



הכנסת

## הכנסת העשרים מושב ראשון

**פרוטוקול מס' 2**  
**מישיבת ועדת הפנים והגנת הסביבה**  
**יום שני, כ"א בסיון התשע"ה (08 ביוני 2015), שעה 11:00**

### **סדר היום:**

בעיית היעדר האכיפה בכל הנוגע לשימוש באופני ים חשמליים ובחינת אפשרות להעברת סמכויות האכיפה לרשויות המקומיות

### **נכחו:**

#### **חברי הוועדה:**

דוד אמסלם – היו"ר  
יואב בן צור  
יעל גרמן  
מכלוף מיקי זוהר  
תמר זנדברג  
אורי מקלב  
דניאל עטר

מירב בן-ארי

### **מוזמנים:**

עוזי יצחקי	–	מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
חנה ראובני	–	סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
רותם פלג	–	מנכ"ל משרד הפנים
מרדכי כהן	–	מנהל המינהל שלטון מקומי, משרד הפנים
שחר פרלמוטר	–	לשכה משפטית, משרד הפנים
יואל הדר	–	יועמ"ש בט"פ, המשרד לבטחון פנים
מאיר בן גל	–	סני"צ, ק' אג"מ שומרון, המשרד לבטחון פנים
שרית פילפסון	–	רפ"ק, דוברת מחוז דרום, המשרד לבטחון פנים
ג'ורג' קיוורקיאן	–	רפ"ק, ע' יועמ"ש משטרה, המשרד לבטחון פנים
יפעת רווה	–	עו"ד, משרד המשפטים
רעות בינג	–	משרד המשפטים
גבריאלה פיסמן	–	עו"ד, משרד המשפטים
יסמין הרמן וייס	–	מנהלת תחום ענפי, איגוד לשכות המסחר
ניר ברטל	–	מנהל צוות ביטוחי חבויות, משרד האוצר
יעקב אדלר	–	ד"ר, עמותת "אנשים באדום"
יותם אביזוהר	–	עמותת ישראל בשביל האופניים
מרדכי פדר	–	עו"ד, יו"ר מתונה
ניר תמיר	–	סגן ראש עיריית ירושלים ומחזיק שר התחבורה
איתן אטיה	–	מנכ"ל פורום ה-15, מרכז השלטון המקומי
יעל פרומן	–	עוזרת מנכ"ל פורום ה-15, מרכז השלטון המקומי
מוטי נחמני	–	מנכ"ל החברה לביטחון ציבורי עיריית ראשל"צ, מרכז השלטון המקומי
יוחאי וג'מר	–	מרכז השלטון המקומי
מרדכי בהירי דואני	–	מנכ"ל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
עמי רוטמן	–	יועץ משפטי, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

מיטל להבי	–	סגנית ראש עיריית תל אביב יפו, עיריית תל אביב-יפו
אשר בן שושן	–	מנהל הרשות לתחבורה תנועה וחניה, עיריית תל אביב-יפו
יואב ירדני	–	מנהל אגף הפיקוח בעיריית ת"א-יפו, עיריית תל אביב-יפו
אבי גרובר	–	חבר מועצה, רמת השרון
יניב יעקב	–	עו"ד, מנהל תחום מדיניות ציבורית, עמותת אור ירוק
אביטל אפל פנקס	–	מנהלת יחסי חוץ וממשל, בטרם-המרכז הלאומי לבריאות ובטיחות ילדים
יואב ענטבי	–	מנהל ביטוח אלמנטרי, איגוד חברות הביטוח
יצחק קדמן	–	מנכ"ל, המועצה לשלום הילד
לינוי בר גפן	–	מגישה בתוכנית טלוויזיה
רינת בניטה	–	מרכז המחקר והמידע, הכנסת
שמעון ויסקובסקי	–	יבואן אופניים חשמליים
אלעד הוכמן	–	מגמה ירוקה, ארגון סטודנטים
דוד דהאן	–	יו"ר ודובר ארגונים חברתיים
יערה קלמנוביץ	–	אזרחית

**ייעוץ משפטי:**

תומר רוזנר

**מנהלת הוועדה:**

לאה קריכלי

**רישום פרלמנטרי:**

שלומית כהן

**בעיית היעדר האכיפה בכל הנוגע לשימוש באופניים חשמליים ובחינת אפשרות להעברת סמכויות האכיפה לרשויות המקומיות****היו"ר דוד אמסלם :**

בוקר טוב לכולם . אני מתכבד לפתוח את ועדת הפנים והגנת הסביבה בנושא של בעיית היעדר האכיפה בכל הנוגע לשימוש באופניים חשמליים ובחינת אפשרות להעברת סמכויות האכיפה לרשויות המקומיות.

אתן רקע כללי . לפי הנתונים שקיבלנו , כיום במדינת ישראל יש כ- 120,000 אופניים חשמליים שבעיקר יובאו לארץ בשנה וחצי האחרונות . בשנה וחצי האחרונות הגידול היה כ- 80% מזה, ולכן הנושא עלה לסדר- היום, בגלל היקף המשתמשים מול חוסר ההתייחסות עד היום , כמעט, של הגורמים הממשלתיים. אני מבקש להתמקד בארבעה היבטים שאני רוצה שיתייחסו אליהם כאן . אני מבקש להתייחס לסוגיית הרכב, לסוגיית הרכוב, לסוגיית התשתיות ולסוגיית האכיפה.

נפתח עם חברי הכנסת. מיקי, בבקשה.

**מכלוף מיקי זוהר :**

ראשית, הסוגיה מוכרת לי היטב, מאחר שבני הבכור מחזיק באופניים חשמליים.

**מירב בן ארי :**

בן כמה הוא?

**מכלוף מיקי זוהר :**

הוא בן 15. בכל פעם שאשתי ואני רואים אותו מחליט לרכוב על האופניים החשמליים , אנחנו מתמלאים בפחד גדול , מהסיבה הפשוטה . הנערים היום , לצערנו הרב , מעדיפים לרכוב על האופניים החשמליים דווקא בכביש . הם לא כל כך מבינים את הסכנות , ובעצם נוצר מצב שאותם אופניים חשמליים הופכים להיות כלי רכב מסוכן . הרי אנחנו יודעים היטב שגם כהורים , שאנחנו רוצים לחנך את הילדים שלנו ולהסב להם דרך נכונה איך לפעול בחיים , אנחנו גם צריכים לאפשר להם את החופש המינימאלי שלהם לקבל החלטות. אבל החופש המינימאלי שלהם לקבל החלטות , האם לנסוע על אופניים כאלה או לא וכיצד לרכוב עליהם, גורם לנו קושי בהתמודדות . אני חושב שזה בסדר לומר שאכיפה ברורה מצד המדינה או מצד רשות מקומית כזאת או אחרת בכל מה שקשור לאופניים חשמליים יסייע להורים להתמודד עם הקושי הרב עם הילדים , בכך שהם רוצים לרכוב על אותם אופניים ובאיזשהו מקום לסכן את חייהם . אני חושב שזאת סוגיה חשובה , טוב שהיא באה לשולחן הזה . אני מקווה שנצא מפה , אדוני היושב-ראש, עם רעיונות טובים איך לפתור את הסוגיה המד . איגה הזאת , שבאמת יכולה להסב נזק גדול למשפחות גדולות במדינת ישראל.

**היו"ר דוד אמסלם :**

תודה, מיקי. אבל לפני שנמשיך, אני מתכוון לפתוח כך כל דיון, אני מבקש מהיועץ המשפטי שיאמר לנו מה המצב המשפטי נכון להיום. בבקשה.

**תומר רוזנר :**

בוקר טוב, אדוני היושב-ראש, וברכות על הישיבה הראשונה של הוועדה. בהצלחה.

**היו"ר דוד אמסלם :**

תודה.

**תומר רוזנר :**

אופניים, כמו גם אופניים חשמליים, מוגדרים כרכב לפני פקודת התעבורה. למעשה לכאורה חלות עליהם הוראות של פקודת התעבורה בכל הנוגע לרכב. אך הם לא מוגדרים כרכב מנועי. כלומר כל ההוראות

שמתייחסות למה שאנחנו מכירים כרכב מנועי, שזה מכוניות, אוטובוסים, קטנועים וכו', לא חלות על אופניים, כולל לא אופניים חשמליים. המשמעות של זה היא שלא חלה על אופניים או אופניים חשמליים חובת רישוי, לא של הרכב ולא של הרוכב, לא חלה חובת ביטוח, לא של הרכב ולא של הרוכב, ובעצם ההוראות היחידות שמתייחסות לנושא הן ההוראות שנקבעו בתקנות התעבורה לפני כשנה, שמתייחסות למי מותר לרכוב על אופניים חשמליים ובאילו הקשרים. בגדול, התקנות קובעות שבין גיל 14 לגיל 16 מותר לרכוב רק בשבילי אופניים, ומגיל 16 ומעלה אפשר לרכוב בשבילי אופניים ובכביש.

היו"ר דוד אמסלם:

רק שבילי אופניים, זה אומר שהאדם שיוצא מביתו, צריך להיות לו שביל אופניים מיציאתו מהבית ועד הגעתו חזרה?

תומר רוזנר:

נכון.

היו"ר דוד אמסלם:

אבל אין דבר כזה.

מכלוף מיקי זוהר:

הרשויות לא מאפשרות את זה. בנוסף לזה גם אין מי שיאכוף את אותם דברים.

תומר רוזנר:

למעשה ההוראה היא הוראה שאפשר לומר שהציבור לא כל כך יכול לעמוד בה. אני חושב שזה היה ברור גם למי שהתקין את התקנות, שהתשתית התחבורתית ברוב המקומות אינה מאפשרת עמידה בהוראות התקנות הללו. למעשה מה שקורה הוא שגם ילדים שהם בגילאי 14-16, גם אם הם רוצים לשמור על החוק ולנסוע בשבילי אופניים, במקומות רבים אין התשתית הזאת אז הם חייבים או לנסוע על הכביש או לנסוע על המדרכה.

בנושא האכיפה, כיוון שההוראות האלה בתקנות התעבורה, כפי שצינתי, הן הוראות עונשיות, והן נוגעות לתנועה של כלי רכב, סמכויות האכיפה נמצאות בידי המשטרה, אך הכלים שבידי המשטרה, ואולי המשטרה תרחיב על זה את הדיבור יותר, הם מאוד מצומצמים, בעיקר כשמדובר בילדים שאין להם תעודת זהות אפילו, קשה מאוד לזהות אותם, קשה מאוד להטיל עליהם עונשים. אופניים הם לא עם לוחית רישוי, ולכן גם קשה לזהות את כלי הרכב גם אם הוא בורח או לא בורח. זה בנושא האכיפה, ואולי המשטרה תרחיב בנושא הזה את הדיבור.

לגבי הרכב עצמו, בפקודת התעבורה ניתנה סמכות כללית לרשויות מקומיות להתקין חוקי עזר שעוסקים ברישוי אופניים ובטיחותם. בעבר, מי שמספיק מב וגר זוכר שהיו לוחיות רישוי על אופניים ברשויות מקומיות מסוימות, וזה היה בהחלט מיעוט, גם נעשתה בדיקת בטיחות שנתית לאופניים. ההוראות האלה הולכות ומבוטלות. יש עוד מעט מאוד רשויות שיש בהן חוקי עזר שמתייחסים לזה והולכים ומבטלים אותם בתקופה האחרונה.

יש לציין שיש בעיה קשה גם לרוכבי האופניים עצמם וגם למי שעלול להיפגע מתאונה עם אופניים, אם הוא הולך רגל או נוסע בכלי רכב שנפגע על-ידי אופניים. למעשה בהיעדר חובת ביטוח קשה לאתר את הפוגע, וכן קשה לזכות ממנו לפיצויים, כי בדרך כלל כשמדובר בפגיעת גוף מדובר בסכומים לא מבוטלים שבמקרים רבים לילד או למשפחתו קשה מאוד לעמוד בהוצאה הזאת. מעבר לסיכון הבריאותי וסיכון בחיי אדם, מדובר גם בסיכון כלכלי לא מבוטל. אלה עיקרי הדברים.

יותם אביזוהר:

מעבר לחובת ביטוח, גם אין אפשרות לרכוש פוליסה באופן וולונטרי לנושא האופניים החשמליים.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה. מירב, בבקשה.

### מירב בן ארי:

שלום לכולם. ברכות לוועדה. זאת התכנסות חשובה מאוד. אני מטפלת בנושא של אופניים חשמליים בעיקר בשבועיים האחרונים, אבל אפשר לומר שכבר שנתיים אני עוסקת בזה. לפני שהגעתי לכנסת עבדתי עם בני נוער, יש לי שם בעיות קשות מאוד בנושא של אופניים חשמליים כבר שנתיים. ניסיתי לקדם את הנושא, וצריך להגיע לפה כדי לעשות את השינוי.

אני מודה שהחשיפה הזאת של ערוץ 10 – אני לא יודעת אם זה בעקבות החשיפה או איך הגיעה פתאום ההמלצה של המשטרה. בוודאי נציגי המשטרה יסבירו על העניין של לוחית הרישוי. הבנתי גם מהוועדות הקודמות שהיו כאן בכנסת, שהנושא של לוחית הרישוי על האופניים נפסל כל פעם משום מה, ולדעתי זה אחד הדברים המשמעותיים ביותר. מעבר להצעת החוק שלי, שמיד אדבר עליה. לוחית הרישוי כדבר חובה, שכאשר אתה קונה אופניים צריך להיות לך איזש'הו מספר מזהה. אני מתל-אביב, שם הייתי גם חברת מועצה, ומיטל בוודאי תדבר על זה. יש העניין של השלדה ומספר הרישוי, אבל זה לא עוזר לאותו שוטר להתעסק בלוחיות.

העברתי הצעת חוק, היא כרגע נמצאת בלשכה המשפטית רק כדי לסגור סופית את נוסח החוק. ההצעה מדברת חד-משמעית לתת סמכויות לפקחים של הרשות, להוציא את זה מהמשטרה. עם כל הכבוד למשטרת ישראל, יש לה כל כך הרבה דברים להתעסק בהם. קודם כל זה צריך לעבור לפקחים. אמרו לי: הפקחים עסוקים, זה לא ייצור מספיק הרתעה. זה ייצור הרתעה, הפקחים עובדים מספיק טוב ויכולים לשמש לפחות כאיזשהו מנגנון הרתעתי לאותם רוכבים. אני יודעת שאנחנו נתייחס הרבה לתל-אביב, אבל ראיתי את זה גם בהרצליה וגם בערים נוספות. מה שקורה בתל-אביב הוא פשוט סכנה של חיי אדם. הסתובבות אחת לא נכונה, צעד אחד שאתה לא עושה במקום, ואתה מסכן את עצמך.

