

פ ר ט י כ ל מ ס' 11/ב

מישיבת ועדת החוקה, חוק נמספט  
שהתקיימה ביום ג', כה' בטבת תשי"ג-12.1.53  
בשעה 14.30

גורכחים:

- ט. זונא - יו"ר
- ב. אזניה
- ע. איכילוב
- ד. בר-רב-האי
- י. קליבנוב
- י. שפירא
- ר. שרי

בעדרו:

- ע. אסף
- ב. אבניאל
- י. בדר
- י. בר-יהודה
- ר. בסטוני
- א. דויטש
- י. הררי
- ז. ורהפטיג
- נ. חת
- ת. טובי
- י. כסה
- ק. לוז
- ע. סיימון
- ס. קסיס
- ח. רובין
- ב. ששון
- א. תבורי

מזמנים:

- שד המספטים פ. רוזן
- ח. כהן - היועץ המשפטי
- א. ידן - המשנה ליועץ המשפטי
- ה. מינץ - היועץ המשפטי למשרד התחבורה
- ה. חבצלת - ס/היועץ המשפטי למשרד התחבורה
- ה. גיא - מפקד מטרת התנועה
- ה. פרנקל - משרד התחבורה
- ה. ויינס - משרד המספטים
- ה. סלגי - משרד המספטים.

סדר היום: המשך הדיון בחוק לתיקון פקודת התעבורה

סעיף 21א(1)(2)

ה' מינץ: בענין זה הודעתי שאשמור זכות הסתייגות לשר התחבורה. ההצעה היא, שבנקודה זו כטיס עבירה שלא הסכה לתאונה, אלא עבירה כמו נהיגה רשלנית או נהיגה תוך כדי סיכון - במקרה זה, אותה חובה סחלה על בית-המספט כאן, תחול אחרי שתי הרטעות ולא אחרי הרטעה אחת. אם לא יתקבל הדבר, הרי תיקון החוק יקל לעומת החוק הקיים, שלפיו מי שנתחייב פעמיים על-פי סעיף 18 של פקודת התעבורה והתחייב בפעם שלישית, חייב בית-המספט לפסול אותו לקבלת רסיון למסך 12 חודש או לקחת ממנו את הרסיון ל-12 חודש לפחות. יש מקום לומר שבמקרה שהעבירה הסניה כרוכה בתאונה, חלה החובה לפסול את האדם סלקבל או להחזיק רסיון. במקרה של עבירה שיש עמה רק סיכון או רשלנות שאין עמה תאונה - יחול הדבר רק לגבי עבירה שלישית.

ה' ויינס: אם כך, תתווסף למעטה פיסקה שלישית בסעיף 21א, שתאמר: "נתחייב אדם בדין על עבירה על סעיף 243א לפקודת החוק הפלילי 1936 או עבירה מן הספורטות בפיסקה א' לסיפא של סעיף 18 לפקודת התעבורה, לאחר שבטלט הסנים שלפני שנעברה העבירה כבר נתחייב בדין פעמיים על עבירה כאמור - הרי, אם לא הורה בית המספט אחרת, מסבות שיפרטן בפסק דינו, יהיה אותו אדם פסול לקבלת רסיון לשנים עשר חודש מיום החיוב בדין, ואם הוא בעל רסיון נהיגה - בטל גם תוקף רסיונו לאותה תקופה".

ה' מינץ:

סעיף 243א לפקודת החוק הפלילי דן בנהיגה נמהרת ורשלנית של כלי רכב, עד כדי גרימת סיכון. סעיף 18 הפיסקה א' לסיפא, מדברת על נהיגת כלי רכב ללא רסיון, נהיגת כלי רכב ברשלנות ועל תקנות שהוכרזו כתקנות מסכנות.

ה' ויינס:

אטר ללקחת הרסיון, אם מוסדות המאסיסים דאגו לכך ולפני הוצאת פסק הדין לקחו את הרסיון - הוא יהיה בידיהם.

הכוונה היא למקרה טעור לא הוצא פסק דין. כאן לא נאמר מה קורה במקרה שכבר הוצא פסק-דין.

היו"ר ס. אונג:

אולי טוב להוסיף הוראה שתכסה את שני המקרים ותבהיר, שאם בית המשפט פסק לשלול את הרטיון, הרי השליטה עומדת בתוקפה עד שבית-המשפט לערעורים יחליט על כך.

