

2265

פרוטוקול מס' 16/ג

מישיבת ועדת החוקה, חוק ומשפט,
ירושלים, יום ב', כב' בכסלו תשי"ח - 16.12.1957, שעה 10.45.

רשמה ס.י.

ב כ ח ו :

- ג. ביר - היו"ר
- א. אלטמן
- ב. אזניה
- ד. בר-רב-האי
- ה. ברגר
- ס. הלל
- ז. ורהפטיג
- ב. לוקר
- י. שופמן

מזכירים:

- סר המספטים פ. רוזן
- ח. כהן - היועץ המשפטי לממשלה
- סר רוזנטל - משרד המספטים
- ד"ר ירין - משרד המספטים
- סר שלגי - משרד המספטים
- סר סיניץ - משרד התחבורה
- סר מ. בר - המטונה על התעבורה
- אל"ם זוהר - פרקליט צבאי ראשי
- אל"ם אייל - ראש אכא/שרם
- רס"נ בן-שר - קצין רישוי של הצבא
- סא"ל נור - מסטרה צבאית
- סר גאי - ראש מחלקת התנועה במסדרת ישראל
- סר גרינברג - משרד הבטחון

סדר-היום:

חוק לתיקון פקודת התעבורה

- - - -

היו"ר נ. ניר:

אני מתכנן לפתוח את ישיבת הוועדה.

החלטנו בשבוע שעבר להזמין את באי-כוח הצבא על-מנת שיביעו דעתם לסעיף 6 בחוק, בנוגע לרשיונות לחיילים ושוטרים. הוועדה קיבלה תיקון שלחייל או שוטר צריך גם כן להיות רשיון נהיגה מטעם הצבא. בענין זה רצינו לשמוע את דעת באי-כוח הצבא.

בהזדמנות זו אנו רוצים לשוחח עם באי-כוח הצבא בנוגע לאפשרות להתאים את חוק עבירות תנועה (דיני חיילים) שצריך לבוא לכנסת, לחוק זה.

י. שופטן :

היתה עוד שאלה באיזו צורה מקבלים בכלל רשיונות נהיגה בצבא.

אל"ט זוהר :

הייתי מציע שייכתב ש"נהג צבאי מחזיק ברשיון בהתאם לפקודות הצבא".

ח. כהן :

השאלה העומדת בפנינו היא זו: האם רשיון הנהיגה הניתן היום על-ידי הצבא מטפיק לצרכי המדינה, הכנסת, או אם איננו מטפיק. הוועדה רצתה לטווע אתכם כדי להיווכח שאטנם רשיון הנהיגה הניתן על-ידי שלטונות הצבא מטפיק כדי לצאת ידי חובת חוק זה.

י. שופטן :

הבעיה שבה נתקלנו היא בזה שכתוב: "חיייל שהורשה בכתב לנהוג רכב כזה מטעם הצבא". מה זאת אומרת, הורשה בכתב? האם זה פתק של המפקד שלו שאומר לו: סע עם הטכונות הזו, אולי נותן לך רשיון, או האם זה מטעם רשיון נהיגה? הוועדה לא היתה מרוצה מהניסוח הזה.

השאלה השניה היא באיזו צורה מוציאים את רשיונות הנהיגה בצבא, אם מוציאים.

רס"ג בן-שר :

משרד הרישוי של צה"ל הוא אחד ממשרדי הרישוי של משרד התחבורה ועומד תחת פיקוחו הטלא של משרד הרישוי האזרחי. כל הסוקים וההוראות המוצאים על-ידי משרד התחבורה מחייבים גם אותנו. אנחנו מוציאים את אותו רשיון הנהיגה שמוציא כל משרד רישוי אחר במדינה, בהבדל אחד: שאין אנו נותנים את הבול, אין אנו משלטים את האגרה שנותנת סמכות לנהוג כל רכב אזרחי במדינה.

כדי שחיייל יוכל לקבל רשיון נהיגה, עליו לעבור מבחן עיוני מקביל לאותם המבחנים ובאותם התנאים כמו במשרד רישוי אזרחי. המבחן הטעשי נעשה על-ידי בוחנים שהוסטנו על-ידי משרד הרישוי של משרד התחבורה. זאת אומרת שאין לטעשה כל הבדל בין רשיון שלנו ובין רשיון שמוציא על-ידי משרד רישוי אחר.

המפקחים של משרד הרישוי מפקחים על המשרד שלנו באופן ישיר, מבקרים ורואים את רמת המבחנים.

מבחינה רפואית, הרי בדרשות מחייל שעומד לקבל רשיון נהיגה אותן התכונות הנדרשות במשרד רישוי אזרחי; חלות עלינו ההוראות והתקנות של משרד רישוי אזרחי, ואנחנו פועלים בהתאם להן.

י. שופטן : מה זה, הורשה בכתב?

רס"ג בן-שר : פקודות מטכ"ל אינן מרשות לאף אחד להוציא רשיונות נהיגה פרט למשרד הרישוי.

י. שופטן : אז אפשר לכתוב, רשיון נהיגה צבאי.

אל"ט זוהר :

יש פקודת צבא, פקודה מס' 630202, רשיון נהיגה (חייילים) (נוהל), הקובעת את הנוהג והנוהל של הוצאת רשיונות נהיגה לחייילים, שכפי שכבר באמר פה, דומים בכל לצורת הוצאת רשיונות נהיגה אזרחיים. על כל פנים כרגע זהו הטעם. זאת אומרת בדרך כלל הטעם האופטימלי שאליו שואף הצבא הוא שחיייל ינהג לפי אותם הכללים ולפי אותן הבחינות ויהיה בעל אותו כושר גופני כמו כל אזרח אחר, וזאת בין שהוא נוהג בדרך ציבורית שעליה חלות פקודות התעבורה, ובין שהוא נוהג במטחים של מחנות צבאיים שאינן דרכים ציבוריות, אולם לפי פקודות הצבא חייבים באותו רשיון עצמו. זהו הטעם הקיים כרגע.

כמובן אי אפשר לבוא ולהגיד שתמיד, בכל המסיבות, יוכל הצבא לעמוד בכך. לכן כפי שנקבע בפקודות הצבא הכוונה היא לתת לצבא את האפשרות - באם יהיה מצב יוצא מדרך הרגיל - לשנות את הפקודות.

ב. אזניה :

יש הטוענים שקיים הכרל בין התיאוריה הזו של החוק ושל פקודת הצבא לכין הפרקטיקה. וההבדל הוא לקולא לגבי קבלת רשיון נהיגה בצבא, מחוץ לזמן טלחה וקרבות. אני שומע טענה זו באופן פרטננטי. לולא היו אסונות כה טרובים ולולא הבעיה היתה כה חסורה, לא הייתי שואל את השאלה הזו, אולם בחוג זה אני טופרח לסאול אותה כי אני שומע בכל פעם לא טאזרחים, גם כחיילים, הם אינם חדלים טלהגיד שיותר קל לקבל רשיון נהיגה בצבא.