שלא תטעו, אני בעד אופניים. אני בעצמי רוכבת על אופניים. עם כל הרצון שלנו להגן גם על הרוכבים וגם על הולכי הרגל, האופניים החשמליים עשו כאן מהלך משמעותי מאוד במדינה. הרבה מאוד מתושבי העיר שנהגו במכוניות עברו לרכיבה על אופניים. יש כאן הליך מדהים, של קרוב ל-120,000 אופניים שנכנסו, וגם מבחינת זיהום אוויר וגם מבחינת צמצום הנסיעה ברכבים זה עשה מהלך מצוין. אבל בד בבד, ועם זאת, חשוב בעיני לזכור שצריך להגן על הולכי הרגל, להגן על הנהגים עצמם גם ברכבים וגם אלה שרוכבים על האופניים. קראתי את החומר, התעסקתי בהצעת החוק הזאת. אם יבואו מתוך התקנות של שר התחבורה דברים שהצעת החוק מדברת עליהם, אין לי בעיה, אנחנו נתמוך ואנחנו בעד. אבל המטרה שלנו היא שהנושא הזה יעלה למודעות ולסדר – היום הציבורי. לא צריך שעוד מישהו ייהרג, או שכמות הפציעות תעלה פי שלושה. אותו אזרח בן 85, שבפברואר נהרג ברחבת מוזיאון ארץ-ישראל מפגיעה של אופניים – לא צריך עוד פגיעות, לא צריך עוד הרוגים. צריך לטפל בנקודה הזאת עכשיו, וכמובן באמצעות חקיקה. אבל בעיני הכי חשוב זה האכיפה המשמעותית בתוך הערים, בעיקר בערים הגדולות. תודה.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה, מירב. חברת הכנסת זנדברג, בבקשה.

תמר זנדברג:

תודה. אני רוצה להכניס קצת פרספקטיבה לדיון הזה. אני יודעת שכולנו בסערה מאוד גדולה. כאן בוועדה, עוד בכנסת הקודמת, עקבנו אחרי הסערה, אחרי התגברותה גם בוועדה הזאת וגם בוועדת הכלכלה. זאת הזדמנות לברך את אדוני גם על המינוי ליושב-ראש הוועדה הזאת וגם על זה ש בחרת בנושא הזה לדיון הראשון. לדעתי אני חברת הכנסת הכי ותיקה מהוועדה הזאת ששרדה מהכנסת הקודמת, ואני מרגישה בעצמי די חדשה, אז זה רק מראה לכם על פרספקטיבה, ובדיוק על פרספקטיבה רציתי לדבר.

הציבור בבוקה ומבולקה. זה נושא חדש, נכנס יחסית לאחרונה יותר ויותר לשימ'וש, ונדמה לי שרמת הלחץ וההיסטריה היא גבוהה גם בגלל השימוש עולה. והשימוש עולה ככל הנראה קודם כל כי יש צורך. כלומר, אנשים לא סתם נוסעים באופניים ולא באופניים חשמליים, חס וחלילה כדי לפגוע או כדי להרוג מישהו אחר או את עצמם. הם נוסעים כי יש צורך.

מונח לפנינו כחומר רקע לדיון הזה דוח של עמותת "אור ירוק", שפועלת בתחום של זהירות בדרכים. מדובר בנייר עמדה עם כמה המלצות בנושא האופניים החשמליים. אני רוצה להפנות את תשומת לב הוועדה לעוד נייר של אותה עמותה, "אור ירוק", בנושא היפגעות הולכי רגל בתאונות דרכים בישראל בשנת 2014. הוא יצא לא מזמן, ב-2015. הדוח הזה מראה על זינוק של 33% בתמותה, במוות, בהרג של הולכי רגל בכביש, במעברי חצייה. 125 הולכי רגל נהרגו בשנת 2014 כתוצאה מפגיעה של מכונית. צריך

לזכור, מעבר של נסועה לאופניים, לרבות אופניים חשמליים, מוריד מכוניות מהכביש ומוריד נסיעות מהכביש. ושם זה המקום שהולכי רגל נהרגים הרבה יותר. צריך לזכור את זה. כאשר גם נער או נערה, בטח ובטח מבוגר או מבוגרת, שנוסעים לבית-הספר, לסידוריהם, לכל מקום, באופניים חשמליים, הורדנו נסיעה ברכב מהכביש, וזה הדבר הקטלני ביותר והמסוכן ביותר. שלא לדבר על המזהם ביותר והיקר ביותר. אז קודם כל בואו נסתכל על הדברים בהיבט הכולל שלהם.

אני רוצה לומר משהו על הכוונה, על התקנות, על התוכנית שנחשפה אתמול אצל ליאור קינן בערוץ 10, ושחזרה על עצמה היום בבוקר. שמענו בכל מקום שהולכים לתת רישוי ולהגביל מגיל 16 או 17 ומעלה.

מירב בן ארי:

אלה המלצות של המשטרה.

תמר זנדברג:

אלה המלצות של המשטרה, של המשרד לביטחון פנים למשרד התחבורה, וזה מה שבא אלינו כרגע לדיון. אני רוצה לומר כבר בתחילת הדיון בצורה ברורה: זה אומר לחסל את האופניים החשמליים. אם אנחנו החלטנו – משטרה, כנסת, משרדי ממשלה – שאנחנו לא יכולים להתמודד עם תופעה באמצעות הסדרה ורגולציה, ולכן אנחנו פונים להרוג אותה, אני מודיעה לכם שזה לא יקרה. קודם כל, זו גזירה שהציבור לא יכול לעמוד בה, וגם לא צריך לעמוד בה. כי שוב, יש יתרונות לכלי הזה. נכון, אני יודעת, זה דבר לא פופולארי להגיד.

מירב בן ארי:

זה לא עניין של פופוליזם, זה עניין של הסדרה. כולנו בעד אופניים.

תמר זנדברג:

כל אחד אומר את עמדתו שלו. אני מודעת לכך שעמדתי היא לא פופולארית כרגע, כי הציבור בבלבול גדול ובחוסר אונים גדול אל מול תופעה שהולכת ומתרחבת. אבל קודם כל בואו נזכור למה היא מתרחבת, את היתרונות שבהתרחבותה, אולי את חוסר היכולת לחסל אותה באופן סופי. לכן אני חושבת שהדיון שלנו צריך להתמקד בפתרונות בני השגה ובפתרונות אפשריים. נכון, התופעה של ניפוח מנועים והתקנה של מנועים לא חוקיים ולא תקינים על האופניים האלה, כך שיגיעו למהירויות שהן מסוכנות לכל אחד, כולל הרוכב עצמו, זאת בעיה. נכון, הבעיה של היעדר תשתית סבירה לרכיבת אופניים, כולל אופניים חשמליים, היא אולי לב בעיה. הרי למה הגענו למצב שנוסעים באופניים על המדרכות? אם הם ייסעו על הכביש הם ייהרגו מהמכוניות. אבל הרי שם מקומם, גם היום לפי החוק. גם אופניים רגילים לפי החוק היום צריכים לנסוע על הכביש. מדובר בכלי רכב. בטח ובטח כלי רכב ממונע. אז אולי שם אנחנו צריכים לרכז את מאמצי האכיפה ואת מאמצי ההשקעה בתשתית, וזה הדבר המרכזי.

גם אני הייתי חברת מועצה בעיריית תל-אביב, ויושבת כאן סגנית ראש העירייה מהסיעה שלי, שאמונה על הסדרת התחבורה בעיר. עיריית תל-אביב סללה 130 ק"מ שביל אופניים. אצלי בשדולת התחבורה "בית קיימא" בשנה שעברה שמענו שנסלל מספר עלוב ביותר של שבילי אופניים בכל הארץ, כאשר למשרד התחבורה יש תקציב לתמרץ רשויות לסלול שבילי אופניים. כיום מתייחסים לזה בעיקר כאל דבר כזה של פנאי, שהילדים יוכלו לנסוע בפארק ולא כתוואי דרך לאמצעי תחבורה שהוא אמצעי תחבורה שיש לו המון פוטנציאל והוא יכול להחליף רכב פרטי. לכן אני אומרת, בואו נרכז את המאמצים שלנו במקום הנכון – השקעה בתשתית, הסדרה של התחום ורגולציה על הבעיות המהותיות שלו והאקוטיות שלו, ולא לזרוק את התינוק עם המים, כי האלטרנטיבה היא עוד יותר מסוכנת ועוד יותר בעייתית אפילו. תודה.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה. חברת הכנסת יעל גרמן, בבקשה.

יעל גרמן:

ברכות, פעם שנייה.

היו"ר דוד אמסלם :

תודה רבה.

יעל גרמן :

אני חושבת שהבעיה היא לא באופניים , תמר. אין ספק שכולנו בעד אופניים . אופניים רגילים , שאנחנו מדושים אתם ואין להם שום מנוע עזר . עם זה אני לא חושבת שיש בעיה סביב השולחן . הבעיה היא שבזמן האחרון יש בוקה ומבולקה , יש חוסר סדר , חוסר אכיפה , קודם כל חוסר רגולציה . איש הישר בעיניו יעשה . כל אדם מרכיב איזשהו מנוע – מנוע של 25 ק"מ לשעה ומנוע של 45 ק"מ לשעה – ואף אחד לא יודע איך הוא הרכיב את זה והאם זה באמת בטוח . זאת הבעיה . ולזה אני חושבת שכולנו צריכים להתנגד . לחוסר החוק, לבלגאן שנוצר בתחום, ובעיקר לסכנה שנוצרה.

את אומרת שמה שאת אומרת הוא לא פופולארי . אני מקבלת עכשיו עשרות פניות של תושבים שנפגעו מהאופניים . רק אתמול קיבלתי פניות מעיוררים ומאנשים שמלווים עיוררים , שהם פשוט מרגישים שזאת סכנה להסתובב ברחובות העיר . הם לא יודעים מימין ומשמאל וה יכן יפגע בהם איזשהו כלי רכב ממונע. כי היום אופניים ממונעים זה כלי רכב ממונע לכל דבר ועניין . 45 ק"מ לשעה זאת מהירות מאוד גבוהה.

מכלוף מיקי זוהר :

זה לא רחוק מקטנוע.

יעל גרמן :

נכון. הראש הישראלי ממציא לנו פטנטים , עשו שינויים טכניים כאלה ואחרים שלא ק יימים בכלל בחוק, שלא יודעים איך להתמודד אתם . לכן אני מברכת על הדיון הזה . זהו דיון שחייב להיות באופן אינטנסיבי, עד שנמצא פתרון . אני חושבת שצריך לחוקק ובמהירות חוק . אני לא מכירה את החוק של מירב, אבל אני אקח על עצמי ללמוד אותו , ואם יש עוד חוקים צריך לאחד אותם . צריך שיהיה ברור מה מותר ומה אסור. היום לא ברור מה מותר ומה אסור . וצריך בעיקר אכיפה, שזאת אחת הבעיות. כאן יש לי הערה אחת . ראיתי את המסמך של "אור ירוק", והנקודה הראשונה היא מתן סמכויות אכיפה לפקחי הרשויות המקומיות. את הנושא הזה אני אבקש מהיושב-ראש להעלות לא רק בנושא האופניים. יש לנו כוח אדם מיומן , שמסתובב ברחוב , שרואה ויכול לאכוף בפרט את כל חוקי התנועה . וכאשר אנחנו מדברים כרגע על הבעיה של אופניים חשמליים , אז בוודאי של אופניים חשמליים , אבל לא רק . צריך להרחיב את הסמכויות של פקחי הרשויות המקומיות ולתת להם את ה אפשרות לאכוף, לקנוס, ואם צריך גם להערכתי להחרים ולהוריד מהכביש או מכל מקום שבו נוסעים אותם אופניים לא חוקיים . אני חושבת שאם יהיה לנו אמצעי אכיפה ואם יהיו לנו באמת פקחים, אנחנו נפתור 50% מהבעיה.

היו"ר דוד אמסלם :

תודה רבה. חבר הכנסת עטר, בבקשה.

דניאל עטר :

בוקר טוב. גם אני מצטרף לברכות ומאחל לך בהצלחה בתפקידך.

היו"ר דוד אמסלם :

תודה.

דניאל עטר :

אני חושב שזה מסוג הנושאים , שכיוון שהם נחתו לפתחנו כחברה ישראלית , משהו חדש , אני לא בטוח שנכון קודם לשמוע את חברי הכנסת ואחר כך את אנשי המקצוע . אני חושב שדווקא נכון היה יותר לשמוע את אנשי המקצוע שעוסקים בזה ביום-יום , יום, את אותם ערים שבהן זו סוגיה מאוד קשה ובווערת , ואחר כך לנסות להתוות דרך להתמודד עם הנושא הזה. תודה.

היו"ר דוד אמסלם :

תודה רבה.

יערה קלמנוביץ :

אני רוצה לדבר.

היו"ר דוד אמסלם :

אז תירשמי בבקשה. יש פה עוד הרבה כאלה שרוצים לדבר.

יערה קלמנוביץ :

באתי לוועדה אחרת, ושמעתי על הדיון הזה במקרה. יש לי ארבעה ילדים ואין לי כסף להחזיק אוטו. אני חוסכת חנייה. רוצים לעשות רגולציה. אני פשוט מבקשת שתתייחסו לאזרח הפשוט ולא תעשו דברים פופוליסטיים ותעשו לנו דה-לגיטימציה. אני נוסעת על הכביש ואני לא רוצה לפגוע בשום הולך רגל. אל תגידו לי שזה לא חוקי.

היו"ר דוד אמסלם :

גברתי, אם הנושא לא היה חשוב לנו לא היינו מקיימים פה את הדיון. יש פה סדרים גם בדיון. לא ייתכן שאת קמה ונותנת לנו פה נאום חוצב להבות, גם אם אני מסכים אתך. יש פה דרך.

אני רוצה לבקש את ההתייחסות של רותם פלג, המנכ"ל של המשרד לביטחון פנים, בבקשה.

רותם פלג :

ברכות על חידוש הדיונים בוועדה.

היו"ר דוד אמסלם :

תודה.

רותם פלג :

ברכות לך, היושב-ראש על המינוי. אם אנחנו מדברים על הנושא של האופניים החשמליים, אני אגיד שאנחנו כמשרד התחלנו לטפל בו לפני כשנה. הנושא עלה בדיון רחב שלנו עם פורום ה-15 ועם הרשויות המקומיות, במסגרת עוד כמה אלמנטים, אבל בנושא שאנחנו לא מצליחים לבצע בו אכיפה אפקטיבית של המשטרה. כמו שכולם יודעים, אנחנו נמצאים במסגרת הש מיכה הקצרה של כלל תפקידי המשטרה וכמות השוטרים, וזאת לא משימה שאנחנו מצליחים להגיע אליה, בטח לא בהיבטים ובכמויות שאנחנו חושבים שנכון להתעסק בהם.

היו"ר דוד אמסלם :

אני מבקש לא לדבר אתנו על אמצעים. אני כרגע לא דן כרגע על סדרי עדיפויות של המשטרה באכיפה שלה ובאמצעים. אני רוצה שתתייחס לנושא של האכיפה ברמה המקצועית, מה המצב היום ומה צריך לעשות.

רותם פלג :

אני אגיע לזה. זה חלק ממה שאני מתכוון לדבר עליו. כולנו ראינו את התהליך שקורה פה בארץ, של כניסה של כמויות מאוד גדולות של אמצעי תחבורה כאלה. דרך אגב, זה לא רק אופניים חשמליים, יש פה עוד מגוון רחב של אמצעי תחבורה, חלקם מוסדר, חלקם לא מוסדר. חלק מהם אנחנו חושבים שנכון להסדיר, חלק כמו שנטען פה, גם אם נסדיר אותו כנראה שיהיו כאלה שיעקפו אותו בדרך כזאת או אחרת. הדרך מבחינתנו היא אחת, לשתף את השלטון המקומי, את הרשויות המקומיות, את הפקחים של הרשויות המקומיות.



