



הכנסת

הכנסת העשרים
מושב ראשון

פרוטוקול מס' 5
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שלישי, כ"ב בסיון התשע"ה (09 ביוני 2015), שעה 11:30

סדר היום:

הסדרת השימוש באופניים ובקורקינטים חשמליים

נכחו:

חברי הוועדה:

יצחק וקנין – מ"מ היו"ר
טלי פלוסקוב
יעקב פרי

מירב בן ארי
תמר זנדברג
חיים ילין
חמד עמאר
מיקי רוזנטל
יואל רזבוזוב
עפר שלח

מוזמנים:

- | | |
|--|-------------------|
| – סמנכ"ל בכיר מינהל תנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים | אבנר פלור |
| – סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים | חווה ראובני |
| – עו"ד, ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים | רותם רייפן |
| – מתמחה, משרד המשפטים | יהונתן לוי |
| – יועמ"ש, המשרד לביטחון פנים | יואל הדר |
| – רמ"ח תביעות, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים | שרית פילפסון |
| – ראש מדור תעבורה באגף התנועה, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים | מאיר בן גל |
| – עוזר מנכ"ל המשרד לביטחון פנים | קובי יעקבי |
| – מחלקת תקינה, משרד הכלכלה | יבגני ציקנובסקי |
| – מדריכה ארצית באגף לזהירות בדרכים, משרד החינוך | אורה יעקב |
| – סגנית מנהלת אגף זהירות בדרכים, משרד החינוך | אורית לוריא כהן |
| – מנכ"ל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים | מרדכי בהירי דואני |
| – יועץ משפטי, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים | עמי רוטמן |
| – מנהל מינהל ומשאבי אנוש, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים | יובל פרידמן |
| – דוברת ומנהלת קשרי חוץ, מכון התקנים | ורד אורן |
| – סגנית ראש העיר, עיריית תל אביב-יפו | מיטל להבי |
| – סמנכ"ל אגף מדיניות ממשל וקשרי חוץ, בטרם-המרכז הלאומי לבריאות ובטיחות ילדים | גלית גלעד |
| – מנהלת יחסי חוץ וממשל, בטרם-המרכז הלאומי לבריאות ובטיחות ילדים | אביטל אפל פנקס |
| – מנכ"ל פורום ה - 15, מרכז השלטון המקומי | איתן אטיה |
| – חבר הנהלה, פורום יבואני האופניים, איגוד לשכות המסחר | זיו גולדשמידט |
| – מנהלת תחום האופניים, איגוד לשכות המסחר | יסמין הרמן וייס |
| – חבר מועצת רמת-השרון | אבי גרובר |



–	מנכ"ל, המועצה לשלום הילד	–	יצחק קדמן
–	מנכל שי מוצרי איכות, יבואני ומשווקי אופניים חשמליים	–	יובל גינסברג
–	מנכ"ל חב' סמארט אנד סימפל, יבואני ומשווקי אופניים חשמליים	–	רמי בלאש
–	מנהל כללי, סמארט אנד סימפל, יבואני ומשווקי אופניים חשמליים	–	אלי חיים
–	מנכ"ל ובעלים חב' זומי יו אר, יבואני ומשווקי אופניים חשמליים	–	ניר לאור
–	יבואן, פורום יבואני האופניים, יבואני ומשווקי אופניים חשמליים	–	גדי מינץ
–	בעלים חב' קופר אינטרנשיונל, יבואני ומשווקי אופניים חשמליים	–	רם פאר
–	סמנכ"ל, ביטוח אלמנטרי, איגוד חברות הביטוח	–	יואב ענתבי
–	סגנית נשיא, לשכת סוכני הביטוח	–	שושנה כהן
–	מנהל תחום מדיניות ציבורית, אור ירוק, ארגונים למאבק בתאונות דרכים	–	יניב יעקב
–	מנהל המרכז הלאומי לחקר טראומה ברפואה דחופה, רמב"ם	–	פרופ' קובי פלג
–	פעילה, מחזירים את מדרכות ת"א להולכי הרגל	–	חגית אוריין
–	לוביסט, חב' "פרולוג"	–	זכריה רייך
–	לוביסט, "גלעד יחסי ממשל"	–	לירון הרשקוביץ

ייעוץ משפטי:
אתי בנדלר

מנהל/ת הוועדה:
לאה ורון

רישום פרלמנטרי:
רויטל



הכנסת

הסדרת השימוש באופניים ובקורקינטים חשמליים

היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. הנושא שעומד לפנינו זה הסדרת השימוש באופניים ובקורקינטים חשמליים. רבותי, בתחילת הדיון אני אומר בשם יושב ראש הוועדה שאני מתנצל בשמו. נקבע לו משהו עוד לפני שהוא נבחר לראשות הוועדה ולכן, הוא נאלץ לא להיות היום בכלל בדיונים. הוא ביקש ממני להודיע, בגלל חשיבות הנושא שהוא בחודש הקרוב לא יסתפק בדיון הזה בגלל חשיבות הנושא. הוא יקיים דיונים נוספים לפי הצורך, כדי שנראה אם התקנות יוסדרו על ידי משרד התחבורה והגורמים הנוספים - אז כנראה שהוא יקבל את ההסדרה הזאת או שהוא יקיים דיונים נוספים בגלל חשיבות הנושא. אז אני מודיע בשמו שאנחנו לא נסתפק בדיון הזה בגלל חשיבות הנושא.

אני רק נותן תזכורת, בגלל שאת הנושא הזה אני מכיר מהקדנציה הקודמת שבה גם ישבתי בוועדת הכלכלה. בדיון שהתקיים בוועדה, מספר נושאים הועלו כבעייתיים בכל הנושא של האופניים החשמליים. אחד מהם היה וגם הוועדה ביקשה התייחסות לגבי הגילאים שבהם מותר לרכוב על אופניים חשמליים. אני רק מזכיר לנוכחים שהיו בישיבות הקודמות - אם זה גיל 16 או גיל 14, נסיעה על הכביש או על המדרכה, עקיפה, קסדות וכדומה. נושא הביטוח, שגם לו יש חשיבות כשלעצמה וכמובן, הקריטריונים.

רבותי, אין ספק שאנחנו נמצאים בצומת לא פשוטה בכל הנושא של הרכיבה על האופניים החשמליים. יכול להיות שכולנו נרדמנו בשמירה ולא הבנו את המסה שהולכת להיות על הכבישים, על המדרכות, בכל פינה. כל אחד מאתנו רואה את זה. אני, אישית, חוויתי חוויה לא נעימה עם כל הנושא הזה דווקא באיזה ערב שבת, שילדה מתחת לגיל 10 הייתי אומר, רכבה על אופניים חשמליים ופגעה באישה בגיל 60 בערך בירידה במושב שלי, איפה שאני גר, ובנס אני אומר שהאישה הזאת נשארה בחיים. אני אומר את זה באחריות. ראיתי את זה מול העיניים שלי - -

יעקב פרי:

יש אופניים חשמליים ביערה?

היו"ר יצחק וקנין:

כן, אצלנו זה ההיפך, העלייה והירידה. זה הדבר הכי טוב בשביל העליות והירידות. ולכן, רבותי, הנושא הזה הוא נושא חשוב מאד ואנחנו לא יכולים להקל בו את הדעת. יש פה עניין של חיי אדם ופיקוח נפש ודברים שהם ברומו של עולם, וכל אחד מאתנו מבין שאנחנו לא יכולים לעבור לסדר היום על מהירויות - מהירויות גבוהות מאד. אתה הולך במדרכה, ואני לא צריך לתאר את כל התיאורים. התיאורים האלה כבר היו בישיבה הקודמת שישבתי ונכחתי בה ולכן, אני לא אחזור על הדברים. אני אאפשר למספר חברי כנסת, מספר נציגים של משרד התחבורה ונציגים נוספים בהתאם לבקשות הדיבור שיוגשו אלינו. רבותי, אני אומר לכם שהנושא חייב לבוא על פתרונו ואי אפשר למסמס אותו יותר. נגמר הסיפור שנגלגל את זה על מישהו אחר. זאת הוועדה שאמורה לדון בזה. נכון שאתמול היה דיון בוועדת הפנים אבל התקנות וכל ההסדרה - זה בוועדה הזאת. אולי בוועדת הפנים אפשר להסדיר את הנושא של חוק עירוני וכדומה אבל לא תקנות של תעבורה. זה רק פה יהיה, בוועדה הזאת. מישהו צריך להבין. אני אומר את זה למשרד התחבורה, ואני קצת מצטער שהמנכ"ל יצחקי לא יכול היה להגיע לפה כי אתמול הוא היה בוועדת הפנים. אני חושב שדווקא פה - -

תמר זנדברג:

לא נורא. אין תחרות בין הוועדות - - -

היו"ר יצחק וקנין:

זאת לא תחרות. תמר, תאמיני לי, קודם כל אני לא יושב ראש וועדה, ככה שאני לא עושה תחרות עם אף אחד. אני מדבר באמת מתוך כאב גדול, שהנושא הזה לא יוכל להמשיך להתמסס, אי אפשר להשאיר אותו. המצב הוא ש-120 ומשהו כלי רכב כאלה על המדרכות, על הכבישים בכל פינה ואין שום

הסדרה, אין שום קביעה של תחומים, גילאים. סיפרתי לכם שילדה בגיל 9 עולה על המכשיר הזה. זאת סכנת נפשות ממדרגה ראשונה. אנחנו לא צריכים לחוות כמה אסונות כדי שמחר נקים ועדת חקירה ונגיד שנרדמנו בשמירה.

רבתי, המטרה היא מטרה משותפת. אין פה לתקוף לא את בעלי האופניים ולא אלה שמחזיקים חנויות אלא המטרה להסדיר. אי אפשר לקחת כלי כזה, במהירות של 40 קמ"ש, ולשים אותו על המדרכה ועל הכביש. אי אפשר בלי הסדרה. אנחנו לא בארצות-הברית שיש לנו שמונה מטר מדרכה ויותר מזה. מדרכות של מטר וחצי ועליהן צריכים ללכת גם הולכי רגל, גם קשישים, גם ילדים ועגלות של תינוקות. אחרי כן, אנחנו אומרים שעיינו לא ראו וידינו לא שפכו את הדם הזה. תפקידנו לטפל בנושא הזה במלא החומרה.

חברת הכנסת מירב בן ארי ואחר כך עפר שלח. אחריכם, אני אפשר לנציגים ממשד התחבורה ונציגים אחרים. רבתי, בבקשה לקצר אם אפשר.

מירב בן ארי:

יושב ראש הוועדה, הייתי אתמול קרוב לשעתיים גם בוועדת הפנים. אני מתעסקת בנושא הזה בשבועיים האחרונים ואפשר לומר אפילו בשנתיים האחרונות בגלל שעבדתי עם בני נוער. חשוב לי מאד שנצא מפה עם מסקנות ברורות כי מבחינתי, אם יש תקופה יותר קריטית, זאת התקופה הזאת. בדקנו, הראנו את הנתונים – מיולי עד אוקטובר יש פי 10 תאונות עם אופניים חשמליים וזה לא מפתיע, כי זו התקופה של החופש הגדול. בחורף זה כמובן יורד בהתאמה. צריך לצאת מפה עם פתרון ולא כמו שיצאנו אתמול, תסלחו לי, עם עוד חודשיים. לא. תוך 30 יום חייבת להיות החלטה סופית מה הולך להיות עם אופניים חשמליים מבחינת הסדרה.

תסלחו לי, התקנות, פקודת התעבורה מגדירה היום - אני לא יודעת מי אלה שישבו על המדוכה והחליטו שהעונש יהיה להוריד את האוויר מהאופניים. תסלחו לי, בעיניי זה מגוחך. צריכים להיות קנסות, וצריך להעביר את הסמכויות לרשויות המקומיות. שמעתי את עמדת המשטרה. נציגת המשטרה יושבה גם אתמול בדיון של ועדת הפנים. סליחה, ההתנערות הזאת גם של המשטרה כיום, עם כל הכבוד, בדברים שאמרתם – גם להגדיל לגיל 16, פקודת התעבורה מגדירה שהאחריות היא של השוטרים. זה שהיום יש התנערות מהנושא, זה גם משהו שאתם צריכים לבדוק את עצמכם בעניין הזה אבל מבחינתי, אתם עמוסים, אתם גוף שעמוס במלא פניות. לדעתי, מי שצריך לטפל בזה ואמרה בצדק חברתי מיטל להבי, סגנית ראש עיריית תל-אביב שעוסקת בתחום התחבורה ועוסקת בתחום הזה כל כך הרבה זמן – זה צריך להיות של הרשויות.

אני רוצה להבהיר גם משהו אחד שדובר אתמול: אנחנו לא נגד אופניים, אנחנו בעד אופניים. אופניים מורידים את זיהום האוויר. חברתי תמר זנדברג דיברה על זה גם אתמול. אני רוכבת על אופניים בעצמי, אני גרה בתל-אביב, זו עיר - - -

היו"ר יצחק וקנין:

צריך ליצור תשתית גם כשזה נוגע בדברים האלה של איכות החיים שלנו, היא לא פחות חשובה.

מירב בן ארי:

נכון. אני בעד אופניים, אני רואה את זה, אני רואה כמה זה יעיל, זה כלי מצוין אבל לא בצורה כזאת של חוסר הסדרה ושל זלזול בתקנות התעבורה. כתבתי הצעת חוק, יגידו שהתקנות יצאו מפה ולא יצאו מהצעת החוק, אני אמשוך את הצעת החוק. כרגע, מבחינתי, איך שהתקנות האלה נראות - זה לא טוב, זה חייב תיקון וכמה שיותר מהר.

היו"ר יצחק וקנין:

מירב, רק כדי להשלים – אם הייתי לוקח את כל הוועדה ומעתיק אותה עכשיו למחלקה האורתופדית ב"הדסה", כולנו היינו משנים את דעתנו פה, אני אומר לכם. - -

מירב בן ארי:

נכון. בואו נלך ל"בית לווינשטיין".

היו"ר יצחק וקנין:

אם אני לוקח את הוועדה ל"דיון חיי" במחלקה האורתופדית, אנחנו נדבר אחרת כולנו.

מיקי רוזנטל:

יותר אנשים מתים שם מזיהומים אבל לא חשוב...

היו"ר יצחק וקנין:

זה גם איכות חיים.

חבר הכנסת עפר שלח ואחרי כן, אני אאפשר למיטל להבי, סגנית ראש עיריית תל-אביב אחרי עפר שלח.

עפר שלח:

אני רוצה להתחיל מהמקום שמירב סיימה בו: הכוונה היא בוודאי לא להרוג גם את האופניים החשמליים. זאת אומרת, זה שאין תשתית במדינה לרכובי אופניים ואת זה צריך לעשות, זה ברור לכולנו. נסיעה על אופניים צריך לעודד אבל הכוונה של הדיון הזה היא לא לפגוע באופניים החשמליים אלא לעשות רגולציה של העניין. אגב, בדקתי פה ואני מברך את ועדת הכלכלה, אני לא נמצא פה הרבה – באף ועדה אחרת אין את הטבלטים האלה - -

מירב בן ארי:

ועדת הפנים היא "ועדה ירוקה".

מיקי רוזנטל:

זה פיילוט שהצליח.

היו"ר יצחק וקנין:

עפר, אתה היית בוועדת הכספים ובוועדת חוץ וביטחון. אני מוותר על ועדת החוץ והביטחון ולא מוותר על ועדת הכלכלה.

עפר שלח:

יושב פה מנכ"ל המשרד, שהיה פעם אחראי על תקציב הביטחון והוא יודע שפשוט אין כסף בוועדת החוץ והביטחון לדברים האלה. - - אז אני למד מזה, למשל, והסתכלתי בזה עכשיו, שברוב במדינות המערב התקנות לאופניים חשמליים אינן מתייחסות אליהם כאופניים. אסור להם לנסוע בשבילי אופניים, הם צריכים רישוי של כלי רכב. אז הכוונה היא לא להרוג אותם אבל הדיון צריך לצאת מתוך הנחה שמדובר פה בכלי רכב אחר. לאיזה קטגוריה בדיוק הוא נופל? זה דבר אחד.

עוד דבר בדברי ההקדמה – צריך להכיר בזה שהתקנות שתוקנו בוועדה הזאת אינן נאכפות בשום צורה שהיא. אחד הנתונים שקיבלנו הוא ש-40% מהמאושפזים ברבעון האחרון של 2015 כתוצאה מתאונות הם בני מתחת לגיל 14. זאת אומרת, על פי התקנות שחוקקו פה. החוק הזה פשוט איננו קיים, אז השאלה היא כמובן לא רק איזה חוק אנחנו עושים, ואני מאד בעד שהדברים ייקבעו פה, בוועדות הכנסת ובמקרה הזה בוועדת הכלכלה אלא באכיפה שלהם.

אני רוצה להעלות שתי סוגיות שצריכות לצוף היות וזאת ועדת הכלכלה: השאלה הראשונה, וצריך לשאול בכנות מהם האינטרסים הכלכליים שעומדים מאחורי העובדה שהתקנות האלה התעכבו כל כך הרבה, והתקנות האלה אינן נאכפות? בסופו של דבר, נדמה לי שאנחנו מדברים על כלי התחבורה שנמכר ומתח העלייה בו הכי משמעותית שהיתה בשנים האחרונות מכל מיני טעמים. ברור שאם תהיה פה רגולציה, רגולציה בסוף תעלה כסף. תכף אני אגע גם בסוגיה הביטוחית. זאת הסוגיה השנייה שאני רוצה להעלות. רגולציה כזאת תעלה כסף, זה עלול להוריד את הביקוש. אנחנו גם מדברים על משהו שקונים לבני עשרה. ממילא ההוצאה שם זה לא כמו בן אדם שקונה לעצמו רכב, ואנחנו צריכים שהאינטרסים הכלכליים האלה יהיו ברורים לנו, ואני אומר שאינטרסים כלכליים זה לא דבר מגונה אבל הם יהיו

ברורים לנו, יהיו מונחים פה על השולחן כי התחושה שלי היא לפחות, ואני אגיד את זה בזהירות, שלא שקטו על השמרים מאחורי הקלעים כדי שהדבר הזה יישאר פרוץ כמו שהוא היה. ואני מחבר את זה לסוגיית הביטוח – נכון להיום, אנחנו במצב שבו אם כמו שאנחנו שומעים לאחרונה, שנפגע קשים כתוצאה מפגיעה של זה, הקשים עצמו נמצא באחד משני מצבים: אם האיש שפגע בו הוא איש עם כסף - -
מירב בן ארי:

אם הוא לא ברח קודם כל.

