**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 155**

#### מישיבת ועדת הכלכלה

**‏יום שלישי, כ"ו בטבת התש"ע (‏12 בינואר, 2010), שעה 11:30**

**סדר היום**:

1. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (הגדרת שיכור), התשס"ט-2009 (פ/1161), של חברי הכנסת חמד עמאר, רוברט אילטוב, אורלי לוי אבקסיס ופאינה (פניה) קישרנבאום

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

חמד עמאר

**מוזמנים**:

עו"ד חוה ראובני - סגנית היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ד"ר שי סופר - מנהל אגף טכנולוגיות, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

עו"ד עמי רוטמן - היועץ המשפטי, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

ד"ר שלמה אלמוג - מנהל המעבדה לטוקסיקולוגיה, ביה"ח שיבא תל השומר, משרד הבריאות

עו"ד רפ"ק דנית גלעד - ר' חוליית חקיקה, אגף התנועה, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

עו"ד סנ"צ דן שני - ר' מדור תביעות, אגף התנועה, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

עו"ד רעיה שטנר - עוזרת ליועמ"ש, המשרד לביטחון פנים

עו"ד יפעת רווה - משרד המשפטים

ישי שרון - סנגור חיצוני, הסנגוריה הציבורית הארצית

עו"ד שי מרקוס - מכון התקנים

איתן גורני - סמנכ"ל הרשות למלחמה בסמים ובאלכוהול

אורי אסטליין - ראש תחום אכיפה, הרשות למלחמה בסמים ובאלכוהול

פרדי הרשקוביץ - בוחן תאונות ראשי, אגד

יהודה בר-אור - יו"ר איגוד נהגי המוניות הארצי

מאיר דורני - מזכיר איגוד נהגי המוניות הארצי

עזרא אשכנזי - חבר הנהלה, איגוד נהגי המוניות הארצי

אברהם פריד - איגוד נהגי המוניות הארצי

קרני צדקיהו - יו"ר ארגון במוניות בירושלים

סולימן בדרה - מנכ"ל מוניות קווי הגליל

עו"ד שי ישעיהו גלעד - יו"ר ועדת התעבורה, לשכת עורכי-הדין

אבי גולן - יו"ר הארגון הארצי של מורי הנהיגה בישראל

איתן שרון - סמנכ"ל הרשות הלאומית להסמכת מעבדות

נורית גרוסמן - יו"ר אנשים באדום

עדנה צונץ - דוברת אנשים באדום

אילן גרודסקי - מנהל תחום טכנולוגיה, עמותת אור ירוק

ד"ר יגאל בר-אילן - ראש המחלקה לכימיה אנליטית, מכון במחקר מיג"ל

עו"ד ערן בן-עמי - חבר בוועדת התעבורה של לשכת עורכי-הדין, הביא לבדיקת מכשיר ה"ינשוף" המשטרתי

עו"ד דוד קולקר - מומחה לענייני מכשירי אכיפה

אליהו (אלי) בלאו - דובר קבוצת אופנועני ישראל

דוד אלון - קבוצת אופנועני ישראל

רן שיטרית - יועץ ליו"ר הוועדה

נגה רפפורט - דוברת של יו"ר הוועדה

**ייעוץ משפטי**: ניר ימין

יעל פיין (מתמחה)

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אירית שלהבת

**הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (הגדרת שיכור), התשס"ט-2009 (פ/1161)**

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (הגדרת שיכור), התשס"ט-2009, של חברי הכנסת חמד עמאר, רוברט אילטוב, אורלי לוי אבקסיס ופאינה (פניה) קישרנבאום. אנו בהכנה לקריאה הראשונה.

לאה ורון:

הדיון הראשון שקיימה הוועדה בהצעת החוק היה ב-10 בנובמבר 2009.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת חמד עמאר, אתה מבקש לומר משהו בתחילת הישיבה? הוסכם שהצעת החוק תהיה בהסכמה ובהידברות עם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. האם היו שינויים כלשהם מאז הישיבה הקודמת?

חוה ראובני:

עמדת הממשלה היא לתמוך בהצעת החוק, בתיאום. יש פרטים שאנו סבורים שצריכים להשתנות.

היו"ר אופיר אקוניס:

את יכולה להציג אותם?

חוה ראובני:

ועדה ממשלתית בין-משרדית יושבת על המדוכה של חקיקת האלכוהול ונמצאת בשלבים אחרונים של סיכום עבודתה. גם אצלה התגבש רעיון דומה לרעיון שבהצעת החוק, רק שהממשלה היתה רוצה לעגן את זה בתקנות ולא בחקיקה ראשית כי התוצאה כרגע תצא קצת אבסורדית, כאשר הסטנדרד הכללי שחל על כלל הציבור יהיה בחקיקת משנה בעוד שהסטנדרד לאוכלוסיות מיוחדות יהיה בחקיקה הראשית. אבל לעת עתה מכיוון שאנחנו תומכים אנחנו לא מתכוונים להפריע לקידום הצעת החוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה התיקונים המופיעים כאן?

חוה ראובני:

קודם כול יש תיקונים בנוסח, בהגדרות של סוגי כלי הרכב. למשל, "נהג אוטובוס, נהג מונית, נהג רכב ציבורי" – די לנו ב"נהג רכב ציבורי" מכיוון שרכב ציבורי כולל מונית ואוטובוס.

חמד עמאר:

אין בעיה.

חוה ראובני:

המונח "רכב מסחרי" כולל המון סוגי כלי רכב, כולל רכבים קטנים. אני מניחה שהמציע התכוון למשאיות, לרכב הכבד, לנהגים המקצועיים ולא למי שהרכב שמשמש אותו לנהיגה שגרתית מוגדר פורמלית ברישיון הרכב כרכב מסחרי, כמו למשל חלק גדול מן הג'יפים שנרשמים כרכבים מסחריים. אנו סבורים שנכון שזה יהיה רכב מסחרי מעל 12 טון כי זאת הקבוצה שאליה אנו מתייחסים כרכבים מקצועיים לכל דבר. הרכבים הקטנים יותר הם בעלי אופי פחות מקצועי ויותר שגרתי, כך נקרא לזה.

שינוי נוסח נוסף, בפסקה (4) בהצעת החוק כתוב "נהג שאין ברשותו רישיון נהיגה בר תוקף לפחות שנתיים". היינו מעדיפים להתמקד בנהגים החדשים. אנחנו לא בטוחים שפקיעת רישיון רלוונטית.

