**הכנסת השבע עשרה נוסח לא מתו**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 96**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, ט"ו בחשוון התשס"ז (6 בנובמבר 2006), בשעה 15:15**

**ס ד ר ה י ו ם**

**1. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מספר 77) (נוהג חדש), התשס"ו-2006**

**2. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (נוהג חדש), התשס"ו-2006 של חבר הכנסת זבולון אורלב**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**: גלעד ארדן – מ"מ היו"ר

זבולון אורלב

**מוזמנים**: שר התחבורה והבטיחות בדרכים שאול מופז

עו"ד מלי סיטון - יועצת משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עוזי יצחקי - סמנכ"ל בכיר, מינהל התנועה, משרד התחבורה

והבטיחות בדרכים

שוקי שדה - מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה והבטיחות

בדרכים

טיווה הרשמן - משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד חוה ראובני - משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

שרית לוי - ראש תחום מחקר הגורם האנושי, הרשות הלאומית

לבטיחות בדרכים

עו"ד עדנה הראל - משרד המשפטים

רב-פקד רוני לוינגר - קצין תביעות באגף התנועה, המשרד לביטחון פנים

סרן אלון כרמלי - עוזר רע"ן חקיקה, משרד הביטחון

אבי גולן - יו"ר ארגון מורי הנהיגה

רני רנקין - מנכ"ל בית-הספר לתחבורה, ארגון מורי הנהיגה

אבי קרמר - דובר ארגון מורי הנהיגה

עידו שמשון - סגן יו"ר ארגון מורי הנהיגה

אורי שחר - מועצת תלמידים ונוער ארצית

חזי משיטה - מנכ"ל אור ירוק

עו"ד אלן גלרט - ארגון אור ירוק

איציק סנדלר - ארגון אור ירוק

ד"ר ציפי לוטן - ארגון אור ירוק

**ייעוץ משפטי**: אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמה וערכה**: אהובה שרון – חבר המתרגמים בע"מ

1. **הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מספר 77) (נוהג חדש), התשס"ו-**2006

2. **הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (נוהג חדש), התשס"ו-2006 של חבר הכנסת זבולון אורלב**

היו"ר גלעד ארדן:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום נמצאות שתי הצעות חוק:

הצעת החוק של הממשלה לתיקון פקודת התעבורה (מספר 77) (נוהג חדש), התשס"ז-2006. מדובר בהצעת החוק הממשלתית אותה מוביל משרד התחבורה, הבטיחות בדרכים ושר התחבורה, שנועדה להחליף ולהשלים דברים שהיה צריך לתקן או להשלים בכל מה שנוגע להוראת השעה שהכנסת אישרה לפני כשנתיים לגבי הארכת משך הליווי בשלושה חודשים והגבלת נהגים צעירים חדשים בהסעה של לא יותר משני נוסעים.

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (נוהג חדש), התשס"ו-2006 של חבר הכנסת זבולון אורלב, שזו הצעה שעברה את הקריאה הטרומית ואני מבין שעל-פי חוות הדעת של היועצים המשפטיים, התוכן שלה הוא כזה שאפשר בעצם לדון בה ביחד עם הצעת החוק הממשלתית.

מלי סיטון:

היא למעשה סעיף אחד בהצעה הממשלתית.

לאה ורון:

היא הועברה לוועדה ב-1 בנובמבר במליאת הכנסת. המציע נתן הסכמתו למזג אותה עם הצעת החוק הממשלתית.

היו"ר גלעד ארדן:

אדוני השר, אני מברך אותך על נוכחותך בוועדה.

השר שאול מופז:

אני מציע שנציג את ההצעה ואחר כך נצביע עליה.

היו"ר גלעד ארדן:

עקרונית אני מאוד אשמח לעשות זאת, אבל יש לי חובה פורמאלית לתת את רשות הדיבור לנציגי הארגונים והגופים השונים שיאירו את עינינו בנושאים השונים.

מלי סיטון:

אני מאוד מודים ליושב-ראש הוועדה ולוועדה על כך שהוסיפו את הנושא לסדר היום ועשו זאת בצורה מאוד דחופה ובהולה, שכן הנושא הוא באמת בנפשנו וראוי לציין את הקידום הלא פורמאלי הזה שבא למטרה מאוד מקודשת.

ב-31 באוקטובר מסתיים תוקפה של הוראת שעה שהחלה ב-1 בנובמבר ולמעשה הסדירה שני נושאים. היא הסדירה את חובת הליווי של נהג חדש שהוא עד גיל 24 למשך שלושה חודשים והיא קבעה שנוהג חדש שגילו פחות מ-21 וסיים את תקופת הליווי, יוגבל מבחינת נוסעים שהוא רשאי להסיע, ללא יותר משני נוסעים.

בלוחות זמנים מאוד בעייתיים הגענו לקריאה הטרומית ביום שהוראת השעה בעצם פגה ואנחנו מבקשים עכשיו לעגון בפקודת התעבורה, לא כהוראת שעה אלא כהוראה קבועה, את שני העניינים של חובת ליווי של שלושה חודשים ואיסור הסעת נוסעים.

אם אפשר להתחיל אדוני היושב-ראש וכבוד השר את הדיון במצגת שערכנו לקראת הדיון בוועדה.

היו"ר גלעד ארדן:

בהחלט. אם תוכלי לחדד בהצעת החוק הממשלתית מבחינת תוכן ההצעה, ולומר אם הוא זהה בדיוק למה שהיה קודם או שיש איזשהו שינוי? מיד לאחר מכן תציגי את הנתונים שהצטברו על היישום.

מלי סיטון:

הצעת החוק אכן קובעת את תקופת הליווי ומתייחסת למספר נוסעים, אבל יש בה עוד שני עניינים שחשוב להזכיר אותם.

למעשה מי שמקבל רישיון נהיגה ולא היה לו קודם רישיון נהיגה לרכב פרטי, הוא זה שחייב בתקופת הליווי. אנחנו גילינו לקונה בהוראות ההגדרה של נוהג חדש, באופן שמי שהיה לו רישיון לאופנוע, תלת-אופנוע, קטנוע, טרקטור או מכונה ניידת, הוא נחשב כמי שהיה בעל רישיון ולא חויב בתקופת ליווי. לכן תיקנו את הגדרת נוהג חדש וקבענו בנוהג חדש שזה מי שקיבל רישיון נהיגה ולא היה לו קודם רישיון נהיגה, ובכלל זה רישיונות הנהיגה גם לכלים שלא היו קודם, ומי שהיה לו את רישיון הנהיגה הזה, לא נחשב למי שחייב בתקופת ליווי.

הדבר הנוסף שאנחנו מבקשים לכלול בהצעה הממשלתית הוא קטיגוריה נוספת למי שיכול להיות מלווה. כאן אנחנו מכוונים למורה נהיגה כאשר מתקיימים בו התנאים שמנויים בתקנות התעבורה ובפקודה עצמה, למי שכשיר להיות מורה נהיגה עם ותק וגיל מסוים.

זאת אומרת, מלווה לנהג חדש יכול להיות מי שהוא לפחות בן 24 ובעל רישיון נהיגה של חמש שנים לפחות, או שהוא לפחות בן 30 ובעל רישיון נהיגה במשך שלוש שנים לפחות, והכול כמובן אם הוא לא שיכור, ואנחנו מציעים להוסיף קטיגוריה נוספת, שגם מורה נהיגה שיש לו רישיון נהיגה לפחות חמש שנים, גם אם לא מלאו לו 24.

היו"ר גלעד ארדן:

במציאות זה יכול להיות? במקרה הזה הוא צריך להיות מורה נהיגה כבר בגיל 19.

מלי סיטון:

אנחנו מפנים ישירות לתקנות, שם קבועים התנאים שצריכים להתקיים לגבי אותו מורה נהיגה.

היו"ר גלעד ארדן:

תחזרי על התנאים של מורה נהיגה.

מלי סיטון:

הוא צריך להיות בעל רישיון נהיגה של חמש שנים ולא שהוא מורה נהיגה במשך חמש שנים. מורה נהיגה שיש לו רישיון נהיגה במשך חמש שנים.

אלה למעשה העיקרים שיש בהצעת החוק. אם אדוני יתיר לנו, אנחנו נראה את המצגת שהכנו.

השר שאול מופז:

אנחנו הגשנו לוועדת שרים לחקיקה הצעה לחצי שנה. זו הייתה דעתי וחשבתי שראוי להאריך את תקופת הליווי לחצי שנה. זאת לאחר שהתרשמתי מדברי אנשי המקצוע, ביקרתי בבתי-ספר ושמעתי הורים, אבל זה לא עבר בוועדת שרים לחקיקה.

היו"ר גלעד ארדן:

נמצא כאן נציג המשפטים? הוא הוזמן? רצינו לדעת מה הייתה הסיבה שמשרד המשפטים התנגד.

לאה ורון:

קיבלנו מזכר שעורכת-הדין עדנה הראל תגיע לדיון.

מלי סיטון:

אני לא חושבת שמשרד המשפטים התנגד. ממלא מקום שר המשפטים הודיע בוועדת שרים לענייני חקיקה שמניסיונו כשר התחבורה בעבר, הוא סבור שדי בשלושה חודשים. זה לא בא לידי ביטוי בעמדה המקצועית של משרד המשפטים.

היו"ר גלעד ארדן:

כשהוא היה שר התחבורה, התחיל הנושא הזה של שלושה חודשים, כך שהשאלה איך זה יכול להיות מניסיונו. ניסיון זה משהו שאתה צובר ואז אתה יכול לדבר עליו וכאן הוא מדבר על ניסיון עוד בטרם הוא צבר אותו.

אתי בנדלר:

אני יכולה לומר מזיכרוני שהוועדה בזמנו אישרה את הוראת השעה כאשר העובדה שאדם הוא נוהג חדש איננה מותנית בגיל בו הוא מקבל את רישיון הנהיגה. דובר על כך שמגיעים לא מעט עולים חדשים שעושים רישיונות נהיגה, ולא לכולם יש בני משפחה שיכולים ללוות אותם כך שלגזור גזרה של תקופה ארוכה, עלולה לפגוע בעיקר באנשים האלה. אם אינני טועה, המשרד בזמנו ביקש ליווי של שישה חודשים.

היו"ר גלעד ארדן:

היושב-ראש דאז, אמנון כהן, אמר שאם יוכיחו במחקרים שזה יכול להציל חיי אדם, מצידו שיהיה ליווי כל תקופה שתעזור, כי מול הנושא החברתי, שאין ספק שהוא חשוב, שקשה למצוא מלווים, אם נצליח לחסוך את חייהם של אפילו שניים-שלושה צעירים נוספים שיישארו בחיים, כנראה זה שווה. המחקרים לא היו קיימים אז. גם אז הייתה הצעה של שישה חודשים אבל אישרו תקופה של שלושה חודשים כי אמרו שעדיין אין מחקרים. לכן זו הוראת שעה. חיכינו למחקרים והשאלה אם ממלא מקום שר המשפטים ראה את המחקרים.