עפר שלח:

- - נכון. אם הוא איש עם כסף, אז האיש הזה ישלם הרבה מאד כסף כי במעט מאד, חוץ מאשר ביטוח של תאונות אישיות או ביטוח דירה שכולל את זה באיזו שהיא צורה זה לא מכוסה. והמצב הגרוע הרבה יותר הוא כמובן אם לאיש הזה אין כסף או אם זה ילד בן 14 או הוא ברח – אז לקשים הזה אין שום כיסוי בשום צורה שהיא, ולא רק בריאותו נהרסת אלא גם חייו ומצבו הכלכלי נהרסים.

כידוע, הביטוח לאופנועים במדינת ישראל הוא ביטוח ב"פול", ולמיטב הבנתי, ואני קצת מתמצא בזה, חברות הביטוח מפסיקות מה"פול" הזה הרבה כסף. אנחנו צריכים ליצור מצב שגם למרות האינטרס הברור הזה יהיה פתרון לסוגיית הביטוחית. אני חושב שוועדת הכלכלה יכולה את הדבר הזה להוביל פה, אם כל האינטרסים וכל המידע יהיה על השולחן. ואם אנחנו נבין את הסוגיה הזאת לעומקה, אפשר יהיה גם לפתור אותה ושהפתרון ייצא מפה. תודה רבה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה לעפר שלח. מיטל להבי, סגנית ראש עיריית תל-אביב.

מיטל להבי:

אני מודה לכם על הדיון, אני חושבת שזה דיון חשוב. אני חייבת להגיד שזו לא הפעם הראשונה שאני בדיון כזה. לא בגלל הדיון אתמול בוועדת הפנים אלא בגלל שישבתי פה מספר פעמים, בוועדת הכלכלה, כשברורמן עמד בראשה. ואז באמת תקננו את אותן תקנות ביחס לאופניים חשמליים, ואנחנו שוב רואים שהמציאות מדביקה את החוק ומדביקה את התקנות ומדביקה את הכל.

תל-אביב-יפו נחשבת לבירת האופניים מבחינת כמות השבילים שיש לנו. אפשר להגיד שאנחנו מקדימים את כולם בתשתיות. כמות המשתמשים הולכת וגדלה והיא תכפיל את עצמה בהינתן שעבודות הרכבת התחתית יתחילו, והולכי הרגל שלנו מרגישים חוסר ביטחון. זו הבעיה הבטיחותית, הביטחונית, הביטחון האישי הכי גדולה בעיר אצלנו וגם בכל המטרופולין.

צריך לדון קודם כל, לדעתי, אנחנו יכולים לפתוח את הכל. צודק עפר שלח על עניין הביטוח, צריך להיכנס אליו. צריך להיכנס לנושא רישוי האופניים, צריך להיכנס לכל הנושאים האלה אבל צריך גם לפעול מהר. אי אפשר לבזבז זמן על יותר מדי דיונים ולכן, צריך להחליט במה מתמקדים. לדעתי, הדבר הראשון שצריך להתמקד בו זה סמכויות האכיפה. ברור לכולנו שמשטרת ישראל לא אוכפת היום בגלל סדר עדיפות. הנושא של אכיפה צריך להינתן לרשויות המקומיות, עם כלים מתאימים לבצע את זה, עם כלים ברורים. הכלי הראשון, קודם כל, אני מבקשת - אל תבחינו בין אופניים חשמליים, לקורקינט, לסאגווי, לסקייטבורד מרחף. אנחנו לא יודעים מה ימציאו מחר בבוקר. כל הכלים כולם צריכים להיות בתוך המסגרת הזאת של החוק, של התקנה. ובהינתן, כשרוצים לייחד משהו מהם החוצה, תחוקקו עוד חוק. כרגע, תוציאו לדרך את הדבר הכי פשוט והכי נכון, שנותן את הסמכויות לרשויות מקומיות על המדרכות בעיר. תשאירו את הכבישים למשטרת ישראל אבל על המדרכות בעיר, תנו לנו את הסמכות על כל מה שזז כי כל עיר יודעת איך להביא את הביטחון המרבי - -

יעקב פרי:

"על כל מה שזז" זה עם מנוע חשמלי או על "כל מה שזז" - -

מיטל להבי:

"על כל מה שזז" - גם הולכי רגל. כל מה שזז על מדרכה. גם הולכי רגל צריכים לדעת לצעוד על מדרכות ולא בשבילים. אני לא אומרת שאנחנו מעוניינים לקנוס הולכי רגל אבל אנחנו מעוניינים שתהיה לנו הזכות להחיל סדר עם משמעות על כל המשתמשים. אתה לא יכול להגיד למשתמש אחד לשמור על

החוק ומשתמש שני יכול לא לשמור על החוק. יש מרחב מוגבל, הוא מתחלק בין סדרת משתמשים. כמובן שהולכי רגל הם לפני כולם, ובהינתן שהולכי רגל הם לפני כולם, רק עם יש שביל והם הולכים עליו אז אפשר לטעון משהו כנגדם אבל תנו לנו לשלוט במרחב הציבורי מדופן הבניין ועד קצה המדרכה, עד הכביש. זה מחויב בגלל הניסיון והידע שלנו, ואת זה תנו לנו עם כל הכלים.
קובי פלג:

כדאי שתשמעו נתונים עדכניים לפני שדנים - - -

היו"ר יצחק וקנין:

תאמין לי שיש לנו נתונים. תודה. חברת הכנסת תמר זנדברג ולאחריה אני אאפשר לחגית אוריין.

תמר זנדברג:

תודה רבה אדוני. ברכות לוועדה ובשמנו ליושב ראש ולך.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אעביר ליושב ראש.

תמר זנדברג:

אני רוצה להוסיף עוד פרספקטיבה לדיון הזה: חברות וחברים, צריך לזכור שאופניים, לרבות אופניים חשמליים, נותנים יתרון תחבורתי ככלי רכב חשוב שאנחנו צריכים לעודד ולא לחסום. מדוע? מפני שכלי הרכב הקטלני ביותר, המסוכן ביותר, המזהם ביותר וגם היקר ביותר, ודיברנו על הוצאות, זה הרכב הפרטי.

אני רוצה לסבר את אוזניכם: בשנה שעברה צוין כאן מקרה באמת טראגי שעלה לכותרות, של אדם שנהרג בשנת 2014 מפגיעה של אופניים חשמליים - -

חגית אוריין:

חמישה מקרי מוות בשנת 2014.

תמר זנדברג:

אני מקבלת. זה, אגב, לא היה ב-2015-2014 אבל את יודעת מה? בסדר.

בשנת 2014 נהרגו 125 הולכי רגל, שהיו במעבר חציה, במקום שמיועד להולכי הרגל מפגיעה של מכונית. 125 רק בשנת 2014, זה היה זינוק של 33% יחסית לשנה הקודמת. עכשיו, בכל פעם שאנחנו באים לנושא הזה, אנחנו צריכים לזכור שכל נסיעה באופניים, כל סוג של אופניים לרבות חשמליים, היא מחליפה נסיעה ברכב הפרטי כי אחרת, אותו אדם היה נוסע, והמציאות הזאת שעולה הזעקה, ובצדק עולה - -

היו"ר יצחק וקנין:

תמר, את אומרת משהו, אני יודע את הכיוון שאת הולכת אליו. את צריכה להבין שכמות כלי הרכב היא הרבה יותר קטנה מכמות האופניים. - -

תמר זנדברג:

מאה אחוז.

היו"ר יצחק וקנין:

- - ככל שנגדיל את הכמות של האופניים ולא נעשה הסדרה, אז אנחנו נהיה בקטסטרופה גם עם האופניים.

מירב בן ארי:

זה לא קשור.

תמר זנדברג:

רק שניה, אני לא נגד הסדרה, וכל אחד יגיד מה שלדעתו קשור וכל אחת מה שלדעתה קשור. סיכמנו? יופי.

מירב בן ארי:

כן, אבל את - - -

היו"ר יצחק וקנין:

חברת הכנסת מירב בן ארי.

תמר זנדברג:

לא הפרעתי לך אז תני לי לסיים את דבריי. אז צריך לזכור שכלי הרכב האלה הם תחליפיים. עכשיו, המציאות על המדרכות הפכה מפחידה ומסוכנת. אני אומרת את זה כנקודה וצריך הסדרה, ועוד שנייה אגיע לזה. אבל צריך לזכור שהמציאות הזאת קרתה בגלל משבר תחבורתי חריף. התחבורה הציבורית, חברות וחברים, לא מתפקדת. להגיע היום מגבעתיים לתל-אביב זה שעה וחצי בתחבורה הציבורית, זה 20 דקות באופניים חשמליים. הערים שלנו בנויות כך שבשביל להגיע לחוג אז כן, זה או שהורה יסיע את אותו ילד ברכב הפרטי או שהוא ייסע באופניים. זאת האלטרנטיבה. זה תחליפי אחד לשני וחייבים לזכור את זה. אז אפשר לבוא ולהציע הצעות חוק, ואפשר לבוא ולשלוף פתרונות קלים מתחת לפנס, ואפשר גם לדעת שזה יחריב את תחום האופניים החשמליים ויעצור אותו. נשאלת השאלה מה האלטרנטיבה?

ועכשיו מילה על ההסדרה, וחובה שתהיה הסדרה – אני רוצה לומר שני דברים בהקשר הזה: 1. בנושא המצב התקינתי והחקיקתי. חברות וחברים, הכנסת הקודמת - לא היתה תקינה ולא היתה חקיקה בכלל. הוועדה הזאת, ועדה הכלכלה, בכנסת הקודמת ביססה מצב: מותר לרכוב מגיל 14. גיל 13 שרוכב היום זה לא חוקי - -

היו"ר יצחק וקנין:

אין אכיפה של הדבר.

תמר זנדברג:

- - הוועדה הזאת קבעה מנוע תקני.

מירב בן ארי:

איזה מנוע תקני? הם הולכים לחנות ומגדילים את זה בעוד 20 קמ"ש. הם לוקחים את המצערת ומכפילים אותה.

תמר זנדברג:

- - מנוע שמעל 20 - - - מירב תני לי. - - המנוע של היום, מעל 25 קמ"ש הוא לא תקני כבר היום. זה נאכף? אז לפני שאנחנו הולכים ומחוקקים ושולפים הצעות חוק שאסור ורישוי וגיל 16 שהיום 13 לא נאכף – בואו נתחיל קודם כל מאכיפת הקיים, זה דבר ראשון. ודבר שני, זה לנושא התשתית – חברות וחברים, יכול מאד להיות שלסלול שבילי אופניים יהיה יותר מהר מלתקן את התקנות בכנסת הזאת. למה? חבל שאין פה נציג משרד התחבורה. - -

היו"ר יצחק וקנין:

יש. יש נציג של המשרד.

אבנר פלור:

אדוני היושב ראש אני פה, ואני מדבר בשם המנכ"ל.

תמר זנדברג:

-- באמת, תל-אביב מובילה היום בנושא של שבילי האופניים אבל גם זה עדין לא מספיק, ובטח ובטח שערים אחרות נמצאות הרחק מאחור. בטח שאם כלי הרכב האלה נוסעים על המדרכה זה מפחיד ומסוכן להולכי הרגל אבל איפה שבילי האופניים? שבילי אופניים במפלס הכביש, כמו שמושרד התחבורה ומשרד הפנים כתבו תקנות. יש לזה הנחיות לסלילת שבילי אופניים בטוחים, טובים, מופרדים, ששם המקום לכל סוגי האופניים לרבות האופניים החשמליים שישעו בבטחה ויהוו את האלטרנטיבה התחבורתית שהם צריכים להיות.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. חגית אוריין.

חגית אוריין:

לפני שאני אתחיל – תמר זנדברג, יש לנו הרבה בעיות על הכבישים.

אני מייצגת את הולכי הרגל. אני פועלת בהתנדבות במשך כשנתיים. שבעה ימים בשבוע אני מהווה מוקד פניות. אכן, אני תל-אביבית, אני גרה במרכז תל-אביב ומקבלת פניות מכל תושבי תל-אביב, בסביבות 100 פניות ביום כולל מרמת-השרון, עדי גרובר יודע את זה. מהרצליה, מרעננה ומהרבה מקומות. אני מכירה את הנושא מלפני ולפנים והייתי גם בכל הישיבות של ועדת הכלכלה, משרד התחבורה, משטרה וכולי. הנתונים שבידיכם, יש לכם הרבה נתונים ביד, והם כאן וכאפס למה שקורה על המדרכות. אני שמעתי את נתוני שרית פיליפסון שהציגה אתמול. מרבית הנפגעים מטופלים בקהילה. מרבית הולכי הרגל הם מבוגרים, שלא טורחים לרוץ לבית החולים. הם רצים לרופא המשפחתי, וגם קובי פלג מחזק את דבריי. מתוך 10 נפגעים, 9 הולכים לרופא המשפחתי ומטופלים שם ואתם לא יודעים עליהם. הם תופסים אותי ברחוב ומראים לי את כל ה"פנסים" בעיניים והפציעות על הגוף. כל מי שרץ כבר לבית החולים, אם הוא לא אושפז, הוא לא נכלל בכלל בנתונים שלכם. מי רץ לבית החולים? ההורים עם הילדים --

שרית פיליפסון:

לא תמיד, כי כשילד מרכיב את אח שלו הקטן ושניהם נופלים, גם הם לא תמיד רצים.

חגית אוריין:

אז חבל מאד. אבל רובם, הורה, מן הסתם, דואג לילד שלו וזה טוב מאד, ואני בעד זה שכולם ירוצו לבית החולים וירשמו בנתונים שלכם, שיהיו מדויקים סוף סוף. הם לא נכללים בנתונים היבשים שלכם. אתם לא כוללים גם את כל הטראומות שעוברות כתוצאה מהתאונות. כאשר אדם עובר פגיעה, הוא נכנס לטראומה. אני מכירה אנשים שלא יוצאים מהבית כתוצאה מזה. על זה אתם לא מדברים. אתם מדברים על הנתונים היבשים שלכם. אתם לא מדברים על הפחדים שלנו ברחובות, על ההליכה הפרנואידיה שלנו ברחובות. אתם יודעים שאני הולכת ברחוב עם מקל בכדי שרוכב חשמלי לא יטוס לידי, וכל יום אני מקבלת כמעט התקפת לב מזה שהם טסים בצד שלי. אני רוצה להגיע לפנסיה בלי להיות נכה, וכל יום בשבילי זה "רולטה רוסית" על המדרכות. זה לא בנתונים שלכם.

עכשיו, אובדן איכות החיים שלנו, גם הנכות, הנטל הכלכלי - במקרה יש לי כסף. אני רכשתי פוליסת ביטוח חיים סיעודית וכולי מהיום שהתחילה הבעיה של האופניים החשמליים כי אני עצמאית ולא רוצה למצוא את עצמי ברחוב כתוצאה מהפגיעה של האופניים האלה. לרוב האנשים אין את הכסף. מה הם עושים? היום הולך הרגל, אנשים מדברים אתי בתל-אביב, תופסים אותי ברחובות ואמרים לי: אנחנו יודעים שזה רק ענין של זמן כי זה גם יתפוס אותנו. אנחנו ב"רולטה רוסית" על המדרכות ויום אחד זה יגיע אלינו. הולך הרגל לא צריך לממן בחייו את ההתניידות של שום משתמש דרך. לא אופניים ולא שום דבר אחר. הולך הרגל צריך ללכת על המדרכות רגוע, שליו. יש משתמשי דרך אחרים - שיריבו על הכביש. אני מדברת בשם קשישים, נכים, עיוורים, ילדים והורים עם ילדים – לנו אין לובי, אנחנו לא מקושרים ואין לנו את הכוח להתמודד עם כלי רכב גדולים שטסים עלינו על ידי אנשים חזקים ובריאים.

היו"ר יצחק וקנין:

אם אפשר לסכם בבקשה.

חגית אורנין:

אני מקצרת: זה לא רק בני נוער. אתם כל הזמן מדברים על בני נוער. תגיעו למרכז תל-אביב, נדיר למצוא בני נוער. בני נוער זה בערים בפריפריה, זה בצפון תל-אביב, זה במרכז תל-אביב. זה עשרות אלפי בגירים שטסים עלינו, ואוי ואבוי אם נעז להעיר להם. עלי איימו להרביץ לי - -

היו"ר יצחק וקנין:

לא רק שהם טסים, עם אוזניות ומוזיקה ואני לא יודע מה עוד סביבם.

חגית אורנין:

- - זה פק"ל אוזניות. הם גם לפעמים שמים קסדה, הם דואגים לעצמם אבל כועסים עלי. לי אין קסדה. זה לא רק כלי רכב תקינים. 25 קמ"ש תקני שנכנס בילד, פוצע אותו קשה. אל תדברו על תקנות כי גם ה-25 קמ"ש לא צריכים להיות על המדרכות.

