

פרוטוקול מס' 281
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, י"ד בסיון התשנ"ח (8 ביוני 1998), שעה 12:00

נכחו:

חברי הוועדה:
אברהם יחזקאל - היו"ר
עבד-אלמאלכ דהאמשה
נסים דהן
אברהם פורז

מוזמנים:

שמואל הרשקוביץ - מנהל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משרד התחבורה
צבי יוזנט - סמנכ"ל בכיר תנועה, משרד התחבורה
עו"ד אלי אביר - לשכה משפטית, משרד התחבורה
חזי יהלומי - מנהל מחלקת קציני בטיחות
יפעת רווח - משרד המשפטים
בני רובין - משרד המשפטים
סנ"צ מאיר אור - ראש מדור תאונות דרכים, המשרד לביטחון פנים
עו"ד רחל גוטליב - ס. יועצת משפטית, המשרד לביטחון פנים
רפ"ק אירית מור - מדור תאונות דרכים, המשרד לביטחון פנים
מקס אבירם - אגף הבטיחות בדרכים, משרד החינוך התרבות והספורט
יעקב רוזנטל - יו"ר איגוד קציני הבטיחות והתעבורה
יואל בארי - איגוד קציני הבטיחות והתעבורה
שלמה יוספברג - יו"ר ארגון מורי נהיגה
רני רונקין - דובר ארגון מורי נהיגה
נתן ביבר - ארגון מורי נהיגה
שמעון שמיר - ארגון מורי נהיגה
אלון דוד - חבר ועד בוחני הנהיגה
מרדכי פלדמן - מזכיר מועצת המובילים
עו"ד נועה חקלאי - יועצת משפטית, המועצה לצרכנות
שמואל בן ארי - מהנדס רכב ראשי מנהל מרקע, אגד
פרדי הרשקוביץ - בוחן תאונות, אגד
עו"ד אורנה קידר - יועצת משפטית, אגד
אהרן מרגלית - מנהל מחלקת בטיחות, דן
עו"ד רבקה בן יששכר - לשכת עורכי הדין
עו"ד שמחה ניר - לשכת עורכי הדין

יועצת משפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: תמר פוליבוי

סדר-היום: 1. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 45), התשנ"ח-1998.

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

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני פותח את הישיבה. אני מעביר את רשות הדיבור למר שמואל הרשקוביץ.

שמואל הרשקוביץ:

סיימנו את הדיון בפעם הקודמת בהחלטה שנסכם אותה היום בעניין של גילו של המלווה לנהג הצעיר.

אלי אביר:

סיכמנו, זה כבר נוסח.

שמואל הרשקוביץ:

סליחה, לא גילו, הוותק בנהיגה של הנהג המלווה. היה פה ויכוח עם חבר הכנסת פורז, ואמרנו שנדון היום בסוגייה הזו. העקרון של המלווה סוכם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

קודם כל בואו נרענן את הזכרון.

אתי בנדלר:

הוחלט בוועדה שנהג חדש שבגיל שבין 17 ל-17.5 לא ינהג אלא אם כן יושב במושב שליטת מלווה.

שלמה יוספברג:

היתה החלטה - - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

סליחה, זו היתה כבר החלטה.

אתי בנדלר:

מה שלא הוחלט עדיין, כפי שאמר מר הרשקוביץ, זה מה יהיו "כישוריו" של המלווה. בהתאם להצעה, המלווה הוא מי שמלאו לו 23 שנים ושבידו רשיון נהיגה בר תוקף לאותו סוג הרכב חמש שנים לפחות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נדמה לי שהעניין של גיל 17 עד 17.5 סוכם.

שלמה יוספברג:

אתם טועים, לא היתה הצבעה ולא היה פה סיכום.

צבי יוזנט:

היתה הצבעה וזה סוכס.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל אני יכול בשנייה לקיים שוב הצבעה.

שלמה יוספברג:

לא היתה הצבעה. ראשית, אם נדייק בעובדות, מר הרשקוביץ הציע בהתחלה את הנושא של נהג חדש, כל נהג בכל גיל, ואז התנגדת לעניין הזה, וזה הביא להצעה נוספת, שלנהג חדש יהיה חונך מגיל 17.5-17, ורציתם להעביר את זה, אז גברת בנדלר אמרה שצריכים לבדוק את זה, ובעניין הזה נגמר העניין.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם הבאתם הצעה מקורית, שאומרת שלכל אחד יהיה מלווה ללא כל קשר לגיל?

אתי בנדלר:

זה מה שהיה בהתחלה.

שמואל הרשקוביץ:

הנוסח המקורי דיבר על כך שלנהג חדש יהיה ליווי של חצי שנה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לכל נהג חדש?

שמואל הרשקוביץ:

יפה. באנו עם הצעה משוכללת--

לאה ורון:

בהתאם לדרישות של יושב ראש הוועדה.

שמואל הרשקוביץ:

ברוח הדברים שלך הבאנו הצעה שאומרת שנאפשר להתחיל ללמוד נהיגה מגיל 16.5, להוציא רשיון בגיל 17, ועד גיל 17.5 הוא יהיה חייב בליווי של מלווה מבוגר, ולדעתי, הדברים האלה הוכרעו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

היה איזה דיון בטלויזיה, ששם עלו כמה סוגיות שיש להם אלמנטים בעייתיים. היתה טענה באשר להורדת הגיל, כאשר אנשים כעסו ואמרו שלא צריך להוריד את גיל קבלת הרשיון, למרות שזו היתה הצעה שלי. אמרתי שצריך להוריד את הגיל, כי אם רוצים שיהיה מלווה ושולחים ילד בגיל 18 לצבא ונותנים לו אחריות, למה ללוות אותו בגיל 18, כשיש לו רשיון? זה לא הוגן, DOUBLE STANDARD, וזה מה שאמרתי. כשישבנו שם, אני חושב שבסך הכל היתה תחושה שאין קשר בין מה שאמרתי לבין מה שאולי הציבור מבין, שבסופו של דבר להוריד את גיל קבלת הרשיון זה לא בדיוק בריא וראוי.

רני רונקין:

זה כבר היה פעם ובוטל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

החוכמה והנסיון לא כולם בידיי, ואם מישהו מעיר את תשומת ליבי ואומר שאולי יש כאן מקום לשיקול דעת נוסף, נחזור אולי להצעה המקורית. אני תוהה ושואל, ובכוונה אומר את הדברים, כי השאלה היא האם ההצעה שאומרת שלכל נהג יהיה חצי שנה מלווה היתה ההצעה המקורית?

שמואל הרשקוביץ:

בכל מקרה, אמרנו שנאפשר מצב שבו ניתן לכוות השוק לשחק בעניין. אין הכוונה לכוות השוק הכלכליים, אלא לכך שלבחור צעיר בגיל 17 שמוציא רשיון נהיגה יש רצון מייד לעבור לנהיגה, ואיך הוא יעשה את זה? יהיה לו מלווה, כי אנחנו רוצים כך. לכן כוחות השוק יפעלו כאן, הוא יכפה על בני המשפחה, על קרובי המשפחה, על השכנים ועל החברים שילוו אותו, כדי שיצבור נסיון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם זה נכון שביקשת להוריד את הגיל?

שמואל הרשקוביץ:

לא, אבל כדי ליצור מצב שלא נפגע באלה שעומדים להתגייס ולהביא אותם לצבא למצב שבו הם בעצם רק בחופשותיהם מהצבא יצברו נסיון--

היו"ר אברהם יחזקאל:

אמרנו שאם למשל יהיה נער בן 17 וחמישה חודשים שהוציא רשיון, יהיה עליו לנסוע בלוויית מלווה רק חודש.

אברהם פורז:

ילד בן 17.5 לא צריך אפילו דקת ליווי.

צבי יוזנט:

כן, אבל בנינו לזה מספר חלופות. אמרנו שהחלופה הרגילה היא כמו היום, גיל 17 שמתחילים ללמוד נהיגה, בגיל 17.5 עושים טסט, וזה המצב כיום ואין כל שינוי. אם הוא רוצה ליצור פריבילגיה שהוא מתחיל ללמוד בגיל 16.5, הוא נכנס לעניין הזה, כלומר, נתנו את השיקול דעת בידי מי שמתחיל ללמוד ולא כפינו עליו. עומדות בפניו האופציה הקיימת ואופציה אחרת.

שלמה יוספברג:

אם כן, למה צריכים חונך?

היו"ר אברהם יחזקאל:

כי מורידים את הגיל.

שלמה יוספברג:

את הגיל הורדת מ-16.5.

צבי יוזנט:

לא, לא לכולם.

שלמה יוספברג:

את הגיל הורדת לגיל 16.5, זה בסדר גמור, אבל לשם מה בא בעצם החונך? על מנת לעזור לנהג החדש לחיות עם הכביש. איך זה יתכן שבגיל 17 וארבעה חודשים מספיקים לו רק חודשיים עם מלווה, ובגיל 17 וחמישה חודשים ו-25 ימים, מדובר רק בחמישה ימים, ובגיל 17.5 הוא בכלל לא צריך חונך, אז איפה כל העניין המקצועי פה?

שמואל הרשקוביץ:

זאת פשרה, ומטבעה של פשרה שהיא נחתכת, מתחילה באיזשהו מקום ומסתיימת באיזשהו מקום.

אמרנו שנלווה את הנושא הזה במחקר מדעי מלווה, ונפיק ממנו הלקחים.

דווקא מר יוספברג שמייצג פה את מורי הנהיגה, צריך דווקא אולי לשמוח מהעניין הזה, כי בסופו של דבר פה נוכל לראות הלכה למעשה איך באמת משפיע, אם משפיע, מול קבוצות ביקורת, הנושא של מלווה מול הוראת נהיגה, מה יותר נכון?

שמחה ניר:

אני נציג לשכת עורכי הדין, אבל צמחתי מהציבור הזה.

צבי יוזנט:

יש לו רשיון מורה נהיגה.

שמחה ניר:

אדם חסר נסיון בהוראה, שהוא חסר ביטחון וגם שאין לו מנגנונים כפולים שנותנים לו את השקט הנפשי, הוא כל הזמן בלחץ, ישדר את זה לנהג אותו הוא מלווה ויטרס אותו.

רבקה בן יששכר:

נדמה לי, שבפעם שעברה הבטחת שאצליח לומר כמה מילים בתחילת הישיבה. האמת היא שאנחנו מברכים על ההצעה המשופרת, אבל אני רק רוצה להעיר את תשומת הלב לכמה דברים שצריכים לחשוב עליהם.

מטרת הליווי היא לעזור לנהג הצעיר - ואני מדגישה לנהג הצעיר - בגיל צעיר לשפר את דרכי הנהיגה. אנחנו צריכים לנסות להימנע לבלום את האפשרות שנהג צעיר שלא יהיה לו מלווה פשוט ישאיר את הרשיון חצי שנה ראשונה בצד ולא יתאמן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש לקוננות, אז תציעי פתרון.

רבקה בן יששכר:

לא לכל דבר יש פתרון.

שמואל הרשקוביץ:

אבל דיברתי על כוחות השוק.

רבקה בן יששכר:

יש כאן בעיה נוספת שעולה מהסיטואציה הזאת של היבט כלכלי, ליווי בשכר. מישוהו כאן הזכיר את כל בני המשפחה. אני מניחה שההגבלה של הליווי לגיל צעיר שאובה ממה שקורה במדינות אחרות, למשל: בקליפורניה, שאכן שם יש חובת ליווי, אבל לאלה שרוצים לרכוש את רשיון הנהיגה בגיל צעיר מזה המקובל. אז אני אומרת שאם כבר באמת מנסים לחקות או לעשות את ההשוואה, באמת צריך לבדוק את כל ההיבטים של הנושא.

הייתי מבקשת לשקול בשלב הזה, כשאנחנו מדברים על רכישת מיומנות ושיפור נהיגה, לחייב נהגים, החל מהשלב הראשון, לעבור קורסים במגרשים כמו זה שקיים באשדוד, תאמינו לי שאין לי הטבות מהדבר הזה. אחת הבעיות הרציניות שיש לנו כנהגים היא איך להתמודד עם מצבי דוחק, לחץ, החלקה וירידה לשוליים.

שמחה ניר:

איך לא להגיע למצבים האלה.

אברהם פורז:

אבל זה לא שייך לנהגים חדשים.

רבקה בן יששכר:

איך לא להגיע למצבים האלה, ואנחנו חייבים לרכוש את המיומנות מהשלב הראשון. נהג שרוכש הרגלים אחרי כמה שנות נהיגה - לא תמיד במשך כמה שנות נהיגה - מתקשה אחר כך לשנות אותם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כן גברתי, הבנו את הלקונות.

שמואל הרשקוביץ:

אני מוכרח לומר שבמשרד התחבורה מתקיימת כרגע עבודת מטה מואצת, ומר יוזנט יוכל להסביר חלק מהדברים שיכללו בין היתר גם את הנושא של מגרשי הדרך, כאלה שאת מדברת עליהם. אני מוכרח לומר לך שכוחות השוק - כפי שקראתי להם - ידחפו ילד שיש לו רשיון נהיגה בן 17 ויומיים לנהוג, ולא יעזור לאף אחד דבר, האבא, האמא, הסבתא והדודה, כולם יסעו איתו, כי הוא ירצה לנהוג, הוא לא ישים אותו בצד, זה חלום באספמיא, שמי שיש לו רשיון בגיל 17 ישים אותו בארון ויוציא אותו בגיל 17.5, אין דבר כזה וזה לא יקרה.