זבולון אורלב:

אני מברך על הצעת החוק הממשלתית וכמובן תומך בה מאוד. ההצעה שלי משתלבת בהצעת החוק הממשלתית, כיוון שבהוראת השעה הייתה לקונה וכיוון שההגדרה של נהג חדש לא כללה את מי שיש בידו רישיון לנהיגת אופנוע, תלת-אופנוע, קטנוע, טרקטור, מכונה ניידת. התנגדתי לעניין הזה מאחר וחברים של הילדים התפארו בפניי איך עוקפים את השיטה ואיך הם מסדרים את משרד התחבורה, כאשר הם מוציאים רישיון על טרקטור, שזה דבר זניח לחלוטין, ונפטרים מכל הצרה הזאת של מלווה.

בבירור שעשיתי הצעתי לאנשי משרד התחבורה לסגור את הלקונה, ולכן באה הצעת החוק שלי שאני מבין שהיא משתלבת בהצעת החוק הממשלתית, וכך תועבר ישירות לקריאה השנייה והשלישית.

אתי בנדלר:

הוועדה כבר החליטה לאחד את זה.

מלי סיטון:

יש לציין שסגירת הלקונה הזו מצאה את מקומה בתזכיר חוק שקדם לחוק הזה, ובכלל המרוץ וקיצור לוחות הזמנים היא הועברה מתזכיר חוק זה לתזכיר חוק זה.

זבולון אורלב:

למען הדיוק, ציינתי זאת בדברי ההסבר שלי. בדברי ההסבר שלי כתוב תזכיר הצעת חוק ממשלתית דומה בעיקרה קיבלה את אישור ועדת שרים לענייני חקיקה אך טרם הוגשה לכנסת. התזכיר אושר כבר לפני חודשיים בוועדת שרים לענייני חקיקה. עורכת-הדין בנדלר עדה שאמרנו שאם זה לא יוגש, אני אגיש את החוק הזה כדי קודם כל לסגור את החורים.

מלי סיטון:

מכונות המדפיס הממשלתי היו עסוקות בהדפסת חוק ההסדרים.

עוזי יצחקי:

כל ההקדמות נאמרו ואנחנו נציג את הסקרים והמחקרים שנעשו. להבדיל מהפעם הקודמת יש כאן מסה מאוד רצינית. כפי שאמר כבוד שר התחבורה והבטיחות בדרכים, יש קרקע מוצקה להצעה שלנו, אפילו לתקופה של שישה חודשים, אבל אנחנו צמודים להצעה הממשלתית.

שרית לוי:

כאשר המשרד ביקש תקופה של שישה חודשים, הוא ביקש זאת לגבי נהגים שגילם הוא פחות מגיל 24 ולא דיברנו על נהגים מבוגרים יותר.

בשנים האחרונות נהרגו שישים נהגים צעירים. בשנתיים האחרונות – שנת 2004 ו-2005 – נהרגו 45 נהגים צעירים שהיו בגיל 17 עד 24. הם מהווים 22 אחוזים מסך כל הנהגים שנהרגו בתאונות דרכים.

זבולון אורלב:

מה משקלם באוכלוסייה?

שרית לוי:

16-17 אחוזים.

הסיכוי של נהג צעיר להיות מעורב בתאונת דרכים קטלנית הוא כמעט פי שניים מנהג יותר מבוגר. כאן אנחנו רואים את שיעור המעורבות של נהגים צעירים בתאונות דרכים ביחס ל-10,000 נהגים.

היו"ר גלעד ארדן:

זה יותר מפי שתיים.

שרית לוי:

בתאונות קטלניות מדובר ב-3.3 לעומת 2. אצל הקשישים היחס הוא 1.4. לכן הרשות רואה חשיבות לטפל בנהגים הצעירים.

לפני שנתיים, כאשר נכנסה לתוקף הוראת השעה, הרשות התחייבה לערוך מחקרים ואכן נחקרו מחקרים. במחקרים ראינו מה קורה בעולם בתחום הזה, סקר שנעשה באוניברסיטת בן-גוריון כולל המלצות, ואחר-כך נעשה מודל סטטיסטי שהראה בפועל את המעורבות של הנהגים הצעירים בכל תקופת הליווי.

לאה ורון:

באיזה תאריכים ובאיזה תקופות מדובר?

שרית לוי:

המחקר הראשון נערך בדיוק לפני שנתיים, מיד עם תום הדיונים בכנסת. בתום הסקר החוקר המליץ על שישה חודשים. המחקרים האחרונים נערכו בסוף 2005 ועד היום נמשך ביצוע עוד סקר אחד.

ערכנו סקר דעת קהל של ההורים ושל הנהגים הצעירים עצמם. הצוות נפגש עם כמה קבוצות מהצעירים, עם ההורים של הצעירים, וניסינו למצוא את כל הבעיות שמעלה התקנה ואיך לטפל בהן.

היו"ר גלעד ארדן:

ההחלטה על ליווי במשך חודשיים ולא שלושה, באיזה שנה היא התחילה?

שרית לוי:

אני מגיעה לזה. אני אתחיל במודל הסטטיסטי, שלדעתי הוא אחד הדברים החשובים דרכו אנחנו מגיעים להוכחות. המחקר הזה נעשה בטכניון על-ידי דוקטור גיטלמן ודוקטור אתי אדוקה שיש לה מעבדה של סטטיסטיקה בטכניון. המטרה הייתה לבדוק את המעורבות הסטטיסטית של הצעירים בשנים 1999-2005. חוק הליווי נכנס לתוקף בראשית שנת 1999.

היו"ר גלעד ארדן:

יש לנו נתונים מלפני שנת 1999?

שרית לוי:

הייתה בעיה בלשכה המרכזית לסטטיסטיקה לגבי תאריך קבלת רישיון הנהיגה מאחר ושם נרשמה רק שנת הוצאת הרישיון ללא החודש. יש לנו את הנתונים לגבי שנת 1998.

המחקר שנערך השווה בין ארבע תקופות: סוף שנת 1998, עד שהתקנה נכנסה לתוקף בפברואר 1999, ואחר-כך יש עוד שלוש תקופות.

היו"ר גלעד ארדן:

בטבלה הראשונית לא היה נתון על שנת 1998, כמה נהגים צעירים היו מעורבים בתאונות בתקופה טרם החודשיים ליווי.

שרית לוי:

יש לי את הנתונים ואני אמסור לך אותם.

המחקר לגבי התקופה הראשונה היה מסוף שנת 1998 עד פברואר 1999.

נהגים צעירים מקבלים רישיון בגיל 17 במקום בגיל 17 וחצי, אבל הם מחויבים לנהוג בליווי עד גיל 17 וחצי. כאן יכול להיות פרק זמן של הליווי ארבעה חודשים או שלושה חודשים, וזה תלוי במועד קבלת הרישיון. מדובר בחובת ליווי של מינימום חודשיים.

המחקר לגבי התקופה השלישית התחיל בנובמבר 2004 ומתבצע עד היום, כאשר כאן על שלושה חודשים כתקופת הליווי וקיימת גם המגבלה של נוסעים. המחקר בדק נהגים בני 17-18, 19-24, קבוצת הביקורת הייתה 25-45, ונבדקו נהגים חדשים ומעורבות בתאונות קטלניות, חמורות ובסך כל התאונות. נבנה מדד כדי לדעת את סיכון המעורבות בתאונות דרכים, כאשר הוא מדבר על מספר הנהגים המעורבים בתאונות בחודש מסוים חלקי מספר הנהגים המורשים ומספר הימים.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מציע שתגיעי למסקנות.

שרית לוי:

בתקופה הראשונה, כאשר שמנו דגש על נהגים עד גיל 17 וחצי שהם לא נוהגים לבד, יכול להיות שפרק הזמן היה ארוך יותר מחודשיים, וכאן אנחנו רואים שיש מגמת שיפור אצל הנהגים הצעירים בני 17. בגיל 18 חלה הרעה.

היו"ר גלעד ארדן:

אם צעיר עבר טסט בגיל 17 וחודשיים, לכאורה הוא חייב בארבעה חודשי ליווי. בגיל 17 היה שיפור, אבל בגיל 18 חלה הרעה.

שרית לוי:

לא כל אלה שהם בגיל 18 עברו את ההכשרה הזאת.

היו"ר גלעד ארדן:

אלה שבגיל 17, יכול להיות שנהגו בליווי יותר מחודשיים.

שרית לוי:

זה אומר שהליווי הוא טוב.

אנחנו רואים שבתקופה של חודשיים ליווי, המגמה מעורבת. הייתה הרעה בגיל 17 לעומת התקופה שלפני כניסת החוק.

בתקופה השלישית, מה-1 בנובמבר 2004, יש ירידה בכל המדדים והם יותר קטנים. זה אומר שהתקופה האחרונה טובה יותר מהתקופה של חודשיים.

הנוהג של שלושה חודשים ליווי וגם ההגבלה לגבי מספר הנוסעים כן עשה את שלו והצלחנו להוכיח סטטיסטית שהצעירים פחות מעורבים בתאונות דרכים.

היו"ר גלעד ארדן:

בכמה אחוזים הירידה של המעורבות שלהם בתאונות?

שרית לוי:

כאן מדובר במדדים.

היו"ר גלעד ארדן:

את המדדים יהיה קשה להסביר לציבור. לא תרגמתם את זה לאחוזים?

שרית לוי:

אני אתרגם את זה ובהמשך אמסור לך.

עוזי יצחקי:

חשוב לנו להציג לפניכם את עמדות ההורים ושל בני הנוער. ידענו שהנושא חוזר לדיון פרלמנטארי, ולכן בדקנו גם את התפיסות בקרב ההורים ובקרב הצעירים.

טיווה הרשמן:

אני עומדת להציג מספר נתונים מתוך סקר גדול יותר שערכנו. ביצעה את המחקר חוקרת ראשית, דוקטור אורית טאובמן מאוניברסיטת בר-אילן. את המחקר הזמינה הרשות לבטיחות בדרכים ביחד עם עמותת אור ירוק ואנחנו ביצענו את העבודה.

מטרות העבודה הן לבדוק את התפיסות והעמדות של ההורים ובני הנוער בנושא הליווי, ואת כל מה שקשור לנושא של תקנת הליווי החדשה לאחר קבלת רישיון.

במסגרת המחקר נבדקו נושאים כמו מודעות לתקנת הליווי החדשה, זמן הליווי האידיאלי – שמיד אציג אותו – עמדות כלפי הליווי, תמיכה בחוק הגבלת הסעת נוסעים והשפעת הליווי על אופי הנהיגה.