רט"נ בן-שר :

לא יכול להגיע לבחינה חייל שלא עבר קורס צבאי לנהיגה. אין כל אפשרות לקבל רשיון נהיגה בצבא בלי שהחייל יעטור בטבחן. הטבחן איננו יותר קשה מהטבחן האזרחי, אם כי בשטחים טטוייסים הוא כן יותר קשה. הדרישות שטעטיד הצבא לחייל לקבלת רשיון נהיגה אינן נופלות טאלו שטשרד התחבורה טעטיד לפני כל איש שבא לטבחן.

אל"ט זוהר :

לטעסה השאלה היא אם זה כל כך טוב, לטה זה בכל זאת כל כך רע. על כך אני רוצה לענות טנקודת השקפתי אני, בתור אדם הטטונה על בתי-הדין הצבאיים לעבירות תנועה. חשבתי על הבעיה הזאת, אין רשיון נהיגה טונע טאדם לנטוע טהר. נעטה את הבחינה הטובה ביותר לנהג, ונדרוש את הדרישות הטרחיקות לכת ביותר, זה טביא לכך שהטבחן העצמי של הנהג הולך וגדל. כיצד יכולים אנו לבחון בחור צעיר בגיל 18 שהוא לא ילחץ על הבנוזין ויטע 100 ק"מ לשעה? באיזו צורה יכולה הבחינה לטנוע זאת? כטובן שצריך ללטד את הנהג הצבאי לנהוג בצורה הטושלטת ביותר, אבל בין זה ובין טניעת תאונות הקשר הוא רופף ביותר. כי על-ידי כך סנלטד אותו לנהוג ולדעת את החוקים, עדיין איננו יכולים להגיע לטסקנה שטטנע טטנו לנטוע בטהירות טופרות, לקחת טספר נוסעים גדול ולא לטנוור. אלה שני דברים שאין ביניהם קשר. הייתי אוטר שבודך כלל, אנשים העושים את התאונות, הם אלה סיודעים לנהוג טוב טדי ולא פחות טדי טוב.

יש עובדה ביולוגית, שבחור בן 18 שטוטרים לידו את ההגה, אין לו אותו שיקול דעת טבוגר שיט לאדט בן 35, אין לו אותו הפחד טפני טכנה כפי שזה קיים אצל נהג טבוגר וטפוכח יותר. אולם על בעיה זו אנו טנסים להתגבר בכל סיני אמצעים, שיטביר אותם אחר כך אל"ט אייל.

הצבא בודאי איננו טבע-רצון טריבולי התאונות, אם כי הן באופן יחסי טועטות יותר טאשר בשטח האזרחי, על אף כל האגדה הטהלכת בצייבור. אולם הצבא טבע-רצון טצורת הרישוי. כרגע צורת הרישוי היא אופטיטלית, והלוואי ונוכל תמיד לקיים אותה כפי שהיא קיימת עכשיו.

י. שופטן :

יש כל סיני רשיונות נהיגה: יש רשיון לנהיגה בטכונית טשא, טנדר, טכונית נוסעים קטנה, ויש גם ענין של הטעת אנשים. האם בצבא מי שעובר בחינה, נותנים לו טיד טכונית טשא כבדה לנהוג, או שעובר זמן טטויים עד שהוא טקבל יותר נסיון בטכוניות קטנות? לנהג אוטובוס אזרחי צריכות להיות כטה שנות נסיון בנהיגה ברכב אחר, ואחרי בחינות נותנים לו רשיון לנהוג אוטובוס. האם יש טשהו דומה לזה בצבא? עד כמה שטמתי לב התאונות הן על פי רוב עם טכוניות יותר גדולות, לא עם הקטנות.

רט"נ בן-שר :

אותם החוקים שקייטים לגבי אזרחים קייטים גם לגבי טסכות הרישוי של צה"ל, אנחנו סלטרים את החיילים לנהוג בטכונית טשא, אנחנו עושים אותו הטבחן שטשרד הרישוי האזרחי עושה לגבי טכוניות טשא. טחייבת אותנו התקנה האוטרת נהג צדיך לנהוג חצי שנה עד שהוא עובר טטכונית של 3 טון לטכונית של 8 טון.

ד. בר-רב-האי :

יש בצייבור רושם כאילו אחוז התאונות בצבא הוא יותר גדול טאחוז התאונות בתנועה האזרחית. האם ניסיתם פעם לברר את הנקודה הזאת? האם זה נכון? ואם זה נכון - האם אפשר לייחס זאת לעובדה שהגיל הטטוצע של טחזיקי רשיונות נהיגה בצבא הוא יותר נטוך טהגיל הטטוצע של הנהגים האזרחיים, זאת אוטרת שיט פחות שיקול-דעת ויותר פזיזות?

אל"ט אייל :

השאלות שנשאלו פה מצביעות כולן על הכעיה
מה עושה הצבא על-טנת לסבוע את מספר התאונות
או להפחיתן. אענה על השאלה הזו, טאחר ולקחתי חלק במלחמה בתאונות דרכים
בתוקף תפקידי בטטכ"ל.

ריבוי התאונות בטדינה הדמיג את הטטכ"ל,
ובאגוטט שנה זו סינה הרטטכ"ל ועדה של ראשי הטטות של הפיקודים, קצינים
בדרגות אלופי-טטנה, וביקש לחקור את הסיבות ולהציע לו אמצעים על-טנת
להפחית את מספר התאונות במסגרת הצבא. הוועדה הזו חקרה את הנושא,
הזמינה טוטחים, התייעצה עם אנשי טטטרת ישראל, טהנדסי דרכים, גבתה עדויות
בכל יחידות הצבא, והגישה המלצותיה לרטטכ"ל.

הסיבות העיקריות לתאונות הדרכים הן :

נהגים בלתי טנוטים, נהיגה בלתי זהירה, ולאחרונה - סדר היטיבה ברכב
הטשא, הרכב התובלתי של הצבא, כאשר החיילים יושבים עם הגב לצד הכביש,
ואז לעתים קרובות כאשר יש תאונות של חיכוך או שפשוף - קורים אטונות
פטליים.

אלו היו לטעשה הסיבות העיקריות, ולכן
הטליצה הוועדה על כמה אמצעים כדי לטבוע את התאונות, והלטאותיה נתקבלו.

טה הן ההטלצות? א) לטבוע טחיילים שאין
להם נסיון בנהיגה, להוביל חיילים. אנו עושים זאת על-ידי כך שגייטנו
כ-200 איש בתנאי קבע, אנשים שכבר יש להם נסיון בנהיגה, כבר טייטו את
שירותם בצבא או שהיו אזרחים וטקצועם האזרחי הוא נהגות, ושיש עליהם
חנות דעת טובה, כלוטר שאין בגליון שלהם עבירות תנועה. את 200 החיילים
האלה אנחנו טפזרים ביחידות הצבא שעקב אופיין הטיוחד צריכות להטיע
חיילים, בעיקר בפלוגות תובלה וביחידות שדה טרוחקות, בהן חיילים יוצאים
לחופשות בנטיעות ארוכות.