אני אסכם ואקצר בשתי נקודות: הבסיס להכל הוא אכיפה. אמרתי את זה ביולי 2014 ואני חוזרת: אונתו לא מעניין. כל הכלים האחרים שיש להם רישיון וכולי הם נהדרים כי הם יאפשרו את האכיפה סוף סוף, אבל לא צריך לחכות לרף גיל וכולי. תורידו את הבגירים. מה יקרה אם המשטרה תוריד את כל הבגירים מהמדרכות? מה הקשר בין רישיון לרף גיל, ולהוריד את כל הבגירים שרוכבים. למה לעכב את זה? אל תתמקדו בבני הנוער. גם בגירים וגם כלי רכב תקינים.

היו"ר יצחק וקנין:

משפט אחרון.

חגית אורנין:

- - אי אפשר להציב פקח ושוטר בכל נקודה בעיר, זה פשוט לא יכול להיות. בלי שבילי אופניים ושיפור שבילי אופניים, גם תל-אביב, שמתפארת בשבילי האופניים שלה, מי כמוני לדעת מה קורה בתל-אביב. בתל-אביב, במוקדי החיכוך עם הולכי הרגל אין שבילי אופניים. גם אבן-גבירול הוא קטסטרופה. אין שבילי אופניים במוקדי החיכוך.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. נורית קורן לאחריה אני אבקש מאבנר פלור ממשרד התחבורה.

נורית קורן:

אדוני היושב ראש, חברי הכנסת כבר אמרו את רוב הדברים, ואני רוצה לחדד פה את ענין הביטוח: זה מאד חשוב שיהיה ביטוח. אנחנו יודעים שזה עוד הוצאות, אנחנו כבר נמצא איך לעשות את הקונסטלציה הזאת אבל אני רואה חשיבות בביטוח כדי שמי שנפגע, שיהיה אפשר לטפל בו ולא תהיה בעיה מאיפה לשפות את הבן אדם שנפגע. אז זה מאד חשוב הענין של הביטוח. לדעתי, גם אם נכפה את הביטוח, זה קצת יוריד את הכמות כי אנשים יתחילו לחשוב פעמיים לפני שהם קונים את האופניים.

עכשיו, נכון שזה כלי שצריך לעודד, נכון שזה כלי ירוק, כל הדברים נכונים - -

תמר זנדברג:

אז את רוצה להוריד אותו אבל זה - - -

נורית קורן:

- - אבל שיסעו במקומות שמיועדים לכך.

הדבר הכי חשוב זה שהתופעה שקורית עכשיו – אני מתגוררת בהרצליה. בהרצליה ההורים הפסיקו לקחת את הילדים לחוגים. ילדים בני 10, בני 9, בני 8 על האופניים. זו תופעה מזוויעה. איפה ההורה? אתה לא חושב שאתה שולח את הילד שלך לכביש? התופעה שהילדים –
תמר זנדברג:

אם הוא ייקח אותו באוטו לחוג, זה סיכון פי מאה להיפגע בתאונת דרכים.

נורית קורן:

לא בהרצליה. זה הרבה יותר טוב. אני לא מדברת על זה כי הוא יכול לקחת אותו גם באופניים – שייקח אותו בשביל לאופניים ושלא ייקח אותו על הכביש – -

יצחק קדמן:

שייתן לו את המפתחות של האוטו.

נורית קורן:

- - בהרצליה התופעה חמורה ביותר. אנשים נוסעים על המדרכות ואין מקום להולכי רגל ללכת על המדרכה. זה חמור מאד, וגם לא רק על המדרכות. הגינות הציבוריות – אי אפשר להסתובב בגינה הציבורית. אתה הולך עם ילד קטן ואתה כל הזמן צריך להשגיח עליו שהוא לא יזוז לך שנייה כי הנה עוד רגע מישו חותך אותך בטיל. די, אנחנו צריכים לעשות לדברים האלה סוף. אנחנו צריכים לדאוג לחברה ושלא יהיו לנו עוד ועוד נכים. אנחנו לא צריכים פה פגיעות. מדובר גם בילדים, גם במבוגרים. המבוגרים לא שמים לב איך הם נוסעים, זה כמו תאונות הדרכים שיש לנו.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה לנורית קורן. רבותי, אני אאפשר עכשיו לאבנר ממשרד התחבורה אבל לפני כן, אני רוצה לקבל תשובה: כשאתה כבר עונה – 1. זה לא רק האופניים החשמליים, כשהסדרנו פה את התקנות לגבי האופניים החשמליים קבענו 25 קמ"ש. אני אומר לך שרובם נוסעים על 40 קמ"ש. הדבר הזה לא נאכף. הרי משרד התחבורה יכול ברגע אחד לסגור את הנושא הזה בהגבלת היבוא. חד וחלק. הרי זה כמו מכונית לכל דבר ועניין. אתם צריכים להגביל את הנושא הזה ביבוא, ואולי תדרשו להריץ אותם קצת למכון התקנים, שיקבע להם ויבדוק את המהירויות ואת המנוע. רבותי, זה חלק מהמומחיות שלי כי אני בוחן רכב אבל אני אומר שאם המציאות היא שאתם לא מצליחים אפילו את זה לאכוף ביבוא, אז אנחנו בצרה צרורה. הרי מפה מתחילה הבעיה, שנוסעים שם על – לא רק זה, בתחקירים שהראו, הראו איך הוא נכנס. זה שירים כבקשתך, 40 קמ"ש, 45 קמ"ש, שיכוון ולו ויסדר לו – -

מירב בן ארי:

אדוני היושב ראש, הם מוסיפים אחרי שהם קונים. כשקונים אין בעיה.

היו"ר יצחק וקנין:

- - אבנר, על זה משרד התחבורה צריך לתת תשובה ברורה. אם התקנה קובעת 25, לא יכול להיות שייבאו אופניים שהנסיעה שלהם הרבה יותר גדולה.

מיטל להבי:

כבוד היושב ראש, גם את האכיפה על חנויות היינו רוצים לקבל.

היו"ר יצחק וקנין:

תראי, אנחנו לא רוצים לשנות את כל העולם...

מיטל להבי:

טוב, לא בחוק הזה.

תמר זנדברג:

בואו נתחיל עם סמכויות אכיפה - - -
היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, נא לאפשר לנציג משרד התחבורה, לאבנר, לדבר.

אבנר פלור:

אני אציג את עצמי: מהנדס אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר תנועה במשרד התחבורה. המנכ"ל לא יכול היה להגיע מאילוצים שלו אבל מה שאני יכול לומר הוא שבשנה האחרונה נערכו למעלה מעשרה דיונים בנושא של האופניים החשמליים, וזה שהגענו כרגע לתהליך מתקדם של תיקון הפקודה, שתכף נשמע את עורכת הדין חוה ראובני, שתתייחס לנושא של האכיפה לעיריות, זה כתוצאה ובעקבות אותן ישיבות מעקב שהמנכ"ל עשוה עם חלק גדול מהנוכחים פה, גם משרדי הממשלה וגם נציגי העיריות וכולי.

אדוני היושב ראש, בשתיים שלוש דקות אתן קצת היסטוריה – ב-19 במאי 2014 נערך פה דיון, במסגרת ועדת הכלכלה, שבו נתבקשנו – אנחנו הגשנו את התיקון לתקנה והתבקשנו לבצע עבודת מטה יותר יסודית ויותר מקיפה ביחד עם כל משרדי הממשלה. ואכן, בתאריך 30 ביוני 2014 הגשנו מסמך לוועדת הכלכלה, שבו התייחסנו לכל השאלות שהועלו וכל הנושאים שהועלו. נושא של מקום הרכיבה על האופניים, הגיל המינימאלי, הנושא של הקסדה, האכיפה הרישוי וכולי.

בעקבות אותו מסמך נערך פה דיון ב-21 ביולי 2014, שבו אושרו התקנות, כשהתקנות אושרו ביחד עם כל הנוכחים שנוכחים בישיבה הזאת, לרבות משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים ומשרדי הממשלה השונים. זאת אומרת, התקנות שנמצאות היום, יש את הכלים שניתן לאכוף באמצעות התקנות האלה. למה אני מתכוון, ואני אסביר - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני סתם שואל שאלה: האם משרד התחבורה נכנס לחנות אופניים ובודק, מעלה אותם על סטנד ובודק את המהירות שהם יכולים להגיע אליה?

אבנר פלור:

- - אני אתן לך מענה לשאלה שלך ואני גם אתייחס למה שאתה אומר לגבי הנושא של 40 קמ"ש: אנחנו, בתהליך היבוא, האופניים אמורים לעבור בדיקות באמצעות מכון התקנים, המעבדה שמוסמכת לבדיקות אלה. היא בודקת, בין היתר, עמידה בדרישות התקן. התקן זה תקן רשמי. זאת אומרת, שנאכף גם על ידי משרד הכלכלה. כלומר, האופניים שנכנסות ומיובאות לפה אמורות לעמוד עד 25 קמ"ש, אלא מה? כמו שאמרה חברת הכנסת בן ארי, משרדגים את זה. אנחנו, מבחינתנו, בתהליך של היבוא, האופניים אמורים לעמוד עד 25 קמ"ש. כלומר - -

עפר שלח:

זה עצימת עיניים מפני שדקה אחרי זה, אתה בעצמך יודע שמעלים את זה ל-40.

אבנר פלור:

האופניים של 40 קמ"ש לא מאושרים כמו שאדם שאמור לנסוע ברכב שלו עד 100 קמ"ש או 120 קמ"ש נוסע על 180 וזה בניגוד לחוק. זה בניגוד לחוק וגם פה.

היו"ר יצחק וקנין:

לא, זה לא אותו דבר. סליחה, אני רוצה להסביר לך משהו, איך אני רואה את זה כמי שמכיר את הדברים: אלה דברים שאי אפשר לעבור עליהם, אתה לא יכול למסמס אותם. אני יודע שגם ברכב היינו קובעים את המהירות המקסימאלית, היינו מגבילים בדוושית הגז. אתה לא יכול לעשות הגבלה. זאת אומרת, שאין אפשרות בשום פנים ואופן להגדיל את המהירות הזאת. זאת אומרת, מי שייתפס שהוא מגדיל את המהירות, הוא כבר עובר על החוק פה.

קריאות:

בדיוק, ברור.

טלי פלוסקוב:

מי אוכף את זה?

אבנר פלור:

אדוני היושב ראש, מה שאני מתאר, אנחנו אימצנו את התקינה האירופאית בנושא של האופניים החשמליים. התקן הישראלי מאמץ את התקינה האירופאית. התקינה האירופאית לא מאפשרת מעבר ל-25 קמ"ש. זאת אומרת, האופניים שמגיעים לפה, ההספקים שלהם והנתונים הטכניים שלהם לא מאפשרים את זה מבחינת האופניים ביבוא.

היו"ר יצחק וקנין:

אז מה עושים? הוא מחליף את המנוע או משדרג את המנוע?

מירב בן ארי:

אני אגיד לך, אני עבדתי עם בני נוער 10 שנים: הם לוקחים את הזה למחסן של אבא שלהם, שם הם משדרגים, מכניסים כל מיני ברגים ומעלים את המהירות. זו עצימת עיניים.

היו"ר יצחק וקנין:

מירב, זה לא במחסן. בתחקיר הראו שזה נעשה אצל בעלי חנויות האופניים. ההיפך, זה מה שהוא מציע לו. ככה הוא מוכר יותר.

קריאות:

מירב בן ארי:

הם צריכים כל שנה לחזור לאותה חנות ולעשות טסט על האופניים, בדיוק כמו שהם קנו אותם לפני שנה. ואם אחרי שנה האופניים האלה יכולות להגיע ל-40,50 קמ"ש, צריך להחרים אותן על המקום. ואם אתם תמשיכו בעצימת העיניים הזאת, זה בדיוק מה שמביא אותנו לאסונות בכבישים. בדיוק הענף הזה. קניית אופניים: אתה מחויב לחזור אחרי שנה ולהראות לנו איך המנוע שלך נראה.

קריאה:

מה עם האזרח הקטן שנוסע באופניים?

מירב בן ארי:

סליחה, גם אתמול צעקת ואמרתי לך שגם אני רוכבת על אופניים. זה לא קשור. אנחנו בעד אופניים אבל אופניים מסודרים ושאפשר לפקח עליהם.

תמר זנדברג:

ביד אחת את אומרת שאת בעד אופניים וביד שנייה את מנסה להחריב.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, אין פה ויכוח, כולנו צריכים להבין שיש פה בעיה רצינית. הבעיה של האכיפה היא הבעיה המרכזית. גם התקנות שהעברנו פה, רבותי, לא נאכפות. אז אם אני יכול ללכת היום ולקחת אופניים ולשדרג אותם, אנחנו בבעיה רצינית כי אין אכיפה. גם זה שלוקח אותם יודע שמחר אף אחד לא יגיד לו

כלום, הוא יכול לנסוע במהירות על הכביש, הדבר הזה לא נאכף. במהירות על הכביש יש איזו אכיפה של מצלמות, של שוטר תנועה, של דברים אחרים. פה אין שום אכיפה רבותי. אין אכיפה חד-משמעית.

אבנר פלור:

אדוני היושב ראש, לגבי שאלתך – אנחנו בשנה האחרונה ביחד עם משטרת ישראל עשינו מספר מבצעי אכיפה. החרמנו עשרות אופניים וגם בנושא של הקורקינטים, כשבדקנו יחד עם מכון התקנים שהמהירות שלהם היא מעבר ל-25 קמ"ש, והם כרגע מאופסנים ואנחנו ממשיכים בנושא האכיפה.

בהיבט של בתי המסחר, בנושא הכבישים והמדרכות, האכיפה באחריות משטרת ישראל ולכן, - -

היו"ר יצחק וקנין:

תכף נשמע את המשטרה.

אבנר פלור:

- - עוד נקודה חשובה שאני רוצה להדגיש פה זה שאנחנו עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים גם אמורים לצאת לקמפיין פרסומי בחודשים הקרובים - -

היו"ר יצחק וקנין:

או, מה שרציתי לשאול.

אבנר פלור:

- - הסברתי נרחב, המדגיש את חובת הזהירות בדרכים ואופן השימוש באופניים החשמליים לרוכבים ולמשתמשי הדרך. אבל אני כן רוצה להדגיש משהו מאד חשוב, ואמרת את זה כמה פעמים במסגרת הוועדה וגם בכלל: מעבר לתקנות, אדוני היושב ראש, צריך לזכור שיש אחריות עצמית של המשתמשים ואחריות של ההורים. אי אפשר להתנער מזה. גם כשנעשה את התקנות וגם את האכיפה הכי טובה שיש, ישנה האחריות של המשתמשים וההורים. לא יתכן שאנחנו, במבצע האכיפה שלנו, תפסנו ילדים בני 10 ו-12 שההורים שלהם באו אתם לאותם מפעלי ייצור של אופניים. אי אפשר לבוא ולומר שרק המדינה ורק תיקון התקנון. זה גם ההורים ואותם ילדים.

היו"ר יצחק וקנין:

כנראה שצריך ליצור אחריות, שרשור מלמטה למעלה, מלמעלה למטה, שהאחריות תחול על ההורים.

חמד עמאר:

אמרת משפט עכשיו, בסוף, של המתקינים של האופניים. מה עשיתם עם אלה שמתקינים ועם המשדרגים?

היו"ר יצחק וקנין:

הוא אמר שהם החרומו את האופניים.

חמד עמאר:

לא, אלה שמשדרגים, מה עשיתם אתם?

אבנר פלור:

ראשית, האופניים נתרמו והם בתהליכים משפטיים.

חיים ילין:

אבל בעלי העסקים ממשיכים למכור.

אבנר פלור:

לא, בעלי העסקים בתהליך של תביעות היום.

חיים ילין:

אבל הם ממשיכים למכור. הם עבריינים שממשיכים למכור.

היו"ר יצחק וקנין:

אבנר, יש לכם אומדן של כמה תביעות הגשתם עד היום?

אבנר פלור:

כן. אנחנו נגיש את זה בצורה מסודרת לגבי כמות התביעות שהוגשו בשנה האחרונה והמבצעים שעשינו.

מירב בן ארי:

כמה תביעות הוגשו?

אבנר פלור:

אנחנו נגיש את זה מסודר.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מאפשר לך, כן.

דוברת:

בוועדה הקודמת בנושא קורקינטים חשמליים, משרד התחבורה התחייב שעד סוף שנת 2014 יסדירו את התקנות לגבי קורקינטים חשמליים ולא עשיתם את ההסדרה. במכתב שאתה ענית, אתה התחייבת שבגלל שהכנסת התפזרה אז אי אפשר לעשות, ואנחנו מחכים להסדרת התקנות לכנסת הבאה שהיא עכשיו. אז מה...

אבנר פלור:

המסמך בנושא תיקון התקנות מצוי כרגע בתהליכי גיבוש סופיים יחד עם משרד המשפטים, ואנחנו נעשה את כל המאמצים שעד ה-1 ליולי זה יונח על שולחן הוועדה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. אני מאפשר לחבר הכנסת חיים ילין ולאחריו, היועצת המשפטית של הוועדה, שתיתן אינפורמציה משפטית לגבי הנושאים ותאיר את עיננו בעוד כמה סוגיות משפטיות.

חיים ילין:

אצלנו אין בעיות... טוב, בואו נסכם בין כולנו שלחיות זה כנראה מסוכן ואין ביטוח.

היו"ר יצחק וקנין:

אבל יש מצווה "ונשמרתם לנפשותיכם".