חמד עמאר:

יש לכם הצעת נוסח?

חוה ראובני:

הייתי מוסיפה: "נהג חדש כהגדרתו ...".

היו"ר אופיר אקוניס:

אין כאן שום רף מינימום.

חוה ראובני:

זאת הערה מהותית. יש שתי הערות מהותיות. כאשר בהצעת החוק נכתב "בריכוז כלשהו", המשמעות היא אפילו חלקיק אלכוהול. האמירה היא: אפס tolerance.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם בסוכריה הזאת יש פרומיל אלכוהול כבר אהיה עבריין.

חוה ראובני:

או אם לקחת כפית של סירופ לשיעול.

חמד עמאר:

כבר דנו בסוגייה הזאת בישיבה הקודמת ודיברנו על כמות של 0.02, כפי שמקובל בכל העולם.

חוה ראובני:

10 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם או 50 מיקרוגרם אלכוהול בליטר אוויר נשוף. זה 10%. זה הרבה יותר נמוך מן הקיים. אדם לא יכול לשתות משקה אלכוהולי ולהישאר על הכביש, ומצד שני דברים אחרים שיש בהם איזה מרכיב אלכוהול – ממתק, תבשיל, סירופ שיעול – לא יהפכו אותו לנהג שיכור. זאת הערה מהותית. המטרה אותה מטרה, התוצאה אותה תוצאה, רק זה לא יתפוס אנשים שלא צריך לתפוס, אנשים שלחלוטין לא שתו משקאות אלכוהוליים אבל הכניסו משהו לגופם שהיה בו איזה חלקיק של אלכוהול שיתגלה בבדיקה.

הערה מהותית שנייה, באשר לסוגי הרכב. יתכן אדם שיש לו רישיון נהיגה לרכב ציבורי אבל עכשיו הוא נוהג בפרייבט שלו. בין אם בדרך כלל הוא נוהג באוטובוס ובין אם לא, יש לו רישיון נהיגה בדרגה D והוא רשאי לנהוג באוטובוס. אנו סבורים שצריך למקד את החקיקה הזאת בעת שהוא נוהג באוטובוס. הרף הגבוה יותר נדרש מן הנהגים המקצועיים בעת עבודתם המקצועית, ולא שכל אדם שאי-פעם בנעוריו הוציא רישיון נהיגה למונית ייתפס עם רמה גבוהה יותר גם אם עכשיו הוא לא נוהג במונית אלא נוסע עם המשפחה. אנחנו מכוונים לנהגים המקצועיים בעת שהם נוהגים ברכב הציבורי.

אלה ההערות המהותיות שיש לנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

כיצד נקבע הריכוז 0.02? על בסיס מה הוא נקבע?

שלמה אלמוג:

זה מספר שמעוגן היטב במדע הרפואי על נהיגה תחת השפעה והוא מקובל בעולם. מקובל כאן 20 או 10 מיליגרם. הוא חלק מן ההמלצות של הוועדה הבין-משרדית שעליה דיברה עו"ד ראובני.

חמד עמאר:

ההמלצה היא ל-10 מיליגרם?

שלמה אלמוג:

10 מיליגרם בדם. זה מעוגן היטב בדוח הוועדה הבין-משרדית.

היו"ר אופיר אקוניס:

ואז אדם יוגדר שיכור?

שלמה אלמוג:

אז הוא יוגדר שיכור.

חמד עמאר:

לצורך זה.

דן שני:

זה 10 מיליגרם במקום 50 מיליגרם. שלא יתבלבלו עם ה-240.

שלמה אלמוג:

10 מיליגרם בדם, או 50 מיקרוגרם בליטר אוויר נשוף.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה עמדת המשטרה?

דן שני:

אנחנו מסכימים לכל ההערות שנאמרו כאן, גם על-ידי ד"ר אלמוג וגם על-ידי עו"ד חוה ראובני.

איתן גורני:

אני מן הרשות הלאומית למלחמה בסמים. אנחנו מסכימים להצעת החוק. אנו שותפים גם להצעת החוק הממשלתית ואני סבור שאין ביניהן ניגוד. לא אכפת לי אם זה ייכנס כאן או ייכנס שם, ובלבד שזה ייכנס. אנו מסכימים גם להערות של משרד התחבורה, הן מקובלות עלינו במלואן.

לגבי נהג שטרם מלאו לו 24 שנים, הייתי מציע להשאיר את הסעיף אבל במקום "24 שנים" לכתוב "21 שנים". זה בערך סוף הצבא. 24 נראה לנו רף קצת יותר מדי גבוה. כן להשאיר את זה ולא לבטל את ההגבלה למי שיש לו רישיון שנתיים לפחות, כי זה יוריד אותנו לדעתי כבר לגיל 19.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך נקבעה קבוצת הנהגים הזאת? על סמך איזה בסיס הצעת את זה?

חמד עמאר:

ידוע לכול עד כמה האלכוהול משפיע על יכולת הנהיגה. הייתי מעדיף לקבוע אפס אלכוהול, והייתי מעדיף שנתחיל להשריש תרבות שאם שותים לא נוהגים. יש מדינות בעולם שבהן נקבע רף של אפס אלכוהול, למשל בשוודיה. אבל רוב העולם קובע היום רף של 0.02. כך נקבע למשל בארצות-הברית, אוסטרליה ואוסטריה. יש מדינות שהרף של 0.02 חל על כלל הנהגים, לא רק על קבוצה מסוימת, לא רק על נהגי מוניות או על נהגים צעירים.

כאשר החלטתי לקבוע את הקבוצה הזאת, היא כוללת נהגים מקצועיים ונהגים צעירים. כאשר נהג מקצועי עולה על הכביש אסור לו להיות שתוי ואסור לו אפילו לחשוב על אלכוהול. אפילו כוסית יין אחת הוא לא צריך לשתות, כי הוא נהג מקצועי והוא אחראי על האנשים שהוא מסיע, וכך גם נהגי משאיות. לא מזמן ראינו בטלוויזיה מעצר מתוקשר של נהג אוטובוס שמסיע ילדים, שמצאו בתוך האוטובוס שלו בקבוקי שתייה. הוא אמר: אני נוהג כבר 20 שנים ואף פעם לא הייתי מעורב בתאונה. אני מוכר את בקבוקי השתייה לתיירים שנוסעים באוטובוס שלי.