יעל גרמן :

תהיו מוכנים להעביר סמכויות?

רותם פלג :

כן, לתת סמכויות לפקחים של רשויות מקומיות. בשנה האחרונה אנחנו נמצאים בתהליך שמסדיר את זה מול כמה משרדי ממשלה. יש משרד התחבורה, יש משרד הפנים, יש אותנו, יש משרד המשפטים. כולם היו שותפים בעבודה הזאת יחד עם השלטון המקומי. במעלה הדרך, לצערנו, פוזרה הכנסת, מה שגרם לנו להתעכב בתהליכים עצמם. אבל אנחנו כבר נמצאים ברמה של תזכיר חוק, שניתן להמשיך אתו הלאה.

היו"ר דוד אמסלם :

מה הוא אומר?

רותם פלג :

בגדול הוא נותן אמצעים לפקחים לבצע אכיפה.

היו"ר דוד אמסלם :

אני רוצה לחדד את הדיון בלי קשר לשאלה מי אוכף מה. זה הכי פשוט להגיד שמשטרת ישראל מעבירה לפקחי העירייה לאכוף. אני רוצה להבין מה עמדתה המקצועית של משטרת ישראל.

רותם פלג :

תיכף אולי נשמע את נציגת המשטרה. אבל בגדול העמדה היא שהדבר הזה צריך להיות מוסדר מבחינת רישוי ומבחינת גיל שבו מותר לרכוב. אלמנט ביטוחי. אכיפה עושים כשיש חוק שמסדיר. משהו צריך להיות מוגדר כלא חוקי כדי שיהיה אפשר לאכוף אותו.

תומר רוזנר :

יש חוק.

רותם פלג :

על זה אני מדבר.

מיטל להבי :

יש חוק, אתה יכול לאכוף אותו.

מירב בן ארי :

יש פקודת התעבורה, היא מגדירה. האם יש סמכויות לפקחים?

מיטל להבי :

שלוש שנים אתה דן.

רותם פלג :

אם יורשה לי, אני אסיים את ההצגה שלי עד הסוף ולאחר מכן תשאלו אילו שאלות שאתם רוצים בנושאים האלה. אם אלה שאלות יותר מקצועיות בנושאים של אכיפה, נאפשר לנציגת המשטרה להשיב. אם זה בנושאים של מדיניות, אני אשיב.

צריך לרשיין את זה ולעשות את זה מסודר . גם מנגנון ביטוחי מבחינתנו הוא מנגנון נכון , שצריך להיות פה . יש לו הרבה בעיות וצריך לדון עליו בהרבה מאוד היבטים שהממשלה עוד לא הגיעה לכלל החלטה בנושאים האלה וצריך לתת לגורמים המקצועיים לדון .

תמר זנדברג :

בזמן שאתה מדבר, השר שלך הוציא הודעה לעיתונות שהוא יקדם הצעת חוק חדשה.

רותם פלג :

מכיוון שאנחנו כבר מקדמים אותה , וכבר אמרתי שהיא נמצאת במצב של תזכיר חוק , אז זה לא שאנחנו נמצאים בתהליך ראשוני.

תמר זנדברג :

זה שאתם לא נמצאים בתהליך ראשוני אנחנו יודעים . כאמור, עקבנו אחרי זה גם בכנסת הקודמת . השאלה היא האם מבחינתכם אתם אומרים שמה שנחשף אתמול והיום , הרישוי והגבלת הגיל , בזה מתמצה העניין , ואז נראה . או שהאופניים הבלתי חוק יים יגברו עליכם , או שהחקיקה תשמיד את תחום האופניים החשמליים, נראה מה יקרה קודם, שיריבו ביניהם .

רותם פלג :

יש סמכויות לפקחים .

תמר זנדברג :

סמכויות פקחים לעשות מה? להוריד אופניים מהכביש למי שאין לו רישיון נהיגה?

רותם פלג :

בוודאי. לעכב, לעצור, להחרים אופניים, לתת דוחות. הכול.

מירב בן ארי :

חסרה לנו המהות.

רותם פלג :

אם הייתם מאפשרים לי לגמור את המשפט עד הסוף , כנראה שהייתי מגיע גם לזה . אבל כמו שאמרתי, זה תהליך שמקיף את כל משרדי הממשלה . לקח קצת זמן להגיע להסכמות עם כו'לם. היום התזכיר מוכן, ואני מניח שזה לא יהיה תהליך ארוך להביא את זה לכדי מיצוי .

מירב בן ארי :

מה הגישה שלך בעניין לוחית זיהוי?

רותם פלג :

אמרתי, רישוי.

היו"ר דוד אמסלם :

אני מבקש בדיון הזה לא להיכנס לרזולוציות האלה , אחרת נשב פה שבועיים . בואו נעבור לעקרונות.

רותם, לפי תפיסת עולמי, היות שזה כלי רכב, ואתה מבין שזה סוג של כלי רכב, אז איך הגיעו 120,000 כלי רכב למדינת ישראל כשאינן בכלל כללים?

רותם פלג:

הפנייה היא למשרד הלא נכון. הנושא של ייבוא לא נמצא תחת אחריותנו.

היו"ר דוד אמסלם:

מנכ"ל משרד התחבורה, בבקשה.

עוזי יצחקי:

תודה רבה. אנחנו הסדרנו בשנים האחרונות את התנועה של האופניים החשמליים, כולל גם ייבוא, כולל תקן ישראלי חדש. להזכירכם, ביולי 2014, בוועדת הכלכלה של הכנסת, לאחר הסכמות מלאות מקיר לקיר בין כל משרדי הממשלה, עם חברי הכנסת, הגדרנו ותיקנו את התקנות שהן מגדירות בדיוק את התקן, את התנאים, עם המדבקה, עם המכירה. זה גם פורסם ברשומות בספטמבר 2014.

אני חוזר ואומר שהיו הסכמות מלאות בין כל משרדי הממשלה, גם עם המשטרה, חברי כנסת, עמותות, רשויות מקומיות, ובפירוש נאמר שנדרשת אכיפה. כל חוק במדינת ישראל, כל תקנה שיוצאת, נדרשת אכיפה. ראינו בחודשים האחרונים, כמו שאמר פה מנכ"ל המשרד לביטחון פנים, המשטרה לא מסוגלת לאכוף.

היו"ר דוד אמסלם:

לפני שאנחנו מגיעים לסיפור של האכיפה, תאמר לנו בכמה משפטים מה התקנון.

עוזי יצחקי:

כפי שאמרתי, תקנונו תקן, שילמנו הרבה כסף למכון התקנים, סידרנו תקן ישראלי. כלומר, כל אופניים חשמליים היום שנכנסים למדינת ישראל הם לפי התקן, הם אמורים לעמוד בתקן. יש להם תנאים שמפורטים בתקנה מבחינה טכנית. אנחנו גם הגדרנו איפה מוכרים, מה מוכרים, והעניין הזה מפורט גם בצו ייבוא והוסדרו כל העניינים הטכניים, העניינים של המכירה וגם העניינים של התנועה, כפי שציינתי היועץ המשפטי של הוועדה.

היו"ר דוד אמסלם:

לפי תפיסת עולמך, הסיפור הזה מוסדר באופן מלא?

עוזי יצחקי:

כן.

מירב בן ארי:

אבל הסנקציה היום היא להוציא אוויר מהצמיגים.

עוזי יצחקי:

אני מדבר על הייבוא והמכירה. זה מוסדר.

היו"ר דוד אמסלם:

הבנתי שיש תקנים, יש מכון התקנים, הוא בדק והכול בסדר. ביקשתי בתחילת הדיון להתייחס מבחינת משרד התחבורה גם לרוכב עצמו. הרי לפי תפיסת עולמי זה כלי רכב. ילד בגיל 14-15 נוסע בזה, הוא יכול לנסוע בכביש, הוא יודע לקרוא תמרור? הוא מבין? הרי על טוסטוס אתם מבקשים תיאוריה, ובצדק. אבל יש פה איזושהי הכשרה של הרוכב? יש פה עניין של בטיחות של הרוכב? האם הוא צריך לשים קסדה או לא? יש פה מכלול של דברים שמשרד התחבורה צריך להתייחס אליהם. זה לא רק שעברנו את מכון התקנים, המנוע בסדר, גובה מסוים, הכיסא מתאים והכול בסדר. זה לא כך. הדיון הזה בא מההיבטים הבטיחותיים. אחרת לא היה דיון.

עוזי יצחקי:

מיד לאחר הפרסום ברשומות, באמצעות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, היה קמפיין, ניתנה הסברה. אנחנו מתכננים גם בתקופה הקרובה ועובדים על זה עכשיו במרץ לצאת את בקמפיין פרסומי הסברתי, כמובן בשיתוף הרשות הלאומית לבטיחות, בשיתוף משרד החינוך, בשיתוף גורמים נוספים. אע"פ שאין אישור לתקציב המדינה, אני הוריתי לקחת מסעיפים שונים במשרד התחבורה ולהשקיע כמה מיליונים בעניין הזה. נצא עם זה בשבועות הקרובים, וניתן את כל ההסבר לציבור גם בחוברות, גם בתיאום עם הרשויות המקומיות.

אני רוצה לחזור לעניין של האכיפה. לאור העובדה שאנחנו מכירים בכך שהשמיכה קצרה, ואני רואה את זה גם בתאונות הדרכים, יזמנו, וגם המשרד לביטחון פנים וגם המשטרה הרימו את הכפפה להעביר סמכויות לרשויות המקומיות. נמצא מולי הנוסח הסופי של תזכיר החוק. בימים הקרובים הוא אמור לעבור את שר הפנים ולהיות מופץ, ואנחנו נוכל לעשות את זה. אני קורא לוועדה לסייע לנו – אנחנו נגיד את זה גם מחר בוועדת הכלכלה – להעביר את זה הסמכויות לפקחים העירוניים. יש פה גם סמכויות נוספות לפקחים של הרשויות המקומיות, גם אכיפה של נסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית, שאני יודע שזה גם מאוד חשוב לכם.

יעל גרמן:

כל חוקי התנועה צריכים להינתן להם.

עוזי יצחקי:

זה לא היה פשוט, אבל במשטרה הבינו את העניין. אני רוצה לשבח את העבודה של רותם, שעמד על העברת הסמכויות. היו הרבה מוקשים בדרך. זה תזכיר החוק, כבוד היושב-ראש, ואני מקווה שמחר זה כבר יעבור את כבוד שר הפנים סילבן שלום ונוכל להפיץ את תזכיר החוק, שהוא מאוד ממצה. זה נעשה גם בסיוע משרד המשפטים, הרשות, עובדי משרד התחבורה וגורמים נוספים.

לגבי העניין של רישוי נהגים ורישוי רכב, אפשר להוציא את כל החוקים בעולם ואפשר גם להשמיד את הענף הזה בשניות. אני יכול גם להוציא הוראה ואני אעביר אותה בשבוע הקרוב לוועדת הכלכלה, אם צריך, שאנחנו אוסרים ייבוא. כל מכולה יפתחו ולא יהיה ייבוא, ולא יהיו אופניים חשמליים. אבל לא זאת הכוונה. רצינו להסדיר את זה, תמכנו בענף הזה. אישרנו את זה כבר לפני שלוש שנים לייבוא, הסדרנו את התקנות בספטמבר האחרון ואני חושב שצריך לעשות השלמות עם עניין של פרסום והסברה, עם עניין של מתן סמכויות אכיפה לרשויות המקומיות, אכיפה של הרשויות הקיימות. למשל, גם אני באופן אישי בהיותי סנמכ"ל לקחתי כמה משאיות, ובחנוכה 2010 ובפורים 2012 מילאנו כמה משאיות של אופניים שהיו בחנויות באופן לא חוקי. צריך להיות פה שיתוף פעולה של כולם, לא להרוג את הענף ולתת לו לחיות.

לגבי עניין של רישוי, אכיפה, שוחחתי היום עם שר התחבורה, חבר הכנסת ישראל כץ. אנחנו נבחן את הדברים. אני לא מציע, כפי שגם אמר השר, לרוץ מהר מדי למחוזות רחוקים שיהרגו וישמידו את הענף, כמו שנאמר פה, אלא לעשות את כל ההסדרות.

היו"ר דוד אמסלם:

אם היינו רוצים להרוג את הענף לא הייתי מקיים את הדין. אנחנו רק צריכים להסדיר את הנושא כדי שיהיו אופניים חשמליים, ובמקביל שהבטיחות תישמר. אני מניח שפה אנחנו רואים את הדברים עין בעין.

כפי שאמרתי קודם, לפי תפיסת עולמי, לפני שמביאים 120,000 אופניים צריכים להסדיר את התקנון. לא מביאים אותם ואחרי זה מתחילים להתעסק עם התקנון. אבל היות שאנחנו נמצאים במציאות הזאת היום, אנחנו רוצים לתקן את המצב.

עוזי יצחקי:

אני רוצה לציין שהייתה הוראת שעה. אנחנו אישרנו את זה ב-2012 כהוראת שעה, וב-2014, אחרי שגם השלמנו את התקן הישראלי, זה עוגן בתקנות תעבורה.

היו"ר דוד אמסלם :

זה בסדר, אבל זה גם קיבל משנה תוקף היום. בדקתי את זה בכנסת במחלקת חקיקה. הצונאמי באמת היה בשנה וחצי האחרונות. יכול להיות שבזמנו, כשהיו בארץ 20 כאלה, זה לא היה נורא כל כך, לא היה צריך לתקן תקנות. אבל היום זה כבר 120,000. לכן הסיפור מקבל תפנית וצריך להתייחס לזה בהיבט אחר לגמרי. תודה רבה.

תמר זנדברג :

אדוני היושב-ראש, בגוש דן לפחות, אנחנו נכנסים בקיץ לעבודות על הרכבת הקלה. זה אומר צמצום נתיבים, זה אומר שינוי תחבורתי שייקח כמה שנים, ואין תחבורה ציבורית אלטרנטיבית.

היו"ר דוד אמסלם :

את חוזרת על זה כל הזמן. הבנו במשפט אחד.

תמר זנדברג :

אנחנו מצפים שהשימוש באופניים, ובמיוחד אופניים חשמליים, יגבר מאוד בזמן הקרוב.

היו"ר דוד אמסלם :

אין לנו מחלוקת.

תמר זנדברג :

אני מחזקת את דבריך.

היו"ר דוד אמסלם :

אנחנו בעמדה שצריך לעודד בכלל רכיבה באופניים, עדיף לא חשמליים, כי זה גם עוזר לבר יאות. אבל בעיקרון זה כלי תחבורה שבועדאי שהוא עדיף כדי להוריד עומסים בכבישים וכו'. אנחנו באים להסדיר פה את הנושא הבטיחותי. לכן אני לא חושב שצריך לבוא מהזווית הזאת, של כמה צריך וכמה חשוב. אנחנו מבינים הכול.

תמר זנדברג :

אני רק אומרת שלאור מה שעומד לקרות זה אפילו יגבר.