המחקר של ההורים נערך באמצעות סקר טלפוני כאשר פנו ל-400 מרואיינים, הורים לבני גילאי 16 עד 20, ומחקר בני הנוער היה גדול יותר ונערך בקרב 550 בני נוער, צעירים בגילאים 16 עד 20, ואחר כך עוד ערכנו תגבור של עוד 101 צעירים שיש להם רישיון. הסקר נערך בקרב יהודים.

בעבר ערכנו מספר מחקרים, גם במגזר היהודי וגם במגזר הערבי, ולגבי דברים שקשורים לנהיגה ולבטיחות, ראינו שהנטייה החברתית בקרב המגזר הערבי הייתה כל כך גבוהה שהייתה מנותקת מהמציאות. זאת אומרת, כולם מלווים את הילדים, כולם חוגרים חגורות וכולי, אבל אנחנו יודעים שהמציאות היא לא בדיוק כזו, ואז הגענו למסקנה שאת המגזר הערבי צריך לבחון בצורה שונה, בסקרים שאולי יהיו פנים אל פנים, ולכן לא שיתפנו אותם בסקר הנוכחי.

כמו שאמרתי, בחנו מספר נושאים שמחדדים את התופעה אותה אנחנו רוצים לקדם. שאלנו מה אורך תקופת הליווי הרצויה. שאלנו את ההורים ואחר כך אני אראה גם את תגובות הילדים. אנחנו רואים כאן את ההתפלגות של מספר החודשים שההורים חושבים שזו תקופת ליווי רצויה. ארבעים אחוזים מההורים דיווחו על חצי שנה ואפילו יותר. אם אנחנו רוצים לראות כמה מודגשת ההפנמה, הצורך והרצון של ההורים לתקופת ליווי ארוכה, ניקח את אלה שאמרו עד חודשיים, לא יודע, ללא ליווי. כל אלה מהווים 12 אחוזים. זאת אומרת ש-88 אחוזים מדברים על שלושה חודשים ומעלה. שישים אחוזים מדברים על מעל שלושה חודשים. זאת אומרת, שאין כאן בכלל ספק שמבחינת ההורים יש כאן אפילו רצון ובקשה.

היו"ר גלעד ארדן:

למרות הטרחה.

טיווה הרשמן:

למרות הטרחה, הם רוצים ללוות את הילדים.

כאשר שאלנו את בני הנוער, אלה שהמגבלה עליהם, ראינו שיעורים יותר נמוכים של רצון למספר חודשים גבוה, אבל גם כאן - אמנם בהשוואה להורים התקופה היא קצרה יותר, מה עוד שאצל הילדים היינו יכולים לחשוב שהם יגידו שבכלל לא צריך תקופת ליווי - אנחנו רואים שעד חודשיים ליווי יש לנו 41 אחוזים, שזו הפנמה מוחלטת, ועוד 32 אחוזים מדברים על שלושה חודשים. רק שלושה אחוזים אמרו ללא ליווי, וזה בעצם אומר הכול. רק שלושה אחוזים מבני 16 עד 20 אמרו ללא ליווי. בגיל הזה היינו מצפים שיאמרו לא, אבל הרוב, אחוזים גבוהים מאוד, אומרים כן. שבעה אחוזים אמרו ארבעה וחמישה חודשים, עוד 12 אחוזים אמרו חצי שנה, ואנחנו רואים אחוזים שאומרים מעל שנה. למרות שהנתונים האלה הם פחות חזקים מהנתונים של ההורים, דבר שזה מאוד טבעי, צריך להדגיש את ההפנמה שרואים כאן.

אורי שחר:

מבין הנבדקים, לכמה יש רישיון?

טיווה הרשמן:

יש לנו את הנתון הזה.

קריאה:

אני חושבת שסך כל בעלי הרישיון הם ארבעים אחוזים. לא מצאנו הבדל בצורך וברצון בין אלה שיש להם רישיון לבין אלה שאין להם רישיון.

טיווה הרשמן:

לגבי תקופת הליווי, יש כאן מספר עמדות של ההורים שאנחנו רואים למה הם כל כך רוצים ואפילו משוועים לתקופת הליווי.

"אני מרגיש שיפור ביכולת הנהיגה של הנהג הצעיר בעקבות הליווי" – 73 אחוזים.

"הליווי הגביר את הביטחון שלי ביכולת הנהיגה של הנהג הצעיר" – 76 אחוזים.

"היה לנו כייף ביחד בתקופת הליווי" – 68 אחוזים.

"במהלך הליווי האחריות על היוזמה על הנסיעות הייתה של בני או בתי" – 64 אחוזים.

מצאנו גם כמה דעות שליליות:

"עד עכשיו לא כל כך ברור לי מה מצופה ממני בתהליך הליווי" – לא מסכימים.

"בכלל לא מסכים וכלל לא מסכים" – 73 אחוזים.

"בסך הכול רציתי להיות כמה שפחות בנהיגה בתקופת הליווי" – לא מסכימים.

"פחדתי מעימותים העלולים להתהוות במהלך הליווי" – לא מסכימים.

"אם הייתי יכול, הייתי מוותר על כל העניין של הליווי" – לא מסכימים.

"הייתי צריך להכריח את בני או בתי לצאת אתי לנסיעות בליווי" – לא מסכימים.

מכאן אנחנו רואים שבסך הכול העמדות של ההורים כלפי הליווי הן עמדות מאוד מאוד חיוביות.

היו"ר גלעד ארדן:

תעברי בבקשה למספר שעות הליווי הממוצע בשבוע.

טיווה הרשמן:

אין לי אותו כאן, כי קיצרתי את המצגת. זה נתון מעניין אבל הוא מעט מוגזם. בבדיקות שערכנו ראינו מה אנשים דיווחו אבל אנחנו יודעים מממצאים של מחקרים אחרים – גם מחקרים שאור ירוק ערכו – שזה לא ממש שש שעות בשבוע אלא זה כנראה פחות.

קודם דיברנו על משך תקופת הליווי, ועכשיו אנחנו מדברים על החלק השני של התקנה, על מספר הנושאים וכאן שאלנו את ההורים האם הם תומכים בתקנה החדשה או מתנגדים לה.

"האם אתה תומך או מתנגד לתקנה שקובעת תנאי כי נהג צעיר לאחר תקופת הליווי רשאי לנסוע לכל היותר עם שני נוסעים צעירים בלבד ברכב למשך שנתיים או עד גיל 21" – 76 אחוזים מההורים תומכים בתקנה הזאת. גם כאן יש צורך ורצון של ההורים לקבל את התקנה הזאת.

זבולון אורלב:

יש הבדל בין התשובות ציבורים שונים?

טיווה הרשמן:

לא משהו בולט.

למחקר היה עוד חלק שבודק את הסיכויים להיתפס על-ידי שוטר. מצאנו שדווקא באזור המרכז יש יותר סיכוי להיתפס על-ידי שוטר ושם מצאנו את האפיונים של האזורים.

זבולון אורלב:

יש לכם נתונים על מספר הדוחות שנרשמו באזור המרכז?

טיווה הרשמן:

כנראה שיש שם כוחות מתוגברים.

זבולון אורלב:

אני שואל אם יש נתונים על מספר הדוחות שהמשטרה הגישה לאלה שלא מילאו אחר הוראות החוק.

רמי לוינגר:

אנחנו השבתנו כלי רכב.

היו"ר גלעד ארדן:

הערה כללית למשטרת ישראל. כשיש נושא, תמיד תבואו עם נתון שאומר כמה דוחות בשנה הקודמת נתתם באותו תחום. זו תמיד שאלה שעולה כי חברי הכנסת רוצים לדעת האם נאכף באיזושהי צורה מה שהם מחוקקים.

רוני לוינגר:

שוטר עוצר היום נהג בגיל 21, לעולם הוא לא ידע מה מותר לו ומה אסור לו.

שרית לוי:

אפשר לראות לפי תאריך הלידה.

ציפי לוטן:

עמותת אור ירוק מאוד פעילה בשטח של נהיגת צעירים בתקופת הליווי.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא יודע אם זה קיים במצגת שלך, אבל אני מבקש שתתייחסי גם למצב בעולם, והאם יש מדינות בהן תקופת הליווי ארוכה יותר משלושה חודשים.

ציפי לוטן:

בסדר. בסוף דבריי אני אתייחס לזה.

אנחנו רוצים להראות כאן את הנתונים הקשים, ואני חושבת שעד שלא רואים את זה בעיניים, לא מבינים מה זה אומר.

הממצאים ששרית הציגה כאן הם די נדירים. הממצאים מתייחסים לשנת 2005 ועוד חודשיים בשנת 2004, שזה לא רלוונטי כי עדיין מי שנהנה משלושה חודשים, התחיל ליהנות מזה רק בתחילת 2005. אנחנו כבר רואים מגמה של ירידה. צריך לזכור שתאונות הן אירועים נדירים ועד שהם מגיעים לסטטיסטיקה לוקח זמן. המגמות של שנת 2005 מאוד ברורות.

אם מסתכלים על התקופה שבין 2002 ל-2004, רואים במספרים אבסולוטים את המעורבות של צעירים בתאונות לפי ותק חודשי בנהיגה. אנחנו רואים שבחודשיים הראשונים, זו תקופת הליווי, זו התקופה שעדיין נסעו בליווי במשך חודשיים, יש מעורבות נמוכה. הבעיה הגדולה היא בדיוק במעבר, בסיום תקופת הליווי ועם היציאה לתקופת הסולו. כאן אנחנו רואים את הקפיצה הגדולה. אחר כך יש ירידה הדרגתית שהשיפור שלה הוא הכי תלול בששת החודשים הראשונים.

על הגרף הזה אני מלבישה את הגרף של 2005. אנחנו רואים שבחודש השלישי המעורבות ממשיכה להיות נמוכה, זה עדיין חודש הליווי. התוצאה המעודדת מאוד היא גודל הקפיצה. תסתכלי על הפיק בקפיצה של הכחול לעומת הקפיצה האחרת. זאת אומרת, הקפיצה בתום תקופת הליווי והיציאה אל הסולו, עדיין יש קפיצה אבל היא נמוכה יותר וגם השיפוע נמוך יותר. זה כשאנחנו מסתכלים על כלל אוכלוסיית הנהגים הצעירים.

אם אנחנו מסתכלים רק על המגזר היהודי, המיתון בקפיצה ברור יותר וגם השיפוע גדול יותר. מעניין לראות שבמגזר הערבי, שהוא מאוד מאוד בעייתי – גם בסקרים וגם במעורבות שלו בתאונות – לא רואים את השינוי הזה. זאת אומרת, תקופת הליווי – ואנחנו יודעים את זה – היא מאוד בעייתית במגזר הערבי, ויש שם מעורבות יותר קשה וגם חוסר ציות יותר גדול מאשר במגזר היהודי.

