**הטיפול בעברייני תנועה מועדים**

**הגופים המבוקרים: משרד התחבורה והבטיחות בדרכים; המשרד לביטחון הפנים - משטרת ישראל; משרד המשפטים - הנהלת בתי המשפט**

ליקוי 3 תוקן. ראה דוח מעקב 59ב' עמ' 164-165.

**ליקוי**

1. עד מועד סיום הביקורת הנוכחית, טרם גובשה שיטת ניקוד חדשה. יתר על כן בשל התמשכות ההליך, במשך למעלה משנתיים נזנחו תיקונים נדרשים בתקנות הקיימות שיאפשרו את יישום שיטת הניקוד הקיימת. כתוצאה מכך, שיטת הניקוד שבתוקף מופעלת חלקית בלבד: פסילת הרישיון לתשעה חודשים, שהיא כלי משמעותי שנועד למנוע מנהגים מועדים להמשיך ולנהוג, לא מופעלת דווקא נגד אותם הנהגים שצברו מספר רב של נקודות.

**מעקב**

**משרד התחבורה והבטיחות בדרכים**

1. גובש נוסח תקנות חדש לשיטת ניקוד אשר הועבר לאישור משרד המשפטים שאישר את הנוסח ולוועדת הכלכלה של הכנסת במהלך החודשים אוגוסט-ספטמבר 2010.

**ליקוי**

2. נתוני המשטרה על הרשעות נהגים, שעליהם מתבסס משרד התחבורה בכל הנוגע לחיובם בנקיטת אמצעי תיקון אינם מהימנים, ועקב כך נמנע משרד התחבורה מלהתלות רישיונות של נהגים; ואף שכבר באוגוסט 2007 קבעה המשטרה דרכים לשיפור מהימנות הנתונים, הן לא יושמו עד מועד סיום הביקורת.

**מעקב**

**המשרד לביטחון פנים**

2. הוקם צוות בין-משרדי בראשות המשנה למנכ"ל המשרד לביטחון פנים לצורך טיפול בהעברת המידע המעודכן הנמצא בכל אחד מהגופים ובממשק שבאמצעותו העברת המידע מתבצעת. בצוות חברים נציגי המשרד לביטחון הפנים, משטרת ישראל, משרד התחבורה והנהלת בתי-המשפט. לדעת חברי הצוות חל שיפור ניכר בהעברת המידע. עד סוף 2010, משטרת ישראל, משרד התחבורה והנהלת בתי המשפט יהיו ערוכים לקליטת מידע לפי שיטת הניקוד המעודכנת. הצוות הבין-משרדי ימשיך לפעול לפתרון בעיות הנוגעות לממשקים בין הגופים. בתוך הצוות פעל תת-צוות משנה שכלל נציגים של אגף התנועה (את"ן) ונציגי אגף הרישוי במשרד התחבורה. הצוות גיבש נוהל עבודה לטיפול בנהגים פסולי משרד הרישוי בהיעדר. עבודת הצוות הסתיימה וההבנות שהתקבלו הוטמעו בנוהל אגף התנועה לטיפול בנהג פסול שתיקונו אמור להסתיים בימים אלה.

**ליקוי**

4. על פי נתוני משרד התחבורה מאוגוסט 2008, רק 32% מ-82,366 נהגים שרישיונותיהם נפסלו בידי אחת משלוש הרשויות המוסמכות לכך ותקופת הפסילה שנקבעה להם טרם הסתיימה, הפקידו את רישיונם; בעוד ש-55,980 (68%) נהגים לא הפקידו את רישיונם כנדרש. עובדה זו מקשה על המשטרה לאכוף את החוק.

**מעקב**

**משטרת ישראל**

4. בין התאריכים 19-23.7.2009 נערך מבצע לאיתור נהגים בזמן פסילה, במהלך המבצע נבדקו 23674 נהגים שבמהלכו אותרו 254 נהגים פסולים, מתוכם 131 בפסילה ביודעין ו – 123 שנפסלו בהיעדר.