יתרה מזאת, נניח שזה קרה, זה המצב דהיום. הרי מה אנחנו עושים בעצם? אנחנו בונים על הגיון של האדם הסביר, והמשפטנית יודעת על המשמעות של זה, זאת הסבירות, מצד אחד. מצד שני, הרי גם אם ניתן ל-50% מלווה חונך, הרווחנו יותר מאשר היום, נקבל נהגים שלפחות צברו נסיון עם מישהו שפקח עליהם עין. מה קורה היום? כל אחד נוסע, ובזה נגמר העניין.

שלמה יוספברג:

אדוני היושב ראש, אני רוצה להציג פה נתונים שאי אפשר להתווכח איתם. יש לנו נתונים מטעם משרד התחבורה שלפיהם בשנת 1996 היו מעורבים בתאונות 72 נהגים עד גיל 18, ו-1977 בגיל 18-20, אז אני לא מבין למה נטפלים לחבר'ה עד גיל 18.

אברהם פורז:

האם מדובר בנפגעים או מעורבים בתאונות?

אתי בנדלר:

השאלה היא כמה בעלי רשיונות יש.

שמואל הרשקוביץ:

מר יוספברג, אני הרי לא מתיימר לדבר פה על הסטטיסטיקה.

שלמה יוספברג:

כתוב בכותרת: מעורבות נהגים בתאונות דרכים לפי חומרה ולפי קבוצות גיל משנת 1997 לעומת 1996.

אברהם פורז:

צריך לדעת כמה בעלי רשיונות יש.

צבי יוזנט:

אבל אין לנו סטטיסטיקה מגיל 16.5 עד גיל 17, ואנחנו עורכים מודל חדש עם מחקר מלווה לראות מה קורה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מר יוספברג, אולי תגיד לי בדיוק למה אתם חותרים?

שלמה יוספברג:

אנחנו חותרים לדבר מאד פשוט. אנחנו אומרים שאם היו מדברים על חונך לנהג חדש לחצי שנה, אנחנו יכולים עוד להבין את החוכמה המקצועית, מעבר לזה, שחצי שנה צריכים חונך לנהג חדש בגלל שהוא צעיר, לא מנוסה בכביש וכו', אבל ברגע שיש פער בגיל, כך שאם נהג מקבל רשיון נהיגה בגיל 17 וחמישה חודשים, הוא זקוק למלווה רק חודש וכו', זוהי פרסה ובדיחה.

כאנשים שחיים את השטח, מה אנחנו מציעים? יש לנו הצעות מאד רלוונטיות. ההצעה הראשונה שלנו היא שנהג חדש לא יוכל להסיע ברכבו במשך שלושת החודשים הראשונים מיום קבלת הרשיון נוסע נוסף אחד בלבד, למעט בני משפחתו. זה הוכח וידוע שבדרך כלל בתאונות שמעורבים בהן צעירים, שיש "ערימה" של חבר'ה מאחורה.

צבי יוזנט:

מה זה למעט בני משפחתו? אם יש לו אחים ואחיות קטנים, אז מותר לו?

היו"ר אברהם יחזקאל:

זה אומר שהוא לא יסע עם החבר'ה.

שלמה יוספברג:

מי שיאכוף את זה, זה אותו אחד שיאכוף את ההצעה האחרת שלכם.

ההצעה השנייה שלנו היא שנהג חדש יוכל לנהוג רק ברדיוס שאינו עולה על 30 קילומטר ממקום מגוריו בשלושת החודשים הראשונים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי יאכוף את העניין?

שלמה יוספברג:

מי שיאכוף את ההצעה האחרת.

הצעה שלישית היא שהיות שיש שלט נהג חדש, ואני חושב שזה טוב מאד.

אברהם פורז:

זה רע מאד שיש שלט כזה. לדעתי, במדינה הברוטלית שלנו, חותכים את הנהג החדש ו"הורגים" אותו. פעם נסעתי במכונית, שהבן שלי נהג בה כשהיה נהג חדש. התייחסו אליי בצורה עוד יותר גרועה מאשר היום, "חתכו" אותי מימין ומשמאל. תנהג עם שלט נהג חדש, ותראה מה עושים לך בכביש.

שלמה יוספברג:

אם שלט נהג חדש לא טוב, אז תורידו אותו. אבל אם אתם עדיין לא מורידים אותו, אנחנו מציעים, שהיות שהשלט נמצא רק מאחור, אלה מימין ומשמאל לא רואים אותו, אולי צריך לחרוט את זה בזוהר עם מגנט, שיראו זאת מכל הכיוונים.

אני מגיע להצעה האחרונה שלנו, שלדעתנו היא הרלוונטית והמעשית ביותר. כפי שידוע לכולם היום, מי שעושה תאונת דרכים, ואין בה נפגעים, מעבירים ביטוח אחד לשני, כאשר ברור לכולנו, שמישהו עבר עבירה, זה לא נעשה מהשמים. לדעתנו, חברות הביטוח חייבות להעביר כל דיווח על תאונת דרכים, גם בלי נפגעים, למשטרה. צריך שיהיה מחשב ומסוף של המשטרה, ופשוט יאתרו את הנהגים הפוטנציאלים המועדים לפורענות על הכביש.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה באשר לחוק עצמו? זה לא סותר את כל הדברים שאמרת.

שלמה יוספברג:

לגבי החוק עצמו, אנחנו חושבים שעניין של חונך לנהג חדש לא רלוונטי למקרה הזה, כי גם היום אי אפשר יהיה לאכוף את העניין הזה.

רני רונקין:

יש שתי נקודות עיקריות שאנחנו חושבים למה לא, האחת - משום שהנהגים הצעירים לא רוצים את זה, כל הנהגים הצעירים לא רוצים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל אתה גם הצעת לי שבכלל תמנע מהנהג הצעיר לנסוע עם החבר'ה שלו, ואיך הוא ירצה את זה? אם לפני דקה הצעת שהנהג לא יסע עם החבר'ה שלו, עכשיו אתה אומר שהנהג הצעיר לא רוצה לנסוע עם מלווה.

רני רונקין:

אבל אני נותן לו לנהוג. אף אחד לא אוהב שיושבים ומסתכלים עליו.

כמו כן אנחנו חושבים שייווצרו הרבה עבירות, כלומר, נהגים יקחו את המכוניות ויסעו לבד.

שמואל הרשקוביץ:

תלוי בצורת הנהיגה, אם היא תהיה איכותית, הם לא יעשו עבירות.

אברהם פורז:

זה לא סתם שחברות השכרת רכב רבות מאד לא מטכימות בכלל להשכיר לחבר'ה מתחת לגיל 23 או 24. הסיבה היא, שלפי כל הסטטיסטיקות, כנראה גם בעולם, מי שמתחת לגיל 23 הוא כנראה מעורב יותר בתאונות דרכים. לדעתי, חלק מהדבר לא נובע מהיעדר מיומנות, אלא מטמפרמנט של גיל, חוסר אחריות, רצון לקחת סיכונים, אבל זה קורה כנראה באופנועים גם בגיל 30, אז אני לא יכול לומר את זה.

הרי איננו יכולים להחליט שאנשים יקבלו רשיון רק בגיל 24, אולי זה היה דבר אידיאלי מבחינת תאונות. אז צריך ללכת צעד אחד קדימה. מה שהם מציעים הוא בסך הכל ניסוי. אנחנו צריכים לעשות את הניסוי הזה ולראות האם קבוצת הביקורת של כאלה שבאמת עברו תקופה מסויימת של ליווי עם האבא או האמא, או לא משנה מי, הם פחות מעורבים בתאונות מאלה שלא עברו תקופה כזאת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יכולים להחיל את זה לשנה או לשנתיים?

אברהם פורז:

אפשר לקבל את זה כהוראת שעה לשנתיים.

אתי בנדלר:

ודאי שאפשר.

אלי אביר:

אפשר גם לתקן את זה פה.

אברהם פורז:

אדוני היושב ראש, עם כל הכבוד שיש לזה, אני חושב שיש ערך גדול להצעה שהציעו מורי הנהיגה באשר להגבלת הסעת נוסעים כשהנהג הוא נהג חדש כשלהו, לא רק בגיל, אלא שבחצי השנה הראשונה נהג חדש יכול להסיע עד נוסע אחד ולא יותר.

קודם כל, אנחנו לא יכולים לעשות אפליה מוגזמת רק של צעירים. פה אנחנו אומרים שבגלל שאנחנו מקדימים את גיל קבלת הרשיון, "ניתן להם משהו". אבל אנחנו יודעים שאחת התופעות של נהיגה פרועה היא כאשר יש חבר'ה באוטו. השוטר לא יוריד אותם ויאמר להם שיוכיחו לו שהם קרובי משפחה שלו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתן לך דוגמה לא של נהג צעיר. אבי הוציא רשיון בגיל 35.

אברהם פורז:

שיסע עם אמא שלך.

היו"ר אברהם יחזקאל:

והוא יקבל את הרשיון, וכמו אותו נער בן 17, הוא רוצה לנסוע עם כל המשפחה, אז למה אתה אומר לו שיסע רק עם אמא שלי?

אברהם פורז:

ואם חלילה, אבא שלך יעשה תאונה כשכל המשפחה באוטו, כי הוא לא מיומן?

היו"ר אברהם יחזקאל:

מגיל 35 ועד היום עצרו אותו פעם על מהירות איטית מהמוצע.

אברהם פורז:

זו לא דוגמה. מול המצב של אבא שלך, שזו דוגמה לא אופיינית, הדוגמאות האופייניות הם צעירים שהם מעל גיל 18 ו-19, שנוסעים ביחד כשהרכב עמוס והם מתלהמים בפנים, ואנחנו רואים מה קורה. אני לא רואה שום פגיעה של ממש - ועניין של בטיחות חשוב לי - שנקבע שנהג חדש בגיל כלשהו בחצי השנה אחרי קבלת הרשיון יכול להסיע עד נוסע אחד. אז אבא שלך יסע רק עם אמא שלך, לא נורא.

צבי יוזנט:

הציבור לא יעמוד בגזירה כזאת.

אברהם פורז:

למה שלא יעמוד?

צבי יוזנט:

הוא לא יעמוד.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מציע שרק חייל אחד יסע בטנק של צה"ל - - -

אברהם פורז:

אגב, אתה יודע כמה תאונות אימונים בצבא יש בגלל פזיזות ושטויות?

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה לא יכול מצד אחד להטיל אחריות על חבר'ה צעירים ולשלוח אותם להילחם עם נשק, ובמכונית להגביל אותם לנסוע לבד.

אברהם פורז:

רק חצי שנה ראשונה. אני חושב שיש לזה חשיבות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הייתי מוכן לקבל כל הצעה כזו, ובתנאי שבאמת במדינה הנורמלית הזו לא היינו שולחים חיילים בני 18 להילחם, אם בקבוצות, אם בכיתות, אם בבודדים.

אברהם פורז:

מה זה שייך? אתה רוצה שהוא ייהרג בכביש או שיהרוג אחרים? זה בכלל לא שייך להילחם, אין לזה שום קשר. אולי הוא מסוגל להטיס מטוס ולהביא אותו ל-100 קמ"ש - -

שמואל הרשקוביץ:

חבר הכנסת פורז, מר שמואל בן ארי הזכיר לי דבר שבזמנו נהג טירון לא הסיע אף נוסע בצבא. אבל שם היתה לנו סטטיסטיקה אמיתית של הקשר בין נהג טירון חדש לבין מספר נוסעים שנפגעו בתאונות דרכים בבדיקה פתלוגית, כלומר, זה היה בהיקפים גדולים מאד, כי הנהגים הטירונים היו רצים לשטח, והיום זה כמעט לא סביר שאתה לוקח ילד שהוציא כבר רשיון שנוסעים והוא מעורב בתאונה.

דרך אגב, הקשבתי בקשב רב להצעה שלך, ואני לא אומר לך לא מוחלט. היא שווה בדיקה ועיון. רק אתמול דנתי בנושא הזה עם שר התחבורה.

אברהם פורז:

אני מוכן להתפשר איתך, שלושה חודשים ראשונים אפילו.

צבי יוזנט:

בוא לא נערב שמיטה אצל הר סיני.

שמואל הרשקוביץ:

אני חושב שזה שווה עיון ובדיקה.

לגבי מה שאמר מר יוספברג קודם לכן, כדאי לזכור רק נתון אחד רבותי, הנתונים מדברים היום שעד גיל 18 המעורבות של נהגים בתאונות דרכים היא 32 לכל 1,000 נהגים, הרמה הגבוהה ביותר מבין המעורבים בתאונות דרכים, וזה מדד הסיכון של נהג צעיר. לא סתם העלית טענה שבגיל 19-24 המעורבות היא 25 נהגים ל-1,000 נהגים, שהיא רמת הסיכון השנייה בגובהה ובחומרתה.