היו"ר דוד אמסלם :

אנחנו מבינים הכול. גם יש יותר ילדים, וסביר להניח שהם ישתמשו ביותר אופניים. אתמול נולדו עוד כמה ילדים, זה בסדר.

תמר זנדברג :

ברוך השם.

היו"ר דוד אמסלם :

מרדכי, בבקשה.

מרדכי כהן :

גם אני מצטרף, כמובן, לברכות. כפי שנראה, מחכה לנו עבודה קשה אתך בוועדה, לפחות מצד משרד הפנים.

היו"ר דוד אמסלם :

מועילה.

מרדכי כהן :

מועילה וחיונית. אני אאיר את הנקודה מזווית הראייה של הרשויות המקומיות, כמובן. ראשית, טוב שהדברים דויקו בסוף דבריך, כי התזכיר הגיע לשר הפנים, הוא יעיד בו ורק אז נדע מה התוצאה. התהליך הזה עדיין לא הושלם. נעשתה עבודה, אבל עדיין לא הושלם.

לגבי שאלת הפיקוח, משרד הפנים באופן עקרוני לא מתנגד לכך שסמכויות יועברו לפיקוח העירוני, לאותן רשויות שמעוניינות, בכדי שתתבצע אותה אכיפה. אבל אני רוצה להסב את תשומת לב כס לנקודה נוספת. כולנו מכירים את סיפור ההנגשה, ולא לחינם אני נוגע בסוגיה הזאת. קל ופשוט במהלך מהסוג הזה להשית על הרשויות המקומיות את הטיפול בתשתית. את שבילי האופניים צריך להסדיר, אבל כולנו יודעים מה מצבן של הרשויות המקומיות. אני מחמיא מאוד לעיריית תל-אביב על העבודה הרצינית שלה, אבל לא דומה תל-אביב והרצליה לרשויות אחרות מבחינת היכולות הכלכליות, ולכן רגע לפני שיוצרים מצב דומה למה שקרה לנו עם ההנגשה, שזה נושא חשוב, חיוני, קודם בחקיקה וכולנו יודעים איפה הוא נמצא היום. קשה מאוד לקדם אותו, מוטלות סנקציות על הרשויות המקומיות, על ראשי רשויות, אבל קשה מאוד לאכוף אותו. כשנגיע לשלב של להשית על הרשויות המקומיות טיפול בתשתיות, וזה טיפול יקר מאוד, שנזכר את מצבן של הרשויות ואת ההבדלים בין הרשויות.

לגבי האכיפה, אמרתי שבדאי שאנחנו תומכים עקרונית, אבל זה לא אומר שאנחנו חיים בעולם של שחור-לבן. שהמשטרה תעביר את מלוא הסמכויות לרשויות המקומיות והיא יוצאת מהתמונה. צריך לחשוב פה לעשות את עבודת האכיפה במקביל. תודה.

יעל גרמן :

והקנסות זה כמובן לרשויות, מה שיממן את הפקחים.

מרדכי כהן :

בוודאי.

היו"ר דוד אמסלם :

היה לי בוס שהיה אומר: אנחנו חמור צולע, וכל הזמן מעמיסים עלינו. הרשויות זה הסיפור.

יעל גרמן :

ניתן לחמור הזה הרבה תבן.

היו"ר דוד אמסלם :

ובסוף הכול יהיה על הרשויות. בסוף נגיע למסקנה שהרשויות אשמות.

מיטל, בבקשה.

מיטל להבי :

אני מברכת מאוד על המושב הזה, וגם על הדברים שבהם פתחת, שתיארת את התיאור הזה שילד יוצא מהבית, האם מחכה לו שביל אופניים ליד הבית? באמת יש בחוק הזה, שכבר תיקנו אותו, הרבה מאוד לאקוונות, שהופכות אותו לחוק מצחיק ובלתי ישים. ואני אעבור אחד-אחד, לפי מה שהכתבת לנו.

דיברת על הרכב. אי-אפשר לדבר רק על אופניים חשמליים ולא לדבר על קורקינטים. הקורקינטים נמצאים כבר ברחוב. השבוע היה בתוכנית טלוויזיה מכשיר, הליכון שהפך להיות הליכון חשמלי שגם כן נוסע ברחובות. יש כבר מיטת כושר שמתגלגלת אצלנו ברחובות. יש חד-אופן. אני חושבת שהחוק צריך להקיף את כל הממונעים, וממונע שרוצים לעשות עבורו תקנה מיוחדת, שיתקנו עבורו תקנה מיוחדת. אבל

החוק לא צריך לדבר רק על אופניים חשמליים. כל כלי רכב ממונע צריך, גם אלה שעוד לא המציאו אותם, גם אלה שעכשיו עוסקים בלהמציא אותם.

#### היו"ר דוד אמסלם:

על אלה שלא המציאו אנחנו לא יודעים.

#### מיטל להבי:

יש אקזיטים והמצאות, גם של האפליקציות וגם של הטכנולוגיה המתקדמת שמגיעה אליו.

לגבי הרוכבים, אמרתי בדיונים לפני שנה וחצי שלא צריך לתת לבני 14 לרכוב על אופניים חשמליים בהיעדר שבילי אופניים בכל הערים, כי אנחנו מעודדים עבריינות נוער. שאלתי אם זה חוק שמיועד לעיר תל-אביב, שגם בה אין שבילי אופניים רציפים בכל העיר, בכל מקום, ובטח אין במדינת ישראל שבילי אופניים ברוב הערים. לכן אם החוק אומר מלכתחילה משהו שמזמין עבריינות, ועוד לחנך ילדים לעבריינות, תבטלו את זה, מגיל 16 ומעלה.

איך שולחים ילד בגיל 16 לרכוב על הכביש? איך שולחים אותו, אם הוא לא למד תיאוריה ואם הוא לא עבר מבחן נהיגה ואם הוא לא מכיר את התמרורים? לכן חובה בבתי-ספר יסודיים – אל תבזבזו כסף על הסברה, תכניסו לבתי-הספר העל-יסודיים לימודי תיאוריה, תלמדו את הילדים לימודים מעשיים. שילמדו אותם איך לרדת לכביש ואיך לרכוב בכביש בביטחון, ועם כלים מינימאליים.

לגבי האכיפה, אני חושבת שצריך רישוי. לא כדי לחסל חלילה את הענף הזה, שאני מברכת על כך שהוא קיים, כי הוא מפחית לנו מוות מזיהום אוויר. הוא ענף שאנחנו צריכים לוותר על נתיבי תחבורה פרטית כדי לתת לו מקום. אבל צריך לעשות רישוי משלוש סיבות. קודם כל, אני לא רואה את הפקח רו דף אחרי הצעיר על האופניים, אלא אם כן מישהו רוצה לראות מרדף על המדרכות או בין הסמטאות. בשביל ביטחון הכלי, פעם בשנה שיבדקו שלכלי הזה יש ברקסים ושיש לו תאורה ושהכלי תקין, כפי שעושים ברכב רגיל. אני נוסעת ברחובות העיר ואני רואה אופניים ללא פנס אחורי וללא פנס קדמי, וזה מאוד מפחיד אותי כנהגת להבחין בהם בשנייה האחרונה, דקה לפני שקורה אסון.

אני חושבת שרישוי ימנע גניבה. אנחנו בתל-אביב עשינו סקר, גילינו שיש 27,000 זוגות אופניים שנגנבים בשנה. אני מעריכה שכל השימוש באופניים יגבר, התופעה הזאת תגבר. הרישוי יעזור לנו גם לצמצם את תופעת הגניבה, ולכן הוא חיוני.

הבוקר התראיינתי ומולי ישבה אישה שנפגעה בתאונה, ואין דין ואין ביטוח ואין דיין ואין פיצוי. הפער בקלות של השימוש בדו-גלגלי, שהוא אופניים, מבריא את רוכבי האופנועים לשימוש באופניים, מפני שאופנוען צריך לשלם 10,000 שקל על ביטוח, ורוכב אופניים פטור. לא ייתכן שענף שמוסדר, כמו אופנועים, יקבל את כל המכות האפשריות מבחינת הביטוח ומבחינת עלויות, כשיש הזדמנות לסטות קצת לכלי ממונע משודרג ולחסוך את כל העלויות של האופנו עים. בהזדמנות הזאת תמצמצו את הפער בין הדו-גלגליים כדי לאפשר לאלה שרוצים לנסוע על הממונעים הכבדים לבחור בהם. הפער בין שני סוגי הדו-גלגליים הוא בלתי אפשרי והוא מבריא רוכבי אופנועים וקטנועים לשימוש באופניים, ואז הם משדרגים.

סמכויות לפקחים המקומיים. לא צריך לפצל את הסמכויות, שגם למשטרה יהיו סמכויות.

#### רותם פלג:

גם סמכויות המשטרה נשארות.

#### מיטל להבי:

בבין-עירוני שיאכוף השוטר, אבל בערים יש פקחים, יש שיטור עירוני. תנו לנו לאכוף לא רק עם הוצאת אוויר מהוונטילים, כמו שכתוב בחוק, אלא גם עם קנס. תגדירו את הקנס מהתחלה וגם עם אפשרות להחרים את הכלים ותנו לנו לאכוף.

#### רותם פלג:

גם זה מופיע.

מיטל להבי :

אנחנו רוצים אכיפה על דבר נוסף . אנחנו רוצים אכיפה גם על מכירה בחנויות . יש לנו פקחים , יש לנו חוק רישוי עסקים . תכניסו את החנויות שמוכרות אופניים לחוק רישוי עסקים , תנו לפקחים שלנו אפשרות לשלול רישיון מחנות שמוכרות אופניים משודרגים . לא צריך מבצע פעם בשנה , שלא לומר מבצע ראויה , שפעם בשנה מגיע פיקוח של משרד הכלכלה עם משרד התחבורה , נכנסים לחנות ומחרימים כמות מסוימת של אופניים . אפשר לעשות פיקוח שוטף על החנויות שמוכרות אופניים משודרגים , ומי שמוכר אופניים שלא כחוק , לשים לו את הפלומבה על החנות ולקחת לו את הרישיון . הכי פשוט . תנו לנו גם על זה את הזכות לאכיפה .

הדבר שאני הכי רוצה לומר – אני אימא , וגידלתי ילדים . אני זוכרת את עצמי צועדת אתם לבית-ספר ואני זוכרת את עצמי הולכת רגועה על המדרכה ויודעת שאני לא צריכה לחנך אותם לזהירות בדרכים במדרכה . לימדתי אותם לחצות כביש , לימדתי אותם להסתכל ימינה ושמאלה , מקסימום ליד רמפה בכניסה לחניה . לא יכול להיות שלהולכי הרגל אנחנו לוקחים את המרחב הבטוח , שאימא לא יכולה לצעוד עם ילד בן שלוש וקשישה לא יכולה לצעוד בביטחון . כשאנחנו רוצים להחזיר את הביטחון למדרכות , אנחנו לא יכולים להפקיר לחלוטין את חייהם של הרוכבים . לכן לצד החזרה של הביטחון להולכי הרגל ואיסור הנסיעה על המדרכות , חד-משמעית צריך לקבוע את כל הכללים שנותנים את הביטחון לרוכבים , שזה התיאוריה, הרישוי, הביטוח וכל הדברים האלה, והתשתיות.

עיריית תל-אביב עושה תשתיות . עשינו בתחילה תשתיות שגויות , כמו לצייר שביל אופניים על המדרכה . טעינו, טעות, טועים . אנחנו משתפרים כל הזמן . אנחנו עושים היום שבילים מופרדים .

איתן אטיה :

זה מקובל בכל העולם התשתית, גם מהסוג הזה.

מיטל להבי :

נכון, אבל זאת לא תרבות ישראלית . שואלים אותי אם בכל העולם יש כל כך הרבה שימוש באופניים חשמליים . אז אני אומרת שאנחנו ארץ ים-תיכונית, ולא אוהבים להזיע . אני לא מבינה למה כאשר אנחנו מסתובבים באירופה אנחנו לא רואים כל כך הרבה חשמליים כמו ב ארץ . בארץ זה תפס . המוח היהודי אוהב את זה, וגם השרירים שלנו אוהבים את זה .

לינוי בר גפן :

זה המוח הווייטנאמי . זה מקובל בעולם השלישי, לא כל כך באירופה .

מיטל להבי :

לכן אני אומרת : תשתיות, תשתיות, תשתיות . צריך להסיט את הדגש מתשתיות כבישים לתשתיות שבילים . לא כל עיר יכולה . לא יכול לצאת לדרך כביש שלבים או כל כביש אחר שמשרד התחבורה מתכנן אותו, כי הוא תוכנן לפני 20 שנה או לפני 10 שנים, בלי לעצור רגע ולהכניס את השינוי שנקרא שביל אופניים לתוך חתך הרחוב . גם על חשבון נתיב של רכב פרטי . אנחנו רוצים להקטין את התמותה מזיהום אוויר . 2,500 נפטרים בשנה מזיהום אוויר . אופניים זה כלי טוב . זה יותר ממספר ההרוגים שספרה קודם חברת הכנסת תמר זנדברג מתאונות של הולכי רגל . 2,500 נפטרים בשנה מזיהום אוויר , האופניים הם כלי מצוי . אנחנו צריכים לפנות לו מקום במקום הנכון , שזה על הכביש . תודה .

היו"ר דוד אמסלם :

תודה רבה . אני רוצה לשמוע את העמדה המקצועית של משטרת ישראל . בבקשה .

שרית פילפסון :

אני ראש מחלקת תביעות תעבורה באגף התנועה של משטרת ישראל . אני אמשיך את הדברים שאמר כאן מנכ"ל המשרד לביטחון פנים , מר רותם פלג . מה שקרה הוא שנוצר כאן עניין הפוך , בדיוק כמו שציננת . קודם כל הייתה תופעה , התופעה הזאת הלכה והתרחבה , התקנות בהוראת שעה של השימוש באופניים עם מנוע עזר כבר לא היו קיימות, וכל אחד שעלה על אופניים עם מנוע עזר היה עבריין פוטנציאלי מעצם העובדה שהוא מחזיק באופניים . בין אם מדובר בקטין, בין אם מדובר בבגיר . התופעה הלכה וגדלה ,



ונוצר צורך ממשי ומוחשי להסדיר את השימוש באופניים עם מנוע עזר. אחרי דיונים רבים בוועדת הכלכלה של הכנסת, שלפחות שלושה רבעים מהנוכחים כאן ישבו בה, הוחלט על התקנת התקנות, והתקנות האלה קבעו שהשימוש באופניים עם מנוע עזר יהיה מגיל 16. הייתה הסכמת ביניים שהמשטרה התנגדה לה, שבגיל 14-16 יהיה רק כשמדובר בשבילי אופניים. כמו שאדוני אמר, אנחנו יודעים שבמרבית המקומות אין שבילי אופניים. זה נועד כדי לייצר אכיפה שתהיה אפקטיבית. אנחנו את הילדים מגיל 14-16 לא נוריד לכבישים.

#### היו"ר דוד אמסלם:

אני רוצה לשאול שאלה מקצועית שלא ברורה לי. היום רוב שבילי האופניים, לפחות בוורסיה הראשונית שלהם, הם על המדרכה. האם לפי דעתך המקצועית זה נכון שעל המדרכה ייסע ילד בגיל 14 במהירות 25 קמ"ש, שעל המדרכה לידו הולך פעוט בגיל שלוש? זה נשמע סביר?