**ליקוי**

5. על אף ההנחיות המשטרה הזינה למחשב שלה מידע רק באשר לחלק קטן מההודעות שהשוטרים מסרו לנהגים ולא הזינה למחשב הודעות על נהגים שפסלה רשות הרישוי כל עיקר. לכן בכל אותם מקרים שלא הוזן המידע כנדרש, גם אם הנהג נתפס בשנית נוהג בזמן פסילה, לא נאכף עליו החוק. התוצאה היא פגיעה בהרתעה ובמועילות תהליך אכיפת החוק נגד הנוהגים בזמן פסילה.

**ליקוי**

6. אף שלפחות מ-2002 ידוע למשטרה ולהנהלת בתי המשפט שאין ברשות המשטרה נתונים מלאים, מעודכנים ומהימנים באשר לפסילות רישיון שגזרו בתי המשפט, הן לא נתנו לכך פתרון עד מועד סיום הביקורת. כך נמנעת אכיפה יעילה של החוק על הנוהגים בעת פסילה.

**מעקב**

6. **נ**ערכו פעולות לקליטת נתוני בית המשפט, עדיין קיימות בעיות שכן הדיווחים המתקבלים באופן שוטף אינם חופפים לאפיון שהוגדר בין המשטרה להנהלת בתי המשפט, בכל פעם נדרש ביצוע תיקון פרטים בקבצים והשלמת פערים, הקובץ האחרון לצורך השלמת פערים התקבל בימים אלו. קובץ זה השלים החוסרים שהיו קיימים מאז הקמת מערכת נט המשפט.

לנושא דיווחים שוטפים – מאחר וטרם התקבלו דיווחים שוטפים אין אפשרות לדעת האם הדיווחים תקינים או לא.

**ליקוי**

7. כדי לבסס ראיות לשם הכנת כתב אישום זקוקה המשטרה למידע בנוגע להוראת הפסילה, למעורבים בהליך, האם הנהג טען את טענותיו טרם הפסילה ואם כן פרטים לגביהן. הועלה שהמסמך שמקבלת המשטרה מרשות הרישוי ככלל אינו כולל פרטים חשובים הנחוצים לה לביסוס ראיות; דבר זה מקשה על המשטרה להכין כתבי אישום.

**מעקב**

**7.** הושגו הבנות לעניין טיפול בפסול בהיעדר, לגבי נהג שנפסל בפניו אזי בכל מקרה לצורך ביסוס הראיות, נדרשת פנייה לאגף הרישוי להמצאת החומר הרלוונטי הנוגע להליך הטיפול בפסילות בית משפט.

**ליקוי**

8. בשנת 2007 נפתחו ביחידות את"ן (אגף התנועה הארצי) שבמשטרה 5,589 תיקים פליליים בשל עברת נהיגה בזמן פסילה; ואולם אין למשטרה נתונים כמה מהתיקים שנפתחו הבשילו לכדי הגשת כתב אישום, כמה נסגרו ומה היו העילות לסגירה, כמה ממתינים להגשת כתב אישום,מה משך זמן ההמתנה ומהן הסיבות לכך. בהיעדר נתונים אין למשטרה מידע על טיב הטיפול באותם תיקים, ולכן נפגעת היכולת להפיק לקחים ונפגמת התועלת של ההליך.

**מעקב**

8**.** מערכת פל"א פועלת כבר בארבע יחידות. המערכת אמורה לפעול גם באילת ובמהלך אוקטובר 2010 תחל הטמעה ביחידות המחוז הצפוני. מערכת פל"א פועלת במחוז מרכז בפריסה מלאה ביחידות: שפלה ושרון, ובמחוז דרום ביחידות: נגב ולכיש.