מבחינתנו, הנהגים הצעירים הם בעייתיים. אם הייתי יכול, באופן אישי, הייתי אומר - מלווה מבוגר שהוא נהג בעצמו לכל נהג חדש ללא כל הגבלה, לא מעניין אותי כלום, ואם מלאו לו 72 שנים, שמישהו יחזיק לו את היד, שלא תרעד לו בהילוכים.

אבל מה שחשוב זה שבעניין שלנו זה היה המקסימום. על הרצף הזה של המקסימום יש איזשהו מינימום שזה כלום. התקדמנו מעט, בוא נבדוק את הנקודה הזאת, אנחנו הולכים בכיוון הזה, ותאונות הדרכים זו לא מתמטיקה צרופה, זה עניין של ניסוי ותהייה, בו נתקדם, בטוח שעושים דבר טוב.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני רוצה שנתקדם כי היום זה יסתיים. בוא ניתן לזה הוראת שעה שנתיים במודל העכשווי שמוצע.

אברהם פורז:

אני מציע במודל הזה שלושה חודשים נהג חדש שיסיע עד נוסע אחד. אני רוצה שתנסו גם את העניין הזה.

שמואל הרשקוביץ:

אחזור אליך בעוד שבוע ונדבר על זה.

אברהם פורז:

אני לא צריך בשביל זה דבר, רק אחרי שתנסה, תדע.

שמואל הרשקוביץ:

אתן לך את הנתונים הסטטיסטיים כבר, למה לא? בוא נשמע.

אברהם פורז:

מה הנזק שיכול להיגרם?

צבי יוזנט:

הציבור יתקומם.

אברהם פורז:

למה? בגלל ששלושה חודשים נהג חדש יכול לנסוע רק עם נוסע אחד? למה שיתקומם?

שמואל הרשקוביץ:

עזוב רגע את הציבור, אני מסתדר עם הציבור אם זה הגיוני וזה נכון. הבעיה היא אחרת, הבעיה היא שאנחנו צריכים לתפור את החבילה כולה. ראשית, לראות קודם כל שזה מהווה מבחינתו בעיה אמיתית שאפשר לתקוף אותה. שנית, לבדוק גם מה קורה עם המשטרה, האם היא מסוגלת להתמודד עם דבר כזה.

אברהם פורז:

אין בעיה, אתה צריך להביא לכך שבשלושת החודשים הראשונים לאחר קבלת הרשיון יהיה שלט אחד, שלט של נהג חדש מאד.

שמואל הרשקוביץ:

יש דבר שהורג יותר אנשים והמשטרה לא בודקת, כי יש לה קושי בעניין, למשל: שימוש בחגורת בטיחות מאחור. זה קיים באוטו, זה לא עולה כסף, לא צריך תקנה, היא קיימת, וגם לא צריך את הממשלה.

אברהם פורז:

אין בעיה, תקבעו תיקון לחוק הביטוח, שאם הנוסעים לא יהיו חגורים מאחור, ההשתתפות העצמית של הנהג בכל נזק שייגרם לנוסעים אחורה תהיה סכום גבוה, ואתה תראה איך כולם יחגרו חגורות בטיחות מאחור.

צבי יוזנט:

רק מי שיהיה מעורב בתאונה יהיה המסכן.

אברהם פורז:

אז אתה יודע שהיית מעורב בתאונה ולא חגרו חגורת בטיחות מאחור. הנוסע מאחורה עלול להיפגע קשה מאד, אז אני לא יכול להגיד שהוא לא יהיה מכוסה, אבל אז הייתי אומר שחברת הביטוח חייבת לכסות, אבל יכולה לגבות מנהג על כל נוסע שהיה מאחור לא חגור עד 50,000 שקל לאדם, ונראה מי לא יחגור חגורת בטיחות מאחור.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה רוצה להגיש הסתייגות?

שמואל הרשקוביץ:

בוא נדבר על זה בנפרד.

אברהם פורז:

עד שתגיעו לפה עוד פעם--

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא, כי אני רוצה לאשר את זה היום.

אברהם פורז:

אני לא נגד ההצעה, אבל אני חושב שזה מאד חשוב להגביל נהג צעיר בנוסע אחד. אני מוכן לעשות את זה במשך שלושה חודשים.

אתי בנדלר:

קודם כל, מה עם הצעת הממשלה?

אברהם פורז:

אני בעד זה.

אתי בנדלר:

הצעת הממשלה אומרת שבגיל 17-17.5--

צבי יוזנט:

להקדים ל-16.5.

אתי בנדלר:

לא מדברים על 16.5, אלא על נהג חדש שמלאו לו 17 שנים, שלא ינהג ללא חונך כל עוד לא מלאו לו 17.5 שנים. זו ההצעה, ועכשיו צריכים להשלים את ההצעה לגבי כישוריו של החונך.

אברהם פורז:

דיברנו על כך שהגיל צריך לעזור, מי שיותר מבוגר צריך פחות נסיון. אמרנו שאם החונך הוא מעל גיל 30, מספיק שיש לו שלוש שנות ותק בנהיגה, כשהכלל הוא חמש שנים.

שמואל הרשקוביץ:

לא החונך, הנחנך.

אברהם פורז:

אם המלווה מעל גיל 30, מספיק שיש לו שלוש שנות נסיון.

שמואל הרשקוביץ:

לא שלוש, כי שלוש שנים זה כלום.

אברהם פורז:

אדם בגיל 30 שנוהג שלוש שנים, תאמין לי שהייתי נוסע איתו באנטרטיקה. כמה פרמיה בביטוח משלם אדם שנוהג שלוש שנים והוא מעל לגיל 30?

שמואל הרשקוביץ:

שנתיים לא מעט - - -

אברהם פורז:

אלה נהגים שבפרמיית ביטוח מקבלים את התעריף הכי זול. אני לא רוצה לפגוע בנשים - בעיקר נשים - שמוציאות רשיון בגיל יותר מבוגר.

שמואל הרשקוביץ:

זה ניסוי.

צבי יוזנט:

מגיל 30 - שלוש שנות ותק.

אירית מור:

אתיחס להצעה המשותפת - כפי שאנחנו מכנים אותה - שבעצם עלתה בישיבה הקודמת, והיום אנחנו באים להחליט לגביה. ההערה שלי כנציגה של המשרד לביטחון פנים, לאחר ששקלנו את העניין, היא שבגלל העובדה שאנחנו מורידים את גיל קבלת הרשיון, אנחנו צריכים לתת איזון. האיזון הוא חונך, ומי שמוציא רשיון יום לפני גיל 17.5 יהיה לו רק יום אחד חונך, אם הבנתי נכון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נכון.

אירית מור:

זה כבר נשמע אבטורד.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל דיברנו על זה.

אירית מור:

לכן ההצעה של אגף התנועה היא שאנחנו מסכימים להוריד את גיל קבלת הרשיון ל-17, אבל שבין פרק הזמן שבין 17-17.5 תמיד יהיה חונך למשך חצי שנה.

צבי יוזנט:

ואם הוא מקבל את הרשיון בגיל 17 וארבעה חודשים?

אירית מור:

אז יהיה לו מלווה חצי שנה.

צבי יוזנט:

ואם בגיל 17.5? הוא ייכנס עם העניין הזה לצבא?

היו"ר אברהם יחזקאל:

אמרנו שהעניין של ליווי של יום או יומיים נשמע לא הגיוני, כי מה עשית? בעקרון, סוגיית החינוך, קרי: הלמידה, לא מתממשת בליווי של יומיים. לכן ההצעה היא לבדוק אפשרות שבכל מקרה אדם שהוא מתחת לגיל 17.5, יהיה לו האלמנט הזה של חצי שנה ליווי שנשמע הגיוני.

אירית מור:

ההצעה המקורית היתה מגיל 17.5-18, מרגע קבלת הרשיון בגיל 17.5 צריך חצי שנה חונך. אבל אנחנו מורידים את הגיל מ-17-17.5, ועד גיל 18 יהיה חונך באופן כזה שמגיל 17.5 עד הגיעו לגיל 18, באופן יחסי לגיל, תהיה לו תקופת חונכות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כלומר, בפרקטיקה מה יקרה?

אתי בנדלר:

אם הוא עושה רשיון נהיגה בגיל 17.5--

אירית מור:

אז יהיה לו חונך חצי שנה.

צבי יוזנט:

ואם הוא יעשה ברבע ל-18? זה אותו דבר. היא הזיזה את הסקאלה מפה לפה.

אתי בנדלר:

תמיד יש נקודת חיתוך.

צבי יוזנט:

כלום לא קרה.

אברהם פורז:

בסקאלה הזאת של חונך, הימים הראשונים הם החשובים ביותר, וככל שעובר הזמן הם פחות חשובים, מדוע? כי בימים הראשונים הוא מתרגל לתנועה. אולי אנחנו יכולים לעשות גזירה אחרת, לקבוע שכל נהג חדש - יהיה לו חונך במשך 60 יום. מצד אחד, אנחנו נקצר בהרבה את התקופה ונטייל אותה על כולם. 60 יום אלה חשובים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

על כל נהג חדש?

אברהם פורז:

על כל נהג חדש. יהיו כאלה ששימו את הרשיון בצד במגירה ל-60 יום.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גם על נהג בן 28?

אברהם פורז:

אפילו בן 42. יכול להיות שאלה שלא יהיה להם מלווה ישימו את זה במגירה חודשיים. לדעתי, התקופה הראשונה הזאת של החודשיים הראשונים לאחר קבלת הרשיון מאד חשובה.

צבי יוזנט:

המשטרה וצה"ל פנו אלינו שהם רוצים פטורים. כשהיתה ההצעה גורפת עם המלווים, הם לא יכלו לעמוד בה, לא המשטרה ולא צה"ל, ולא רצינו ליצור מצב שבצבא ינהג הנהג החדש בלי מלווה ובחיים האזרחיים יצטרך מלווה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מאמין שלצבא יש את המתודה שלו. מה שמעלה חבר הכנסת פורז, בינינו, זו אולי ההצעה ההגיונית ביותר. גם אבי בגיל 35, בדיעבד, אני חושב שהיה צריך משהו שילווה אותו ל-60 יום, חבר, שכן, בן משפחה. לכן השאלה שנשאלת היא האם אותו אלמנט של ניסוי - שהרי במילא אנחנו רואים אותו כניסוי - לא ראוי שיחתוך את כל שכבות הגיל, כשאנחנו מדברים על עניין של חינוך ולמידה לכולם. נכון שאחד בן 17 לומד כך, ואחד בן 18 לומד כך, ואחד בן 30 לומד כך.

שמואל הרשקוביץ:

קודם כל, אני מבין את היכולת להסכים לרגרסיה שהולכת ומתייצבת על תקופה קצרה יחסית, כי זה נתפס יותר רציני, אבל אני רוצה להזכיר לכולנו, שזה בדיוק העניין של לעגל את הפינה. הרי מה זה 60 יום? גם אמר את זה חבר הכנסת פורז, ובתוך תוכו הוא מבין את העניין. 60 יום פירושו של דבר - בקלות רבה מאד שים את הרשיון בצד ואל תעשה כלום, זה בוודאות. אין סיכוי שחצי שנה ילד לא ינהג בלי מלווה, ואם זה יקרה, זה יקרה בשוליים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מידת התאוותנות של אחד שיש לו רשיון - ללא קשר לגילו - היא שתמיד ירצה לנסוע מהר.

שמואל הרשקוביץ:

כן, אבל שוב חצי שנה מול 60 יום - - -

אברהם פורז:

אתה יכול עדיין לקבוע חצי שנה עבור הצעירים.

שמואל הרשקוביץ:

אין לי בעיה דרך אגב להמשיך את מה שהוא אומר כרגע ולומר שלנהגים בגיל 17.5-17 יהיה חצי שנה מלווה בכל נקודת זמן, ומגיל 17.5 - 60 יום. אפשר לפצל גם את העניין הזה, ומבחינתי זה בסדר, כי זה משרת את האינטרס שלי.

שמואל בן ארי:

בסדר גמור, ופתרת את הבעיה של מי שקיבל רשיון נהיגה שבוע לפני שהוא בן 17.5.

צבי יוזנט:

מקסימום חצי שנה ומינימום חודשיים מלווה.

שמעון שמיר:

מה יקרה לאותו בחור צעיר שאין לו אף אחד שילווה אותו? אם יש לו זוג הורים מבוגרים שאינם בעלי רשיון, ואין מי שילווה אותו?

שמואל בן ארי:

אז הוא ישאיר את רשיון הנהיגה שלו בצד.

שמעון שמיר:

אז מה הרווחנו?

אורנה קידר:

כמה יש כאלה? זה חריג ובשוליים, שיסע עם חבר, עם שכן.

שמעון שמיר:

אבל אין לו.

אורנה קידר:

אז חודשיים הוא לא יסע, אבל זה בשוליים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש כאן בעיה חברתית, למשל: זוג עולים חדשים שעדיין בחבלי קליטה שאין מי שילווה אותם 60 יום.

אברהם פורז:

יש תמיד חבר, מישהו מהמשפחה. אז הוא לא יסע 60 יום ראשונים אחרי קבלת הרשיון.

שמעון שמיר:

אז מה עשינו?