היו"ר גלעד ארדן:

השאלה מה רמת האכיפה במגזר הערבי, אבל זו שאלה אחרת.

ציפי לוטן:

אם אנחנו מסתכלים על ההתפלגות בין בנים ובנות, אנחנו רואים כאן את הנתונים של שנת 2004, כאשר הנשואה של הבנים גדולה יותר, אבל גם המעורבות שלהם היא הרבה יותר גדולה מאשר של בנות. אם אנחנו מסתכלים על ההתפלגות הזו בשנת 2005, אנחנו רואים שאצל בנות אין כל כך שינוי והנהיגה היא הרבה יותר מתונה, והקפיצה הגדולה נמצאת אצל הבנים.

במגזר הערבי לא רואים מגמה כזאת. לדעתי המגזר הערבי הוא מוזנח בכל הנושא של נהיגה עם ליווי, גם באכיפה, גם בהסברה, ובטח גם בביצוע.

השקף האחרון הוא שקף שמראה את ההשפעה של המגבלה על הסעת מספר נוסעים ברכב. הנתונים האלה הם נתונים מחוץ לארץ כאשר בארץ אין לנו נתונים, מאחר שנתוני המשטרה לא מתעדים את מספר הנוסעים ברכב כאשר מתרחשת תאונה, אלא אם כן הם נפגעו. הנתונים כאן מראים בפירוש שבגילאים הרלוונטיים – 16 עד 17 – שלושה פלוס נוסעים כרוכים בעלייה משמעותית במעורבות בתאונות. בארץ אין לנו את הנתונים האלה, אבל כל המחקרים מהעולם מראים שבאמת ככל שיש יותר נוסעים, וככל שהנוסעים האלה הם יותר בני עשרה, המעורבות גדולה יותר.

שאלת מה קורה בעולם לגבי מספר שעות הליווי. קיימת המלצה גורפת באותן המדינות השונות בעולם, כאלה שמלוות את הנושא במחקר – כמו אוסטרליה, סקנדינביה, ארצות-הברית – למרות ששם אין תקופת ליווי כמו כאן, אבל הם מדברים על סך כל 120 שעות נהיגה בליווי כזה או אחר.

היו"ר גלעד ארדן:

איך מוכיחים שם את התקיימות 120 שעות ליווי?

ציפי לוטן:

שם קיימת אכיפה אם על-ידי מילוי יומני נסיעה, אם על-ידי הצהרות ההורים ואם על-ידי שיעורים מובנים.

בארץ אנחנו רואים – גם אם ניקח הערכות אופטימיות של שש שעות בממוצע בשבוע, וגם אם נוסיף את שיעורי הנהיגה כחלק מנהיגה בליווי כלשהו – שאנחנו מאוד רחוקים מ-120 שעות. אין ספק שכמות הליווי שנעשית, היא ליווי חסר. אנחנו רואים את זה גם במחקרים שנערכו באור ירוק, שמתעדים כמה שעות נהיגה בפועל יש היום, באמצעות טכנולוגיה שעושה מוניטורינג.

אין ספק שחודשיים ליווי זה לא מספיק, ולכן אנחנו מצטרפים לתמיכה בהצעה שמונחת על סדר היום להעלות את התקופה לשלושה חודשים לפחות.

זה לא מספיק לדרוש ליווי אלא צריך גם לתת את הכלים לעשות את הליווי ולפקח שהוא ייעשה טוב, אם על-ידי אכיפה ואם על-ידי טיפול גם בנהגים הצעירים וגם בהורים.

היו"ר גלעד ארדן:

מה זאת אומרת טיפול? טיפול כמו שעושה אור ירוק?

ציפי לוטן:

כן. למשל. ראשית, צריך לעשות הסברה, צריך להסביר למה זה חשוב, צריך לתת להם כלים איך לעשות את הליווי, צריך לטפל באוכלוסיות שאין להן את האפשרות לעשות את הליווי, או שאין להן מלווה או שאין להן רכב.

זבולון אורלב:

מה עם נהגים בצבא? חיילים שעושים את הרישיון בצבא, גם הם מחויבים בליווי?

ההוראה הזו לא חלה על הנהגים בצבא?

השר שאול מופז:

ודאי שהיא חלה. נמצא כאן נציג צה"ל שיוכל להתייחס.

אלון כרמלי:

לעניין נהגים צבאיים. כאשר הם במסגרת מילוי תפקידם, גם כאשר הם נוהגים בבית בחופשות, כל הכללים כאן חלים עליהם. יש תקנות תעבורה לגבי נהגים צבאיים לצורך מילוי תפקידם. נהג יכול להסיע שני נוסעים במסגרת נסיעה צבאית. יש הכללה מפורשת על נהגים צבאיים.

היו"ר גלעד ארדן:

כיוון שעל-פי תקנות הכנסת אנחנו לא יכולים להמשיך את הדיון בגלל ישיבת המליאה, הדוברת האחרונה תהיה נציגת משרד המשפטים, כי אני רוצה להבין מדוע הייתה התנגדות של ועדת השרים לענייני חקיקה להארכת משך הליווי לתקופה ארוכה יותר של שישה חודשים. לאחר מכן אני אבקש אישור מיוחד מיושבת-ראש הכנסת, כך שהדיון יוכל להתחדש בשעה 16:30.

עדנה הראל:

בתזכיר הראשון שהפיץ משרד התחבורה הוא הציע להאריך את תקופת הליווי עד חצי שנה וזה נעשה לאחר שנערך סקר עמדות בציבור ועבודות מחקר. אז הסתבר שיש מחקר שנערך סמוך לאחר חקיקת החוק הקודם.

במחקר ההוא נאמר מפורשות שבעולם פועלים בשיטות שונות וגם נאמר שמעל גיל 25 אין טעם לנהוג כך כי יוצא שהנהגים האלה בוחרים לשבת בבית, מה עוד שיש להם קושי לקבל ליווי, כך שיוצא שכרו בהפסדו. התזכיר תוקן בנקודה הזאת כאשר מתייחסים לגיל 25.

היו"ר גלעד ארדן:

זאת אומרת, תזכיר הצעת החוק הממשלתי יצאה עד שישה חודשים אבל עד גיל 24.

עדנה הראל:

הארכת תקופת הליווי, בוודאי שמצדיקה לעשות עד גיל 25, כך גם לפי המחקרים. זאת הייתה העמדה וזה מה שהובא.

ממלא מקום שר המשפטים הוא שר התחבורה לשעבר. משכך, חזקה עליו שמוכרים לו המחקרים והוא גם אמר את זה בדיון, ואמר שהטעמים שבמחקרים האלה לא שכנעו אותו אז ולא משכנעים אותו היום.

אנחנו ביקשנו לאסוף את כל הנתונים האחרים ואני אומר מה בדיוק התקבל. התקבל סקר עמדות בציבור, ואני לא יודעת על סקרי עמדות אחרים, והובא מחקר משנת 2004.

ועדת השרים לענייני חקיקה אישרה את זה ב-15 באוקטובר, משרד התחבורה העדיף בשלב ראשון לערער על החלטת הממשלה ולא לרוץ מיד לכנסת ולחוקק את מה שאושר בוועדת שרים לענייני חקיקה.

היו"ר גלעד ארדן:

אנחנו מפסיקים את הישיבה.

**הישיבה נפסקה ב-16:05 ונתחדשה ב- 17:05**

היו"ר גלעד ארדן:

קיבלנו את אישור יושבת-ראש הכנסת להמשיך את הדיון. שמענו את עמדות משרדי הממשלה ואת עמדתו של חבר הכנסת אורלב. אני אאפשר כעת לגורמים שהם מחוץ לממשלה ולכנסת לומר את הדברים, אלא אם כן יש כאן נציגים מהמשרדים השונים שרוצים לומר דבר מה.

רוני לוינגר:

מתחילת השנה ועד היום ניתנו כ-1,460 דוחות בגין שתי העבירות של נהגים חדשים, זאת אומרת, נהיגה ללא מלווה והגבלת מספר הנוסעים, וקרוב ל-500 השבתות כלי רכב, מסך 3,000 כלי רכב מושבתים, בגין העבירות האלה.

חזי משיטה:

אנחנו מברכים על הפיכת הנושא הזה לחוק למשך שנה או שנתיים או שלוש, ואני לא יודע מה מספר השנים, אבל אני חושב שחשוב מאוד – והמחקרים הוכיחו – שנהיגה עם ליווי במשך תקופה של שלושה חודשים מקטינה באופן ניכר את הסיכון של הצעירים על הכביש.

בסוף שנת 2005 ערכנו דיון על נהגים צעירים יחד עם משרד התחבורה והבאנו דוגמאות מכל העולם, בשותפות עם משטרת ישראל, עם הכנסת, עם מורי הנהיגה, עם מועצת התלמידים. בסופו של דבר בנינו רישיון נהיגה מדורג שהוא נותן תשובה לכל הנושאים של נהיגת צעירים, והוא כולל גם את תקופת הליווי, גם את מגבלת הנוסעים, גם את מגבלת האלכוהול, וגם את תהליך ההכשרה. לדעתנו הדבר הזה נמצא כרגע על שולחנם של האנשים האחראים במשרד התחבורה ובאמת צריך לזרז זאת על-מנת שרישיון נהיגה מדורג במדינת ישראל יהיה הליך שיהיה טוב יותר לצעירים, הוא יוריד את רמת הסיכון והוא יעלה את רמת הבטיחות שלהם והביטחון שלהם על הכביש, והוא מכיל את כל מה שיש בחוק הנוכחי ואף יותר. אני מבקש שהדבר הזה יעבור לעבודת מטה מואצת. יש שם הצעה לליווי לתקופה של שישה חודשים, שאפשר לקצר אותה – אם יש אמצעי אלקטרוני – אבל אני חושב שצריך לדון בעניין הזה בצורה רצינית ולהביא את זה גם לכנסת וגם לוועדת הכלכלה.

בעמותת אור ירוק חשבנו על החוק הקיים והעברנו שתי הסתייגויות לסמנכ"ל תנועה בכיר, עוזי יצחקי. בהצעה הזאת של שני התיקונים אנחנו מנסים למזער את הנזק ואת הסיכון למינימום האפשרי. תכליתם של שני התיקונים הם שהתקופה של מה-1 בנובמבר ועד העברת החוק תהיה קצרה ככל האפשר.

היו"ר גלעד ארדן:

אני שומע שיש הסכמה.