**ליקוי**

9. הסיכוי לאתר את כל אותם הנהגים הממשיכים לנהוג אף שרישיונותיהם נפסלו תלוי בבדיקה שעושה השוטר במסוף המשטרה. ואולם את"ן אינו מרכז נתונים באשר למספר הבדיקות במסוף ותוצאותיהן - איתור בני אדם הנוהגים כשרישיונותיהם נפסלו או הודעה לנהג על דבר הפסילה. לכן נמנעת מאת"ן היכולת להפיק לקחים. את"ן לא ביצע בקרה שיטתית על דרך היישום של כל הוראות הנוהל בדבר הטיפול ביחידות השונות במי שנוהגים בזמן פסילה, ולפיכך לא עמד על הכשלים והקשיים באכיפת החוק על אלה ולא הפיק לקחים בעניין זה.

**מעקב**

9. לא דווח על התקדמות בתיקון הליקוי. ראה דו"ח מעקב 59ב' עמ' 168.

**ליקוי**

10. על הגופים המעורבים בטיפול בנושא עברייני תנועה מועדים, משרד התחבורה והמשטרה, מוטלת האחריות לאכוף את החוק כדי למנוע מעברייני תנועה מועדים להמשיך לנהוג; עליהם לקבוע כללים ברורים לטיפול מערכתי בהם. על משרד התחבורה לפעול בדחיפות לתיקון שיטת הניקוד כך שתבטיח טיפול ממוקד בעברייני התנועה המועדים: עליו ליצור את האפשרות לאתרם ולזהותם ולמנוע מהם נהיגה תקופה ארוכה ומרתיעה די הצורך.

כן עליו לדאוג להעביר למשטרה את המידע שלו היא זקוקה לאכיפת החוק.

**מעקב**

**משרד המשפטים**

10. ועדת השרים למאבק בתאונות הדרכים דנה בנושא מאגר פסולים. במסגרת זו המשרד אמור להגיש הצעותיו בנושא. להלן עיקר הפעילות לקידום הנושא:

1. סעיף 56 לפקודת התעבורה – שלילה מינהלית של רישיונות נהגים מועדים - בעקבות רע"פ 3676/08 יניב ז'נו נגד מדינת ישראל, שבו פסק בית המשפט כי נדרשים קריטריונים אחידים לפסילה מינהלית של רישיונות נהיגה לנהגים, הכין המשרדבשיתוף משרד התחבורה את תקנות התעבורה (תיקון מס' 11), התש"ע-2010, לפיהם רשאית רשות הרישוי לפסול באופן מינהלי רישיונות נהיגה של נהגים שהורשעו בכך שבמהלך 5 השנים הרצופות שקדמו להחלטת הרשות, עברו עבירות כמפורט בתקנות. התקנות אושרו על ידי שר התחבורה ופורסמו בקובץ התקנות ביום 23.6.10 להלן קישור לתקנות:

http://www.justice.gov.il/NR/rdonlyres/5B7C7F56-0AF5-424E-AD18-E1E2622BA33/20973/6900.pdf.

2. שיטת הניקוד – שיטה זו, שעיקרה באה לידי ביטוי בסעיף 69א לפקודת התעבורה ובתקנות 544 עד 551 לתקנות התעבורה, אמורה לטפל בנהגים שלחובתם נצברו מספר עבירות גם בהיקף מצומצם מזה המצדיק שלילת רישיון נהיגה באופן מיידי.

השיטה קובעת כי עבירות תעבורה מסויימות – המסוכנות מביניהן – גורמות לצבירת נקודות בהתאם לחומרת העבירה. צבירת 12 נקודות מחייבת את הנהג בקורס בנהיגה נכונה, 24 נקודות מובילות לקורס נוסף, ו-36 נקודות ומעלה מביאות לפסילת רישיון הנהיגה ל-3 חודשים ודרישת בחינה עיונית. צבירה נוספת בתוך 6 שנים של 36 נקודות מביאה לפסילה ל-9 חודשים, דרישת בדיקה במכון הרפואי לבטיחות בדרכים ובחינה עיונית ומעשית.

