

פרוטוקול מס' 37
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שלישי, ט"ו בכסלו התשנ"ז (26 בנובמבר 1996) שעה 11:00

נכחו:

חברי הוועדה: אלי גולדשמידט - היו"ר
עבד-אלמאלכ דהאמשה
שלום שמחון
אברהם פורז

מוזמנים:

מנחם אהלי - יועץ משפטי, משרד התקשורת
שרי קמפינסקי - לשכת היועץ המשפטי, "
ביאלה יוסף - מנהל מח' התעריפים, רשות הבזק
ניצה קראוס - הלשכה המשפטית, "
יוסי שא-נס - מנכ"ל הרשות להגנת הצרכן
עוזי אבל - מנכ"ל המועצה למניעת תאונות דרכים
טילדה מיכאלי - המשרד לבטחון פנים, מחלקת התנועה
אלינוער מזוז - יועצת משפטית, המשרד לבטחון פנים
ד"ר פרץ סגל - משרד התחבורה
אלי אביר - הלשכה המשפטית, משרד התחבורה
עמוס להבי - גבריאל נאור, "
גבריאל נאור - " "
עדה וייס - " "
ישראל פסטרנק - המינהל לבטיחות בדרכים, משרד התחבורה
אריה מירז - מרכז החינוך התעבורתי, משרד החינוך
דיינה ירום - משרד האוצר
אריאלה רבדל - מנכ"ל המועצה הישראלית לצרכנות
רבקה בן יששכר - לשכת עורכי הדין
שמחה ניר - " "
רחל גרשוני - משרד המשפטים
עופר לינצ'בסקי - משרד האוצר

יועצת משפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: אסתר אלפיה

- סדר-היום: 1. הצעת חוק הבזק (אישור תוקפה של התוספת לחוק הבזק),
התשנ"ב-1982 - התשנ"ז-1996.
2. החלת רציפות דיון בהצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות
הדרכים, התשנ"ד-1994.
3. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 41), התשנ"ו-1996.

1. הצעת חוק הבזק (אישור תוקפה של התוספת לחוק הבזק)
הבזק), התשנ"ב-1982 - התשנ"ז-1996

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני פותח את הישיבה.

על סדר היום: הצעת חוק הבזק (אישור תוקפה של התוספת לחוק הבזק), התשנ"ב-1982 - התשנ"ז-1996. מטרת הצעת החוק שעומדת לפנינו, להכשיר פעולה שנעשתה בטעות, כשוועדת הכספים של הכנסת אישרה בזמנו תיקון לתקנות הבזק, בשעה שוועדת הכלכלה היתה צריכה לאשר זאת.

השאלה, אם ניכנס לגופו של התיקון או שנסתפק בעובדה שוועדת הכספים אישרה את התיקון? מה דעתה של היועצת המשפטית של הוועדה?

אתי בנדלר:

למעשה, התוספת הזאת הותקנה או שונתה מכוח סעיף 15 לחוק הבזק. אני מציעה שנציגי משרד התקשורת יסבירו באופן כללי על מה מדובר.

אני רוצה רק להבהיר. התוספת הזאת קובעת את אותם השירותים שבזק נותנת, ובקשר אליהם נקבעים אחר כך תשלומים. זו רק רשימה של שירותים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

השאלה היא עקרונית, ואני שואל אותה מבחינת סדר נכון של עבודה. נניח שעכשיו אני מקבל את הרשימה והוועדה לא תאשר את הסעיף הזה. אני מציג זאת יותר כדילמה משפטית. עכשיו, אתם עושים את זה למען הסר ספק, כי אתם חושבים שאולי בכל זאת יש תוקף לאישור ועדת הכספים.

שרי קמפינסקי:

הוגשה עתירה, וכל התיקון הזה בא בעקבות תקלה שנתגלתה.

אתי בנדלר:

העתירה הוגשה על ידי גב' מרים אלטמן נגד שרת התקשורת, ובה היא ביקשה לבטל את התוספת לחוק הבזק בשל סיבות שונות. מספר עילות היו לה לבקשה לביטול פרט מסויים בתוספת. ב-11 באוגוסט, ניתנה החלטה על ידי הנשיא ברק, בה הוא כותב כדלקמן: "לאחר שעיינו בעתירה ובתשובות, נחה דעתנו כי נותרה לדיון טענה אחת בלבד. בעניינה של זו אנו מוציאים צו על תנאי, לבוא וליתן טעם מדוע לא יוכרז על-על-על - של תקנות הבזק, שינוי התוספת לחוק, התשמ"ה-1985, בשל העובדה, כי לא אושרו על ידי ועדת הכלכלה של הכנסת, ומדוע לא יימנעו מגבייה בשל כך. 120 יום לתשובה".

מתוך הניירות שיש לי, החליטה הממשלה להכשיר אותן תקנות, למפרע, והם מביאים הצעת חוק שנותנת תוקף לאותן תקנות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

התקנות תקפות. יש הבדל בין זה שאנחנו מאשרים הצעת חוק שהתקנות תקפות, לבין זה שמביאים לפנינו אישור כוועדת כלכלה לתקנות. אלה שני דברים שונים לגמרי.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

אולי הפתרון הוא שניתן את האישור למפרע, מתעלמים ממה שהיה בוועדת הכספים, ואנחנו מאשרים את זה לאותו תאריך. זה כבר מרפא את הפגם.

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה אמור לרפא את הפגם, אבל, אני שואל שאלה ברוח הבג"ץ. האם לא מן הדין היה - על פי החלטת הבג"ץ - שאכן תביאו לאישורנו את התקנות? אני מרגיש שאני פועל בענין הזה על פי הבקשה שלכם, בלי לדעת בכלל במה מדובר.

אני מניח שהכל כשר ותקין. הבעיה היא, אם אנחנו קולעים לדעתו של הנשיא ברק? כי כפי שזה כתוב פה, זה לא הובא אלינו לאישור, אנחנו בעצם מאשרים את העובדה שוועדת הכספים אישרה את התקנות. לדעתי, יש פה איזה שהוא טעם לפגם.

מנחם אהלי:

יורשה לי. האישור כאן אומר, כשאנחנו רואים את מה שוועדת הכספים עשתה, כאילו ועדת הכלכלה עשתה. ברגע שאני אומר שזה תקף, כאילו שזה נעשה על פי הוראות אותו סעיף בחוק. פירושו של דבר, אומר המחוקק, אני רואה את הפנייה לוועדת הכספים כפנייה לוועדת הכלכלה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אבל אתה מכשיר הליך לא תקין שבית המשפט, על פניו, הוציא על זה צו על תנאי.

מנחם אהלי:

אבל הוא איפשר לנו ללכת לחקיקה, נתן לנו 120 יום.

היו"ר אלי גולדשמידט:

קחו בחשבון שיושב ראש הוועדה הזו יודע לקרוא החלטות בג"ץ. בוא נקרא שנית. אומר הבג"ץ: "נותרה לדיון טענה אחת בלבד ובעניינה אנו מוציאים צו על תנאי, לבוא וליתן דעה מדוע לא יוכרז על בטלותן של תקנות הבזק, בשל העובדה כי לא אושרו על ידי ועדת הכלכלה של הכנסת".

הן לא אושרו על ידי ועדת הכלכלה של הכנסת, זה הנתון לגבי בית המשפט. בית המשפט לא נותן לכם פה רמז להעביר חקיקה. הוא עדיין לא פוסק, הוא נותן לכם 120 יום. לדעתי, הוא אולי רומז לכם לרפא את הפגם בזה שתביאו את התקנות לוועדת הכלכלה.

מנחם אהלי:

הדבר הזה נבחן היטב במשרד המשפטים. היו שתי דרכים לפנינו. היתה דרך אחת לבוא לוועדת הכלכלה ולהגיד: רבותי, תאשרו רטרואקטיבית מעשה שנעשה בשנת 1985. כולם היו בדעה שזה הליך לא נכון, כי כאן הוועדה לא יכולה להיכנס לשום שיקול דעת, לשום בחינה במובן הזה.

אבל בדרך של חקיקה ראשית.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אבל זה משנת 1985, זאת אומרת 11 שנים אתם פועלים כך.

מנחם אהלי:

יורשה לי להסביר מה קרה כי הייתי בתוך העניינים. סעיף 15 לחוק, מכיל 3 סעיפים קטנים. סעיף קטן (א) אומר שהתעריפים יאושרו על ידי ועדת הכלכלה. במקור היה ועדת הכלכלה. ועדת הכלכלה היא זו שניסחה את החוק. היושב ראש דאז, גד יעקבי, דרש שהסמכות תהיה בידי ועדת הכספים שהיא הרשות שמאשרת את התעריפים.

אתי בנדלר:

סעיף 15(א) בנוסחו המקורי קבע לאמור: "השר, בהסכמת שר האוצר ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת יקבע בתקנות את התשלומים בעד השירותים המנויים בתוספת, הניתנים מאת בעל רשיון". בשנת התשמ"ג-1982, נעשה תיקון בחוק הבזק.

מנחם אהלי:

מה שקרה אז, כחודש אחרי זה, הגישה הממשלה תיקון להצעת החוק, מיהרו ותיקנו את סעיף קטן (א) ובמקום: ועדת הכלכלה, קבעו: ועדת הכספים. בקובץ גדעון, כנראה בטעות, תיקנו גם את סעיף קטן (ב), וכתבו שם גם כן ועדת הכספים.

סעיף קטן (ב) אומר: השר, בהסכמת שר האוצר ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת רשאי לשנות את התוספת.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ובגדעון היה כתוב ועדת הכספים?

מנחם אהלי:

כנראה, ניסיתי למצוא דפים, אבל ללא הצלחה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מה כתוב עכשיו בגדעון?

מנחם אהלי:

ועדת הכלכלה.

אתי בנדלר:

סעיף קטן (א) זה התשלומים וועדת הכספים. התוספת זה ועדת הכלכלה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ברור.

מנחם אהלי:

ועל סמך זה היתה הפנייה לוועדת הכספים.

יותר מאוחר, בתקופתו של אמנון רובינשטיין, כשהתחלנו לנסח מחדש את כל תקנות התשלומים, נתנו דעתנו לבעיה פשוטה מאוד. היה מושג "דמי שימוש", והאמת היתה, שדמי שימוש זה לא בשביל שימוש, אתה לא משלם בשביל שימוש, ולמעשה זה מה שכלכלנים קוראים, "דמי נגישות". התלבטנו קשות איך נביא את זה לביטוי בתעריפים, והיסוד לתעריפים, וזו אותה תוספת שקיימת כאן. במקור היה כתוב "דמי שימוש", והיינו צריכים לשנות זאת. בשל כך באנו אז לשנות את התוספת, וכיום, המינוח הוא "בעד הרשות לקבל שירות זה". את זה הסברנו ארוכות לבג"ץ, והבג"ץ קיבל את העמדה שלנו, לפחות לגבי החלק הזה של הטיעון.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אבל זה לא עומד על הפרק.

מנחם אהלי:

זה לא עומד על הפרק, רק להסביר לוועדה מה הניע אותנו, בשעתו, לשנות את התוספת. אנחנו לא נתנו את דעתנו, ואיש לא חשב שהיה פגם בהליך הזה. והמעניין הוא, שכשבאנו לתיקון הבא של התקנות של התוספת, פנינו ישירות לוועדת הכלכלה, ואף אחד לא הסתכל אפילו שבקודם היה ועדת הכספים, עד שבא הבג"ץ "האיר" את עינינו, ואמר לנו, ראו, לא פעלתם נכון.

כולם הגיעו למסקנה שזה הליך לא תקין. לא יעלה על הדעת שהולכים לוועדה לא נכונה בכנסת, כי כל ועדה פועלת במסגרת אחרת, בשיקול שונה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

לא שזה הליך לא תקין, אגיד את זה חריף יותר. אם ועדה לא נכונה אישרה את התוספת הזו, אז כל גביית הכספים היתה בלתי חוקית.

מנחם אהלי:

אכן, זוהי ההשקפה.

אני רוצה להסביר עוד משהו, ואת זה הדגשנו בבג"ץ. התוספת לא קובעת את עצם הסמכות. כפי שאמרתי קודם, רצינו שיהיה שילוב בין הנוסח שבתקנות. יש לנו סידרה של תקנות לפי סעיף 15(א), ויש סידרה של תקנות לפי סעיף 15(ג). 15(א) אלה הן התקנות של אישור ועדת הכספים, ואישור ועדת הכספים הן אלו שבתוספת. אבל התקנות כשלעצמן, אין פגם בהן, מפני שלכאורה, אם נגיד שאותו מינוח שאנחנו משתמשים בו כיום איננו במסגרת סעיף 15(א), הרי זה עבר את הפרוצדורה של 15(ג), קרי, שר התקשורת, בהתייעצות עם שר האוצר. זה שהוא נתן הסכמה, זו חומרה יתרה. כך שאין פגם בעצם התהליך.

אתי בנדלר:

בתקנות התשלומים אין פגם.

מנחם אהלי:

אין פגם בעצם הגבייה. אבל זה להכשיר את עצם המבנה. גם הבג"ץ טען את זה בעל-פה, והיה דין ודברים בנושא הזה. בקשר ל-120 יום שבג"ץ קבע. מכיוון שזה היה בפגרה, אמרנו שאנחנו צריכים קצת זמן אחרי הפגרה, כי את הליכי החקיקה נוכל להכין רק אחרי הפגרה, כי בדרך כלל הבג"ץ נותן 45 יום.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אם אכן זה בטל, בכמה כסף מדובר?

יוסף ביאלה:

בשנה האחרונה, "דמי שימוש, היה 600 מיליון שקל. תהוון את זה משנת 1985, זה מגיע לסכומי עתק.

היו"ר אלי גולדשמידט:

טוב, הדילמה ברורה.

יוסי שא-נס:

מה שמטריד אותי זו הבעיה העקרונית של השיטה. הולכים ליצור כאן תקדים מסוכן של חקיקה רטרואקטיבית ולהכשיר דבר שהוא לא כשר.

היו"ר אלי גולדשמידט:

היו מספר תקדימים, שלא נטעה ונחשוב שזו פעם ראשונה שזה קורה.

יוסי שא-נס:

אולי זו לא הפעם הראשונה, אבל שזה לא יהפוך מעשה שבשיגרה, כי זה דבר חמור ולא תקין.

אני חושב שיש להם בעיה משפטית באישור תשלומים רטרואקטיביים, ואולי בגלל זה משרד המשפטים הלך במסלול הזה. אבל, עדיף היה שיבואו לוועדה ויבקשו אישור רטרואקטיבי, ואז הוועדה היתה דנה בענין, לגופו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יש פה שאלה עקרונית שמטרידה אותי, ולא הייתי רוצה להגיע היום להכרעה. אני מבין את הבעיה, ואני מבין את החומרה שלה ואת ההשלכות הכלכליות מרחיקות הלכת שלה. אני יוצא מנקודת הנחה שלאורך כל הדרך כולם פעלו פה בתום לב, היתה טעות, וההליך לא אושר כפי שצריך היה להיות מאושר מבחינת החוק.

אבל, השאלה המטרידה אותי היא: האם זה נכון מבחינת ועדת הכלכלה שתאשר תיקון של חוק שמכשיר למפרע פעולה בלתי תקינה? זה בעצם מה שהחוק פה אומר. החוק בא ואומר, טעינו, הבאנו את הענין הזה לפני ועדת הכספים שעל פי הדין לא היתה מוסמכת לעשות את זה, וגבינו על פי זה הרבה מאוד כסף.

עכשיו, אתם באים ואומרים לנו: למען הסר ספק, אנחנו רוצים שוועדת הכלכלה תאשר למפרע, בכך שתבוא ותגיד שכל מה שנעשה, למרות שזה לא נעשה כדין, לכאורה, הופך להיות כדין. אני חושב שזה הרבה פחות אלגנטי, והרבה פחות קונסטיטוציוני, מאשר, לבוא ולהגיד: ועדת הכספים שלא היתה מוסמכת לאשר, אישרה. אנחנו טעינו, והיום אנחנו באים לוועדת הכלכלה, שהיא המוסמכת לאשר. תדונו בענין הזה לגופו, תשמעו את כל הנציגים, ותחליטו בסוף מה שתחליטו. אבל, מכיוון שמדובר פה בגבייה שנעשתה בעבר, אנחנו נבקש מכם להחיל את זה רטרואקטיבית. נכון שהרבה פחות סימפטי להחיל רטרואקטיבית תקנות.

בכוונה אני אומר את הדברים האלה, כי אני רוצה שהיועצת המשפטית של הוועדה תחשוב על זה ותיתן איזה שהיא חוות דעת על רקע הדילמות האלה.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

אם יבואו ויגידו, טעינו, וזה לא אושר נכון, זה מפיל אותם בבג"ץ, אין להם יותר מה לטעון שם. אבל, הם אומרים שהכל היה תקין, ושזה קרה בגלל טעות סופר. הם לא באים ואומרים בפה מלא שאכן האישור לא היה נכון.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הם אומרים שהאישור היה נכון, אבל הם קיבלו את האישור מהוועדה הלא נכונה. זה מה שהם אומרים.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

אני חושש מעוד דבר. נגיד שאנחנו מקבלים את זה ומתקנים למפרע, כי אז תקום טענה לעותרים בבג"ץ, והם יגידו, איזה סמכות יש לוועדת הכלכלה לבוא אחרי 11 שנים ולתקן.

מנחם אהלי:

היא לא באה, על תקנות הם עלולים לטעון.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

ולכן, צריך לבדוק את זה היטב.

מנחם אהלי:

יורשה לי להפנות תשומת לב הוועדה לשתי חקיקות רטרואקטיביות שהיו בכנסת. האחת, בקשר לחוק הבחירות (דרכי תעמולה), הדבר די ידוע, בעקבות בג"ץ ברגמן, היתה חקיקה רטרואקטיבית, בערך בנוסח הזה.

הדבר השני היה אחרי מלחמת יום הכיפורים, בעקבות הלחץ, שכחו להאריך תקפן של תקנות שעת חירום, וגם כאן באה חקיקה רטרואקטיבית כזאת.

אני סבור שהחקיקה הזאת היא הרבה פחות חמורה, מבחינת היקפה, מאשר למשל, תיקון חוק הבחירות לכנסת, ששם באו להכשיר, בדיעבד.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מר אהלי, אני דיברתי בשעורין, ואתה עונה לי בחיטין. השאלה שאני מעמיד זאת לא השאלה של הלגיטימיות של הכשרה רטרואקטיבית. אני שואל שאלה עקרונית. הפגם המהותי שנפל הוא שהוועדה הלא נכונה שקלה את שיקול הדעת, בזמן שהוועדה שהיתה צריכה לשקול את שיקול הדעת היא ועדת הכלכלה. ואולי, מן הראוי לרפא את הפגם הזה על ידי הבאת הנושא לשיקול דעתה של הוועדה הנכונה. ולאחר מכן, או באותו הכשר, לעשות את זה רטרואקטיבית. החולשה בטיעון שלי שמדובר בתקנות, והרבה פחות סימפטי לעשות הכשרה רטרואקטיבית בתקנות. זה גם מה שאומר חבר-הכנסת דהאמשה, וזה מקובל עלי. את הדילמה הזו אני מציג, ואני אומר, זאת סוגייה משפטית.

מנחם אהלי:

יש לי תשובה משפטית לשאלה הזאת. כשבדקנו את הסוגייה, הדבר הזה נשקל היטב. בדרך כלל, היועץ המשפטי לממשלה, בהנחיות שלו, קבע שאין לפעול, ביחוד בחקיקת משנה, בחקיקה רטרואקטיבית. הכנסת סוברנית ברטרואקטיביות, אבל לא מחוקק המשנה, וזו הנחיית קבע, למעט מקרים חריגים בחומרתם, ואתן מקרה כמו שקורה כאן, למשל, תעריפי בזק, כשעולים, הפרסום ברשומות הוא למעשה תמיד מספר ימים - - -

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה כמעט טכני.

מנחם אהלי:

ולכן שם הוא מתיר את זה.

מעבר לזה, אל לנו לשכוח שבסופו של דבר, שרת התקשורת היא זו שצריכה לחתום על התקנות, באישור הוועדה. זה לא עובר את המחסום, והיועץ המשפטי לממשלה איננו מעוניין, ואיננו רוצה שדווקא חקיקת משנה, בענין כזה, שהוא מכובד בפני עצמו, ראוי שהמחוקק הראשי יתן דעתו. וכאן, יושבת הוועדה בתור מחוקק ראשי ושוקלת את הנושא הזה. זו היתה הסיבה והנימוק, הרי ישבנו על זה שעות ארוכות במשרד המשפטים.

אתי בנדלר:

הייתי אומרת ששיקול נוסף, שאני מניחה ששקלתם, ושאוכלי הכריע בנושא הזה, זה שחקיקת משנה ניתנת לתקיפה הרבה יותר בקלות מאשר חקיקה ראשית, ואם זה היה נעשה בדרך של חקיקת משנה, ניתן היה לתקוף את שיקול הדעת של חקיקת משנה רטרואקטיבית לתקופה של 10 שנים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני שואל תיאורטית. מדוע שלא יבוא מישהו ויעתור לכך שהחוק הזה סותר את חוק יסוד כבוד האדם וחירותו, לגבי זכות הקניין. מדוע שאזרח לא יבוא ויגיד, רבותי, אתם מחוקקים חוק למפרע, ואתם מודים שטעיתם וגביתם כסף באופן בלתי חוקי.

מנחם אהלי:

לא הודינו בזה. טעינו בפרוצדורה, אבל לא אמרנו שאנחנו מודים בטעות בגבייה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בכפוף לתיקון שלך, נפל פגם בהליך. אזרח במדינת ישראל זכאי שיקחו ממנו כסף, רק שההליך ייעשה כדת וכדין. אני שואל, למה שלא יבוא אזרח ויגיד: זה פוגע בזכות הקניין שלי. אני יודע מראש, אני צופה, אני בודק ברשומות, אתם פעלתם בקטע הזה בהליך לא תקין שנפל בו פגם. למה שהחוק לא ייפסל?

נכון שכשמדובר בחוק זו "סכנה" פחות חמורה, מאשר כשמדובר בתקנות רטרואקטיביות.

לכן, אני מציע לא לקבל היום הכרעה. אני רוצה עוד שהות לשיקול דעת ומחשבה, כדי שנוכל להתייעץ בינינו, גם אין פה היום הרבה חברי ועדה. אני רק רוצה לומר שמשד המשפטים הוזמן ונציג שלהם לא הופיע, זה גם חלק מהבעיה. גם הייתי רוצה שהיועצת המשפטית של הוועדה תשקול את הדברים, תנסה להתלבט בהם בינה לבין עצמה, ותיתן לנו איזה שהיא המלצה, וגם שאנחנו נוכל לשקול את זה פעם נוספת.

מנחם אהלי:

אני רק מבקש, יש לנו את ה-120 יום שיסתיימו במחצית דצמבר. אנחנו חייבים עד אז להשיב.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מתי הצעת החוק הזו הונחה על שולחן הכנסת?

מנחם אהלי:

ב-4 בנובמבר.

אתי בנדלר:

ב-11 בנובמבר היתה הקריאה הראשונה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

היום אנחנו שבועיים אחרי זה, ומקיימים את הדיון הראשון בוועדה. נקיים את המשך הדיון ביום שלישי הבא, אחרי הדיון בהצעת חוק הכבלים, ממילא כולם יהיו פה.

מנחם אהלי:

תודה רבה.

אתי בנדלר:

יש לי איזה שהיא הצעה לפתור את הנושא הזה. אנחנו נדבר על זה.

2. החלת רציפות דיון בהצעת חוק המאבק הלאומי
בתאונות הדרכים, התשנ"ד-1994

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מחדש את הישיבה. הסעיף הבא שעל סדר היום: החלת רציפות דיון בהצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התשנ"ד-1994. הצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התשנ"ד-1994, עברה בכנסת הקודמת בקריאה ראשונה, על בסיס יוזמה של חברי כנסת, ביניהם שר המשפטים הנוכחי, צחי הנגבי.

ב-15 ביולי 1995, שלחנו מכתב למזכירות הממשלה, וזו לשונו: "בכוונת ועדת הכלכלה לקיים דיון בדבר החלת רציפות דיון בהצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התשנ"ו-1996. הוועדה מעוניינת לקיים את הדיון בהצעת החוק הנ"ל במועד קרוב ככל האפשר, בהתחשב בכך שהצעת חוק זו עוסקת בנושא החשוב ביותר של צמצום תאונות הדרכים, וכן בהתחשב שישבת הכנסת האחרונה, לפני היציאה לפגרת הקיץ אמורה להתקיים ביום 24 ביולי 1996. בהתאם לסעיף 4 לחוק רציפות הדיון בהצעות חוק, התשנ"ג-1993, נודה לכם אם תואילו להסכים לכך, שהדיון בוועדה יתקיים ביום 23 ביולי 1996".

ב-30 באוקטובר קיבלתי העתק מכתב שנשלח על ידי מ"מ מזכיר הממשלה, ליושב ראש ועדת השרים לענייני חקיקה, וזו לשונו: "הנני מתכבד להביא לתשומת לבכם את החלטה מס' 405/חק של ועדת השרים לענייני חקיקה ואכיפת החוק מישיבתה ביום ב', ט"ו בחשבון התשנ"ז (28.10.96): החלת דיון הרציפות על הצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התשנ"ו-1996. מחליטים, בהתייחס לכוונה להחיל דין רציפות על הצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התשנ"ו-1996, בנוסח שפורסם בחוברת הצעות חוק מס' 2533 מיום כ' באדר התשנ"ו (11.3.96): - א. יושב ראש ועדת השרים לענייני חקיקה ואכיפת החוק יבוא בדברים עם יושב ראש ועדת הכלכלה של הכנסת ויבהיר לו כי תמיכת הממשלה בהחלת דין הרציפות על הצעת החוק האמורה מותנית בהסכמתה של ועדת הכלכלה להימנע מהעלאתה של הצעת החוק במליאת הכנסת לקריאה שניה ושלישית למשך 90 יום לפחות; ב. בהמשך לנ"ל: (1) יובהר ליושב ראש ועדת הכלכלה הצורך בתיאום בין הממשלה לבין ועדת הכלכלה בכל הנוגע למהותה של הרשות העליונה למאבק בתאונות הדרכים - כפי שתאומץ על ידי הממשלה; (2) כמו כן, יובהר כי במשך 90 ימי ההמתנה האמורים, תימנע ועדת הכלכלה של הכנסת מלדון בהצעת החוק האמורה. ההחלטה הנ"ל היא על דעת הממשלה מכח סעיף 56א' בתקנון לעבודת הממשלה".

הניסוח הזה היה קצת סתום. כשקראתי זאת בראשונה הבנתי שאנחנו צריכים להמתין 90 יום עד לדיון בעצם הרציפות. אבל אחרי שקראתי שוב את הדברים, ולאחר שקיימתי שתי שיחות עם יושב ראש ועדת השרים לענייני חקיקה, אחת בשבוע שעבר, ואחת הבוקר, הגעתי למסקנה, על פי מה שכתוב פה, שהממשלה אכן תומכת בכך שנחיל את הרציפות. היא נתנה את הסכמתה בכך שאני אתחייב לעשות את מה שכתוב פה, שבמשך 90 יום לא לדון בהצעת החוק. על רקע זה אני מביא את העניין.

אני רוצה להגיד עוד משהו ברמה העקרונית. באופן אישי, אני חושב שדין הרציפות צריך לחול על כל הצעת חוק שעוברת בקריאה ראשונה. אני לא חושב שהעובדה שהיו בחירות וכנסת התחלפה, משנה את המהות שאומרת שהכנסת תמכה בקריאה ראשונה בהצעת חוק, וזה כמעט דבר שרירותי, שרק בגלל העובדה שהיו בחירות והכנסת התפזרה, הדבר לא הגיע לכלל מיצוי עד קריאה שניה ושלישית. אז זאת גישה עקרונית שלא דנה דווקא בהצעת חוק זו אלא בכל הצעת חוק באשר היא, זאת השקפתי.

לדעתי, צריכה להיות סיבה מאוד חריגה, כמו למשל, אם יש שינוי נסיבות מאוד מכריע שהציבור בארץ מבין שהצעת חוק שנתקבלה היתה לא רלבנטית. נניח, בהקשר הזה, אם היינו רואים שבמהלך התקופה האחרונה, תאונות הדרכים ירדו באופן דרסטי, ומספר הנפגעים ירד באופן דרסטי. אבל - לצערנו - אם אין שינוי נסיבות כזה, אני חושב שאין שום סיבה לא להחיל את דין הרציפות. אני גם מבין שהממשלה תומכת בהחלת דין הרציפות, אם אודיע במליאת הכנסת את ההתחייבות הזו של 90 הימים. אני מודיע לחברי הוועדה שזה מה שאומר מעל דוכן הכנסת שעה שאודיע על החלטת הוועדה, אם הוועדה אכן תקבל את ההצעה להחיל דין רציפות.

עופר לינצ'בסקי:

שמי עופר לינצ'בסקי, ואני נציג האוצר. אני חושב שחשוב מאוד להעיר עוד בתחילת הדיון שלמיטב ידיעתנו, במשרד האוצר, אין עמדת ממשלה סופית לתמוך בהחלת דין רציפות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אתה מבין שעכשיו אתה חולק על דברי מזכיר הממשלה.

עופר לינצ'בסקי:

למיטב הבנתנו, ויותר מזה, שר האוצר הגיש ערר ב-4 בנובמבר על החלטת ועדת השרים, ואני מודה שאצלנו לא לחלוטין מבינים מה היא אומרת. מכל מקום, מונח ערר על שולחן מזכיר הממשלה שהוגש ב-4 בנובמבר. אם אני מבין נכון את הפרוצדורה, משמעות הענין שכל עוד הממשלה לא הספיקה לדון בערר הזה, החלטת הממשלה אינה סופית.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני רוצה להגיד לך שבהתאם לשיחתי הבוקר עם יושב ראש ועדת השרים לענייני חקיקה, הוא לא מסכים לפרשנות שלך.

עופר לינצ'בסקי:

יצא לי לדבר איתו הבוקר, אמנם בעקיפין, ולמיטב ידיעתי, הוא לא היה מודע לזה שהערר הוגש למזכיר הממשלה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הבנתי את עמדתך.

רחל גרשוני ממשרד המשפטים, בבקשה.

רחל גרשוני:

אני מרכזת המועצה לתאגידי ציבוריים. רציתי להדגיש את החשיבות של מה שנאמר בוועדת השרים לענייני חקיקה, שבהמשך הדברים התקיים תיקון ויובהר לוועדת הכלכלה כל הקשור למהות הרשות הזאת, משום שעל פי הקריטריונים של המועצה לתאגידי ציבוריים יש ספק אם המבנה של תאגיד סטטוטורי באמת מתאים לגוף כזה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני רוצה להבהיר, אנחנו נמצאים בכנסת, והכנסת ריבונית. אמנם כתוב "יובהר ליושב ראש הוועדה", בסדר, יבהירו לי את הנקודה הזו, אבל אין בהבהרה משום כבילת ידי הכנסת בשום דרך שהיא.

ד"ר פרץ סגל, בבקשה.

ד"ר פרץ סגל:

אדוני היושב ראש, אני מקבל את העמדה העקרונית שבאופן עקרוני הבחירות אינן צריכות לגרום לכך שההצעה תידחה - נאמר שהיא צריכה להידון מחדש - אבל יחד עם זה, השאלה, אם לפני שהוועדה מחילה את הרציפות, היא לא צריכה לדון ולראות עד כמה זה כן תואם את הנסיבות, לא תואם את הנסיבות, האם השתנו בה דברים או לא השתנו בה דברים?

אתי בנדלר:

באחת הישיבות הראשונות של ועדת הכלכלה, אני מדברת על דיון ב-16 ביולי 1996 שסדר היום בו היה: המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, הבהרת סוגיות מהצעות חוק, 1. המאבק הלאומי בתאונות הדרכים; 2. הצעת חוק שירותי הובלה. באותו דיון, הבהיר היושב ראש ואמר שהוא מבקש לדון בסוגיות עקרוניות שכלולות בהצעות החוק שהזכרתי הרגע, בגלל החשיבות העליונה שהוא רואה בעצם קידום. הוא הודיע שזה לא דיון בהחלת הרציפות אלא רוצה יותר להבהיר שהוועדה תקבל יותר תמונה בקשר לנושאים שבהם עוסקת הצעת החוק. הובהר באותה ישיבה הרקע להצעות החוק, הנושאים הכלולים בהם, סקירה על מה יש בהן, ומה אין בהן.

ולכן, הוועדה פחות או יותר מודעת לתחולה של אותן הצעות חוק.

היו"ר אלי גולדשמידט:

עם זאת, בשביל שלא תיטען שום טענה של איזה שהוא מחטף, אני מוכן לשמוע הערות והצעות. אני רוצה להזכיר שוב לחברים שאנחנו לא דנים כרגע בהכנתה של הצעת חוק זו לקריאה שניה ושלישית, ובהקשר הזה יכולים לעשות עוד הרבה דברים. שמעתי שהממשלה רוצה להגיש הצעת חוק משל עצמה בנושא. זה לגיטימי לגמרי, ואפשר שתי הצעות החוק תעמודנה זו מול זו.

אני מציע לצמצם את מרחב הדיון לשאלה, מדוע לא להחיל רציפות? או מדוע, מה שהיה נכון ל-13 במרס 1996, ומה השתנה מאז בפועל שבעצם צריך למנוע את החלת הרציפות היום? אני מוכן לשמוע הערות על הענין הזה ולשקול אותן.

עופר לינצ'בסקי, נציג האוצר, בבקשה.

עופר לינצ'בסקי:

נניח שהכנסת מחילה דין רציפות על הצעת החוק, האם במסגרת ההבנה או הסיכום עם יושב ראש ועדת השרים לענייני חקיקה, הובהר שעד לקבלת עמדת הממשלה לגוף הצעת החוק, בינתיים לא מקיימים דיונים, את זה לא הבנתי.

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה לא בצורה שאתה מציג את זה, אבל זה מאוד דומה.

תראה, אני יכול, כרגע - בוודאי בהרכב הזה של הוועדה - להחליט על רציפות בלי לעשות שום התניות. אבל, אני מקבל את התניית הממשלה, כי אני חושב שצריך להיות קונסטרוקטיבי בדברים האלה. באה הממשלה לוועדת שרים לענייני חקיקה ואמרה, אנחנו תומכים בהחלת הרציפות, בתנאי ש-90 יום לא יתקיים דיון על החוק, כי ברגע שזה עובר רציפות במליאה, אז החוק מוכן לדיון להכנה לקריאה שניה ושלישית. מבקשים ממני להודיע במליאה ש-90 יום - ואנחנו צריכים לבדוק מתי מתחילים 90 הימים האלה - אני לא מקיים דיון, או לא אכין את החוק לקריאה שניה ושלישית. אני מוכן להצהיר את ההצהרה הזו, ולפעול על פיה.

בעצם, תהיה דחייה של זמן - תיכף נגדיר כמה זמן - לגיבוש החלטת ממשלה. תראה, בזמן שבין הכנת הצעת החוק לקריאה שניה ושלישית, יכולה הממשלה לנסות להוביל מהלך.

עופר לינצ'בסקי:

מפריע לנו שיכול להיווצר מצב מוזר שהממשלה קיבלה החלטה פרוצדורלית לבוא ולהחיל דין רציפות, אבל ברגע שיתקיים דיון בוועדת הכלכלה, ואחרי זה במליאה, על תוכן הצעת החוק, וגם יועלה בסופו של דבר לקריאה שניה ושלישית, הממשלה לא החליטה מה עמדתה לגבי גוף הצעת החוק.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אמרתי, שיש לך את הזמן, ואתה יכול לקיים את הדיון בממשלה בצורה מלאה, לגבי העמדה, ולגבי גופו של החוק.

עופר לינצ'בסקי:

לנו, במשרד האוצר, מפריעים שלושה דברים עיקריים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני רוצה שתאמר גם מה השתנה מאז ה-13 במרס 1996, מבחינת מה שמפריע לכם.

עופר לינצ'בסקי:

אדוני היושב ראש, עם כל הכבוד, לא השתנה כלום. אז היינו נגד, והיום אנחנו נגד.

זה נובע משלושה טעמים עיקריים. למעשה, אנחנו מקבלים את הבסיס, היסוד והאינטרסים המוגנים של הצעת החוק, אנחנו חושבים שזה חשוב מאוד. אנחנו רק חושבים שהצעת החוק, כמו שהיא מנוסחת היום, פשוט מפספסת, בגדול, את המטרות האלה, ולדעתנו, היא עלולה לגרום נזק.

למה? כיוון שבסעיפים 6 עד 11 להצעת החוק, ששה הסברים שונים שמחילים הסדרים ספציפיים בעלי עלות תקציבית אדירה, ואני יכול להסתפק רק באחד. כתוב שם: לאמץ את תכנית החומש של משטרת ישראל, ולדאוג לזה שבשנת 1998 יהיו 3,600 שוטרים. המשמעות התקציבית, רבותי, היא למעלה מ-250 מיליון שקל לשנה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

כמה עולה טנק? בתקציב הבטחון, מה אתה קונה ב-250 מיליון שקל? מטוס אחד? תקציב הבטחון מיועד להציל חיי אדם. אנחנו מאבדים כל שנה כ-600 אנשים שנהרגים בתאונות דרכים, ועוד אלפים רבים שנפצעים. אני אומר את זה באופן עקרוני, בלי להיכנס לגופו של הסכום. מה אתה אומר על זה?

עופר לינצ'בסקי:

הטיעון הוא שבהחלט לא צריך להשקיע את ה-250 מיליון שקל לשנה. מבחינתי, יכולה לבוא ממשלת ישראל, בהצעת שר התחבורה, ולהקציב לענין הזה 3 מיליארד שקל. לא אמרתי שלא. אני רק יכול לומר שהיום, בהיקף התקציבים הנוכחי, יש בקרן הבטיחות 170 מיליון שקל לשנה; משרדי הממשלה מקציבים עוד כ-150 מיליון שקל לשנה לתקציבי המלחמה בתאונות הדרכים, אלא אם יהיה שינוי קונספציה אדיר בסך הכל

תקציבי המדינה לטובת הסכום הזה. ברגע שקבעת סעיף כזה שאומר לאמץ את תכנית החומש של המשטרה, שריינת את כל התקציב למטרה הספציפית הזאת, ואז, עם כל הכבוד, אני לא מבין בשביל מה להקים רשות. כי לרשות אין שום כלים, אם כל התקציב שוריינת לתקציבי משטרת ישראל, אז אל תקים רשות.

יכולה לבוא ממשלת ישראל ולקיים דיון לגופו של עניין, במסגרת הדיונים על תקציב המדינה, ולשריינת תקציב לנושא הזה. זו סוגייה מספר אחד.

היו"ר אלי גולדשמידט:

תתייחס גם לסוגייה, איך זה שהממשלה מופיעה לפני ועדת הכלכלה בשני קולות סותרים?

עופר לינצ'בסקי:

פתחתי ואמרתי שלמיטב הבנתי, אין עמדת ממשלה סופית בעניין הזה. אני מודה ומתוודה שזה מצב מוזר, אבל זה המצב.

לשאלתך, מה השתנה מאז? אני יכול להזכיר שסוכם בין שר האוצר לבין יושב ראש ועדת הכלכלה הקודם, בסוף הקדנציה, על הורדת הסעיפים 6 עד 11 מהצעת החוק הנוכחית.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אז אולי תעשו את זה לקראת קריאה שניה ושלישית.

עופר לינצ'בסקי:

בסדר, אבל אתה שואל למה אנחנו מתנגדים? אז אנחנו אומרים, למרות סיכום כזה, הסעיפים נכללים, ולדבר כזה אנחנו לא יכולים להסכים.

דבר שני. לפי דעתי, הצעת החוק מפספסת עקרון חשוב אחד נוסף. הבנה שהתקבלה בסוף דיוני ועדת הכלכלה דאז היתה שכל תוצרי אותה רשות או אותו גוף שיוקם, ישמשו כמצע לדיון לממשלה או המלצה לדיון בממשלה. אני חושב שהצעת החוק נכשלת מלעשות את זה.

ודבר שלישי, בהיבט העקרוני, לטענתנו, רשות היא לא דבר מתאים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני רוצה לשאול אותך שאלה. בהנחה שעד קריאה שניה ושלישית החוק יתוקן, האם החוק יכול לקבל פנים שכן יהיו מקובלות עליך?

עופר לינצ'בסקי:

כן.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אתה יודע שבין קריאה ראשונה, לקריאה השניה והשלישית, החוק יכול להתהפך ארבע פעמים. אז בזמן הזה אתה יכול להביא את כל הדברים. אני כופר בזה שמשדר ממשלתי יבוא ויגיד שמה שהכנסת החליטה, ברוב - ונדמה לי שבמקרה הזה גם היה רוב מאסיבי - בטל מעיקרו. בעצם, זה מה שאתה אומר. הכנסת החליטה החלטה בקריאה

ראשונה, בהליך חקיקה, ואמרה, החוק הזה הוא חוק שאנחנו רוצים בו. הכנסת גם יודעת שהיא מחליטה על זה שהחוק יכול לעבור הרבה מאוד שינויים. ואז, באים לקריאה שניה ושלישית, וכל אחד יכול להגיש הסתייגויות, גם הממשלה, כולם. המשחק הפרלמנטרי מתקיים כהילכתו.

אז למה צריכה לצאת מפה הודעה שוועדת הכלכלה, בניגוד לעמדת הממשלה, רוצה להחיל את חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים? לדעתי, אתם עושים לעצמכם נזק, אולי זה שייך לרמה יותר פוליטית, אבל אני חושב שזאת גישה לא נכונה, אתם מפספסים בענין הזה.

ד"ר פרץ סגל:

הייתי באותה ישיבה וגם כן חשבתי שכדאי, לפני שהוועדה מחליטה בענין, תעמוד על אותם עקרונות שאנחנו חושבים שיש בהצעת החוק לפתור או לא לפתור אותם כמו שצריך. נדמה לי שזה שיקול הדעת שצריך להנחות את הוועדה לפני שהיא מחילה רציפות. והשאלה באמת, כמו שאדוני היושב ראש אמר, מה האלטרנטיבה להגשמת מטרה קדושה זו, ואני מסכים עם המינוח הזה, משום שהיא בהחלט מטרה קדושה.

הסיבות שהממשלה הקודמת התנגדה להצעת החוק הן סיבות עקרוניות. ראשית, הצעת החוק נוגעת בשאלה של חלוקת הרשויות, בין הרשות המבצעת לרשות המחוקקת. רוב הדברים שנמצאים בהצעת החוק הם תפקידים של הרשות המבצעת ולא תפקידים שמתבצעים על ידי חקיקה. לכן, מבחינה זאת, היתה לנו בעיה קונסטיטוציונית.

בממשלה הקודמת ההצעה היתה של ראש הממשלה. בהצעת החוק נאמר שראש הממשלה הוא זה שיהיה מופקד על ענייני הרשות וכדומה. ובכן, אומרים לראש הממשלה בחקיקה, אתה צריך לעשות א', ב', ג'. עם הקמת הממשלה החדשה הוקמו שתי ועדות: ועדת שרים לענין תאונות דרכים; וועדת מנכ"לים לענין תאונות דרכים שצריכות להביא את ההוראות האופרטיביות.

ולכן, השאלה באמת, אם הכנסת רוצה? הדבר נעשה בכנסת הקודמת. עמדת הממשלה היתה, והתנגדנו לאורך כל הליכי הכנת ההצעה לחקיקה להגשתה לכנסת, על הנימוק הקונסטיטוציוני הזה. אמרנו, זה לא ראוי שהכנסת תעסוק באותה חקיקה שהיא חקיקה אנטי-קונסטיטוציונית, לפי הבנתנו, משום שהיא פוגעת בעקרון הפרדת הרשויות. הכנסת לא קיבלה את דעתנו בענין הזה, וכפי שאדוני אמר, אנחנו צריכים לקבל את החלטת הכנסת. אבל, השאלה אם הכנסת הזאת והוועדה רוצות ללכת באותו קו. זו נקודה אחת שעמדה ביסוד ההתנגדות שלנו.

נקודה שניה שעמדה ביסוד ההתנגדות שלנו היתה השאלה, האם הצעת החוק הזאת באמת פותחת את כל האופציות או שהיא סוגרת לנו אופציות? למשל, אם הצעת החוק היתה מבוססת על איזה שהוא תכנון, ואני זוכר, בדיון הראשון בהצעת החוק הזאת, כשהיושב ראש הקודם, מי שהיום שר המשפטים, שאלנו, האם כשמחוקקים את הדרך הזאת, באמת רק פותחים דרכים או אולי סוגרים? למשל, אם היינו מקימים ועדת מומחים שהיתה אומרת, הטוב ביותר הוא למצוא דרכי הסעה חלופיות, אלטרנטיביות, וזאת המלצה מקצועית. עכשיו, לדבר הזה צריך לקחת סכום כסף מסויים. אם אנחנו רוצים באמת לפתור את הבעיה הזאת, או אמצעים אחרים.

הצעת החוק הזאת באה ואומרת, לא, אנחנו צריכים לתת כך וכך לחינוך, כך וכך למטרה, כך וכך לדברים אחרים, ממילא את אותה אופציה מקצועית שאולי היתה נעשית אם ההצעה היתה מבוססת על איזה שהיא בחינה מקצועית, היא היתה המלצה אחרת, והצעת החוק מונעת את הדבר הזה. כלומר, גם מבחינה מקצועית ההצעה הזאת עוררה קושי אצלנו.

שלישית, כפי שאמרנו, מבחינת הסדרים בכנסת הקודמת, והבאתי את זה בשעתו בפני יושב ראש ועדת הכלכלה. כאשר אנחנו מקימים גוף כמו רשות, אנחנו צריכים לבוא ולבחון האם באמת הרשות היא הדרך הנכונה או לא הדרך הנכונה? כי אנחנו הרי רוצים לעבוד לפי כללים ולפי סדרים. יש מועצה, כפי שנאמר פה, שקובעת מתי אנחנו מקימים רשות ומתי לא מקימים רשות. לא הובאה שום חוות דעת כזאת.

ובבדיקה שנעשתה עכשיו, שהבאנו לפני ועדת השרים, המועצה אמרה, שלפי הכללים ששר המשפטים קובע כמי שמופקד על רשות מקצועית, זה לא הגוף המתאים. אז שוב, אני לא אומר שזו האופציה היחידה, אבל לפחות צריכה להיעשות הבחינה הזאת.

אני חושב שאם הוועדה באמת רוצה לחשוב על - - - אז למשל, אותה הצעה להקים - וזה אפשר מכוח חוק בלי לפגוע ברשות - כמו שיש לנו מועצה לבטחון לאומי, שגם שם, דרך אגב, היא כפופה להחלטת ממשלה, ואנחנו יודעים כמה שנים הדבר איננו מבוצע. הכנסת יכולה לבוא ולומר, אנחנו רוצים להקים מועצה, גוף תכנוני וכדומה שיהיו לו סמכויות בכל התחום הזה. אבל שוב, זוהי אופציה שהוועדה יכולה לבחון לפני שהיא באה ומחילה את הרציפות.

אני מקצר, יש עוד כמה דברים, אבל אלה נראים לי באמת הדברים העקרוניים שעומדים לשיקול הדעת לפני שממשיכים עם הצעת החוק.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו נחליט על החלטת הרציפות, זה עדיין טעון אישור מליאת הכנסת.

אתי בנדלר:

תוך שבועיים יכולה כל סיעה או הממשלה להגיש התנגדות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני חוזר ואומר שעל פי כל הנתונים שיש בפנינו, הממשלה תומכת בדיון הרציפות, בכפוף להתניות שמופיעות בהחלטה שלה.

אני רוצה להביע יותר מאשר אי-שביעות רצון ואפילו מחאה, משני דברים. מזה שהממשלה בהגיעה לוועדת הכלכלה בשלושה קולות. אני חושב שזה דבר מאוד לא תקין מבחינה ציבורית. אני חושב שדבר כזה פסול מעיקרו, ובוודאי שהוא פסול כשמדובר בנושא הזה של תאונות הדרכים.

אני גם חושב שזאת שגיאה פטאלית שהממשלה תנסה לשים איזה שהוא מכשול בדיון בענין הזה. לממשלה יש לה את כל היכולת להביא הצעת חוק משל עצמה. אם עצם קיום הדיון והטיפול בענין הזה היום, פה בוועדת הכלכלה, יביא בסופו של דבר את הממשלה להזדרז, ולמצוא פתרונות, ולו מהטעם הזה, שווה לדחוף את הענין, כפי שאנחנו מנסים לעשות היום.

אני רוצה להגיד שאחת הבעיות הקשות שאנחנו מתמודדים בנושא תאונות הדרכים, מבחינת האכיפה והמניעה, היא הפיצול בין הרשויות. נושא תאונות הדרכים, נהפך, שלא בטובתנו, לדבר שכולם אחראים לו, וכתוצאה מזה, אף אחד לא אחראי לו. אחד זורק על השני את האחריות, זה משטרה, וזה משרד התחבורה, וזה מע"צ, משרד השיכון, וזה משרד החינוך, וזה משרד האוצר, כל אחד זורק על השני את האחריות. אני חושב שהקונספציה של איחוד הרשויות היא קונספציה קדושה לטובת הענין הקדוש הזה שקוראים לו מלחמה בתאונות הדרכים.

אשר על כן, אני מעמיד להצבעה: האם להחיל את דין הרציפות בהצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התשנ"ד-1994? מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד - 1
נגד - אין
נמנעים - אין

ההצעה להחיל את דין הרציפות בהצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התקבלה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

כיוון שכך, פה אחד, ללא מתנגדים וללא נמנעים, אושרה החלת דין הרציפות בהצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התשנ"ד-1994, והיא תובא בפני מליאת הכנסת.

עופר לינצ'בסקי:

אדוני היושב ראש, אני לא יודע אם זה נהוג, אבל יש אולי אפשרות לבקש להעביר לממשלה או למשרד האוצר את הנוסח שאדוני מתכוון להציג בפני מליאת הכנסת?

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני אהיה דבק בנוסח שמופיע בהחלטת הממשלה. יש לי רק שאלה, מתי בעצם מסתיימים 90 הימים? אני מניח שמי שכתב אותה או בזמן הדיון, התייחס ל-90 יום מיום הדיון. וזה מה שאני בעצם ארצה לומר.

מתי היה יום הדיון בהחלטה?

קריאה:

28 באוקטובר.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מה-28 באוקטובר - זה מה שאני אגיד במליאה - עד ה-28 לינואר 1997, אני אכן לא אקיים שום דיון בהצעת החוק הזאת, בהנחה שהרציפות תאושר במליאה.

אני רוצה לומר עוד דבר, אני מעביר לך מסר, ולכולם, שאם אתם תביאו הצעת חוק בנושא הזה - כפי שהבינתי באופן בלתי פורמלי שמנסים להכין אותה - בלוח הזמנים הזה, אז אין לי שום ספק שאנחנו נקיים את הדיונים בוועדה בשתי הצעות החוק, גם בזו וגם בזו, ואולי ננסה ליצור איזה סינתזה שתוכל לענות על הצרכים של כולם.

אני מציע לכולנו לראות את הנושא הזה כנושא שעומד מעל לכל שיקול אחר, ומעל לכל עדיפות אחרת. אם היו נהרגים כל שנה 600 חיילים או 600 חיילים ואזרחים כתוצאה מפגיגות בטחון, אין לי ספק שהנושא הבטחוני על המשמעויות הכלכליות שלו היה מקבל עדיפות עליונה, מעבר לכל דיון אחר, ועל חשבון המון דברים אחרים. אני טוען שהנושא שאנחנו דנים בו, לא פחות קריטי מאשר נושא הבטחון הלאומי של מדינת ישראל והגנה על אזרחי ישראל.

אתי בנדלר:

אדוני היושב ראש, אם מותר לי להוסיף. גם אם הממשלה לא תגיש הצעת חוק אחרת עד למועד שהיושב ראש קבע - מהנסיון שלי לפחות בדיונים בוועדה בכלל ועם היושב ראש הנוכחי בפרט, אני יכולה לומר שהוועדה הזאת מאוד מאוד פתוחה לשמוע גם הצעות לתיקונים בהצעת חוק שהיא דנה בה - אין מניעה שהממשלה תגיד שבמקום האמור בסעיף מסויים היא מציעה נוסח אחר. אני מניחה שאם זו תהיה הצעה טובה, אז הוועדה תהיה פתוחה לשנות את הנוסח. ועל זה הצהיר גם יושב ראש הוועדה הקודמת.

ד"ר פרץ סגל:

האם זה מטיל איזה שהם כבלים פורמליים? אם זה נושא חדש או לא נושא חדש?

אתי בנדלר:

אני לא מבינה למה אתה מתכוון, אתה מתכוון לתיקונים?

ד"ר פרץ סגל:

כן.

אתי בנדלר:

בוודאי.

ד"ר פרץ סגל:

השאלה, אם לא יבואו דברים בסתירה להצעת החוק שעברה קריאה ראשונה?

אתי בנדלר:

עקרונית, אם איש לא טוען שזו חריגה מגדר הנושא, ולא מדובר על משהו שהוא רחוק, אז זה לא נחשב לנושא חדש. אם מציעים הצעת תיקון להצעת חוק שמונחת בפני הוועדה, ולא משנה אם הממשלה או חבר כנסת מציע זאת, ואיש לא טוען שמדובר בחריגה מגדר הנושא, כי אז, זה לא נחשב נושא חדש.

היו"ר אלי גולדשמידט:

תודה רבה.

3. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 41), התשנ"ו-1996

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו עוברים לסעיף האחרון שעל סדר היום: הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 41), התשנ"ו-1996.

אני חושב שבהצעת חוק זו אישרנו סעיף אחד.

אתי בנדלר:

רק סעיף 2 אושר עם שינויים שאושרו בוועדה.

מסעיף 5, הספקנו לקרוא סעיפים קטנים (א) עד (ד). ניתנו הסברים, ועדיין לא נערכה הצבעה אף לא לגבי פיסקה אחת, משום שאמרת שקודם תשלים את הדיון בכל הסעיף, ואחר כך תעמידו להצבעה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני קורא את סעיף 5(ה): "היה לקצין משטרה יסוד להניח כי יוגש כתב אישום נגד הנהג שביצע את העבירה לפי סעיף קטן (ב) ינהג כלהלן לפי הענין: (1) בעבירה שגרמה לתאונת דרכים שבה נהרג אדם - יפסול את הנהג מלהחזיק ברשיון נהיגה לתקופה של 90 ימים". - זה בדיוק כמו שהיה קודם.

(2) בעבירה שגרמה לתאונת דרכים שבה נחבל אדם או ניזוק רכוש - רשאי הוא לפסול את הנהג מלהחזיק ברשיון נהיגה לתקופה של 60 ימים".

אתי בנדלר:

בפיסקאות (ה) (1), (2) ו-(3) אין שינויים לעומת הנוסח הקודם.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני רוצה לשאול את נציגת המשטרה. סעיף (ה) (1) הוא מנדטורי. זאת אומרת, אין בכלל שיקול דעת, ברגע שנהרג אדם, יפסול את הנהג.

ב-(ה) (1), בנושא של תאונת דרכים שבה נהרג אדם, יש שיקול דעת כללי, היינו: "האם יוגש כתב אישום". אני רוצה להבין. נהג נסע בזהירות, ומישהו קפץ מתחת לגלגלים במטרה להתאבד, וכתוצאה מזה נהרג אדם. אז אם לקצין המשטרה יש יסוד להניח שלא יוגש נגדו כתב אישום, לא יפסלו לו את הרשיון. כלומר, זה שיקול הדעת היחידי שלו, האם יוגש כתב אישום או לא יוגש כתב אישום.

בסעיף קטן (2) יש לו שיקול דעת מעבר לענין אם יוגש כתב אישום או לא יוגש כתב אישום, אבל, גדר שיקול הדעת לא מוגדר. איך קצין משטרה יחליט מתי הוא פוסל, במקרה של תאונת דרכים שבה "נחבל אדם או ניזוק רכוש"?

טילדה מיכאלי:

הוצאנו נהלים לקצינים. צמצמנו את עצמנו עוד יותר ממה שמתיר לנו החוק. למשל, כתוב פה שקצין משטרה יכול לפסול, ואין שום הגבלה. אנחנו הגבלנו ואמרנו: רק קצינים שעוסקים בתנועה, ולא כל קצין משטרה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מדבר על שיקול הדעת המהותי.

טילדה מיכאלי:

גם כאן, הגבלות שהוצאנו ליחידות, אנחנו אומרים להם מה הם צריכים לבחון, את הנסיבות, הרשעות קודמות, כל הנסיבות האישיות של הנהג.

היו"ר אלי גולדשמידט:

השאלה אם דבר כזה לא צריך להיות כתוב בחוק? כי הפעלת שיקול דעת על ידי קצין משטרה, כשאת משאירה את זה פתוח, יכולות להיות סיטואציות שבאותן נסיבות, במקרה אחד כן יקחו את הרשיון, ובמקרה אחר לא יקחו את הרשיון.

טילדה מיכאלי:

תמיד יכול להיות קו כזה, אבל הנוהל שלנו די ברור. כשאנחנו באים ואומרים, אתה צריך לבחון את ההרשעות הקודמות, לא המיידית. לראות את הנסיבות אם הן חמורות מספיק או חמורות פחות. הוצאנו סיבוב נוסף של הוראות שמיישר את הקו לגבי כולם, בעצם פתיחת התיק. אז ברור שאם זה תיק שלא ננהל אותו, אז שם ודאי לא תהיה פסילה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מה זה שלא תנהלו אותו? הרי אם לא יהיה כתב אישום, הוא לא יוכל לפסול. ההנחה היא שכן יוגש כתב אישום.

טילדה מיכאלי:

לכן, כבר בשלב ההתחלתי הזה, אני אומרת שאנחנו כבר מיישרים את כולם לפי קו מסויים. למשל, שבבאר שבע נפתח תיק על תאונה מסויימת, בעוד שבעפולה לא נפתח תיק. אז כבר בשלב הראשון אנחנו נותנים לו כלי שהוא ידע אם יש מקום לפסול או לא לפסול. אם יהיה כתב אישום או לא יהיה כתב אישום. ברור שאם לא יהיה כתב אישום, אז כבר יש לו את התשובה שהוא לא צריך לפסול.

לכן, אני אומרת שכבר בשלב ההתחלתי ביותר, יישרנו קו בכל הארץ כדי שיהיו להם כלים מספיק טובים לזה.

אברהם פורז:

המלה כתב אישום בעצם אומרת האם יש אשמה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

חבר-הכנסת פורז, אסביר איפה הבעיה שלי. שיקול הדעת אם יוגש כתב אישום, הוא שיקול דעת הכרחי. זאת אומרת, אם ההנחה של הקצין שלא יוגש כתב אישום, אז כל החלופות: (1) (2) ו-(3) לא חלות. כלומר, זה התנאי ההכרחי.

בעבירה שבה נהרג אדם, זה הדבר היחידי שהוא צריך לשקול. אם יוגש כתב אישום, הוא חייב לפסול.

לעומת זאת, אם מדובר בתאונה יותר קלה שבה לא נהרג אדם אלא רק "נחבל או ניזוק רכוש", כי אז הוא רשאי לפסול. זאת אומרת, א. הוא צריך להיות בטוח שיוגש כתב אישום, הוא חושב בוודאות שיוגש כתב אישום; ב. הוא צריך להפעיל שיקול דעת נוסף, ולמה? כי כתוב "רשאי".

שאלתי, מה גדר שיקול הדעת שלו?

טילדה מיכאלי:

אני יכולה לתת את הקריטריונים הברורים שנתנו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

השאלה, אם הקריטריונים הברורים האלה לא צריכים לבוא באיזה שהוא מקום בחקיקה או בתקנות?

טילדה מיכאלי:

לדעתי לא, כי זה בכל זאת ענין של שיקול דעת. תרשה לי לקרוא את הקריטריונים שמביאים להחלטה. אני חושבת שבכל זאת צריך לתת גם את שיקול הדעת. אנחנו לוקחים בחשבון גם הרשעות קודמות; גם תוצאות התאונה, כלומר, חומרת הפגיעה, מספר הנפגעים, סוג הנפגעים; חומרת העבירה, למשל, אם מדובר בעבירה של אי-מתן זכות קדימה, עקיפות, סטיות מסוכנות, מהירות, נסיעה לאחור.

אתי בנדלר:

אלה כל העבירות שמופיעות בתוספת הרביעית.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אז אולי תכתבי ששיקול הדעת אם הוא עובר עבירות לפי התוספת הרביעית.

אתי בנדלר:

זה כתוב ב-(3).

טילדה מיכאלי:

יש לנו, למשל, ליקויים חמורים ברכב שגרמו לתאונה. או נהיגה ברכב ללא רשות הבעלים. כל אלה הם קריטריונים.

אתי בנדלר:

האם לא היו מקרים שנתקלתם, מתוך הנסיון שלכם, של תאונות שבהן נהרג אדם ויש יסוד להניח שנגד הנהג יוגש כתב אישום, אבל כתב אישום מינורי, בעבירה קלה. זאת אומרת, שמישהו באמת התפרץ לכביש ולא ניתן היה ליצפות את זה, אבל בכל זאת, היה מדובר שהוא ראה ילדים, והוא היה צריך ליצפות את זה. במקרה כזה, הרי לא נותנים שום שיקול דעת לקצין המשטרה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אתן לך דוגמה. נניח שהאיש נסע בכביש בו מותר לנסוע ב-80 קמ"ש, והוא נסע ב-85 קמ"ש, ומתאבד קפץ מתחת למכונית שלו. ברור שגם אם הוא היה נוסע במהירות המותרת, הפגיעה היתה מתרחשת. אבל, הוא התרשל, מינורית, בזה שהוא נסע ב-85 קמ"ש, ואין קשר סיבתי בין הרשלנות שלו לבין התוצאה. אפשר להגיש נגדו כתב אישום על מהירות מופרזת - במקום 80 קמ"ש, נסע ב-85 קמ"ש - אבל לא הנהיגה של ה-85 קמ"ש היא זו שגרמה למוות. המוות נגרם כתוצאה מזה שמישהו בידועין קפץ מתחת לגלגלים של המכונית.

אתי בנדלר:

זה לא נכנס לפיסקה עצמה כי מה שנאמר בנוסח: "עבירה שגרמה לתאונת דרכים שבה נהרג אדם" דהיינו, נדרש קשר סיבתי בין העבירה לבין עובדת ההריגה.

בכל זאת, האם לא היה מקום להכניס איזה שהוא שיקול דעת גם לפיסקה (1)?

אברהם פורז:

אנחנו זוכרים את התקופה שלפני חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים. אז היה צריך להוכיח אשם, אחריות בנזיקין. לעיתים היה קורה שבית המשפט היה מחלק את הרשלנות באחוזים מסויימים בין המעורבים בתאונה. נניח לרגע שהנהג נסע 5 קמ"ש יותר מהמותר, ויש לו תרומה מסויימת, אבל הצד השני לא ציית לעצור, וכל מיני דברים כאלה. באופן תיאורטי, הרי בפלילים, גם אם האחריות שלך היא עשרה או חמשה אחוז לתאונה, עדיין עברת עבירה.

הרי בסך הכל כל הסיפור הזה הוא מקדמה על חשבון העונש. יש פה מן מגמה, היא גם חלק מאווירה חברתית שנהג שהרג מישוהו והוא היה אחראי לתאונה, מורידים אותו מיד מהכביש. הוא לא יכול למחרת לנהוג. לדעתי, אם נקל בזה, יכול להיות שיהיו מקרים ספורים שבהם הוא בכל זאת יוכל לנהוג, אבל, אני כבר רואה את הכותרת: הרג ילד והוא ממשיך לנהוג. דברים מהסוג הזה. זה שהילד היה בן שנתיים, והוא קפץ לכביש, בכל זאת, יגידו שהנהג נסע 5 קמ"ש מעל המותר.

לכן, אני מציע להשאיר את זה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

גם אני בדעה שבסעיף (1) בענין תאונה קטלנית, אין לי ויכוח על זה. גם אין לי ויכוח על סעיף (2).

אברהם פורז:

סעיף (2) הוא יותר פרובלמטי, כי צריך היה אולי להבדיל בין חבלה לחבלה של ממש או נזק לרכוש.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אבל אם הם מכניסים גם את החלופה של "ניזוק רכוש", הרי לא יכולה להיות תאונה שגם הרכוש לא ניזוק וגם אדם לא נפגע, כי אז אין תאונה.

יש פה ענין שהסעיף הזה מאפשר לקצין משטרה, כמעט בכל תאונה לפסול רשיון ל-60 יום. כי כמעט כל תאונה עונה על אחד או יותר משני הקריטריונים של חבלה, וחבלה יכולה להיות קלה מאוד, כי לא כתוב "של ממש", או של נזק לרכוש. גם אם הוא גירד את הצבע, זה נזק לרכוש.

אני מוכן לקבל שזה יהיה, אבל אולי כדאי להוסיף "בנסיבות מחמירות" או "בנסיבות שמצביעות על רשלנות".

טילדה מיכאלי:

זה תמיד בנסיבות חמורות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

כי אחרת לא יוגש כתב אישום.

אברהם פורז:

לכאורה, גם בתאונות של נזק לרכוש בלבד, אם היא מגיעה לידיעת המשטרה. אבל נניח שהיתה תאונה עם נזק לרכוש, אנחנו לא חייבים לדווח, אבל אני יכול לדווח. מותר לי לדווח על עבירה של נזק לרכוש, ולומר, שזה שפגע בי, אמנם לא היה שום נזק חוץ מרכוש, אבל הוא לא עצר בעצור. ואז, לכאורה, קצין משטרה יכול לפסול אותו.

טילדה מיכאלי:

נכון. לכן צריך להשאיר את זה.

אברהם פורז:

הבעיה שאין פה מידרג בין נחבל אדם, ויכולה להיות חבלה של ממש, של אחד שאושפז בבית חולים עם עצמות שבורות, לבין אחד שנתן מכה ושבר פנס פלסטיק. אולי היינו צריכים לומר שאם נחבל אדם חבלה של ממש פסילה ל-60 יום, ואם זה רק נזק לרכוש - 30 יום. איזה שהוא מידרג.

אלינוער מזוז:

אבל העבירה היא בנסיבות מאוד חמורות. אתה לא יכול לקחת רכיב אחד ולבודד אותו. למשל, רק מידת החבלה. אתה צריך לקחת בחשבון את הכל. גם את עברו של האיש, שכבר בעבר הוא פגע.

הרבה מאוד שיקול דעת של משטרה זה שיקול דעת מורחב. לא כדאי להכניס את זה לחוק.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו נותנים את הסמכות הזאת לקצין משטרה. עכשיו, גם ככה, אני יוצר מצב שקצין משטרה בעפולה יתנהג אחרת מקצין המשטרה בצפת. לדעתי, זה מאוד יכביד עליהם.

אני ממשיך לקרוא: סעיף 5(ה)(3) "בעבירה מן המפורטות בתוספת הרביעית - רשאי הוא לפסול את הנהג מלהחזיק ברשיון נהיגה לתקופה של 30 ימים".

גם פה יש בעיה. מדוע? "בעבירה מן המפורטות בתוספת הרביעית" נכללת גם עקיפה בפס לבן, נהיגה באור אדום, אי-ציות לתמרור עצור, וכו'. יש מקרים שברור שאדם עבר באור אדום ולא גרם נזק. ואחר, נכנס באור אדום ועשה שלל עבירות. הוא מקבל פסילה 30 יום.

בסעיף (2) יש לנו אחד שעצר בעצור, לא שמר מרחק, ונכנס ברכב שלפניו וגרם לו נזק לרכוש, הוא יקבל פסילה של 60 יום. עכשיו, זה שעבר באור אדום ולא קרה שום דבר, אבל פוטנציאל הנזק היה אדיר.

אברהם פורז:

אדוני היושב ראש, הבעיה היא שבתאונת דרכים הולכים לפי התוצאה. אתה יכול לעשות מעשה רשלני איום ונורא, והוא נגמר בטוב, לא קרה כלום.

טילדה מיכאלי:

בפסילה הזאת, הרעיון הוא לגרום לנהיגה נכונה.

אברהם פורז:

אני חסיד גדול של שיפור התשתית. כי אם יש גדר הפרדה, אז אם אחד נרדם, הוא לפחות לא עובר למסלול הנגדי. ואם יש בצד גדר, אז הוא גם לא נופל לתהום. מלבד זה, אתם צריכים לעשות בדרכים כל מיני דברים שיעוררו.

אתי בנדלר:

לפני שאני קוראת את סעיף (ו) אני מבקשת להזכיר לחברי הוועדה שבסעיפים הקטנים שקראנו עד כה ובישיבה הקודמת, אמרנו, שהסמכות לפסילה מינהלית נתונה אך ורק לקצין משטרה. הפרוצדורה היא שהשוטר שלנגד עיניו נעברה העבירה, או שיש לו יסוד להניח שנעברה לנגד עיניו עבירה, או שהוא נוטל את הרשיון מהנהג, ונותן לו אישור, ומזמן אותו לקצין המשטרה, בתוך 3 ימים. או שהוא לא נוטל ממנו את הרשיון באופן זמני, אבל הוא מזמין אותו לקצין המשטרה, כדי שקצין המשטרה יבדוק את הנסיבות ויחליט אם לפסול את הרשיון או לא.

אני חייבת לומר שבמבנה הזה יש שינוי לעומת הנוסח הנוכחי של הפקודה, משום שכפי שהפקודה היתה מנוסחת עד כה, בסעיף 47, לא היה בכלל זימון בפני קצין משטרה. משמעות הזימון בפני קצין משטרה היא שגם נותנים לנהג זכות שימוע לפני קצין המשטרה. זו המשמעות. כי אחרת לא היה צריך לזמן אותו לפני קצין המשטרה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

גם לפי סעיף ה' נותנים לו את האפשרות הזאת?

אתי בנדלר:

קצין המשטרה, אם יש לו יסוד להניח שיוגש כתב אישום, והנסיבות האלה התקיימו, או שהוא "חייב" לפסול את הנהג או שהוא "רשאי" לפסול אותו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

השאלה, אם הוא חייב לזמן את האיש ולהשמיע לו את הדברים.

אתי בנדלר:

אני מחזירה אתכם לסעיף קטן (ג), הקובע: "נטל השוטר את רשיון הנהיגה כמפורט בסעיף קטן (ב), יתן לנהג אישור על נטילת הרשיון וזימון להופיע", גם הפעם בפני קצין המשטרה.

"(ד) לא מסר הנהג את רשיון הנהיגה שלו לשוטר לפי סעיף קטן (ב), רשאי השוטר לתת לו זימון כאמור בסעיף קטן (ג)".

זאת אומרת, תמיד צריך להיות זימון לנהג שיופיע בפני קצין המשטרה.

ההקדמה הזאת חשובה לצורך הערות שנוגעות לסעיף קטן (ו) שאני עומדת לקרוא.

שלום שמחון:

אבל הוא לוקח ממנו את רשיון הנהיגה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

השוטר נוטל את הרשיון, ונותן לו אישור, והנהג רשאי להמשיך לנהוג. והוא צריך לזמן אותו בתוך 3 ימים.

אתי בנדלר:

הוא יכול לומר לו תבוא איתי עכשיו. הוא יכול להגיד לו, תהיה אצל קצין המשטרה בעוד שלוש שעות, הוא יכול להגיד לו, אני מזמן אותך לבוא מחר בשעה זו וזו לפני קצין המשטרה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ומה קורה אם השוטר לא נוטל את רשיון הנהיגה.

אתי בנדלר:

בכל מקרה הוא נותן לו מכתב זימון, ואת זה קראנו בסעיף קטן (ד), בשינויים שהוועדה אישרה. הנוסח שאושר הוא: "לא נטל השוטר את רשיון הנהיגה כמפורט בסעיף קטן (ב), רשאי השוטר לתת לו זימון כאמור בסעיף קטן (ג)". זאת אומרת, בכל מקרה הוא נותן לו את הזימון, כי רק לקצין המשטרה יש את הסמכות לפסול רשיון נהיגה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ליתר בטחון, למה שלא נכתוב בסעיף ה': "היה לקצין משטרה, לאחר ששמע את הנהג, יסוד להניח כי יוגש כתב אישום נגדו וכו'".

טילדה מיכאלי:

קודם כל, לא היתה אף פעם חובה שהוא צריך לשמוע אותו, וגם בפסיקה. בפסק דין של השופט בייסקי, בהרשעה, אמר: אם ניתן לשמוע אותו, בסדר, כמו מין הליך כזה של שימוע. אם לא, אז יש לו את ההחלטה שלו, הוא שוקל, הוא לא חייב לשמוע אותו.

אתי בנדלר:

ברשותך, אדוני היושב ראש, אני מבקשת לקרוא את סעיף קטן (ו), כי הדיון הזה בדיוק קשור גם לסעיף קטן (ו), הקובע: "לא הופיע הנהג בפני קצין המשטרה במועד שזומן אליו כאמור בסעיף קטן (ג), רשאי קצין המשטרה לפסול אותו מלהחזיק ברשיון הנהיגה לפי סעיף קטן (ה), גם בהעדרו ומאותו מועד יראו את הנהג כמי שאין בידו רשיון נהיגה ויחולו עליו הוראות סעיף 67".

כדי להשלים את התמונה, סעיף 67 לפקודה קובע מה הדין בשעה שנוהגים בזמן פסילה או בניגוד לתנאים. מכל מקום, עצם העובדה שצריך לזמן את הנהג בפני קצין משטרה, והן מתוכן האמור בסעיף קטן (ו) שקראתי, אם העבריין לא מופיע בפני קצין המשטרה במועד שזומן אליו, בכל זאת, רשאי קצין המשטרה לפסול את רשיון הנהיגה של הנהג גם בהיעדרו.

נדמה לי שמהנוסח הזה, עולה בבירור, שעתה, בהצעת חוק זו, קבוע בפירוש שיש זכות שימוע לנהג, ובלבד שהוא יתייצב במועד שהוא הוזמן.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מקבל את הפרשנות של היועצת המשפטית של הוועדה, שהחוק, בנוסח החדש, נותן הזדמנות לשימוע, אלא אם הנהג לא הופיע. אבל, בכל מצב אחר, שהוא זומן ולא הופיע, אז קצין המשטרה, לפני שהוא מקבל את ההחלטה, הוא חייב לשמוע אותו. אם הפרשנות הזאת מקובלת עליכם, אז לא צריך להוסיף.

אלינוער מזוז:

ודאי, אם הוא בא, קצין המשטרה חייב לשמוע אותו. אבל, הבעיה, אם הוא לא מופיע?

היו"ר אלי גולדשמידט:

מה קורה אם הוא לא מופיע, ומה קורה אם האיש זומן למילואים?

אתי בנדלר:

נבצר ממנו להגיע, על זה אני מדברת, רק על המקרים שנבצר. אם בן אדם זומן ולא הופיע שישא בתוצאות, אלא אם כן נבצר ממנו להופיע.

היו"ר אלי גולדשמידט:

איך קצין המשטרה יודע למה הוא לא הופיע?

אברהם פורז:

אז הוא חייב להודיע.

אלינוער מזוז:

כל הרעיון של שלילה על ידי קצין משטרה, נובע מהצורך לשלול אותו לאלתר. מדובר באדם שיש סיכון לגבי המשך נהיגתו, ולכן, קבענו כאן שלושה ימים, בגלל אילוצים, אבל זה המירב. אנחנו צריכים למנוע לאלתר.

אברהם פורז:

מכסימום, לשלול לו את הרשיון, הוא לא ינהג יומיים, יבוא אחרי יומיים.

אתי בנדלר:

לא, הוא לא יכול לבוא אחרי יומיים, הם לא מוכנים לתת לו זכות לשימוע חדש, הם אומרים, שייך לבית משפט.

ואני שואלת, ואם הוא קיבל התקף לב? ואם הוא קיבל צו 8? ובאמת נבצר ממנו להופיע.

אלינוער מזוז:

שאלה אם אנחנו רוצים שקצין המשטרה יתחיל לשמוע את עדותו לגבי נבצרותו, ולהכריע האם באמת נבצר או לא נבצר, ואחר כך לשמוע את מה שיש לו להוסיף על מה שכבר מונח לפניו. במקום זה, ילך לבית משפט, יאמר את דברו, ובית משפט יכריע.

אם היינו יכולים מלכתחילה להביא את כל שיקול הדעת הזה מראש לפני בית משפט, היינו מעדיפים. הרי לא עשינו את זה בגלל שאנחנו רוצים אקט מידי, ולכן נתנו את זה לקצין המשטרה, עם אפשרות פנייה לבית משפט.

לכן, אני חושבת שהפרוצדורה שנקבעה פה, ומתן הזדמנות לבוא בפני קצין משטרה.

אברהם פורז:

במידה ונשלל רשיון, תוך כמה זמן מיום הבקשה הרשיון מוחזר?

אלינוער מזוז:

בתוך מספר ימים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מבקש רק שהשלושה ימים יהיו ימי עסקים, לא שבתות וחגים.

אלינוער מזוז:

הרצון שלנו הוא שיבוא עכשיו, כדי שהקצין יפסול אותו לאלתר, אנחנו לא רוצים לדחות את זה. קבענו את השלושה ימים בגלל השישי שבת.

טילדה מיכאלי:

אני רוצה להוסיף שגם בפסיקה נאמר כמה חשובה המיידיות של הפסילה הזאת. אנחנו אפילו מנחים שאם במקרה, בגלל כל מיני תקלות, עברו שבועיים-שלושה, אז כבר אין טעם. כלומר, כל הענין הוא באמת במיידיות.

אתי בנדלר:

אני רוצה להפנות תשומת לב הוועדה לשינוי נוסח קטן שסוכם עליו כשנפגתי עם היועצים המשפטיים שמטפלים בענין. בשורה אחת לפני האחרונה של סעיף קטן (ו), במקום: "ומאותו מועד יראו את הנהג כמי שאין בידו רשיון נהיגה", יבוא: "ומאותו מועד יראו את הנהג כמי שהודע לו שנפסל מלהחזיק רשיון נהיגה". זה כדי ליישב את הנוסח עם נוסח 67 לפקודה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ואם בשלושה הימים האלה הוא לא הופיע לפני קצין המשטרה, קצין המשטרה פסק באותו יום על שלילה, ההודעה מגיעה לאותו נהג כעבור שלושה ימים. אז מאותו רגע הוא פסול מלנהוג?

אתי בנדלר:

הוא פסול מאותו רגע.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אבל איך הוא יכול לדעת?

אלינוער מזוז:

הוא צריך להתעניין.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בשם המלחמה בתאונות הדרכים צריך לעשות הרבה דברים, אבל יש דברים שהם פשוט לא הוגנים. אם האיש לא יודע שקצין המשטרה שלל ממנו את רשיון הנהיגה שלו.

אלינוער מזוז:

אבל הוא זומן.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יש הבדל בין הקטע שאני במודע שולל פה איזה שהיא זכות אזרחית בשם המאבק בתאונות הדרכים, שזו זכות השימוע וכו'. בגלל הצורך להרתיע בצורה מהירה, הורדתי את כל ההסתייגויות שלי. אבל, בין זה לבין הכנסתו לסיטואציה של עבירה מאוד חמורה של נהיגה בזמן פסילה. בעצם, בגלל שהוא לא יודע מזה, הוא נוהג בזמן פסילה. תשלחו לו מכתב רשום-דחוף.

אברהם פורז:

החשש שלהם הוא שהוא יתחמק מלקבל את ההזמנה. הוא יכול לעבור ולגור אצל האמא שלו, ואז נגמר הסיפור.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אתה לא יכול להתיישר לפי אלה שמנסים להתחמק. אתה צריך להתיישר לפי תמי-הלב.

אברהם פורז:

אנחנו הרי מכירים את הסיפורים של התחמקות מלקבל הזמנות וכו', וזה חוזר.

אלינוער מזוז:

נטל ממנו את הרשיון או לא נטל ממנו, אמר לו, בדעתי להביא את הענין בפני קצין משטרה. זאת אומרת, הוא יודע שהוא צריך להופיע בפני קצין משטרה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ואם השוטר לא אמר לו.

אלינוער מזוז:

אין דבר כזה, חובתו לומר לו זאת, גם אם הוא לא נטל ממנו את הרשיון, הוא מזמן אותו. זאת אומרת שהאיש יודע שתוך שלושה ימים הוא חייב להופיע בפני קצין משטרה, וקצין המשטרה עשוי להחליט על פסילת רשיונו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מדבר על סיטואציה שלא נטלת ממנו את הרשיון אלא זימנת אותו להופיע בפני קצין משטרה.

אלינוער מזוז:

לכן, בא המחוקק ואומר לו: אדוני, תדע לך שבעוד שלושה ימים אתה צפוי לזה שמאותו רגע שיקבל קצין המשטרה החלטתו, אתה פסול. אם לא נאמר כך, ונטיל על המשטרה חובת הודעה, אנחנו נימצא בדיוק בסינדרום שהצביע עליו חבר-הכנסת פורז, וזה הטעם שהכנסנו את זה, שהוא יגיד, לא קיבלתי, לא ידעתי, עברתי דירה וכו', וימשיך לנהוג.

לכן, השאלה, על מי אנחנו מטילים את הנטל.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אין לי בעיה עם זה שזכות האזרח תיפגע במובן זה שייפסל מלנהוג בשביל להרתיע וכל זה, אז הוא לא ינהג, מבחינתי אין אסון. במאזן השיקולים אין אסון בכך שכן אדם, אפילו שזה לא צודק, לא נוהג איזה שהיא תקופה, בשם המלחמה בתאונות הדרכים.

אבל, אני חושש מסיטואציות שאדם באמת בתום לב, אחד מתוך מאה, עשרה מתוך מאה, בתום לב ייקלע למצב של נהיגה בזמן שלילה בלי שהוא יודע מזה.

אלינוער מזוז:

יבוא לבית משפט על עבירה של נהיגה ללא פסילה, ויוכיח את הנסיבות המיוחדות האלה שלו, ובית המשפט ישקול.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אולי הוא לא יודע עברית. אולי הוא יודע רק רוסית ולא הבין את מה שהשוטר אמר לו.

אראלה רבדל:

העובדה שבן אדם לא יודע שפה לא פותרת אותו מלהתנהג על פי חוק. ואנחנו יודעים שנהגים יעשו שמיניות באוויר, ובלבד שלא יינזקו.

דיברתם על האיש שקיבל התקף לב. הרי הוא ידע שהוא אמור היה להופיע בפני קצין המשטרה. אחרי התקף לב, לוקח זמן עד שמותר לאיש לחזור לנהוג. חזר והוא הגיע למצב כשיר לנהיגה. אני בטוחה שהוא יזכור שהיה לו הזימון הזה אצל קצין משטרה.

אתי בנדלר:

אשתו קיבלה התקף לב והוא ליווה אותה לבית החולים, ולא יכל להגיע לקצין המשטרה. נהיגה בזמן שלילה זאת עבירה מאוד חמורה, זה פשע, שלוש שנים עונשה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני לא רוצה שאדם בתום לב, בגלל שלא מסרו לו, אולי השוטר לא אמר לו, זה לא יכול לקרות?

אלינוער מזוז:

יובא לדין ויטען את זה.

אברהם פורז:

בדבר הזה, כמו בכל דבר, צריך לבדוק במונחי עלות ותועלת. אני מסכים שבמכלול של כמה אלפי מקרים בשנה, יכול להיות ששניים-שלושה מקרים יהיו באמת כמו שאתה מתאר פה. כנגד זה, יהיו אלפים שינצלו זאת לרעה. אז השאלה היא, מה אתה מעדיף?

אני מעדיף ששניים-שלושה מקרים כאלה של התקף לב וכדומה, ואז, בית המשפט ימצא את הדרך איך להקל איתו. אבל רוב המקרים, הרי אנחנו יודעים, אין מה לעשות, הרוב נוכלים.

שמחה ניר:

שאלתי היא, מדוע הצעת חוק זו לא נדונה בוועדת החוקה, חוק ומשפט? כי פה הולכים ופוגעים בזכויות אזרח.

אברהם פורז:

פקודת התעבורה תמיד היתה בוועדת הכלכלה.

שמחה ניר:

השאלה, אם בכלל יש קורלציה בין הפסילות האלה, לבין תאונות הדרכים? המשטרה פוסלת בקלות דעת. יש לי כאן את הוראות המשטרה, והחלטות של בית המשפט. מה שאנשי המשטרה אומרים בבית המשפט. משתמשים בזה כמכשיר לחץ לסחוט הודאות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מר ניר, תאונה שבה נהרג אדם בלל רשלנות של הנהג, אתה רוצה לומר שהנהג הזה יכול להמשיך לנהוג עד מועד הדיון בבית משפט?

שמחה ניר:

לא אמרתי. אני מציע שיהיה כמו במעצר, שהחלטה המקורית תהיה של שופט ולא של קצין משטרה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מעצר, זה שלילת חירותו של אדם, זו סנקציה מאוד חריפה. שלילה של הזכות לנהוג למשך מספר ימים, עד שהוא מביא את זה לפני בית משפט, והבקשה להחזיר לו את הרשיון, מה זה מול התועלת שאתה מוריד מהכביש נהג קטלני?

שמחה ניר:

אז שזה יהיה תוך 24 שעות, המשטרה תגיש בקשה לשופט עם העתק לנהג, והשופט יחליט. אז לפחות יש כאן איזה שהוא איזון. ולחלופין, שיהיה לפחות סגן ניצב.

היו"ר אלי גולדשמידט:

האם הצעת חוק זו באה לפני לשכת עורכי הדין, ואתה מייצג את עמדתה?

רבקה בן יששכר:

אני מייצגת את לשכת עורכי הדין, אני קצת יותר מעורה בפרטי ההצעה ואני גם בתחום. הנושא הזה לא עלה לדיון בפני הוועדה בלשכת עורכי הדין.

בנושא הספציפי הזה של פסילות מנהליות לשמחה ניר יש עמדה קצת שונה משל האחרים וכדאי לשמוע גם את דעתו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הצעת חוק זו לא הוגשה היום, והשתתפתם כבר בדיונים. לכן, להבא, אני מציע לבוא עם איזה עמדה של לשכת עורכי הדין.

רבקה בן יששכר:

יש לי עמדה. אמרתי שאני מטפלת ואני מייצגת את העמדה של לשכת עורכי הדין, אבל נתבקשתי לאפשר גם לשמחה ניר להשמיע את דעתו, כי בנקודה הזאת יש לו מה להגיד.

שמחה ניר:

צריך איזה שהוא ריסון, עדיף שיהיה שופט או לחלופין קצין בדרגת סגן-ניצב שזה לא יהיה דבר של מה בכך. כאשר פונים לבית המשפט, לפעמים זה שבוע, לפעמים זה 19 יום, וכשאני צריך להגיע לבית משפט העליון, זה ביום ה-30. אני מוכן שהפסילה תבוצע בחצי שעה. אבל יש פה שאלה עקרונית. אתה בא לבית משפט, אומרים לך, החלטה מחר במזכירות, והחלטה היא שכיוון ש-30 יום עברו, אז נשאיר את הבעיה לפעם אחרת.

יש לי פה מקרה שהגיע לבית המשפט המחוזי ביום ה-24, ושם, קצין המשטרה אמר לנפסל, אין לי שיקול דעת, אני פועל על פי הוראות. 24 יום התעללתי בבית משפט השלום והמחוזי, כדי לקבל החלטה שהפסילה היא לא חוקית, משום שקצין המשטרה לא הפעיל את שיקול דעתו הוא.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני שואל את נציגי המשטרה. יש לכם התנגדות לזה שהאישור לפסילה יינתן על ידי קצין בדרגת סגן-ניצב.

טילדה מיכאלי:

בוודאי שיש לנו התנגדות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בואו נראה את זה כדרך של פשרה מסויימת בין הדרישה להביא לפני שופט לבין הדרישה להביא בפני סגן ניצב?

טילדה מיכאלי:

כבר בתחילת הדיון רצינו לבקש, אבל לא הגענו לזה, שיהיה קצין משטרה בלי להוסיף בכלל בדרגת מפקח.

שמחה ניר:

יש לי פה את ההוראות של המשטרה, אני מבין שיש הוראות חדשות שלא הצלחתי להגיע אליהן, אני מנחש שאין שינוי. ופה כתוב כך: "הוגשה לבית המשפט בקשה להחזרת רשיון נהיגה שנפסל מינהלית, תועבר הבקשה ללשכת התביעות, והתובע המופיע בשמיעת הבקשה, יבקש לשמוע את הקראת האשמה בו ביום. החליט בית המשפט לבצע הקראת האשמה כמבוקש, והנאשם הודה בביצוע העבירה, יבקש התובע להטיל על הנאשם עונש כמקובל".

ועונש כמקובל, זה אם אין חובת פסילה - אין פסילה. זאת אומרת, ברגע שהוא מודה באשמה, הוא הופך מחשוד שמסכן אולי את הציבור, לנאשם, ואז הוא חדל לסכן את הציבור, ואומרים לו, אתה יכול לקחת את הרשיון בחזרה.

"לא הודה הנאשם בעבירה המיוחסת לו, יבקש התובע להאריך את תקופת הפסילה המנהלית עד לסיום ההליכים המשפטיים נגד הנאשם". זאת אומרת, שפה משתמשים בזה כאמצעי לחץ.

טילדה מיכאלי:

לחץ על מה?

שמחה ניר:

שיודה באשמה.

אלינוער מזוז:

גם אז הוא יודה הוא צפוי לפסילה. סליחה, זו פרשנות שלך. זה לא כך.

שמחה ניר:

אנחנו חיים את זה יום יום.

לדוגמה, בתאונה לא חמורה, תובע אמר למבקש, בוא נסגור, תודה, ותקבל את הרשיון. אני אומר, שיש כאן שימוש לרעה וכיפוף ידיים למטרות זרות מאשר לבטיחות בדרכים, זה נעשה כשיטה או כמעשה נבלה, ואני מבקש שיירשמו דברים אלה בדיוק.

אומרת התובעת בתשובה לטענותי: אם הוגש כתב אישום בפני שופט התעבורה והנאשם הופיע בפניו, והודה, הרי אותו בית משפט, הוא שקובע מהו העונש שיוטל, ואין אינטרס למטרה להמשיך ולבקש את הפסילה, כי שופט התעבורה צריך - - - זאת אומרת, אנחנו רוצים את הפסילה עד שאתה תודה באשמה. אחרי הכל הוא לא נהג קטלני.

אלינוער מזוז:

לא, עד שבית משפט יפסוק.

שמחה ניר:

אז למה, כל עוד הוא לא הודה, הוא יישאר בפסילה?

אלינוער מזוז:

גם אם מישהו מודה, בית המשפט מיד גוזר את דינו.

שמחה ניר:

זאת אומרת, ברגע שהוא מודה והוא הופך מחשוד לאשם, הוא חדל לסכן את הציבור?

אלינוער מזוז:

אז תהיה לו פסילה של בית משפט.

שמחה ניר:

ואז, לרוב זה נעשה בהסכמה עם התובע שלא תהיה פסילה.

אלינוער מזוז:

זה לא כך.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מר ניר, אנחנו הרי יודעים שפסילה מנהלית, בסופו של דבר, יכולה להיגמר בכך שהפסילה המנהלית לא היתה מוצדקת. הרי זה שורש הדברים. אנחנו עושים את כל הפעולה הזו כדי למנוע פגיעה מסויימת בזכויות הנהג. אנחנו מודעים לזה שאנחנו פוגעים בזכויות הנהג.

שמחה ניר:

אבל, ברגע שהעסקאות האלה נעשות מעל השולחן, אנשים באים ומגישים בקשה לביטול הפסילה רק כדי לסגור את התיק עצמו ולקבל את הרשיון חזרה.

טילדה מיכאלי:

בדרך כלל, מי שמבקש לכרוך אחד בשני, זה הנאשם שמבקש לכרוך את זה.

שמחה ניר:

כדי לקבל את הרשיון, הוא מודה.

מה שאני מציע כדי לפתור את זה, אם מישהו מבקש את ביטול הפסילה, שזה יהיה בתוך יומיים, ואם יש ערר, תוך יומיים מהגשת הערר. כמעט כמו במעצרים. במעצרים מביאים על המקום, ולא אומרים השופטים בהשתלמות תבוא בעוד שבועיים, והיו דברים מעולם.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ומה אם הם באמת משתלמים?

שמחה ניר:

אז יש שופט תורן. אם שופטי התעבורה בהשתלמות, יש שופט שלום תורן.

דבר נוסף, עם הבקשה לביטול הפסילה, מודיע שהוא גם כופר באשמה, שבאותו יום גם יקיימו הקראה, ויזמינו את העדים - את השוטר - כדי באותו מקום השוטר יעיד, ולפי העדויות השופט יחליט אם המשפט ממשיך, לפי מאזן הראיות שהיו לו באותו רגע, השופט יחליט אם יש הצדקה להמשך הפסילה או לא.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני רוצה להעיר הערה עקרונית. לא מוגשת לפנינו הצעת חוק לשינוי המצב הקיים.

שמחה ניר:

אפשר לכרוך את זה, אם רוצים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אפשר, אבל אז הממשלה, ובצדק, תגיד שזה נושא חדש. אתה בא היום, לוקח את הצעת הממשלה שהיא בעצם באה לתקן איזה שהוא פגם שהיה בעניין שוטר נוטל רשיון או לא נוטל רשיון, והיא לא משנה, היא לא מתיימרת לשנות את המצב הקיים.

מה שאתה מציע, מבחינת הפרוצדורה הנכונה, זה שתוגש הצעת חוק.

שמחה ניר:

אבל יש אפשרות, בצורה של הסתייגויות להכניס מה שרוצים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

נניח שזה יקרה, הממשלה תמשוך את הצעת החוק שלה.

שמחה ניר:

שתמשוך.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אז מה עשינו? המצב יישאר אותו מצב שאתה מלין עליו. נניח שאני מקבל את העמדה שלך, ואני מבקש לשנות, ונניח שהממשלה לא מבקשת דיון שזה נושא חדש, זה לא עובר לוועדת הכנסת. באותו רגע, כעבור יומיים מודיעים לי ממזכירות הממשלה, אנחנו משכנו את הצעת החוק.

שמחה ניר:

אז אני מניח, שאז, כיוון שמאוד מאוד רוצים את ההסדר הזה, יגישו הצעה אחרת.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אתה לא מכיר את הממשלה, הם יישארו במצב הקיים, הבלתי סביר לגבי השוטר, ולא יפתחו את הענין.

היו"ר אלי גולדשמידט:

גב' ריקי בן יששכר, מה עמדת לשכת עורכי הדין?

רבקה בן יששכר:

בעקרון, ההצעה, כפי שקראנו אותה היא הצעה ברוכה. התיקונים הם ברוכים, כי בכל זאת הם באים לשנות את המצב הנוכחי. אבל, יש כמה דברים שרציתי להעיר. כאשר שוטר עוצר נהג בדרך, פונה לנהג ואומר לו, תן לי את הרשיון, אנחנו נעביר את זה למשטרה, לקצין, אשר ישקול ויבדוק אם אתה מסוכן לציבור או לא, לפי הקריטריונים הקיימים היום במסגרת המערכת המשפטית.

ואז, נוצרת הנחה, בעיני הנהג שהדבר הזה באמת יישקל. זאת אומרת, שהשוטר יעביר את הרשיון, ולמעשה, קצין המשטרה ישקול האם לקחת את הרשיון או לא?

בפועל, זה לא מתבצע כך. למעשה, ברגע שנוטלים את הרשיון, ההעברה לקצין היא טכנית. מה הפגם? הפגם הוא שהנהג חושב שיזמינו אותו למשטרה, כפי שהוא מבין שהוא מוזמן תוך שלושה ימים, להשמיע טענות. הוא בא לשם, אין לו אל מי לדבר כי למעשה ההחלטה כבר ניתנה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

פה נאמר שידברו איתו לפני ההחלטה.

רבקה בן יששכר:

אני מספרת מה שידוע לנו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אמרו זאת במפורש, ומה שאומרים בוועדה בכנסת, בעיני מכובד ומקובל. נאמר פה במפורש שלמעט המקרה של היעדרות, בכל מקרה אחר, נטילת הרשיון לא תיעשה לפני שהנהג ישמיע את דבריו לפני הקצין.

קריאה:

כלומר, אם ייכתב שהופיע אדם לזימון, אז הקצין לא יתן החלטה בטרם ישמע אותו.

אתי בנדלר:

את מוכנה שזה יירשם?

אלינוער מזוז:

אפשר להוסיף את זה ברישא של סעיף קטן (ו) הופיע... לא יתן החלטתו אלא לאחר שישמע את דבריו. לא הופיע - וכל היתר.

רבקה בן יששכר:

אני פשוט רוצה שיהיה כאן אלמנט של השמעת טענות, אפילו מבחינת הצדק הטבעי.

בעיה נוספת שיכולה לגרום תקלה דווקא בקטע של ההיעדרות. כאשר אדם עובר עבירה, הרי הוא מוזמן למשטרה שבסמכות שיפוט של אותו אזור. מקום העבירה הוא המקום שאליו אדם מוזמן, ובית המשפט המוסמך הוא במקום בו בוצעה העבירה. יוצא איפוא שאם עברתי עבירה באילת, יטלו ממני את הרשיון, ואני גרה בתל אביב.

אני פונה בבקשה שלא יטרטרו את הנהגים. נניח שעברתי, כפי שצינתי, את העבירה באילת, לקחו ממני את הרשיון, אני מוזמנת לעוד יומיים לקצין המשטרה, ואני לא יכולה להגיע חזרה לאילת, כי נעצרתי ביציאה מאילת לכיוון תל אביב. אני לא רוצה להיות במצב שישללו ממני את הרשיון בהיעדרי. זו באמת בעייה, גם כאשר מדובר בצפון הארץ. אבל יש פתרון.

מאחר והמשטרה היא משטרה בכל הארץ, אם היו מאפשרים לאותו נהג להתייצב בפני המשטרה במקום מגוריו, ואז יותר קל להעביר את האינפורמציה בדואר הפנימי של המשטרה.

אלינוער מזוז:

הדיון יהיה לא רציני, הרי החומר מצוי שם. בנוסף לכך, זה גם היכרות עם האזור, היכרות עם התנאים של המקום.

רבקה בן יששכר:

הרי כשקצין המשטרה שוקל אם לקחת את הרשיון, הוא לא שופט. הוא לא רוצה להיכנס לפרטים ולחקירה. אמרתם שאתם לא רוצים שזה יבוא לבית משפט כדי שלא יהיה דיונים, וצריך להרתיע וכו', והשיקולים לפסילת רשיון הם: גליון ההרשעות שלו או העבר שלו; ונסיבות האירוע כפי שנלמדות מהדו"ח. השוטר שתפס אותו לא בא להעיד בפני הקצין.

אלינוער מזוז:

אלטרנטיבה למה שמוצע פה, יכולת להיות, סמכות לשוטר לעכב אותו עד שהוא בא לפני קצין.

היו"ר אלי גולדשמידט:

במקרה כזה, אולי יכול השוטר להציע לנהג - הנהג יודע שהאזור שהוא מתגורר בו הוא במרחק של 200 ק"מ - בוא עכשיו.

אתי בנדלר:

ואולי הקצין איננו.

רבקה בן יששכר:

אספר לכם מקרה שקרה לי. נסעתי לאילת במיוחד, קיבלתי בבית משפט את הרשיון, לקח איזה ארבעה ימים עד שקיבלתי את הרשיון בחזרה, על פי החלטת בית משפט. למה? הקצין שאחראי לא היה, ושוטר אחר לא היה מוכן לתת לי את הרשיון. זו בעיה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יכול להיות שבמקום שהשוטר יטול ממנו את הרשיון, והנהג ימתין שלושה ימים, הוא יהיה חייב לאפשר לנהג, אם הנהג רוצה בכך, והוא צריך להגיד לנהג, יש לך שתי אופציות, אתה יכול לבוא עכשיו לתחנת המשטרה הקרובה, בתוך זמן סביר או בתוך שלושה ימים.

אלינוער מזוז:

זה לא תמיד אפשרי. השוטר נמצא לבד בצומת, עצר אותו, ועכשיו, הוא יעזוב את הצומת וילווה אותו לתחנת המשטרה? ואז הקצין לא נמצא.

שלום שמחון:

שתהיה גם אופציה כזאת.

אלינוער מזוז:

עשינו את כל זה על מנת למצוא פתרון. לפני שבוע שמעתי שחבר כנסת הציע הצעת חוק פרטית לתת את אותה סמכות לשוטר, וזה יפתור את כל הבעיות. השוטר - לא המפקח - ברחוב ישקול, והשוטר ברחוב ישלול, וגמרנו. גם זו אפשרות. אבל אנחנו לא רצינו את זה, כי רצינו ששיקול הדעת יהיה יותר רציני, על ידי קצין שמוכשר לכך.

רבקה בן יששכר:

נניח שאני הנהג ואני פונה לקצין בעל שיקול הדעת, ואומרת לו: אני לא אשמה. הוא יגיד לי: גברתי, אני לא יכול, אני לא מחליט בשבילך, תלכי לבית המשפט. אני שוקל רק אם את מסוכנת לציבור. הוא מסתכל על העבירה, על פניה. זאת אומרת, הדו"ח שלפניו וגליון ההרשעות, לא יותר מזה. הוא לא נכנס לגופה של המערכת. אין שום מניעה שקצין משטרה באזור שבמקום מגוריו של הנהג ידון בזה.

אלינוער מזוז:

בחוק לא כתוב איזה קצין משטרה. כתוב, קצין משטרה. לכאורה, זה אפשרי במסגרת החוק הקיים. האם היישומות של זה אפשרית מבחינת הנהלים שלנו? אנחנו מוכנים לבדוק. זה מה שאנחנו יכולים להציע כאן.

רבקה בן יששכר:

ואז, הנושא של ההודעה, כאן דיברו על נהיגה בזמן פסילה. נהיגה בזמן פסילה זו באמת עבירה חמורה, והרבה יותר חמורה מאור אדום.

המבחן בפסיקה הוא לא סתם ידיעה אלא ידיעה ממשית, וצריך לקחת את זה לתשומת הלב. לגבי הקטע שאוטמטית, זה ברור ומובן מאליו שהשוטר לוקח את הרישיון ופוסל אוטומטית, כי כך נוצר על פי הנוסח הקיים. אני ממליצה לא להשאיר את הנוסח כפי שהוא, אלא להוסיף שתהיה הודעה, ולו טלפונית, איזה שהיא הודעה. כי אם אני משאירה את הרישיון בידי השוטר, והנחה שלי היא שיהיה דיון ענייני, אז אני לוקחת בחשבון שאולי גם לא יפסלו לי את הרישיון.

היו"ר אלי גולדשמידט:

רבתי, אני חייב לסיים את הדיון. לקראת הדיון הבא, אני מבקש מהמשטרה וממשרד התחבורה לשקול עוד שלושה דברים.

אני בכל זאת רוצה שתנסו למצוא איזה שהוא ניסוח שיתן משהו לגבי העניין של ההודעה. למרות הדברים של חבר-הכנסת אברהם פורז, יש לי קושי עם היגררות אנשים לעבירה של נהיגה בזמן פסילה שלא מדעת. תנסו לחשוב על איזה שהוא פתרון. שוב, מדובר שאדם לא הופיע, הוא נפסל, על ידי קצין המשטרה, אבל אין שום חובה להודיע לו. אני רוצה להזכיר לכם, יש לו ביד, פתק של שוטר. מה הפתק הזה אומר, שהוא רשאי לנהוג, עד מתי?

אלינוער מזוז:

עד לתאריך הזימון.

אולי, באותו פתק נודיע לו, שהוא צפוי להיות זה, ואם רצונו לדעת שיתקשר. זה הכל. נחשוב על זה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני לא יודע, תמצאו איזה שהוא ניסוח. אני רוצה להגביר את הוודאות שהנהג יודע. אני לא רוצה שכן אדם ייקלע סתם למצב בלתי אפשרי.

דבר שני, תשקלו את ההצעה של לשכת עורכי הדין בעניין מקום הבדיקה על ידי קצין המשטרה.

דבר שלישי, תנסו, בכל זאת, להעלות את דרגת הסמכות המאשרת, למרות שיש חבר כנסת שהציע שזה יהיה שוטר, למרות זאת, ועם כל הכבוד לאותו חבר כנסת.

מר ניר, אנחנו לא נצליח להגיע למה שאתה רוצה. אני לא מאמין שאנחנו נצליח להפוך את נושא פסילת הרישיון למקבילה להליכי מעצר. אבל, אני בהחלט חושב, אם ניתן, תבדקו את זה אצלכם, מבחינת כוח אדם, מבחינת כל זה, אם ניתן להעלות את הדרגה.

אלינוער מזוז:

לא, זה לא ניתן. אין אף ראש לשכה שהוא סגן ניצב. אין דבר כזה. לפעם הבאה נביא יותר נתונים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

תודה רבה לכולכם. הישיבה נעולה.

(הישיבה ננעלה בשעה 13:30)