#### שרית פילפסון:

לצערנו הרב אתה בדיוק מציין את המקרה שקרה עם אנטוניו רעיה זכרוננו לברכה, שירד מהאוטובוס והלך בדרכו הרגילה מזה הרבה מאוד שנים על שביל אופניים. קטין, בין אם מדובר באופניים רגילים או חשמליים, עד היום לא מצאנו את אותו ילד, רכב על שביל האופניים שאותו חצה אנטוניו רעיה. הוא נפל כתוצאה מהפגיעה ונפטר כעבור זמן מה. זה כבר עניין לנושא התשתיות, לנושא של העיריות, לנושא של המיקום.

#### היו"ר דוד אמסלם:

אני שואל אתכם במשטרת ישראל כבוחני תנועה. נניח שמישהו החליט שבגיל 14 נוסעים על הכלי הזה. לפי תפיסתי זה יותר הגיוני שאני אוריד אותו לכביש, כי מקסימום הוא יפגע בעצמו, ולא שייסע על המדרכה ויהרוג מישהו אחר.

#### שרית פילפסון:

אז הנתונים מספרים אחרת, ולכן עמדת המשטרה היא כן להעלות את הגיל לגיל 16, כן לחייב רישוי, כן לחייב רישיון, וכמובן שכתוצר לוואי מזה יהיה גם ביטוח. כי היום, כפי שאמרה חברת הכנסת זנדברג, הסיכון והסיכוי שאדם ייהרג על הכביש הוא פי מאה אחוז מהסיכוי שזה יקרה לו על המדרכה. לכן כשמשטרת ישראל מגיעה, בטח כאשר מדובר בבני נוער שלא מכירים את חוקי התנועה, אנחנו אומרים שבהורדה שלהם אל הכביש נגרום לסכנה ממשית שלהם, והנתונים שהיא ציינה הם נתונים נכונים. מתוך 319 הרוגים, 125 היו הולכי רגל, מרביתם חצו את הכביש ולא היו על המדרכה. אנחנו מדברים על כמות קטנה מאוד של תאונות דרכים קטלניות, בסך הכול שתיים. למרות שכל הרוג הוא הרוג ואנחנו לא מקלים ראש אפילו לא באחד.

#### היו"ר דוד אמסלם:

כמה פציעות היו?

#### שרית פילפסון:

פצועים קשה שרשומים אצלנו, במעורבות של אופניים חשמליים, סך הכול 150 פצועים. מתוכם 127 קל, 20 קשה ושניים קטלני, בשנת 2014.

#### מירב בן ארי:

אבל חשוב לציין שעל אופניים לא מדווחים. יש הרבה תאונות אופניים שלא מדווחות.

#### שרית פילפסון:

דיברתי על המדווחים. אני בעצמי בגיל 12 נכנסתי בקיר עם האופניים ולא דיווחנו למשטרה, ונשבר לי אז האף. אבל אלה הנתונים המדווחים שקיימים אצלנו. כשאנחנו מדברים על אופניים רגילים, אנחנו מדברים על פי שניים מהכמות של הנפגעים בתאונות. גם אופניים רגילים היום יכולים להגיע למהירויות מאוד גבוהות.

הבעיה שנוצרה כאן, וציין את זה ראש האגף בדיון האחר ון, שהרבה מאוד מהכלים האלה הם כלים לא תקינים. הם לא עומדים בתקן.

היו"ר דוד אמסלם:

הם לא עומדים בתקן בקטע שהם נכנסים לארץ, בייבוא, או שמישהו משנה?

שרית פילפסון:

מישהו משנה. הבנתי שהפיקוח על הייבוא הוא מחמיר מאוד. אבל מהרגע שהם עוברים את שלב הייבוא, יש שינוי גם במצערת, גם במהירות, בהרבה מאוד אלמנטים שהם בתוך האופניים, כך שהאופניים האלה הופכים להיות כמו קטנוע. מבחינתנו זה רכב מנועי ולא רק כלי רכב שמוגדר בסעיף 1 לפקודת התעבורה, וחייבים לתת את הדעת על זה. כשנתונים את הדעת על הזה, זה אכן להכשיר את מי שרו כב עליהם, גם לשמור על ביטחוננו. צריך להבין, משטרת ישראל, ובעצם כל מי שיושב כאן סביב השולחן, רוצה לשמור על ביטחונם של המשתמשים בדרך, בין אם זה על אופניים, בין אם זה הולך רגל, בין אם זה ילד בן שלוש, בין אם זה נער בן 14. בטח לא להוריד אותם לכביש, אבל גם לא שני הגו על כלי רכב מסוכן בלי להכיר את חוקי התנועה. וכשאתה לא מכיר את חוקי התנועה אתה יכול להפוך את הכלי הזה לכלי קטלני. זה המקום להחמיר פה. חוקקנו את התקנות, ואני מבינה את מנכ"ל משרד התעבורה. ישבנו על זה באמת הרבה מאוד זמן. אבל היום בפרספקטיבה של שנה אפשר לבוא ולומר איפה אנחנו יכולים לשפר ואיפה אנחנו יכולים לתת את הדעת, וזאת בעצם ההמלצה שלנו בנושא של רישוי, רישיון והעלאת הגיל של הרכיבה.

לגבי סמכויות אכיפה לפקחים, ציינו את זה לפני. המשטרה הייתה כאן מאוד בעד, היא הביעה את עמדתה.

היו"ר דוד אמסלם:

לינוי, בבקשה.

לינוי בר גפן:

אני רוצה לספר לכם קצת על אחורי הקלעים, כי נאמרים כאן דברים שאנחנו מכירים גם מגורמים רשמיים שהתראינו לתחקיר שביצענו על אופניים חשמליים. אבל מה שלא נאמר כאן, זה מה אומרים בתוך המשרדים שלהם, ואלה הדברים שהם כמובן לא ירצו להציג. למשל, יושב מנכ"ל המשרד לביטחון פנים וטוען שאין חוק. לידו יושב מנכ"ל משרד התעבורה ואומר: בוודאי, הכול מחוקק והכול נהדר והכול מצוין.

במשרד התעבורה יש בחורה בשם חלי. כל הסיפור של האופניים החשמליים הוא על חלי, כמו עוד הרבה מאוד תיקים אחרים. אז להגיד טיפלנו ועשינו, זאת מתיחה מסוימת של המציאות. אומרת המשטרה, השמיכה קצרה, אנחנו לא יכולים לאכוף. אני יכולה להראות לכם איך אנחנו נוסעים באופניים חשמליים ליד נידודת של משטרת התנועה. אני יכולה ליפול עליהם עם האופניים החשמליים, פתוחי המצערת, הלא חוקיים, שהתקנתי עליהם מנוע 350 ואט לא חוקי, והשוטר אפילו לא ימצמץ. הם לא מעוניינים לאכוף, זה לא שהם לא יכולים. ולכן הם מעוניינים לגלגל את זה אל הרשויות המקומיות. הרשויות המקומיות מצדן אומרות: איזה יופי, יש פה הזדמנות לעשות כסף. בואו נעשה רישיונות ונרוויח עוד קצת כסף, ונרוויח עוד קצת כסף שממנו לא רק נממן פקחים, אלא גם נממן עוד כל מיני דברים נחמדים אחרים שבכלל לא קשורים לשבילי האופניים. אני חותמת לך שאם הדבר האווילי הזה של רישוי יעבור, הכסף שייגבה מזה – לא ישתמשו בו לסלול שבילי אופניים. זה לא יקרה. אתה תראה אותו הולך לעוד הרבה מאוד מטרות אחרות לפני שיהיו שבילי אופניים.

אנחנו משלמים מסים, שילמנו מספיק. אין לנו עניין לראות עוד פעם את שר התעבורה גוזר עוד סרט מעל עוד מחלף, שישמש לעוד כלי רכב ממונעים, הרבה יותר גדולים ומזהמים מאופניים חשמליים. שילמנו מספיק. שבילי אופניים, זה כל הסיפור. כמובן, לחנך ילדים זה יכול להיות נהדר. אבל אם מישהו מפנטז שילדים בני 14 רוכבים על האופניים החשמליים, נא לתקן את הטעות. הם בני 10 ובני 12. הם הרבה יותר צעירים מזה, וגם את זה אתם לא אוכפים. אתם יכולים להעלות את הגיל ל-16, אתם יכולים להעלות אותו ל-18, הם מתחילים הרבה הרבה קודם. לפני כמה ימים ראיתי ילדה בת 12 מרכיבה על האופניים החשמליים הלא תקינים שלה ילדה בת 7 מקדימה, ילדה בת 7 מאחורה. זה לא קרה באיזה יישוב נידח, זה קרה בלב הרצליה, מול המשטרה, ליד בית-הספר, והכול עובר כאילו כלום. אתם לא מעוניינים לאכוף,

אתם מעוניינים לפטור את עצמכם מפתרון הבעיה. ולכן הלכתם על הפתרון הכי קל, שפתאום מגיעה אתו המשטרה.

אספר לכם מה קרה באמת מאחורי הקלעים. שודר התחקיר שלנו. יומיים אחר כך פאניקה במשרד התחבורה, מהר מהר מכנסים דיון, אומרים: בואו נדאג לרישוי ולהעלות את הגיל. הפלא ופלא, זה גם הפתרון שהמשטרה מציעה. כאילו הם לא דיברו אחד עם השני. הפתרון הזה הוא הפתרון הכי קל והפתרון הכי טיפשי. הוא לא יפתור באמת את הבעיה. הוא יכניס עוד כסף לקופת המדינה, הוא ימנע מאנשים להשתמש בכלי התחבורה המצוין הזה, והתוצאה תהיה עוד תאונות אבל יתגלגל כסף שלא ישתמם שו בו לשבילי אופניים. נא לשפר תשתיות, נא לחנך בני-נוער, ונא להפסיק להכביד על הציבור עם עוד כסף שהוא צריך לשלם ולהפוך אותו לעברייני בעל כורחו. זה לא יפתור את זה. תודה.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה.

דניאל עטר:

אני חייב להתייחס לדברים של לינוי.

היו"ר דוד אמסלם:

למה אתה חייב?

דניאל עטר:

כיוון שהיא התייחסה פה לקבוצת אנשים, ראשי הרשויות, שלא נמצאים כאן. כמי שבא משם אני רוצה להגן עליהם, ברשותך.

העלית כאן נקודה מאוד חשובה ונכונה. אני רוצה שתביני שמהצד של ראשי הרשויות אין בזה שום סיכוי להכנסה של כסף.

לינוי בר גפן:

מי יקבל את הכסף? הפקחים. לאן הוא ילך?

דניאל עטר:

אני אומר לך שאם אנחנו נקבל את ההחלטות הנכונות, בעקבות הדיון הזה ובעקבות העובדה שברור לגמרי שמה שאמר כאן נציג משרד הפנים מוטי כהן הוא נכון מאוד, צריך להתייחס לכל ההיבטים הרחבים של העניין הזה של רכיבה על אופניים, של חניות, של חניות של נכים. יש עוד אלף ואחד דברים נוספים שאם היושב-ראש ירצה לשמוע לעצתי, ייקח את הדבר הזה שהונח לפתחך. הוא הרבה יותר גדול מהאופן שבו הוא טופל עד היום. אני חושב שהבעיה היא בעיקר בגלל העובדה שאנחנו מתנהגים כמו מדינה של עולם שלישי. נכנס לכאן נושא חדש, גובה חיי אדם, ואף אחד באופן מערכתי לא מתייחס אליו. אם נפיל גם את זה על ראשי הרשויות, זה אומר שזאת הוצאה של מאות מיליונים, אולי מיליארדים של שקלים, שאין אותם בקופת הרשויות המקומיות. זאת סוגיה שהמדינה צריכה לטפל בהם, משרד התחבורה צריך לקחת את הנושא הזה.

תמר זנדברג:

משרד התחבורה מסמן שבילים.

מרדכי כהן:

מעט.

עוזי יצחקי:

למה אתה אומר מעט?

דניאל עטר :

אכיפה היא שלב ב' של כל התהליך של חשיבה. צריך לחשוב על זה בצורה מערכתית. לקחת את זה לכיוון של ראשי הרשויות זה דבר לא נכון, כי יש פה פגיעה גדולה מאוד, ומשרד התחבורה צריך לקחת אחריות, להתקין תקנות. אחר כך תבוא האכיפה.

היו"ר דוד אמסלם :

אי-אפשר שכל אחד יתייחס לכל טענה שהוא לא מסכים אתה. אתה אמרת את דבריך, בוא נמשיך. יש פה 50 איש שרוצים לדבר. הבנו שאנחנו לא מסכימים עם כל אחד. האמן לי שאני לא מסכים עם חלק גדול מאוד מהדברים, אז מה? אני עובר הלאה.

איתן, בבקשה.

איתן אטיה :

אני אשיב ללינוי בר גפן, אבל אשתדל שזה לא יהיה באותה רמת פופוליזם ששמענו פה וגם לא באותה רמת יומרנות, לדעת מה נמצא בראשיהם של ראשי העיריות והרשויות המקומיות.

אני אומר כתשובה לזה את ההפך הגמור. אנחנו לא מעוניינים בסמכות הזאת. אנחנו חושבים שבמדינת ישראל משטרת ישראל היא משטרה מרכזית, בשונה למשל מארצות-הברית שהמשטרות הן משטרות עירוניות. כל סמכויות האכיפה מתחילות ומסתיימות במשטרה. גם כל נושא זכויות הדרך על המדרכה. זה לא רק אופניים חשמליים, זה גם קורקינטים חשמליים, זה גם קורקינטים רגילים, זה גם אופניים רגילים, גם קטנועים ואופנועים שנוסעים וחותרים, כי הוא רוצה לא לעמוד ברמזור אז הוא חותך בלוק שלם על המדרכה. גם כלי רכב של ארבעה גלגלים יודעים לקצר דרך מדרכות. וגם הולכי הרגל, אגב. כי אם הולך רגל עושה דווקא והולך על שביל האופניים, כי לא בא לו ללכת בחלק של המדרכה, אז גם הוא משתמש דרך שצריך להראות לו את המדרכה ולא לאפשר לו ללכת על שביל האופניים. כלומר, כל זכויות הדרך על המדרכה אלה סמכויות שנמצאות כבר היום ביד המשטרה. משטרת ישראל היא משטרה מרכזית. היא זו שצריכה לטפל ולאכוף את זה, לא פקחי הרשויות המקומיות. תודה רבה, חברים, לנו יש מספיק נקודות חיכוך עם התושבים שלנו. אנחנו לא רוצים נקודות חיכוך נוספות.

אני חושב שלא צריך להמציא את הגלגל, תרתי משמע. צריך להסתכל מה עושים במדינות אחרות. יש מדינות מפותחות פחות או יותר כמו מדינת ישראל, כמו אנגליה וכמו צרפת וכמו בלגיה וכמו גרמניה. יש להן ניסיון רב בכל הנושא הזה שנקרא זכויות דרך במדרכה, והעיקרון הוא מאוד פשוט, הוא לא כזה מסובך. שם העצם מדרכה בא מלשון מדרך. דורכים עם כפות רגליים, לא דורכים עם צמיגי אופניים. העיקרון בכל מקום שפוי בעולם אומר שמדרכה היא להולכי רגל בלבד, נקודה. כל משתמשי הדרך האחרים, החל מאופניים רגילים דרך אופניים חשמליים, קורקינטים, אופנועים, קטנועים – כלי הרכב האלה הם כלי רכב שמקומם לא על מדרכה אלא על נתיב ייעודי, שבילי אופניים, או נתיב שמסומן להם על הכביש עצמו, בשולי הכביש, או נתיב מופרד, שהוא לא כביש ולא מדרכה.