דא עקא, שבשיטה זו היו מספר בעיות שמנעו יישום מיטבי שלה. גם כאן גיבש המשרד טיוטת תקנות מתקנות לטיפול בבעיות שהתגלו ביישום השיטה כגון טיפול בנהגים שצברו 72 נקודות לפני שהרשות הספיקה לטפל ב-36 הנקודות הראשונות.

3. אכיפת החלטות בדבר שלילת רישיון - ממידע שקיבל המשרד מהמשטרה, אנשים רבים נוהגים ללא רשיון, אף שניתנה החלטה בדבר שלילת רשיונם. בין היתר מעלים אנשים טענה בדבר אי קבלת עותק החלטת בית המשפט, שבה הוחלט על שלילת הרשיון. אחד המכשולים הוא בהמצאת פסק הדין או ההחלטה בעניין פסילת הרשיון. בדצמבר 2009 תוקן החוק ונקבעה בסעיף 239ב לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982, חזקת המסירה של החלטות בית משפט בדבר פסילת רשיון. חזקה זו אמורה לתת מענה לבעיה האמורה. המשרד ממשיך לעקוב אחר השלכות התיקון על אפקטיביות האכיפה של החלטות.

לעניין החלטות מינהליות של פסילת רישיונות נהיגה על ידי רשות הרישוי מכח סעיף 56, על בסיס מאגר המידע שבפניהם לפי שיטת הניקוד, קיימת בעיה דומה. נהגים טוענים כי לא היו מודעים להרשעה המבוססת על הוראות הדין, וכי לא קיבלו את ההחלטה בדבר שלילת הרישיון על ידי רשות הרישוי. אולם בשונה מהחלטה שיפוטית, ההחלטה המנהלית לא היתה בעקבות דיון בבית משפט, וקיים קושי מובנה לקבוע בדין חזקת מסירה, כפי שנקבע ביחס להחלטות שיפוטיות. זאת מכיוון שלא ניתן לומר באותה מידה של ודאות, שהחזקה אכן מעוגנת במציאות.

בימים אלו הודיע משרד התחבורה למשרד כי גובש הסדר עם חברת הדואר בדבר מסירת דואר ברמה מוגברת יותר, והמשרד מקווה כי הדבר יביא לשיפור המצב הקיים.

4. חזקת אמינות מכשירי אכיפה – הצעת חוק בנדון שעיקרה קביעה, לפיה אישור מקדים של מכון, תהווה תקדים לייצור חזקה בדבר אמינות מכשיר אכיפה, בהתקיים תנאים מסויימים (כגון אחזקה תקינה של המכשירים וכדומה). מטרת ההצעה למנוע את חוסר הוודאות בנוגע לממצאי מכשירי האכיפה, אשר פוגע ביעילות האכיפה ובאמון הציבור בממצאי מכשירי האכיפה. קידום הצעת חוק זו עשויה לתרום לצמצום ימי דיונים ממושכים בבתי המשפט שמטרתם בחינת אמינות מכשירי אכיפה. הצעה זו מונחת על שולחן ועדת הכלכלה של הכנסת.

**ליקוי**

11. על המשטרה להקפיד ולהעביר למשרד התחבורה קובץ הרשעות נהגים מלא, עדכני ואמין אשר יבטיח הפעלה תקינה של שיטת הניקוד. עליה לייעל את תהליך האכיפה - להסדיר עם משרד התחבורה ועם הנהלת בתי המשפט את הדרכים שבהן יועברו מסמכים לביסוס ראיות לשם הוכחת העברה של נהיגה בזמן פסילה וכך לאפשר הגשת כתב אישום; עליה לקבוע בנוהל הנחיות מלאות ומפורטות באשר להליך האכיפה, לפעול לטיוב הנתונים המצויים במחשב המשטרה בשיתוף עם הנהלת בתי המשפט, לקיים מעקב ובקרה הן על ביצוע הוראות הנוהל והן על בדיקות הנתונים במחשב המשטרה בעת מפגשי שוטרים עם נהגים.

**מעקב**

11. לא דווח על התקדמות בתיקון הליקוי. ראה הערות רה"מ 59ב' עמ' 22-23.