חזי משיטה:

תכלית הטיפול הוא לצמצם למינימום את הנזק ואת הסיכון. קרי, מה-1 בנובמבר זה יחול על כולם ומה-1 בנובמבר אחורה – מי שהספיק לעשות רישיון נהיגה באוקטובר – יצטרך להיות מלווה שלושה חודשים, ומי שעשה רישיון בשנתיים האחרונות, יצטרך להיות כפוף לתקנת הגבלת הנוסעים כאשר מדובר בשני נוסעים ולא יותר.

היו"ר גלעד ארדן:

אלו הם שני התיקונים.

חזי משיטה:

כן.

היו"ר גלעד ארדן:

יש לכם עמדה לגבי הארכת משך הליווי?

חזי משיטה:

כן.

היו"ר גלעד ארדן:

מי שנתפס עד שהחוק יעבור, הוא לא יעמוד לדין. מי שעשה רישיון בתקופה זאת, זה כן יוחל עליו.

חוה ראובני:

זה מחיל תנאים עתידיים על אלה שהם כבר בעלי רישיון, ולא רק על כאלה שיקבלו רישיון בעתיד.

חזי משיטה:

אנחנו בעד הארכת תקופת הליווי. אני חושב שצריך להעביר את החוק הזה ואחר-כך לדון בהארכת תקופת הליווי כמרכיב ברישיון הנהיגה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני סומך מאוד על שר התחבורה והבטיחות בדרכים הנוכחי שכך הוא ינהג, אבל תאר לך שפתאום הוא יהיה שר ביטחון, ואז אני לא יודע מי יהיה שר התחבורה הבא.

חזי משיטה:

אנחנו הצגנו את הנושא הזה בפני שר התחבורה ועד כמה שאני יודע בנובמבר יתקיים דיון בעניין הזה.

אלון גלרט:

שתי הסתייגויות כאשר האחת מתייחסת לכך שזה יהיה עד שנתיים, והשנייה באה להבהיר שגם מי שקיבל רישיון לפני ה-1 בנובמבר, תחול עליו מגבלת נוסעים במשך שנתיים.

יש כאן ניסיון – בהתאם לרוח ההצעה של חבר הכנסת אורלב – לפתור את בעיית הלקונה של אופנוע, תלת-אופנוע, קטנוע, טרקטור וכולי. מי שקורא את ההגדרה עלול לפרש את הדברים לא בדיוק כפי שהתכוונו אליהם. נאמר ש"מי שקיבל רישיון נהיגה לפי סעיף 11 וכולי, למעט רישיון וכולי".

מלי סיטון:

אנחנו נגיע לזה במהלך הקריאה.

אלון גלרט:

כי הניסוח כאן עלול להטעות ולא לשרת את כוונתנו בעניין הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

יש עוד הערות או שאפשר לעבור להקראה?

אורי שחר:

אני אחראי על נושא התחבורה במועצת התלמידים והנוער הארצית. בעיקרון אנחנו מאוד תומכים בליווי במשך שלושה חודשים. אנחנו חושבים שמלווה זה אדם שצריך אותו והוא חיוני מאוד גם לביטחון ההורים וגם לביטחון הנהגים, אבל אנחנו מבקשים שהתקופה לא תהיה ארוכה יותר. גם תקופה של שלושה חודשים היא תקופה לא קלה אלא היא מעיקה, כאשר נהגים צעירים נוהגים בדרך כלל עם הוריהם. לצעירים אחרי נהיגה של חודש בליווי ההורים, כבר נמאס לשמוע את ההוראות של ההורים.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מוקיר את עמדת מועצת התלמידים. חשוב לי שתעביר למועצת התלמידים את התחושה בכנסת ובממשלה שיחד עם האי-נוחות או המועקה - למרות שאנחנו רוצים להתחשב בה - אם בזכות זה יינצלו חייהם של עוד מספר בני נוער, שווה לנו גם אם תכעסו עלינו קצת יותר. לפעמים יש הורים שהם מאוד עסוקים והם לא מספיקים לעשות את הליווי בצורה ממצה, אבל יש הורים שיש להם זמן והילד הוא סובלני יותר. עבור ההורים האלה אולי כן שווה לשקול את הנושא הזה.

אורי שחר:

אנחנו תומכים בליווי לתקופה של שלושה חודשים.

לגבי הסעת שני נוסעים. היינו מאוד רוצים להעלות את מספר הנוסעים לשלושה נוסעים ברכב.

היו"ר גלעד ארדן:

שלושה חוץ מהנהג.

אורי שחר:

כן.

היו"ר גלעד ארדן:

ראית את המחקר שהוצג כאן?

אורי שחר:

כן, ראיתי אותו.

אנחנו מאוד ממליצים שנהג חדש שייתפס כשהוא נוהג עם אפילו טיפת אלכוהול בדם, רישיונו יישלל מיד והוא יהיה צפוי לקנס. העונש ייקבע על-ידכם, אבל אנחנו ממליצים שנהג חדש – שנתיים אחרי הוצאת הרישיון או עד גיל 21 – שייתפס עם טיפת אלכוהול בדם, ייענש.

השר שאול מופז:

אני מתנצל, אבל אני צריך ללכת לישיבת ועדה נוספת.

אני רוצה להודות על הזריזות בה כינסת את הוועדה ועל שהבאת את כל הנציגים. אני חושב שאוכל לקבל את השלושה חודשים, אבל אני עדיין לא מוותר על השישה. אני מקווה שנוכל בשנה הבאה, לאחר שתהיה לנו את התקופה הזו כתקופת ניסיון של שלושה חודשים, לבוא עם המחקרים הקיימים ולשכנע את מי שצריך לשכנע שאכן צריך להגיע לתקופת ליווי של שישה חודשים.

זבולון אורלב:

שאלה שמופנית בעיקרה למשרד המשפטים. לא יצויר שהוועדה תחליט על שלושה חודשים ותוגש הסתייגות וההסתייגות הזו תתקבל במליאת הכנסת, האם הממשלה תמשוך את החוק?

עדנה הראל:

אני לא יודעת לענות על כך.

היו"ר גלעד ארדן:

תודה רבה אדוני השר.

זבולון אורלב:

ההסתייגות שלי תוגש רק במידה וההסתייגות, ואפילו קבלתה, לא מעכב את כל החוק. אני אומר את זה בצורה ברורה וגלויה. אני גם סומך על הגינות הממשלה.

היו"ר גלעד ארדן:

יש בקשה לשר התחבורה, וגם לסמנכ"ל. לפני מספר שבועות אתם הבאתם אלינו באופן דחוף את נושא הטרקטורונים. כיוון שהכנסת לא אישרה, מאז אני מאוד מוטרד כי עלולות להיות תאונות. אם אתם רוצים לחזור עם אותה עמדה, זה בסדר ומקובל.

קריאה:

הניסוח יהיה עדין יותר.

היו"ר גלעד ארדן:

אמר לי מנכ"ל המשרד שזה יוגש בקרוב. תודה.

מלי סיטון:

**הצעת** חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 77) (נוהג חדש), התשס"ז-2006.

**1**. **תיקון סעיף**.

בפקודת התעבורה (להלן – הפקודה), בסעיף 1, אחרי ההגדרה "מיתקן מגביל מהירות", יבוא:

"נוהג חדש" – מי קיבל רישיון נהיגה לפי סעיף 11 ושלא היה בידו, קודם לכן, רישיון נהיגה למעט רישיון לנהיגת אופנוע, תלת אופנוע, קטנוע, טרקטור או מכונה ניידת.

בעקבות ההערות שנשמעו אנחנו נציע, אחרי ההגדרה בהצעה הממשלתית, הצעה מבהירה וטובה יותר, שכוללת חלק מההגדרה של חבר הכנסת אורלב וחלק מההגדרה שלנו, וזאת כדי להסיר ספק בעקבות ההערה שנשמעה כאן.

אנחנו מציעים לשפר את ההגדרה ולומר:

"נוהג חדש – מי שקיבל רישיון נהיגה לפי סעיף 11 ושלא היה בידו קודם לכן רישיון נהיגה. ואולם מי שהיה בידו רישיון לנהיגת אופנוע, תלת אופנוע, קטנוע, טרקטור או מכונה ניידת בלבד, רואים אותו כמי שלא היה בידו רישיון לנהיגת רכב".

זה בדיוק שילוב של ההצעה שלנו ושל חבר הכנסת אורלב. מי שהיה בידו רישיון נהיגה לאופנוע, תלת אופנוע, קטנוע, טרקטור או מכונה ניידת, כאילו לא היה בידו רישיון לצורך קבלת רישיון לראשונה וקיום חובת הליווי לגביו.

היו"ר גלעד ארדן:

זה יחול על כל מי שיש לו היום אופנוע במדינת ישראל?

מלי סיטון:

חבר הכנסת אורלב הבהיר בחלק הראשון של הישיבה שהייתה לקונה בחוק הקיים בהוראת השעה, והוא צדק. מי שהיה בידו רישיון לכל הכלים המנויים כאן, היה פטור מחובת הליווי וחובת הליווי לא חלה עליו. בתיקון הזה ובהגדרה הזאת של נוהג חדש אנחנו רוצים לכלול את כל מי שלפי הוראת השעה לא נכלל בחובת הליווי, למרות שהיה או בגלל שהיה לו הרישיון לכלים האלה.

אתי בנדלר:

לא בדקתי את יתר המקומות בפקודה בתקנות התעבורה, בהם יש התייחסות לנוהג חדש.

בהסתמכות של גורמים אחרים להגדרת נוהג חדש – למשל לצורך תעודת ביטוח רכב מנועי – לא בדקתי את השלכות הרוחב של הכנסת ההגדרה. האם אתם יכולים להצהיר לפרוטוקול שלא תהיה לזה השלכת רוחב אלא בנושאים האלה שמניתם כאן?

חוה ראובני:

כן. אני בדקתי את זה מול חקיקת התעבורה, את האזכורים של נוהג חדש בחקיקת התעבורה, ואין לזה שום בעיה. אני מודה שלא בדקתי מול כל חקיקת הרוחב האפשרית. יחד עם זאת, לדעתי הלקונה הזאת התגלתה לפני מספר חודשים, בעוד שהמושג נוהג חדש קיים כבר משנת 1999. כולם התייחסו למושג נוהג חדש, כשהם אמרו נוהג חדש, להגדרה הזו שאנחנו מדברים עליה, וכולם הניחו שזו ההגדרה, אבל ילד ערני גילה את הנושא הזה ואז הוא התחיל לספר לחבר'ה וזה רץ באינטרנט.

רוני לוינגר:

אומר שעמדת המשטרה היא שלא הייתה לקונה.

עדנה הראל:

אני חושבת שצריך לומר מי שקיבל לראשונה רישיון נהיגה על-פי סעיף 11. אחרת יכול להיות מצב שלאדם היה רישיון רכב אבל הוא נוהג הרבה שנים על אופנוע ולכן לא חידש את רישיון הרכב שלו.