מדובר כאן בקבוצה מצומצמת מסוימת. הייתי רוצה שיחילו את הרף של 0.02 אלכוהול על כל הנהגים, אבל בינתיים נלך על הקבוצה המצומצמת של נהגים צעירים שטרם מלאו להם 24 שנים – וכאשר קבעתי את הגיל 24 בדקתי את המעורבות של צעירים בתאונות דרכים ובאיזה אחוז מן התאונות יש מעורבות להשפעת אלכוהול וראיתי שחלק גדול מן האנשים שמגיעים לחדר המיון נפגעו אחרי שבילו בלילה ושתו – והקבוצה השנייה היא נהגים מקצועיים.

אברהם פריד:

אדוני היושב-ראש, חברי הוועדה, במשרד התחבורה משום מה הולכים מקיצוניות לקיצוניות, ואני לא אומר את זה בשלילה חלילה. נמצא כאן אדם מן הרשות למלחמה בסמים, ואני נגד סמים, ואנחנו נגד סמים על כל המשתמע מכך. אציג דוגמא. נהגי המוניות שעברו עבירות סמים ונתפסו, מעולם לא קראו להם לבחינה מחדש ולא לקחו מהם את הרישיון. אני אומר את זה דווקא לחומרה. לעומת זה, על-פי הצעת החוק שמונחת על שולחן הוועדה, ואנחנו בעדה באופן כללי, חלק גדול מ-40,000 נהגי מוניות יאבדו בתוך זמן קצר את הרישיון בגלל שהשתתפו בהרמת כוסית ערב ראש השנה במשרד התחבורה ושתו כוסית יין קטנה. כך יהיה על-פי הקריטריון שהציגה עו"ד ראובני.

חמד עמאר:

הסכמנו כבר על התיקון. לא צריך לחזור על זה. נהג מונית שיודע שהוא הולך להסיע אנשים לא צריך לשתות ולא צריך לחשוב על אלכוהול.

אברהם פריד:

הרף כל-כך נמוך שכבר בעקבות שתיית כוסית קטנה הוא הופך לעבריין ויאבד את הרישיון ואת פרנסתו. הוא יוגדר כשיכור.

שלמה אלמוג:

כוסית קטנה של טעימת יין לא מעלה את ריכוז האלכוהול בדם ל-10 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם אלא להרבה פחות. כשקבענו את הרף 10 מיליגרם לקחנו גם את זה בחשבון. הטיעון הזה אין לו בסיס מקצועי.

יהודה בר-אור:

יש לו בסיס גדול מאוד.

אברהם פריד:

אני טוען שצריכה להיות חשיבה נוספת לגבי נהגי מוניות שלא מסיעים אוטובוס או משאית קטלנית חלילה.

חמד עמאר:

אני רואה איך נהגי המוניות "חותכים" בכביש והם הרבה יותר מסוכנים מנהגי אוטובוס שיש להם מסלול מסודר.

אברהם פריד:

הם נאבקים על הפרנסה שלהם, על כך שצריכים להיות נתיבי תחבורה ציבורית. זה בנפרד. אבל הם נהגים מקצועיים לכל דבר, אי אפשר להתעלם מכך.

יהודה בר-אור:

אני רוצה להגיד בצורה הברורה ביותר כיושב-ראש איגוד נהגי המוניות, יש כאן הפרדה לא נכונה לגבי ענף המוניות. מונית "ספיישל" היא כמכונית "פרייבט" לכל דבר. אנחנו בעד שיהיה פיקוח, בעד להכניס שיפורים. עשינו הרבה מבצעים, גם ב"סילבסטר" עשינו מבצע גדול שבו נתנו 15% הנחה לכלל אזרחי ישראל שנסעו במוניות, כדי שלא יסעו במכוניות פרטיות. אנחנו בעד, אבל ברגע שמחריגים אותי ומכניסים אותי לכלל של רכב ציבורי, כמו משאיות וכן הלאה, מכניסים כאן לענף שלנו גול עצמי. אנחנו לא יכולים להיכלל בתוך ההגדרה הזאת. לא יתכן שאם נהג מונית שתה כוס יין קטנה במסיבה או בקידוש הוא נכנס כבר להגדרת "שיכור".

היו"ר אופיר אקוניס:

מה אם הוא יוצא בערב יום שישי אחרי הקידוש המשפחתי ואחר-כך מסיע קבוצת צעירים, שעדיף שהוא יסיע אותם מאשר שיסיעו את עצמם וחוסך כמה רכבים וכדומה? איך הוא פתאום נכנס להגדרת "שיכור"?

יהודה בר-אור:

אני רוצה שישאירו אותנו להיות כמו כלל הנהגים הפרטיים. אם להם מותר 240 CC גם לנו צריך להיות מותר 240 CC. אנחנו לא רוצים שיהיה שום דבר שונה מהנהגים הפרטיים. אני לא רוצה להיות טוב יותר מנהג פרטי ולא טוב פחות, אלא רוצה להיות כמוהו.

חמד עמאר:

אבל אתה נהג מקצועי.

יהודה בר-אור:

אני נהג מקצועי, אבל לא מתייחסים אליי כאל נהג מקצועי.

היו"ר אופיר אקוניס:

נשמע האם לחברות האוטובוסים יש הערות.

פרדי הרשקוביץ:

אנחנו תומכים בהצעה. אנחנו סבורים שנהג מקצועי, ובכלל זה באוטובוס ובמוניות, אסור לו שישתה בכלל. אני מייצג את עמדת "אגד". לא שאלתי את "דן" אבל אני בטוח שהם בדעתי. אני סבור שזאת צריכה להיות המגמה.

יהודה בר-אור:

באוטובוס גם אני הייתי רוצה שהנהגים לא ישתו. יש שם אחריות להרבה אנשים. אבל זה שונה מן האחריות של נהג המונית ל-4 אנשים, שזה כמו במכונית פרטית.

פרדי הרשקוביץ:

לצורך העניין הזה אני לא רואה שום הבדל בין נהג אוטובוס לנהג מונית.

יהודה בר-אור:

יש הבדל גדול מאוד.