חיים ילון:

תראו, אנחנו רוצים להחזיק את הכל – זה לא עובד. אנחנו גם רוצים שהילדים שלנו יסעו בביטחון, בבטיחות, וגם מי שהולך רגל יהיה בטוח. מצד שני, אנחנו גם רוצים שהכלים האלה יהיו ירוקים, זאת אומרת שלא נוהם את הסביבה, ותחת כל הדבר הזה אנחנו דורשים גם ממשטרת ישראל לאכוף את כל הפעילויות של ילדים קטינים שהם באחריות ההורים. זאת אומרת, אם אני צריך לתרגם את זה ניהולית – יש משרד התחבורה, יש משרד לביטחון פנים, יש משרד החינוך ואני בטוח ששכחתי, גם משרד הרווחה אולי. אני למדתי בחיים שאיפה שיש ארבעה משרדים, הכל יפול בין הכיסאות. אין אף אחד שיתכלל את הכל ויסתכל בראייה כוללת, וההוכחה היא כזאת: אופנועי ים, כבר היו כתבות. אז מי זה? חיל הים עכשיו? משמר החופים? מי צריך לאכוף את זה? טרקטורונים בשטחים הפתוחים, בשמורות הטבע, שמשותלים שם – אף אחד כבר לא יכול לטייל ואף אחד לא אוכף שם. אותו דבר לגבי אופנוענים. לגבי החופים אני בכלל לא מתייחס עכשיו. כל הדברים האלה לא קרו אתמול, הם כבר קורים במדינת ישראל עשור ואף אחד לא מתייחס לזה. רק כשזה עובר, מה התרופה? התרופה היא להמציא עכשיו משהו חדש, ואז כולם יתנפלו, והדבר החדש הזה זה זה, זה הנושא שהגיע. אבל כולנו שכחנו שיש עוד נושאים בעבר שהם לא מטופלים ונהרגים גם אנשים, ואף אחד לא עושה כלום.

הבעיה היא שמשדד התחבורה לוקח את התקנות, ואף אחד לא שואל אם ניתן לאכוף את התקנות האלה, אם זה ישים בכלל. לא סתם שאלתי: יש מוכר שמכר, תפסת אותו שהוא מכר לא לפי התקן. דרך אגב, זה כפתור אחד, תחפשו את הכפתור, אני פשוט מכיר. גם בקלנועיות זה אותו דבר. זה כפתור אחד שמעביר מ-10 קמ"ש, 15 קמ"ש, לפי שתיים. יש כפתור אחד שלא כולם רואים אותו, מסתירים אותו, לא כולם יודעים איפה הוא נמצא, ולא צריך אפילו לשדרג את זה. השאלה כשמוכרים את זה ותפסת, מה קורה עם אותה חנות?

תראו, אם היו נותנים לילד בן 12 אקדח, כולם היו נעמדים בדום עכשיו ואומרים: מה זה הדבר הזה? אז נותנים אקדח בצורה אחרת, ואף אחד לא עושה כלום עם זה וזה מה שמדאיג אותי. אנחנו צריכים לראות מאיפה זה יוצא. א. מי מוכר? זאת הנקודה. משם אנחנו צריכים להתחיל. צריך להתחיל תמיד מאיזו שהיא נקודה - -

היו"ר יצחק וקנין:

תכף נשמע את היבואנים.

חיים ילון:

- - לבנות מדרכות, בסדר? לסלול מדרכות ליד שבילי אופניים – זה לא יעבוד. יהיה ממונע ויהיה לא ממונע. אני רוכב אופניים, אני מאלה שאומרים עלי שאני רוכב, שאנחנו תורמים כליות. אז לפחות אנחנו עושים מעשה טוב. - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני מקווה שלא חשמליים...

חיים ילון:

לא, המנוע זה אנחנו, אז אנחנו תורמים כליות אבל הם לא תורמים כליות, הם הורגים, וזאת הסכנה ולזה אף אחד לא מתייחס. אז אני מציע בפשטות – תסלחו לי, דרך אגב, רק להוציא היתר על מדרכה ייקח לך שמונה שנים. אני ראש רשות. עכשיו תפתרי את הבעיה, לכי תדעי מה יהיה, יהיה מטוס ולא קורקינט. לכן, לאכוף - -

תמר זנדברג:

אתה יודע שבהולנד, שאי אפשר להאשים אותה - -

חיים ילון:

הולנד... אתה בעוטף עזה מדברים על שוויץ וזה לא מגיע. מה אני אעשה?

תמר זנדברג:

-- קטנועים, לא אופניים חשמליים, נוסעים בשבילי האופניים. אתה יודע את זה?

היו"ר יצחק וקנין:

כנראה שתמר היא חברת ארגון הידידות הולנד-ישראל.

חיים ילון:

שום דבר לא פוליטי אבל פתאום אנחנו מגיעים למקומות שבאמת הם פוליטיים ואני לא רוצה להיכנס אליהם.

היו"ר יצחק וקנין:

לסיכום, מה אתה מציע? אתה פרקטי תמיד.

חיים ילון:

אז אני מאד פרקטי: זה מתחיל קודם כל ממי שמוכר. 2. אני אומר לכם עכשיו שחייבים לעשות מסע הסברתי דרך משרד החינוך לגבי ההורים. מה לעשות? רישיון לרכב נותנים, רישיון להורות לא נותנים. ונטילת האחראיות, חוסר הקשר שיש בין ההורים, ואני לא הולך לפתור את הבעיה שבין ילדים להורים אבל זה ענין של משרד החינוך וצריך לעשות את זה במקביל. הדבר השלישי, לטווח הארוך, גם משרד התחבורה, גם אתה אחראי, גם לך יש תקצוב לסלילת כבישים ומדרכות. אתם צריכים לנסות להביא את התכניות האלה לשבילי אופניים.

דבר אחרון, אני רוצה להגיד משהו – הם לא ייסעו על מדרכות, הם צריכים לנסוע כמו כל כלי ממונע על הכביש. ואז, --

קריאה:

ממש לא.

חיים ילון:

אני יודע שיגידו "ממש לא". יפה --

חגית אוריין:

טוב מאד.

חיים ילון:

-- אבל אז יש בעיה אחרת: הם לא יכולים. אתה לא יכול להעמיד רכב שנוסע 60-80 קמ"ש עם אופניים שנוסעות 25 קמ"ש, עם ילדים שאין להם רישיון. בסוף צריך לקבל החלטה מה זה אופניים או שזה כלי רכב ממונע. המהירות לא קובעת. גם ב-15 קמ"ש אפשר להיהרג ולהרוג.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה.

יעקב פרי:

כבוד היושב ראש, אולי אני יכול כמה משפטים כי אני צריך לזוז?

היו"ר יצחק וקנין:

ודאי. גדולים ממני, אני יכול לסרב להם?

יעקב פרי:

תודה רבה. קודם כל, אני רוצה לומר שיש לנו לפעמים נטייה "להרוג" את אחד הדברים, לפי דעתי, הכי יפים שקיימים היום במדינת ישראל, וזה פריחת רוכבי האופניים. אני אומר "להרוג" - לא חס וחלילה כי מישהו בא פה באיזו שהיא כוונה רעה. באמת האופניים החשמליים, כלי הרכב החשמליים האלה שנעים על המדרכות - זוועה. באמת זוועה מה שקורה. לפי דעתי, כל תקנה, נשים מספרים, נבקש רישוי, נעלה את הגיל - לא נפתור את הבעיה או אל נקל על הבעיה.

אני חושב שבסופו של דבר צריכים לעשות שלושה או ארבעה דברים, ואגיד אותם בקיצור נמרץ: קודם כל, אני חושב שקמפיין של הסברה אמתית, כולל נתונים של הנפגעים, הוא תמיד אפקטיבי בנושא הזה, כולל במערכת החינוך. אותו "אור ירוק" שעובד בכיתות הגבוהות יותר של בתי הספר התיכון - אני חושב שההסברה וחינוך יהיו מאד אפקטיביים בנושא הזה.

דבר שני: אכיפה - גם משטרתית ולפי דעתי יותר עירונית. יודעים בתל-אביב ויודעים בחלק גדול מן הערים איפה הנקודות החמות יותר, איפה נוסעים, איפה נוסעים בפראות. שימו שם גם ביום וגם בלילה מישהו שיתפוס ויאכוף את הקיים, לפני שאנחנו עוד מתקננים תקנות נוספות וגזירות נוספות. לפי דעתי, תהיה בזה מידה לא קטנה של הרתעה. וכמובן, צריך לתקן תקנות שלא יהפכו את היוצרות. שלא יגיעו למצב שהורים יאסרו על הילדים שלהם לנסוע על אופניים אלא באמת צריך לא להרוג, לא לשפוך את התינוק עם המים, מבלי להקל ראש בנזקים העצומים ובחיי אדם ובמה שאנחנו רואים על הכבישים. ולפי דעתי, שילוב של הסברה, של חינוך של אכיפה מאד מאסיבית עירונית ומשטרתית, אנחנו נמעיט קצת ולא נחסל אותה. צריך להיות גם ריאליים במה שאנחנו עושים. תודה רבה.

היו"ר יצחק וקניו:

תודה לחבר הכנסת יעקב פרי. היועצת המשפטית של הוועדה, אתי בנדלר.

אתי בנדלר:

תודה. בראשית דבריי אני רוצה לומר שוועדת הכלכלה קיימה בכנסת היוצאת שלושה דיונים ארוכים בנושא, ובניגוד למה שנאמר כאן, לפחות על ידי חבר הכנסת חיים ילין, כל הנושאים שהועלו כאן - היתה אליהם התייחסות ברורה ומפורשת. הוועדה דנה בכל אחת מהסוגיות האלה. היא דנה בסוגיית הגיל הנכון לרכיבה על אופניים חשמליים, היא דנה בנושא הרישוי, האם יש או אין צורך ברישוי לאופניים חשמליים, והשאלה היא אם להטיל חובת ביטוח על האופניים החשמליים. הרבה מאד דיונים היו בענייני האכיפה כמובן, וכן בעניין התשתית ובעניין קמפיין ההסברה. -

חיים ילין:

אז מה אנחנו עושים פה עכשיו?

אתי בנדלר:

-- אנחנו באים להראות שכל הדיונים לא עוזרים אלא אם כן מישהו גם פועל בסופו של דבר.

חיים ילין:

אני לא באתי בטענות לשום דבר אבל אם אנחנו פה, זה כנראה בגלל שמהו...

אתי בנדלר:

בא נעקוב אחרי העשייה...

חמד עמאר:

מי היה אמור לפעול?

היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, היא באמצע הדיבור.
אתי בנדלר:

-- עכשיו, חוץ מאשר עניין של קמפיין ההסברה, כל הנושאים האחרים טעונים חקיקה. דיבורים, כפי שאתה אומר, לא עוזרים וצריכים לתת את הכלים, לקבוע את הנורמות האלה בחקיקה. יש חלק של דברים שאפשר היה לעשות במסגרת תקנות התעבורה, שבענייני דנה ועדת הכלכלה בשניים מתוך שלושת הדיונים האלה, ויש תיקונים אחרים, שמחייבים חקיקה ראשית, כמו למשל הנושא של העברת סמכויות אכיפה לרשויות המקומיות. זה לא דבר שאפשר להחליט עליו סביב השולחן באף שולחן, גם לא בממשלה אלא יש צורך בחקיקה לצורך הענין. --

חיים ילון:

שאלה: גם אם מחר זה אירוע קהילתי שיש נאמני שמירה על הדברים האלה מתוך הרשות המקומית, גם צריך חקיקה? עשינו את זה באיכות הסביבה, ובגלל זה אני אומר.

אתי בנדלר:

אני לא מכירה את כל החקיקה שיש בתחום איכות הסביבה. אני יודע שבתחום איכות הסביבה ניתנו בחקיקה הרבה מאד סמכויות לרשויות המקומיות. ודאי שזה מה שצריך.

מירב בן ארי:

חוק עזר עירוני. בבאר-שבע יש חוק אחרי התאונה שהיתה ביום שישי בדימונה --

חיים ילון:

היו"ר יצחק וקנין:

זה עדין לא סוגר --

חיים ילון:

אבל אם אתה מאציל סמכויות לנאמן שיש לו תעודה --

היו"ר יצחק וקנין:

כן, אבל אתה צריך חקיקה ראשית כדי להפעיל לו.

אתי בנדלר:

צריך חקיקה כדי להאציל סמכויות אכיפה. אכיפת נורמות זה חלק מהסמכויות שיש למדינה, למשטר, וכדי להעניק את זה למישהו צריכים אם למשטרה או לרשויות המקומיות ולכל גורם אחר – הדברים האלה תמיד נקבעים בחקיקה.

אני מוכרח לומר - הזכיר אבנר פלור קודם, סמנכ"ל בכיר במשרד התחבורה, שבעקבות הדיונים של הוועדה, שבישיבה הראשונה לא הסכימה לאשר את התקנות עד אשר יובאו התייחסויות מאד ברורות לכל אחת מהסוגיות האלה שהזכרנו, ובאמת מנכ"ל משרד התחבורה העביר מסמך לוועדה ורק לאחר מכן התקיימה ישיבה לדיון בתקנות והוכנסו בהם גם מספר שינויים, ובאותה ישיבה שבה דנו בתקנות, ב-21 ביולי 2014, אומרת בפירוש נציגת המשטרה, שרית פיליפסון שיושבת כאן ובוודאי תתייחס בהמשך שוב לדברים – היא אומרת מפורשות: "הבהרנו את עמדת אגף התנועה בכל הנוגע לאכיפה. העמדה אומרת שאגף התנועה אוכף עבירות תנועה על פי תיעודן. איפה שהעבירות מסכנות חיים, איפה שיש סכנה מיידית לשלומם וביטחונם של משתמשי הדרך, שם אגף התנועה יהיה. בימים אלה, אגף התנועה גם מקדם את הליכי החקיקה להענקת סמכויות לפקחים ביחד עם פורום ה-15. לפני שבועיים הועבר מסמך של פורום ה-15, שמסכים לעמדת אגף התנועה." ואז יושב ראש הוועדה, אביגדור ברורמן מדבר, ובין היתר הוא

אומר: "בנושא של האכיפה להעביר את זה לרשויות, אתם בעד? נכון?" עונה לו גברת פיליפסון: "נכון". ובהמשך – עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה אומר: "בעניין האכיפה – האכיפה תהיה בשלב ראשון בסמכות המשטרה, ואנחנו מקדמים את זה בצורה מאד רצינית ואני רוצה להודות למשרד לביטחון הפנים יחד עם משטרת ישראל, שהביעו נכונות על דעת משרד המשפטים, דיון שהיה אצל המשנה ליועץ המשפטי לממשלה, נזרי, ואישרו את הדברים. קיבלנו לפני שבועיים גם - -

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא מזכיר לך את "כלבוטק"?

חיים ילין:

זה הודעה לתקשורת, אתה מבין?

אתי בנדלר:

לא, אני רק רוצה לומר שהיו כאן הצהרות ברורות ומחייבות, ולא של פקידים זוטרים שאמרו - -

ס

קריאה:

זה עוד יותר מטריד.

אתי בנדלר:

- - מי יאכוף ומתי יאכוף - -

חיים ילין:

זה אומר שמה שאנחנו נעשה פה עכשיו, עוד שנה יבואו ויגידו את אותו דבר?

אתי בנדלר:

אני מקווה שלא. אני מקווה שהפעם נשמע - -

מירב בן ארי:

מטריד אותי שכתבת שפורום ה-15, אמרת שהוא מסכים, ואתמול, אם שמעתי אותך נכון, שמעתי שהוא מתנגד לתת סמכויות לפקחים. אתה לא אותו אחד מהמסך?

קריאה:

במתכונת שהוצעה לנו.

אתי בנדלר:

בוודאי תהיה לזה התייחסות אבל בהמשך המשפט אומר יצחקי: - -

מירב בן ארי:

- - -

היו"ר יצחק וקנין:

חברת הכנסת בן ארי, חיים, תנו לנו להתקדם. אנחנו רוצים להתקדם.

אתי בנדלר:

אינני יודעת. מר יצחקי אמר באותה ישיבה: "קיבלנו לפני שבועיים גם הסכמה ממנכ"ל פורום ה-15 של מרכז השלטון המקומי שהם מסכימים, ואנחנו כבר פועלים במשרד התחבורה מול משרד המשפטים."

קריאה:

באיזה תאריך זה היה?

אתי בנדלר:

21 ביולי 2014.

איתן אטיה:

והיום אנחנו נרצה להזכיר את התאריך היום, שזה לא אותו תאריך, נכון?

קריאה:

אני אתייחס לזה.

אתי בנדלר:

-- היתה גם התייחסות של נציגת משרד המשפטים לקשיים באכיפה של עבירות מסוגים שונים מול קטינים שאינם מחויבים, כידוע, להחזיק בתעודות זהות, איך מוודאים את הגיל שלהם וכולי. אז כפי שאמרתי, אנחנו מצפים בהחלט להצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה, שתעניק סמכויות לרשויות המקומיות.

מכל מקום, עד שתהיה הצעת חוק כזאת ועד שהיא תאושר, ככל שתאושר, אני מזכירה שהדברים היום הם בסמכות המשטרה. זה לא שיש ריק בענין הזה. מדוע המשטרה לא אוכפת או עד כמה שהיא אוכפת, אנחנו בוודאי נשמע מהנציגים.

אני רוצה רק להזכיר עוד דבר לגבי חברת הביטוח - ככל שתרצו, אני אתייחס לאחר מכן גם בהמשך אבל יש כאן גם נציגים. היתה התנגדות והתחמקות באותה ישיבה בצורה מאד בוטה, הייתי אומרת, מהטלת חובת ביטוח או מהטלת חובה על חברות הביטוח --

היו"ר יצחק וקנין:

לי היה ויכוח עם הממונה על הביטוח, אם את זוכרת. אני חושב שאני אפילו ניהלתי את הדיון הזה.