חוה ראובני:

נכון. אין לנו התנגדות. יחד עם זאת, אני לא חושבת שהבעיה הזו מתעוררת כיוון שלעולם, לא משנה מה הייתה תקופת אי התוקף, מדובר על חידוש ולא על הוצאת רישיון.

היו"ר גלעד ארדן:

בסעיף אתם מתכוונים להוצאה חדשה.

חוה ראובני:

כן.

אתי בנדלר:

אם נאמר "שלא היה בידו קודם לכן רישיון נהיגה", זה לא פותר לך את הבעיה?

מלי סיטון:

בהגדרה החדשה שאנחנו מציעים?

אתי בנדלר:

גם בישנה.

איציק סנדלר:

האם מי שהוציא רישיון נהיגה על משאית פטור מחובת הליווי? בהנחה שזה הרישיון הראשון שלו.

חוה ראובני:

לא. אם הוא מתחיל מ-03, חלה עליו חובת הליווי, גם לפי הנוסח הזה. הוא מקבל רישיון לראשונה. אפשר להתחיל או מ-02 או מ-03.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מעלה להצבעה את סעיף 1, כפי שהוצע על-ידי הממשלה, בתיקונים שהוצגו בוועדה. מי בעד? אין מתנגדים. אין נמנעים.

**סעיף 1 – אושר**

מלי סיטון:

**סעיף 2. תיקון סעיף 2א**.

בסעיף 12א לפקודה –

(1) במקום סעיף קטן (א) יבוא:

"(א) רישיון נהיגה לנוהג חדש, יהא תוקפו מוגבל לשנתיים".

(2) בסעיף קטן (ב), במקום הסיפא החל במילים "ניתן הרישיון" יבוא "הוא רישיון

כאמור בסעיף קטן (א).

(3) סעיף קטן (ד) – בטל.

חוה ראובני:

אלה ההתאמות הנדרשות בסעיף 12א לאור יצירת ההגדרה. הגדרת נוהג חדש ישבה לא כהגדרה אלא כמובנו של המונח, מעין טקסט חופשי, בתוך סעיף 12א. אנחנו שלחנו את כל מרכיבי ההגדרה לסעיף ההגדרה שאושרה לפני רגע, ועשינו את ההתאמות המחויבות. דהיינו, תיקנו את 12א, הגדרת המונח נוהג חדש בעבר. סעיף קטן (ד) שעשה את ההרחבה וכלל לעניין הסעיף הזה בלבד את הנושא של טרקטור וכיוצא בזה, הפך להיות מיותר. אלה תיקונים שמחייבת ההתאמה.

עדנה הראל:

אם הבנתי נכון את ההתלבטות של היושב-ראש, התשובה קיימת בסעיף 12א(ד) הקיים היום.

היו"ר גלעד ארדן:

ההתלבטות שלי היא בספירות אחרות לגמרי.

חוה ראובני:

השאלה אם אתם רוצים שארחיב בהסברים.

אתי בנדלר:

אני חושבת שזה ברור וההסברים מניחים את הדעת.

היו"ר גלעד ארדן:

מי בעד? מי נגד? אין.

**סעיף 2 – אושר.**

חוה ראובני:

**סעיף 3. תיקון סעיף 12א1**.

(1) בסעיף קטן (א), בהגדרה "מלווה", במקום הרישא עד המילים "30 שנים", יבוא "מי שמלאו לו 24 שנים או מי שבידו רישיון להוראת נהיגה לפי סעיף 16 אף אם טרם מלאו לו 24 שנים, אשר בידו רישיון נהיגה בר תוקף לאותו סוג רכב חמש שנים לפחות, וכן מי שמלאו לו 30 שנים אשר בידו רישיון נהיגה כאמור שלוש שנים לפחות".

(2) בסעיף קטן (ב), במקום "בחודשיים הראשונים", יבוא "בשלושת החודשים הראשונים".

(3) בסעיף קטן (ה), אחרי "סעיף זה", יבוא "וסעיף 12א2".

פסקה (1) באה לומר את מה שאמרה עורכת-הדין סיטון במחצית הישיבה הראשונה על הרצון שלנו לאפשר גם למורה נהיגה שגילו למטה מ-24 להיות מלווה, אם יש לו רישיון נהיגה כבר חמש שנים. הגיל המינימאלי לרישיון הוראת נהיגה הוא 21. זאת אומרת, שיכול להיות מישהו שהוא בן 22 והוא מורה נהיגה עם 5 שנים רישיון נהיגה. אם יכול לשבת במכונית אדם ולשלוט, והוא בעצם חסר רישיון, קל וחומר שיכול לעשות זאת מי שכבר הוכיח.

היו"ר גלעד ארדן:

החובה לא להסיע יותר משני נוסעים חלה עד גיל 21.

חוה ראובני:

נהג חדש ועד גיל 21.

הסעיף השני הוא הסעיף שבחצי מילה אומר כאן את הארכת תקופת הליווי לשלושה חודשים.

הפרט השלישי הוא נושא שגם הוא נדון במחצית הראשונה של הישיבה לגבי הפטור מצה"ל, והוא מחריג את הנהג המבצעי בצה"ל מחובת הליווי. התוספת כאן היא גם מהגבלה על מספר הנוסעים, כל זמן שהוא ממלא את פקודות הצבא בעניין הכללים החלים על נהג חדש.

זבולון אורלב:

אני מבקש להגיש הסתייגות לסעיף 3(2). במקום שלושה חודשים ראשונים, שייאמר ששת החודשים הראשונים.

אתי בנדלר:

אתה רוצה את זה לגבי כל נהג חדש או לפי גיל?

זבולון אורלב:

לגבי כל מי שאמור בסעיף (1).

אתי בנדלר:

שזה נהג חדש בכל גיל שהוא. זאת אומרת, גם אם הוא עושה רישיון נהיגה לראשונה בגיל 50.

זבולון אורלב:

לא. עד גיל 24.

אתי בנדלר:

ולגבי השאר זה יהיה שלושה חודשים.

זבולון אורלב:

כן.

אתי בנדלר:

האם הכוונה היא שטרם מלאו לו 24 במועד קבלת הרישיון או שטרם מלאו לו 24. נניח שהוא בן 23 ו-10 חודשים.

היו"ר גלעד ארדן:

כדי שלא לסבך, אני מציע לומר גיל 24.

חזי משיטה:

אני מבקש מחבר הכנסת אורלב, אם אפשר, לשקול שוב את ההסתייגות. אנחנו גם העלינו את זה במשרד התחבורה בהצעת החוק לגבי שישה חודשים. כדי לעשות שישה חודשים, אם נרצה להעביר את זה השבוע, צריך לעשות הכשרת לבבות, לפתוח את האוזן ואת הלב, גם של ההורים וגם של הילדים. יותר מכך, צריך לעשות היערכות מערכתית.

זבולון אורלב:

אני מקבל את התיקון שלך. החל מה-1 בינואר 2008.

היו"ר גלעד ארדן:

לפני שאני מעלה את ההסתייגות של חבר הכנסת אורלב להצבעה, אני רוצה לומר לפרוטוקול שדעתי איננה נוחה כלל ועיקר מאופן קבלת ההחלטה בעניין הזה במשרדי הממשלה. ואני לא בא להצדיק משרד כזה או אחר, אבל התחושה הכללית היא שזה לא מספיק נבדק לעומק על-ידי השרים שקשורים להחלטה כאן. יש לי חשש לעכב את הכניסה של התקנה לתוקף, ולו רק מהסיבה הזו אני מצביע נגד ההסתייגות של חבר הכנסת אורלב, אבל אני אומר לפרוטוקול שאני מצפה שהמשרדים ימשיכו לעשות בעניין הזה.

מי בעד הסתייגותו של חבר הכנסת אורלב? מי נגד?

**ההסתייגות לא עברה**

זבולון אורלב:

אני אומר לפרוטוקול שלא הצבעתי בעד ההסתייגות שלי, כדי שזו תהיה הסתייגות.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מצביע על הסעיף כפי שהוצג על-ידי נציגת הממשלה. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**סעיף 3 – אושר**

חוה ראובני:

**סעיף 4. הוספת סעיף 12א2**.

אחרי סעיף 12א1 לפקודה יבוא:

12א2. **הגבלת מספר נוסעים לנוהג חדש**.

נוהג חדש שטרם מלאו לו 21 שנים וחלפה לגביו התקופה שבה חלה עליו חובת הליווי האמורה בסעיף 12א1, לא יסיע ברכב מנועי יותר משני נוסעים עד שימלאו לו 21 שנים, אלא אם כן יושב לידו מי שכשיר להיות מלווה.

מי שהוא במצטבר, גם נהג חדש וגם בן פחות מ-21, זאת אומרת שאם הוא מסיע נהג חדש בן 20 או נהג חדש בן 22, זה לא חל עליו. אסור לו להסיע יותר משני נוסעים אלא אם כן יש לו מלווה. דהיינו, מותר לו להסיע שני נוסעים פלוס הנוסע השלישי ברכב שהוא כשיר להיות מלווה.

היו"ר גלעד ארדן:

למה הביטוי נוהג חדש לכל אורך הפקודה? אין לכם עניין לתקן את זה?

אתי בנדלר:

ביקשתי מחוה לבדוק את זה באקדמיה ללשון.

חוה ראובני:

מרגע שהמונח נוהג חדש נכנס פעם אחת, קיימת אחידות בנוסח.

לאה ורון:

למה משתמשים במונח נוהג חדש ולא נהג חדש?

אתי בנדלר:

לדעתי המונח צריך להיות נהג חדש.

קריאה:

השלט לפי תקנה 9א הוא נהג חדש ולא נוהג חדש.

אתי בנדלר:

לדעתי זה צריך להיות – ואני מבקשת ממך לבדוק את זה – נהג חדש. אני בעד לשנות את המינוח. דרך אגב, ייתכן שתאלצו לבקש פטור מחובת הנחה ביום רביעי.

איציק סנדלר:

מדברים על מלווה, מדברים אך ורק על מלווה שלא יהיה שיכור, אבל לא מדברים על מלווה שלא ישן, לא מדברים על מלווה שלא יהיה בשליטה. אני חושב שצריך להרחיב את זה.

אתי בנדלר:

זו בעיה מאוד גדולה להגדיר מה הן חובות המלווה לעניין הזה.

זבולון אורלב:

הנחת היסוד היא שמלווה היא אחד ההורים, והנחת היסוד היא שההורים דואגים לילדים שלהם.

אבי קרמר:

אם מדברים על מלווה, בהגדרה שלו רצוי שהמלווה ידע ויהיה מעודכן בחוקים הבסיסים שמשתנים חדשות לבקרים, למרות שזה דיון אחר לגמרי. האנשים שמלווים יודעים פחות ממה שיודעים הילדים הנוהגים.