אבי גולן:

היועצת המשפטית של משרד התחבורה, עו"ד חוה ראובני, אמרה שברצונה להחריג את נהגי המשאיות עד 12 טון. אני סבור שאין זה נכון. צריך לכלול אותם בתוך זה, כי הם מהווים פלח גדול מאוד, ודווקא הג'יפים הם פלח קטן. הג'יפים יכולים גם להיכלל בזה, לא יקרה כלום. נהגים של משאיות עד 12 טון, זה משאיות חלוקה, מסתובבים בכל הארץ וצריכים להיכלל בחוק הזה.

חוה ראובני:

רציתי להעיר בעקבות מה שאמרו כאן נציגי המוניות, קודם כול באשר לסמים – בשמחה היינו מורידים אותם מן הכביש לו רק ידענו על ההרשעות.

יהודה בר-אור:

בזה אנחנו אתכם.

חוה ראובני:

המידע לא מגיע אלינו. לרשות הרישוי יש סמכות לשלול את רישיונות הנהיגה של נהגים שהורשעו על שימוש בסמים.

אברהם פריד:

לא עושים את זה.

חוה ראובני:

במקרים שמגיעים לידיעתנו, אנחנו עושים את זה. זה תלוי לצערנו ביוזמה מקומית של פרקליטים שמעבירים אלינו פסקי-דין.

אנחנו תופסים את העיסוק בנהיגת מונית – וזה לא קשור לגודל, זה קשור למקצועיות – כמתן שירות מקצועי.

יהודה בר-אור:

זה קשור לאחריות. נהגי המוניות מסיעים 4 אנשים בלבד. איזה אחריות יש להם? זה כמו אדם שמסיע את המשפחה שלו. הטיעון שלך לא נכון.

חוה ראובני:

לא הפרעתי לך. תרשה לי להשמיע את הטיעון שלי ויחליטו חברי הכנסת אם הוא נכון או לא נכון. כאשר אדם עושה משהו לצרכים אישיים, הוא יכול לעשות את זה בסטנדרטים שונים. כאשר מישהו עושה דבר מה דרך עיסוק, וזה נכון בכל רוחב החזית של העיסוקים, מי שנותן שירות כדרך עיסוק, כאיש מקצוע, תמורת תשלום, המדינה רשאית לדרוש ממנו סטנדרד גבוה יותר של יכולת מקצועית. המדינה לא מפקחת על כל אדם ואדם שמותח חוט חשמל בביתו, אבל מי שרוצה להיות חשמלאי צריך לעמוד בסטנדרד מסוים.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה המדינה לא דרשה את זה לפני כן? האם גיליתם בסטטיסטיקה שהם מעורבים יותר בתאונות דרכים? אגב, זה גם לא דרישה של המדינה, זה הצעת חוק פרטית. המדינה לא דרשה. אילולא חבר הכנסת עמאר וקבוצת חברי הכנסת המציעים אולי זה בכלל לא היה קיים.

חוה ראובני:

גם מבחינת המדינה זה היה בדרך.

יהודה בר-אור:

אני רוצה לראות נתונים שנהגי מוניות מעורבים בתאונות או בכל פגיעה בשירות כי הם שותים יותר מדי. מעולם לא היה דבר כזה. אנחנו בני אדם כמו כולם. תתייחסו אלינו כמו אל כל שאר בני האדם. אל תחריגו אותנו ואל תפילו עלינו כל יום גזירות חדשות. אנחנו לא יכולים לחיות עם זה יותר. בואו קחו את המונית ותהיו בריאים. נהג מונית לא מגיע לשכר מינימום. תקחי לו גם את הרישיון, הוא ישתה כוס יין ויקחו לו את הרישיון, ונראה לאן תגיעו עם זה.

חוה ראובני:

אין שום טענה שנהגי המוניות מסוכנים יותר.

עדנה צונץ:

ניתן לו לפרנס את הילדים שלו, אבל למה הוא שותה יין כאשר הוא נוהג?

יהודה בר-אור:

אילו עוד חוקים אתם רוצים להביא לנו כדי לקחת מאתנו את הפרנסה? תמשיכו עם זה ...

חוה ראובני:

אין שום טענה שהם יותר מסוכנים. יש רק טענה שאנחנו מצפים מהם לסטנדרד גבוה יותר. לכן אנחנו גם מכשירים אותם אחרת ומסננים אותם.

יהודה בר-אור:

ביקשנו שתעלו את הדרישות ל-11 שנות לימוד. האם עשיתם את זה? לא. שלחתי לכם מכתבים על זה, ביקשנו שתעלו את הרמה, שתדרשו 11 שנות לימוד במקום 8 שנות לימוד. יש כל-כך הרבה דברים שניתן לעשות, אבל לא עשיתם כלום. כדי להעלות את רמת נהגי המוניות ביקשנו שיקבעו שנהג מקצועי צריך לסיים לפחות 11 שנות לימוד. זה החרגה הגיונית, אבל להגיד שלי יש יותר אחריות מנהג פרטי שמסיע את המשפחה שלו, של 4 נפשות, ולפעמים מסיע גם את התינוק שלו ושתה כוסית יין לקידוש? אני רוצה להיות כמוהו. לא אמרתי שתחריגו אותי ותוציאו אותי מכל העניין. אם לו מותר לנהוג עד רמה של 240 CC אלכוהול, גם לי מותר לנהוג עד כמה של 240 CC. לנהג אוטובוס אסור כי הוא מסיע 50 אנשים. זה ההבדל בין שנינו, וזה הבדל גדול מאוד.

חמד עמאר:

אני מבקש לשאול אותך שאלה כנציג נהגי המוניות. כמה אנשים אתם מסיעים בשנה?

יהודה בר-אור:

אני מסיע כ-20 אנשים ביום. יש 20,000 מוניות. תעשה חישוב.

חמד עמאר:

כמה אנשים מסיעים נהגי המוניות בשנה?

יהודה בר-אור:

כ-400,000 נוסעים.

חמד עמאר:

כאשר אתה מסיע 400,000 אנשים בשנה עליך לשמור עליהם ואסור לך לשתות אלכוהול לפני שאתה נוהג.