אתי בנדלר:

-- לבטח אופניים חשמליים מתוך התנדבות. זאת אומרת, אם אני רוצה ללכת לעשות פוליסה, אני לא יכולה לעשות או שאני יכולה לעשות את זה במחיר מופקע.

שוש כהן:

לא, את לא יכולה.

אתי בנדלר:

או לא יכולה או אולי יש באיזה שהוא מקום איזו שהיא חברה שמוכנה, אבל הנה --

מיטל להבי:

אתי בנדלר:

מכל מקום, המחיר הוא מחיר מופקע, ובפועל אי אפשר או כמעט אי אפשר לעשות ביטוח.

ומילה אחרונה – אני רק רוצה להזכיר שלגבי שבילי האופניים, באותה ישיבה היתה התחייבות שהוועדה, כדי שתוכל לעקוב אחרי העניין, תקבל פרטים בקשר להתקדמות הפרויקט הזה של שבילי האופניים, ואפילו יש מכתב בחתימתה של מנהלת הוועדה, לאה ורון, מיום 13 באוגוסט אל מר איתן אטיה, מנכ"ל פורום ה-15 במרכז השלטון המקומי, שאומר בפירוש שבמהלך אותה ישיבה נתבקשו פורום ה-15 להעביר לוועדה נתונים בדבר שבילי האופניים הקיימים בערים השונות, והתכניות לפיתוחם של שבילים חדשים. נתבקשתם להעביר את הנתונים, אני לא ראיתי שהעבירו.

איתן אטיה:

העברנו.

אתי בנדלר:

טוב, אני לא יודעת. אני לא קיבלתי.

איתן אטיה:

אני גם אשמח להתייחס לדברים שנאמרו.

היו"ר יצחק וקניו:

אני אאפשר לך תכף, מאחר והגיעה לפה הגברת שירי שומינר? לא. אז אני אאפשר לחמד עמאר ולאחריו המשטרה, ואני אאפשר לך אחרי כן.

חמד עמאר:

אדוני היושב ראש, קודם כל אנחנו מעלים את זה על סדר היום. אתמול זה היה בוועדת הפנים, היום זה בוועדת הכלכלה. זה חשוב שנעלה את הנושא הזה אבל אדוני היושב ראש, אם ניקח את ההמלצות של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ונקרא אותן וניישם אותן, גם הדיון של אתמול וגם הדיון של היום היו מיותרים. אבל הנה, הגברת האכיפה כנגד יבואנים - אני יודע שאין אכיפה כמעט נגד יבואנים. אפילו הם לא מחויבים ברישוי העסק - -

קריאות:

לא. אם אתה לא יודע, יושב פה ענף שלם של יבואנים ושוק.

מיטל להבי:

הם לא מחויבים, אני מכירה את חוק רישוי עסקים, הם לא מחויבים. יש עסקים כמו עסקי ביגוד שפטורים מרישיון עסק, להבדיל למשל מעסקי אוכל.

חמד עמאר:

- - מתן סמכויות לפקחים, הגברת האכיפה על ידי המשטרה, חובת חבישת קסדה, שהורדנו כאן, בכנסת, אחרי שהובא לשים קסדה, אני היחידי בין כל חברי הכנסת, ואני זוכר את זה - -

קריאה:

על חשמליים.

חמד עמאר:

- - אז לא על חשמליים אבל היתה תקנה לכולם - -

קריאה:

לא, משרד התחבורה הבטיח שהוא יקדם ושוב לא עשה כלום.

חמד עמאר:

משרד התחבורה הסיר את זה אז מרוכבי אופניים, אז אמרתי שלא יכול להיות שאבא יהיה בלי קסדה והבן שלו יהיה מחויב עם קסדה. הוא יסתכל על אבא שלו ויהיה בלי קסדה. גם את הנושא הזה צריכים להסדיר. המשך ההסברה בנושא – אני לא רואה הרבה הסברה בנושא. אני מקווה שהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים תיקח את הנושא ותעלה אותו על סדר היום, אבל אני רוצה להעלות נקודה כאן שאף אחד לא העלה אותה: אני אומר לכם שהנושא של אופניים חשמליים לא חדר למגזר הלא-יהודי. עדין לא חדר. ושם, אם יחדור, כל הנתונים שיש לי כאן על תאונות קטלניות, נראה נתונים אחרים לגמרי. אין שבילי אופניים, אין מדרכות, אין כבישים כמו שצריך, ותתארו לעצמכם שילד יכול לנסוע במהירות של 40 קמ"ש. תארו לעצמכם שילד יכול לנסוע במהירות של 40 בכביש צר, ואיפה אנחנו נהיה ואיפה אנחנו נעמוד אם יהיו לנו נתונים אחרים.

לכן, הנושא הזה - אדוני היושב ראש חייב להסדיר את הנושא הזה אם זה בחקיקה ראשית או בתקנות של שר התחבורה. חייבים להסדיר את זה כמה שיותר מהר. תודה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני רק אקריא לכם מה אומר מנכ"ל משרד התחבורה בישיבה הקודמת של ה-15 ביולי, לפני כשנה לערך: "כפי שאמרתי, נבצע קמפיין בשיתוף הרשות הלאומית. סיכמתי עם יושב ראש הרשות הלאומית, דוקטור יעקב שיינין, על קמפיין. הוא כבר נתן "אור ירוק" הוא קורא לזה "אור ירוק" אבל הוא אדום כל הזמן – "להכין את הקמפיין הזה". זה מילים של המנכ"ל, לא של מישהו אחר.

אני מצטער ששנה עברה ואין לא קמפיין ולא הסברה - -

יצחק קדמן:

מה יעזור קמפיין אם אין מדיניות?

קריאה:

אדוני, גם שנה עברה מאז שמשד התחבורה, ב-21 ביולי 2014, הבטיח שהוא לוקח את אותה הצעה של חבר הכנסת חמד עמאר והופך אותה להצעה שלו בשביל לחייב חבישת קסדה על כולם. אז זה עוד דבר שקרה לפני שנה.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, לאט לאט ובזהירות. נכון שאנחנו רואים את המחלפים אבל זה לא צריך לבלבל אותנו. מנכ"ל המשרד לביטחון פנים, בבקשה.

רותם פלג:

אני הייתי גם בדיון אתמול בוועדת הפנים, ואני אגיד דברים דומים למה שאמרתי גם שם. אחרי זה, שרית תתייחס לנתונים הפרטניים של אכיפה או כל מה שתרצו לשאול בהיבטים של הפעילות של אגף התנועה במשטרת ישראל. אני קצת אתן לכם את התהליך כי אנחנו בעצם הגענו לפה ולא התפרצנו לדלת פתוחה או זה לא משהו שפתאום נגלה לנו. זה תהליך שאנחנו נמצאים בו כבר מעל שנה יחד עם השלטון המקומי, עם פורום ה-15, על מנת לטפל בתופעה הזאת של אופניים חשמליים וגם כלים אחרים שנוסעים על מדרכות בארץ.

נכון שמשטרת ישראל, הסמכויות נמצאות אצלה, בעיקר אחרי התקנות שחוקקו פה, בוועדה הזאת. משטרת ישראל, בכלים שעומדים לרשותה, עושה את מה שהיא יכולה לעשות, ותכף גם אגף התנועה יציג את מה שנעשה עד עכשיו, כדי שתראו שזה לא עשה כלום אלא שנעשו מהלכים במהלך השנים האחרונות. ברור לחלוטין שאי אפשר לשים שוטר בכל פינה בארץ ולכן, היה נכון להרחיב את

גורמי אכיפת החוק שיסתובבו בשטח ויאכפו חוקים גם בנושאים האלה. אני אומר שהנושא הזה עלה במסגרת עוד נושאים אחרים שהשלטון המקומי רצה או שהצד של השלטון המקומי רצה לאפשר סמכויות אכיפה לפקחים בשלטון המקומי.

אנחנו נמצאים בעיצומה של העבודה הזאת ובעצם הגענו כבר עד רמה של תסקיר חוק. יש עליו כנראה ויכוחים כאלה ואחרים. הוא משהו שאפשר להשלים אותו בפרק זמן קצר ויכולנו להשלים אותו גם בכנסת הקודמת. לצערי, בגלל פיזור הכנסת קצת התעכבנו אבל הנושא חזר חזרה לסדר היום. גם השר הנוכחי, השר ארדן, נחשף לנושא ומתכוון לקדם את זה באופן מהיר עד כמה שניתן, ובאופן אפקטיבי עד כמה שניתן. הסמכויות לפקחים הם גם בהיבטים של מה הם יכולים להטיל כסנקציה וגם האמצעים כדי לאכוף את אותה סנקציה.

אני אומר, וזה עלה גם בדיון הקודם וחשוב לי להבהיר: זה לא שהורדנו אחריות ממשטרת ישראל והעברנו אותה למישהו אחר. אנחנו פשוט מרחיבים את האחריות גם לפקחים מקומיים. האחריות נשארת עדין שהשוטרים יכולים לבצע את אותה אכיפה ויעשו אותה. אנחנו פשוט מרחיבים אותה גם לפקחים.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה.

שרית פילפסון:

שמעתי כאן את כל הנוכחים, כבוד היושב ראש, ואם אנחנו נעשה סיכום קטן – אני חושבת שכולם מסכימים. כולם מסכימים שהתקנות שקיימות היום לא נותנות את המענה האופטימאלי לאף אחד מהמגזרים, לא למשתמשי הדרך, לא ליבואנים - -

היו"ר יצחק וקנין:

יש לי רק שאלה מקדימה: האם המשטרה ישבה בדיון - -

תמר זנדברג:

קודם כל יש הסכמה שהתקנות הקיימות לא נאכפות.

היו"ר יצחק וקנין:

תמר...

שרית פילפסון:

אבל את שומעת כל יום את הנתונים ואת חוזרת על האמירה הזאת. תכף אנחנו שוב נחזור על הנתונים האלה.

תמר זנדברג:

את גם שומעת את האמירות ואת אומרת אמירה אחרת. להעמיד דברים על דיוקם.

היו"ר יצחק וקנין:

אני שואל: האם המשטרה בדיונים פנימיים שלכם, אתם לא יושבים ודנים על כך שצריכים לאכוף. הרי אתם מבינים שיש פה בעיה רצינית. אני לא רואה שמתבצעת אכיפה כלל וכלל. זאת הבעיה. ואני שואל אם המשטרה בדיונים רואה את עוצמת הבעיה? יש פה בעיה רצינית ואתם אפילו לא מדגדים אותה בטיפול שלכם.

שרית פילפסון:

אז אדוני, כדי לסבר את האוזן: בשנת 2014 ניתנו למעלה מ-3100 דוחות לרוכבי אופניים על המדרכות. מרבית הדוחות שניתנו היו על נסיעה על המדרכה שלא לשם חצייתה. חלק נוסף מהדוחות היה על ביצוע עבירות נוספות. בשנת 2015, מתחילת השנה ועד היום, ניתנו למעלה מ-1500 דוחות כש-70%

מתוכם נתנו באזור תל-אביב. משטרת ישראל, שמגדילה את היקף האכיפה, נתקלה בבעיה – מקום הרוכבים על פי החוק הוא בכביש. המקום שבו נהרגים גם רוכבי אופניים וגם הולכי רגל זה על הכביש. האם אנחנו נוריד את אותם אנשים, אותם קטינים, אותם אלה שלא צריכים היום להוציא רישיון ולא מכירים את חוקי התנועה, האם נוריד אותם אל הכביש? --
תמר זנדברג:

אבל זה תירוץ למה אתם לא אוכפים גיל 13, שהיום התקנה היא גיל 14? זה תירוץ למה אתם לא אוכפים מנוע של 35 קמ"ש, שהתקני זה 25 קמ"ש? אני לא מבינה את הקשר.

חגית אוריין:

אתם הרשות המבצעת, אתם לא המחוקקת.

שרית פילפסון:

אדוני היושב ראש, משטרת ישראל מחויבת לפעול על פי החוק. האכיפה שלנו מותאמת לחוק. כשהחוק מגדיר את האופניים ככלי רכב שאמור לנסוע על הכביש, כאן נמצאת הדילמה. אנחנו נמצאים, וכבר ציינתי את זה וציינה את זה היועצת המשפטית של הוועדה --

תמר זנדברג:

אם תמצאי שודד בנק שעבר באור אדום, מה תעשי? מה הקשר בין השניים? אתם משטרה. יש לכם כלים, תאכפו קודם כל מה שיש לכם ביד. מה שאין לכם, אנחנו המחוקק, אנחנו ניתן את הדעת. קודם כל, אנחנו מבקשים מכם על מה שכבר יש לכם.

שרית פילפסון:

מאחר ואצלי נתוני האכיפה ואת ממאמנת להקשיב להם --

תמר זנדברג:

עם כל הכבוד לך, אני מקשיבה לך כבר היום השני ואני שואלת אותך שאלה מאד ספציפית לגבי אכיפת הגיל ולגבי אכיפת המנוע הלא-תקני. זה הכלים שיש לכם. לא שאלנו כרגע לגבי הורדה לכביש, אנחנו מודעים לבעיה הזאת. אם את יכולה לענות לגבי הכלים שיש לך על האכיפה הספציפית הזאת, אדוה לך.

שרית פילפסון:

אז אני אחזור: מתוך 3100 דוחות שנתנו בשנת 2014, כמעט 50% מתוכם נתנו על נסיעת המדרכה שלא לשם חצייתה. המחצית השנייה היתה על ביצוע עבירות נוספות כגון: נסיעה באור אדום, נסיעה על אופניים כשהוא מחזיק את הפלאפון, נסיעה על אופניים וגרימת תאונה, נסיעה על אופניים ופגיעה בהולך רגל. אלה העבירות שאנחנו, כתביעה, ואני כראש מערך תביעות, באנו אתם לבתי המשפט. בטח כולכם מכירים את הפרסום האחרון, שרוכב אופניים – ודרך אגב, זה לא היה אופניים חשמליים, רכב באופניים כשהוא שיכור ונידון לשמונה חודשי פסילה --

מירב בן ארי:

דווקא הוא נסע באופניים חשמליים. זה מה שאני רואה פה גם, על הכתב אישום שלו, הבחור הזה מיכאל -- כתוב שהוא נסע על אופניים בכביש 20 --

שרית פילפסון:

-- ונדון לשמונה חודשי פסילה בפועל. אז אני רוצה להגיד לך שגם הפסילה בפועל היא על אופניים רגילים ולכן, כשאנחנו באים עוד פעם ואנחנו אומרים - גם בדיון שהיה כאן, והזכיר את זה מר אבנר פלור, בדיון שהיה כאן בוועדת הכלכלה ב-19 במאי 2014, היושב ראש ברוורמן שלח את כולם לעשות שיעורי בית. שיעורי הבית שנעשו התחלקו לשניים: בחלק מהדברים נתנו תשובות ובחלק מהדברים הובטחו התשובות להינתן במשך הזמן. אחד מהדברים זה תסקיר החוק שהיום הונח על שולחן של המשרד לביטחון פנים ומשרד התחבורה, שנוגע לסמכויות אכיפה לפקחים. הזכיר את זה כאן המנכ"ל.

אנחנו לא מדברים להעביר את סמכויות האכיפה, אנחנו מדברים על סמכות אכיפה מקבילה. בסופו של דבר, יש כאן הרחבה של סמכויות האכיפה, נכון. יש כאן אחריות של משטרת ישראל לאכיפה, ומאחר ומשטרת ישראל נמצאת במקומות שמסכנים חיים על פי תעדוף, הרחבת הסמכויות גם לפקחים יכולה לבוא ולהועיל ולשמור על ביטחונם של המשתמשים בדרך.

בין היתר, הנושא של הרישוי, של הרישיון – נדחו, עוד לא נקבעו. אמרו שהם יוסדרו בחקיקה והיום אנחנו נמצאים כמעט שנה אחרי. ביולי חוקקו התקנות, וכמעט שנה אחרי אנחנו יכולים להסתכל בפרספקטיבה אחורה, ולבוא ולהגיד: כן, צריך כאן שיהיה רישיון כי אם אנחנו מורידים את אותם אנשים לכביש, הם צריכים לדעת את חוקי התנועה.

דבר אחרון, אדוני היושב ראש: כולם אמרו את זה כאן – אין ספק, ששיתוף הפעולה, ואמר את זה חבר הכנסת ילין, בין כל הגורמים, שזה חינוך, שזה משטרה ושה משרד התחבורה ונושא של תשתיות חייב לבוא לידי ביטוי. אנחנו נמצאים לפני תקופת הקיץ. בתקופת הקיץ הילדים נמצאים ברחובות. יש לנו יותר מ-120,000 אופניים חשמליים ברחובות. אלה נתונים שאני שמעתי, אני לא רוצה להגיד את הנתונים המדויקים מאחר ולא בדקנו את זה, אבל הרבה מאד מהאופניים האלה באמת לא תקינים ומגיעים למהירויות גבוהות. כדאי מאד שנצא כולנו ביתר שאת כמובן, עם אמירות מאד מדויקות לקראת איזו חקיקה אנחנו הולכים, וכמובן בנושא של שמירה על הרוכבים עצמם, בין אם זה קטינים ובין אם זה בגירים.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. פרופסור קובי פלג, בבקשה.

קובי פלג:

אני מנהל את המרכז הלאומי לחקר טראומה ורפואה דחופה. בקיצור, כל הנתונים על נפגעים מאושפזים נמצאים אצלנו. --

מירב בן ארי:

הנתונים הנכונים.