אמרת נכון, ואני רוצה לחזק את דבריך, שלפני שניגשים בכלל לאכיפה צריך להחליט מה מותר לנסיעה בכלל על-פי החוק, ולהגדיר אותו היטב ובצורה מדויקת. ואתה נגעת בזה, ולא בכדי, בגלל ניסיוןך בתחום המוניציפאלי, ובדיוק באיזה גיל ומאיזה גיל. מי שחושב שגם אם נסכים לקחת על עצמנו סמכות, והפקחים כן ייקחו או לא ייקחו במצבים מסוימים – אנחנו לא מעוניינים בזה.

קריאה :

למה הודעתם שכן?

איתן אטיה :

לא הודענו שכן. מי שחושב שגם שוטר או פקח עירייה מסוגלים לאכוף ולהבדיל בין אופניים תקינים ללא תקינים, עם 0.33 כוח סוס, או 25 כוח סוס, או יודעים להבדיל אם הילד הוא בן 14 או 15 או 16 – איך המשטרה תוודא אם הילד הוא בן 14? הרי אין להם תעודת זהות. האם יגידו לילד: תוציא בבקשה את המחברות שלך, נראה באיזו כיתה אתה? איך ניתן לאכוף את זה?

יצחק קדמון:

אספר אחר כך מה הם עושים.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה.

שרית פילפסון:

משטרת ישראל לא נוקטת במדיניות של אי אכיפה. נשמעו כאן כל מיני דברים. משטרת ישראל, מתחילת שנת 2015 ועד היום, נתנה 1,500 דוחות לרוכבי דו-גלגלי על המדרכות, 66% מתוכם באזור תל-אביב. זה אפילו קצת עלה עם המבצע האחרון שהיה באמצע חודש מאי.

תומר רוזנר:

דו-גלגלי שהוא רכב מנועי או לא?

שרית פילפסון:

מרביתם לגבי אופניים ואופניים חשמליים ומעט לגבי אופנועים. מתוך 400 דוחות שניתנו במבצע שהיה ב-19 במאי, שני שלישים היו לגבי אופניים חשמליים. בשנת 2014 אנחנו מדברים על לפחות 3,000 דוחות שניתנו על רכיבה על המדרכה שלא לשם חצייתה ועבירות נוספות.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה. יואב ענטבי, איגוד חברות הביטוח.

יואב ענטבי:

ברכות לוועדה ולעומד בראשה. עלה הנושא של הביטוח, ובעניין זה אני רוצה להגיד מילה וקצת לחדש. כחברי כנסת אתם באמת אמונים על טובת הציבור. אנחנו בתור חברות הביטוח, במידה שיוחלט כך אנחנו נספק את המוצר הביטוחי, ובשמחה. אבל כדי לספק אותו ולספק אותו נכון, ופה אתיחס גם לדברי המשטרה, צריך לעשות את זה במסגרת הפלת "ד", זאת אומרת להחליט שאופניים הם רכב מנועי, להכניס את זה לפלתי"ד. הפלתי"ד הוא הליך מסודר, הוא דורש רישוי.

היו"ר דוד אמסלם:

מה זה פלתי"ד?

יואב ענטבי:

פקודה לנפגעי תאונות דרכים. זה בעצם ביטוח רכב חובה. ביטוח החובה, שיהיה גם לאופניים, ידרוש רישוי, ייתן פיצוי הוצאות רפואיות מלאות, אובדן השתכרות וכו', יעשה רישוי מסודר, יעשה סדר וקונסיסטנטיות בכל התהליך. במה דברים אמורים? לדוגמה, ילדה בת שלוש הולכת על השביל, פגע בה אופנוע 50 סמ"ק. לאופנוע יש ביטוח, והוא מחויב בביטוח חו"ב. הילדה הזאת תקבל פיצוי כולל ומלא. אבל אם פגעו בה אופניים חשמליים, מסכנה הילדה, פה זה כבר סיפור אחר. אין חברת ביטוח.

היו"ר דוד אמסלם:

היום אי-אפשר לרכוש ביטוח לאופניים חשמליים? אין חבילה כזאת?

יואב ענטבי:

היום האופניים החשמליים לא מוגדרים כרכב מנועי, לא נכנסים לפלתי"ד, ומכאן לא נכנסים לביטוח החובה.

היו"ר דוד אמסלם :

זה נכון שאנחנו דואגים לציבור , אבל אתם ומנכ"לי חברות הביטוח דואגים לרווחי הבעלים , וזה בסדר. אבל חברות הביטוח מוכרות חבילות שלא קשורות למדינה . הם מוכרים ביטוח לכבודה , מוכרים ביטוח לנסיעות לחו"ל. שאלתי אם יש לכם חבילה כזאת.

יואב ענטבי :

כל חברת ביטוח עושה מה שהיא מחליטה.

היו"ר דוד אמסלם :

יש דבר כזה? שמעת על זה?

יואב ענטבי :

אבל חברה יכולה להחליט, לדוגמה, שהיא מוכרת ביטוח תאונות אישיות לאופניים, ביטוח מסוגים שונים. אבל זאת החלטה של כל חברה וחברה.

היו"ר דוד אמסלם :

שאלתי אותך ברמת ידע אישי, האם אתה יודע שיש דבר כזה?

יואב ענטבי :

יש ביטוחי אופניים, כן.

מיטל להבי :

מאחר שזה לא חובה אז לא עושים אותם.

יואב ענטבי :

במידה שבאמת מאמצים את הרעיון של ביטוח חובה , גם צריך להבין את ההשלכות שאתם מכירים אותן על אופנועים, שזה סבסוד צולב, מכירים וכו', שבסופו של דבר מבינים שהמבוטח גם יישא פה בעלויות.

היו"ר דוד אמסלם :

ברור שזה לא בחינם. אשר בן שושן, מנהל הרשות לתעבורה ציבורית בתל-אביב, בבקשה.

אשר בן שושן :

אני, ברשותך, אעשה את זה מאוד בקצרה, כי בהחלט נשמעו פה הרבה מאוד דברים. ברכות גם לך וגם לכינוס.

היו"ר דוד אמסלם :

תודה רבה.

אשר בן שושן :

נדמה לי שכולנו תמימי דעים שאנחנו צריכים לעשות את ההסדרה על כל האכיפה, ולא משנה כרגע אם זו תהיה אכיפה באמצעות השלטון המקומי או באמצעות המשטרה. אבל לא רק אכיפה, אלא צריך להגדיר את מדיניות האכיפה, ברחל בתך הקטנה. כי נדמה לי שיש פה לא מעט שטחים אפורים שצריך לתת עליהם את הדעת. אבל כשמדברים על אכיפה אני רוצה להדגיש שלושה דברים, מכיוון שהאכיפה צריכה להיות איזושהו מעגל אחד שלם, ואתה נגעת בזה. אכיפה על הייבוא, אכיפה על המכירה ואכיפה על השימוש. בלי לייצר מערכת אחת שלמה, קשה מאוד לטפל בכל התופעות, גם של האופניים ומחר של

, הקורקינט וכיוצא בכך. הדבר הנוסף שצריך לתת עליו את הדעת הוא בהיבט של התשתיות שדוברו פה, כולל על הפן התרבותי, כי יש פה לא מעט מה לעשות גם בפן של התרבות של הרוכב, אבל גם של הנהג.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה. יותם אביזוהר, מנכ"ל עמותת ישראל בשביל האופניים.

יותם אביזוהר:

מצטרף לברכות. בהחלט צריכים אכיפה. אגב, לא רק כלפי רוכבי אופניים, שמסכנים את הולכי הרגל, אלא כלפי כל משתמשי הדרך שמסכנים זה את זה. הנהג הממוצע שרואה אותי רוכב על הכביש צועק עלי, הוא אומר לי: מה אתה עושה על הכביש? רוץ למדרכה. נהגים לא מכירים את החוק הקיים, הרוכבים לא מכירים את החוק הקיים, הולכי הרגל הולכים על המדרכות, בלגאן אורבני שכולנו משלמים את המחיר. אני חושב שאכיפה זה באמת השלב האחרון. יש תשתיות שחסרות במשרד התחבורה ויש מגמה של שיפור, אבל התקציב שמשרד התחבורה משקיע לכל הרשויות בארץ שווה לתקציב שעיריית תל-אביב לבדה משקיעה בפרויקט האופניים, וזה אבסורד.

היו"ר דוד אמסלם:

כמה הוא משקיע?

יותם אביזוהר:

אם אנחנו מחלקים בממוצע את תקציב משרד התחבורה לכל הרשויות המקומיות, זה סדר גודל של מאה מטר לרשות לשנה. מזה לא תהיה בשורה.

היו"ר דוד אמסלם:

כמה כסף הוא משקיע?

יותם אביזוהר:

40 מיליון שקל לשנה לכל הרשויות המקומיות.

עוזי יצחקי:

זה לא נכון. התקציב הוא רחב יותר. יש הגשת בקשות בסדר גודל רחב יותר, אפילו כפול. עכשיו אנחנו מקדמים גם בכבישים בין-עירוניים תוכנית שנקראת אוטוסטראדות אופניים. זה בתיאום אתכם, ואני חושב שכל רשות שמבקשת ורוצה, כפי שאמרה חברת הכנסת זנדברג, בהחלט מקבלת.

ניר תמיר:

בירושלים לא קיבלנו את הבקשות.

עוזי יצחקי:

בירושלים אתם קיבלתם, ואת כל מה שעשית בנחל רפאים ומה שעשיתם בפארק המסילה זה אנחנו. אז תגיד לא.

תמר זנדברג:

רק כדי להגן על משרד התחבורה בנקודה הזאת, ובדרך כלל אני לא עושה את זה.

היו"ר דוד אמסלם:

למה את לא עושה את זה?

תמר זנדברג :

כי אני אחת המבקרות הגדולות שלהם . אבל אני חושבת שכדאי שנפנים . חסרה כאן הפנמה גם מצד הרבה מאוד רשויות, אולי למעט תל-אביב, שאופניים זה כלי תחבורה. זה לא לנסוע בפארק באיזה ענף תיירות, אלא זה כלי תחבורה.

היו"ר דוד אמסלם :

התחלנו עכשיו את הדיון?

תמר זנדברג :

אני אומרת שמשרד התחבורה מוכן לתקצב רשויות שיסללו שבילי אופניים שיענו על הצורך . אז הנה, בואו נשתמש בשולחן הזה להרים את הכפפה, משרד הפנים, רשויות מקומיות, משרד התחבורה.

מירב בן ארי :

כל הדיון הזה הוא על כך שאופניים זה כלי תחבורה.

תמר זנדברג :

אומרים פה שמשרד התחבורה משקיע 40 מיליון שקלים . אומר משרד התחבורה , תגישו בקשות לסלול שביל אופניים שהוא נתיב תחבורה ולא נתיב ספורט או בילוי , ואנחנו נתקצב יותר .

יותם אביזוהר :

אני מברך על כך שמשרד התחבורה משקיע יותר , וכמו שאמרתי יש מגמה חיו בית, ועדיין זה טיפה בים. נכון, ואני מסכים עם משרד התחבורה , הרשויות המקומיות, לפחות חלקן, לא מספיק מוכנות לשלם את המחיר של לחלק את זכות הדרך ולהקצות חלק מהחניות וחלק מהנתיבים , וזאת הבעיה . ולכן על שולחן הכנסת מונחת בימים אלה הצעת חוק שמייצרת פתרונות ומייצרת תשתית. בכנסת הקודמת חתמו 43 חברי כנסת מכל סיעות הבית , ואני מקווה שההיענות גם בכנסת הזאת תהיה רחבה ונוכל לקדם את המהלך הזה, שהוא גם מסדיר אלמנטים אחרים של חניות ומקלחות וחסמים אחרים שמונעים .

מעבר לאופניים החשמליים התקניים שקיימים , יש לא מעט מפלצות , אופניים חשמליים לא תקינים שמסתובבים . אגב, גם להם צריך להיות מקום , בוודאי שלא על המדרכה , בוודאי שלא על שביל אופניים, אבל צריכה להיות רגולציה שמאפשרת גם להם לרכוב במהירות של 40 קמ"ש, של 50 קמ"ש על הכביש, כמו משתמשי הדרך האחרים . אני מבין שיש מהלך כזה גם עם משרד התחבורה לקדם את הרגולציה הזאת.

היו"ר דוד אמסלם :

אתה מתכוון לאופנועים?

יותם אביזוהר :

זה סוג של אופנועים חשמליים . יש פה באמת הרבה מאוד שחקנים , שחלקם סביב השולחן וחלקם לא. משרד הכלכלה עם הפקחים שלו , שלא מספיק עושים את העבודה . אבל אני חושב שחסר השולחן העגול, חסרה חשיבה הוליסטית. אנחנו מכירים מדינות אחרות שבהן יש תוכניות לאומיות לעידוד השימוש באופניים. אני חושב שכל היושבים כאן כבר אמרו : כולנו תומכים בקידום . רק הדברים לא מספיק מסונכרנים, לא מספיק עובדים, ואני מקווה שמכאן תצא הבשורה לעבוד יותר בתיאום, לעשות עבודה קצת יותר טובה.

היו"ר דוד אמסלם :

תודה. מאיה סימן-טוב, מכון גרטנר, בבקשה.



מאיה סימן-טוב:

תודה רבה שהזמנתם אותנו . מכון גרטנר הוא מכון לחקר אפידמיולוגיה ומדיניות בריאות , ואני חוקרת במחקר הלאומי לחקר טראומה ורפואה דחופה . אנחנו בעצם הבלעדיים בארץ שיש לנו הנתונים על מאושפזים בעקבות אופניים חשמליים וקורקינטים חשמליים . מה שדיווחו המשטרה זה באמת רק תאונה שדווחה. חשוב לציין שזה רק מאושפזים , זאת אומרת זה לא כולל כאלה שהגיעו אפילו למיון והשתחררו או כאלה שהגיעו למרפאה .

היו"ר דוד אמסלם:

את באה לדיווח כאן מצד הפצועים?

מאיה סימן-טוב:

כן . ברבע הראשון של שנת 2015 התאשפזו 64 פצועים, לאו דווקא רוכבי אופניים . מתוכם היו 14% הולכי רגל . אנחנו מדברים על פצועים שמחציתם קשים עד אנושים , אחד נפטר בתוך בית- החולים אחרי שאושפז . אם אנחנו משווים את זה לרבע הראשון של שנת 2014, שם היו רק 19 פצועים בשלושת החודשים הראשונים, זו קפיצה של 237% . אם המגמה הזאת נשארת אנחנו מסיימים את השנה עם 600 מאושפזים בעקבות פגיעה של אופניים או קורקינטים חשמליים . אז לא הייתי מקלה בזה והייתי אומרת שזה אולי תחליף להולך רגל שייפגע . לא עשינו את הניתוח האם יש פחות הולכי רגל . אנחנו חושבים שעם הזמן, ככל שתגבר התופעה גם יגדל מספר המאושפזים . הדעה שלנו היא כמו של המשטרה , כן להגביל מגיל 16, כי אנחנו רואים שמרבית הרוכבים, מרבית הנפגעים הם בגילאי 10-14, אפילו 4-5, כי הם אלה שמורכבים . כן להקצות להם שבילים נפרדים .