זבולון אורלב:

נאמר שקודם לכן שברישיון הנהיגה רשום רק שנת ההוצאה ולא כתוב חודש ההוצאה. איך יודע השוטר שעוצר את הנהג מתי הוא הוציא את הרישיון והאם עברו חודשיים או שלושה חודשים?

חוה ראובני:

כל עוד שהוא חייב מלווה, יש לו רישיון נייר זמני - והוא לא מקבל את רישיון הפלסטיק הקבוע – וכתוב עליו שהוא חייב ליווי. השוטר רואה שכתוב חייב ליווי, והוא יודע שהוא חייב ליווי. כשהוא מקבל את הרישיון מהפלסטיק, כתוב עליו נוהג חדש.

זבולון אורלב:

מה לגבי המלווה שצריך להיות עם איקס שנים של ניסיון או ותק בנהיגה, איך יודעים כמה זמן הוא נוהג אם לא כתוב חודש הוצאת הרישיון?

היו"ר גלעד ארדן:

אם הייתי רוצה להביך את המשטרה, הייתי מבקש לדעת, בתוך העניין של חובת הליווי, כמה קנסות ניתנו על זה שהמלווה לא עמד בתנאי המלווה.

רוני לוינגר:

השוטר תמיד יכול לבדוק בבדיקת מסוף בן כמה המלווה ומתי הוצא הרישיון.

זבולון אורלב:

במסוף של המשטרה יש יותר אינפורמציה מהכתוב ברישיון?

רוני לוינגר:

כן.

זבולון אורלב:

כתוב התאריך המדויק של הוצאת הרישיון?

חוה ראובני:

כן.

זבולון אורלב:

כלומר, את הדוח הזה יכול לעשות רק שוטר שצמוד למסוף.

רוני לוינגר:

מדיניות האכיפה החדשה נותנת משקל רב לעבירות האלה והעבירות של מלווה הוגדרו אצלנו כעבירות איכות, ואנחנו מקפידים לאכוף אותן.

היו"ר גלעד ארדן:

זאת בשורה חדשה.

בסוף השנה תציגו את מספר העבירות שאכפתם בכל תחום בשנת 2006 ואז נתרשם מהאיכות. מתי תדעו את מספר הדוחות שרשמתם בשנת 2006?

רוני לוינגר:

במרץ אנחנו יכולים למסוע את הנתונים.

לגבי שאלתו של חבר הכנסת אורלב. בלי קשר אנחנו מנחים את השוטרים – יש מה שקראנו לו באסטרטגיה החדשה מפגש איכותי בין שוטר לבין אזרח – לעשות בדיקת מסוף עם מכשיר הקשר או עם הטלפון וזאת כדי לראות שהרכב לא גנוב או שהנהג לא מחזיק רישיון נהיגה מזויף. אם בבדיקה זו מתעורר חשד לגבי גילו האמיתי של המלווה, אפשר לבדוק את זה באותו רגע.

זבולון אורלב:

מה זה מפגש איכותי?

רוני לוינגר:

בעבר היו לנו לצערנו מקרים ששוטר עצר נהג ואחרי כן התברר שהנהג מחזיק רישיון נהיגה מזויף. על פי האסטרטגיה החדשה התמקדנו במפגש איכותי, לא למהר אלא לבדוק במסוף.

זבולון אורלב:

אם כן, זה איכותי מבחינת המשטרה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מביא את סעיף 4 להצבעה. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**סעיף 4- אושר**

חוה ראובני:

החוק עבר בוועדת שרים לחקיקה כאשר החוק עוד היה בתוקף. במהירות הצביעו על הנוסח. אור ירוק הצביעו על חסר מסוים בניסוח ולכן משלבים בין שתי ההצעות. אני קוראת את מה שכתוב שהוא יישאר ויהפוך להיות (א).

**סעיף 5. תחולה**

סעיפים 12א1 ו-12א2 לפקודה, כנוסחם בסעיפים 3 ו-4 לחוק זה, יחולו לגבי נוהג חדש שניתן לו רישיון נהיגה ביום י' בחשוון התשס"ז (1 בנובמבר 2006) או לאחריו, וכן לגבי נוהג חדש שניתן לו רישיון נהיגה לפני המועד האמור ובלבד שבמועד האמור טרם חלפה לגביו התקופה שבה חלה עליו חובת הליווי האמורה בסעיף 12א1 כנוסחו ערב תחילתו של חוק זה.

כאן אנחנו נעזרים בהצעה שקיבלנו מאור ירוק.

מי שנעשה נוהג חדש בין יום י"ז בחשוון התשס"ה (1 בנובמבר 2004) – תחילת הוראת השעה - ליום ט' בחשוון התשס"ז (31 באוקטובר 2006) – סוף הוראת השעה – יחולו עליו הוראות סעיף 4 לחוק זה.

סעיף קטן (א) נותן מענה לאלה שקיבלו רישיון מאז שפקעה הוראת השעה בשבוע האחרון. אני מדגישה ואומרת שלדעתנו לא מדובר בתחולה רטרואקטיבית אלא מדובר בהוספת חובה עתידית למי שקיבל רישיון נהיגה. הוא קיבל תקופה של חודשיים ליווי שטרם הסתיימה, אבל הוא מקבל עוד חודש.

הסעיף השני אומר שמי שהוציא רישיון בתקופת הוראת השעה, והיה נמצא במצב שבו כבר יצא מתקופת הוראת השעה, הוא נכנס לתקופת הגבלת מספר הנוסעים, ההגבלה לגביו פקעה ב-1 בנובמבר, אבל אנחנו רוצים להחזיר אותה. מי שקיבל רישיון בין התאריכים האלה, יחולו עליו הוראות סעיף 4, שהוא סעיף הגבלת מספר הנוסעים.

לגבי הסעיף הראשון שהקראתי שהיה בהצעת החוק הממשלתית, הדבר הזה גם נדון מול המשנה ליועץ המשפטי לממשלה והיא לא ראתה בזה בעיה של חקיקה רטרואקטיבית.

היו"ר גלעד ארדן:

מי שלדוגמה הוציא רישיון נהיגה לפני 1 בנובמבר 2006 ולכאורה כשהוא קיבל את הרישיון חלה עליו החובה – אם הוא נהג צעיר מתחת לגיל 21 – לא להסיע מעל שני נוסעים, בנובמבר עבר, 3 בנובמבר למעשה אין עליו את החובה הזאת, אבל כאן אנחנו אומרים שהחובה שחלה עליו קודם, ממשיכה לחול עליו. כניסת החוק לתוקף מחילה את אותה חובה שהייתה עליו קודם, ואין בדבר חקיקה רטרואקטיבית משום שזו חובה שחלה עליו למשך שנתיים כהוראת שעה ולא הייתה לו זכות קנויה שלא נאריך אותה.

חוה ראובני:

בכל מקרה בתקופה שבין 1 בנובמבר לבין היום שהחוק הזה התפרסם, אכן לא תחול עליו שום הגבלה. עכשיו שהסברת את מה שאמרתי, אני רואה שחסר כאן מוטיב אחד והוא עד גיל 21.

קריאה:

זה כתוב.

חוה ראובני:

נכון.

עדנה הראל:

השאלה אם יש לעורכת-הדין בנדלר ספק לגבי הנוסח.

אתי בנדלר:

על פניו נראה לי שאין אבל אני אוכל לבדוק זאת בראש צלול יותר.

עדנה הראל:

אין לנו ויכוח עם התוצאה העקרונית. נדמה לי שהנוסח כמו שהוא עכשיו מעורר איזשהו קושי. נדמה שבסעיף 5(א) אין צורך שתהיה תחולה לגבי סעיף 12א2, אחרי סעיף 4. סעיף 4 כשלעצמו, אם הוא נכנס לתוקף ביום תחילת החוק, הוא עומד בפני עצמו. נוהג חדש הוא מי שאין לו רישיון שנתיים והוא לו בן 21. אפילו לא צריכה להיות הוראה כפולה שתהיה בתוקף מיום תחילת חוק זה. כל הוראת התחולה הזאת רק מעוררת שאלות.

לגבי 12א1, בסיפא יש איזושהי קבוצה שלא ברור לנו למה הוצאתם אותה. בקבוצה אחת יש את הנהגים שנגמרו לו החודשיים, הוא בעצם קיבל את הרישיון ונהג בליווי במשך חודשיים ויום עד ה-1 בנובמבר, כך שלכאורה הוא פטור. לא ברור לי למה. לעומת זאת, זה שנהג חודשיים פחות יום, לא פטור. אני לא חושבת שהתכוונתם לזה.

חוה ראובני:

התכוונו לזה מתוך מחשבה שמי שכבר יצא מהליווי, לא צריך להחזיר אותו.

עדנה הראל:

את שתי הקבוצות אפשר להחזיר. אני לא רואה סיבה למה קבוצה אחת להחזיר ואת השנייה לא.

היו"ר גלעד ארדן:

אם הנהג שיכול להסיע שני נוסעים, כאשר החוק פוקע, אותו נהג יכול להסיע יותר משני נוסעים, אבל את עכשיו מחזירה אותו למצב בו הוא היה קודם. בשנתיים האחרונות הוא היה צריך לנהוג שלושה חודשים עם ליווי, קרה שבאופן מקרי החוק פקע, הוא נסע עם ליווי במשך חודשיים ויום. אין סיבה לא להחזיר גם אותו לחובה שהייתה לו קודם ולדרוש ממנו שלושה חודשי ליווי.

רוני לוינגר:

יש הבדל. במקרה הראשון אין שום שוני בהתנהגות שלו. הוא עדיין חייב בליווי, אבל אני רק אומר לו שאני מאריך לו את הליווי, ואומר לו שבמקום שתנהג כך עוד שבועיים, תנהג כך עוד חודש.

עדנה הראל:

מה ההבדל אחד שנגמרו לו החודשיים ב-3 בנובמבר ואחד שנגמרו לו החודשיים ב-30 באוקטובר?

חוה ראובני:

אין לנו בעיה, אבל שיחול על כולם.

אתי בנדלר:

אני מניחה שבעניין הזה תפרסמו הודעה בעיתונות.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מעריך שבתקשורת יהיה פרסום לגבי ההחלטה הזאת.

שמשון עידו:

יש בעיה לגבי אלה שקיבלו רישיונות נהיגה החל מה-1 בנובמבר כאשר לאלה הונפק רישיון נהיגה עליו כתוב חודשיים ליווי.

עדנה הראל:

אם זה כך, זו קבוצה שלישית. בשתי הקבוצות עליהן דיברנו, ברישיון של הנהגים כתוב שלושה חודשים. הקבוצה השלישית, אלה שקיבלו רישיון נהיגה מה-1 בנובמבר, זו קבוצה שמשרד התחבורה אמר שהסעיף יחול עליה.