א. זרינג:

יש לדאוג שבמקרה של ערעור, בין פסק-הדין ובין הערעור לא ינוצר מצב שיוחזר לו הרטיון אף על פי שהוחלט לבטלו.

היו"ר ס. אונג:

יש כאן כל סיני אפטריות להחלטות-ביניים, וקיימת שאלה אם הן ניתנות לערעור גם בלי קשר עם פסק-הדין הסופי. אם ניתנה החלטת-ביניים כזו, האם אפשר לערער עליה גם בלי קשר עם פסק-הדין הסופי?

סר המספטים פ. רונן:

לבדוק את הנוסח המוצע לאור הערותיהם האחרונות של סר המספטים ויו"ר הוועדה.

י. גוחלט:

סעיף 21ב(1)(2)

בכל המקרים שאינם קטורים במיסרין בפקודת התעבורה, במידה שהעבירה נתאפסרה או הוקלה עקב נהיגת העבריין, יש לבית-המשפט אותה סמכות לפסול את האיש מלהחזיק רטיון נהיגה או רטיון החזקת כלי-רכב.

ה' מינץ:

נדמה לי שאנחנו חורגים מסגרת הענין. נביח טבעל-מלאכה שמתחיל למכסיריו לשם ביצוע פרזצה; האם נקח ממנו את הכלים וננסור את בית-המלאכה שלו? נדמה לי שבגיש גבדו שתי תביעות.

ע. איכילוב:

איננו פוגעים בבעלות על הרכוש אלא רק ברטיון שניתן על-ידי המדינה והסתמו בו לרעת המדינה.

ה' מינץ:

נהג המסתמס ברטיון, איננו מסתמס בפריזילגיה שנתנה לו המדינה. הניסוח של סעיף זה אינו כראה לי. אני חושב שזוהי הוראה נכונה, ואם אדם מסתמס במכונית שלו כדי לעסות עבירה או פסע, אין זה מספיק לדנים אותו לשלטה חדסי מאסר. יש לפסול אותו מלהיות נהג, אם לצמיתות או באופן זמני. מה שמפריע לי הוא מה שכתוב בסופא: "נתחייב בעל רטיון נהיגה... רטאי בית המשפט...". הוא סבור שביצוע העבירה, וכו'. זה צריך להיות טמצא מיוחד שיהיה עליו ויכוח בבית המשפט; ואז במקרה שהעבריין יערער - יוכל לערער גם על עצם ההרסעה, או רק על ענין הסימוס במכונית. לכן אני מציע לכתוב: "נתחייב... על עוון או פסע, ומצא בית המשפט שביצוע העבירה נתאפסר או הוקל... רטאי בית המשפט שחייבו ברטיון, נוסף לכל עונש אחר... לצמיתות או לתקופה מסויימת". במקום המלה "לצמיתות" אני מציע לכתוב "לתמיד".

י. שפירא:

יש הבדל בניסוח סעיף קטן 1 וסעיף קטן 2. בסעיף השני יוצא כאילו הוא נאסם על כל דבר פסע.

ג. אונגיה:

סעיף 21ב(1) חל רק על אדם שהוא בעל רטיון נהיגה, בעוד שהמקרים התדירים הם דוקא לגבי מי שאין לו

סר המספטים פ. רונן:

רטיון נהיגה.

אני חושב שזה ענין שהרסות למתן רטיונות צריכה להביאו בחשבון.

ה' מינץ:

אני הייתי מחמיר ואומר, שאדם שנמצא אסם בטור או בנסיון לרצח - לא יוכל לקבל רטיון נהיגה.

י. שפירא:

בחוק הסוייצרי כתוב שמספיק שם דע כדי לא לתת רטיון. זה כמובן מאד רחב וסתמי וכללי, אבל על כל פנים לא הזה סיחול רק על בעל רטיון, מבלי שתהיה לנו סמכות מאדם שעושה מעשים כאלה.

סר המספטים פ. רונן:

נוכל לחוקק את הסעיף לשלול את מתן הרטיון מאדם שעושה מעשים כאלה.

א. זרינג:

נתחילה כתוב: "אם ביצוע העבירה... עקב נהיגת העבריין בכלי הרכב" - כלומר זה צריך להיות אותו אדם שנהג;

אחר-כך כתוב: „או סחמת הטימוס...“; אינני יודע אם יש פה כוונה להרחיב.