אברהם פורז:

אין פתרון של 100% לכל הבעיות.

אורנה קידר:

זה שיעור קטן מאד מהאוכלוסייה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת אברהם פורז אומר - ואני גם חושב שזה נכון - שבסופו של דבר יש עניין של עלות - תועלת.

אברהם פורז:

שהשר יוסמך להתקין בתקנות מקרים של פטור.

אתי בנדלר:

או לא להתקין, לתת פטור לנהג חדש מסויים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

המוטו העיקרי בחוק הזה הוא הליווי והחינוך, ולכן מי שעלול למצוא את עצמו נפגע זה אוכלוסייה גדולה או קטנה - אנחנו חושבים שהיא קטנה - שאם לא יהיה מי שילווה אותה, תמתין 60 יום, וזה דבר שהציבור יוכל לעמוד בו. לעומת זאת, מה אנחנו מרוויחים? מעתה כל אדם, ללא קשר לגילו, יקבל ליווי. עוד יותר מזה, מדובר על זה שכבר עכשיו תהיה החלה, והניסוי הזה יגע בכל האוכלוסיות, ואני באמת חושב שצריך שיהיה ליווי לאדם בן 40 שהוציא רשיון ומתחיל לנהוג.

שמעון שמיר:

אבל זוהי הפרצה שתקרא לגנב.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מהבחינה הזו, גם לאדם בן 40 יש פחות ביטחון מאשר לחייל בן 18.

אלי אביר:

כל העניין של גיל 17 ו-17.5 היה קשור לעניין הצבא, כיוון שאם הנהג מתגייס לצבא, הוא לא יהיה זקוק יותר לחונך. השאלה שמתעוררת היא מה יקרה כשיגיע לצבא ויצטרך ליווי של חודשיים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נסדר לו יציאות.

אתי בנדלר:

אני רוצה להבין, הוא נוהג עם רשיון נהיגה צה"לי או משטרתי?

אלי אביר:

לא חשוב.

אתי בנדלר:

זה כן חשוב.

אברהם פורז:

בצבא, חוץ מנהג מקצועי לא נוהגים בכלל, אתה יודע? חוץ ממי שהוא נהג לפי מקצועו, הצבא לא מקבל לנהוג, גם אם הוא קצין, אגב בצדק.

אלי אביר:

לא, אבל הצבא עורר את הנושא הזה.

אברהם פורז:

בסדר, אבל אנחנו לא נוגעים בזה, מה אתה רוצה?

אלי אביר:

לא, הוא יצטרך חונך של הצבא.

אברהם פורז:

בסדר, הצבא יסדר לו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

השאלה שעומדת על הפרק היא מה יהיה עם מי שמתגייס בגיל 18 מבחינת הליווי.

אלי אביר:

בשם הצבא אני יכול לומר שהצבא ביקש שהנהג שמגיע לצבא יהיה פטור מחונך.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הנהג שהגיע לצבא ונוהג בצבא.

צבי יוזנט:

ויש לו רשיון נהיגה.

אברהם פורז:

זה לא יכול להיות. אם יש לו רשיון מקודם, הרי הוא עשה טירונות, וכבר עברו חודשיים, והוא כבר יכול לנהוג, אלא אם כן הוא למד לנהוג בצבא. אם למד לנהוג לצבא, עם כל הכבוד, שהצבא יסדר לו גם חונך.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא, לא.

שמואל הרשקוביץ:

צריך להתאים את זה לפקודות הצבא.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מתחילת העניין הבהרתי שאני לא רוצה לגעת בכללי ההתנהגות שקשורים בצבא. אני אומר שמי שנוהג בצבא כנהג צבאי, חלות עליו פקודות הצבא, ואין בכוונתי להחיל עליו את העניין הזה.

שמואל הרשקוביץ:

בסדר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אין לי שום עניין להתערב בשיטת העבודה בצבא ובשיטת הנהיגה בצבא. מי שיש לו רשיון של נהג צבאי, ינהג על פי התקנות והחוקים הנהוגים בצבא. כשהוא הולך להיות נהג אזרחי, גם כשקיבל את רשיונו בגיל 18, והיה אם הוא בא לחופשות, למשל: ארבע חופשות באותם חודשיים, ילוו אותו במשך חודשיים בארבע פעמים אלה, ואם הוא יהיה 60 יום, ילוו אותו 60, ואם יגיע פעם בחודשיים, ילוו אותו פעם בחודשיים.

שלמה יוספברג:

אבל לא ברור לי - - -

צבי יוזנט:

יהיו לך יותר תלמידים.

אלי אביר:

על רשיון צבאי חלים דיני התעבורה בדיוק כמו שעל רשיון אזרחי, אין כל הבדל ביניהם, ואז הוא חייב חודשיים חונך.

אתי בנדלר:

מכיוון שחבר יחזקאל הציע שזה לא יחול, רציתי להציע שבהמשך להוראה שנקבעה, תהיה הוראה נוספת שתאמר: הוראות סעיף זה לא יחולו על חייל או שוטר הנוהג מכוח רשיון נהיגה תקף מטעם צה"ל או המשטרה, ולעניין זה, יחולו עליהם ההוראות החלות על פי דין על - - -

אלי אביר:

הצבא מאד לא רצה את זה. זה בדיוק מה שהצעתי להם בזמנו, עוד לפני שנה, כשרק התחיל העניין.

שמואל הרשקוביץ:

אבל הרווחנו קאדר גדול יותר.

שמואל בן ארי:

סך הכל, בכל דבר בטבע שום דבר לא שחור או לבן, יש גם אפור. אנחנו מדברים פה על משהו שהוא מאד קרוב ללבן, כלומר, יש בהחלט חריגים, וכל הזמן אני שומע את הטיעונים מסביב שהם החריג של החריג, כלומר, האחוז של האחוז. כמות האנשים שאין להם מי שילווה אותם הם באמת ה"פסיקים".

לכן אני חושב שהתוספת שהציע חבר הכנסת אברהם פורז, ואתם תומכים בה, באשר לחודשיים הנוספים, היא בהחלט טובה. יש להשאיר את השישה חודשים של ליווי, בגלל שנתנו צ'ופר לנהגים החדשים שמקבלים רשיון מגיל 17, וכהורה - אני מייצג פה רק הורה - זה כיוון נכון ביותר.

אלון דוד:

ההצעה האחת לגבי אופן האכיפה, שברור לכולנו שהיא בלתי ניתנת ליישום, אלא אם כן תיושם ההצעה שלי בעניין לאכיפת הנושא, היא להנפיק רשיון מיוחד לאותו פרק זמן מוגבל.

אברהם פורז:

למה? אתה רואה מתי הוצא הרשיון. לא רשום מתי הוצא הרשיון?

אלון דוד:

המטרה היא למנוע מהתלמיד לנסוע לבד ללא חונך, והמשמעות החוקית של זה תהיה, במידה שהוא ינהג ללא החונך, שהוא נוהג ללא רשיון.

שמחה ניר:

זה כבר עניין לתקנות.

אלון דוד:

מעבר לזה, לאחר תקופת החניכה הוא יצטרך לבוא עם הרשיון ועם איזושהי אסמכתא - כי אחרת איזה תוקף יש לכל התקנות האלה - שהוא נהג עם חונך מסויים לפחות איזושהו פרק זמן מסויים.

אורנה קידר:

אבל התקנות יוצאות מההנחה - - -

אלון דוד:

כולנו מדברים על צורת האכיפה. מעבר לזה, אני רוצה לדעת מה מידת האחראיות החוקית של אותו חונך.

שלמה יוספברג:

זו שאלה טובה מאד. מה יקרה אם תהיה תאונה והחונך יהיה ברכב? האם החונך אחראי?

אברהם פורז:

הוא לא אחראי לדבר.

שמואל הרשקוביץ:

כמו שזה היום עם מורה נהיגה ותלמיד, מה קורה? התחלנו ממצב מקסימלי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לגבי השאלה השנייה, עוד מעט נתייחס.

אברהם פורז:

אגב, אולי באמת חייבים לכתוב בחוק שאין איזו אחראיות, שמישהו לא יפרש שהחונך אחראי לעבירה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לגבי העניין שהחוק הזה לא יחול על צה"ל ועל המשטרה, מי בעד? מי נגד?

אתי בנדלר:

בנוסח המצומצם שהצעתי.

הצבעה

בעד - 2

נגד - אין

נמנעים - אין

ההצעה שהחוק הזה לא יחול על צה"ל ועל המשטרה אושרה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

קיבלנו שנהג מגיל 17 מיום קבלת הרשיון יהיה לו חצי שנה מלווה, ובכל מקרה, לא פחות מחודשיים לכל נהג ובכל בגיל.

אנחנו עכשיו מתייחסים לסוגיית גיל המלווה ולנסיון. אמרנו שהמלווה צריך להיות בגיל 24-30 עם חמש שנות נסיון, ומעל גיל 30 עם שלוש שנות נסיון.

השאלה השלישית שהועלתה פה היא מה היא האחריות המוטלת על המלווה.

אלון דוד:

אתה מדבר על אכיפה?

היו"ר אברהם יחזקאל:

אכיפה זה עניין בעייתי קלאסי לכנסת, לחוקיה ולרשות המבצעת. אין לי תשובה.

אברהם פורז:

האכיפה היא לא בעייתית, רואים נהג חדש, עוצרים אותו ובודקים את הרשיונות שלו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לגבי העניין של האחריות של המלווה, אני רוצה לומר את דעתי ברמה האינטואיטיבית ולא המשפטית. אני לא רוצה להטיל כל אחריות על מלווה, הוא בא לעשות מצווה, ועוד לחשוב שמישהו יטיל עליו אחריות, אלוהים ישמור. השאלה היא אם צריך לעגן באמירה משפטית מפורשת מהי מידת האחריות - ולדעתי, לא צריכה להיות אחריות - ואם לא, אם צריך לעגן את זה בכתב.

יפעת רווח:

לא בדקתי את זה, וזו שאלה שעלתה. נראה לי, אבל הייתי מעדיפה לבדוק שוב, שאם אנחנו לא אומרים במפורש שיש אחריות, אי אפשר להטיל אחריות מכוח משהו שלא נעשה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גם לי זה נראה כך.

יפעת רווח:

אם נכתוב את זה במפורש בחוק שאין עליו אחריות, זוהי איזושהי אמירה שלילית לציבור.

אתי בנדלר:

אני מסכימה איתך.

רבקה בן יששכר:

מה קורה בצבא? בדרך כלל מטילים אחריות גם על קצינים.

צבי יוזנט:

זה בהוראות מטכ"ל, זה לא בתקנות.

אברהם פורז:

אני מציע שבדברי ההסבר לחוק - כשיושב הראש יסביר והיועצת המשפטית תנסח לך - יצוין שדנו בעניין, ואין בחוק הטלת אחריות מיוחדת על המלווה. למה אני אומר את זה? לא במישור הפלילי, אבל יכול להיות גם בפן האזרחי באיזו תביעה של קיזוז.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בעקרון, התשובה היא שלא ייכתב דבר המגדיר את האחריות, כי ברור שלא ראוי שתהיה על מי שמלווה ממש אחריות. גם אומר במליאת הכנסת, שלמעשה, אין אחריות על אותו אחד שמלווה, כי הכוונה היא באמת לחנך.

אתי בנדלר:

רק בשל עצם העובדה שהוא ליווה, כמובן שאם הוא--

אברהם פורז:

אם הוא משך בהגה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

סיכום הפרק הזה הוא שעד עתה סיכמנו את הדיון של נושא הליווי, למעשה, עד תומו. ראשית, גיל 16.5-17 למידה, גיל 17-17.5 ליווי חצי שנתי במשך שישה חודשים, לא פחות מחודשיים לכל נהג. שנית, מלווה עד גיל 30 צריך נסיון של חמש שנים, ומגיל 30 שלוש שנים.

לאה ורון:

נוהל חדש שיהיו 60 יום - - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

אמרתי לא פחות מחודשיים.

רוני רונקין:

כמה זמן יהיה החוק תקף?

היו"ר אברהם יחזקאל:

ניסוי שיימשך שנתיים.

אתי בנדלר:

ושזה לא יחול על חייל ושוטר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי בעד ומי נגד?

הצבעה

בעד - 2

נגד - אין

נמנעים - אין

אושר סיכומו של יושב ראש הוועדה באשר לסוגיית הליווי.

נתן ביבר:

אתם בסך הכל רוצים להילחם בתאונות הדרכים, כמו כולנו, אבל אתם לא מחפשים את האשמים כאשר יש תאונה. כאשר יש תאונה, מישהו בטוח אשם בגרימתה, אבל המשטרה אומרת שאם אין נפגעים, היא לא מטפלת בעניין.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זה נכון, זו הבעיה שיש פער דיווח בין תאונות נפגעים ותאונות בלי נפגעים, וזו טרגדיה גדולה. אגב, היה פה דיון שלם בעניין הזה.

רוני רונקיין:

צריך לדווח על תאונות ללא נפגעים.