מירב בן ארי:

אולי תדברי באמת על הנתון הזה של 10-14, כי בכל הטבלאות שלך את מדברת בעיקר על הגיל הזה.

מאיה סימן-טוב:

נכון . ברבע הראשון של שנת 2014, 20 מהמאושפזים היו בקבוצת הגיל 10-14. זה אחוז דומה למה שהיה בין 2008 ל-2014. אבל אי-אפשר להגיד שכולם הם הולכי רגל , כי אם נסתכל על הרבע הראשון של 2015, רק שלושה מקרב קבוצת הגיל הקטנה הזאת היו הולכי רגל . זאת אומרת, מתוך ה-26 שכתובים כאן, הם רוכבים או מורכבים . אני לא אגיד שרוכב אופניים היה בגיל חמש , אבל יש לי ילד בגן ואני רואה שאחיו הגדול מרכיב אותו, אז זה ילד בן חמש שמורכב על הרמה או מאחור . אנחנו המרכז היחיד שיש לו הנתונים האלה. תשתמשו בו.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה. ד"ר יצחק קדמון, בבקשה.

יצחק קדמון:

תודה, אדוני היושב-ראש, ואיחולי הצלחה בתפקיד החדש .

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה.

יצחק קדמון:

אני נמצא פה , כי סביב הסוגיה של אופניים חשמליים ילדים נפגעים שלוש פעמים . פעם אחת הילדים היותר קטנים שרוצים לשחק בפארק או ללכת על המדרכה ונפגעים על-ידי אותם אופניים חשמליים. אגב, אני רוצה שיהיה ברור שחלק ניכר מנוסעי האופניים החשמליים הם לא ילדים . נוצר פה רושם כאילו שכל הבעיה מתחילה ונגמרת בילדים . אני מודיע לך, אדוני, אני נפגעת פגיעה קלה . הלכתי על המדרכה בירושלים, ואופניים חשמליים, רכובים על-ידי אדם מבוגר , נכנסו בי מאחור עם הכידון לתוך הצלעות למזלי לא הייתה פגיעה יותר מדי קשה . אגב, כקינוח הוא גם קילל אותי , כי כנראה הפרעתי לו

בנסיעה. אז בואו לא נפיל את התיק על ילדים וניצור את הרושם שכל הבעיה מתחילה בילדים. ילדים הם הנפגעים פה. הם נפגעים כעוברי אורח תמימים, שאופניים חשמליים פוגעים בהם. הם נפגעים בפעם השנייה בתור רוכבים, והם נפגעים בפעם השלישית, כפי שאמרתי, כי מפילים עליהם את כל התיק, בחלק מהמאמרים שראיתי, כאילו שהבעיה היחידה היא שהילדים משתמשים באופניים חשמליים.

היה ניסיון להכניס לארץ מכונית חשמלית, שלא הצליח מסיבות אחרות. אבל מכונית חשמלית עם מנוע שהוא מוטען סוללה, היא מכונית לכל דבר ועניין. כך גם אופניים חשמליים. אני בכלל לא מבין מה השאלה. אני לא רוצה להיכנס לרשימת האווילים של לינוי בר גפן, ואני לא רוצה להיחשד בפופוליזם של חברת הכנסת זנדברג. אבל אופניים חשמליים הם לא צעצוע. כדאי שנזכור את זה. אופניים חשמליים הם רכב לכל דבר ועניין. אני לא רוצה לחסל שום ענף. זה שאני דורש שתחבורה ממונעת תהיה מוסדרת, זה הדבר הכי הגיוני לעשות. אני חושב שצריכים לקבוע שצריך להיות רישיון. כדי לא לפגוע במבוגרים שיש להם כבר רישיון נהיגה, הם יהיו פטורים מרישיון נוסף על אופניים חשמליים. אבל מי שאין לו רישיון נהיגה, בין אם הוא קטין ובין אם הוא מבוגר, צריך אישור. אגב, יש מבוגרים שרוכבים על אופניים חשמליים ואין להם שום ידע קודם, לא בתיאורה ולא במבחן מעשי. זה שאני מבקש מהם אישור אני לא עושה ישראל. כמו שאני מבקש אישור לחנות שמוכרת רישוי עסקים, אני לא רוצה לחסל את ענף החנויות.

יש צורך לקבוע את גיל 16, ולא קודם לו. לא רק בגלל הבשלות, אלא בגלל שהיום יש צרות צרורות כאשר אתה מנסה להבין מי הילד. כשהוא מתחת לגיל 16 אין לו תעודות זהות. מה שקרה לאחרונה בנושאים אחרים, שהפקחים נאלצו לגרור ילדים כאלה לתחנת משטרה, שלפעמים הם בילו שם לילה שלם עד שמישהו יבדוק על המחשב מה בדיוק הזהות שלו. לכן, כדי לא לסבך את העניין, ואני אעז לומר גם כדי לא להרבות קנאה בין מי שיש לו למי שאין לו, אני לא רוצה את תחרות המשאבים היותר יקרים בין ילדים שאין להם לילדים שיש להם. מי שרוצה לרכוב על אופניים בלי מנוע, זה גם יותר בריא, שירכב על אופניים בלי מנוע. אופניים עם מנוע הם רכב לכל דבר. כדי להגן על הילדים, בואו נסדיר את זה ברישוי ובביטוח על כל מה שמשתמע מזה.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה. אם היית מתחיל במשפט האחרון שלך, היינו מצמצמים את הזמן בעוד שלוש דקות.

עו"ד יניב יעקב, עמותת "אור ירוק", בבקשה.

יניב יעקב:

כמו כולם, אני רוצה לברך אותך.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה.

יניב יעקב:

אנחנו ב"אור ירוק" מלווים את הנושא הרבה זמן. "אור ירוק" נלחמה שלוש שנים בשביל ההסדרה של התקנות שאנחנו רואים כיום, כי לצערנו משרד התחבורה נרדם בשמירה. לכן היום אנחנו עומדים במצב שיש אלפי כלים שמגיעים למהירויות של 50 ו-60 קמ"ש ובעיות של אכיפה.

אני רוצה להעלות שני נושאים נוספים, מעבר לאכיפה, שחייבים לתת עליהם את הדעת. האחד, נושא הקסדות. כיום אין חובה של חבישת קסדה לכלל הרוכבים. צריך להסדיר את הנושא הזה. הנושא השני, קורקינטים. מי שהוציא את האופניים מהדלת יקבל את הקורקינטים מהחלון. הקורקינטים החשמליים לא מוסדרים. כל אלה שייקחו להם את האופניים, יבואו עם קורקינטים. מאוד פשוט.

אנחנו עומדים בפתח של החופש הגדול. מאות אלפי ילדים יסתובבו, רבים מהם על אופניים חשמליים. הכול טוב ויפה. אנחנו יכולים לשבת פה, כל המכובדים, ולהגיד שאנחנו עובדים וכותבים, וזה הכי פשוט. עוד שבועיים אלפי ילדים על אופניים חשמליים, וצריך למצוא פתרון עכשיו, כי בינתיים גם הולכי רגל וגם רוכבים נהרגים, וצריך לדאוג לכולם, גם לרוכבים וגם להולכי הרגל.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה. מרדכי בהירי דואני, מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, בבקשה.

מרדכי בהירי דואני:

שני דברים חשובים מבחינת הרשות. בנושא החינוך הייתה פנייה ביחד עם מיטל להבי בשבוע שעבר למנכ"לית משרד החינוך, להקמת צוות עשייה, להחדיר את נושא הרכיבה הבטוחה בתוך בתי-הספר. הרשות גם נתנה את מרכזי ההדרכה שלה ברשויות, שזה מדמה למעשה צורה של כביש ומדרכה לנושאים האלה.

דבר שני זה נושא של פתרון מיידי, אור ירוק. סעיף 58 בחוק העזר העירוני של עיריית תל-אביב אומר: לא יעשה אדם ברחוב כל מעשה שיש בו כדי לגרום סכנה, מפגע, מטרד, הפרעה או אי נוחות של ממש שיש בו כדי להפר את הסדר ברחוב.

אני מבין שהמשטרה לא רוצה, הרשות כן רוצה. שניהם ביחד. יש אפשרות למחר בבוקר.

איתן אטיה:

לא נכון. אתם חוזרים על האמירה הזאת כל הזמן, וזה פשוט לא נכון. הסעיף הזה נבדק בין היועצים המשפטיים של העיריות ליועץ המשפטי של משרד הפנים, וללא סמכות זה לא יכול לשמש.

היו"ר דוד אמסלם:

גם אם זה לא נכון, תן לו לדבר. אף אחד לא הפריע לך.

איתן אטיה:

האמירה לא מתאימה למציאות ולא נכונה.

מרדכי בהירי דואני:

יש האפשרות למחר בבוקר לטפל לפחות בעיריית תל-אביב בנושא הזה. יש לי פה יועץ משפטי שתומך בעמדה הזאת, ולכן ניתן לבצע.

לגבי כל השאר, אני אומר בפירוש. הרשות מעמידה לפקודת המשטרה כמאה ניידות לתחום העירוני. אפשר גם בהן להשתמש לצורך אכיפה, וביחד זה יכול לקרות.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה. שמעון ויסקובסקי, יבואן אופניים חשמליים, בבקשה. אני מבקש שתתייחס גם לכל הנושא של השדרוגים. זאת אומרת, איך האופניים מגיעים לארץ ומה קורה לאחר מכן, איך הם מתפתחים, מה האבולוציה של ההתפתחות שלהם מהחנויות ועד הרוכב.

שמעון ויסקובסקי:

אופניים חשמליים קיי מים בישראל כבר קרוב לשמונה שנים. בשמונה השנים האלה האופניים עברו התפתחות מאוד מאסיבית, שאני חושב שעם התקנות החדשות מ-2013, חוץ מחומר טלוויזיוני מאוד מעניין שכולם אומרים שכל נושא השדרוגים ירד לממדים של 80%-90%, אני חושב שזה ירד לממדים של 10% או 20%. האינטרס שלנו בתור יבואנים הוא להוקיע את הדבר הזה גם מתוכנו. זאת אומרת שכל מי שמנסה היום לעשות את השדרוגים האלה, אנחנו בעצמנו עוצרים אותו, כי זה העתיד שלנו וזאת הפרנסה שלנו.

היו"ר דוד אמסלם:

אלה שקונים ומוכרים את זה בחנויות לא משדרגים את האופניים?

שמעון ויסקובסקי:

אני חושב שזאת כבר נחלת העבר.

היו"ר דוד אמסלם :

אני רוצה לדעת מה אתה יודע . לא נראה לי סביר שהיבואן עצמו עובר על החוק ומתחיל לשדרג . אבל השאלה היא אם השדרוג מתבצע בבית, אצל אותו אחד שקונה, או שהוא מתבצע בחנות.

שמעון ויסקובסקי :

השדרוג מתבצע בחנויות מדרכה, כמו שהיו פעם מוסכי מדרכה. עדיין קיים מספר מועט של חנויות שעושות את השדרוגים האלה.

היו"ר דוד אמסלם :

אתם מכירים אותם?

שמעון ויסקובסקי :

אנחנו מכירים אותם.

מיטל להבי :

יש פרסומת על החלון בכניסה.

היו"ר דוד אמסלם :

מישהו עושה עם זה משהו? משטרת ישראל למשל?

שמעון ויסקובסקי :

כמו שאמרנו פה שוב ושוב, קשה מאוד להתייחס לזה, כי קשה מאוד להבין מה תקני ומה לא תקני. מכון התקנים בחודשים האחרונים מאוד החמיר את התקנות, כך שקשה מאוד לעשות שדרוגים כאלה, קשה מאוד להכניס כלים כאלה לארץ. הכלים האלה לא מגיעים כך לארץ, הם משודרגים בחנויות מדרכה מאוד שוליות. זה כבר לא העניין.

היו"ר דוד אמסלם :

תן לי את השורה התחתונה שלך לגבי הדיון, מה אתה יכול להחכים אותנו.

שמעון ויסקובסקי :

אתם מסתכלים על זה מבחוץ, מוועדות, ושומעים כל מיני המלצות וחוות דעת. אני רואה את זה מבפנים. הייתה נפגעת בת שלוש לפני כמה ימים. במקרה היא בת של אחת החברות הטובות שלנו. מאז שראינו אותה עשרות אנשים והביאו פקחים לשכונה שלה, אני יכול להגיד לכם שבשבוע האחרון אין אופניים חשמליים שנוסעים שם על השדרה, כי יש פיקוח. לא פיקוח מאסיבי, אבל יש פיקוח של שני פקחים שמסתובבים שם פעמיים ביום. נעלמו האופניים החשמליים מהשדרה. מדובר בשדרה של ילדים, שלא צריכים להיות שם אופניים חשמליים. אז לא צריך לעשות הרים וגבעות, מספיק שיתחילו את האכיפה הכי פשוטה ממחר בבוקר, יעמידו שוטר אחד ברוטשילד, או פקח, וזה ייעלם.

היו"ר דוד אמסלם :

תודה. אלעד הוכמן, מגמה ירוקה, בבקשה.

אלעד הוכמן :

תודה רבה. מנקודת מבטנו כסטודנטים וצעירים, אני רוצה להעיר פה נקודה חדשה, שהיא נקודת יוקר המחיה. אנחנו היום כסטודנטים וצעירים לא יכולים, וגם לא רוצים, להשתמש ברכב הפרטי. העובדה היא שכיום מבחינת תשתיות, אנחנו לא מכירים תשתיות – פרט לתל-אביב, וגם בתל-אביב התשתיות הן מוגבלות – שתומכות ביכולת שלנו כצעירים לחיות בערים בצורה שתקיים אותנו. אני אעיר גם את הנקודה של זיהום האוויר, גם את נקודת התאונות וגם את הנקודה שבה נהגים כיום לא מכי רים בנו בכלל

כמשתמשי דרך מצד אחד, והצורך שלנו להגן על משתמשי הדרך במדרכה כמעט ולא בא לידי ביטוי בגלל מחסור בתשתיות. יש לנו כיום קמפיינים ברחבי הארץ, כנ"ל בבאר-שבע, בתל-אביב בוודאי, כדי לעשות את זה.

לגבי רישוי, ביטוח, רישיון, אני חייב להגיד פה, ויותר אביז והר העיר את עיני בעניין הזה – אין תקדים בעולם, אין מדינה אחת בעולם שיש חובת רישוי או רישיון או ביטוח. אנחנו יכולים ללמוד מהעולם ואנחנו צריכים לעשות את זה. הדבר הזה יכול באופן מיידי להוריד לנו את היכולות לנסוע בדרך בצורה שהיא בטוחה ונכונה. אין לנו גם הכסף לעשות את זה, ואני לא חושב שצריך להעמיס על משתמשי הדרך, ובוודאי האזרחים, את העלויות של חוסר התשתיות או אוזלת היד של משרד התחבורה.