י. ספירא:

לפי נוסח הדברים יוצא שיטללו רטיון רק עקב פעולת העברת, למרות שלפי הקונצפציה הפלילית יכול להיות יחד אתו עוד נאטט טגם הוא ימצא אטט. פה המחוקק מוציא אותו מלכתחילה.

ה' מינץ:

אני רוצה להבהיר אם על-ידי הקדמה של הממצא לא תוסל על התביעה חובת הוכחה שהיא לא תוכל לעמוד בה, זה לא יהיה אחר מן האלטנטים של העבירה לפי פקודת החוק הפלילי; והאם לא יהיה כאן סיבוך על-ידי תוספת של קביעה כזו?

ה' ויינמ:

אני חושב טגם הנוסח הקודם וגם הנוסח הקיים אינו מטובה. בשביל המקרים צריך יהיה להוכיח עובדות מסויימות.

י. ספירא:

האטמה היא, שהוא בצע עוון תוך טימוס במכונית, או שהביצוע הוקל עקב זאת. הקוטי הוא בזה, שביחס לסעיף קטן ב' צריכה להיות פרוצדורה לפיה יוכל הנהג לערער על הפסקה זמנית, בדיוק כמו שהוא מערער על הטעור הזמני.

ה' ויינמ:

אני מציע לסלב מה שהאמר בסעיף העקרי, סעיף 21, וכל מה שחל במקרים ההם, יחול גם על המקרה הזה.

הנחלט:

בתקבלה הצעת ה' ויינמ. סדרי הערעור ישולבו בסעיף זה.

סעיף 21ג(1)(2)(3)

י. ספירא:

מה מוסיף הסעיף הזה?

ה' מינץ:

אנחנו הולכים בעקבות ההוראה הקיימת, ולא מצאנו לנחוץ בסעת תיקון זה, לשנותה. הסקציה היא בסעיף 18א' של פקודת התעבורה.

י. ספירא:

סדוע לא ייאמר טאם הרטיון נמצא אצלו, הוא חייב לספור אותו מיד? החיוב צריך להיכלל בנוסח החוק. זה צריך להיות גם כשהסופט ציווה עליו להפסיק באופן זמני. זוהי הקו בטרולה העקריית.

סר המספטים פ. רונן:

האם לא צריך לומר מה יהיה כשנסלל מצדם רטיון או באופן אדמיניסטרטיבי או על-ידי בית-מספט?

ה' מינץ:

בענין המצאת הרטיון; במקרה שלילתו על-ידי הרטות האדמיניסטרטיבית יש הוראות די מסובכות וחשבנו שלא עצמו. על כן הצענו לתת אפשרות לסר התחבורה להתקין תקנות במקרים כאלה.

סר המספטים פ. רונן:

אני מציע להעביר גם את המקרה הזה לתקנות.

ה' גיא:

אני מבקש להשאיר את הסעיף המדובר על מסירת הרטיון. ביטול הרטיון היא פעולה אדמיניסטרטיבית, ואם אין סחייבים את הנהג להטציא את הרטיון תוך תקופה מסויימת, הרי לאחר מתן פסק-הדין צריך להיות מיטהו סעוקב אחריו בענין זה.

ה' ויינמ:

סכיון טפה הוצע לגבי הטכניקה של שלילת רטיון במקרה שהיא באה מצד האדמיניסטרציה והחובות של בעל הרטיון להטציא אותו - הדבר בעטה בצורה כזו, טמוסיפים לסעיף המדובר על סמכויות סר התחבורה להתקין תקנות, אפשרות נוספת; ובעקבות הצעת סר המספטים אני מציע שבאותו סעיף ייאמר כי סר התחבורה וטאי להתקין תקנות לא רק לגבי המצאת הרטיון, אלא גם לגבי הסדרים של המצאת הרטיון.

י. ספירא:

אני מקבל את ההצעה, אבל בתנאי שהדבר יבוא בצורת הוראה סובסטנטיבית - שחובה על אדם שנסלל סטנו הרטיון, להטציא את הרטיון באופן ובדרך שיקבע סר התחבורה בתקנות.

הנחלט:

הסעיף יתוקן בהתאם להערות חבר הכנסת ספירא וה' ויינמ.

סעיף 721'

ה' מינון:  
בשאלת השאלה; אם בתום 90 הימים צביד שבטלה ההחלטה של הרשות הממטיקה את תוקף הרשיון, אזי הערעור אין לו סקום. אנחנו מציעים שההחלטה תעמוד בעינה, אלא שאחרי הגשת הערעור יבוא עיכוב בניצועה, והעיכוב יוסר ברגע שביתן פסק הדין.

ז. ספירא:  
חטטן של מר מינון הוא לטוב. אני רוצה להבטיח פה שני דברים: ראשית צריך להיות ברור שדך המפקח על התעבורה ומנהל מחוזי של מטרד מחוזי ייכלו לעשות זאת, וכי סמכות זו אינה ניתנת להעברה, שנית, בסעיף קטן (3) האומר: "דשאי לערער... תוך 10 ימים מיום שהודעה לו", יש להוסיף: בפני בית משפט זה חובת ההוכחה של העובדות שהביאו לידי המסקנה הזו שהוא איננו מסוגל, היא על הרשות המבטלת. זה מטפס, אלא שהאיניציאטיבה ניתנת לאזרח הנפגע. ביחס לסעיף קטן (6), שאין ערעור על צו או פסק דין של בית המשפט המחוזי שניתן לפי סעיף זה, צריך להוסיף: "אלא על נקודה מספטית". אין סום סיבה מדוע על נקודה מספטית בענין כזה, אי-אפשר יהיה לערער.

טר המשפטים פ. רוזן: האם בכלל יש ערעור על עובדות?

ז. ספירא: הענין הזה כיום הוא מאד מאד מטוטטט. יש לנו חוקים אחדים שבהם כתוב שאין ערעור, כי אם על נקודה מספטית.

ח. כהן:  
אני מסכים שהערעור יהיה על נקודה מספטית, אבל גם בדרגה ראשונה. יש פה שני דברים שאני רוצה לענות עליהם לחבר הכנסת שפירא: א) שאלת הפירוש: אם נתן באמת לצדדים להתדיין על נקודות מספטיות ולאן דוקא בבית משפט מחוזי אלא גם בבית המשפט העליון, הרי הדעת נותנת שגם פה הערעור יהיה לא לבית המשפט אלא לועדה אדמיניסטרטיבית שהיא תבדוק אם יש לאותו אדם כושר ראיה או לא, למשל. אנחנו עשינו פה דבר יתר מזה; הרחקנו לכת בהשוואה לחוק להסדר תפיסת מקרקעים, אחרי שהוצאנו את הועדה האדמיניסטרטיבית ונתנו לאדם סיר גישה לערעור גם על נקודה מספטית. ב) בנוגע לחובת ההוכחה: אינני חושב שיהיה זה נכון שנקודה מספטית תהיה להטיל חובת הראיה אם יש לפלוגי כושר ראיה טוב או לא טוב, על הרשות המוסמכת. אבל אני מסכים לדבר אחר, ומתוך אחריות של ביטוח החוק אבי מציע שבאמת נלך פהתאם למה שכבר כתבנו בסעיף קודם של אותו חוק: הרשות תצטרך לסכנע את בית המשפט שמחמת המום שהיא מצאה, החזרת הרשיון לתוקפו תפגע בבטחון הצבור. זו כבר שאלה שהרשות המוסמכת באמת ראוייה לסכנע עליה את בית המשפט, ובית המשפט צריך להכריע לגביה. יכול מאד להיות שבמצב מסויים של הדיון בבית המשפט, יצטרך האיש להוכיח שכושר ראיתו הוא טוב, אבל אני חושב שכך צריך גם להיות מבחינת נקודת הראות של דיני הראיות הכלליים. אם דבר זה מתקבל על הדעת, אני מציע אותו הנוסח כמו בסעיף הקודם.

ע. איכילוב: טעמים אלה עוסקים בטה שהמפקח על התעבורה או הרשות המוסמכת דשאים לעשות. מדוע אין שום דבר על מה שהם חייבים לעשות? אני מדבר על עובדות שאני מכיר אותן, כשלא בעלם מעיני הרשות המום ובכל זאת היא מוציאה את הרשיון.

א. ידיון: אם ניתנת לרשות סמכות מיוחדת, היא בדרך כלל חייבת להסתמס בה באותם המקרים שדורשים זאת.

ז. ספירא:  
אני רוצה להדגיע את חבר הכנסת איכילוב בענין של החובה. אצלנו לא כתוב בסום חוק שטוטר שרואה מישהו עושה עבירה, חייב לאסור אותו. אם געטה זאת, הרי זה פותח דרך לכל מיני התערבות של אנשים שאינם נוגעים בענין. אנחנו חייבים להטאיר דברים אלה לאדמיניסטרציה, כי אחרת הדבר תמיד מביא לתוצאות יותר גרועות.

לדבריו של היועץ המשפטי: הדוגמה שנתתי, של מסדר מקרקעים - גם אז בחרנו בדרך הזו כדי לא ללכת לבית המשפט, הנוטייה של חברי הועדה ביטיבה הקודמת היתה: אם אתה רוצה לקחת ממני רשיון - לך לבית המשפט, פה באה הרשות המוסמכת לשלול זכות על יסוד עובדות, ואם העובדות נכונות-אין אינן נכונות, הרי במידה שאזרה מערער - המוציא מחברו עליה הראייה" כאן היא הרשות המוסמכת, ויש לביר את הדבר בפני בית המשפט. ואשית יטבה שאלה, אם האדם באמת לקול בטום שנקבע, ואלה הם דברים שצריך להוכיח עליהם שני הצדדים, ושניהם יביאו את המומחים שלהם בענין זה. דוקא בנקודה הזאת, האם הליקולי הזה מפריע לאדם לשירות נהג - עם כל הכבוד לבית המשפט - הרשות

המוסמכת יותר בדי-סטמכא לקבוע עובדה.

ועתה נבחנו לזכות הערעור, ברור לגמרי שאין להסיר את בית המשפט העליון ביחס לקודת עובדתית, אבל ביחס לבקורת משפטית שעלולה להתעורר - הרי מביטים על דשיון בהגות ברוב המקרים כעל משה לחמו של האדם, ולעתים רכוש העקרונות ואם אתה שולל זאת ממנו נשמה בקודה משפטית שבית המשפט המחוזי טען בה, ואין שום סיבה מדוע לא תהיה אפשרות לו וגם ליועץ המשפטי להביא את הקודת כנגד בית המשפט לערעורים. נבחנו צדדיים לשאוף לכך, במידה האפשרית, על-גבי כל קודה משפטית תהיה אפשרות ערעור בפני בית המשפט העליון, נבחנו חיים חדשים שקיים בה עקרונות התקדימיות המשפטיות, ואם אתה בוועל את הדיון לבית המשפט העליון על קודה משפטית, אתה יכול ליצור מצבים משפטיים שיציקו בתל-אביב, בירושלים ובחברות, וזה יכול גם להימצא בקונפליקט עם החלוקה משפטיות אחדות. וזהו הסכנה שבגללה אני מציע את התיקונים האלה בחוק הזה.

**ד. קלינגוב:** האם החלטנו בישיבה הקודמת למחוק לגמרי ענין של שליחת הרשיון עקב חוסר הגינות מקצועית? בפעיף 21 ד' (1), מה ההבדל בין "כוסר בהיגה לקוד" לבין "אינו מסוגל לנהוג"?

**היו"ר מ. אונג:** בפעם הקודמת לא סכמנו שזה יצא, אמרנו שצריך לקטר זאת: א) עם עיון ופסע; ב) עומדת גם השאלה של אי-הגינות, שלא סומך מה יהיה עליה.

**ג. ויינברג:** אני צריך שהחלטה בישיבה הקודמת היתה: לתת גיבס למסאלות שהוסמעו כאן על-ידי חברי הועדה. בין היתר אמר אז חבר הכנסת שפירא שאיננו יודע מהי הגינות בדרך כלל, ואם רוצים לכלול זאת, צריך לפרט את המקרים. אם יש דברים שלא הזכרנו עליהם לתקנות, צריך להכניס אותם.

**ה' מינצ:** יהיה זה מוזר מאד אם מוציא תקנות שהאמורה בהן נהג מכובדת, אמור לו לקלל, לזרוק וכו', וכן הוא צריך להתנהג החנהגות מופתית.

**ד. קלינגוב:** אבי מוכן להסמך בדי-דריס האלה, אם שר התפורה אמנם יתקין את התקנות המקיפות האלה.

**ג. אונג:** בפעם הקודמת דברנו, למשל, על הכנה על תזיר, והיה לנו זכרון אם ההכנה צריכה להיות על-ידי הכרעה של בית-דין או באופן אדמיניסטרטיבי? אבל שהיא בכלל צריכה להיעלם - על כך לא דברנו.

**ח. כהן:** מטער כמובן מהחלטה תהלקתית להוציא את הסמכות בקטר להטלת סנקציות בשל עוונות כאלה על תקנות שיתקנו, על בתי המשפט ולא על הרשות הסמכותית. אין שני הדברים האלה דומים זה לזה. שום בית משפט לא יבטל דשיון של זהב שפול, כפי שבאמר כאן בצדק, משה לחמו ואחת מזכויותיו בעלות הערן ההדול בהחמד, מפני אינו סיבה שהיא בהתנהגותו - בין אם זה תזיר, בין אם זה חלוקה, בין אם זה הפעם הראשונה או החמישית. הנטייה הטבעית של בית המשפט היא לא לשלול דשיון בשל דברים כאלה. אני רק קובע את העובדה, שבתי המשפט גם מאד מאד מהססים לשלול דשיונות במקרים של עבירות חמורות. לכן אין הצדק דומה, לומר שאנחנו נותנים את הסמכות הזו לבית המשפט, הסמכות הזו קריכה. השאלה טעומת בפני הועדה היא בדורה מאד: אם אתם רוצים שמישהו אי-פעם ישתמש בסמכות הזו, הרי אתם צריכים לתת אותה לרשות המוסמכת.

**ד. שפירא:** אני שמו לאי-פורמאליה שמר לבן הדין המשפטי, שבית המשפט הוא יותר זהיר בשלילת דשיונות מטער האדמיניסטרציה. וזהו אחת הסיבות מדוע אנחנו נלחמים על כך, שהסמכות הזו תהיה בידי בית המשפט. אנחנו צדדיים להרגיל את עצמנו, שבגללה הדוח שנוהג בית המשפט - שהדברים האלה אינם דברים קלים, והזכרונות האלה מובן זכויות קלות - לא נמסור זאת לאדמיניסטרציה. אין זה אסתמי, לא של בית המשפט ולא של צבור הנהגים שהממשלה מצאה לנכון ליבוא את החוק הזה בתיקונים, שלא פה וסלאי עם. אין לי ספק שהגיע הזמן שיכתבו חוק של העבודה בתיקים בטלמות, ואני חושב שאפשר לעבד סידרה של תקנות של איזקסה מקצועית של הנהגים. כשאנחנו מדברים על מכונות, הכדורה בעיקר על מכוניות אבירות, ואיננו יכול להתעלם מכל מה שכתוב בעובדות. בענין זה לא תמיד הבנת אסח, ולעתים הקהל

גם אינו צאוי לנהגים שיש לו. הנוסע, כשהוא מקלל ויורק - במקרה הטוב ביותר זה מגיע לבית המשפט. בו בזמן שלגבי הנהג, הוא האיט שאותו אפשר לתפוס מיד, כי הוא יושב במקום ואותו מענישים יותר. וביחס אליו נותנים לבית המשפט איטרות להטיל עליו עונש חמור מאד. הקהל והנהגים אצלנו, סוכרחים ללכת בדבדב, ואני חושב שהפעם החמירו מאד מאד לגבי הנהגים. אם תראו שהדברים אינם פועלים כראוי, הרי ישנה כנסת וישנה מסלה, ויש אפשרות להוסיף מעיפים מתאימים, אבל אנחנו איננו צריכים להגיע מסיטה של אי-אפשרות של שפיטה, לגל של עונשים אדמיניסטרטיביים. עונשים אדמיניסטרטיביים מתקבלים על דעתנו רק בדוחק רב ורק בעניגים של חירום, ואיננו רוצים גם בהוראה כללית על התנהגות מקצועית כטאין קודקס מקצועי. ביחס לצבור, אי-אפשר להטיל על אדם עונש מבלי שידע מראש מה הן חובותיו המטריאליות. לכן אני חושב שמטרה התחבורה בעזרת מטרה המשפטית, הביא לנו היום חומר מספיק בטביל החמרה. אם יראו את הדבר הזה עדיין כלא מספיק - אין דלת הכנסת נעולה.