יהודה בר-אור:

בוודאי שהנהג צריך לשמור על הנוסעים שלו, כמו כל אדם ששומר על המשפחה שלו, על אשתו ועל הילדים שלו ועל האחים שלו ועל החברים שלו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפרופו הדיון הקודם,איך זה ייאכף? על-ידי ה"ינשוף" ששמענו שאין לו תו תקן? זה קצת בעייתי. אנחנו צריכים לחבר בין הדברים. חבר הכנסת חמד עמאר, חבל שלא השתתפת בישיבה הקודמת. גילינו לגבי ה"ינשוף", לא לגבי המצלמות האלקטרוניות, שהוא בכלל לא קיבל תו תקן ישראלי.

חוה ראובני:

הדיון הקודם לצערי הלך קצת לצד, מן הבחינה הזאת שהוא התמקד יותר מדי ב"ינשוף".

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל ה"ינשוף" הוא חלק מאמצעי האכיפה.

חוה ראובני:

הצעת החוק שנדונה בישיבה הקודמת לא עוסקת ב"ינשופים" אלא היא חוק כללי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל ה"ינשופים" הם חלק ממערך האכיפה.

חוה ראובני:

הם חלק ממערך האכיפה. אני שומעת מן המשטרה שהם גם עומדים לפני החלפה, הם נמצאים בתהליכים של הבאת מכשור חדש ועדכני. הטענה שהם לא תקניים ולא אמינים אמנם נשמעת בבתי-המשפט אבל זה סוביודיצה.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך זה נאכף היום?

לאה ורון:

זה לא סוביודיצה. פסקי-הדין של בתי-המשפט גלויים וידועים. אנחנו לא מדברים על התיק שתלוי ועומד.

חוה ראובני:

זה תיק שעוסק בדיוק באמינות של ה"ינשוף".

לאה ורון:

אבל בכמה בתי-משפט, כולל בבית-המשפט העליון, נתקבלו הכרעות באשר לאמינות של מכשירי האכיפה.

חמד עמאר:

המשטרה צריכה לדעת. היום אתם אוכפים עם "ינשוף"?

חוה ראובני:

לא היה פסק-דין ששולל את ה"ינשוף".

דוד קולקר:

יש 8,000 תיקים מעוכבים בבתי-המשפט.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו לא בבית-משפט. אני מעלה את הבעיה הזאת, כי הרי הנהגים – לא רק נהגי המוניות אלא גם נהג אוטובוס של "אגד" שיבקשו ממנו לנשוף כדי לברר האם הוא שיכור – נבדקים במכשירים לא אמינים. יש כאן בעיה.

לאה ורון:

וגם נהגים צעירים.

יהודה בר-אור:

גם נהגים מעל גיל 24 תחריגי? אל תפרידי בין אזרח סוג א' ואזרח סוג ב'. אני לא סוג ב'. אני סוג א' במדינה הזאת.

חמד עמאר:

היום המדינה אוכפת עם "ינשוף" ומגישה כתבי אישום. אנחנו לא יכולים להתעלם מזה.

קרני צדקיהו:

אני יושב-ראש ארגון המוניות בירושלים. על-פי מה שעו"ד חוה ראובני מציעה, אם ניסע בימי שישי לאזורי הבילויים, המשטרה תתעסק רק עם נהגי המוניות ולא תתעסק עם הרכב הפרטי. את הצעירים היא תעזוב בצד והיא תתפוס רק נהגי מוניות. אני שואל מי יאכוף? למה נהגי האמבולנסים למשל לא נכללים בזה? הם מעורבים המון בתאונות. למה השוטרים לא נכללים בזה? מי יאכוף את השוטרים? השוטרים לא שותים?

יהודה בר-אור:

אני יכול להעיד שיש הרבה שוטרים ששותים הרבה יותר מנהגי מוניות.

קרני צדקיהו:

אני רוצה להבין מי יאכוף את השוטרים. מה שעו"ד חוה ראובני רוצה לעשות לנו זה להכניס - - -

חוה ראובני:

זה לא הצעה שלנו. זה הצעת חוק פרטית של חבר הכנסת עמאר ושל קבוצת חברי כנסת.

קרני צדקיהו:

מה שאת קובעת עכשיו, שביום שישי יעצרו אותי וגם יגזלו ממני את פרנסתי.

לאה ורון:

אדוני, מדובר בהצעת חוק של חבר הכנסת חמד עמאר וקבוצת חברי כנסת. היא איננה הצעת חוק של עו"ד ראובני או של משרד התחבורה.

קרני צדקיהו:

הבנתי שהיא מדברת עליה. אני שואל למה לא נכללים בזה נהגי אמבולנסים או שוטרים. האם הם לא שותים? הם מעורבים בתאונות דרכים לא פחות מאתנו, אפילו יותר מאתנו. מי יאכוף אותם? אתה מסתכל עליי? תסתכל על השוטרים שגם הם מעורבים בתאונות דרכים, על נהגי אמבולנסים וכן הלאה. תכלול את כולם.

שי ישעיהו גלעד:

במשך 7 השנים האחרונות שהייתי כאן בוועדה האשימו אותי שאני לעומתי בתגובות שלי להצעות החוק השונות. אני חייב לומר שהפעם אם יאומצו התיקונים שעו"ד חוה ראובני מציעה, ואלה התיקונים שאנחנו הצענו מלכתחילה במכתב שכתבנו לוועדה בנובמבר, בתיקון נוסף באופן מפתיע גם נתמוך בהצעת החוק.

החוק מדבר היום בשני קולות. כאשר החוק מתיר נהיגה עד רמה של 240 מיקרוגרם בליטר אוויר נשוף או 50 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם, הוא אומר בעצם: מותר לנהוג לאחר ששתית אבל אל תעבור רמה מסוימת של אלכוהול. את המסר הכפול הזה החוק הזה צריך לבטל. החוק הזה יכול לעשות את זה לא בהורדה עד tolerance אפס כפי שמציע חבר הכנסת עמאר, אלא להוריד את זה לרמה מסוימת.

אני תומך גם בטענה שהחוק צריך לחול על כל עם ישראל, לאו דווקא על רשימת נהגים מסוימת. כפי שהודענו במכתב שלנו, ההגדרות לא נכונות. אם תחליטו לאמץ את פסקה (1) על החלופות השונות, תצטרכו לשנות את ההגדרות. אבל כדי לא להתעסק בזה, אני סבור שהחוק צריך לחול על כולם במידה שווה. למשרדנו מגיעים לאו דווקא בחורים צעירים. אני יכול לומר שלא מגיעים כמעט נהגים מקצועיים, אבל מגיעים גם המון אנשים מעבר לגיל 24 ומעבר לגיל 50 ו-60 שנתפסו נוהגים בשכרות. אנו מציעים להחיל את זה על כולי עלמא.