כשאנחנו מדברים על רכיבה אנחנו חייבים לדבר על תרבות רכיבה, ותרבות רכיבה היא לא רק תשתיות אלא גם חינוך, מרחב בטוח, איך אנחנו עושים שימוש בדרך, וזה לא קיים בארץ. מאחר שאין תרבות רכיבה בארץ, מאחר שאנחנו לא יודעים כחברה איך להתמודד עם הדבר הזה, יש התאונות שאנחנו שומעים עליהן. בעניין הזה אני מבקש שני דברים. אנחנו עובדים הרבה מאוד עם העבודה שיותר אביז והר והעמותה שלו עושים. יש הצעת החוק שמדברת על תרבות אופניים. חייבים בראש ובראשונה לקדם את הדבר הזה.

דבר שני, לראות ולמפות את סדרי העדיפויות. אנחנו יודעים שיש אזורי ביקוש כמו אוניברסיטאות, כמו מקומות עבודה עיקריים, ששם אנחנו יכולים באופן המיידי, מחר בבוקר, להתחיל להשקיע בתשתיות.

הדבר האחרון, זה לא רק קמפיינים ארוכי טווח, אנחנו מדברים על קמפיינים שנמצאים בבתי-הספר, אנחנו מדברים על קמפיינים שנמצאים במקומות העבודה וקמפיינים שנמצאים במוסדות ההשכלה הגבוהה.

היו"ר דוד אמסלם:

מרדכי פדר, בבקשה.

מרדכי פדר:

תודה רבה. אנחנו מוצאים את עצמנו תמימי דעים, ואנחנו שמחים להיות כך, עם משטרת ישראל. אופניים חשמליים הם כלי ממונע לכל דבר, כמו אופנוע, שדורש רישום, רישוי, ביטוח, טסט שנתי ורישיון נהיגה. זאת הייתה טעות לדעתנו שהתקנות של משרד התחבורה עברו בוועדת הכלכלה שנה שעברה. אנחנו רואים שזה לא הסדיר שום דבר. אנחנו גם רואים שאסור להקים מלכתחילה וביודעין מערך אכיפה של חתול ועכבר. זה לא יעזור לאף אחד. צריך אכיפה אפקטיבית מבחינת הרכב, שיש לו הידע כדי לרכוב, זאת אומרת רישיון נהיגה. בצרפת יש בכיתה ז' ובכיתה ט' מעין מיני תיאוריה, שכל תלמיד חייב לעבור כדי שאחר כך יוכל לגשת ולהתחיל את התהליך של בקשת רישיון נהיגה רגיל. כמו כן הרישוי של הכלי, מתחיל בייבוא וממשיך באכיפה כנגד מוכרים. בסופו של דבר זה טסט שנתי. יש לנו מה ללמוד מחוץ לארץ. באוסטרליה יש דרישת רישוי לאופניים חשמליים.

אכיפה לא אפקטיבית זאת אכיפה שאי-אפשר לעשות אותה בפרקטיקה. היום אנחנו יודעים שהמשטרה מתקשה, מסיבות אובייקטיביות שלא קשורות למשטרה, לאכוף כנגד אופנועים. אין מרדפים אחרי אופנועים, אופנועים לא מצייתים לשוטרים. אנחנו מנסים לתאר לעצמו מה זה יכול להיות איך פקחים הולכים להתמודד עם ילדים, עם אנשים שבורחים, עם אנשים בלי תעודות זהות. על אילו עבירות יאכפו? קסדה, נסיעה על המדרכה, גיל, נסיעה בניגוד לכיוון התנועה. דבר אחרון, אילו עונשים? החרמה, דוח.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה. אביטל, בבקשה.

אביטל אפל פנקס:

שלום. אני מארגון "בטרם" לבטיחות ילדים. אני אנסה לא לחזור על הדברים שנאמרו. הקיץ כבר התחיל, ורק בשבועיים האחרונים שמונה ילדים נפגעו מאופניים וקורקינטים חשמליים. מהנתונים של מכון גרטנר אנחנו רואים שרוב ההיפגעויות הן בחופשת הקיץ ובחגים. דבר שני, אנחנו רואים שרבע מההיפגעויות זה ילדים בגילאי 10-14. כלומר ילדים שבכלל לא אמורים לרכוב על אותם כלים. אנחנו

חושבים שלקראת החופש נראה עוד הרבה היפגעויות מאופניים חשמליים. חייבים כבר לזרז ולעשות את ההסברה להורים. הורים לא הפנימו את החוק הזה עדיין. הם לא מבינים שהם גורמים לילד לפשוע כשהם קונים לו את הכלי הזה בגיל כל כך צעיר, והם עוד יותר לא מבינים עד כמה הם מסכנים גם את הילד וגם את הסביבה. לכן אנחנו מקווים שעוד לפני שהילדים יצאו לקיץ, כבר נמהר ונתחיל בהסברה המאסיבית. אני יודעת שמשרד התחבורה פועל עם משרד החינוך בנושא של חינוך, ואנחנו חושבים שכבר כל כך הרבה זמן אנחנו רואים את ההתגברות המהירה במספר הפגיעות, ובכלל בחשיפה לכלי הזה, שחייבים כבר להזדרז ובמקביל לעשות גם את החינוך בבתי-הספר, גם הסברה כבר עכשיו, וכמובן גם את ההעברה של סמכויות הפיקוח לרשויות המקומיות. הקריאה שלנו פה היא להזדרז בכל הדברים האלה. תודה.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה. ד"ר יעקב אדלר, בבקשה.

יעקב אדלר:

אני הנציג של "אנשים באדום". אני בעצמי עבדתי שנים במיון בבית-חולים "שערי צדק" וטיפלתי במאות נפגעים, אם לא יותר מזה, מתאונות דרכים, כולל תאונות מאופנועים ואופניים. אז לא היו אופניים חשמליים.

מה שאנחנו טוענים, וכבר נאמר כאן, שחייבים להסדיר את הנושא של רישוי לשימוש באופניים חשמליים, כי זה כלי רכב כמו כל כלי רכב אחר. להגביל את הגיל מ-16 וללמד את הילדים מגיל מוקדם יותר בבתי-הספר איך להתמצא בתחבורה, מה הם החוקים והתנאים בתחבורה. אני מתרשם שיש פה מגיפה של התפשטות של רוכבי אופניים חשמליים.

היו"ר דוד אמסלם:

זה לא מגיפה, זה הרחבה. אתה בא מעולם הרפואה, אז הכול שם מגיפות.

יעקב אדלר:

אני רואה את התוצאה של הברכה, וזאת מגיפה של נפגעים. צריך לעצור את זה כמה שיותר מהר.

דבר אחד נשכח פה, תחבורה ציבורית. כאילו שאין תחבורה ציבורית בכלל וכל אחד צריך אופניים חשמליים כדי להגיע ממקום למקום, וזה לא מתקבל על הדעת.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה. ניר תמיר, בבקשה.

ניר תמיר:

אני סגן ראש עיריית ירושלים. אני פונה בעיקר למשרד התחבורה. הדברים נאמרו. העניין של התשתיות הוא בנפשנו. יש כאן תפיסה בסיסית, שאני נלחם עליה בעיריית ירושלים, שאופניים זה תחבורה ולא רק בילוי וספורט. זה עלה כאן כמה פעמים. אנחנו מגישים בקשות, ולצערי לא נענינו עד כה בצורה מספקת.

עוזי יצחקי:

זה כבר תיקון, "בצורה מספקת".

ניר תמיר:

אני לא רוצה לה יכנס לדוגמאות עכשיו. אני לא חושב שזה נכון. בשמחה אפגוש אותך ואפרט, אבל אני חושב שללא התשתיות אנחנו לא נצליח להגיע לזה. עיריית ירושלים עוברת הליך מדהים של ציפוף העיר, של פינוי-בינוי. אנחנו לא נצליח להתמודד עם הדבר הזה מבחינה תחבורתית למרות הרכבת ושיפורים בתחבורה הציבורית ללא הכנסת האופניים. באירופה מדברים היום על יחס של שליש אופניים, שליש תחבורה ציבורית ושליש תחבורת רכב. אנחנו חייבים לספק את הפתרון הזה. בלי שבילי אופניים, בלי תשתית, בלי תקציבים בסדר גודל אחר לגמרי ממה שיש היום, אין שום סיכוי שנגיע לזה.

נאמרו כאן הרבה דברים חכמים בעניין הביטוח . כל חוזקתו של הכלי הזה , של האופניים החשמליים, הוא בזה שהוא מאפשר בצורה זולה לנוע ולהרחיב מאוד את התנועה שלנו בעיר . אם אנחנו נגרום לכך שחברות הביטוח יהרגו את הדבר הזה – אני בעד ביטוח, אבל זה צריך להיות מאוד מסובסד, מאוד מפוקח. צריך למצוא את הדרך שזה לא יהרוג את התופעה.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה.

אבי גרובר:

אני חבר מועצה ברמת השרון. אתמול למשל הסמכנו פקחים לנושא של איכות סביבה. הפקח עשה את הקורס ב-2010 ורק אתמול הסמכנו אותו במועצה. אז אם רוצים להסמיך פקחים, שההליך יהיה כזה שזה לא יהיה חמש שנים, עם יועץ משפטי מיוחד שגם צריך לעבור הסמכה וכל הפרוצדורה הזאת. אני גם מתנדב ביחידת אופניים ברמת השרון. אם אני צריך לקרוא לשוטר שיבוא כדי שילווה אותי, אנחנו המתנדבים מסתובבים לבד, אז שייתנו למתנדבים גם את היכולת לאכוף בעצמם ולא ש כל דבר יצטרכו לקרוא לניידת.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה. רותם, בבקשה.

רותם פלג:

אני חושב שהביקורת שנמתחה פה על המשטרה בנושא של אכיפה היא לא במקומה, בטח לא בדיון כזה. בסופו של דבר המשטרה עושה בכלים שיש לה את מה שהיא יכולה.

היו"ר דוד אמסלם:

זה ברור.

רותם פלג:

דבר שני, אני חושב שאנחנו עשינו פה עבודה סדורה. היא מתמקדת בנושאים של האכיפה ופחות בנושאים האחרים. אבל ישבנו עם כל הגורמים הרלוונטיים, ישבנו עם פורום ה-15 שהיה שותף לכל התהליך של העברת הסמכויות, מה עובר, איך הדברים עוברים, מה הוא מקבל מבחינת מה שהוא צריך לעשות ומה הכלים שהוא מקבל כדי לבצע את המשימות שלו. זה לא רק בנושא הזה אלא גם בנושאים אחרים, העבודה היא יחסית רחבה. עלה פה הנושא של חינוך ושל הורים, וגם את הדברים האלה צריך לבצע. בתוך כל הדברים האלה צריך לזכור שיש עוד היבטים, אמצעי תחבורה כאלה ואחרים שלא מכוסים במסגרת ההגדרות האלה, גם אם נעשה את כל העבודה שלנו. תודה.

תומר:

אני בעל רשת של אופניים חשמליים. אני חושב שמי שבאמת מעניין אותו הנושא צריך להיעזר בנו. יש לנו המון רעיונות.

היו"ר דוד אמסלם:

תודה רבה. אני מבקש לסכם את הדיון הארוך, המכובד, הכבד הזה. נאמרו פה הרבה דברים מאוד מחכימים. אבל לפני כן, קודם כל בנושא של חופשת הקיץ, אנחנו נמצאים על ספה של חופשת הקיץ. יושבים פה נציגי משטרת ישראל ורשויות. ברור לכם שילדים נמצאים בחוץ ללא השגחה, ולכן אני רוצה לנצל את הבמה ולבקש מכם להגביר יותר את הנוכחות ברחוב. לא אקרא לזה אכיפה, בסך הכול מדובר בילדים, אבל הדרכה, ליטוף, הערה, הכוונה. כשאני הייתי בעיריית ירושלים, מרב התאונות הקשות היו בתקופת הקיץ. זה לתשומת לבכם בלי קשר לדיון.

יצחק קדמון:

אל תשאירו ילדים באוטו.

היו"ר דוד אמסלם:

ותשתדלו גם לתת להם גם מזון בריאותי.

אני רוצה לסכם את הדיון הזה. כמו שאמרתי קודם, הסוגיה היא חשובה מאוד. יש אינטרס ציבורי שיהיה שימוש רחב באופניים, גם לא ממונעים, בכלל בכלי רכב שהוא פחות מזהם, הוא גם מוריד כלי רכב מהכביש. לא מדובר רק בילדים. אם ילדים לא ייסעו באופניים, הם יצטרכו לנסוע בתחבורה ציבורית או בכלי רכב של ההורים שלהם. אבל בעיקרון גם מבוגרים נוסעים באופניים. לכן יש אינטרס ציבורי לדחוף את הנושא הזה של סוגיית האופניים בכללותה. כשאני מדבר על האופניים אני מתייחס לכל כלי הרכב המוטוריים, שכוללים אופניים, קורקינטים, ואם מחר ימצאו משהו בדומה לזה בשם אחר הוא ייכנס תחת אותה קטגוריה.

אני מבקש ממוסד התחבורה להוביל את כל הסוגיה של התקנון וכל סוגיית הרכב, הרוכב וסוגיית התשתיות. בעצם לתפור חבילה שלמה. אני חושב שאי אפשר להתייחס רק לגבי הכלי בלי להתייחס לתשתית, וכן אי אפשר להתייחס לתשתית והכלי בלי להתייחס לרוכב. יש פה חבילה שצריך להסדיר אותה, בדיוק כמו כלי רכב. בדיוק כמו שבתקנון מתייחסים גם לנהג, גם לכביש, גם לחוקים בזכות הדרך וגם לכל הנושא של הבטיחות. יש פה עבודה שצריך לעשות אותה, עבודת עומק. צריך לשתף את כל הגורמים הרלוונטיים, החל מהיבואנים עצמם, שיכולים לתת אימפולסים בזווית של הכלי עצמו, ויש גורמים נוספים שאתם מכירים אותם לא פחות טוב ממני.

אני מבקש, עוזי, קחו לכם חודשיים. תכינו לנו חבילה שמתייחסת לכל המכלול הזה, ואם הזמן לא מספיק לכם דברו אתי לפני כן. אני מבקש לקיים דיון בעוד חודשיים כדי לבדוק דוח סטטוס איפה אנחנו עומדים בסוגיה הזאת של שלושת הנושאים – הרוכב, הכלי והתשתית. משרד התחבורה אמור לזמן אליו את כל הגורמים.

לגבי הנושא של האכיפה, אותו הדבר אני מבקש מהשר לביטחון פנים לקיים דיון אצלו, כולל כל מרכיבי האכיפה, מרשויות, משרד התחבורה, כל הגורמים הרלוונטיים. שיבוא לכאן בעוד חודשיים ויציג לנו מה הדרג המקצועי חושב, מה חבילת הטיפול בכל נושא האכיפה.

כמו שאמרתי, אקיים דיון נוסף בעוד חודשיים כדי לבדוק איפה העומדים נמצאים ולאן הם מתקדמים. תודה רבה. הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 13:00.**