קובי פלג:

-- אז תנו לי לתת לכם כמה נתונים שמאד מטרידים אותי, ומה שמטריד אותי זה מגמות. אני תמיד מסתכל על מגמות, נתונים פחות מעניינים אותי. הם מעניינים אותי רק כבסיס. אז שימו לב: בדקנו את הרבעון הראשון של 2015 – 350% מאותו רבעון ב-2014. אם המגמה הזאת ממשיכה ככה, אנחנו מסיימים את 2015 עם כ-850 מאושפזים עקב תאונות אופניים בבתי החולים. בשביל לתת לכם פרופורציה, היחס של מי שמגיע למיון אל מי שמתאשפז הוא 1:10. הווה אומר שאם אנחנו מדברים על 850 שאושפזו, זה אומר --

היו"ר יצחק וקנין:

באיזו תקופה?

קובי פלג:

בשנה. -- הווה אומר שבסוף שנת 2015 כ-850 מאושפזים עקב תאונות אופניים חשמליים וקורקינט. זה דבר אחד.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה יכול לתת לי את המקבילה בתחבורה?

קובי פלג:

דקה, תן לי. אני מבטיח לך שאני אנסה לענות על כל מה שאני אדע. דבר נוסף – בשביל לתת לכם פרופורציות של מגמות: 2015 – פי 10 מ-2013. פי 50 מ-2012. בגלל זה אמרתי לך שחשוב לי לתת לכם את זה בהתחלה, בשביל להבין באיזה תוואי אנחנו נמצאים.

מירב בן ארי:

קיבלנו את זה. ראינו, אל תדאג, הכנו שיעורי בית לוועדה.

קובי פלג:

דקה.

קריאות:

קובי, אתה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

חבריה, אל תפריעו לו. זה חשוב לפרוטוקול.

קובי פלג:

40% מהנפגעים הם מתחת לגיל 14. הווה אומר – בניגוד לחוק. ב-2015, אני מדבר רק על הרבעון הראשון של 2015, בסדר? אם מותר לי, - -

היו"ר יצחק וקנין:

חבריה, אנחנו לא בגן ילדים. מי שיפריע, אני אוציא אותו.

יצחק קדמן:

אל תעליב את הילדים.

קובי פלג:

אני אמות ילד... חברת הכנסת זנדברג, מה שאמרת, תרשי לי רגע ואני לא נגד אופניים – אבל בשביל לבוא ולהגיד שאלה שרוכבים במקום אלה שנוסעים, אז היינו אמורים לראות ירידה בכמות הנפגעים ברכב בשביל עליה שאנחנו רואים כאן. יש לנו עליה גם פה וגם פה.

תמר זנדברג:

צריך להסתכל על כמות - -

קובי פלג:

ממיליה - -

תמר זנדברג:

אל תקרא לי "ממיליה", עם כל הכבוד.

קובי פלג:

סליחה, סליחה. אמרתי סליחה לפני. אני מתנצל.

תמר זנדברג:

לא יאומן. 2015 וזה עדין יוצא לאנשים מהפה. ההתנצלות מתקבלת.

קובי פלג:

תודה. לא היתה שום כוונה בנושא. מה שהתכוונתי לבוא ולומר זה שאני מתעסק גם עם נשואות וכולי, - -

תמר זנדברג:

אם תוכל להציג בפנינו, כמו שאמר יושב הראש, את הנתונים של הנפגעים מתאונות דרכים, ואתה צודק – העלייה היא כיוון שיש עלייה בכמות הנסועה. כל דבר אנחנו צריכים לבדוק – עליה בכמות הנפגעים בהקשר לעליה בכמות הנסועה של כל אחד מהם, ואז לראות בתמונה הכוללת מה הכי קטלני, ושם הכי הרבה להוריד, לעבור לכלים פחות קטלניים. גם את אלה שהם מאד קטנים ומפרידים, להוריד גם אותם. אני מזכירה לך שגם בתאונות דרכים נפגעים יותר קשישים ויותר ילדים יחסית לכלל האוכלוסייה אז אתה מתפרץ לדלת פתוחה, צריך להסתכל על התמונה הכוללת.

היו"ר יצחק וקנין:

תמר, בואי נעשה סיכום שהערות - בסדר. - -

תמר זנדברג:

אדוני היושב ראש, אתה בקשת את הנתון הזה והוא חשוב לדיון ולפרוטוקול.

קובי פלג:

- - הדבר האחרון שאני רוצה לומר – הייתי פה גם ביולי 2014. אני שמעתי את ההמלצות אז ואמרתי - ואתם יכולים לבדוק את הפרוטוקול – תגדירו גיל 14, אין לאוכפים איך לבדוק גיל 14 כי מתחת לגיל 16 אין לכם יכולת לאכוף. זה דבר אחד. דבר שני – לא יהיו מספרי רישוי, יפגעו ויברחו. מה קרה? פגעו, הרגו וברחו. רישוי שנתי – תבדקו, את כל הדברים האלה אמרתי. לא תעשו רישוי שנתי, יעלו לנו את המהירויות, לא נשלט על זה. צריך לעשות רישוי שנתי. חובת קסדות – אתם רוצים, אני אראה לכם נתונים שחור על גבי לבן – כל אלה שנהרגו לנו על אופניים בתל-אביב, נהרגו ללא קסדות. עם קסדות אף אחד לא נפטר לנו אחרי שהוא נפגע. הכל נתונים שחור על גבי לבן. לא יהיה ביטוח – הם יברחו. יהיה להם את כל הסיבות לברוח. לא שאני יכול להתחייב שהם לא יברחו עם אבל... תנועה בתוואי – אני לא רוצה להיכנס לזה, יש גדולים ממני. הדבר האחרון – אם הם נעים על כביש, הם חייבים לעשות תיאוריה. זה כל מה שיש לי להגיד.

היו"ר יצחק וקנין:

זה ברור לחלוטין. אתה לא יכול לשים מישהו שייסע על הכביש שלא יודע שזה "האט ותן זכות קדימה" או שלט "עצור" או כל תמרור אחר.

מר קדמן ואחרי כן אני אאפשר לעורכת הדין ראובני ממשרד התחבורה.

יצחק קדמן:

תודה אדוני היושב ראש. עם כל ההערכה שיש לי לעבודתה של ועדת הכלכלה בקדנציה הקודמת, התקנות שתוקנו לא טובות, לא מספיקות, ובמיוחד מעבירות מסר כפול רב-משמעי גם לילדים וגם למבוגרים. אני שואל שאלה מאד פשוטה: לפני שמציעים מסע הסברה, צריך להחליט קודם מה המדיניות כי אחרת על מה תסכימו. אני שואל פה שאלה: האם אופניים חשמליים זה צעצוע או שזה כלי רכב? לי זה לא ברור. ראיתי באחת מרשתות הסופרמרקטים שהם מוכרים במבצע אופניים חשמליים. לא ראיתי שבסופרמרקט מוכרים רכב. אז תחליטו – זה צעצוע מקובל גם בקרב ילדים או שזה כלי רכב? אם זה כלי רכב, וחברת הכנסת זנדברג, אני לא רוצה לחסל אותו, ויכול להיות שזה כלי ידידותי לסביבה אז תעודדו שימוש בו, תסבסדו את הביטוח, תסבסדו את הרישוי. אבל אם זה כלי רכב ואתה רוצה להסביר שבכלי רכב צריך לנהוג בזהירות, תתייחסו לזה כמו כלי רכב. לכלי רכב יש מגבלת גיל הגיונית. לכלי רכב, יש לו מקום לנסוע והוא לא נוסע לא בפארקים ולא על המדרכות. לכלי רכב צריך שיהיה ביטוח כדי שיהיה את מי לפצות ומאיפה לפצות. כלי רכב מצריך בדיקה שנתית כדי לראות שלא טיפלו בו בינתיים וכדומה.

חלק גדול מהילדים נפגעים, והם נפגעים שלוש פעמים מהסיפור הזה: הם נפגעים פעם אחת כילדים צעירים, כעוברי אורח שהכי קל לפגוע בהם, והפגיעה בהם מבחינה רפואית היא הכי קשה כי

המסה שנופלת על ילד קטן היא לא כמו מסה שנופלת על מבוגר. הם נפגעים פעם שנייה כי אנחנו נותנים להם להשתמש בזה ואומרים להורים: יש לכם בייביסיטר חדש. יש לכם בייביסיטר שקוראים לו אופניים חשמליים. אתה כבר לא צריך להסיע את הילד לחוג או יותר טוב, חברת הכנסת זנדברג, ללכת אתו לחוג. זה הכי בריא. אז לא צריך כי יש לילד אופניים, שייסע לבד ויעזוב אותי מהטרחה.

והם נפגעים פעם שלישית, ואני שוב ושוב חוזר ושומע בימים האחרונים שהבעיה העיקרית זה ילדים. רק נזכור את הבעיה של הילדים – זה ממש לא. בי, אדוני, פגעו אופניים חשמליים על מדרכה. למזלי נפגעתי קל מאד אבל מי שנהג בזה לא היה ילד וגם לא נער. הוא היה איש מבוגר מאד. הוא עוד הוסיף קללה אחרי שהוא פגע בי. זאת הבעיה היום. אנחנו צריכים להחליט מה זה, ואם זה כלי רכב, אפילו כלי רכב ידידותי, אז זה כלי רכב על כל המשתמע מכך. אם נמשיך להעביר מסרים כפולים, שזה כלי רכב אבל זה פטור מקסדה, שזה כלי רכב אבל זה יכול לנסוע בפארק, זה כלי רכב אבל אני לא צריך ביטוח. אנחנו ככה לא נוכל לעשות שום הסברה עד שלא תהיה מדיניות. לדעתי, המדיניות צריכה להיות חד-משמעית, זה כלי רכב ולכן, הוא צריך לעמוד בכל מה שכלי רכב מחויב.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. אולי גברת חוה ראובני, עם הניסיון שלה - -

קריאה:

אדוני, סליחה, אם אפשר רק בקצרה כי יש נושא - -

לאה ורון:

לא, עורכת הדין ראובני קיבלה רשות דיבור.

קריאה:

- - אני אשמח לשמוע את התייחסותה ובגלל זה אני מפריע ואני מתנצל.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה רוצה לשאול אותה שאלה?

יניב יעקב:

כן, שאלה רלוונטית.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מאפשר לך.

יניב יעקב:

אני מעמותת "אור ירוק". אני אשמח אם עורכת הדין ראובני תתייחס לנושא שעלה קודם לגבי ההתחייבות בנושא של הקורקינטים – אם יש טווח זמן מעבר ל-1 ביולי, שבו הוגשו התקנות לוועדה? כמו כן, לגבי הנושא של האמירה של משרד התחבורה – לקדם חובת חבישת קסדה לכלל הרוכבים. שוב, דבר מה-1 ביולי 2014.

משפט אחרון ואני אהיה קצת פחות "פוליטיקלי קורקט" מהיועצת המשפטית של הוועדה - הסיבה שהתקנות, שלקח שלוש שנים לתקן אותן, בסוף הגיעו לשולחן הוועדה הזה כי יו"ר הוועדה הקודם הציב אולטימטום למשרד התחבורה ואמר שהוא לא יקיים דיונים עד שהתקנות לא יובאו לפה. תבקש שזה לא יקרה שוב. תודה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה.

חוה ראובני:

אני אפתח בסיפור קטן: אחד משרי התחבורה הקודמים, בהיכנסו לתפקידו, כינס פורום מומחים ושאל אותם: מה צריך לעשות, איזה חוקים צריך לתקן כדי להגביר את הבטיחות. ישבתי שם ושמעתי אותם אומרים אחד אחד, מהאקדמיה, "לשעברים" למיניהם – לא צריך לתקן שום דבר, צריך לאכוף את הקיים. הציות לחוק, כאשר הציבור לא משוכנע, לא מאמין או לא נוח לו לציית, זו משוואה של העונש הצפוי כפול הסיכוי להיתפס. אם הסיכוי להיתפס - - - אין הרתעה, אין ציות לחוק. לכן, אנחנו, במשרד התחבורה חושבים שגם אם יש בעיות מסוימות באכיפה של התקנות הקיימות, עדין יש הרבה שניתן לאכוף כמו המהירות, כמו התקניות - -

היו"ר יצחק וקנין:

הגיל.

חוה ראובני:

כמו הגיל באופן חלקי לפחות. ילד בן 10, אי אפשר לחשוב שהוא בן 15. ילד בן 14 או בן 13 – אולי אפשר לחשוב שהוא בן 14 אבל יש איזה שהוא טווח שאין ספק. יש הרבה שניתן לאכוף, את הנסיעה על המדרכות ולעשות עוד חוקים על מנת שגם אותם לא יאכפו, יגידו: קשה, אי אפשר, סדרי עדיפויות וכולי, אני לא רואה בזה טעם.

בנושא הביטוח - נמצאים פה נציגי המפקח על הביטוח והיה על זה גם דיון מקיף אצל המשנה ליועץ המשפטי לממשלה אזרחיים, מר ארז קמיניץ, רק לפני 10 ימים בערך.

לגבי החקיקה המתוכננת – החקיקה המתוכננת היא לא של משרד התחבורה. משרד התחבורה לא מסדיר סמכויות אכיפה במדינה בכלל, והוא לא מסדיר פיקוח עירוני. יש כאן חוק שהטיטה הכי מתקדמת שלו קרויה: חוק הרשויות המקומיות (תעבורה – סמכויות פקחים). זה חוק שאנחנו, כמובן, שותפים מעמיקים, מעורבים, אבל אם אנחנו מדברים עליו מהזווית של מתן כלי אכיפה – זה חוק באחריות המשרד לביטחון פנים. אם מדברים על מרכיב של הפיקוח העירוני – זה חוק שצריך להיות מטופל על ידי משרד הפנים. בין כך ובין כך, זה לא יהיה תיקון לפקודת התעבורה, וזה לא חוק שאנחנו מובילים אם כי, אני חוזרת ואומרת, אנחנו שותפים מלאים לגיבוש שלו, לניסוח שלו, לקידום שלו, ואנחנו מפעילים כל לחץ שאנחנו יכולים כדי שזה יזוז מה שיותר מהר.

לגבי הקורקינטים החשמליים – נמצאות על שולחני המלצות של הוועדה המקצועית, ואני עמלה על כתיבת התקנות שיעגנו אותן. אני מזכירה שבמשך חצי שנה היינו נמצאים פחות או יותר בהקפאה מבחינת הליכי חקיקה, על פי הנחיות היועץ המשפטי לממשלה, כדי לא להעמיד שרים בפני עובדות מוגמרות וכיו"ב. היה מעט מאוד שיכולנו לעשות חוץ מלבגש עמדת מדיניות מקצועית במשך החודשים האחרונים. אני מברכת על כך שהכנסת חזרה לפעילות, בשעה טובה.

מיטל להבי:

מה עם הליכון חשמלי?

תמר זנדברג:

מה זה הליכון חשמלי?

מיטל להבי:

יש הליכון חשמלי. תקשיבו, היה בטלוויזיה רק השבוע, הראו הליכון חשמלי. אחד, נמאס לו ללכת בחדר כושר, המציא משהו שהולכים עליו וכשמתעייפים ללכת יש לו מנוע חשמלי והוא נוסע. אני צריכה לספר לכם שיש סאגווי, שיש מלא מכשירים, שיש חד-אופן? אתם לא מכירים את ההמצאות? יש הרבה "אקזיטים" בעניין, החבריה הישראלים מאד פריים.

חוה ראובני:

כל דבר כזה צריך לבחון אותו. זה מצער אולי, תמיד החקיקה מפגרת אחרי הטכנולוגיה, ולהתאים לנתונים הספציפיים שלו. - -

היו"ר יצחק וקנין:

גברת ראובני, אני מבין מדברך, לפחות בדבר אחד, שלדעתך אין מה לשנות בתקנות הנוכחיות אבל אני שואל שאלה – עדין האופניים ונוסעים על כביש. לא יעלה על הדעת שילד בגיל 14 ייסע על כביש והוא לא יודע את התמרוקים, לא יודע - -

חנה ראובני:

בגיל 14 אסור לו לנסוע על הכביש.

קריאה:

גיל 16.

איתן אטיה:

ואיך נאכוף את זה בדיוק? נניח שהפקחים יקבלו סמכות, איך אני אדע האם הוא בן 14 ל-16 על שביל אופניים - -

חנה ראובני:

אם הוא על הכביש, יראה תעודת זהות כהוכחה שהוא בן 16 - -

איתן אטיה:

תני לי להשלים את השאלה: אבל אם הוא לא הכביש, הוא על המדרכה?

חנה ראובני:

אז תוריד אותו מהמדרכה. על המדרכה אסור לו להיות בשום גיל.

איתן אטיה:

בשביל אופניים מותר לו להיות - -

היו"ר יצחק וקנין:

סליחה, אני עדין במסלול שהוא צריך לדעת תיאוריה, ואת זה לא הסדרנו. זאת השאלה, זה עצם השאלה.

איתן אטיה:

אדוני היושב ראש, השלטון המקומי יכול להתייחס?

היו"ר יצחק וקנין:

את יודעת, זה אפילו מעצים את השאלה: גם בגיל 16, אם הוא לא יודע את התמרוקים וכיווני התנועה - -

חנה ראובני:

אני חושבת שההתייחסות שאף אחד לא יודע כלום היא אולי קצת מוגזמת. בסופו של דבר, - -

מיטל להבי:

אין לו רישיון נהיגה, מה הוא יודע?

חנה ראובני:

- - כולנו, כבר בגיל 9 לפי ההסברה, מסתובבים בדרך. אנחנו יודעים מה קורה.

חגית אוריין:

את לא רואה מה קורה במציאות?

היו"ר יצחק וקנין:

יש הבדל בין להסתובב ולנסוע במסלול נסיעה של רכב. אני מגיע לרמזור, אני מגיע לאי תנועה, אני מגיע ל"האט ותן זכות קדימה" - הוא לא יודע את התמרורים האלה בכלל. אז מה את אומרת? אני אאפשר לו לנסוע בלי לדעת כלום.