**ב. שרי:** מההצעות מתקבל הרושם שאם לא לשלול לגמרי את האמצעים האדמיניסטרטיביים, צריך להטאיר פתח לעדעוד. גם אני, כסדברתי על הענין, הצעתי נוסחה. אינני חושב שאפשר להילחם במצב הפהוע בטח זה רק על-ידי בית המשפט. אני חושב שאפילו אם זו הוראת שעה לתקופה עד שתהיה אצלנו "תדנות דרכים" - גם של נהג וגם של נוסע - נחוצים אמצעים אדמיניסטרטיביים, והדבר היחיד המוצדק הוא, מתן אפשרות עדעוד בפני אינסטנציה משפטית. ברצוני להעיר שלא נאטר בפקודה מאומה לגבי סידותים כמו מגן-דוד-אדום או מכבי-אט.

**מר גיא:** אשר למהירויות נסיעה של כלי רכב כמו אמבולנסים ומכבי-אט, נכון שלפי החוק הקיים אין כל יוצא מן הכלל בענין מהירות מקסימאלית מותרת; יחד עם זאת אין המטרה נוקטת בפעולה משפטית נגד מכוניות כאלה, אלא אם מתברר שנסעו שלא בתפקיד.

נכון שלא תמיד אנחנו רואים בצורה נכונה את ענין הולכי הרגל, שהם בודאי ובודאי לא פחות אסמים בתאונות הדרכים מאטר הנהגים, ולגביהם אין החוק נותן אפשרות של שלילת זכויות מסויימדת עקב זאת. אנחנו חייבים לזכור את האפשרויות הפוטנציאליות של כל איט נוהג לגרימת תאונה וגרימת אסון הרבה יותר גדול מאטר של צבור הולכי-הרגל. על כן אנחנו חייבים לגבי הנהגים להנהיג חוקים שהם ללא כל ספק אכזריים יותר מאטר לגבי הצבור.

**שר המשפטים פ. רוזן:** אני חושב שבכל זאת החלטנו בישיבה הקודמת לנסח את הדברים לפי הצעות חבר הכנסת ספירא, ולא ההצעות האחרות. על כל פנים כולנו נתרסמו כי בדרך כלל נתקבלה דעתו. אמרתי בישיבה הקודמת שהנסיון שלנו הוא כזה: במליאת הכנסת צועק לסמים הדם השפוף בדרכים, וכסמעבירים את הענין לעדה מהסמים להחמיר; ואריך לגטר על פני הניגודים האלה: מצד אחד טובת הכלל, שאולי היתה מחייבת לבטל את כל הרטיונות, ומצד שני הגנה על זכות האזרח, שהוא ופרנסתו ניטלת ממנו. אבל אני חושב שכל בית-משפט לא יוכל להתעלם, שכאן נעשה נסיון להחמיר. טרבים בכל מיני מקרים שבהם אפשר לשלול מהנהג את הרטיון, וברור שלפי כוונת המחוקק גם רצוי לעשות זאת במקרים רבים. אני אינני כל כך פסימי כמו היועץ המשפטי, שבית המשפט יתעלם מכוונת המחוקק. בכל זאת הייתי הולך בדרך זה ומקבל את ההצעות כפי שהוצעו כאן.

**ה' מינץ:** אנחנו מקבלים אטום פסקי-דין של בתי המשפט הקטורים ברטיונות, אבל הנסיון שלנו בענין זה הוא רע מאד. ישנם מקרים רבים שבהם המשפט מתעלמים מהאפשרות של שימוש בסנקציה של שלילת הרטיות לגבי עבירות חמורות.

ה צ ב ע ו ת

- א. בעד סעיף 21ב' לפי הנוסח שהוצע עם התיקונים שהוצעו - רוב.
- ב. בעד הוספת ענין הגינות מקצועית לסעיף 21ד' - רוב.  
זכות הסתייגות לחברי הכנסת ספירא ואיכילוב
- ג. בעד הצעת חבר הכנסת ספירא, להוסיף בסעיף 21ד' (6) אפשרות עדעוד על גקודה משפטית - 1 קול  
נגד - רוב  
הצעה נדחתה. זכות הסתייגות לחבר הכנסת ספירא