נוסף לכך הגדלנו את שיא חיילי החובה בטטפר
דוטה, וזאת על-טנת לאפשר לחייל, כאטר גטר את תקופת האיטונים שלו ויש
לו רטיון, להיות נהג עוזר ולנהוג בפיקוחו של נהג יותר טנוטה. ורק לאחר
שנהג בטטן טטה חודשים לפחות בהובלה - יורטה לו להוביל חיילים. תוטפת
כזו של חיילים היא טעטטה תקציבית גדולה, אבל לקחנו זאת טטעיפיים תקציביים
אחרים על-טנת להטלטל על הבעיה של הובלת גייטות בצורה רצינית.

במסקנותינו הגענו לכך שבכבישים פתוחים
ההתנגשות היא יותר חטורה. הטדובר הוא על הכבישים דרוטה טבאר-טבע,
בין עטלוג' לעוג'ה וניצנה. הכבישים שט הם בדרך כלל צרים, וכאטר נפגשות
שתי טכוניות, כל נהג רוצה שהשני ירד טהכביש, שניהם טתעקטים וטתנגשים.

הוטפנו לטטטרה הצבאית 15 דוכבים עם 15
אופנועים, על-טנת לפקח על התנועה בכבישים, על התנועה הצבאית, בטקוטות
טטטטרת ישראל אינה עובדת. נוסף לכך באנו להטכט עם טחלקת התנועה
של טטטרת ישראל, שעד כה לא התערבו בטאלות של הצבא, וכעת השוטרים הצבאיים
עובדים בפיקוחם. יש חלוקת עבודה בין טטטרת ישראל והטטטרה הצבאית.
היום הטטטרה היא פעילה, ואט חייל עובר על חוקי התנועה, שוטר אזרחי יכול
לעצור אותו ולרטום לו תלונה.

נוסף לכך הקדשנו אמצעים לפעולת הטברה בקרב
אנהגי הצבא. זה נעשה על-ידי העתון "בטחנה", בשידורי "גלי-צה"ל",
ובטטגרת יחידות הצבא. אנחנו טקייטים התחרות על "נהג הזהיר", שטחיבת
בדיקה ובחינה בלתי פוטקת של הנהג, הן לגבי עצם הנהיגה והן לגבי החזקת
הרכב, שטירה, סיכה, טיפול וכו'.

נוסף לכל אלה לא התעלטנו טכך שגט לעוגש
יש השפעה לא טועטה. לכן ביקטנו טהכנטת לתקן את טעיף 1 בחוק שלנו,
ולתת טטכות לדון חייל לא ל-35 יום כפי שהיה עד עתה, אלא עד 70 יום
טאטר, ולהגדיל את הקנט הטטפי ט-10 לירות עד 50. טאיך הוצאנו טידרה
שלטה של פקודות טטכ"ל, וכבר היום אנחנו רואים את השפעתן. קבענו טטפר
פקודות הטאפטרות באופן טינהלי לבטל רטיון של חייל. אט חייל עובר על
הטהירות, נוהג בטחירות טופרות, נהיגה רטלנית וכו', אט בטטן תקופה
טטוייטת יש לו שתי תלונות, בפעם השלישית שיורטע בדין נטלל טטנו הרטיון
על-ידי עצם העובדה שהורטע בדין. ברגע שהוטפט טוצא אותו חייב - נטלל
רטיונו.

נוסף לכך, חייל שעבירותיו חוזרות, אינו יכול לקבל את הרשיון האזרחי כאשר הוא נשחרר מהצבא. עד כה, חייל שגמר את שירותו בצבא, היה בא למשרד הרישוי האזרחי, טלם שש לירות, ולמחרת יכול היה כבר לנהוג רכב אזרחי. היום, אם הוא עבר יותר משלוש עבירות בהיותו בצבא, איננו מקבל את הרשיון האזרחי. דבר זה חולל נפלאות בקרב הנהגים הצבאיים. חיילים רוצים כנראה את רשיון הנהיגה, ואם הם יודעים שלא יקבלו אותו אם לא ישטרו על חוקי התנועה, זה משמש גורם טרתיע.

תיקנו מספר תקנות, נתנו סטכות לקציני המשטרה הצבאית הפיקודיים לעכב את הרשיון, כן הוצאנו סידרה שלטה של תקנות במטרה להבטיח שאכן מי שנוהג רכב שטוביל חיילים הוא טנוסה, והטלנו אחריות על כל טפקד יחידה לוודא שהנהג הטנוסה ביותר הוא שטוביל את החיילים. לצורך זה הצבנו לתפקידים אלה חיילים שיש להם נסיון בנהיגה.

כן קייטנו כנסים במסגרת היחידות, והבאנו בפני החיילים נתונים על מספר הפצועים, האבידות, הנזקים הכספיים, ביטול ימי עבודה. קייטנו כנסים נפרדים עם כל טפקדי היחידות, וכן כנסים עם החיילים.

יש בפני דיאגרמה המראה את התוצאות, טינואר 1957 עד נובמבר 1957. יש בה נתונים גם על תאונות של רכב צבאי עם רכב צבאי, וכן נתונים על תאונות בין רכב צבאי ואזרחי. אני רוצה לוטר שסום סדנא צבאית אינה רשאית לתקן טכונית שניזוקה אם אין על כך דו"ח תאונה. 50% מהתאונות אינן תאונות, אלא שנגרם נזק לרכוש צבאי, צריך לערוך על כך טשפט, ורק לאחר טכן סותר לתקן את הרכב. בחודש ינואר היו לנו כ-220 תאונות. יש תנודות די חזקות עד חודש אוגוסט, ובאוגוסט טונתה הוועדה והתחילה הפעולה לטלחה כתאונות הדרכים. מחודש אוגוסט ועד נובמבר חלה ירידה במספר התאונות, וטאז יש יציבות. אינני רוצה לוטר שבחודשים דצמבר וינואר לא תהיה עליה, עקב החורף וטזג האוויר. אבל אנחנו שילטנו את כל כבישי הארץ בשטטים של המשטרה הצבאית, הצבנו פלקטים בהצטלבויות ודרכים טטוכנות.

ברצוני לציין שבשנת 1956 היו לנו לטעלה ט-40 קרבנות כתוצאה מתאונות דרכים; את שנת 1957 אנחנו גוטרים עם כ-20. כלוטר טחצית הטספר. לדעתנו האמצעי הטוב ביותר הוא כוח האדם הטקצועי, הנהגים, והגברת הפיקוח. בשלושת החודשים האחרונים יש יציבות טטוייטת, נעשה הכל על-טנת לשטור עליה. אנחנו רוצים להקטין בצורה רצינית את מספר התאונות, ויש כבר סיטנים ראטונים להצלחה.

בענין זה אנחנו טקייטים שיתוף פעולה טלא עם משטרת ישראל. איננו יוצאים להסביר לציבור שחלקו של הצבא בתאונות הדרכים הוא קטן מחלקם של האזרחים. אולם פה אני רוצה לוטר שטספר תאונות הדרכים הנגרמות על-ידי רכב צבאי אינו יותר גדול מטספר התאונות הנגרם על-ידי אזרחים. האמת היא שלעתים יש לנו תאונות קריטיות, וזאת בגלל הטרחב הפתוח, הדרך, הגיל. לפי מחקרים שנעשו באטריקה על נושא זה, טסטבר שלנהג צעיר בן 18 יש יותר טטפרטבט טאשר לנהג בן 35.

הפעולות שהתחלנו בהן אינן פעולות חד-פעטיות. למשל התחרויות השנתיות על התואר, הנהג הזהיר, אלו הן התחרויות שנתיות שנערכות כל הזמן. הכנסים של הנהגים הם כנסים תקופתיים. כל הפעולות הללו יביאו לידי כך שנפחית את מספר התאונות, בכל אופן בטנע טה שהיה בשנים הקודמות.

א. אלטמן: יש הנדל בין הגישה של החיילים ובין זו של האזרחים. בזמן שאזרח חושש טזה שילקח טטנו הרשיון והוא לא יוכל לעבוד וכל הכרוך בזה, הרי אצל החייל הטיקול הזה איננו קיים, ולכן הוא טרשה לעצמו יותר מאזרח. ובכן טה שטטענו עכטיו טעורד.

אל"ט אייל: ידוע שבדרך כלל אין שולחים נהג אזורי לבית-הכלא בגלל נסיעה בטהירות מופרזת. לגבי חייל, אם הוא נוסע 10 ק"מ יותר מהר מהסותר ומלכודת מופסת אותו או שוטר עוצר אותו, יש סיד מספס, ושולחים אותו לכלא בצריפין ל-30-35 ימי מאסר.

אל"ט זוהר: יש הוראה שהקצין בעל הדרגה הגבוהה ביותר היושב ברכב אחראי בעד הטהירות. ב-11 החודשים של 1957 נידונו 415 קצינים. זוהי העבירה היחידה שבה אפשר לבוא בטענה אל קצין. לעתים קורה שנהג לוקח סטל ב"טרטפ". אם הוא נוסע בטהירות מופרזת, גם את הסטל מביאים לדין. בא הסטל ואומר: אני כאן רק אורח, אוסרים לו: אין דבר כזה, ברכב צבאי אינך אורח.

אל"ט אייל: נשאלה שאלה האם הנהגים הטובים עושים תאונות. בדקנו זאת ונוכחנו שבאופן יחסי כמעט ואין תאונות סנגרנות על-ידי קצינים גבוהים, אם כי נכון שהם נוסעים יותר מהר, אבל יש להם ותק בנהיגה.

ב. אזניה: ההערה האחרונה הביאה אותי לשאול את שאלתי. יש השפעה חינוכית שלילית בנהיגה בטהירות מופרזת של קצינים גבוהים. בענין זה איננו יכול להגיד יותר, אולם אני מבקש שתקחו את הדברים במסקל רב מאד. אני שומע על סגל פיקודי שהתכנס ודן וחקר. אני שואל: האם חקר את עצמו גם כן? זו בעיה חמורה מאד. אילולא היו רואים בנהיגה מהירה מעשה של גבורה, מספר התאונות היה יורד יותר מהר מאשר על-ידי אטצעים אחרים. בענין זה איננו יכולים לעשות שום דבר, אתם יכולים לעשות.

אל"ט אייל: בחנו את הנקודה הזו. יש גם סעיף אחד הנקרא "אחריות המפקד", והוא אוסר שהעונדה שעבירות תנועה קורות בדרך כלל לא בנוכחות מפקד היחידה, אינה גורעת מאוטה מסמטת המפקד... כשם שהמפקד נושא באחריות לטעויו של כל אחד ואחד מסקרדיו, כן חייב הוא לראות עצמו אחראי לאופן נהיגתם ברכב צבאי. אם המפקד היסיר מגלה יחס של זלזול ועוקף בעצמו נהגים אחרים, הרי שהאמצעים טאכורים מערכם. לכן מפקד שעובר יותר משלוש עבירות - גסלל רשיונו. על גבי הרשיון רושם השופט את החיוב בדין, זאת אוסרת שהרשיון הוא גם גליון ההתנהגות.

ד. בר-רב-האי: בהמשך לשאלתו של חבר הכנסת אזניה, האם לא היה יותר מתקבל על הדעת שיאסרו בכלל על קצינים מעל לדרגה מסויימת לנהוג?

אל"ט אייל: לכל קצין גבוה יש נהג, אולם הם לפעמים משחררים את הנהגים, ביחוד טסום שקצינים גבוהים טורשים לנסוע שלא בתפקיד.

ער סינץ: בקשר לתיאום בין הרשויות האזוריות והצבאיות, הוועדה כבר שמעה, אני יכול רק להחטיף שהתקיימו דיונים על הצעת החוק שטשרד הבטחון הציע למטסלה, להארכת תוקף של תקנות שעת חירום (עבירות תנועה) (דין חיילים), כדי להבטיח שנהג צבאי שיש לו הרשעות והוא נפסל - שדבר ההרשעות או הפסילה יובא לידיעת משרד הרישוי האזוריים ולידיעת המטסרה, כדי להביא בטבין את ההרשעות או הפסילות, אם לצורך הוצאת הרשיון האזורי ואם לסמ הנאה בפני בית-המשפט האזורי כהרשעות קודמות.

הדבר השני הוא ענין התיאום בעונשים. כאן המצב הוא כזה שלטעשה אין עונשים קבועים בדינים האזוריים, כלומר בפקודת התעבורה, או בפקודת החוק הפלילי. עד כמה שאני טבין לגבי השיפוט בבת-הדין הצבאיים, עונשים אלה אינם חלים, אלא יש תקנות שעת חירום (עבירות תנועה) (דין חיילים), תקנה 6 קובעת את העונשים לגבי עבירות תנועה שנעשות על-ידי חיילים, והעונשים האלה הם שונים מהעונשים האזוריים. הם אינם שונים בטהותם, אלא סידות העונש הן שונות. אין קנסות, לעומת זאת יש הורדה בדרגה או שלילת דרגה. אין תקופות קבועות לגבי שלילת רשיון נהיגה ואין טיניטום, אלא הדבר מסור לשיקול דעתו של בית-הדין או של הרשות המינהלית שם. כך שבענין זה הצבא פועל לפי הסידורים המספטיים ולפי ההוראות המיוחדות לו.