חנה ראובני:

מכאן הפעילות ההסברתית והחינוכית שאנחנו רוצים שתתקדם.

אם תרשו לי להשלים את דבריי - -

מרדכי בהירי דואני:

דיברתם הרבה על פעילות הסברה וחינוך. אני מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

היו"ר יצחק וקנין:

רשום פה, בפרוטוקול הקודם, שהמנכ"ל התייעץ אתכם. אתם לא הגבתם אפילו. רציתי לדעת אם אכן היתה איזה התייעצות כזאת?

מרדכי בהירי דואני:

סליחה, אני בתפקידי רק מה-1 לאוגוסט. אני רוצה להגיד מה כן אפשר לעשות בצורה מהירה, בשביל לא לשבת ולהגיד שרק דיברנו - יש חוק עזר - -

היו"ר יצחק וקנין:

לא, סליחה. תן לי, שיהיה סדר. גברת ראובני עוד לא סיימה את דבריה.

קריאה:

גם ליבואנים לא נתנו לדבר.

חנה ראובני:

רציתי להשלים להשיב לשאלות שעורר מר יעקב: חובת חבישת קסדה - עוד פעם, זה ענין של מדיניות של שר. אני אתבקש, אני אכין תיקון חקיקה לדבר הזה. עוד פעם, היינו בהקפאה עמוקה בענייני חקיקה בחודשים האחרונים.

תמר זנדברג:

לא רק זה, גם צריך לזכור שחוקה חובת חבישת קסדה ואז בוטלה, כי הבנו שזה גם סוג של - - -

יניב יעקב:

אבל לחשמליים יש. זה עוד חוק שלא נאכף.

תמר זנדברג:

בדיוק.

קריאה:

לחשמליים אין. הובטח שיהיה ואין.

חנה ראובני:

דבר נוסף: לגביה התעכבות של התקנות – כל מה שאני יכולה לומר זה שהוגשה טיוטת תקנות מיד כשנגמרה הוראת השעה הקודמת. היא לא עלתה לדיון, היו מחלוקות - -

יניב יעקב:

שלוש שנים...

היו"ר יצחק וקנין:

אדוני, אני לא אאפשר לך יותר...

חנה ראובני:

- אבל הבעיה איננה כלל עם מה היה. כרגע אנחנו לא מדברים על תקופת הביניים. תקופת הביניים היתה ונגמרה. היום יש לנו תקנות, ומתברר שאין קשר בין התקנות למציאות. אני חייבת להגיד על מה שאמרו, אני לא מהנדסת רכב אבל עדין, ממה שהוסבר לי משלל דיונים שהשתתפתי בהן, כל ההתקנות האלה, של השינויים והשדרוגים והשיפורים שעושים לאופניים, שהופכים אותם ללא תקינים – כמו שניתן לעשות אותם בקלות, כך ניתן לבטל אותם בקלות כך שבדיקה שנתית לא תעשה שום דבר לכל מה שקורה יום לפני ויום אחרי אותה בדיקה. 333 ימים בין זה לבין זה, הם ייסעו איך שהבעלים שלהם והמחזיקים שלהם מעוניינים ולא איך שהחוק אומר כי הבדיקה השנתית בודקת בנקודת זמן וזה משחק קלי קלות. כך אומרים לי האנשים הטכניים, זו לא ידיעה אישית שלי.

היו"ר יצחק וקנין:

אותי יותר מפחיד שהוא נוסע במסלול והוא לא יודע בכלל איך להתייחס לתמרורים.

מיטל להבי:

לפחות נדע שיש לו ברקסים ותאורה גם.

היו"ר יצחק וקנין:

איתן אטיה, מנכ"ל "פורום ה-15".

איתן אטיה:

תודה רבה, וצר לי שחברי הכנסת שעוררו את הדיון הזה לא נמצאים פה.

היו"ר יצחק וקנין:

הם הולכים לוועדות אחרות. חברה, תנו לי. אני יושב בוועדת כספים, כלכלה, עליה וקליטה. אם לא הייתי מנהל את הדיון, יכול להיות שהייתי במקום אחר.

איתן אטיה:

כמה הערות בבקשה – ראשית, חשוב לזכור שהתופעה הזאת של כלי הרכב החשמליים היא לא רק תופעה של אופניים חשמליים. יש תופעה מאד רחבה של קורקינטים חשמליים. אנחנו רואים בערים

שלנו תלת-אופן חשמליים, אנחנו רואים חד-אופן חשמלי, תתפלאו. חד-אופן. זה לא להאמין שרואים את זה - -

היו"ר יצחק וקנין:

כן, אני ראיתי את זה.

איתן אטיה:

- - אגב, סקייטבורדים חשמליים עם מצערת אלחוטית ביד, הדק. לוחץ, מאיץ, משחרר את ההדק ובולם. וכן הלאה וכן הלאה. אגב, ככל שיוגבלו ויוסדר או יוגבל נושא האופניים החשמליים, יהיה מעבר לקורקינטים החשמליים, יהיה מעבר לתלת-אופן ולחד-אופן ולסקייטבורדים החשמליים. כך שמה שאני מנסה להגיד הוא שחשוב מאד להסדיר את כל העניין החשמלי, ודווקא לא נכון אולי להתחיל להיכנס לכל אחד ולעשות בו את האבחנות מהסיבה המאוד פשוטה, ואני אולי רוצה קצת לקלקל לחלק מהדברים שנאמרו פה על ידי אנשים שלא נמצאים כאן, מהרומנטיקה של הענין הזה: אלה לא אופניים, אל תטעו. אלה לא אופניים, זה לא כלי משחק. זה כלי רכב לכל דבר ועניין. זה כלי רכב, ואני גם אומר מדוע: - -

היו"ר יצחק וקנין:

מסכים אתך לחלוטין.

איתן אטיה:

- - רוב הכלים האלה מבחינת הכוח שלהם והיכולות הקינטיות שלהם, הם חזקים יותר, מהירים יותר מחלק מכלי הרכב בעלי מנוע בערים, שמסתובבים בכבישים. - -

קריאות:

לא נכון בכלל.

היו"ר יצחק וקנין:

יותר מהירים מטרקטור בטוח.

איתן אטיה:

כן נכון. תחשבו היום על מין מצב כזה - אני רוצה לעשות מין משחק סימולציה קטן: בואו נניח שלא היו היום בעולם טוסטוסים של 50 סמ"ק ו-100 סמ"ק, ומחר בבוקר היו נוחתים עלינו הטוסטוסים האלה מהירח. לשיטת מערכת הרישוי והתקינה בישראל - טוסטוס של 50 סמ"ק, מנוע בעירה פנימית או 100 סמ"ק יכול לנסוע על המדרכות. זה כלי רכב לכל דבר ועניין. הוא נוסע מהר, הוא חזק, הוא מהיר. ואגב, אתם יודעים מה? כלי הרכב האלה, הטוסטוסים האלה של ה-50 סמ"ק וה-100 סמ"ק וה-125 סמ"ק הם הרבה יותר בטיחותיים ממנו. אתם יודעים מה? אם כבר בואו ניתן להם לנסוע על המדרכה. הם הרבה יותר בטוחים ממנו גם להולכי הרגל. מדוע? קודם כל, הם מאובזרים עם תאורות ועניינים ווינקרים סיפורים אבל יותר מזה, שומעים אותם מתקרבים. את הכלים החשמליים האלה לא שומעים. כשהוא ממש במטר או בשני מטר האחרונים אתה שומע מין אוושה כזאת, את השריקה החשמלית. ולכן, אם רוצים לאפשר נסיעה על מדרכה? בואו ניתן לטוסטוסים האלה של ה-50 סמ"ק לנסוע על המדרכות. בואו ניתן להם, זה עדיף. - -

קריאות:

מי אמר דברים כאלה? שום דבר לא על מדרכה.

קריאה:

זו דמגוגיה לא רצינית.

איתן אטיה:

אני מסכים אתך שזה סוג מסוים של דמגוגיה אבל אני בכוונה אומר את זה, כדי לנסות להאיר את האבסורד בתפיסה ובאמירה שזה חלק מתופעה נחמדה של רכיבה על אופניים. אין בזה לא רכיבה ולא אופניים, כי אתה לא מפדל ברוב הכלים. בחלק כן - -

קריאה:

מפדל, מפדל.

היו"ר יצחק וקנין:

באוויר. זה "פול גז בניוטרל".

איתן אטיה:

ובטח בקורקינט, אתה לא עושה ככה עם הרגל ודוחף את הקורקינט החשמלי.

היו"ר יצחק וקנין:

מה כבודו מציע לנו?

איתן אטיה:

ולכן, זה כלי רכב לכל דבר ועניין. חשוב לזכור את זה. עד כאן מובן.

מה עושים בעולם? בואו נסתכל מה עושים באנגליה, בגרמניה, בצרפת, בבלגיה? מדינות שאפשר להסתכל וללמוד מהן אולי משהו. העיקרון הוא מאד פשוט: מדרכה נועדה להולכי רגל בלבד. נקודה. אמרתי את זה אתמול, אני מצטער אם אני אשעמם פה את אלה שהיו אתמול גם - -

היו"ר יצחק וקנין:

בבקשה תקצר.

איתן אטיה:

זה יהיה קצר: מדרכה מלשון מדרך, דריכה, דורכים עם כפות רגליים, לא דורכים עם צמיגים. מדרכה נועדה להולכי רגל. כל הכלים האחרים, יש להם כמה אפשרויות: או שבילי אופניים, ופה אני רוצה לנסות להפריך איזו אגדה אורבאנית לגבי שבילי אופניים. או שבילי אופניים או על הכביש עצמו. זה מקומם של כל כלי הרכב, וזה לא משנה אם יש מנוע בעירה פנימית או מנוע חשמלי. מה זה בכלל משנה?

היו"ר יצחק וקנין:

נא לקצר.

איתן אטיה:

עכשיו, שתי הערות נוספות: 1. לגבי הנושא של שבילי האופניים. דובר פה, ואני יודע שאנשים, מי שמדי פעם מטייל אולי בעיר כזו או אחרת, רואים באזורים המרכזיים שביל אופניים סלול, נורא יפה ונחמד. במקומות המתקדמים ביותר בעולם אין כזה דבר 100% של הרחובות והכבישים, אפילו לא קרוב לזה, עם שבילי אופניים נפרדים. זו אגדה אורבאנית, גם במקומות המתקדמים ביותר כולל אמסטרדם. זה בעיקר בצירים הראשיים. ברוב המקומות, גם מי שהיה בלונדון ומכיר את לונדון, כמעט ב-100% - בלונדון יש הרבה פחות שבילי אופניים סלולים מופרדים מאשר בתל-אביב. רוב שבילי האופניים בכל מקום בעולם זה סימון על גבי הכביש על אחד הנתיבים.

לגבי הסוגיה של האכיפה, אני רוצה להגיד כי זה עלה פה: מה שאני מנסה להגיד, שאין שום מניעה מלהוריד את הכלים האלה אל הכביש כשמסמנים באחד הנתיבים סימון של אופניים.

אם יש בעיה בתרבות הנהיגה הישראלית, אז צריך לטפל בזה. איך טיפלו במדינות האלה? יחסית בצורה פשוטה: קבעו חובת זהירות מוגברת. אסור לכלי רכב ממונע להתקרב אל האופניים האלה במרחק של שלושה מטר או שניים וחצי מטר, כל מדינה עם הניואנסים שלה ומי שעושה את זה – האחריות שלו היא מוחלטת. אין שאלות של אשם תורם, לא אשם תורם, הוא כן חתך לי את הנתביב או לא חתך לי את הנתביב. כך מטפלים בזה. לכן, לא צריך להיבהל אם מורידים אותם לכביש ואוכפים את זה, וקובעים חובת זהירות מוגברת ומשנים אט אט את תרבות הנהיגה הישראלית. זו נקודה אחת - -

היו"ר יצחק וקנין:

משפט אחרון.

איתן אטיה:

תראו, לגבי הקניית סמכות מקבילה לפקחים לאכוף את הדברים האלה – תשמעו, אנחנו התחלנו את התהליך הזה, עם כל הכבוד לאמירות שנאמרו פה, כבר לפני חמש שנים. אנחנו פנינו למשטרת ישראל, למשרד לביטחון פנים, והתחלנו את התהליך הזה. הדברים שנאמרו פה לפני קרוב לשנה, בוועדה, היו נכונים לנקודת הזמן הזאת. לצערי, מה שקרה בחודשים האחרונים, בניגוד גמור להסכמות אתנו, זו התחושה שאנחנו קיבלנו בימים האחרונים, הצעת חוק שנכתבה. הצעת החוק הזאת לא דומה אפילו לסיכומים - -

היו"ר יצחק וקנין:

לא ישבתם אתם?

איתן אטיה:

ישבנו עשרות פעמים, לא פעם ולא פעמיים וגם לא עשר. יותר. ישבנו בחמש השנים האחרונות אין ספור ישיבות. כדי לקבל סמכות ולאכוף את זה הם צריכים לקבל את מלא סמכויות האכיפה, בדיוק כמו שיש לשוטר היום, על מלא זכויות הדרך ומשתמשי הדרך על המדרכה. אי אפשר לקבל סמכות בקרחות קרחות, חלקים חלקים, איים איים. זה יהיה ככה - לא נסכים לקבל את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

חווה ראובני, אתם אמורים להביא את זה או המשטרה?

איתן אטיה:

אגב, אדוני היושב ראש, עוד מילה אחת חשוב לי שתדע, נתון שחשוב לי שתדע – אגב, היום על פי החוק במצב הנוכחי, גם אופניים רגילים, אסור להם להיות על מדרכה. הם צריכים להיות על הכביש. זה המצב החוקי היום.

אבי גרובר:

כחבר מועצה ברמת-השרון, התושבים מצפים מאתנו, העירייה, להיות פעילים ולהיות חלק מהמשחק. פקח שלנו עומד ולא יכול לעשות - - - הם מסתובבים ברחובות הראשיים.

קריאה:

אני מבקש שיתנו ליבואני האופניים לדבר כי גם בפעם הקודמת לא נתנו לנו לדבר.

היו"ר יצחק וקנין:

דקה אחת.

אבי גרובר:

כבוד היושב ראש, משפט – הפקחים שלנו עומדים במרחב הציבורי בשביל שורה שלמה של דברים. הם מסתובבים ברחובות הראשיים, מחלקים דוחות והכל - -

היו"ר יצחק וקנין:

בא תתקדם מהר במה שאתה רוצה להגיד.

אבי גרובר:

המצב שהם עומדים שם והתושבים רואים אותם עומדים ולא עושים כלום, הוא מצב שמוציא אותנו, כרשות, כאילו אנחנו אחראים על המצב הזה ולא עושים כלום. ועוד משפט אחד קטן: ביום ראשון היתה לי ישיבת מועצה ואנחנו הסמכנו פקחים לנושא של איכות סביבה. הוא עשה את הקורס ב-2010 וביום ראשון האחרון הוא כאילו הוסמך להיות פקח שנושא סמכות. אם רוצים לתת לפקחים שלנו סמכויות, לא יכול להיות שהמסלול שהוא צריך לעבור זה שנים על שנים על שנים של למידה.

היו"ר יצחק וקנין:

הדברים ברורים לחלוטין. אני מציע הצעה, אדוני היועץ המשפטי של המשרד לביטחון פנים – מי מכין את הצעת החוק, שאני מבין שפורום ה-15 – את התסקיר? מי אמור להכין את זה? אני מבין שאם לא יהיו להם סמכויות - -

יואל הדר:

אני רוצה להסביר – מי אמור? אני לא יודע. אנחנו הובלנו את "מי אמור". אנחנו לקחנו על עצמנו להוביל את התסקיר חוק בשלב זה. החוק באמת התייחס לחוק הרשויות המקומיות ואנחנו צריכים להסדיר בינינו לבין משרד הפנים מי זה שימשיך להוביל את זה. לי אין שום בעיה להמשיך להוביל את החוק הזה, זה לא חוק שלנו וצריכים לקבל את ההסכמה של משרד הפנים להמשיך להובלה של החוק.

תסקיר החוק, באמת התקדמנו אתו ואין בו מענה להכל. אין. אבל לא יהיה אף פעם מענה להכל. ואם אנחנו לא ניתן מענה לחלק, אז גם לא נוכל להתקדם אף פעם. צריכים להתקדם. נגיע לוועדה, נדון בכל הנושאים - -

היו"ר יצחק וקנין:

האמן לי, אני מציע לפורום ה-15, בגלל החשיבות של הנושא – האמן לי, אני מכיר את ועדת הכלכלה, אני יושב פה הרבה שנים. כבר היו לנו חוקים שקיבלנו אותם באיזו שהיא צורה, והוצאנו את זה בצורה אחרת. גם אם זה ילך לוועדת הפנים, זה לא משנה.

איתן אטיה:

אדוני, תסקיר החוק כרגע, ואני מפציר בך לעיין בו, הוא מלא קרחות וחורים של סמכות שלא נוכל לאכוף את זה. לא נוכל לאכוף אותו. אנחנו הבאנו את אנשי המקצוע שלנו, זה בלתי אפשרי לאכיפה.

היו"ר יצחק וקנין:

אדוני, בשביל זה ישנה ועדת הכלכלה. תסקיר חוק או כל הצעת חוק, היא בעצם נכנסת לוועדה ומעולם היא לא יוצאת כפי שהיא נכנסת. ופה - -

איתן אטיה:

אבל מדוע שהממשלה לא תשב אתנו עכשיו ותתקן את הראוי תיקון? מה הבעיה?

היו"ר יצחק וקנין:

לכן אני אומר: כאשר החוק הזה יוצא מהכנסת, אז מי שצריך לקחת על עצמו את האחריות, ודאי

--

אבי גרובר:

- - - צריך להביא למצב שיש.