שמואל הרשקוביץ:

טכוגרף זו לא אנטיביוטיקה, אלא בסך הכל מכשיר שמשמש לרישום פעולות רכב - שעות, מהירות וגם מרחק, ויש בו גם פרטים מזהים של שייכות לכלי הרכב ולנהג, וזוהי בעצם דיסקת נייר שמונחת ומבצעת את הרישום בנוסח או בסגנון הא.ק.ג, ססמוגרף וכו', כל אחד מעולם התוכן שלו.

הרעיון כאן מדבר על העובדה שאנחנו מבקשים שדיסקה כזו תהיה "ראיה קבילה בכל הליך משפטי", שמתייחס בעיקר לנושא של: "שעות העבודה והמנוחה של הנהג ברכב", "מהירות נסיעתו של הרכב" ו"מרחק נסיעתו של הרכב". אלה הדברים שאנחנו מבקשים, מה שהיום בעצם זה לא כך. כלומר, אם אנחנו היום תופסים דיסקה כזו, שמתייחסת לגבי נהג, שנניח נהג יותר שעות מהמותר על פי תקנה 168 לתקנות התעבורה, אנחנו בעצם יכולים רק לבוא בטענות, אבל לא בטוח שאנחנו יכולים לעשות הרבה עם זה.

התופעה היום של אי שימוש בטכוגרף ככלי אכיפה היא מצב שמבחינתנו הוא לא טוב בלשון המעטה, ונראה לנו שגם אם שוטר עוצר נהג ומוציא את דיסקת הטכוגרף ורואה שלפני חמש דקות הנהג נסע 120 קמ"ש באזור שבו המהירות המותרת המקסימלית היא 80, מן הראוי שהדבר הזה יוכל להוות ראיה כלשהי, כדי שאפשר יהיה לטפל בנהג.

המכשיר הזה היום בעצם משמש לניהול צי רכב ולאנדיקציות של בעלי החברות לגבי התנהגותם של נהגים. לצערי הרב, להוציא חברות וארגונים מסודרים, הרוב המכריע משתמש בזה לצרכי תיוק בגלילים וקרטונים יפים בלבד.

להערכתך, הבקשה היא בקשה לגיטימית בהתחשב בעובדה שאנחנו נכנסים - אני מניח - גם לעידן של מערכות ממוחשבות בעתיד הקרוב, והדבר בכלל הופך את המערכת לייעילה הרבה יותר בתחום האכיפה.

רבקה בן יששכר:

יש לנו הערות.

אתי בנדלר:

גם לי יש הערות לנוסח, אבל השאלה היא אם אלה הערות עקרוניות להצגת הדברים.

רחל גוטליב:

אולי רק אעיר הערת פתיחה, שהסעיף הזה הוא סעיף ראי של סעיף קיים בפקודת התעבורה, וזה הנושא של צילום רכב כראיה קבילה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גברת רחל גוטליב דיברה על כך שזה סעיף ראי של אותו סעיף המדבר על צילום רכב כראיה קבילה, ופה מדברים על הטכוגרף שיהיה ראיה קבילה, וזה צילום של העניין.

אורנה קידר:

אני מייצגת גוף שעוסק הרבה בטכוגרפים ובדיסקיות, והאמירה שכאילו לא ניתן לעשות שימוש עד היום בטכוגרף פשוט לא נכונה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כן, אבל אתם לא מתנגדים שיהיה כתוב שממש אפשר לעשות בזה שימוש.

אורנה קידר:

ראשית, אנחנו לא מתנגדים, אלא מברכים על כך. אני רוצה להגיד שהדבר נעשה היום בבתי המשפט. מגישים דיסקיות של טכוגרף לצורך מטרות שונות, לרבות שעות נהיגה ולרבות מהירות.

יש לנו בעיה עם הצגת הדברים כפי שהיא נעשית, אין לנו בעיה עם עצם השימוש בטכוגרף כראיה. הבעיה היא שיש פה מעין נסיון לעשות שימוש בטכוגרף בלי לבדוק כיוול של הטכוגרף, שזו בעיה מרכזית למשל, בלי להגיש חוות דעת של מומחה של פיענוח הדיסקה, שהוא דבר מאד מהותי, ואני מוכנה לפרט על כל דבר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מר חזי יהלומי, זה יבוא בתקנות?

אורנה קידר:

אם יורשה לי, הסעיף המסמך את השר לגבי התקנת תקנות מתייחס רק לגבי אופן שמירת הדיסקיות מהרגע שהורידו אותן מהרכב ועד הרגע שמגישים אותן בבית משפט.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני יכול לדעת מה אתם רוצים?

אורנה קידר:

קודם כל, כאשר תופסים נהג בשטח, שיהיה מדובר בעבירה שבוצעה זה מקרוב, ושלא יבוא לנהג ויגידו לו: יש לנו דיסקה מלפני שבועיים שעברת עבירת מהירות, כי אז אין בכלל אפשרות להוכיח את הכיול.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גברת אורנה קידר טוענת שיש בעיה של כיוול, כלומר, יש בעיה של טכנולוגיה.

צבי יוזנט:

אופן האחזקה זה גם הכיוול וגם התיקון.

חזי יהלומי:

הנהג חייב להחזיק ברכב שלו תעודת כיוול שטובה לשנתיים. החוק מחייב את הנהג כל שנתיים לכייל את הטכוגרף מחדש, כלומר, משרד התחבורה קבע שכל שנתיים הטכוגרף מחזיק מעמד, אלא אם כן מישהו פגע בו וחיבל בו בכוונה.

פרדי הרשקוביץ:

או שעשו שינויים ברכב למשל.

אורנה קידר:

אם עושים שינויים בגלגלים, זה עושה שינוי בכיוול.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתם בעד, אבל אתם משדרים נגד.

רבקה בן יששכר:

מה שרצתה, למעשה, לומר גברת קידר הוא שאם אדם נתפס כשהטכוגרף לא מכויל, שלא יובא לדין על זה שנהג במהירות מופרזת כיוון שהרישום לא נכון, אלא שטעה ושהטכוגרף לא כויל. זאת אומרת, צריך פשוט לעשות את ההבחנה בין שני הדברים האלה.

שמואל הרשקוביץ:

גברת רבקה בן יששכר, ואם אדם נוסע ברכב לא תקין?

רבקה בן יששכר:

אבל הוא לא יודע.

שמואל הרשקוביץ:

הוא לא יודע? הוא מחליף את הדיסקה כל יום, מה הוא לא יודע?

רבקה בן יששכר:

זה לא קשור.

פרדי הרשקוביץ:

אני מומחה לנושא טכוגרף.

מאיר אור:

גם אני.

פרדי הרשקוביץ:

אני מתלווה לעורכת הדין אורנה קידר כנציג אגד, אבל אני לא מדבר כנציג אגד אלא כאיש מקצוע.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתם בעד טכוגרף או נגד?

פרדי הרשקוביץ:

אנחנו מאד בעד. תעודת הכיול מותנית בכך שלא נעשו שינויים במערכת - - -

אעבור לדוגמה פשוטה: לאחד מהחברים כאן יש משאית, ואני הנהג. אני נוהג במשאית הזאת, כשתעודת כיול בת שנתיים ברשותי. אם בעל המשאית מחליף את הצמיגים - והוא יכול לעשות את זה על פי התקנות - והוא לא עושה כיול, אני ממשיך לנהוג באותו רכב עם תעודת הכיול שתקפה לשנתיים, אבל כשהטכוגרף בעצם לא מכויל.

מה שאנחנו מנסים לומר הוא שהטכוגרף הוא מכשיר מצוין, ובלבד שהוכח שהוא מכויל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

איך פותרים את זה?

פרדי הרשקוביץ:

ישנו מכשיר נישא ששוקל 500 גרם, ואפשר לבדוק איתו את תנאי הכיול של הטכוגרף במקום.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כמה עולה מכשיר כזה?

אורנה קידר:

יש למטרה מכשירים אלה.

שמואל הרשקוביץ:

אבל זה לא רלוונטי לטכוגרף הממוחשב, זה רק למכני.

פרדי הרשקוביץ:

אני מציג את המכשיר הזה, והוא ישנו בידי המשטרה. הוא בא על מנת לבדוק את כיול הטכוגרף. כל עוד המשטרה עוצרת רכב ורוצה להשתמש בדיסקת הטכוגרף או במכשיר הטכוגרף על מנת להוכיח עבירה, שתשתמש במכשיר הזה בבדיקת שטח, שלוקחת בדיוק חצי דקה. תוקעים "פלאג" בתוך המכשיר, מוציאים נתונים מסויימים, עושים השוואה בין הנתונים, ואם הנתונים בסדר, הטכוגרף מכויל, וזה כל העניין.

אברהם פורז:

ואם הוא נניח לא מכויל?

פרדי הרשקוביץ:

אם המכשיר לא נכון, אי אפשר להשתמש בדיסקה או ברישומים שלו על מנת להרשיע. אפשר להעמיד לדין את בעל הרכב ו/או את הנהג על זה שנסע במכשיר לא תקין

אברהם פורז:

אם לא ניצור מוטיבציה לשלם בגלל שימוש בטכוגרף לא תקין--

פרדי הרשקוביץ:

אבל השאלה היא מה האלטרנטיבה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אם אני נהג שנוסע ברכב שיש בו מכשיר לא מכויל, על מי האחריות?

פרדי הרשקוביץ:

עליי ועל בעל הרכב, אבל השאלה היא אם אני יודע.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה זאת אומרת אם אני יודע? אני צריך לבדוק את זה.

אתי בנדלר:

בסעיף 27ג(א) כתוב: "רישום שנעשה בדיסקה או ברישום ממחושב בטכוגרף המותקן ברכב כפי שנקבע בתקנות ובדרך שנקבעה בהן, יהיה ראיה קבילה". זאת אומרת, כבר מלכתחילה, היות הממצאים של הטכוגרף ראיה קבילה מותנה בכך שהטכוגרף הותקן בדרך שנקבעה בתקנות ובדרך שנקבעה, ואנחנו צריכים להוסיף "ופועל בדרך שנקבעה בתקנות".

אברהם פורז:

אבל אין פה אחריות קפידה.

שמואל הרשקוביץ:

אבל אז יכולים השוטרים לומר: הרכב הזה נסע בניגוד לתקנות התעבורה, כי כתוב פה: לא ינהג ברכב, כאמור... הפועל כהלכה והמסמן בכל עת.

אורנה קידר:

כתבנו "אמור לסמן בכל עת", תיקנו את זה.

אברהם פורז:

מה הם אומרים לך? הם אומרים: אנחנו רוצים להיות מורשעים על מה שעשינו באמת. מר הרשקוביץ אומר: מה עשינו רע? נסענו בטכוגרף לא תקין, אבל אני אומר שתמיד קיימת אפשרות לבוא לבית המשפט ולומר שזו ראייה לכאורה ולהוכיח באותות ובמופתים שהטכוגרף לא תקין ולהיות מורשע בעבירה אחרת. אחר כך יוכל לקחת את הטכוגרף למומחה ולהביא תעודה.

פרדי הרשקוביץ:

אני מחזיק ביד חוזר הנחיה של משטרת ישראל שהוצא בשנת 1995, שחתום עליה סגן ניצב מאיר אור, והוא כותב באלה המילים:

"נכון להיום, היכולת שלנו היא לבדוק רק את קו תחילת האפס ברישום המהירות ראה נספח א'..."

רחל גוטליב:

סליחה, ממה אתה קורא?

פרדי הרשקוביץ:

מתוך הנחיה של משטרת ישראל.

היו"ר אבי יחזקאל:

היא משנת 1995, היא לא רלוונטית.

פרדי הרשקוביץ:

זו ההנחיה האחרונה.

היו"ר אבי יחזקאל:

סלח לי, אתה עושה מעשה קצת בעייתי, אבל בסדר.

רחל גוטליב:

אני לא יודעת, איך זה הגיע אליך?

אברהם פורז:

יש חוק חופש המידע - אם זה לא פוגע בביטחון המדינה ובטובת הציבור - שעבר פה לא מזמן.

פרדי הרשקוביץ:

"בימים אלו עומדת מחלקת התנועה בפני רכישה של W K טסטר. מכשיר שיאפשר בדיקת כיוול הטכוגרף בשטח." לדעתנו, זה מראה את הצורך במכשיר הזה.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני שמח שאתם רוצים, אבל אתם שמים כל כך הרבה מוקשים, שאתם לא כל כך רוצים. אני רוצה שאדם שתפסו אותו כאשר המכשיר שלו לא טוב, יצטרך להוכיח אם המכשיר תקין או לא, כמו שאני צריך להוכיח שהמצלמה שלפעמים "מזיזה בתיים" במהירות - טובה או לא, כלומר, חובת ההוכחה היא על הנהג, וכשהוא יידע שחובת ההוכחה עליו, הוא יטרח לבדוק האם עשו שינויים בגלגלים או בסרנים. מותר להטיל פה חובה על הנהג שנוסע בעניין הזה. אני לא רוצה לפטור כל מיני אלמנטים של אחריות או להטיל אחריות על המשטרה - כן או לא, כי גם כך היא לא תוכל לעמוד בעניין הזה.

אתה אומר שיש מכשיר? אני אומר שלמרות העובדה שיש מכשיר, אני לא בטוח שאני יכול להטיל עליהם את האחריות הזו, אני חושב שאני רוצה להטיל אחריות על הנהג שנוסע.

מאיר אור:

אם מציגים מסמכים, אז יש לפניי כתבה מעיתון שמצוטט בה שהמכשיר תקין לחלוטין, אבל בוא נעזוב את זה. אני רוצה להתייחס לנקודה אחרת.

דומני, שאם מחליפים לבעל רכב ממסרה, והוא לא דואג לוודא שהמכשיר מכויל, הרי הנהג הזה הוא רשולן. לא צריכה להיות בעיית כיול במכשיר הזה, אם הוא מכויל. אנחנו מתחייבים לעשות בדיקות מסויימות כדי להעלות את רמת הסבירות שהמכשיר הזה תקין, כמו: בדיקת הצמיגים, בדיקה ויזואלית של הדיסקה, בדיקת הפלומבה ובדיקות נוספות שיוסיפו בתקנות כדי להעלות את רמת הסבירות, עד כמה שניתן, שהמכשיר יהיה תקין.

אורנה קידר:

אני עדיין חוזרת - והדברים מתחזקים - לאור מה שנאמר כאן, שהתפיסה של הנהג עם הדיסקה היא בסמוך לביצוע העבירה, כי אם אומרים לנהג: בדוק אתה את הכיול, הרי אחרי שבועיים זה לא יהיה בהכרח אותו כיול שלפני שבועיים. זאת אומרת, אם הוא נתפס והוא נוסע למוסך הקרוב לעשות בדיקה, זה עוד איכשהו סביר, אבל אם ידרשו ממנו אחרי חודש לעשות בדיקה, היא כבר יכולה להיות לא רלוונטית. הרי שומרים את הדיסקה על פי התקנות שנתיים, אם יבואו אחרי חצי שנה ויאמרו שנסעתי במהירות, איך אוכיח כיול?

מאיר אור:

בכל מקרה, אם אני רוצה לבדוק, לדוגמה: שעות נהיגה של נהג, אני חייב לבדוק את זה רטרואקטיבית, הרי לא יעזור דבר. אפשר לקבוע מבחינתי תחום מסויים, LIMIT.

היו"ר אבי יחזקאל:

אתה בעד לקבוע LIMIT?

מאיר אור:

לגבי מהירות, לדעתי, ניתן לקבוע LIMIT עד גבול מסויים, לגבי שעות - לדעתי לא ניתן.

אורנה קידר:

לגבי שעות, אין בעיה, הבעיה מתעוררת לגבי מהירות.

שמואל הרשקוביץ:

אם החובה היא להציג רשיון או אישור שהמכשיר מכויל למשך שנתיים, וממילא בתקנות חלה חובה לנהוג ברכב כשהטכוגרף תקין וכו' וכו', וממילא כל השינויים שדיבר עליהם ידידי המומחה פרדי הרשקוביץ - על הרבה דברים - שכל אחד יודע שצריך לעשות איזושהי פעולה נוספת כדי לכייל את העניין הזה, בוודאי בחברה כמו שאתם מייצגים כאן, או בחברות מסודרות אחרות, אז בוודאי שהדברים האלה קיימים. אז למה להגביל ל-48 שעות על מהירות?

אבל כדי שנראה שאנחנו פועלים בידיים נקיות ושלא נצטרך להתמודד עם כל האמירות והסיפורים, אפשר לקבוע איזשהו גבול, אבל בוודאי לא של שעות.

אלי אביר:

אין צורך בכלל לקבוע, כי אם הטכוגרף מראה שהנהג נסע במהירות של 180 קמ"ש, אז מה זה משנה מתי?

אורנה קידר:

נגיד שהכל מקולקל ונסעתי רק 100 קמ"ש?

היו"ר אבי יחזקאל:

את זה תוכיחי בבית המשפט.

אורנה קידר:

אבל אתם לא נותנים לי להוכיח, כי אתם לא מרשים לי לבדוק כיוול. לא אמרתם לי: עכשיו נתפסת על מהירות, בידקי כיוול.

שמואל הרשקוביץ:

אבל את מחזיקה אישור, שזה מכויל לפני שנתיים.

אברהם פורז:

הטכוגרף הזה בודק כמה נתונים. בואו נעזוב את הנתונים של שעות שאפשר לדעת אחרי תקופה ארוכה, וגם שם הענישה היא לא מאד פרובלמטית, אבל אם זו עבירת מהירות, היא יכולה להתבטא גם בשלילת רשיון, וזה דבר משמעותי. צריך שישלחו הודעה שנעברה עבירת מהירות תוך X זמן, והוא יכול תוך זמן זה לעשות פעולות כדי להוכיח שהטכוגרף היה לא תקין. לכן, אני לא יודע כמה, אבל נניח במקרה שנעברה עבירת מהירות, צריך לתת הודעה תוך 15 יום.

שמואל הרשקוביץ:

אני חושב ש-30 יום זה סביר.

אברהם פורז:

או 30 יום. אם כן, האמת היא שגם בזה אפשר לזייף.

צבי יוזנט:

בסדר, 30 יום.

אורנה קידר:

ואם החליפו לו צמיגים אחרי שנתיים?

אברהם פורז:

אני מציע שבמקרה שנעברה עבירת מהירות, תינתן הודעה על ביצוע העבירה תוך 30 יום, ואי אפשר לתת הודעה מעבר לזה, אי אפשר אחרי חצי שנה לומר שנעברה עבירה.

אלי אביר:

אבל אין לזה צורך בחוק.

היו"ר אבי יחזקאל:

עזוב את זה.

רחל גוטליב:

לאיזו מטרה אתה אומר 30 יום? על מנת שיוכל לבדוק אם המכשיר שלו היה מכויל?

אברהם פורז:

כן.

רחל גוטליב:

זה נכון, אבל מה שאתה אומר בעצם לא מיוחד לעניין המהירות.

אברהם פורז:

יש משמעויות שונות לעבירת בטיחות ולעבירת תנועה חמורה.

היו"ר אבי יחזקאל:

לא, אבל גם העניין ששעות נהיגה גורמות לתאונות. חבר הכנסת פורז, תציע את המודל הזה של מספר ימים לכל העבירות, עם כל הכבוד, למה רק למהירות?

אברהם פורז:

אני לא יודע אם אפשר ליישם תוך 30 יום את העניין שנסע יותר מדי שעות על פני תקופה.

שמואל הרשקוביץ:

למה לא? אנשים שלנו עושים ביקורת בחברות.

אברהם פורז:

אפשר תוך 30 יום בכל?

היו"ר אבי יחזקאל:

כן.

שמואל הרשקוביץ:

לא, קודם כל, אני לא רוצה 30 יום בכל. אם אני רואה שיש מגמה בכל הטכוגרפים--

אברהם פורז:

אז לא בכל דבר אתה יכול לתת הודעה תוך 30 יום. על עבירת מהירות אתה יכול לתת הודעה תוך 30 יום, על מה עוד אתה יכול לתת הודעה תוך 30 יום?

שמואל הרשקוביץ:

אסביר לך מה הנימוק שלי לקבל את מה שאתה אומר לגבי עבירת מהירות, כי אני חושב תוך כדי הדברים שאתה גם מסביר מה ההגיון של זה. בעבירת מהירות יש משהו שמתחבר לשינויים ברכב, שיכולים להשפיע על קריאת המהירות, שמשפיעים על העניין הזה. כאשר שרון זמן מדבר, אין בעיה.

אברהם פורז:

אני פוחד שעל סמך טכוגרף יופיע 180 קמ"ש במשאית, ובעל המשאית לא יכול להתגונן.

אלי אביר:

אני מקריא את סעיף 4:

"4. אחרי סעיף 27 לפקודה יבוא:

"טכוגרף 27ג. (א) רישום שנעשה בדיסקה או ברישום ממוחשב בטכוגרף המותקן ברכב כפי שנקבע בתקנות ובדרך שנקבעה בהן, יהיה ראיה קבילה בכל הליך משפטי לגבי-".

אתי בנדלר:

אני מזכירה שכאן מוסף שהוא גם פועל בדרך שנקבעה בתקנות.

שמואל הרשקוביץ:

הקטע של הממוחשב לא רלוונטי להסתייגות הזאת של ה-30 יום.

אתי בנדלר:

עוד לא הגענו לזה.

אלי אביר:

"(1) שעות העבודה והמנוחה של הנוהג ברכב".

אברהם פורז:

איפה כתובה החובה להתקין את הטכוגרף?

אורנה קידר:

בתקנות התעבורה.

אברהם פורז:

אולי אנחנו צריכים לעגן את זה באיזשהו מקום, שתהיה חובה.

צבי יוזנט:

לא, יש חובה.

אתי בנדלר:

נדמה לי, שיש הסמכה לכך בפקודת התעבורה.

צבי יוזנט:

יש חובה בפקודת התעבורה.

אתי בנדלר:

עוד לא קראנו את פסקאות (2) ו-(3) וגם לגבי הנושאים שלגביהם מצלמה יכולה להיות ראייה, בעצם מדובר על פעולות של הרכב. כאן פתאום אני גורמת לכך שזו תהיה ראייה לשעות עבודה של הנוהג ברכב. אינני יודעת, יתכן שהנהגים התחלפו. אני חושבת מה זה נותן לי רישום כמה שעות הרכב עבד וכמה שעות הוא היה מושבת.

שמואל הרשקוביץ:

אבל מדובר בנהג מסויים.

אברהם פורז:

הוא חייב להחליף?

צבי יוזנט:

הוא חייב להחליף.

אברהם פורז:

אני מאמין לכם, תגידו כן, בסדר.

חזי יהלומי:

זה אישי.

אתי בנדלר:

זאת דיסקה אישית.

צבי יוזנט:

זה מספר אישי.

אלי אביר:

אני ממשיך לקרוא:

"(2) מהירות נסיעתו של הרכב;

(3) מרחק נסיעתו של הרכב;

ובלבד שהוכח כי הרישום בדיסקה או ברישום הממוחשב שהוגש לבית המשפט הוא הרישום שנעשה על ידי הטכוגרף בעת ביצוע העבירה וכי מרגע שהדיסקה או הרישום הממוחשב הוצא מהטכוגרף עד שהוגש לבית המשפט לא נעשתה בהם שום פעולה שיש בה כדי לשנות פרט מהפרטים שנרשמו בעת שהיו מותקנים בטכוגרף.

(ב) שר המשפטים יקבע את אופן האחזקה, השמירה והטיפול ברישום הממוחשב או בדיסקות שנרשמו על ידי הטכוגרף ואת אופן הגשתן לבית המשפט."

היו"ר אבי יחזקאל:

תודה. מי בעד סעיף 4?

אברהם פורז:

אבל אתה לא מכניס את ההערה על ההודעה תוך 30 יום? ובלבד שאם המדובר בעבירת מהירות, נמסרה על כך הודעה לנוהג תוך 30 יום.

שמואל הרשקוביץ:

למעט מקרים של טכוגרף ממוחשב, שזה לא רלוונטי, בטכוגרף ממוחשב אין מגבלות כאלה.

אברהם פורז:

צריך לומר שמדובר בעבירת מהירות, ובלבד שנמסרה הודעה תוך 30 יום.

היו"ר אבי יחזקאל:

בסעיף המהירות יש בקשה להכניס את סעיף ה-30 יום למעט טכוגרף ממוחשב.

פרדי הרשקוביץ:

אף אחד לא יודע מה זה, איך הוא עובד, הוא רק בגדר הצעה באירופה, אף אחד עוד לא יודע מה זה.

אברהם פורז:

ובלבד שאם רוצים להסתמך על זה לצורך הוכחת עבירת מהירות, צריך לתת הודעה תוך 30 יום.

אתי בנדלר:

על מה? על ביצוע העבירה?

אורנה קידר:

30 יום מיום שנעברה העבירה על כך שנעברה עבירת מהירות.

רחל גוטליב:

לא, סליחה, זאת מכשלה. אם המידע נאסף לגבי תקופה של 180 יום--

היו"ר אבי יחזקאל:

חברים, תודה רבה לכם. אולי תצאו החוצה ותדונו ביניכם שוב על כל הדברים, ונקיים ישיבה נוספת, כי פשוט לא האמנתי ששוב נגיע לחוסר בהירות, לזיכוכים פנימיים ולחוסר הבנה.

שמואל הרשקוביץ:

אפשר לסכם. חבל, אתה בסוף.

היו"ר אבי יחזקאל:

אין לי מה לסכם. אפשר לפצל את החוק עד סעיף 3?

שמואל הרשקוביץ:

אפשר לסגור את זה תוך דקות.

היו"ר אבי יחזקאל:

יש לי זמן בדיוק עד 13:30. מי שרוצה לעשות פה פיליבסטר, שיודיע לי.

רחל גוטליב:

אולי נקבע את עניין ההודעה גם בתקנות. בוא נראה איך זה אמור לעבוד.

היו"ר אבי יחזקאל:

בסדר, זאת גם אפשרות.

רחל גוטליב:

"מסירת ההודעה ומועדיה ייקבעו בתקנות".

אברהם פורז:

יש פה עניין משפטי בסיסי. לפי הטכוגרף, הנהג עבר עבירה במועד מסויים. אם עברו 30 יום ממועד ביצוע העבירה, אי אפשר להעמידו לדיון על עבירת מהירות.

רחל גוטליב:

אפשר לעשות הפסקה?

היו"ר אבי יחזקאל:

לא, מה פתאום. אעשה לכם הפסקה, ואדאג שזה יהיה רק בעוד שנה. אני רוצה להבין, הרי אני לא מומחה, האם זה יכול להיות תקף גם אם מישהו יתפוס אותי על עבירת מהירות בעוד חצי שנה? אם מישהו תפס אותי על מהירות, האם חצי שנה אחרי זה עדיין רלוונטי מבחינה טכנולוגית טכנית?

מאיר אור:

כן.

היו"ר אבי יחזקאל:

חובת הכיול בעיניי היא על הנהג, נכון?
אדם צריך לקבל התראה עד 30 יום בגין עבירת מהירות.

שמואל הרשקוביץ:

לא התראה, להעמידו לדין תוך 30 יום. 30 יום לאחור ניתן להעמיד לדין.

אורנה קידר:

לא נכון, לא זאת הכוונה.

היו"ר אבי יחזקאל:

למה התכוונת? האם התכוונת שאם לא הגיעה אליי הפנייה כעבור 30 יום כבר אי אפשר להעמיד אותי לדין על עבירת מהירות?

שמואל הרשקוביץ:

כן.

היו"ר אבי יחזקאל:

אז יש לי חילוקי דעות איתך.

אברהם פורז:

אני רוצה לשאול שאלה את אנשי המקצוע.

היו"ר אבי יחזקאל:

חבר הכנסת פורז, אתה אומר שאם עברתי לפני 45 יום עבירת מהירות חמורה, אי אפשר להעמיד אותי לדין?

אברהם פורז:

אני רוצה לבדוק את הטענה שלך, כשהוציאו את זה במקום, האם הנהג יודע שבטכוגרף זה מראה עבירת מהירות?

מאיר אור:

מראים לו את הדיסקה ואומרים לו.

אברהם פורז:

אז הוא יודע את זה במקום. אם כן, אין סיבה לזה, שילך מייד ויבדוק.

אורנה קידר:

אם אומרים לך את זה במקום, אין לי בעיה, אני מוכנה, אמרתי בסמוך לאחר המועד. המשטרה יכולה לבוא לאגד, ומחייבים את אגד - את כולם, לא רק את אגד - לשמור חצי שנה את החומר. הוא יבוא אחרי שלושה חודשים ויגיד שהוא רוצה לבדוק דיסקות בצורה מדגמית, והנה הנהג הזה לפני שלושה חודשים נסע 120 קמ"ש ואני מעמידו לדין. הנהג כבר לא יכול לבדוק את הכיול.

שמואל הרשקוביץ:

אבל הוא הוציא את הדיסקה, זה לא נכון. ראיתי שמר פרדי הרשקוביץ במשרד שומר את הדיסקות שלו מסודרות צמודות לניירת שלו.

אורנה קידר:

אבל האוטובוס יכול לעבור בינתיים שינויים.

שמואל הרשקוביץ:

בחברות מסודרות כמו אגד יודעים בדיוק מה עשו.

אורנה קידר:

אבל אתה לא יכול לבדוק את הכיול.

אברהם פורז:

זו הבעיה, הנטל עובר אליכם, תתמודדו איתו. אני חוזר בי.

אורנה קידר:

אבל אתה לא מאפשר לי להתמודד איתו.

אברהם פורז:

אני כן מאפשר לך. אין ברירה, זה כמו בפסק הדין הידוע, אם נשרפה נורה בחלק האחורי של הרכב, איך אני יודע? ואני עומד לדין. יש אחריות קפידה.

היו"ר אבי יחזקאל:

סליחה, מי אתה?

אהרן מרגלית:

אני קצין הבטיחות של קואופרטיב דן.

היו"ר אבי יחזקאל:

הבנתי מה אתם רוצים בדיוק, אתם רוצים שיהיה טכוגרף, ונדאג שיהיה.

אהרן מרגלית:

שלושה נהגים עובדים על אוטובוס אחד.

היו"ר אבי יחזקאל:

אבל אמרו לי שלכל אחד יש דיסקה אישית, מה אתה רוצה?

אהרן מרגלית:

כן, אבל הטכוגרף מכויל - - -

היו"ר אבי יחזקאל:

אם נצא מהדיון הזה כשאתם רוצים למנוע אחריות אישית מנהגים בגין עבירות של מהירות, אז ככה זה ייראה, אז תעזוב את זה. אתה יודע את אהדתי לדן ולאגד.

אני מסכם, באשר למהירות הנסיעה, יורד חבר הכנסת אברהם פורז מ-30 יום.

אברהם פורז:

אני יורד מזה, אין דרך אחרת, זה לא מעשי.

היו"ר אבי יחזקאל:

נכון. מר אלי אביר, תמשיך לקרוא בבקשה את פסקה (3).

אלי אביר:

הצבעתם על הסעיף הזה?

היו"ר אבי יחזקאל:

האם יש עוד הערות? אני רוצה לדעת אם הבנתי טוב את הסעיף הזה. למעשה, בתחבורה ציבורית ובכלל, מבחינת משאיות וכדומה, אם מישהו נהג לפני ארבעה חודשים במהירות גבוהה מעל המותר, מותר יהיה לתפוס אותו למרות שזה לא יהיה סמוך לביצוע העבירה.

צבי יוזנט:

נכון.

היו"ר אבי יחזקאל:

הרי יש לזה משמעות ציבורית קשה מאד.

אברהם פורז:

ואז יהיה אפשר להביא את מנהל המוסך, שיגיד שהוא בדק את האוטובוס הזה בתאריך זה וזה, ואם יאמינו, אז אולי יזכו.

שמואל הרשקוביץ:

מצוין.

פרדי הרשקוביץ:

מנהלי המוסך ישבו בבתי המשפט ולא במוסך.

היו"ר אבי יחזקאל:

אין לי ברירה אלא שתבינו שיש כאן מהלך שיש בו אלמנט של שימוש במכשיר, שהוא לכאורה תקדימי ואמור להיות אמין, מה אתם רוצים?

פרדי הרשקוביץ:

חשבתי שאני בא להביע איזושהי דעה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הבעת, מה אתה רוצה?

פרדי הרשקוביץ:

לא סיימתי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה אתה מתמס? דיברת פה הכי הרבה. אתה מתחכם איתי עכשיו. התחלת את כל הישיבה בעימות, מתי היית במשטרה, איזה מסמכים יש לך ביד, ממי קיבלת אותם, מתי, אז תפסיק בבקשה.

שמואל בן ארי:

במקרה של תאונת דרכים, כשמוציאים את הדיסקה או משתמשים בה אחר כך - רק במקרה של תאונת דרכים עם נפגעים - כשמגיע בוחן משטרה עם רכב, יש לו בלי סוף מתקנים, שיהיה לו גם את ה-W K טסטר, שיבדוק את תקינות הטכוגרף.

אברהם פורז:

אבל זה לא ענייננו.

שמואל בן ארי:

אבל יש לבקש את זה במקרה כזה, כי היום לא בודקים ואין דרך לבדוק בתאונת דרכים, לפחות כשיש נפגעים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני לא מבין מה אתם רוצים ממני. מה שאתם רוצים קצת מוזר, זה לא בדיון בוועדת הכלכלה.

אברהם פורז:

הרי יש סיכוי שבבית המשפט הסניגור ישאל: בדקת אם זה מכויל? אם הוא יגיד שלא בדק, יכול להיות שהשופט יאמר שהוא מזכה.

מרדכי פלדמן:

הבעיה היא לא במהירות, אלא בשעות עבודה ומנוחה. רכב שעומד חמש עד שש שעות, האם זה נחשב לו כשעות נהיגה? יש עם זה בעיות רבות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

למה אתה מתכוון?

מרדכי פלדמן:

אם רכב עמד חמש עד שש שעות בנמל אשדוד והעמיס מטען, זה נחשב לו על פי המשטרה כשעות עבודה, וזה לא נכון.

שמואל הרשקוביץ:

זה לא שייך לתקנה הזאת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כתוב פה "שעות העבודה והמנוחה", למה אתה אומר לי שייך או לא שייך?

שמואל הרשקוביץ:

הפרשנות שלהם מופיעה בתקנה אחרת, תקנה 168, וזה עניין אחר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש פתרון בתקנות. יש לי בקשה אליך, נציגי מועצת המובילים דנה היום עם השר, אז דברו איתו. אז תקיימו איתו פגישה ותדברו איתו, אני לא הגורם המקצועי.

אברהם פורז:

כל תקנה שהיא בלתי סבירה, אפשר לעתור נגדה לבית המשפט.

חזי יהלומי:

עד היום לא עתרו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הצבענו על סעיף 4, מי בעד סעיף 4? מי נגד?

הצבעה

בעד - רוב
נגד - מיעוט
נמנעים - אין
סעיף 4 אושר.

אלי אביר:

⌘

אני מקריא את סעיף 5:

"במקום סעיף 35 לפקודה יבוא:

35. הורשע אדם בעבירת תעבורה או בעבירה לפי חוק אחר הכרוכה במשפט לפסול בנהיגה ברכב, רשאי בית המשפט שהרשיעו, או שנתן, גם אם לא הרשיעו, צו שירות לפי סימן ד' 1 לפרק ו' לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן - צו שירות), או צו מבחן לפי פקודת המבחן [נוסח חדש], התשכ"ט-1969 (להלן - צו מבחן), בנוסף לכל עונש אחר או במקומו, לפסול אותו מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה, לצמיתות או לתקופה מסויימת או עד שיתמלאו התנאים שקבע בית המשפט ולחייבו לקבל הדרכה בנהיגה נכונה כפי שקבע שר התחבורה; לעניין סעיף זה, רואים צו שירות או צו מבחן כעונש אחר אף אם ניתן ללא הרשעה."

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי בעד סעיף 5?

הצבעה
בעד - 2
נגד - אין
נמנעים - 1
סעיף 5 אושר.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

אני נמנע בסעיפים האלה.

אלי אביר:

אני קורא את סעיף 6:

"אחרי סעיף 52 לפקודה יבוא:

"מבחן חוזר 52א. (א) הוגש נגד בוחן נהיגה כתב אישום על עבירה אשר לדעת רשות הרישוי מפאת חומרתה או נסיבותיה יש בה כדי לפגוע בכשירותו להיות בוחן נהיגה, וכתוצאה מכך היא פסלה אותו מלהיות בוחן נהיגה, רשאית רשות הרישוי להזמין כל מי שניתן לו רשיון נהיגה על סמך מבחן נהיגה שערך אותו בוחן נהיגה, למבחן נהיגה חוזר; ובלבד שטרם חלפו 18 חודשים מיום שקיבל את רשיון הנהיגה."

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מצטער, זה לא יתקבל. מי נגד סעיף 6?

הצבעה
בעד - 2
נגד - אין
נמנעים - 1
סעיף 6 לא אושר.

אברהם פורז:

זה סעיף מטורף. אני מציע סעיף אחר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מציע למחוק את הסעיף הזה. אם אתם רוצים להאיץ את העניין, מחקו בבקשה את הסעיף.

אברהם פורז:

אבל אפשר לכתוב סעיף אחר, שאם היה לשר התחבורה ספק אם בנסיבות שנוצרו נתקבל רשיון נהיגה כדין, רשאי הוא להזמין את מי שיש לו ספק לגביו, להיבחן מחדש.

שמואל הרשקוביץ:

מצוין.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זה קצת בעייתי.

אברהם פורז:

אבל לא משנה, זה בגיץ.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זה לא טוב. אם יש כשל במערכת ומישהו נתן לי רשיון?

אתי בנדלר:

כאן אתה לפחות קובע איזשהו קשר בין הספק הזה.

אברהם פורז:

אז אולי אפשר לומר: אם בעקבות פסק דין של בית משפט, היה בידי שר התחבורה-

אני באמת לא נציג האיגוד המקצועי, אבל אתם לא יכולים לחוקק חוק "הוגש נגד בוחן נהיגה כתב אישום".

היו"ר אברהם יחזקאל:

אם היה כשל במערכת שנובע מסיבות כאלה ואחרות, כולל פסק דין, לא אלך להטיל אחריות על מי שהצליח לעבור באותה מערכת, וזו בדיוק הבעיה. אתה אומר שהיה כשל, ואדם נגרר אחר כך למשפט, ובסוף אגרום גם את לזה שלמד אצלו לעשות מבחן חוזר. יש בזה אלמנט של אי הגינות. אני חושב שהמדינה והשר צריכים לבדוק מראש את הדברים, וזה בדיוק העניין. לכן אני מציע למחוק בכלל את הסעיף הזה.

אברהם פורז:

אבל בכל זאת, אם אתה חושב שהיו נסיבות שבהן מישהו קיבל רשיון תמורת שוחד, אין היום אפשרות חוקית למצות את הדין. אני מציע לכתוב "מטעמים מיוחדים" או "בנסיבות מיוחדות אם שר התחבורה היה סבור שהרשיון הושג שלא כחוק".

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

ושהחלטה תהיה נתונה לביקורת בתי המשפט.

לאה ורון:

גברת אתי בנדלר, אם אדם שילם שוחד כדי לקבל רשיון נהיגה, אין על מה "לתפוס" אותו?

אתי בנדלר:

זה נשמע לי מאד מוזר.

אברהם פורז:

אתה יודע מה? מחר יכול להתגלות שאיזה בוחן לא קיבל שוחד ולא כלום, אך הוא השתמש בסמים ולא ידע מה קורה איתו.

שמואל הרשקוביץ:

דרך אגב, אני מקבל את ההנחה שלך על פסק דין, אם הרשיון הושג שלא כחוק, ואני חושב שזו הערה נכונה. "הושג שלא כחוק" זה ניסוח מקיף, ויחד עם זה, זה מצמצם את העניין.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

מה זה הושג שלא כחוק? אם אדם נבחן, הוא קיבל רשיון, מה נעשה פה שלא כחוק?

צבי יוזנט:

הוא שילם לי.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

אם הוא שילם לך, אז צריך להוכיח שהיה כאן משהו מעוות, ושבת המשפט יחליט.

שמואל הרשקוביץ:

אפשר לדחות את זה לדיון אחר?

אברהם פורז:

בוא נפצל את החוק.

לאה ורון:

זה אומר שכל החוק לא אושר, יש גם הליך שלם של פיצול, מה הרווח הגדול?

היו"ר אברהם יחזקאל:

הצעתי כרגע היא לחלוטין לא להתייחס לסעיף 6 ולהוריד אותו מן הפרק, ובמידה שירצה, השר יביא חקיקה נפרדת בעניין הזה.

אברהם פורז:

מה אכפת לך שתכתוב את הסעיף "היו בידי רשות הרישוי ראיות לכאורה שרשיון נהיגה הושג שלא כחוק, היא רשאית להזמין כל מי שניתן לו רשיון נהיגה על סמך מבחן נהיגה שערך אותו בוחן נהיגה, למבחן חוזר."

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

לא להזמין, אלא לפנות לבית המשפט שיחליט.

אברהם פורז:

או לפנות לבית המשפט בבקשה.

צבי יוזנט:

אם לפנות לבית משפט אז חבל על הזמן, אל תעשה דבר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בואו נמחוק את הסעיף הזה.

אברהם פורז:

אבל אין לשר התחבורה סמכות לשלול את רשיון הנהיגה?

שמואל הרשקוביץ:

הבעיה היא לא השלילה, אלא נהגים שמסתובבים עם רשיון שהושג שלא כחוק, וזאת הסכנה שלנו.

אברהם פורז:

שר התחבורה יפנה למישהו ויגיד לו: לאור הנסיבות שנוצרו, אני חושד בך - -

בני רובין:

בדברים האלה אי אפשר להוכיח ספציפית - - -

צבי יוזנט:

אתה לא יודע מי נתן שוחד.

אברהם פורז:

אני אומר "בנסיבות מיוחדות ואם היו בידי רשות הרישוי ראיות לכאורה על כך שרשיון נהיגה ניתן שלא כדין, היא רשאית להזמין את מי שקיבל רשיון למבחן חוזר."

צבי יוזנט:

בסדר, מקובל.

רחל גוטליב:

וסעיף (ב) נשאר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

למה?

בני רובין:

הפגיעה פה במי שיש לו רשיון נהיגה ושלוקחים לו את הרשיון היא מאד חמורה.

רחל גוטליב:

לא לוקחים לו, ההצעה היא שלא לקחת.

אברהם פורז:

לא, הוא יוזמן למבחן חוזר. אם יקחו אותי למבחן חוזר, לא אעבור את הטסט?

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא, אם יקחו אותך למבחן חוזר, אתה לא עובר את הטסט.

בני רובין:

צריך לזכור שאנחנו פוגעים פה בזכות של מישהו שאין לגביו ראיות שהוא עשה משהו שלא כדין. אין לגבי הנהג הזה ראיות ספציפיות שהרשיון שלו הושג שלא כדין.

אתי בנדלר:

זאת לא ההצעה של חבר הכנסת פורז.

רחל גוטליב:

אבל לא שוללים לו את הרשיון.

בני רובין:

זה נקרא ששוללים את הרשיון.

רחל גוטליב:

לא, סעיף (ב) נשאר בתוקפו. שלילת הרשיון תבצע אם הוא לא התייצב או לא עבר את המבחן.

בני רובין:

אם הוא צריך מבחן חדש, פירוש הדבר ששללו לו את הרשיון.

שמואל הרשקוביץ:

למה? הפוך.

אברהם פורז:

אם שר התחבורה יקבע מחר שכל נהגי ישראל עוברים טסט מחדש, זה לא חוקי? זה חוקי לגמרי. אז אם אני מצמצם את זה רק לכאלה שיש לגביהם חשד?

שמואל הרשקוביץ:

רעיון מצוין, רעיון גדול.

צבי יוזנט:

אדוני היושב ראש, ההצעה שלו מצמצמת בהרבה ועונה על הבעיה.

אברהם פורז:

לדעתי, אין כל בעיה.

בני רובין:

בגלל הבעיה שפוגעים פה באדם שאין נגדו למעשה דבר, עשינו מאמץ גדול - כי היתה לזה גם התנגדות של משפטנים רבים - לדרוש דרישות מחמירות ביותר מתי אפשר לעשות את זה, ואז דרשנו שלא רק שצריך הרשעה של הבוחן - עד כמה שאני זוכר זה נכנס בסוף--

אתי בנדלר:

אין הרשעה.

בני רובין:

כתב אישום.

אברהם פורז:

מה שהצעתם זה אבסורד, ואגיד לך למה? תאר לך שנפתחת חקירת משטרה, וכמה בוחנים מודים שקיבלו שוחד. כתב אישום זה חצי שנה או שנה, ובינתיים כל מי שניתן לו רשיון נהיגה על סמך מבחן נהיגה שערך אחד מהם יסע כי עוד אין כתב אישום, לשיטתכם, אבל בינתיים הוא כבר יודע לנהוג.

אתי בנדלר:

אנחנו יוצאים מהנחה שכל מי שאותו בוחן העביר אותו סטט שילם לו שוחד.

אברהם פורז:

לכן נכתוב "בנסיבות מיוחדות", ואם יש חשד שההיתר הראשון בוצע שלא כדין, רשאי השר ורשות הרישוי להזמין.

אלון דוד:

סעיף 52 המקורי עונה על כל הדרישה. אין צורך לציין בוחן או לא בוחן. אם מחר תופיע פקידה שתנפיק רשיונות, אז בעוד שנה נשב פה ונדון בסעיף לגבי פקידה?

אתי בנדלר:

נכון.

אלון דוד:

בסעיף 52 כתוב: היתה רשות הרישוי סבורה כי בדרך נהיגתו של אדם יש משום סכנה לבטיחות התנועה, רשאית היא לצוות על התליית רשיון הנהיגה שלו עד שיעבור בחינות.

צבי יוזנט:

ההצעה שחבר הכנסת פורז הציע היא אותו דבר.

אלון דוד:

אני לא משפטן, אבל לדעתי הסעיף הזה עונה על הכל, אך הבעיה הגדולה של משרד הרישוי היום - וזה אבסורד - היא שאם אדם מגיע לבצע מבחן, כשהרשיון שלו הותלה, ואז הוא מגיע עם הרכב הפרטי שלו למשרד הרישוי, עובר את המבחן, וגם אם הוא נכשל, הוא עדיין ממשיך לנהוג ברכב הפרטי שלו. זה האבסורד, כאן צריך היה להוסיף את העניין של שלילת רשיון הנהיגה שלו במידה שהוא נכשל, ואני מקבל את זה.

אברהם פורז:

יש איזושהי בעיה עם הנוסח שלי, גברת בנדלר?

אתי בנדלר:

"היה לרשות הרישוי יסוד סביר להניח על סמך ראיות לכאורה" - אנחנו צריכים לבדוק איך לנסח את זה - "כי קיבל אדם רשיון נהיגה שלא כדין, רשאית היא בנסיבות מיוחדות ומטעמים מיוחדים שיירשמו להזמיןנו למבחן נהיגה חוזר."

היו"ר אברהם יחזקאל:

מצוין. מי בעד סעיף 6 בנוסח הזה?

הצבעה

בעד - 2

נגד - אין

נמנעים - 1

אושר סעיף 6(א), בנוסח שהציעה היועצת המשפטית אתי בנדלר.

רחל גוטליב:

אבל סעיף (ב) נשאר.

אלי אביר:

אבל אנחנו יכולים להשאיר את סעיף (ב) כפי שהוא:

"(ב) נכשל בעל רשיון נהיגה כאמור בסעיף קטן (א), במבחן הנהיגה החוזר או שלא התייצב למבחן החוזר, רשאית רשות הרישוי לשלול את רשיון הנהיגה שלו עד שיעמוד בהצלחה במבחן נהיגה."

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי בעד סעיף 6(ב) בנוסח המקורי?

הצבעה

בעד - רוב

נגד - מיעוט

נמנעים - 1

סעיף 6(ב) אושר בנוסח המקורי.

אלי אביר:

אני ממשיך לקרוא:

"7. בסעיף 62 לפקודה, אחרי פסקה (9) יבוא:

(10) משנה שלא כדין רישום של טכוגרף."

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה זה אומר?

צבי יוזנט:

מי שהוא מזייף.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי בעד סעיף 7?

הצבעה

בעד - 2

נגד - אין

נמנעים - 1

סעיף 7 אושר בנוסח המקורי.

אלי אביר:

אני ממשיך לקרוא:

"8. בסעיף 70 לפקודה, אחרי פסקה (17ג) יבוא:

"(17ד) מיתקנים או אמצעים אחרים שיש להתקנם ברכב ושמטרתם מניעת עבירות תעבורה, פיקוח על קיום ההוראות לפי פקודה זו או תיעוד הפרתן, לכלל כלי הרכב או לסוגים מסוימים;

(17ה) חובות הנוהגים ברכב שבו מותקנים מיתקנים או אמצעים אחרים לפי הוראות פסקה (17ד);"

אלה הן שתי פסקאות שבאות בסעיף 70 לפקודה שמאפשרות לשר התחבורה להתקין תקנות בנושאים הספציפיים האלה.

אתי בנדלר:

אמיתי שאני זוכרת שבאיזשהו מקום ראיתי שיש הסמכה של השר לחייב בתקנות את הטכוגרף, ואני לא זוכרת איפה נתקלתי בזה. למעשה, עד היום לא היתה סמכות לשר לקבוע את זה.

אני רק מבקשת שוב בסעיף (17ד) להוסיף גם את דרך ההפעלה, כפי שהוספנו שם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מבין שחלק מהדברים גם יבואו בתקנות, נכון?

אתי בנדלר:

כרגע, אין כאן עניין של תקנות, יש תקנות כלליות אם מדובר בפקודת התעבורה. פקודת התעבורה, בדרך כלל, ברוב סעיפיה, אינה מחייבת אישור ועדה מועדות הכנסת, או ועדת הכלכלה ליתר דיוק, לצורך התקנת התקנות. מכוח חוק יסוד הממשלה וחוק העונשין, תקנות עונשיות היום טעונות אישור ועדה, שזה בתחום ענייניה, דהיינו, כשיתקינו תקנות שתהיינה תקנות עונשיות, זה יחייב אישור ועדה מועדות הכנסת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ועדת הכלכלה.

אתי בנדלר:

בכוונה אמרתי ועדה מועדות הכנסת. אם התקנות לא תהיינה עונשיות, הרי התקנות עצמן אינן טעונות אישור. מדוע אמרתי ועדה מועדות הכנסת? כי קיימת המחלוקת הידועה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

המחלוקת הקלאסית לגבי ועדת החוקה חוק ומשפט.

אתי בנדלר:

כן, לגבי סוג התקנות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

במידה שתקנות אלו תהיינה תקנות עונשיות, הן תבואנה לאישור ועדת הכלכלה.

אתי בנדלר:

לא, אז אני צריכה לרשום--

אברהם פורז:

אם אתה רוצה לעגן את זה, תעגן את זה שזה באישור ועדת הכלכלה, ובזה גמרת את העניין.

אתי בנדלר:

תעגן את זה עכשיו: התקנות לפי חוק זה טעונות אישור ועדת הכלכלה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

במידה שתהיינה עונשיות.

אלי אביר:

אבל אין עונשיות.

אתי בנדלר:

גם אם הן לא עונשיות, הן טעונות אישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

אברהם פורז:

גברת אתי בנדלר, תרשמי לי הסתייגות לשם החוק, כדי שאוכל לומר כמה מילים במליאה.

אתי בנדלר:

זו קצת בעיה לשם החוק, כי בנוסח האחרון אני רק נותנת תיקון מספר.

אברהם פורז:

אז תכתבי שאני מציע לכתוב: התקנת טכוגרף לנהגים חדשים ולמלווים.

אתי בנדלר:

אסדר לך הסתייגות לסעיף 1.

אברהם פורז:

תרשמי לי הסתייגות שאוכל לדבר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי בעד סעיף 8?

הצבעה

בעד - רוב
נגד - מיעוט
נמנעים - אין
סעיף 8 אושר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ההוראה היא לשנתיים.

אתי בנדלר:

לא, רק בעניין ההוא.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כן, תודה רבה לכולם. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 13:50