היו"ר ג. גיר:

בכנסת הראשונה התקיים וליכוח בענין זה עם שר הבטחון, בקשר להסלת קנסות על קצינים. אינני יודע מהו הטעם היום. אז הביטוח היה שקצין איננו יכול לקבל מאסר, כי אז צריך להוריד אותו בדרגה. מה הטעם עכשיו?

אל"ם זוהר:

הבעיה כאן היא כללית ולא ספציפית לגבי עבירות תנועה. קודם כל האפשרויות של הסלת קנסות על חיילים שמשכורתם הוא קטנה ביותר הן שונות מהאפשרויות שקיימות לגבי אזרחים. בקודה שניה לגבי שלילת רסיון נהיגה - צריך לזכור שלגבי נהג אזרחי שלילת הרסיון הוא עונש חמור; לגבי נהג צבאי זה לפעמים פרט. עליכם לזכור שבדרך כלל סולחים חייל להיות נהג סי שאין לו כושר קרבי שלא עבודת הנהגות בצבא אינה מהעבודות הקלות. הנהג הוא תמיד הראשון שקם בבוקר, כי הוא צריך לאסוף את האנשים; הוא האחרון שגומר את תפקידו בלילה. זהו גם אדם שלעמים קרובות אין לו כל הכשרה אחרת בצבא. ובכן אם ישללו ממנו את רסיון הנהיגה, ואין לו סוג בריאות קרבי - הרי שאי אפשר יהיה לסלוח אותו ליחידה קרבית, ואז הוא יצטרך למכור תה בסק"ם, וזהו לפעמים בדיוק מה שהוא היה רוצה. יש סוג של חיילים שיראו בזה שינוי לטובה.

לגבי קצין, שלילת רסיון הנהיגה הוא עונש חמור תמיד, כי זה שולל ממנו חופש מסויים בטימוס בטכונית, הוא תמיד יהיה נזקק לטכונית של זולתו.

את כל הנקודות האלה צריך הוועד לזקול. ולכן גם אין כאן אותן תקופות מינימום ומכסימום כפי שהיא קבועות בתקנות.

יש עוד בעיה, סך הכל הנהגים העומדים לפעמים לרשות המפקדים למילוי טיטותיהם הוא טובל. אם ישללו מהם רסיונות נהיגה, לפתע פתאום תיאר היחידה ללא נהגים.

לגבי עונש מאסר שעליו דיבר יושב-ראש הוועדה, כרגע עונשי המאסר אצלנו אינם מורדים באופן אוטומטי את הדרגה. תחת המאסר של חוקת הסיפוט אם קצין היה נשלח למאסר, באופן אוטומטי היה יורד לדרגת טוראי. בחוק הסיפוט הצבאי החליטו שהורדה בדרגה זה תמיד עונש נוסף ולפי סיפוט של בית-דין. מאחר שעבירת תנועה אינה עבירה שיש בה טעום קלון, אז אין הורדה בדרגה. אולם אם מישהו בדרגת סגל נתמנה לתפקיד של סגל רכב, והוא עצמו איננו מוכר על ההוראות - שוללים ממנו את הדרגה.

רק לפני זמן קצר היה מקרה שקצין יושב במאסר 35 יום על עבירת תנועה. יש לזכור שיש שני סוגי בתי-דין: יש בית-דין של דן יחיד שסמכותו מוגבלת ואנחנו מבקשים כרגע להעלותה; יש בית-דין של שלושה, שבה יושב שופט התנועה המקצועי ושני שופטי תנועה בלתי מקצועיים. נאמם יכול לבקש להעבירו לבית-דין של שלושה.

הסיפוט הצבאי על עבירות תנועה הוא בעיקר סיפוט מונע. רוב רובם של העבריינים הם כאלה שלא הגיעו לעבירות תנועה קטלניות. מי שעובר עבירה כזו מוכא בפני בית-דין מחוזי על פי סעיף 218. אם מתנהל תהליך טובה.

כפי שאמרת אין בעבירת תנועה טעום קלון, אין העבריינים מתביישים בה. אילו היתה דעת קהל כזו שעברייני תנועה צריך להסתכל עליו כעל גנב או זייפן - יכול להיות שיחס הנהגים היה שאתנה. אולם זה איננו, ואנחנו איננו מסוגלים לשנות את דעת הקהל.

היו"ר ג. גיר:

האם יש מאסר לקצינים בעד עבירות תנועה?

אל"ם זוהר:

כן.

ס. הלל:

ככל שאני שומע על ההחמרה שיש בעונשים שכוונתם לסנוע עבירות תנועה, יש לי טענה שהיא סופצית יותר כלפי המסדרה האזרחית. הטענה היא בזה שהפיקוח על סוגי עבירות הוא בדרך כלל לא כל כך לגבי עבירות חמורות, כמו לגבי סוגי עבירות שיותר קל לתפוס את העבריינים. אחת העבירות שקל לגלות היא עבירת מהירות. שמעתי פה סגם עבור עבירות מסוג זה שולחים למאסר של 30-35 יום. יש כבישים שבהם ההפרט בטהירות בין 70 או 75 ק"מ אינו מעלה וליבו טוריד.

המלכודות שמקימים - אם זו המסטרה הצבאית או האזרחית - מעמידים אותן בדרך כלל במקומות ששטח מהירות של 70 ק"מ אינה כל כך מסוכנת, אלא מקום ששטח נהג עלול לפתח מהירות של 70-75 קמ"ש בלי להרגיש אפילו. היא עושה זאת כמובן מטעמי נוחיות למסטרה.

הייתי רוצה לסמוע את חוות דעתכם על העניין הזה של המהירות, אם אתם חושבים את זה בכל המקרים כדבר שצריך להטיל עליו עונשים חמורים, או שדווקא בעניין זה יש מסוים הגזטה.

אל"ם זוהר:
אני חולק על דעתך. אני סבור שבסיפוט מונע, מהירות זוהי עבירה מסוכנת ביותר, כי כל תוצאה חמורה של כל תאונה זו פונקציה של מהירות, בין שאני אסמ ובין שאסט הנהג שבא מולי או הולך הרגל. אם אני נוסע לאט, התוצאות יצולות להיות פחות חמורות; אם אני נוסע מהר יותר - התוצאות הולכות ונעשות חמורות באיזו פונקציה שהיא. בסיפוט מונע המהירות היא הדבר החסר ביותר. יש להרגיל את הנהג שאסור לו ללחוץ על הבנזין בצורה תת-הכרתית. אורבה, הוא צריך תמיד להסתכל על הסעון ולשטור על כך שלא יעבור על המהירות שנקבעה לו.

לכן איננו יכולים להפריז בחסיבות המהירויות המופרזות. המלכודות זוהי אחת הצורות היעילות ביותר, אם כי זה גורם בלבול ראש גדול, כי אחרי שסולחים את הנהג לבית-הסוהר, צריכים להתקטר עם היחידה ולבקט סיבואו לקחת את הרכב. אין דבר שנהג טפחד מפניו יותר מאשר מלכודת.

אינני מוכן לקבל את דבריו של חבר הכנסת הלל. כל התעמולה שלנו היא בעיקר נגד מהירות.

מא"ל (מ"צ):
דווקא השיטה של הצבת מלכודות נעשית בצורה כזו שהיא יכולה להתפרט כך שהיא מוצבת במקומות נוחים וכבבישים סבהם ניתנת אפשרות לפתח מלכודות, ועל כן הן מוצבות במקומות כאלה, שאחריהם באים כבישים או הצטלבויות שידוע לנו שהם מועדים לפורענויות. לכן אם חבר הכנסת הלל רואה כביש ישר שהוצבה בו מלכודת, אם ישים לב יראה מיד אחרי זה שטח בנוי או שטח מועד לפי הנסיון שלנו לפורענות.

לכן אין לומר שזה נעשה כל כך לנוחיות המסטרה.

אל"ם אייל:
אם נהג נתפס על-ידי מלכודת במהירות של 72 קמ"ש, אין זה אומר שסולחים אותו מיד לבית-הסוהר. אם זה קילומטר אחד או שניים - לא מרטיעים. אולם אם זה נהג שבגליון ההתנהגות שלו יש הרבה עבירות תנועה, מתוך הנסיון אנחנו יודעים שהכלא הוא גורם מרתיע. בין העבירות החמורות אנחנו מונים את המהירות העולה על המותרת, נהיגה רסלנית, נהיגה ללא אורות, אי-ציות לתמרורים, אי-עמנום אורות, עבירות תנועה שבעקבותיהן יכולה להיות תאונה. בחורנו את העבירות החמורות ביותר שלגביהן אנחנו מכוונים את כל פעולתנו על-מנת לעקור אותן ולמנוע אותן עד כמה שאפשר, ואסור לנו ללכת לפטרות.

רס"נ בנו-טר:
ראינו מחקרים שנעשו בעניין זה, ונוכחנו לדעת שלא תמיד המהירות הגדולה היא הגורם לתאונה, אולם אילו הנהג היה נוסע לאט יותר - יכול היה למנוע אותה.

היו"ר נ. ניר:
ובכן בנוגע לסעיף זה הסכמנו שיהיה כתוב: "רסיון נהיגה צבאי".

אני מרטה לעצמי בשם הוועדה להודות לבאי-כוח הצבא. ההסברים שלהם היו טאלפים וגם מרגיעים. כדאי שהציבור ידע על תוצאות ועדת החקירה, כדי שלא תמסין להתהלך האנדה כאילו מספר התאונות הצטרפות על-ידי הצבא הוא גדול מזה שנגרם על-ידי האזרחים.

(באי-כוח הצבא עוזבים את הישיבה).

ח. כהן: לפני שאנחנו מטטיבים אני מבקש לחזור לסעיף 12. יש פה אי-בהירות בפרוטוקול, ובעקבות זה יש חילוקי דעות ביני ובין מר סינץ. מר סינץ אומר שהוועדה החליטה מצריכה להיות ברירה בידי הסופט בין מאסר מינימום ובין פסילה מינימום. והיה אם הסופט יסתמט בטמכותו, מילא חובתו והטיל מאסר מינימום לפי סעיף 18, כי אז אין עוד פסילה מינימום לפי סעיף 12.

אינני זוכר שנתקבלה החלטה כזו. אם כן - אני מבקש, עם כל הכבוד, לעשות לה רביזיה. אני חושב שאנחנו טוללים גם מן המאסר וגם מן הפסילה את ערכם המרתיע אם אנחנו מורידים אותם לדרגה של אלטרנטיבות. הפסילה למעשה אינה רק בגדר עונש, אלא גם בגדר אמצעי מונע, אמצעי בטחון. ואם הסופט חושב שאדם אינו ראוי לנהוג בכביש וצריך לטלול ממנו את הרסיון, כי אז הוא לא ראוי לנהוג בכביש, בין אם יטב במאסר ובין אם לא.

אם אנחנו רוצים לפתור את הבעיה מה יקרה אם האיש נכנס לבית-הסוהר, אז אני מציע להוסיף לסעיף 12, זאת אומרת לסעיף 21, סעיף קטן בזו הלשון: "בירון אדם למאסר לפי סעיף 18, תתחיל פסלתו לפי סעיף זה עם שחרורו ממאסרו".

או אם אינכם רוצים להכניס הוראה כזו לתוך החוק, יהיה המצב כפי שהוא היום, כלומר שאם האיש יקבל חודש מאסר ושטה חודשים פסילה, אז הוא פסול לנהוג בכבישים 6 חודשים לאחר שיצא מבית-הסוהר. אני חושב שהפתרון הראשון שאני מציע הוא יותר טוב ויותר הגיוני. הוא גם יותר טחמיר, אולם אנחנו סוף סוף רוצים להחמיר.

מה סדר המספטים הציע היה לסעיף 9 ולא לסעיף 12? במקום לחייב את הסופט לשלוח את האדם למאסר, בכל מקרה לפסול את הרסיון. הצעה זו לא נתקבלה. ההחלטה הזו עומדת בניגוד להחלטות לפי הצעת חבר הוועדה אזניה. הוא הציע - וזה נתקבל - שעונש מינימום של מאסר צריך להיטאר. זה עומד בסתירה להחלטה הסליסית.

אני מציע - ועל-ידי כך תבוא גם הצעת סר המספטים על תיקונה - להכניס הוראה מתאימה לסעיף 12.

ט. הלל: אינני מקבל כל כך את דעתו של היועץ המספטי ספסילה לתקופה מוגבלת הנה בבחינת שיטה של בטחון ולא שיטה של עונש.

ח. כהן: לא רק שיטה של עונש, גם שיטה של בטחון.

ט. הלל: אם אתה ואומר: אני פוטל את הרסיון לשלושה חודשים, הרי יותר מטיס בזה מסמעות של בטחון יש בזה מסמעות של עונש. אם זה לסם בטחון - מדוע לשלושה חודשים בלבד? קיבלתי את עמדת היועץ המספטי שאחת השיטות המרתיעות ביותר לגבי נהג זו שלילת הרסיון. אמרו בוועדה: גם שלילת רסיון וגם מאסר. זאת אומרת שיש מקרים שבהם שלילת הרסיון בלבד אינה מספיקה ורצוי להחמיר יותר.

אל לנו לשכוח שבסופו של דבר מדובר כאן בפרנסתם של אנשים. לא צריך לרדת לחייו של אדם.

היו"ר ג. ניר: אני מבין סעיף 3 כמו שנתקבל, אם נתקבל, אינו אומר שבאותם המקרים מצריכה להיות שלילת רסיון אובליגטורית אפשר להחליף את שלילת הרסיון בעונש מינימלי. פה כתוב שבאותם המקרים צריך להיות עונש מינימום, אפשר להחליף אותו בשלילת רסיון.

סנית, אני רוצה שהיועץ המספטי יסביר לי מדוע לא לתת לסופט את האפשרות הזאת. הסופט יכול להחליט שבמקום חודש עונש מינימלי, יותר טוב לשלול את הרסיון לחודש ימים.

ח. כהן: אני בעד זה, אולם הוועדה לא קיבלה את דעתי. הוועדה קיבלה את דעתו של חבר הכנסת אזניה מצריך להיות חודש מאסר.

חלילה לי לומר שחבר הכנסת אזניה אינו בעל הסכל הישר, הוא בעל הסכל הישר עד כדי כך שרוב חברי הועדה הסכימו איתו.

אני רוצה לומר לחבר הכנסת הלל שאני הולך לפי שיטתי. אם אני מחמיר כאן עוד יותר ואומר לסופט: אם אתה מטיל על איש עונש מאסר, כי אז הפסילה האוטומטית תיווסף לתקופה שהוא יושב בבית-הסוהר, השופט לא ישלח איש לבית הסוהר. כם בשבילו הרבה יותר חשובה פסילת הרשיון לשם ההרתעה, ופסילת הרשיון היא פה קבועה ועומדת. הוא יכול להאריך את תקופת הפסילה, או הוא יגיד לעצמו: אם האיש הזה באמת צריך לסבול הפסקת פרנסתו וכל מה שכרוך בזה לתקופה של שלשה חדשים, כוטב שאוסיף לו חודש אחד פסילה ואפסול את הרשיון לארבעה חדשים, אבל לא אשלח לבית סוהר. אלה הם דברים שנ תונים לשיקולו ולהחלטתו של השופט.

אם אתם רוצים עכשיו לעשות ריביזיה לנוגע לעונש מינימום לפי סעיף 9, זוהי שאלה לחוד. מה שאני מציע הוא רק לבטל בפרוטוקול את פיסקא 3 שאינה מטקפת את מה שלמעשה הוחלט בוועדה, ולהכניסה בסעיף 12, כלומר בסעיף 21 של הפקודה.

הנוסח שנתקבל הוא זה: "דינו מאסר שלש שנים אך לא פחות מחודש ימים, או מאסר כאסור וקנס 5000 לירות. אולם רטאי בית המטפס אם מצא שניטבות העבירה מחייבות זאת, שלא לפסוק מאסר מינימום כאסור מטעמים שיפרס בפסק הדין." היתה הצעה של סר המטפסים לכתוב במקום "מאסר" או לשלול את רשיונו". אבל ההצעה לא נתקבלה. נסאר כמו שהיה קודם: רק מאסר או קנס, וכל ענין הסלילה נכנס בסעיף 12.

עכשיו אני מציע סעיף קטן: "נידון אדם למאסר לפי סעיף 18, תתחיל פסילתו לפי סעיף זה עם שחרורו מטאסרו".

ז. ורהפטיג:
בנידון זה אני נוטה לדעתו של חבר הכנסת הלל. אם מאסר זה יותר חמור, אז מטפיק מאסר. אבל אם השופט רוצה לתת לו פסילה לתקופה יותר ארוכה - הוא יכול לעשות זאת.

סר מינימום:
עונש המאסר לפי סעיף זה יכול להיות גם מאסר על תנאי. יש אפשרות שניה של אי מאסר מטיבות סבית המטפס יציין בפסק דינו. אולם אם בית המטפס יטיל עונש מאסר כמינימום, אז ההצעה הזו כפי שהוצעה ע"י סר המטפסים אומרת שבמקרה זה לא תהיה חובת פסילה כעונש מינימום אלא זה דבר שיהיה נתון לשיקול דעתו של בית המטפס. זה לא מוכרח להיות זהה כי הפסילה היא לתקופה של שלשה חדשים, והמאסר לתקופה יותר קטנה.

עוד הערה אחת. כאשר הועדה שוקלת את הענין הזה מחדש, יש להביא בחשבון שהו סוג העבירות שלגביהן יחולו עונשים אלה, עונש המאסר ועונש הפסילה. לפי מה שסוכם בשתי היטיבות הקודמות, יש רשימה של מספר העבירות שכלולה כאן, היא כוללת בין השאר עבירות מהירות ועבירות עקיפה, בכל זאת טוב להתייחס לענין זה ביתר זהירות. איננו רוצים להציע בקלות, אבל כוטב לבטח לענין זה גישה אחרת.

ה. הלל:
הייתי רוצה לאמץ את הצעתו של סר המטפסים לגבי סעיף 9, שכאחת האלטרנטיבות במקום המאסר האובליגטורי תהיה אפשרות של שלילת רשיון לתקופה מוגבלת.

סר המטפסים:
אולם אני התלקתי מן ההצעה הזאת.

ז. ורהפטיג:
אני רוצה למנוע את האפשרות של מאסר על תנאי. אני חושב שמאסר מינימום, והפירוש שניתן לו שזה יכול להיות מאסר על תנאי, זו עטיית פלסטר טכל הענין. יש פה גם האפשרות שהשופט יכול לא לתת, אבל אז הוא צריך לנסק מדוע. אז לא נתנו מאסר מינימום החלטי, אולם אין לעשות את זה מאסר על תנאי. אם חושבים שמאסר זה בוטה גדולה, ובמקום זה עושים מאסר על תנאי ובלבד שלא יטב - אז תבטלו את הענין הזה של מאסר. אולם אם סבורים שזו עבירה כה חמורה וצריך להיות מאסר מינימום, הדי אין טעם לעשות שמאסר מינימום רק מטל. אני מציע שיהיה ברור שזה מאסר ולא מאסר על תנאי.

ט. הלל:
אני מצטרף לחבר הכנסת ורהפטיג מוצא צורך לערער על ענין מספר על תנאי. קיבלנו אותו כאחת מהאפשרויות המעשיות שקיימות בדרך כלל גם בסביל דברים יותר חסורים ודברים יותר קלים. אם אנחנו מדברים על הרתעה, אנחנו מסוכנאים שמאסר על תנאי שלוש שנים טבעיותיו יכול להיות מאסר של חודש, הוא יותר מבטיח את התנהגותו של אדם זה במסך שלוש שנים מאסר מאסר של חודש או חודשיים שהוא מרצה אותם וגומר. בעבירות תנועה אתה יכול להבטיח כל מה שאתה רוצה דווקא על-ידי הטיחה הזו של מאסר על תנאי.

ד. בר-רב-האי:
אני מצטרף לדעתו של חבר הכנסת הלל. איננו יכולים לבטל אחד הכללים הקיימים. זה ניתן לדעתו של השופט, ובסולם העונשים שלנו ישנו המושג מאסר על תנאי.

א. אלטמן:
האם ציבור הנהגים ביקש להיות מוזמן בוועדה? בכל מקרה סדיון נוגע לציבור גדול, נותנים אפשרות לציבור הזה להביע דעתו. מה מכינים חוק לציבור כה גדול של אנשים, מדוע שהוועדה לא תסמע את דעתם?

ב. אזביה:
הצעתו של חבר הכנסת אלטמן אינה נראית בעיני, כי אין כאן בעיה של אינטרס של ציבור מאורגן בקשר לקיומו ולפרנסתו. האינטרס הוא מסותף לכלל תושבי ישראל.

לא הייתי רוצה שמרוב הצעות והצעות שכנגד נחליט ההיפך ממה שהחלטנו בפעם הקודמת בקשר לעונש מינימום.

לחבר הכנסת ורהפטיג: לו היה לי רוב בוועדה שהיה אומר שבמקום שיש מאסר מינימום זה שולל את המאסר על תנאי - הייתי מסכים לזה; אולם הוועדה לא תסכים לזה. אומר חבר הכנסת ורהפטיג: אז נותר על עונש מינימום, ועל זה אינני רוצה לוותר. אנחנו חייבים בהדרכת שופטים למען הצלת החברה הישראלית המתהווה, ואין זה הטבח היחיד, אולם זה טבח חמור למדי של חיים שבו אנחנו מפקירים את עצמנו.

אני מציע שלא תהיה אלטרנטיבה של פסילה. במקום שיש עונש מינימום של מאסר, אני בודע עד היום הזה שהענין הזה של בושה מפני המאסר בחברה הקיימת בישראל היא אחד העונשים המוסריים הלא מרובים שמטותפים לחברה הזו. ולכן אני רוצה את העונש הזה של הבושה. פסילה זה איננו אותו הדבר. אם יש עבירות חמורות, לא צריכה להיות אלטרנטיבה של פסילה. פסילה יכולה להיות פוגעת יותר מאשר חודש מאסר, כי אם הפסילה היא לחודשיים - הרי עונש מאסר פוגע פחות. אבל אינו דומה הדבר.

אני אומר: נשאיר את העונש של מאסר כמינימום, והשופט צריך יהיה לסקול אם הוא רוצה לתת לאדם גם עונש פסילה. אם לא ירצה לתת לו גם עונש פסילה, לא יתן לו. אינני רוצה לכפות זאת על השופט, שאם הוא נותן חודש מאסר כמינימום, שיהיה חייב לתת לו פסילה שאינה חופפת את הזמן הזה.

ח. כהן:
המצב ייטאר כמו שהוא היום. גם היום יש עונש מינימום. השופט רוסם בפסק-הדין מה שהוא צריך לרסום, את הטעמים המיוחדים. ולגבי הפסילה האוטומטית - אם יש בכלל אמצעי מסעורר פתח תקווה שיטובה המצב, זהו האמצעי.

ט. טייב:
אם בזו-הדין היה עונש מאסר מטט ולא על תנאי, רק אז אין חובה להטלת הפסילה. אני מציע לומר כך.

ח. כהן:
יש עכשיו הצעת רביזיה לסעיף 9, ויש סתי הצעות: האחת של חבר הכנסת הלל והאחת של חבר הכנסת ורהפטיג. הצעתו של חבר הכנסת הלל אומרת, שבמקום הסיפא של סעיף 18(2) לפקודה תבוא סיפא זו: דינו - מאסר שלוש שנים אך לא פחות מחודש ימים, או שלילת רסיון נהיגה לצמיתות אך לא פחות מאסר לתקופה של שלוש חודשים, או קנס של 5,000 לירות נוסף על מאסר כאמור או על שלילת רסיון הנהיגה כאמור.

הצעתו של חבר הכנסת ורהפטיג היא שהכל יישאר כמו שהוא, רק בסורה הראשונה של הסיפא יבואו המלים: "דינו מאסר שלוש שנים, אך לא פחות מחודש ימים, למעט מאסר על תנאי".

ז. ורהפטיג: אני יכול גם להסכים לוטר בסיפא: "אולם רשאי בית-המשפט, אם מצא שנסיבות העבירה מחייבות זאת, שלא לפסוק מאסר או להחליפו בכאסר על תנאי כאסור בטעמים שיפורשו בפסק-הדין".

היו"ר נ. ניר: אתה מציע לא לאסור על מאסר על תנאי, אולם גם לנמק זאת.

ש. הלל: בדיון על דרכי ענישה נדמה לי שלא נאמר שמחובתו של שופט לנמק בכל פעם סדוע הוא בעד מאסר על תנאי ולא בעד מאסר. כאן איננו רשאים לסנות כלל שהיה עליו ויכוח בכנסת. אם רוצים להתווכח עכשיו על מאסר על תנאי, אני מוכן להיכנס לזה. אבל יושב-ראש הוועדה צריך להגיד אם זה שייך לענין או לא. אם טטאירים את האפשרות של מאסר על תנאי, מטאירים אותה כמו שהיא בחוק על דרכי ענישה.

היו"ר נ. ניר: היועץ המשפטי אומר שלא קיבלנו את הסעיף השלישי בהחלטות, ויש למחקו מהפרוטוקול. הטדובר הוא בסעיף 3 בהחלטות מהפרוטוקול מ-2 לרצמבר.

החלט: למחק את הסעיף 3 מהפרוטוקול.

היו"ר נ. ניר: אני שואל עכשיו מי בעד רביזיה בסעיף 9 כמו שנתקבל בוועדה.

ה צ ב ע ה

הוחלט: לא לעשות רביזיה לסעיף 9. (הסתייבות לחה"כ הלל וורהפטיג).

ח. כהן: לסעיף 12 אני מציע את התוספת: "בדיון אדם למאסר לפי סעיף 18, תתחיל פסילתו לפי סעיף זה עם שחרורו מטאסר, אם בית-המשפט לא ציווה אחרת.

ש. הלל: אינני מסכים לזה. אם בית-המשפט רוצה להוסיף - שיוסיף.

ה צ ב ע ה

הוחלט: לקבל את התוספת שהוצעה על-ידי היועץ המשפטי. (הסתייבות לחבר הכנסת ש. הלל).

ש. ורהפטיג: יש לי תוספת לסעיף 12, שבמקרה שנגרמה הריגת אדם על-ידי התאונה, יישלל באופן אוטומטי רשיון הנהיגה לתקופה מסויימת, חודש, שבועיים או שבוע.

ח. כהן: אני מוכן לנמסר כמיטב יכולתי את ההצעה הזו, אולם מתעוררת פה שאלה של נושא חדש. אנחנו מתקנים בסעיף 21 לפקודה, סעיף קטן (2). אבל התיקון שחבר הכנסת ורהפטיג מציע שייך לסעיף קטן (1), ושם נאמר שאם נגרמת תאונת דרכים רשאי קצין מטטרה להפסיק את תוקף הרשיון. רוצה חבר הכנסת ורהפטיג להוסיף שאם אדם מת עקב התאונה, נשלל הרשיון באופן אוטומטי. אני חושב שאין זה שייך לאותו סעיף שאנו מטפלים בו.

היו"ר נ. ניר: הישיבה הבאה ביום ד' בשעה 8.30. נדון בחוקי יסוד (הכנסת).