היו"ר יצחק וקנין:

לכן, אני אומר שגם אם ישנם ויכוחים בין הגורמים השונים, שטוענים שאולי אין מספיק סמכויות לפקחים או כל דבר אחר, אני חושב שהדבר הזה יכול להיפתר בתוך הוועדה, אני אומר את זה באחריות מלאה בהכירי את הדיונים בכנסת, בוועדות. איך אנחנו עושים את זה? אנחנו שומעים את הצדדים. יש איזה "שכל ישר", פחות או יותר, ולפעמים יש ויכוחים קשים למשרד המשפטים עם המשרד הנוגע בדבר - -

איתן אטיה:

אגב, אני אשמח גם אם אדוני יבקש מהממשלה לעשות עוד סבב של דיונים אתנו בענין הזה. הם יכולים בישיבה אחת של שעה לסכם את הענין.

היו"ר יצחק וקנין:

אדוני, אני אומר לך שבסופו של דבר, מה שאתה יכול לעשות פה, אתה תעשה אותו יותר מהר מכל "טחינת המים" שעושים בתוך הדיונים שם. אני אומר לך את זה כי לפעמים ישנם יועצים משפטיים, במחילה אני אומר את זה, מבלי לפגוע באף אחד – מקובעים, הולכים עם דבר עד הסוף. כשהם מגיעים לפה, הם מתחילים להבין שזה צריך להיות אחרת. לכן, אני חושב שתלכו קדימה. אתם תמצאו אוזן קשבת פה, שתלך אתכם ותביא אתכם למקום שאתם צריכים. הדבר הזה הוא בנפשנו. יש פה חיי אדם כל רגע ורגע. אני חושב שככל שנקדים את זה, נעשה טוב לעצמנו ולעם ישראל.

אני רוצה לשמוע את גדי מינץ, יבואן אופניי, כדי שלא יגידו שקיפחנו אף אחד.

גדי מינץ:

תודה רבה. קודם כל, אני רוצה לציין, וכולם שמים לב, שהעולם משתנה. כמו שנכנס האיירפון, צריכים להיות ערים לשינוי. אופניי חשמליים גדלים בכל העולם, ויש הקבלה בין אופניי חשמליים לפי התקן, עד 25 קמ"ש בדווש בכל העולם, וזה לא נכון מה שצינו פה – מתייחסים לזה כאל אופניי. יש גם החרגה מעל 25 קמ"ש, ואז יתייחסו לזה כאל אופנוע, שידרשו רישיון וביטוח ויתנו קנסות כמו באירופה. אבל זה לא המצב בעולם.

דבר נוסף – נושא התשתיות. ברגע שיהיו תשתיות, כמובן שזה ימזער את כל נושא התאונות, אז אני לא ארחיב.

היו"ר יצחק וקנין:

אני שואל אותך: האם אתה יודע את המגבלה של 40 קמ"ש, 25 קמ"ש? למה אתם לא דורשים כבר אצל היצרן, שלא תהיה שום - -

גדי מינץ:

תן לי להגיד לפי הסדר ואני אגיע לזה. האכיפה היא מאד פשוטה. אני אסביר לכם את התופעה שתבינו, אתם לא מבינים מה קורה בשטח: מדברים פה גבוהה גבוהה - -

קריאה:

אני יודעת מה קורה בשטח.

גדי מינץ:

את יודעת, נכון.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו לא יודעים, אנחנו רואים כל רגע ורגע.

גדי מינץ:

- החינוך מאד יעזור. גם לחנך את הולכי הרגל לתת מקום לאופניים, וחוקי דרך בגיל יותר מוקדם -

היו"ר יצחק וקנין:

סליחה, אתה עושה אותנו איזה חבורה שלא חיה פה בכלל. אנחנו חיים על איזה כוכב לכת אחר, לא רואים מה שקורה על המדרכות. אני מספר לך במושב הקטן שלי, על הכביש, ילדה בגיל שמונה נוסעת עם אופניים ופוגעת באישה זקנה. על מה אתה מדבר?

חגית אורנין:

ראיתם פעם הולך רגל דורס רוכב אופניים?

גדי מינץ:

-- תקשיב מה אני הולך להגיד עכשיו בבקשה: לגבי האכיפה – מכון התקנים "מוציא לנו את המיץ".

היו"ר יצחק וקנין:

כך הוא צריך לעשות.

גדי מינץ:

ואני בעד. - -

היו"ר יצחק וקנין:

עם כל המיץ הזה, כנראה שזה לא מיץ.

גדי מינץ:

זו לא הבעיה. יושבים פה שני יבואנים, שהם קרוב ל-40% מענף האופניים הרגילים בישראל, ואנחנו מוכרים פחות מאחוז אחד, כל היבואנים שציינתי, פחות מאחוז אחד בחנויות שלנו, של אופניים חשמליים. ופתאום, צצו להם איזה 300 חנויות אופניים שמוכרים אופניים לא תקינים. מה זה אומר אופניים לא תקינים? האופניים נכנסו לארץ בצורה תקינה. מכון התקנים עושה את המוות. עכשיו, הם באים אלינו לחנויות: לכמה אתה יכול להעלות לי את המהירות? אני אומר: אני לא יכול, אני 25, אני לפי החוק, אני מסביר לאבא שלו. ואז הילד אומר לאבא: בא, בא. הוא הולך לחנות השכנה ושם ב-15 שקלים משנים לו את האופניים כך שהוא יגיע ל-40 קמ"ש. והחנויות האלה, אם אתם תלכו ותתנו קנס של 10,000 שקל על חנות כזאת קיקיונית שקמה, הוא לא מסוגל לשאת את זה. ופתרתם את הבעיה - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני אמרתי את זה בתחילת דבריי - -

גדי מינץ:

הבעיה זה לא היבואנים, זה החנויות - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אתה שומע מה אומר משרד התחבורה עכשיו? זה משרד הכלכלה. מעניין אותי משרד כלכלה או לא כלכלה. אותי מעניין לפתור את הבעיה. אני אומר לך שאני לא מקבל את זה. רבותי, מה שאומר לי עכשיו משרד התחבורה זה חמור מאד. אני רוצה לסכם את הדיון. אני אומר לכם שלא יעלה על הדעת שתגידו שאופניים, שבתקנות אנחנו קובעים 25 קמ"ש, אז משרד הכלכלה מחר, כל יבואן רכב, ישלח אותו זה הכלכלה. מה פתאום?

חנה ראובני:

משרד הכלכלה הוא זה שמוסמך לאכוף תקינה - - -

לאה ורון:

אתם לא יכולים לפנות אליו ולהגיד לו - - -

חנה ראובני:

פונים.

לאה ורון:

אני אברר את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, אני לא מקבל את מה שאתם אומרים בשום פנים ואופן. זה לא יכול להיות שאתם תזרקו את זה על משרד הכלכלה. אני חושב שצריכים פה – חבריה, אני לא מבין: כל העולם הולך קדימה או שאנחנו לא הולכים לשום מקום או שאנחנו מעדיפים כל אחד לעשות את הכיסוי שלו. אנחנו מכסים את עצמנו? עזוב. בא נזרוק עליהם, הוא יזרוק עליו. חבריה, לא יעלה על הדעת, מדובר פה בחיי אדם, אני חוזר ואומר. בשבילי זה כלי רכב, וכל אחד אמר את זה. אני קצת מבין בסוגיה הזאת. לא יכול להיות שמישהו ילך לשחק שם במנגנון, ויגביר את המהירות והוא יכול לחשוב שהוא לא עובר על החוק. בשבילי זה כמו לעבור ברמזור אדום, זה בדיוק אותו דבר. אין הבדל בשבילי אם אדם לקח את האופניים ושינה את המהירות שלהם, והוא עושה את זה בידעה ברורה כדי למכור את האופניים, זו עבירה על החוק.

קריאה:

אין הרבה כאלה, ואני לא מסכים.

היו"ר יצחק וקנין:

מה זה אין הרבה כאלה? בתחקיר ראינו את זה. אתה יודע מה? אני רואה את המהירויות, זה לא 25 קמ"ש.

קריאה:

אדוני, יש פה ענף שלם של יבואנים. ענף שלם של קרוב ל-200 יבואנים. אתם עסקתם פה בדיון ובכלל שכחתם את העיקרון: יש פה מובילי דעה בשוק, יש פה 200 יבואנים שעובדים בצורה טובה מאד. 98% מהיבואנים עובדים על פי החוק. יושב פה מכון התקנים, יושב פה משרד התחבורה - -

קריאה:

לא 98%. אצלנו הכשלים הם הרבה יותר גדולים ממה שאתה מתאר.

קריאה:

אז אני טוען ש-98%. למצוא חנות בדרום תל-אביב שעושה איזה משהו, זה לא המגמה של היבואנים. אנחנו עוברים מסכת של רגולציה מאד קשה על מנת לייבא אופניים, וזה בסדר גמור, החל

מרישיון משרד התחבורה ועד מכון תקנים עם עשרות אלפי שקלים. זה לא מדויק העניין הזה אז בבקשה, אתם התחלתם פה איזה עליהם - -

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא עליהם, אדוני. יא חביבי, אנחנו נגיד גם אם זה לא מוצא חן בעיניך, ונחזור ונאמר את זה: יש פה בעיה בקצה.

קריאה:

98% מהיבואנים עובדים ללא - - -

קריאה:

אדוני היושב ראש, אפשר לדבר בתור מכון התקנים?

גדי מינץ:

רגע, אני יכול לסיים? אני לא סיימתי. יש לי עוד כמה נקודות שהן עוד יותר חמורות ממה שאתה אומר.

היו"ר יצחק וקנין:

לא, זה לא איזה יום לימודים ארוך. קצר ולעניין.

גדי מינץ:

קצר ולעניין: אתה אמרת כמה שזה חמור שלא אוכפים את זה. אז אני אתן לך משהו עוד יותר גרוע: אתה יודע מה זה קורקינט? אתה היית נותן לילדים שלך לרכוב על קרש עם מנוע סילון, שטס על המדרכה ב-60 קמ"ש? זה מה שקורה היום, וכאלה עוברים עשרות ליד השוטרים, ואני עומד ליד השוטר ואומר לו: זה לא חוקי, אסור בכלל לשים קורקינט, איך אתה נותן לו? הוא אומר: אני לא יודע מה לעשות.

היו"ר יצחק וקנין:

זה שעכשיו תאמר לי על הקורקינט - -

גדי מינץ:

למה אין אכיפה להוריד אותו מכביש ולהחרים?

קריאה:

הרי התאונות הם לא באופניים החוקיים, התאונות בדברים הלא חוקיים.

היו"ר יצחק וקנין:

באופניים החוקיים ובלא חוקיים.

עורכת הדין גלית גלעד, בבקשה.

גדי מינץ:

רגע, קיבלנו נתון לגבי בתי חולים: אם תחלק את הענף, אני מאמין ש-30% זה קורקינטים, 50% ילדים בני 10-13 וילדים בני 14 אולי 20%. הילד שלי בן 14 והוא לא סיפר לי פעם אחת - -

היו"ר יצחק וקנין :

הבעיה היא בעיה חמורה גם בקורקינט וגם באופניים, ואל תנסה להמעיט.

גלית גלעד אחרונה, אני נועל את הישיבה.

גלית גלעד :

תודה רבה. אני באה לדבר מטעם הילדים. בשבועיים האחרונים - -

קריאה :

סליחה אדוני, אולי תאפשר לי גם?

היו"ר יצחק וקנין :

מי שלא דיבר בישיבה הזאת, תתקיים עוד ישיבה ואנחנו נאפשר לאותם אלה שלא דיברו. אני אאפשר לעוד דובר אחד או שניים. בבקשה.

גלית גלעד :

חברים יקרים, תודה רבה. בשבועיים האחרונים נפגעו שמונה ילדים פגיעות קשות. אנחנו בפתחו של הקיץ. אנחנו כל יום עדים לטביעות, לשכחת ילדים ברכב. זו מגיפה, זה לא רק הנושא הזה. אני רוצה להגיד לכם שארגון "בטרים" הודיע היום בבוקר למשרד התחבורה, שלמרות שהיינו שותפים מלאים בחקיקה, בתהליך החקיקה, אנחנו היום יודעים שבקונסטלציה הנוכחית במדינת ישראל ולאור הריבוי של הפגיעות וריבוי ההורים שמתקשרים לארגון "בטרים" כל יום בכל שעה - תעזרו לנו, אנחנו מודיעים לכם שבמדינת ישראל כלי הרכב הזה, האופניים הללו, לא מתאימים לילדים. למרות זאת, יש לנו תקנות, ואני חושבת שהישיבה הזאת צריכה להתרכז איך כרגע, במצב הנוכחי, אנחנו צריכים להציל את הילדים שלנו. הילדים שלנו נפגעים. ואני רוצה לציין לשבח שלמרות הכל, יש רשויות ממשל שנותנות עבודה ועושות עבודה, ואני מצדיעה גם בפני משרד התחבורה, שהושיבו את הצוות הבכיר ויחד עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים הגישו הצעה לקמפיין הסברה, שכבר התחיל לרוץ. אני חושבת שרק צריך לחזק אותם בחיזוק תקציבי כי הסברה יכולה לעזור. כל סמכויות האכיפה הן גם נושא חשוב, וצריך לחשוב כמה שיותר יצירתי. תודה רבה.

היו"ר יצחק וקנין :

רבתי, אני חייב לסיים את הישיבה. אני צריך ללכת למקום אחר כרגע, דחוף. אני אסכם את הישיבה. רבתי, כל מי שלא דיבר - אני מבטיח שבישיבה הבאה נתחיל - -

מרדכי בהירי דואני :

חבל שהרשות הלאומית, שזה למעשה הגוף שמטפל בזה, דיברו כולם, זה מעניין, אבל הרשות הלאומית, שזה הגוף שצריך להגיד את דברו, - -

היו"ר יצחק וקנין :

אני אאפשר לך.

מרדכי בהירי דואני :

תודה רבה שאתה מאפשר לי. אני רוצה להיות פרקטי, אני אדבר על דבר אחד בלבד : סעיף 58 לחוק עזר בעיריית תל-אביב מאפשר לפקחים עירוניים לאכוף היום את החוק על ביריוני רכיבה. אפשר את זה מאתמול, אפשר את זה משלשום, והסנקציה היא 730 שקל. אפשר שפקחי משרד הכלכלה, במקום להגיע למקור, יגיעו לחנות וזה יקרה. פנינו למשרד החינוך לגבי תיאוריה, וזה קורה. אז במקום לדבר, בואו נעשה משהו. אפשר. עיריית תל-אביב יכולה מחר בבוקר להוציא את הפקחים - -

מיטל להבי:

מדינת ישראל. אנחנו לא בדיון על עיריית תל-אביב.

מרדכי בהירי דואני:

עם משטרת ישראל ביחד, ולעשות משהו שיקרה מחר, אתמול.

חגית אורנין:

למה הם לא עושים את זה?

מרדכי בהירי דואני:

למה לא עושים? כמו שאמר היושב ראש - יועצים משפטיים הוא עם נהדר. הוא אומר לך תמיד
למה אי אפשר. - -

איתן אטיה:

לפי קביעה של היועץ המשפטי של משרד הפנים ומשרד המשפטים לא ניתן להפעיל את הסמכות
הזאת לצורך הזה.

מרדכי בהירי דואני:

הוא לא אמר את זה כרגע. יועצים משפטיים מעכבים כל דבר, סליחה על הדיבור הזה, אני
מתנצל, אשתי גם עורכת דין אז אני מתנצל.

אתי בנדלר:

יש לך סיבה טובה להתנצל.

מרדכי בהירי דואני:

אז אני אומר עוד פעם: יש לי יועץ משפטי שאומר משהו אחר לחלוטין. אפשר לרוץ עם זה
קדימה, זה ענין של רצון אבל נורא קל לגלגל תמיד את האחריות למקום אחר. - -

אתי בנדלר:

אי אפשר, הם לא יכולים לנהוג בניגוד לחוות דעת של היועץ המשפטי לממשלה.

מיטל להבי:

שמעת? אנחנו היינו שמחים. אנחנו לא יכולים לעקוף יועץ משפטי לממשלה.

שוש כהן:

אדוני יושב הראש, תאפשר לי 20 שניות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא יכול, אני מבטיח לך, אני אתן לך את האפשרות בדיון הבא לפתוח את הדיון.

שוש כהן:

אני באתי במיוחד.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אגיד את זה ליושב ראש, לאיתן כבל, שבדיון הבא. הייתי צריך לסיים לפני 10 דקות.

שוש כהן:

אני באתי במיוחד כדי להאיר את עינינו.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא יכול. גם מכון התקנים לא דיבר ועוד אחרים לא דיברו. מה אני יכול לעשות?

רבתי, אני מסכם את הדיון: המצב הנוכחי לא יכול להימשך עד להסדרת נושא סמכויות ואכיפה על ידי הרשויות המקומיות, המשטרה נדרשת להגביר את האכיפה ולוודא שילדים מתחת לגיל 14 לא ישתמשו באופניים, ולהוריד את האופניים החשמליים מהמדרכות. יש לצאת בקמפיין הסברה, זה למשרד התחבורה והרשות לבטיחות בדרכים.

הוועדה תקיים ישיבת מעקב נוספת, שבה נשמע בין היתר את ההתייחסות לנושא הביטוח. נזמן גם את נציגי משרד הכלכלה לעניין האכיפה בחנויות, את סעיף התקנות המבטיח כי המהירות לא תעלה על 25 קמ"ש.

קריאה:

גם החינוך.

היו"ר יצחק וקנין:

רבתי, חינוך, הכל. תודה לכולם. אני נועל את הישיבה.

הישיבה ננעלה בשעה 13:33.