שמשון עידו:

אותו נהג יכול ללכת לבית-המשפט ולהעלות את הטיעון הזה.

חוה ראובני:

אנחנו יכולים להציע לתת פומבי לחקיקה הזאת, בקלות אפשר לראות במחשב מי האנשים בהם מדובר ולשלוח להם רישיונות מתוקנים.

שמשון עידו:

לא תמיד את יכולה למצוא את האנשים האלה כי הוא יכול להיות אדם שקיבל רישיון ויצא למילואים, או הוא סטודנט בירושלים והכתובת שלו בתל-אביב.

חוה ראובני:

אני לא רוצה כמדיניות להצהיר שאלה משוחררים מהחוק. יכול להיות שהמשטרה תחליט לא לתת להם דוחות.

היו"ר גלעד ארדן:

אני בטוח שאפשר למצוא מקרים רבים שהם חריגים, אבל אני מציע לדבוק בעמדת משרד התחבורה, בתוספת – תחליטו אתם אם לקבל - עמדתה של עורכת-הדין הראל.

חוה ראובני:

קיבלנו.

היו"ר גלעד ארדן:

אני חושב שהמסר הכללי צריך להיות שאנחנו מחייבים את כולם וכך תצא הודעה לתקשורת.

זבולון אורלב:

אני מציע שתהיה כאן התחייבות של משרד התחבורה לגבי פרסום הודעות גדולות ומאירות עיניים בכלי התקשורת, פלוס מכתבים אישיים ורישיונות אישיים לאותם אלה שצריכים לקבל.

היו"ר גלעד ארדן:

אתם תדאגו לפרסם את זה כפי שתמצאו לנכון.

אנחנו מצביעים על הסעיף בנוסח שהביא משרד התחבורה ובתיקון שהציעה עורכת-הדין הראל.

עדנה הראל:

אני מציעה שסעיף 5 יישאר סעיף 5 בלי (1) ויאמר: סעיף 12א1 לפקודה כנוסחו וכולי, יחול לגבי נוהג חדש שניתן לו רישיון נהיגה ביום 1 בנובמבר 2006 וכולי, וכן לגבי נוהג חדש שניתן לו רישיון נהיגה לפני המועד, ובלבד שבמועד קבלת החוק וכולי.

היו"ר גלעד ארדן:

מי בעד? מי נגד? אין.

**סעיף 5 – אושר פה אחד**

היו"ר גלעד ארדן:

אמרתי שאני מאוד מתחבט בחוק הזה. נניח שכרגע הישיבה ננעלת והסיטואציה שבפניי, יאמרו חברי הכנסת במליאה, היא או לתמוך בחוק הזה כפי שהוא ולהחיל באופן קבוע חובת ליווי של שלושה חודשים, או לאמץ את ההסתייגות של חבר הכנסת אורלב ולהחיל תקופת ליווי של שישה חודשים. לדעתי צריך לשקול אלטרנטיבה שלישית, כיוון שיכולה להיות סיטואציה שחברי הכנסת, מחשש שהממשלה תעכב את כל החוק הזה, ההסתייגות שלו תיפול, הנושא של שלושה חודשים ייכנס לתוקף באופן קבוע, וכפי שתיארתי קודם יכולה להיווצר סיטואציה שכל הנושא הזה של נהג מלווה או נושא של רישיון מדורג, או כל הנושא של הכשרת נהגים, לא בטוח שיעלה שוב. יכולה להיות סיטואציה שחברי הכנסת ירגישו שזה לא הזמן לעסוק בו.

לכן אני שואל אותך, למרות שהבעת את התנגדותך לעניין, ואני מעוניין להיות מתואם אתכם, האם לא כדאי בכל-זאת שנכניס כאן הסתייגות שהחוק הזה, התקופה של שלושת החודשים, הולך להיות הוראת שעה, לתקופה של שנה-שנה וחצי ובינתיים תוכלו לעשות מחקרים נוספים, אולי ממלא מקום שר המשפטים ושר התחבורה יוכלו להיפגש וללבן את הנושא, ובעוד שנה-שנה וחצי הכנסת תהיה מחויבת לקבל החלטה סופית. יש לי תחושב שתהליך קבלת ההחלטות בנושא הזה לא היה אידיאלי.

חוה ראובני:

הוראת שעה נוספת, דינה להיגמר באותה דרך שהוראת השעה הקודמת נגמרת. כך זה קורה בממשלה. הייתה כאן כבר פעם הוראת שעה, וגם היא פקעה ולא חודשה.

היו"ר גלעד ארדן:

אם הממשלה אומרת כך, אני לא אחלוק.

אתי בנדלר:

אם חבר הכנסת ארדן מחליט שהחוק יהיה הוראת שעה למשך שנה או שנה וחצי, צריכה להתקיים על כך הצבעה במועד זה.

היו"ר גלעד ארדן:

בכל מקרה הם יוכלו להגיש – כמו שהם עשו ברשות הלאומית – הסתייגות למליאה.

חוה ראובני:

אני אנסה להשיב ברמה העקרונית.

היו"ר גלעד ארדן:

אם שמעתי את כוונת השר, הרי שהוא מתכוון לדון בזה בעוד שנה.

קריאה:

על-פי תוצאות המחקרים.

מלי סיטון:

השר חזר והבהיר שבשנה הזו הוא מתכוון לסיים את המחקרים שהתחילו בהם ולהפיק את הלקחים שיראו המחקרים. ככלל, ברמה המשפטית, מתוך הכרת עבודת הממשלה – ואני לא אומרת את זה לשלילה, כי הדברים אף פעם לא מתממשים או מתרחשים בלוח הזמנים שאתה היית רוצה שהם יהיו – אנחנו מעדיפים חקיקה שהיא סדורה ונטועה ולא מוגבלת בזמן.

היו"ר גלעד ארדן:

גם אני.

מלי סיטון:

זה לא מאלץ אותנו להיכנס לסחרור מערכות. אף פעם משום מה אנחנו לא מצליחים להדביק את לוחות הזמנים שהוראת השעה קוצבת לנו, וזה מסיבות שונות שלא אכנס להן עכשיו.

לכן אני חושבת שהמשרד הוא מספיק אחראי כדי לקחת על עצמו לחזור עם מחקרים ולבצע מחקר מלווה בשנה שתהיה תקופת הליווי הזאת קבועה בתוך הפקודה כהוראה קבועה ולא כהוראת שעה, ולחזור לכנסת בתוך שנה-שנה וחצי עם תוצאות של מחקרים. להזכיר, הוראת השעה נקבעה כדי שנחזור ונביא את זה לכנסת.

היו"ר גלעד ארדן:

בדבריך יש סתירה, שאת בוודאי מודעת לה. את אומרת שאם יש הוראת שעה בחוק ראשי של הכנסת, זה עדיין גורם לכם לא לעמוד בלוחות הזמנים. אם אין הוראת שעה, איך אני יכול להאמין למשרד התחבורה שהוא כן יבוא בתוך שנה-שנה וחצי? מה שאני מוסיף זה סד מסוים שכן מהווה קטליזטור מסוים.

מלי סיטון:

אני אומרת שמשרד התחבורה יכול להתחייב – והדרג המקצועי הוא דרג מקצועי שמלווה את הנושא הזה כבר הרבה מאו זמן – בחלוף שנה מתוקפה של ההוראה, בהנחה שנאשר אותה, לחזור לוועדת הכלכלה של הכנסת עם מחקר מלווה לתוצאות השנה הזאת, או מחקר ממשיך למחקרים שנעשו. קל לנו יותר להתייחס לחקיקה שהיא חקיקה סדורה ולא קצובה בזמן להתפוגגות, כי עבודת הממשלה מטבע הדברים לוקחת יותר זמן ממה שאנחנו מצליחים להדביק. כדי להמחיש את מה שאני אומרת. אם שוב ההוראה תעוגן בהוראת שעה, אנחנו למעשה בתוך חודשיים-שלושה כבר צריכים להכין תזכיר חוק חדש.

היו"ר גלעד ארדן:

לא, זה לשנתיים.

מלי סיטון:

שנה זאת תקופה מאוד קצרה. הכוונה היא שהמחקר יביא נתוני אמת. אני חושבת שלנו עדיף לחזור לוועדת הכלכלה כהבטחה של המשרד ולא בגלל הוראת שעה.

היו"ר גלעד ארדן:

עמדתך ברורה מאוד.

זבולון אורלב:

אני תומך בשישה חודשים, כך שאני תומך בכל דרך אפשרית שתביאו את ששת החודשים כי אני כשלעצמי שוכנעתי מהנתונים ומדברי עמותת אור ירוק. מבחינתי כל המציל נפש בישראל, כאילו הציל עולם ומלואו. אומרים לנו שהארכת תקופת הליווי לשישה חודשים מצמצמת תאונות ואין ספק שזה מציל חיים.

לצערי, מניסיוני כאן בכנסת, אני לא מכיר מקרה אחד שממשלה עמדה בלוח זמנים של הוראות שעה. היה לנו עכשיו סיפור בוועדת המדע עם חוק השיבוט, וגם כאן הממשלה לא מסוגלת לעמוד בזמן. לכן אני מאוד חושש מעניין של הוראת שעה. כלומר, כוונתך לטובה, אבל המצב יהיה כזה שהשר הנוכחי לא יהיה שר התחבורה, אתה תהיה שר, ואני אהיה בפנסיה, ולכן אני מאוד מאוד חושש שלא יזכרו, לא ידעו והדבר הזה ייעלם.

אנחנו כאן, אנחנו אלה שצריכים לנדנד למשרד התחבורה ולשאול מה קורה, לקיים את הדיונים, להגיש הצעות חוק פרטיות, שזו גם הזכות שלנו, ולנסות ליזום את המהלך הזה. כך יש לך עוגן שהוא עוגן קבוע.

חזי משיטה:

אני מקווה שאפשר לקבוע חוק ללא הוראת שעה כדי שלא יהיה מוגבל בזמן ולא ניקלע למצב שנקלענו אליו. אנחנו עומדים להביא את הצעת החוק שלנו לגבי שישה חודשים נהיגה עם מלווה ואפס אחוז אלכוהול בדם. אם זאת לא תהיה הצעת חוק ממשלתית, חברי הכנסת יצטרכו להגיש אותה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מקבל את עמדתכם. שוכנעתי.

אנחנו מצביעים על כל החוק. כל הסעיפים אושרו. אני מעלה להצבעה את הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מספר 77) (נוהג חדש), התשס"ז-2006. מי בעד? מי נגד?

**הצעת החוק אושרה פה אחד**

מלי סיטון:

אני חושבת שועדת הכלכלה יצאה מגדרה ואנחנו מאוד מאוד מודים על הטרחה והעבודה.

היו"ר גלעד ארדן:

תודה. הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 18:15**

השר שאול מופז: