

פרוטוקול מס' 263

מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, טו באייר תשנ"ח, 11.5.98, שעה 11:00

נכחו:

חברי הוועדה: א' יחזקאל - היו"ר
צ' זיינברג
א' פורז
ש' שמחון

מוזמנים:
ג' נאור - לשכה משפטית, משרד התחבורה
ש' הרשקוביץ - מנהל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
ח' יהלומי - מנהל מחלקת קציני בטיחות, משרד התחבורה
צ' יוזנט - סמנכ"ל בכיר לתנועה, משרד התחבורה
י' רוזה - משרד המשפטים
ב' רובין - משרד המשפטים
סנ"צ מ' אור - ראש מדור תאונות דרכים, משרד לבטחון פנים
ר' גוטליב - סגן היועץ המשפטי, משרד לבטחון פנים
רפ"ק א' מור - מדור תאונות דרכים, משרד לבטחון פנים
סרן ת' גוטהולץ - משרד הבטחון
ע' כהן - בטיחות בדרכים, משרד החינוך והתרבות והספורט
א' רבדל-נדקוב - מנכ"ל המועצה לצרכנות
י' שאנס - מנכ"ל הרשות להגנת הצרכן
א' קידר - יועצת משפטית, אגד
ש' בן-ארי - מהנדס רכב ראשי, אגד
א' מרגלית - מנהל מחלקת בטיחות, דן
י' שחורי - מנהל מחלקת תכנון ופיתוח, דן
ר' בן יששכר - לשכת עורכי הדין
ש' ניר - לשכת עורכי הדין
י' רוזנטל - יו"ר איגוד קציני הבטיחות והתעבורה
מ' גולד - איגוד קציני הבטיחות והתעבורה
ר' רוניקין - דובר ארגון מורי נהיגה
ד' בן-שבת - יו"ר ועד בוחני הנהיגה
מ' פלדמן - מזכיר מועצת המובילים
ב' בן-שטרית - תלמיד
מ' מור יוסף - תלמידה
י' שחר - תלמידה
ש' שמואל - תלמיד
בישיבה השתתפו תלמידי בחי-ספר תיכון

יועצת משפטית: א' בנדלר
מנהלת הוועדה: ל' ורון
קצרנית: ט' רם

סדר היום:
הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 45), התשנ"ח-1998.

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 45), התשנ"ח-1998

היו"ר א' יחזקאל:

בוקר טוב לכולם. אני מתנצל בפניכם על האיחור, אבל התקבלה הצעת חוק שלי בישיבה הקודמת, שבה הבנקים יחוייבו מעתה לשלוח לכל הלקוחות את סכומי העמלות שהם גובים. כמובן שהם הפעילו לחצים והתנגדו, אבל מה לעשות וזה עבר. מתקופה מסויימת בעתיד הקרוב, כל לקוח יידע מה הוא משלם על כל עמלה ויישלח לו הסכום הכללי כל שלושה חודשים. כולם יידעו ויוכלו להתווכח עם הנהלות הבנקים כמה הם משלמים. כמובן שאנשי הרשות ואנשי המועצה לצרכנות תומכים בנו בענין זה.

לגבי הצעת החוק לתיקון פקודת התעבורה, אנחנו אמורים להאיץ ולסיים את הענין במידת המהירות המקסימלית, תוך הבנה שכולם מבינים כאן במה דברים אמורים.

אני מבקש, ברמה העקרונית, להתייחס לשתי סוגיות. האחת היא סוגיית הנהג המלווה. ההצעה היא שנהגים מגיל 18, שהם נהגים חדשים, יוצמד אליהם מלווה או מלווה מגיל 23, כאשר אני מראש אומר שנראה לי אבסורד שבמדינה כמו שלנו, אם אנחנו שולחים חיילים לצבא בגיל 18 בלי ליווי של מבוגר וסומכים על שיקול הדעת, סומכים על אומץ לבם, ואני לא רוצה להיות פטליסט ולדבר על מה שקורה כשחלק מהם חוזרים חלילה ואיך שהם חוזרים. זה נראה לי פשוט פגיעה, ואני לא מתייחס לסטטיסטיקות.

אני אישית מודיע לחבריי בוועדת הכלכלה שאני אתנגד לליווי של מישהו בן 23, או שיהיה מבוגר, שילווה נהג צעיר בן 18. אם המדינה הזו שולחת צעירים בני 18 לצבא בלי ליווי להילחם, היא יכולה גם לשלוח אותם לכביש, ואני לא רואה את עצמי נותן יד לכך שצעיר שבא מחופשה מהצבא, אחרי שמשבחים אותו על אומץ לבו, אחרי שחלקם, חלילה, נמצאים בלבנון ב"אמבושים", ופתאום אני אומר לנהג הזה: כשאתה מגיע ביום שישי הביתה, או שתמצא לך חברה בת 23 ומעלה כמלווה, או חבר בן 23 ומעלה כמלווה.

הבעיה היא לא הליווי. הבעיה היא מה מחנכים את אותו צעיר בכביש, אבל זה פתרון קל מדי, ולכן אני אישית בוועדה אתנגד לסעיף הזה. אני מראש מודיע, ומי שירצה לתקוף אותי - מוזמן.

א' פורז:

יש דוגמא כזו במקום אחר בעולם?

היו"ר א' יחזקאל:

יש הרבה דוגמאות, אבל אין דוגמא ששולחים בני 18 לשירות חובה בצבא. יגידו לך שזוייץ, אוסטריה וכו', ואני מודיע לך שמדינת ישראל לא ככל המדינות.

צ' ויינברג:

באיזה מדינות?

ש' הרשקוביץ:

צרפת, שבדיה, ניו-יורק.

היו"ר א' יחזקאל:

מאידיך, לגבי ענין הטכוגרף, יש כאן הצעה שאותה כן אקבל, שרוצה ראש הרשות למלחמה בתאונות דרכים - מר הרשקוביץ, ובצדק, לגרום לכך שאותו טכוגרף שיש המשתמשים בו במשאיות ובמקומות נוספים - על זה החלה עבודה בחודשים האחרונים כשהגיע הרשקוביץ לרשות, יחד עם חברים נוספים - הטכוגרף אמור להיות ראיה משפטית בבית משפט, וזה מצוין.

אין לי ספק שאם אין בעיות משפטיות בענין, ואין, ראוי שאותו טכוגרף יהיה גורם שירתיע גם את בעלי החברות וגם את הנהגים שהם לפעמים עבדים של בעלי החברות, ולכן הטכוגרף גם יעזור לנהגים וגם בבית-המשפט יהיה הוכחה אמיתית בנושא.

היום אני לא אצביע על הענין של מלווה שילווה נהג צעיר.

א' פורז:

אם בן ה-18 הזה גורם לתאונה קטלנית והורג את עצמו ואולי עוד כמה אנשים?

היו"ר א' יחזקאל:

תחנך אותו כראוי. ואם בן ה-18 הזה הורג את עצמו בתאונה צבאית, ובמלחמה?

א' פורז:

אני רק מציע לך - אל תהיה כל כך נחרץ. המטרה היא למנוע תאונות דרכים קטלניות. יש בין בני ה-18 כאלה שחזרו מלבנון, אבל לא חזרו הביתה מהכביש.

היו"ר א' יחזקאל:

ההצעה השניה שלי היא, שבמידה שרוצים כן מלווה - ועליה נדבר בישיבות הבאות - תורידו את הגיל שבו אפשר לקבל רישיון נהיגה.

רבותי, זרקתי כאן כמה "בומבות" כדי שאנשים יתייחסו, ומכאן ימשיכו הלאה. יתחיל ראש הרשות למלחמה בתאונות דרכים, ואנחנו נעשה את הישיבה הזו מתומצתת.

ש' הרשקוביץ:

אני רוצה להביא לכאן תיקון שקיבל שר התחבורה, והתיקון בעצם מכוון לדברייך. אנחנו בעד להוריד את גיל קבלת רישיון הנהיגה לגיל 17 ולחייב ליווי מבוגר עד גיל 17 וחצי. תקופה זאת, מבחינתנו, היא תקופה קריטית, חשובה מאד.

היו"ר א' יחזקאל:

זאת אומרת, שמגיל 17 הם יהיו עם מלווה מבוגר?

ועדת הכלכלה
11.5.98

ש' הרשקוביץ:

מלווה מבוגר, בהתאם למה שתכננו כאן קודם. הנושא הזה ייבחן באופן מדעי לתקופת ניסיון של עד שנתיים, ולאחר מכן נביא המלצות מתוקנות כדי לגשת בצורה מסודרת לעניין.

א' פורז:

אם הוא מקבל רישיון בגיל 17 וחצי, הוא לא צריך מלווה?

ש' הרשקוביץ:

בגיל 17 וחצי לא חייב במלווה.

ל' ורון:

זאת אומרת שזה לא כל נוהג חדש, אלא רק כל נוהג חדש בגיל 17.

ג' נאור:

17 עד 17 וחצי.

היו"ר א' יחזקאל:

למעשה, אתה אומר שנהגים בני 18 שהולכים לצבא, במילא לא יפגעו.

ש' הרשקוביץ:

לא יפגעו. הם יגיעו בגיל 17 וחצי, יוציאו רישיון נהיגה, חצי שנה יצברו ניסיון.

א' פורז:

תן לנו את ההגיון של זה, אלא אם כן זה ניסיון לראות איך עובד מלווה.

ש' הרשקוביץ:

קודם כל, אתה אומר מלווה, אני מבין שאתה מתכוון גם בלשון נקבה, לצורך העניין. הניסיון הזה מצטבר בעולם המודרני - גם בשבדיה, גם בצרפת, גם בארצות הברית יש הרבה מאד מודלים כאלה. במקרה שלנו, הפחתת גיל הנהיגה לגיל 17 בעצם מרמזת על כך שאנחנו רוצים את הגיל הצעיר הזה שיצבור ניסיון בנהיגה, תוך כדי ליווי ופיקוח, וקצת יותר חיזוק הבטחון העצמי על-ידי מבוגר.

היו"ר א' יחזקאל:

חשוב לי מאד שתסכם, כדי שנדע שנהיה באותו ראש. אתה אומר: אנחנו מוכנים להוריד את הגיל מ-18 ל-17.

דובר:

לימוד הנהיגה יהיה כבר בגיל 16 וחצי.

היו"ר א' יחזקאל:

ובחצי שנה הראשונה שבין 17 ל-17 וחצי אנחנו נלווה בליווי מבוגר, כלומר המטרה שלי שכשאדם הולך לצבא, הוא כבר פטור מהעניין, הוא מספיק בוגר גם לצבא וגם לנהיגה.

א' פורז:

ומי שקיבל רישיון בגיל 17 ושלושה חודשים, יצטרך לעבור שלושה חודשים ליווי. אחד שמלאו לו 17 וחצי, לא זקוק לליווי.

ש' הרשקוביץ:

יותר מזה - נלך לכיוון האבסורד. אדם שהוציא רישיון בגיל 17 וחצי פחות יום, יהיה לו יום אחד ליווי, לצורך העניין.

א' פורז:

התאונות של צעירים הן באמת מהיעדר מיומנות או מהיעדר אחריות? כי טמפרמנט של צעירים לא משתנה.

ש' הרשקוביץ:

אני מוכן לומר לך שהממצאים שלנו מדברים קודם כל על מעורבות כללית של צעירים בתאונות דרכים.

א' פורז:

אבל זה לא בגלל מיומנות בנהיגה. זה בגלל פחזנות.

ש' הרשקוביץ:

אצל הצעירים אנחנו רואים, בגלל הגיל הביולוגי הצעיר, נטיה למצבים חברתיים רוויי תחרות, אנחנו מקבלים שם בדרך כלל תופעות של מהירויות גבוהות, מקבלים תאונות כתוצאה מטעויות שיקול דעת חמורות, ובולט בעיקר חוסר הניסיון. זה בסך הכל.

מדובר גם בתאונות לילה של פי שניים מתאונות יום, של צעירים, ושוב - בגלל מאפייני בילוי, התנהגות, וכו'.

סך הכל, אנחנו מקבלים התנהגות של קבוצה צעירה מסוכנת, שמבחינתנו אנחנו מחפשים כל דרך ללכת עם הקבוצה - לא נגדה, ללכת איתה כדי שהיא גם תהיה חלק מתהליך קבלה והבנת הסכנות באופן אובייקטיבי. זה לא שמישהו קבע שהם מסוכנים.

א' פורז:

נהג כזה שהוא בגיל 17 וחצי, 18, המנטליות שלו לא משתנה. חוסר אחריות, היעדר בשלות, לא משתנה.

ש' הרשקוביץ:

אבל אנחנו מניחים שאנשים ירצו להוציא רישיון מוקדם יותר. אם הרצון הזה הוא אכן אמיתי - אלה כוחות השוק - אם הוא יקבל ליווי מבוגר, הוא גם יזכה בסופו של דבר לתוספת בטחון, להפנמה של הרגלי נהיגה טובים יותר. אמרנו שנבדוק את זה בניסוי מדעי.

היו"ר א' יחזקאל:

על הסעיף הזה אני רוצה לשמוע את הנערים. מדובר על הצעה שאומרת, שעד עכשיו הייתם יכולים להוציא רישיון מגיל 18.

דוברים:

17 וחצי.

היו"ר א' יחזקאל:

יש הצעה שעכשיו, מגיל 16 וחצי תתחילו ללמוד, ובגיל 17 תקבלו את הרישיון. אותה חצי שנה, שלמעשה לא היתה לכם ביד במילא- היא לא היתה בידיכם - היא תינתן לכם בתנאי שיהיה לכם מלווה שילווה אתכם חצי שנה. בתור אבא, אני הייתי מסכים לזה.

כן, בבקשה.

י' שחר:

שמי יעל שחר, אני לומדת בבית הספר המסורתי בירושלים. קודם כל, אני רוצה להגיד שכל הנושא הזה יכול להעלות שאלות מאד מהותיות ופילוסופיות על חיים ומוות, אם אנשים יכולים לשלוט בחיים שלהם, והאם הגיל הוא מה שקובע בעצם בגרות נפשית.

על השאלות האלה אנחנו לא יכולים לענות ולהחליט על-פיהן מה באמת יקבע. אני חושבת שהדברים באים מנקודה מאד נכונה, שהיא בעצם להגן על הילדים ועל המדינה.

המצב כאן בכבישים מאד קשה, ואני חושבת שיש לזה המון פתרונות. ידיד שלי - בעז, ואני חשבנו על כך בדרך לכאן - יש כל מיני פתרונות כדי למנוע את תאונות הדרכים, כדי להקל על המצב.

היו"ר א' יחזקאל:

למשל?

י' שחר:

כל מיני דברים בקשר למשאיות, שאם תרצו - אני ארחיב, אבל מה שרציתי לומר הוא שאני לא חושבת שזה רלוונטי שלנהג חדש יהיה מלווה, משום שיש אנשים שאין להם יכולת. למשל, אני באה ממשפחה ששני הוריי עוורים ואני הנהגת הראשונה. לא יכול להתאפשר מצב כזה שיגביל אותי כל כך, כשבעצם המטרה שלי בהוצאת הרישיון זה לעזור להוריי.

היו"ר א' יחזקאל:

אני מצטער על כך, ואני מאושר שאת הנהגת הראשונה ויהיה להוריך מי שיקח אותם, אבל מה שקורה הוא שאם אנחנו לא נוגעים בחוק דהיום - ותחשבי ברמה של כל החברים שלך - היום, בגיל שבו מדובר על המלווה, במילא לא היה לך את זה. כלומר, אנחנו נותנים לך חצי שנה בונוס, רק מתנים זאת בכך שבחצי שנה שבמילא לא היתה בידיכם היום, יהיה מלווה מבוגר.

אם את אומרת לי: תשאיר את המצב כמו שהוא, את לא נהנית ממנו - גם הוריך לא יוכלו לנסוע איתך, כי במילא עד גיל 17 וחצי לא ניתן להוציא רישיון. הרשות אומרת: אנחנו מוכנים להוריד את הגיל, ובאותה תקופה של הורדת הגיל - נניח שבגיל 17 וחמישה חודשים תוציאי את הרישיון, יהיה לך חודש אחד עד גיל 17 וחצי לנסוע עם מלווה. אפילו בגיל 17 וחמישה חודשים ושלושה שבועות - רק באותו שבוע יהיה לך את המלווה.

אני חושב שיש כאן הצעת פשרה הוגנת, שבסופו של דבר גם תאפשר לך וגם תאפשר לכולנו להישאר שלווים. אני אולי חושב שניתן יהיה להסמיך את השר במקרים מיוחדים, כמו שאת מציינת, לתת אפשרות של פניה מיוחדת לפטור מחובת ליווי. כלומר, יש אפשרות גם את העניין הזה לקחת בחשבון.

בעז, יש לך מה לומר?

ב' בן-שטרית - תלמיד:

שמי בעז, אני בן 18, יש לי חצי שנה רישיון. יצא לי לנסוע עם הרבה מאד נהגים חדשים - חברים, אחי - מה ששמתי לב הוא שרוב הנהגים החדשים, כמו שאחד המורים כאן אמר לי, כשהם יוצאים משיעורי הנהיגה, הם יוצאים נהגים מצויינים, אבל ברגע שהם מגיעים לכביש ומתחילים לנהוג באוטו הפרטי של אבא, זה כבר משהו שונה. כבר מתחילים מירוצים עם המכוניות, משתוללים קצת בכביש, נוהגים בפראות כדי להראות שאתה יודע לשלוט באוטו.

אני חושב שבחצי שנה של ליווי של מבוגר אפשר למנוע את זה, ונהגים גם יידעו איך להגיב במצבים שהם לא יודעים.

היו"ר א' יחזקאל:

זאת אומרת, אתה בעד העניין, מגיל 17.

ב' בן-שטרית:

כן.

בנושא שיעורי הנהיגה - אני אישית עברתי טסט שני, לקחתי 34 שיעורים, שזה בחישוב מהיר בערך 25 שעות נהיגה. בשבועיים שלושה אחרי שהוצאתי את הרישיון, כבר עברתי את מכסת השיעורים, מבחינת שעות נהיגה. לדעתי, 28 שיעורי חובה זה מצויין, אבל זה עדיין לא מסמיך אותך להיות נהג טוב. אתה יודע לנהוג, אבל לא תדע להסתדר בכביש.

היו"ר א' יחזקאל:

מה אתה מציע?

ב' בן-שטרית:

הפתרון של ליווי מבוגר זה פתרון מצויין, כאשר יש מישהו לידך שיכול לעזור.

היו"ר א' יחזקאל:

כלומר, אתה אומר למעשה, שהפתרון המוצע על-ידינו - הורדת הגיל וליווי חצי שנה, הוא פתרון טוב.

ב' בן-שטרית:

כן.

היו"ר אי' יחזקאל:

תודה לך, עוד מישהו, אחרון מהנערים?

מי מור-יוסף:

שמי מור יוסף מרב, מחיפה. עברתי טסט ראשון אחרי שלקחתי בסביבות 50 שיעורים, ואני מצדיקה את מה שנאמר, שמכסת השיעורים באמת נמוכה מדי. עשרים ומשהו שעות על הכביש זה שום דבר בשביל להיות מוכן.

לפי דעתי, הרעיון של מלווה הוא לא רעיון טוב, אבל אם כבר מנסים להוריד את רמת התאונות, לפחות את המכסה של השיעורים להעלות מ-28, כי 45 דקות לשיעור ב-28 שיעורים, לפי דעתי זה לא מספיק. אם כבר רוצים, צריך להעלות את מספר השיעורים.

ב' בן-שטרית:

יש עם זה בעיה, שזה מאד יקר. יוצר מצב שרק עשירים יהיו בעלי רישיון.

אי' פורז:

הבחינה אמורה לבדוק אם אתה יודע לנהוג או לא יודע. מה זה שייך כמה שיעורים לקחת?

ש' שמואל - תלמיד:

קוראים לי שמואל, ואני עדיין לא הוצאתי רישיון נהיגה, אבל האנשים המסוכנים שאתם מדברים עליהם הם אנשים שהם חצי שנה רחוקים מהצבא. בצבא אתה לא שולח אותם באמת עם אבא, אתה לא שולח אותם עם אמא ולא שולח אותם עם בן-אדם בן 23.

בצבא הם יודעים שזה מסוכן, בכביש הם לא יודעים שזה מסוכן. מלווה לא יעזור, חינוך יעזור. אתם צריכים להכניס להם את זה לראש מכיתה א' שכביש זה מסוכן, ומכונית זה לא משחק.

ש' בן-ארי:

אפשר כהורה להגיב - הורה עם ניסיון?

היו"ר אי' יחזקאל:

אתה מארגון הורים כלשהו?

ש' בן-ארי:

לא, אבל כהורה. לשמוע את הצד השני.

אני שמואל בן-ארי, המהנדס הראשי של "אגד". מנקודת ראות הורים, יש לי שני ילדים שעברו שניהם בטסט ראשון. אמרתי להם: טסט זה טסט, תתחילו לנהוג כשאני אתן לכם רישיון.

עם הבת הגדולה ישבתי - שלושה, ארבעה ימים היה לי מספיק, ראיתי עם מי יש לי עסק. הבן - שלושה שבועות לא נתתי לו מפתחות לרכב. ראיתי שהוא אסטרונאוט, אין מה לעשות.

אנחנו רוצים להוריד קטל בדרכים. המיומנות, כמו שאמרו כאן נכון, לא מוקנית, היא לא מספיקה - אולי טכנית הוא יודע לעבור את הטסט, הוא חייב ניסיון. אין כמו ניסיון עם חונך על-ידו, ואני חושב שהרעיון שלכם עשר.

היו"ר א' יחזקאל:

תודה רבה לך.

נקרא את החוק, נגיע לסעיפים הרלוונטיים, אחר כך נגיע לאותו טכוגרף. מכיון שהסעיף של המלווה הוא קודם לסעיף הטכוגרף, נתחיל בו.

חברי גבי נאור - היועץ המשפטי, יואיל לקרוא, ובמידה שתהיינה הערות, כל אדם יוכל להעיר את הערותיו.

אנחנו קוראים את הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 45), התשנ"ח-1998.

ג' נאור:

"תיקון סעיף 1

1. בפקודת התעבורה (להלן - הפקודה), בסעיף 1 -
(1) אחרי ההגדרה "בעל" יבוא:

"בוחר נהיגה" ו"בוחר רכב" - מי שרשות הרישוי אישרה בכתב לפי הוראות חוק זה שהוא בוחר נהיגה או בוחר רכב, לפני העניין".

א' פורז:

לא היתה הגדרה כזאת קודם?

ג' נאור:

היתה הגדרה כזו בתקנות. כיון שאנחנו ראשית מעבירים את ההגדרה לתוך הפקודה, ושנית, אנחנו עושים הבחנה. היזם היתה הגדרה אחידה גם לנהיגה, גם לרכב. מכיון שאלה בחינות מסוג שונה והמאטריה שונה, אנחנו עושים את ההבחנה.

א' בנדלר:

והסיבה להעביר את זה מתקנות התעבורה זה חוק יסוד: חופש העיסוק - לחקיקה ראשית? זאת אומרת, מה מסתתר מאחורי העניין? הרי רוב ההוראות הנורמטיביות בענייני תעבורה עדיין מעוגנות בתקנות התעבורה ולא בפקודה.

ג' נאור:

אנחנו חושבים שמכיון שאנחנו נותנים סמכויות סטוטוריות, עדיף שזה יהיה בחקיקה ראשית ולא בתקנות התעבורה.

א' בנדלר:

מכל מקום, אין כאן שום שינוי מהותי לגבי המצב הקיים.

ג' נאור:

אני לא חושב שבוחן שהוא רשות ממלכתית, נכנס בכל התחולה של חופש העיסוק. המטרה היחידה רק לעגן זאת בחקיקה ראשית ולא בתקנות.

א' בנדלר:

מדובר כאן רק על בוחנים שהם עובדי מדינה? לא הבנתי את הערתך.

ג' נאור:

לא. בוחני רכב הם בוחנים שמוסמכים.

א' בנדלר:

לא מוסמך כאן, אגב. אתם רק מאשרים בכתב, אין כאן סמכות רישוי.

אני לא סתם מנדנדת כל כך עם השאלות שלי.

א' פורז:

לא צריך אישור בכתב. אולי צריך להיות: הסמיכה.

א' בנדלר:

אינני יודעת מה הכוונה. אני לכן מנסה להבין את העניין.

א' פורז:

לכאורה, מי שרשות הרישוי הסמיכה להיות.

א' בנדלר:

אינני יודעת אם הם מסמיכים או נותנים רישיון.

א' פורז:

אם אתה כבר מעלה את זה לחקיקה ראשית, צריך להיות: מי שרשות הרישוי הסמיכה להיות בוחן נהיגה או בוחן רכב.

ל' ורון:

יש הסמכה בכלל?

צ' יוזנט:

כן, יש הסמכה היום לבוחני נהיגה ולבוחני רכב. ההגדרה היום היא הגדרה כוללת. מסתבר שהמקצועות הם שונים. מי שבוחן רכב זה השכלה טכנית, מי שבוחן נהיגה זה השכלה אחרת לגמרי. לאלה יש הסמכות היום ולא להם יש הסמכות היום.

ג' נאור:

מכיון שבתיקון הזה אנחנו מתייחסים לתוצאות הבחינה של בוחן נהיגה, זה בסעיף 6 לתיקון - 52א, שם אנחנו מדברים על מה יקרה לתוצאות בוחן נהיגה. לכן, אי-אפשר היה להשאיר את ההגדרה של בוחן בתקנות, היינו מוכרחים להעביר אותה לגוף הפקודה.

ל' ורון:

אבל למה "אישרה בכתב" ולא "הסמיכה"?

א' בנדלר:

אני מבקשת לישיבה הבאה מנציגי משרד התחבורה ומשרד המשפטים לבדוק אם לא צריכים עוד הוראה או פרטיבית בפקודה עצמה, או לפחות בסעיף שמדבר על הסמכה בתקנות שיש סמכות, לפי איזה קריטריונים לקבוע את ההסמכה הזאת. בפקודה אין התייחסות לכך.

א' פורז:

אבל מותר לשר, אם המחוקק אומר שהוא יהיה רשאי להסמיך, לקבוע בתקנות את הקריטריונים להסמכה.

צ' יוזנט:

בדיוק. הקריטריונים להסמכה יהיו בתקנות - יש ותק, קורס, בחינות, ניסיון, הכל יהיה בתקנות מפורט.

א' בנדלר:

מי שרשות הרישוי הסמיכה בכתב...

דובר:

הסמיכה, לא הסמיכה בכתב. זה יהיה בעל-פה?

א' פורז:

אגב, רשות הרישוי מי היא?

א' בנדלר:

מחליפים את ההגדרה, תיכף תראה זאת בפסקה (3).

אני מציעה שזה יהיה: מי שרשות הרישוי הסמיכה לפי הוראות שנקבעו - כדי שיהיה ברור שיש הסמכה לקבוע בתקנות הוראות להסמכה.

ג' נאור:

אני מציע שנעשה, כרגיל, את הדברים האלה בהתייעצות שמוסחת במשרד המשפטים. אם לאתי יש הערות, נתקן.

היו"ר א' יחזקאל:

אני מציע שלא. אני רוצה שיהיה ברור - הכוונה שלי היא היום לסיים את החוק, כפוף לאישורה של היועצת המשפטית, כלומר שכל מה שאתם צריכים לתת לה, מה שהיא מבקשת - תתנו לה.

הרי אני יודע מה היה נוסח הדברים שאמרת עכשיו. אני לא רוצה לקיים עוד ישיבה.

ג' נאור:

כמו שמקובל תמיד, יושב ראש הוועדה מסמיך את היועצת המשפטית איתי ועם מנסחת במשרד המשפטים, ועל הדקויות האלה נחליט ביחד.

א' בנדלר:

לגבי הניסוח - It goes without saying. זה מעצם תפקידי, לא על זה אני מדברת. אני מדברת כרגע על העקרונות שצריכים להיות ברורים ושעליהם הוועדה צריכה להצביע.

רציתי לברר האם מדובר כאן למשל בהליך של הסמכה, ואם כן - שההליך הזה, תהיה הסמכה לקבוע אותו בתקנות, דבר שהיה חסר. משזה נקבע, אין לי בעיה עם הניסוח.

ג' נאור:

בתשובה לאתי - עד היום ההסמכות נעשו על-פי הנחיות פנימיות ולא בתקנות. עכשיו יש אלפי בוחנים שהוסמכו כבר בעבר על-פי הנחיות פנימיות של משרד התחבורה. בעיקר כל בוחני הנהיגה זה הנחיות פנימיות, זה קורסים שהמשרד מעביר. אם זה ייאמר בתקנות, אנחנו עוצרים את כל ענין ההסמכה לכמה זמן. נצטרך להביא תקנות.

א' בנדלר:

אין לי בעיה, רק רציתי לרכך את הנוסח שאתם הצעתם, כי אתם הצעתם הסמכה לפי הוראות חוק זה, וכיון שאין הוראות בדבר הסמכה, חשבתי שלפחות נעביר את זה לתקנות, אבל עכשיו אתה בכלל מציע משהו אחר, אז תחליטו ושהוועדה תאשר. אני רק רוצה להבין.

היו"ר א' יחזקאל:

אני רוצה להבהיר שוב - אנחנו מדברים על הסמכות כרגע. אחרי שהגענו לפשרה עם ענין הגיל, כלומר להוריד לגיל 17 ואז לאפשר מלווה, ואחרי שהגענו להסכמה בענין הטכוגרף, השאר בשבילי הוא חשוב מאד, כי כך חונכתי על-ידי היועצת המשפטית של הוועדה - הוא עניינים משפטיים שהם הכי חשובים כי זה חוק.

יש לי בקשה אליך - לא הבנתי מה אתה אומר לאתי. אני חושב שגם היא לא הבינה.

ג' נאור:

אם זה ויכוח משפטי, אני מציע שאנחנו נקבל את ההנחיות של הוועדה ונשב על הניסוח.

ל' ורון:

אבל הוועדה חייבת לדעת מה היא מאשרת.

א' בנדלר:

מה אתם מבקשים שהוועדה תאשר?

צ' יוזנט:

היום, ההסמכות לבוחני נהיגה ולבוחני רכב הן על-פי קריטריונים קבועים, שכוללים: ותק, קורסים. זה נמצא היום בהוראות של הרשות. לכן, מה שאת אומרת לפי הוראות שנקבעו וכו' - מקובל עלינו.

ל' ורון:

שייקבעו בתקנות?

ש' הרשקוביץ:

שקבע שר התחבורה במסגרת משרד התחבורה.

א' בנדלר:

אתם מדברים על הנחיות פנימיות?

ש' הרשקוביץ:

כן.

א' בנדלר:

אם כן, לא צריכים את המלים לא לפי הוראות חוק זה ולא לפי שנקבעו, כי נקבעו זה בתקנות.

א' פורז:

אבל אין דבר כזה - הנחיות פנימיות לא יכולות להיות דבר סטטוטורי בלי שמעוגנות במשהו. כנראה שזו תקנה.

דובר:

אין תקנה.

היו"ר א' יחזקאל:

למחוק את התוספת.

ג' נאור:

"מי שרשות הרישוי הסמיכה להיות בוחן נהיגה או בוחן רכב, לפי העניין".

היו"ר א' יחזקאל:

בסדר, תתקנו.

ג' נאור:

"(2) אחרי ההגדרה "דרך" יבוא:
"טכוגרף" - מכשיר המותקן ברכב לפי הוראות חוק זה המסמן בכל
עת, על גבי דיסקה או ברישום ממוחשב, את היות הרכב במצב
נסיעה או עצירה, את מהירות נסיעתו ואת זמן הנהיגה של הנוהג
ברכב".

א' פורז:

לי יש בעיה עם הנוסח הזה.

רפ"ק א' מור:

יש עוד נתון שצריך להיות בהגדרה וזה נושא של מרחק הנסיעה.

דובר:

טווח הנסיעה.

דובר:

מרחק נסיעתו כתוב בהמשך.

דובר:

למה אתה צריך את זה בהגדרה?

היו"ר א' יחזקאל:

תכניסו את העניין של מרחק.

א' פורז:

אדוני היושב ראש, לדעתי, בחוק ראשי לא צריכים להיות עד
כדי כך פרטים. צריך לומר מכשיר המודד את הנתונים כפי שיקבע השר
בתקנות, או משהו כזה, כי אחרת זה פרובלמטי. כל הספציפיקציה
הטכנית לא צריכה להיות בחקיקה ראשית.

א' בנדלר:

אני לא בטוחה שאני יכולה במקרה הזה לתמוך בדעתך, משום
שאחר כך בסעיף 4, כל ההגדרה של הטכוגרף באה כדי לתת לממצאים שלו
מעמד של ראיה קבילה בהליכים משפטיים, ואז אני צריכה לכתוב גם
בפירוש איזה ממצאים. ברגע שאני כותבת איזה ממצאים יהוו בחקיקה
הראשית ראיה קבילה, אני לא יכולה...

א' פורז:

מה יקרה אם יותקן בכלי רכב מכשיר שלמשל הוא לא מודד על
גבי דיסקה - לא יודע אגב מה זה דיסקה, אולי דיסקט - אלא זה יהיה
בדרך אחרת.

ש' הרשקוביץ:

ממוחשבת, רישום ממוחשב.

א' פורז:

נניח שזה לא יהיה ממוחשב, תהיה קלטת בפנים, או נניח שזה לא יתן את כל הנתונים ואז זה לא יהיה טכוגרף?

א' בנדלר:

בפירוש כן. הם יצטרכו לתקן.

א' פורז:

ואז זה לא יהיה טכוגרף?

א' בנדלר:

לא.

א' פורז:

הוא יגיד: מה שהמכשיר אמר לא מחייב אותי, כי המכשיר שמותקן אצלי הוא לא טכוגרף.

היו"ר א' יחזקאל:

מה שאומר חבר הכנסת פורז: במידה שהפירוט הטכני בחוק לא יתאם את המכשיר ברמה שלו, ומכשירים נוטים להשתנות...

ל' ורון:

זה לא יהיה ראייה קבילה בבית-המשפט.

א' פורז:

אני מציע רק שיהיה כתוב לפי מפרט שיקבע השר או לפי משהו.

צ' יוזנט:

זה בסדר גמור, אתה נותן יותר גמישות, ואם משתנה הטכנולוגיה, אנחנו נשנה את זה.

א' פורז:

אתם יכולים להגיד כך - אם יש לך מכשיר כזה שלא עונה על הספציפיקציה, הוא לא טכוגרף, לא עמדת בדרישה להתקין טכוגרף. ואם עמדת - זה טכוגרף, ואז הוא ראייה.

מאחר שיש כאן הגדרה טכנית, אני מציע לכם לעשות זאת בתקנות או באיזה כללים.

ש' הרשקוביץ:

חבר הכנסת פורז, הרעיון הוא פשוט לגמרי. קודם כל, להוסיף את הענין כפי שקבע השר זה מצוין, כי אם מחר נרצה להוסיף משהו, זה בסדר. לכן, ההערה הזאת לפחות עלי מקובלת.

היו"ר א' יחזקאל:

שאלה אם היא מקובלת על היועצת המשפטית.

א' בנדלר:

לא.

ש' הרשקוביץ:

אם הוא רוצה להוסיף בסוף, בנוסף לכל ההגדרות האלה גם...

היו"ר א' יחזקאל:

היא אומרת שלא מקובל.

ש' הרשקוביץ:

אני לא נכנס לזה. אני רוצה לציין רק דבר אחד - לנו מאד חשוב שהטכוגרף ימדוד את הדברים שכתובים כאן, כלומר שעות העבודה והמנוחה של הנהג, מהירות הנסיעה של הרכב ומרחק הנסיעה של הרכב.

א' בנדלר:

זמן.

ש' הרשקוביץ:

זמן זה פונקציה של שעות עבודה. לצורך העניין, לנו ברור לגמרי שהממצאים האלה היום נרשמים בטכוגרף מכני ו/או במכשיר שהוא מכשיר אלקטרוני שרושם את אותן פעולות. כל הנתונים האלה הם נתונים הכרחיים כדי להתמודד עם בעיה ספציפית. הרי אין לנו עניין להשתמש בזה כראיה קבילה לצורך העניין, סתם.

א' פורז:

אני רוצה להבין. טכוגרף אמור למשל בלילה, כשהמשאית חונה, למדוד את זה?

ש' הרשקוביץ:

הוא פשוט מסמן לך אפס. אין תנועה.

א' פורז:

כלומר, הוא אמור לעבוד 365 יום בשנה, ללא הפסקה, בכל עת.

ש' הרשקוביץ:

בכל עת.

דובר:

אם הדיסקה לא בפנים?

ש' הרשקוביץ:

אין רישום. אם יש דיסקה, הדיסקה עובדת כל הזמן. שנית, אם אין דיסקה, אין ראייה קבילה. ממילא זה לא תופס לצורך הענין הזה. מדובר כאן על מצב שבו התקנה הזאת מדברת על כך שמדובר בפעולה אקטיבית של נהיגה וכל מה שמתקשר אליה.

מעיר לי כאן היועץ המשפטי של המשרד שהתקנה מדברת על כך: "לא ינהג ברכב כאמור, אלא אם כן הותקן טכוגרף תקין הפועל כהלכה והמסמן בכל עת על גבי דיסקה...". כלומר מדברים לצורך ראייה קבילה, לא לצורך משהו כללי.

א' קידר:

אולי שלא יהיה כתוב: "מסמן בכל עת", אלא יהיה כתוב: "אשר יכול לסמן"?

א' בנדלר:

האמור לסמן או לרשום בכל עת.

א' פורז:

בעיניי, חקיקה ראשית צריכה להיות שטכוגרף זה מכשיר המותקן ברכב והמסמן זמן נסיעה ועצירות, ואחר כך, לפי איך שנקבע בתקנות, ובתקנות כותבים אם זה דיסקה, אם זה ממוחשב. את כל הספציפיקציה לא עושים בחקיקה ראשית. למשל, לא כותבים בחקיקה ראשית אם זה דיסקה או רישום ממוחשב.

א' בנדלר:

אני מוכנה למחוק את המלים "על גבי דיסקה או ברישום ממוחשב".

ג' נאור:

מה פתאום. זה הכי חשוב.

א' פורז:

אבל צריכה להיות הסמכה של השר.

א' בנדלר:

יש לך את זה אחר כך בסעיף 27(ג).

ל' ורון:

הוא אומר שזה לא צריך להיות בחקיקה ראשית.

היו"ר א' יחזקאל:

אני מצטער, יש לי כאן בעיה של חוסר הבנה של המשפטנים אחד את השני. נאמר כך: קודם כל, הראיה אמורה להיות ראייה קבילה, ואומר אברהם: אני רוצה להיות מינימליסט בחוק ומקסימליסט בתקנות. מבחינת נקודת ראותו של השופט, אני מבין שגם התקנות מחייבות.

ל' ורון:

וכבר מודיע היועץ המשפטי שיש לו תקנות.

היו"ר א' יחזקאל:

אומרת אתי שהיא לא מתנגדת לענין.

א' בנדלר:

בהגדרת טכוגרף אני ודאי לא מתנגדת. אני חושבת שזה חיוני לסעיף 27(ג), אבל כשנגיע, נבדוק את זה.

היו"ר א' יחזקאל:

לכן, אני מבקש להסתפק בהגדרת מה אמור לעשות הטכוגרף.

א' פורז:

אפשר למחוק את המלים: "דיסקה וברישום ממוחשב", ותתקיננו תקנות.

ש' הרשקוביץ:

אבל המלה "ממוחשב" - בסדר, כל הייתר תמחוק, ואת זה תעביר לתקנות. אתה רוצה להגדיר את המוצר.

א' בנדלר:

מה פתאום.

א' פורז:

אתה צריך להגדיר לא איך הוא עושה את זה, אלא מה אתה רוצה ממנו. אתה רוצה שימדוד זמן, עצירה, מרחק, מהירות.

היו"ר א' יחזקאל:

היא אומרת למעשה, שאתה מקדש את המוצר ולא את המטרות שאתם אמורים להשיג. היא אומרת שמוצר אפשר לקדש גם באמצעות תקנות, מה גם שמוצרים משתנים. לכן, מנקודת ראותו של השופט, הוא רוצה להתייחס לסעיפים של מטרות אותו מכשיר. תביאו את המטרות בחוק. לגבי איכויות המכשיר והטכניקה שלו - זה בתקנות.

א' פורז:

אגב, דיסקה זה מונח משפטי? מחר מישהו ישאל אותך: מה זה דיסקה?

ג' נאור:

ישבנו על זה. אפשר לתאר כל דבר בצורה כל כך מופשטת. אנחנו בכל זאת רוצים הגדרה שתוביל למשהו יותר קונקרטי וספציפי. אני, לכאורה, מאד מסכים למה שאומר חבר כנסת פורז, אז אני יכול להגיד - כל דבר מופשט ואחרי כן בתקנות אני אפרט. צריך משהו הרבה יותר קונקרטי.

ועדת הכלכלה
11.5.98

ל' ורון:

ואז אם למכשיר הזה אין דיסקה, אתם צריכים לתקן את החקיקה הראשית?

ש' הרשקוביץ:

הוא לא טכוגרף.

ל' ורון:

אבל זה עושה את אותן פעולות שאתה צריך.

א' פורז:

אתה בטוח שמשפטית, מה שהראית לי זה דיסקה? יש הגדרה משפטית למלה דיסקה? אני בכלל יודע שזה דיסק.

ג' נאור:

חבר הכנסת פורז, הנה התקנות כבר כתובות.

א' פורז:

אבל תבין, אתה לא רוצה להשתכנע. את הספציפיקציה של הטכוגרף תקבעו בתקנות. מחר יהיה צ'יפ אלקטרוני שעושה את זה בלי דיסקה, תהיה בכלל טכנולוגיה אחרת.

ל' ורון:

הוא בסך הכל מקל עליכם.

דובר:

יש הגדרה בתקנות מה זה דיסקה.

היו"ר א' יחזקאל:

אנחנו נוריד מסעיף ההגדרות ונעביר את זה אחר כך לסעיף ההסבר - הטכוגרף.

ג' נאור:

אני מפנה אתכם...

היו"ר א' יחזקאל:

אל תפנה אותי לשום מקום, מר נאור.

ג' נאור:

אדוני היושב ראש.

היו"ר א' יחזקאל:

אדוני היועץ המשפטי, אני חושב שהייתם צריכים לבוא לכאן סגורים הרמטית, ונמאס..

ג' נאור:

אנחנו סגורים הרמטי. שואל חבר כנסת שאלה, אני רוצה לענות לו. נאמר: תבוא מוכן, איך אבוא מוכן אם אני לא יכול לענות לו?

היו"ר א' יחזקאל:

עם כל הכבוד. העלו כאן מספר טענות שקשורות בתפקידי הטכוגרף, ואני לא רוצה לתקוף, חלילה. אני רק רוצה להבהיר שעובדה היא שגם לגבי המשימה שהעירו נציגי המשטרה אפילו לסוגיה זו, גם כאן לא היתה התייחסות.

ג' נאור:

גם לזה יש לי תשובה. אם אתה לא רוצה תשובות, אני רק אקרא, ומה שהוועדה תגיד - אני ארשום, אז בשביל מה אני יועץ משפטי? כדי להסביר לחבר כנסת פורז את השאלה, שאני חושב שהיא לגיטימית, משפטית.

היו"ר א' יחזקאל:

אני רוצה להבין - לגבי סעיף נהג חדש, התיקון שהציע הרשקוביץ, אמר שהוא מוכן. הבאתם נוסח לכאן?

ג' נאור:

עכשיו כתבנו את הנוסח.

היו"ר א' יחזקאל:

אבל למה עכשיו? הנוסח הזה הוא לא נוסח טוב.

ג' נאור:

בסדר, אני אלך לפי דרכו של היושב ראש.

א' בנדלר:

"טכוגרף" - מכשיר המותקן ברכב לפי הוראות חוק זה האמור לסמן או לרשום בכל עת את היות הרכב במצב נסיעה או עצירה, את מהירות נסיעתו, את מרחק הנסיעה ואת זמן הנהיגה של הנוהג ברכב".

ש' ניר:

חוק זה מת עם חקיקתו. זה חוק מתקן את הפקודה.

א' פורז:

מכשיר המותקן ברכב והמסמן בכל עת על גבי דיסקט את מצבו של הרכב, או את היות הרכב במצב מסוים.

ש' ניר:

אמרתי שבענין של חוק זה, הוא מת עם חקיקתו. זה חוק מתקן את הפקודה.

א' בנדלר:

צריך להיות: לפי הוראות פקודה זו. אתה צודק.

היו"ר א' יחזקאל:

תבורך.

ש' ניר:

אבל איזה הוראות יש שם? איפה יש בפקודה הוראות שאנחנו מתייחסים אליהן?

א' בנדלר:

בהתאם לחוק הפרשנות, ברגע שאומרים "שנקבע לפי", זה בתקנות, ולכן התייחסתי לשאלה הזאת גם לגבי בוחן נהיגה.

א' פורז:

ואם לא אומרים "לפי הוראות חוק זה", מה המשמעות?

It goes without saying. ברגע שמכניסים את ההגדרה "טכוגרף" לפקודת התעבורה, לא צריך לכתוב "לפי הוראות חוק זה" - מכשיר המותקן ברכב והמסמן בכל עת... וזה נכנס לתוך פקודת התעבורה.

א' קיזר:

המלים "בכל עת" הן בעייתיות. אם לא ישימו דיסקה, ואין חובה לשים את זה, הרכב עומד.

ג' נאור:

ההגדרה קשורה לסעיף המהותי שקובע את כל הוראות הטכוגרף, וזה בסעיף 27(ג). שם הוא מדבר על רישום שנעשה בדיסקה או ברישום ממוחשב - זה חוזר בדיוק על האלמנטים של ההגדרה. זה יהיה ראייה קבילה. ראייה קבילה זה לא יהיה על-פי רישום אחר, או נניח שאדם ירשום על נייר, זו לא תהיה ראייה קבילה. זה יהיה רק לאותו דבר מאד קונקרטי וספציפי.

יש לנו בעיות עם משרד המשפטים מה להביא כראיה קבילה. גם זו בעיה בפני עצמה. כשאנחנו מביאים דבר כראיה קבילה, מביאים אזרח שעבר עבירה, ואומרים לו: זהו, אין לך מה לערער. אני מוכרח להיות קצת יותר ספציפי וקונקרטי ולא להיות כללי.

היו"ר א' יחזקאל:

מה אתה מציע?

ג' נאור:

בדיוק מה שכתוב, זה מה שאני מציע.

א' בנדלר:

בהגדרה אין צורך, תכניס את זה לסעיף האופרטיבי, לסעיף 27(ב) המוצע.

א' פורז:

ברגע שנמדד לפי מכשיר שאושר לפי החוק, אפשר להביא את זה כראיה. ברגע שהמהירות נמדדה במכשיר שעונה על הדרישות, זו ראיה.

ג' נאור:

אתם יודעים מה, אני מרים ידיים. לא צריך, אז לא צריך.

א' קיזר:

היום מביאים את זה לבתי-משפט וזה קביל. כל החוק הוא מהפכני. היום, 50 הדיסקות האלה בבתי-משפט הן קבילות. כל הרעיון של החוק הזה לשנות את נטל ההוכחה.

היו"ר א' יחזקאל:

אני רוצה לסיים את הגדרת טכוגרף. אפשר למחוק את שני הדברים?

ג' נאור:

אני לא יודע. אם ... וגם משרד המשפטים מסכים...

היו"ר א' יחזקאל:

אנחנו בהגדרה נוריד את שתי התוספות.

א' בנדלר:

כפי שקראתי את ההגדרה קודם.

ג' נאור:

אני חושב שזו טעות.

א' קיזר:

אם אפשר לבקש שזה יהיה "בכל עת השימוש ברכב".

היו"ר א' יחזקאל:

לא, זה יהיה בסעיף 27 עצמו.

א' קיזר:

ההגדרה, יש לה בעיה, כי בכל עת השימוש ברכב - כשהרכב לא בשימוש, אין חובה לשים דיסקה ואז אין סימון.

א' בנדלר:

אנחנו נמחק בכלל את המלים "בכל עת".

סנ"צ מ' אור:

אסור לנהג, על-פי התקנות, לפתוח מכשיר טכוגרף, כתוב, אלא להחלפת דיסקה, וכתוב להחלפה. המשמעות היא שאם הרכב נמצא בעמידה ואני רוצה לפתוח את המכשיר, חובה עלי לשים דיסקה מחדש.

א' קידר:

נהג מסיים משמרת, הוא מוציא את הדיסקה החוצה.

היו"ר א' יחזקאל:

רבותי, מה באשר לשאלה שכשנהג מסיים משמרת, הוא מוציא בכל זאת את הדיסקה?

ש' הרשקוביץ:

לכן, לדעתי, אפשר להשאיר את "בכל עת", ואם הוא עמד, זאת הפסקה של נהג. אני רוצה לדעת מה קרה עם האוטו.

א' קידר:

אני מכירה את הנושא מ"אגד". נהג מסיים משמרת, הוא מוציא את הדיסקה. נהג חדש עולה לאוטובוס, חובה עליו לשים דיסקה חדשה. בלילה הוא סיים משמרת, האוטובוס עומד, אין חובה לשים דיסקה באוטובוס. ההגדרה "בכל עת" פשוט לא רלוונטית.

היו"ר א' יחזקאל:

הועלתה כאן בעיה, שהיא בעיה, ואני מבקש פתרון. הבעיה אומרת: אני אחראי על הדיסקה שלי ואני מסיים משמרת, אני לא יכול לקחת אותה?

ח' יהלומי:

הדיסקה היא per נהג, היא לא per רכב. הדיסקה שייכת לנהג.

היו"ר א' יחזקאל:

זה מה שהם אומרים.

א' בנדלר:

אני חושבת שאפשר לסכם זאת בקיצור. השאלה איך להפעיל את הטכוגרף, באיזה שעות וזה צריך להיות בכל עת, או לא בכל עת, אם מותר להוציא את זה למנוחת לילה או אסור להוציא את זה - זה דרך הפעלת המכשיר. סעיף אחר בחוק מסמין את השר בהצעת החוק לקבוע - ותסתכלו על סעיף 8 בסעיף 70 לפקודה. סעיף 70 זה סעיף הדין בתקנות, באיזה עניינים מותר לשר להתקין תקנות, וכאן מדברים על: "מתקנים או אמצעים אחרים שיש להתקנם ברכב, מניעת עבירות תעבורה" - הרי כאן, מכח הסעיף הזה, השר יתקין את ההוראה שלפיה תהיה חובה להתקין טכוגרף בכלי רכב מסויימים. נכון?

צ' יוזנט:

החובה קיימת כבר.

א' בנדלר:

תבחינו בין המצב שקיים היום בפועל לבין מה שאתם רוצים להכשיר. נשאלת השאלה האם השר רשאי היה לחייב את זה. הרי רוצים, בין היתר, להכשיר את החובה להתקין טכוגרף בכלי רכב מסויימים, שאם לא כן לא היו מוסיפים את פסקה 17 לטעיף 8.

אני מציעה ששם יוסיפו את המלים "ודרך הפעלתן", וכשאנחנו חוזרים לנושא של הגדרת המכשיר, אני חושבת שההצעה שהציע חבר כנסת פורז, האומרת שזה מכשיר המותקן ברכב לפי הוראות פקודה זו, האמור לסמן או לרשום את היות הרכב במצב נסיעה או עצירה, את מהירות נסיעתו, את מרחק הנסיעה ואת זמן הנהיגה של הנוהג ברכב" עונה לחלוטין על כל הצרכים.

היו"ר א' יחזקאל:

לכן, אנחנו מאשרים את הנוסח שקראה היועצת המשפטית של הוועדה. הלאה - טעיף (3).

ג' נאור:

"(3) במקום ההגדרה "רשות הרישוי" יבוא: "רשות הרישוי" - עובד משרד התחבורה שמונה כדין להיות סגן מנהל כללי בכיר לתנועה במשרד התחבורה, לרבות מי שהוא אצל לו מסמכותו כרשות הרישוי לשטח המדינה כולה או לחלק ממנו, לענין פלוני או לסוג של עניינים."

א' בנדלר:

מה הסיבה של החלפת ההגדרה?

ג' נאור:

משרד התחבורה שינה תפקידים של מאישי משרות. עד היום זה היה מנהל אגף רכב ומנהל אגף רישוי, היום שינינו את התפקוד בתוך המשרד ויש לנו סמנכ"ל תנועה בכיר שהוא ממונה על שניהם, והוא יהיה רשות הרישוי. הוא יאצול את סמכותו לפקידי.

א' פורז:

יש כאן בעיה בענין ההסמכה. הוא יכול לתת את זה לכל אדם, גם למי שאיננו עובד מדינה?

דובר:

לא, זה לא יהיה בגיץ.

צ' יוזנט:

היום, יש הגדרה בפקודה. רשות רישוי זה מנהל אגף רכב ויש הגדרת פקודה רשות רישוי מנהלת את אגף הרישוי והעניינים שלה.

א' פורז:

אתה מדבר רק על עובד מדינה? אז צריך להיות כתוב: של עובד מדינה אחר...

א' בנדלר:

נדמה לי שזה מעוגן בהנחיות היועץ המשפטי לממשלה, שלא ניתן להעניק סמכויות שלטוניות, אלא לעובד מדינה.

א' פורז:

אם יש חקיקה ראשית, שהוא רשאי לאצול את סמכותו, הוא יכול.

א' בנדלר:

אין. באופן עקרוני, אין דבר כזה של מתן סמכויות שלטוניות...

א' פורז:

אתי, לא מעניין אותי לבדוק בהנחיות. אולי יש הנחיה כזו, מחר היא תבוטל. השאלה אם אנחנו, בתור כנסת, מוכנים שזה יוצא לגורם פרטי, או לא.

ש' הרשקוביץ:

עובד משרד התחבורה.

א' בנדלר:

הוא עצמו, למי הוא יאציל את הסמכויות?

צ' יוזנט:

רק משרד התחבורה.

א' בנדלר:

לרבות עובד המדינה...

א' פורז:

יש לנו בכלל בעיה בעניין הזה. החוק הזה הוא forever. יכול להיות שמחר יהיה שינוי בשירות המדינה והוא לא יהיה סגן מנהל כללי בכיר לתנועה, אלא תהיה ריאורגניזציה, המשרד צריך לשנות את החוק. לדעתי, צריך להיות כתוב שרשות הרישוי זה עובד משרד התחבורה שהוסמך על-ידי מנכ"ל משרד התחבורה לצורך עניין זה.

א' בנדלר:

על-ידי שר התחבורה.

א' פורז:

והוא רשאי לאצול מסמכותו לעובדי מדינה אחרים. מחר תהיה ריאורגניזציה במשרד התחבורה, אני צריך לשנות את החוק?

דובר:

החוק לא משתנה כל כך מהר.

ג' נאור:

אתה צודק, ובמקום "לרבות מ..." - לרבות עובד מדינה אחר שאצל לו מסמכותו.

א' פורז:

לא צריך להכניס את ההגדרה מהתקשי"ר או אני לא יודע מאיפה. זה צריך להיות סגן מנהל כללי במשרד התחבורה שהוסמך על-ידי מנכ"ל משרד התחבורה.

א' בנדלר:

למה על-ידי מנכ"ל? זה של השר.

דובר:

ועדת מינויים.

א' פורז:

שהסמכות תינתן על-ידי המנכ"ל והוא יאציל.

סרן ת' גזטהלץ:

לנו יש בעיה עם עובד משרד התחבורה, כיון שסמכות הרישוי שלנו, ואנחנו סמכות רישוי לענייני צה"ל, כמובן לא עובדי משרד התחבורה, וגם בהגדרה לא בהכרח עובדי מדינה. אולי עובד ציבור.

א' בנדלר:

מי מסמיך את רשות הרישוי של צה"ל?

דובר:

אני מסמיך את המשטרה ואת צה"ל.

א' בנדלר:

זאת אומרת שר התחבורה או רשות הרישוי? אז יש כאן בעיה. זאת אומרת, הוא כן רשות הרישוי, רק זה לא עובד המדינה בהכרח.

דובר:

עובד ציבור.

א' בנדלר:

אני מציעה לא להיכנס לעניין. אני לא מאמינה שאי פעם הנושא הזה - הנחיות יועץ משפטי שמעוגנת, אם אינני טועה, גם בפסיקה, שאי אפשר להאציל סמכויות שלטוניות למי...

א' פורז:

צריך לכתוב עובד ציבור.

א' בנדלר:

אני לא יודעת מה זה עובד ציבור, לצורך העניין הזה. עובד חברת החשמל זה עובד ציבור? זה תלוי לאיזה עניין.

א' פורז:

זה אבסורד. עכשיו הוא אומר - סמכות של רשות הרישוי צריכה להיות המנהל הכללי של משרד התחבורה או מי שהוא אצל לו את הסמכות. הם בתוך המשרד יחליטו.

ג' נאור:

למה המנהל הכללי? יש סמנכ"ל תנועה שהוא איש מקצוע.

א' פורז:

אתה מדבר איתי כמשפטן, או כעובד משרד התחבורה? באופן משפטי, לא תפקידו של המחוקק להיכנס לשאלה אם משרד התחבורה יהיה סגן בכיר לתנועה או סגן זוטר.

היו"ר א' יחזקאל:

מה שאומר שאנחנו... צריכים לעסוק במינויים או בהגדרות מינהליות.

צ' יוזנט:

ההיפך. אם אתם רוצים למנוע מינויים, אני לא רוצה להגיד איזה, צריכה להיות הגדרה.

גם היום בחקיקה כתוב - רשות הרישוי זה מנהל אגף הרישוי. העלינו את הרמה ואמרנו: היום לא מנהל אגף רישוי, יהיה סמנכ"ל לתנועה.

א' פורז:

אני מציע שרשות הרישוי יהיה סמנכ"ל לתנועה במשרד התחבורה.

א' בנדלר:

למחוק את המלים "בכיר" ו"שמונה כדין"?

א' פורז:

סמנכ"ל לתנועה במשרד התחבורה, נקודה. לא "שמונה כדין" ולא "בכיר".

א' בנדלר:

אלה המלים הכי חשובות כאן, חבר הכנסת פורז - "שמונה כדין".

א' פורז:

אם הסמנכ"ל לא מונה כדין, הוא לא סמנכ"ל.

היו"ר א' יחזקאל:

רבותי, אנחנו משאירים את הנוסח שהצעתם, על-פי ההגדרה של היועצת המשפטית.

א' בנדלר:

אולי אפשר למחוק את המלה "בכיר".

א' פורז:

אתי, אחד שמונה שלא כדין, הוא סמנכ"ל משרד התחבורה?

ל' ורון:

במדינה שלנו לא, אבל יש מדינות אחרות שאולי.

א' בנדלר:

אגיד לך מדוע הייתי מעדיפה להשאיר את זה, חבר כנסת פורז. נשאלת השאלה לגבי תפקידים - והשאלה הזאת נדמה לי שנמצאת, לפחות קראתי על כך בעיתון, או בדיון אצל היועץ המשפטי לממשלה או באיזושהי ועדה שמונתה לשם כך - מה יהיה מעמדם של תפקידים שהם תפקידים סטוטוריים שבחקיקה, דהיינו - בחקיקה הרי זרועות הוראות רבות, האומרות שהשר ימנה מישהו לתפקיד מסוים. האם התפקיד הזה הוא מינוי של השר, ואז יהיה רשאי למנות את מי שהוא מוצא לנכון, או שהוראות התקשי"ר שמתייחסות למכרזים, למשל בחירה על-ידי מכרז.

א' פורז:

חוק שירות המדינה - מינויים.

א' בנדלר:

בכלל, חוק שירות המדינה - האם הוא חל עליהם או לא חל עליהם, ולכן אני חושבת שברגע שאתה אומר "שמונה כדין", סוגר לך את כל השאלות האלה, דהיינו המינוי צריך להיות בהתאם להוראות הדין, ואין כאן מינוי של שר לגבי מי שהוא רוצה.

א' פורז:

עם כל הכבוד, אני חולק על הפרשנות הזאת, משום שאדם שלא מונה לפי חוק שירות המדינה - מינויים לתפקיד בשירות המדינה, הוא לא מונה. זה לא תופס.

א' בנדלר:

ייתכן שזה לקס ספציאליס, עם כל הכבוד. כאן יש הוראה שמאפשרת לשר מינוי.

היו"ר א' יחזקאל:

סעיף 3 - נקבל את ההגדרה כפי שהציעה אתי וזה לא כל כך עקרוני.

א' בנדלר:

כפי שהממשלה הציעה, חוץ מ"בכיר".

א' פורז:

המילה לא צריכה להיות "מונה", אלא "שהתמנה כדין".

א' בנדלר:

זה סוג הדברים שאני משאירה לנוגה ענתבי.

א' פורז:

תגידי לה, כי "מונה" זה באמת שלא היתה ועדת מכרזים, מישהו מינה אותו. "התמנה" זה על-פי כללים.

היו"ר א' יחזקאל:

גבי, זה בסדר?

ג' נאור:

נשאיר לנוגה אם "מונה" או "התמנה", מפני שאגיד לך את האמת - אני כבר מבולבל.

היו"ר א' יחזקאל:

גם אני.

קודם כל, אני רוצה להצביע על כל סעיף 1. מי בעד סעיף 1 כולו, על כל ההגדרות?

ה צ ב ע ה

בעד - 3

נגד - אין

סעיף 1 נתקבל.

ג' נאור:

"2. בסעיף 3(א) לפקודה, המילים "לאופניים" עם מנוע עזר" - יימחקו".

א' פורז:

למה? איך היום מוגדר טוס-טוס?

דובר:

אין יותר אופניים עם מנוע עזר. אופנוע 50 סמ"ק. מה שנופל בקטגוריה הזו זה אופנוע 50 סמ"ק.

היו"ר א' יחזקאל:

מי בעד סעיף 2?

ה צ ב ע ה

בעד סעיף 2 - 3

נגד - אין

סעיף 2 נתקבל.

היו"ר א' יחזקאל:

סעיף 3 מדבר על העיקרון של הורדת הגיל לגיל 17.

דובר:

תחילת לימוד נהיגה בגיל 16 וחצי.

היו"ר א' יחזקאל:

גיל 16 וחצי - תחילת לימוד נהיגה, גיל 17 - קבלת רישיון, והאפשרות להעניק מלווה כתוצאה מהורדת הגיל.

ג' נאור:

אני מציע שבסוף הסעיף הזה ייוסף משפט, שאומר: הוראת סעיף זה תחול על מי שמלאו לו 17 שנים וטרם מלאו לו 17 וחצי שנים. אני רוצה לתת כמה הסברים נוספים.

א' פורז:

זה צריך להיות ברישא - לא ינהג נוהג חדש שמלאו לו 17, אך טרם מלאו לו 17 וחצי.

א' בנדלר:

אני חייבת לומר שאני חושבת שלא כדאי לשלוף נוסח בצורה כזאת. יש את סעיף 12 לפקודה, שלא מוצע לתקן אותו ואינו מופיע כאן, וכאן בכלל מדובר בסעיף 12(ב) ברישיון נהיגה לקטין.

סעיף 12(א) שאותו מוצע לתקן, מדבר על נוהג חדש. נוהג חדש הוא כל מי שהוא נהג חדש הייתי אומרת בשנתיים הראשונות שהוא מקבל את רישיון הנהיגה שלו. זה גם אם מלאו לו כבר 75 שנה.

לכן, להכניס את המגבלה הזאת לסעיף הזה ולא לתקן את הסעיף האחר שדן בקטין - לא מתאים, לא יאה, לא רוצה לשלוף נוסח של תיקון שיאושר.

הוועדה - שתאשר את העיקרון, ואנחנו נמצא את האכסניה המתאימה.

היו"ר א' יחזקאל:

אני מודה לך. זאת אומרת, מאושר העיקרון, כפוף לאכסניה ולנוסח המתאים באמצעות היועצים המשפטיים לענין.

ר' רונקין:

לפני שזה יאושר: אני מורה נהיגה, רן רונקין. אנחנו באנו הנה בדעה, כפי שפתחת בפתחה - שחונך הוא לא טוב, הוא לא בריא, הוא לא יעזור, הוא לא ישנה. ברגע שעשיתם כאן איזשהו שינוי, זה דבר חדש, אני חושב שאנחנו צריכים לעשות חשיבה מחדש על הענין.

לא נראה לנו שצריך לאשר את הסעיף הזה, כי אני חושב שיש בו הרבה דברים שטעונוים חשיבה. אני גם מורה, גם יש לי ילדים וגם הורה.

היו"ר א' יחזקאל:

הכל טעון חשיבה בחיים.

א' רבדל-נדקוב:

אדוני היושב ראש, אני מבקשת לומר שאני לא חושבת שיש הבדל גדול מהותי בין נער בן 17 לבין נער בן 18 - נער או נערה. אני חושבת שהם מסוכנים לעצמם על הכביש באותה מידה.

אני חושבת שהעיקרון שקבע משרד התחבורה של חצי שנה מלווה, אפשר להגדיל את זה אולי עד גיל 19, עד גיל 20 - איזשהו גיל מסוים לנהג חדש, הוא עיקרון נכון.

אני רוצה להתייחס למה שאמרת לגבי ההבדל בין זה לבין צבא. זה לא נכון שאין לחייל שמתגייס מלווה בצבא. נכון שהמלווה הוא צעיר מאד, אבל יש לו כבר את האחריות למוזעות. בחצי שנה הראשונה, כל חייל וחיילת, לדעתי, עוברים תפקידים כאלה ואחרים בליזוי מאד צמוד. גם אחרי שהם מסיימים את הקורסים שהם עוברים - אם זה טירונות ואם זה קורסים אחרים מקצועיים או פיקודיים, הם נמצאים תחת פיקוח צמוד ומתמיד של מפקדים בוגרים מהם, שכל הזמן מתווים אותם ומצמצמים אותם לדרכי ההתנהגות שלהם.

לא כך הוא כשאנחנו נותנים לילדים את ההגה ביד. הם נוסעים לבד, והעובדה שהם יודעים, ולפעמים יודעים הרבה יותר טוב מאנשים מבוגרים את טכניקת הנהיגה...

היו"ר א' יחזקאל:

מה את מציעה?

א' רבדל-נדקוב:

אני מציעה שישאירו את ההצעה המקורית של משרד התחבורה על כנה ויאמרו שלכל נהג חדש עד גיל X - אם זה יהיה 18 או 19 או 20, אתם תגדירו כאן - אבל בוודאי לא עד גיל 17 או 17 וחצי, יהיה מלווה, חונך צמוד של חצי שנה. אני חושבת שלא צריך בכזאת קלות לאפשר לילדים האלה להתאבד על הכבישים. תודה.

א' פורז:

אני לא רוצה כרגע ללכת יותר מדי. אני חושב שיש בכלל בעיה עם העניין של גיל הנהיגה. לדעתי, מרבית המקרים הם לא בעיה של מיומנות בנהיגה, אלא בעיה של טמפרמנט, בעיה של רצון להתחרות.

ש' הרשקוביץ:

לא מדוייק.

א' פורז:

את המיומנות אפשר לבדוק בטסט. אם אדם שולט במכונית, יודעים בטסט, רואים את זה. רוב התאונות נגרמות מזה שאתה שולט, אבל אתה לא שולט על היצרים שלך. אם אני אסע עם מכונית במהירות 120 קמ"ש בסיבובים בכרמל, אני לא יודע אם אני לא אתהפך, ואני נוהג כבר הרבה מאד שנים. זו בעיית הטמפרמנט, ואת בעיית הטמפרמנט לא יודע מתי פותרים. יש נהגים פרועים גם בגיל 40, אני רואה אותם בכבישים. כל התאונות האיומות נגרמות רק על-ידי נהגים חדשים? אנחנו לא רואים רוכבי אופנוע בני 30 פלוס שמתמרנים כמו מתאבדים בכביש ועוקפים מכוניות במהירות?

אסור להמאיס את החיים על הצעירים. בגלל כמה משתגעים, אי אפשר להעניש את כולם, הרי לא כולם משתוללים. לכן, הרעיון של משרד התחבורה הוא רעיון נכון. אומרים: אנחנו נותנים לך את הרישיון חצי שנה מוקדם יותר כג'סטטה. קבל מלווה. לא רוצה? יהיה כמו בזמן הקודם.

לדעתי, אין צורך במלווה שיש לו חמש שנות ניסיון בנהיגה. אם יש לו אח מבוגר יותר או אמא שלו קיבלה לפני שנה או שנתיים רישיון, לא חשוב הניסיון בנהיגה, הגיל הוא חשוב יותר. לכן, הייתי אומר שהמלווה חייב להיות מעל גיל 23 ומספיק לי אפילו ותק של שנה בנהיגה, ובלבד שיהיה מבוגר. הגיל הוא הקובע כאן, ולא הוותק בנהיגה.

היו"ר א' יחזקאל:

העלה חבר הכנסת פורז שאלה שהיא עקרונית. הוא אומר: סוגיית גיל פלוס חמש שנות ניסיון, נראית לי מורכבת מדי, והגיל אינו המרכיב העיקרי, כלומר סוגיית היכולת של אותו מלווה להרגיע את הנהג החדש.

ש' הרשקוביץ:

לצורך העניין, אנחנו קבענו חמש שנים כקבוצת גיל שברור לנו לגמרי שאדם שמחזיק רישיון חמש שנים, הוא כבר מיושב, מיוצב, גם במיומנות הנהיגה שלו, גם באחריות שלו.

א' פורז:

נניח שמדובר באמא של הילד, שקיבלה לפני שנתיים רישיון, והיא בת 40.

ש' הרשקוביץ:

אפשר לומר ולהתווכח, כי זו לא מתמטיקה. הממצאים שלנו מדברים על כך שלגבי קבוצות נהיגה שמזמן הוצאת הרישיון, ארבע שנים וצפונה זה הגיל שבו מתחילים לראות ייצוב ברמת המעורבות בתאונות הדרכים. המשמעות יכולה להיות במקום חמש שנים, ותק של ארבע שנים, לא זאת הנקודה.

א' פורז:

אני מציע שמלווה חייב להיות מעל גיל 25, ויהיה ותקו בנהיגה אשר יהיה, עם שנה ניסיון.

היו"ר א' יחזקאל:

מר הרשקוביץ טוען טענה שאומרת שבמדדים שהם בדקו, בסטטיסטיקות, ראו שנהגים שיש להם לפחות ארבע שנים ניסיון נהיגה, מידת המעורבות שלהם בתאונות דרכים היא יציבה והיא יורדת. לכן, הוא אומר יש משמעות לאלמנט הוותק.

א' פורז:

היא יורדת לא בגלל שיש לו ותק בנהיגה, אלא בגלל שהוא יותר מבוגר. יש לך איזשהו נתון שמראה מעורבות של נהגים חדשים בגיל מבוגר? תן לי נתונים על נהגים שקיבלו רישיון אחרי גיל 30 ואת המעורבות שלהם בתאונות דרכים. אני טוען שהמעורבות שלהם היא לא יותר גבוהה מנהגים אחרים בני גילם.

היו"ר א' יחזקאל:

למה? נהג בן 70 שהוציא לפני חודשיים רישיון.

א' פורז:

70 זה משהו אחר.

ר' רוניקין:

הנהג הבטוח ביותר הוא בן 45.

א' פורז:

נהג שקיבל בגיל 30 רישיון נהיגה לראשונה, הוא יותר בטוח מנהג בן 22 עם שלוש...

היו"ר א' יחזקאל:

אני זוכר שאבי קיבל רישיון בגיל 36, ושלוש שנים אחר כך זו עדיין היתה טראומה לנסוע איתו. זו לא היתה בעיה של גיל, אלא בעיה של מיומנות.

א' פורז:

למרות שהוא היה לא מיומן, הוא היה יותר בטוח מצעיר.

ש' הרשקוביץ:

חבר הכנסת פורז, ההערה שלך היא נכונה ברמה התיאורטית. אם אתה מדבר על גיל בלבד, לא אמרנו כלום, כי הממצאים מדברים על כך שככל שאתה יותר מבוגר, המעורבות שלך לאלף בעלי רישיונות נהיגה בתאונות דרכים היא נמוכה, היא יורדת. אבל, ותק בנהיגה הוא קריטי כאן לצורך העניין הזה.

לכן, הנתונים אומרים: ככל שאתה חסר ותק, אתה מעורב יותר בתאונות. מכאן, הפשרה בין החמש שנים לבין קצה הגבול שאני מוכן לקחת עלי בקטע הזה היא ארבע שנים.

א' פורז:

למה התיאוריה הזאת לא נכונה? יש לא מעט משפחות שבהן האמא למדה לנהוג בגיל מבוגר. נניח שהיא למדה בגיל 37, 38.

ש' הרשקוביץ:

אבל היא חסרת מיומנות.

א' פורז:

לא משנה. הבעיה היא לא מיומנות, הרי היא לא תלחץ במקומו על הדוושה.

דובר:

היא יכולה להגיד לו.

א' פורז:

היא לא תגיד לו. הנוכחות שלה באוטו - זה הדבר.

היו"ר א' יחזקאל:

נאמר כאן שאם האמא באוטו, לילד יש בעיה - או שהוא לא באוטו או שהוא עושה כמו שהאמא רוצה.

ש' הרשקוביץ:

ואז זה יכול להיות הגרוע מכל. חבר הכנסת פורז, מבחינתי המקצועית, ראשית אני כהורה מודיע לך שאני יודע בדיוק מה המשמעות של מיומנות, ולא מיומנות עם ילדים, אבל ברמה הזאת, כרגע לפי הנתונים הסטטיסטיים, אפשר להתפשר על ארבע שנים.

א' פורז:

זה יותר מדיי. אני מציע שנתיים ותק בנהיגה ולאפשר לאמא שקיבלה לפני שנה שנתיים רישיון לנסוע עם הילד שלה.

מ' מור יוסף:

אני בעלת רישיון נהיגה חודשיים, ובמשך חודש וחצי נסעתי רק עם ההורים שלי, באחריות אישית של ההורים. האחריות האישית של ההורים מועברת.

זה אינדיבידואלי, זה יחידני ואי אפשר לקבוע תקופה של חצי שנה לאדם שאחרי שבועיים כבר יודע איך לנהוג, ההורים שלו בטוחים בזה. אני לא חושבת שיש מקום להחליט בדיוק כמה לכל אחד.

א' פורז:

אני מציע שיהיה ותק של שנתיים בנהיגה.

ש' הרשקוביץ:

שנתיים זה הגדרה של נהג חדש, על-פי החוק.

היו"ר א' יחזקאל:

בישיבה הבאה נסיים את הכנת החוק, כאשר מובהר שהירידה היא לגיל 17, מובהר שהליווי הוא עד גיל 17 וחצי.

אני חושב שבכל אופן, עם כל הדוגמאות וההשוואה לצבא, שיש להם מלווה צמוד, אני כבר לא רוצה לציין דברים בשנים האחרונות שקרו מאותו ליווי צמוד. כשמדברים על מלווה בנהיגה, להערכתי מלווה יהיה לפחות הורה אחד, או אח קרוב, או חבר קרוב, ובצבא, עם כל הכבוד - זה מפקד צבאי.

אני מבקש שלישיבה הבאה יבוא נוסח סופי בענין הזה, בענין הטכוגרף, בהגדרות, כי הכוונה שלי שבמהלך החודש הקרוב נסיים ונביא זאת להצבעה לקריאה שניה ושלישית.

רשות הדיבור לריקי בן-יששכר.

ר' בן-יששכר:

ההצעה המשופרת היום של רשות הרישוי היא טובה יותר מהנוסח שקיים היום, הואיל ואני חושבת שההצעה הקודמת היתה גורפת.

אני גם תומכת בהערה של חבר הכנסת פורז, שלא צריך להגדיל את הוותק של המלווה.

היו"ר א' יחזקאל:

גברתי, על כך נדון בישיבה הבאה.

א' פורז:

אפשר לעשות כך שאם המלווה הוא מעל גיל 30, מספיק לו שנתיים ותק בנהיגה.

ר' בן-יששכר:

אם אתה רוצה שאני אתייחס לדברים בישיבה הבאה - בבקשה.

היו"ר א' יחזקאל:

אני מציע שאת תפתחי בישיבה הבאה.

ג' נאור:

מחובתי להביא לתשומת לב הוועדה שהורדת גיל הנהיגה תיעשה בתקנות. זה לא דבר פשוט - הורדת גיל הנהיגה מ-17 וחצי ל-17, וגם מבחני הנהיגה, לימוד הנהיגה, דורשים היערכות של משרד התחבורה. זה ענין לוגיסטי וניהולי, בוודאי יקח להערכתי כמה חודשים, ולכן, תוקפה של התקנה הזו יחל קצת באיחור.

היו"ר א' יחזקאל:

הישיבה הבאה תתקיים בקרוב מאד. תודה רבה לכם, יום נעים, אני מודה לכולכם, בעיקר לגבי. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12:30.