אנחנו מציעים להוריד את רמת האלכוהול לרמה סבירה. נאמץ את הרמה שהציע ד"ר אלמוג בוועדה הבין-משרדית.

אני מבקש להעיר עוד הערה כללית אחת על מה שיושב לי קצת על המצפון מזה זמן. הדיון הקודם והדיון הנוכחי חשובים מאוד. בשל החשיבות הגיעו לכאן הרבה אנשים מדיסציפלינות שונות כדי להביע את דעתם. אני מצר על כך שספסל החברים בוועדה הזאת נותר מיותם.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, אבל זה עניין אחר.

שי ישעיהו גלעד:

שמעתי הבוקר שיושב-ראש הכנסת הודיע שיבטל את הדיונים בימי שלישי במליאת הכנסת.

לאה ורון:

הוא שוקל את זה.

שי ישעיהו גלעד:

אני קורא לך, אדוני היושב-ראש, לעשות דבר בנושא הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אי אפשר לחייב את חברי הוועדה שאני מניח שנמצאים בוודאי בוועדות אחרות. אני מסכים אתך. פעמים רבות אני מוצא את עצמי כאן לבד או ביחד עם חבר הכנסת חמד עמאר. בדיונים בנושאי תעבורה חבר הכנסת חמד עמאר משתתף תמיד. אבל זה כבר עניין אחר.

דן שני:

ברור שמדובר בשתי שאלות נפרדות. השאלה איזה סטנדרד צריך לקבוע מנותקת מן השאלה באילו אמצעים ימדדו את הסטנדרד הזה. אבל בכל זאת, מאחר ונאמרו דברי אגב גם לגבי האמצעים, אני רוצה לשוב ולהדגיש שגם מכשיר ה"ינשוף" שבו משתמשת המשטרה עד כה, למעט אותו פסק-דין שתלוי ועומד ובגלל זה אנו בצדק לא מתייחסים אליו בטרם ניתן פסק-דין, לא ניתן פסק-דין ששלל את האמינות שלו. עד כה בכל הערכאות, כולל בג"ץ, כולל בתי-המשפט השונים אמנם הוא לא עבר את דרך החתחתים של 10 שנים כמו הממל"ז (מכשיר למדידת מהירות לייזר) אבל אין פסק-דין שמונע את השימוש בו נכון לרגע זה. העתירה לבית-המשפט שבעקבותיה אמור להידון הנושא הזה בהרחבה עדיין תלויה ועומדת. צריך לזכור את זה. אם היה תו תקן אולי זה היה חוסך כמה התדיינויות, וזה קשור כבר לדיון הקודם, אבל אם המסקנה מן הדיון הקודם היא של"ינשוף" אין תו תקן אז פספסנו משהו בדיון הקודם. ראיתי חובה להגיד את זה.

אילן גרודסקי:

אני מבקש להצטרף להצעה של עמיתי עו"ד שי גלעד מלשכת עורכי-הדין. אלכוהול משפיע מן הטיפה הראשונה על תפקודי ראייה, מהירות תגובה, אובדן ריכוז, אובדן זיכרון לטווח קצר. לכן נהיגה ואלכוהול לא יכולים ללכת ביחד. למען האמת, במקור הגעתי לכאן לדבר בשם הנהגים הצעירים, אבל הפתרון שהוצע כאן על-ידי עמיתי בהחלט מקובל ואני מצטרף אליו. תודה.

אליהו (אלי) בלאו:

אני מייצג את קבוצת אופנועני ישראל. הסעיף שנוגע לנו הוא פסקה (1) שמתייחסת לנהג שטרם מלאו לו 24 שנה. השתתפתי גם בדיון הקודם ולא ראיתי שום תימוכין לחיתוך בגיל הזה. אני יוצא מנקודת הנחה שזה היה די שרירותי. שמענו כבר את הדעה הזאת. יש סטטיסטיקה על צעירים. אין סטטיסטיקה על גיל 24. אנחנו יכולים לדבר על זה. עלתה כאן הצעה לשנות את זה לגיל 21, ותחול על זה כמובן ההגבלה של ותק של שנתיים. זאת ההצעה שלנו בנושא שנוגע ספציפית לאופנוענים.

באשר לנושא הכללי, הצעת החוק החלה מנקודה מאוד-מאוד קיצונית כאשר קבעה כל כמות והרחיבה בסוגי הרכבים והנהגים וכולי. ברור שהיא היתה צריכה התאמה. ממה נפשך, אתה לא יכול לתפוס את המקל בשני קצותיו, גם להוריד את הרף וגם לכלול בהגדרת החוק את כל הרכבים שבחלקם הגדול מוגדרים כרכבים פרטיים. מונית היא רכב פרטי שמסיע נוסע אחד או שניים, אבל כלי הרכב עצמו הוא פרטי. מן ההיבט של פוטנציאל הרכב לפיגוע המוני לא דומה מונית למשאית של 18 טון. נהג שיכור במונית לא יכול לגרום נזק שיכול לגרום נהג אוטובוס או נהג משאית, גם מבחינת המאסה שלו וגם מבחינת מספר הנוסעים שהוא מסיע. אם לא רוצים לחוקק חוק שמציע דרגות שונות של אלכוהול בדם, שזה ממש לא רצוי, גם בכיוון האכיפה, לדעתי עלינו לצמצם את מספר הנהגים והרוכבים הנכללים בחוק הזה.

בל נשכח, 240 מיליגרם, מוצע כאן לאחר פשרה כביכול להוריד ל-50 מיליגרם. זה 20% מן הכמות שהיתה מותרת קודם לכן. זה יותר מדי אם כוללים בתוך הקטגוריה הזאת גם נהגי מוניות, לדוגמה. לגבי נהגי אוטובוסים – בסדר, אנחנו מסכימים שיקבע רף של 50, 60 או 70 מיליגרם, אבל לגבי נהגים של כלי רכב קטנים, כולל כלי רכב מסחריים ורכבי הובלה קטנים, אני סבור שאין לזה מקום. הרי אנו לא נמצאים במצב שאין חוק ואין מידות בכלל. קיימת מידה של 240 מיליגרם, זה לא פרוץ. גם לגבי זה יש אכיפה רצינית כרגע. אבל כשבאים להחמיר, צריך לכלול בקטגוריה רק את הרכבים המאוד-מאוד מסוכנים מבחינת פיגוע המוני.

עמי רוטמן:

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים תומכת כמובן בהצעת החוק, עם השינויים כפי שהוצגו על-ידי עו"ד ראובני.

הייתי רוצה להתייחס לנושא שהציג פרופ' שנהר בישיבת ועדת הכלכלה שעסקה בנושא הזה ביום המחויבות ב-10 בנובמבר. הוא פשוט בחוץ-לארץ ולכן אציג את הנושא הזה, שהוא בדיוק הנושא שהועלה גם עכשיו באשר לנהגים הצעירים בגילאי 21 ו-24. במצגת שהוצגה, ולא תהיה בעיה להעביר אותה שוב לוועדה, וכפי שחבר הכנסת עמאר ציין, הראינו שגיל 24 הוא הגיל שאחריו מתחילה ירידה בשיעור הנהגים שמעורבים בתאונות דרכים כתוצאה משימוש באלכוהול. בגילאים 18-24 נמצאת המאסה הקריטית של הנהגים שהיו מעורבים בתאונות דרכים בשל שימוש באלכוהול. הגרפים מראים את זה בבירור. דווקא גיל 24 הוא גיל מועד יותר לפורענות מגיל 21, אם אני זוכר נכון. הירידה מתחילה לאחר גיל 24. לכן זה בהחלט ענייני, מדעי ובדוק.

אליהו (אלי) בלאו:

מה שיעור הירידה מגיל 24 לגיל 25?

עמי רוטמן:

זה לפי גילאים. זה לא בקבוצות אלא יש נתונים ממש פר שנים. בגיל 25 מתחילה עקומת הירידה.

נורית גרוסמן:

אני רוצה להציג את הדעה שלנו. הדיון כאן הוא דוגמה נוספת כיצד אנו מקשים מאוד על החיים כאשר אפשר לעשות אותם הרבה יותר פשוטים. לדעתנו החוק צריך לקבוע, כפי שנאמר כאן: "אם שותים – לא נוהגים", נקודה. אנשים רבים לא מבינים כמה זה כוסית. למה לעשות את זה קשה? מי ששותה לא נוהג. יש לי הערכה רבה, שמחתי מאוד לשמוע את הנציג של "אגד" מפני שבאמת העניין הזה פשוט ולא צריך להפוך אותו למסובך. לפי דעתי אין כאן מי שיילך לניתוח וישמח לראות את המנתח שלו שותה כוסית לפני הניתוח . מה ההבדל? אנחנו יודעים שרכב לא פחות מסוכן מאשר סכין או מאשר כל כלי נשק אחר.

אני מייצגת לא מעט אנשים שאומרים באופן ברור: למה לעשות את החיים כל-כך מסובכים? מי ששותה לא נוהג. זה מזכיר לי קצת שבארצות-הברית במשך תקופה מסוימת היה מותר לא לחגור חגורת בטיחות במכונית מפני שטענו שזה פוגע בחופש הפרט, עד שהבינו שהחגורה בעצם שומרת על חייהם של האנשים. כאן אנו עושים בעצם אותו דבר. למה אנחנו לא יכולים להגיד: מי ששותה לא נוהג? יש הרבה הזדמנויות לשתות. למה דווקא כשנכנסים לאוטו? הדבר הזה נכון לכולם. החוק צריך להגיד: מי ששותה לא לוקח את ההגה. תודה.

עדנה צונץ:

ואז לא יצטרך את ה"ינשוף".

יהודה בר-אור:

בהחלט, זה פתרון טוב. אז לא יסעו באור אדום, לא יעברו עבירות, כולם ישמרו על החוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו בסך הכול בהכנה לקריאה הראשונה. אם יהיו הערות נוספות בין הקריאה הראשונה לקריאה השנייה והשלישית נוכל להכניס עוד תיקונים.

ישי שרון:

אי אפשר לנתק את הדיון הזה מן הדיון הקודם. אם יש לנו אילו ספקות או איזו עננה לגבי מכשירי האכיפה שבהם משתמשים היום לבדיקה של אלכוהול, זה כמובן לא אומר שעלינו לפסול כליל את האיסור על שתיית אלכוהול בעת נהיגה, אבל זה דבר שצריך לעמוד לנגד עינינו כאשר אנו באים להכניס שינוי בחוק ומקטינים את ריכוז האלכוהול המותר. בעניין הזה לא משנה אם זה 0.01 או 0.02. חסר לי מאוד הפן המדעי להבין האם המקרים הגבוליים – לא רק מי שאוכל שוקולד שיש בו קצת אלכוהול, אלא גם מי ששותה ועוברות כמה שעות או אפילו עובר לילה, האם עדיין הוא יכול להימצא כמי שיש בדמו 0.01 אלכוהול? אני בור בעניין הזה. זה מידע שהוועדה צריכה לקבל.

השאלה השנייה היא לגבי גילאי הנהגים. הייתי שמח לראות את הנתונים גם לגבי הגיל הצעיר, למה נקבע גיל 24 ולא גיל 21, וגם לגבי הנהגים המקצועיים שהנתונים שאני מכיר מראים ששיעור המעורבות שלהם בתאונות דרכים נמוך מאוד.

לגבי נהגים חדשים הנתונים שראיתי ברפרוף ראשוני, ואני לא יכול לעמוד עליהם לעומק, נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מראים שדווקא הנהגים החדשים מעורבותם בתאונות דרכים על רקע אלכוהול נמוכה יותר מנהגים ותיקים, וזה מתקשר דווקא לדברים של עו"ד שי גלעד.

אילן גרודסקי:

על אילו נתונים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה אדוני מדבר?

ישי שרון:

אני אומר שחסר לנו המצע העובדתי.

חמד עמאר:

זה לא נכון. בדקתי את זה.

ישי שרון:

ראוי שבפני הוועדה יהיו הנתונים המדויקים.

והערה אחרונה שאפשר לחשוב עליה לקראת ההכנה לקריאה שנייה ושלישית, שבכל הנוגע לכמויות הקטנות, 0.01 ו-0.02, עונש המינימום של פסילה לשנתיים לא יחול והעונש יהיה נתון לשיקול הדעת של בית-המשפט. זה פתרון שאפשר לחשוב עליו.

יגאל בר-אילן:

אני כימאי-אנליטי מזה כ-25 שנים ומודד בהרבה מאוד דוגמאות מכל הבא ליד כמעט כל דבר. אני רוצה לדבר כאן על שלושה היבטים שלא דיברתם עליהם ולא ראיתם בהם בעייתיים.

ההיבט הראשון, אינני יודע אם אדוני יודע אבל למעשה בכל מיץ פירות טבעי יש רמת אלכוהול מסוימת. רמת האלכוהול יכולה להגיע עד 1% ולא תדע על כך מכיוון שבחוק סימון תזונתי לא חלה חובת דיווח על אלכוהול מתחת ל-1%. אם נהג מונית שתה במקרה כוס מיץ תפוזים טבעי, מייד יש רמת אלכוהול של 1% בדם שלו.

שלמה אלמוג:

זה שערורייה. אנשים זורקים דברים בלי ביסוס.

יגאל בר-אילן:

אני מודד מיצים כבר שנים רבות. אם תיקח את כמות האלכוהול בליטר אחד של מיץ תפוזים טבעי תמצא שהיא שווה לכוס בירה.

אברהם פריד:

אנחנו שותים הרבה מיץ.

יגאל בר-אילן:

במילים אחרות, חוק כזה יאסור גם שתיית מיצים שכאלה. הפגם הזה בחוק סימון תזונתי יוצר בעיה כי אדם לא יודע כמה אלכוהול יש במשקה שהוא שותה.

איתן גורני:

מישהו מסוגל לשתות ליטר מיץ?

יגאל בר-אילן:

בוודאי. אבל גם בכוס מיץ אחת יש אלכוהול.

הדבר השני, אינני יודע אם נתתם על כך את דעתכם אבל את האלכוהול אפשר גם לשתות וגם לשאוף מן האוויר. אם נהג מונית הסיע למשל אדם שיכור הוא שאב אלכוהול מן השיכור. תרצו או לא תרצו, אוויר המונית מלא באדי אלכוהול.

שלמה אלמוג:

ד"ר בר-אילן, אתה פשוט לא מבין מה אתה אומר. אני אומר את זה במלוא האחריות המדעית. שערורייה להציג את הדברים בצורה כזאת ללא ההבנה הבסיסית איך אלכוהול עובד בגוף. זה חוסר אחריות מקצועית.

יגאל בר-אילן:

אני מביא נתונים. אתם תשפטו אחר-כך את המהימנות שלהם.

דוד קולקר:

מה זה משנה מאין שאבת את האלכוהול אם אתה שיכור?

יגאל בר-אילן:

אם אתה נוהג במונית ואוויר המונית מלא באדי אלכוהול, אתה סופג אדי אלכוהול ותימצא עם אדי אלכוהול בדם. זה נתון חשוב מאוד.

שלמה אלמוג:

זה מגיע ל-20 מיליגרם או ל-10 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם? אתה יודע את זה?

יגאל בר-אילן:

אתה גם לא יודע.

שלמה אלמוג:

אני יודע. אתה לא .

היו"ר אופיר אקוניס:

ד"ר אלמוג, תיכף תענה לו.

יגאל בר-אילן:

הדבר השלישי שאני מבקש להגיד נוגע למדידה. מדידות האלכוהול שנערכות היום בדרך, על הכביש, נערכות באופן עקיף ולא ישיר. מודדים למעשה את האוויר הנשוף, כלומר מודדים בחלל האוויר שנושפים החוצה ומניחים שהאלכוהול מגיע מן הדם דרך הריאות אל האוויר הנשוף הזה. זאת מדידה עקיפה שיש לה הרבה יתרונות, אך גם הרבה חסרונות שלא אציג אותם כרגע. אני אומר באופן חד-משמעי, אי אפשר למדוד במדויק ערכים של אפס וגם ערכים של 0.02. אפשר למדוד במדויק ערכים נמוכים רק דרך מדידה בדם. אי אפשר למדוד במדידה עקיפה שכזאת דרך "ינשוף" באופן מדויק, והוכחתי את זה.

ערן בן-עמי:

צריך לזכור שבארצות-הברית הרף הוא 385 מיקרוגרם ובאירן הרף הוא אפס. אנחנו באמצע. אנחנו רוצים להוריד את זה עוד, זה כבר מדיניות של איך אנו רואים את עצמנו. ביהדות לא אוסרים שתייה, בישראל לא אוסרים לנהוג עם אלכוהול בגוף אלא אוסרים לנהוג שיכורים. השאלה מה הוא שיכור. צריך להבדיל בין מי שנקרא שיכור בציבור, בין הדימוי שיש לשיכור ובין אדם שלגם כוס או שתיים ואחר-כך עלה על הכביש. מחקרים בארצות-הברית הראו שכמות האלכוהול ברף הנמוך, בסביבות 250-300 מיקרוגרם, אני לא רוצה להיכנס למספר המדויק, שזה לא יותר מסוכן מנהיגה תוך כדי דיבור בטלפון סלולרי. זה דבר שצריך להביא בחשבון.

זה שנפגע בשכבות נהגים חלשות, מאוד פופולרי להגיד: נהגי מוניות, נהגי אוטובוסים. הם נהגים מקצועיים שאמורים להיות טובים יותר. זה שנטיל עליהם יותר איסורים לא יהפוך אותם לנהגים טובים יותר. יש דרכים אחרות לעשות את זה.

והדבר האחרון שאני מבקש לומר, שאי אפשר ואסור לנו לקדם את הצעת החוק הזאת מבלי להתייחס קודם כול להצעת החוק הקודמת שבה דנה הוועדה כי אם זה יקרה נהיה בבעיה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נקשור בין הדברים.

ערן בן-עמי:

יש כאן איזה פלח שוק – ואני נמנה עם עורכי-הדין האלה – של עורכי-דין שנלחמים ב"ינשופים" או בכל כלי מדידה אחר. זה מפרנס עורכי-דין ופוגע בשכבות מסוימות שמפרנסות עורכי-דין. היחידים שנהנים מכל הסיפור הזה הם עורכי-דין שמוצאים פרנסה, אבל אנחנו לא נמצאים כאן כדי לפרנס עורכי-דין אלא כדי למנוע תקלות מלכתחילה. הצעת החוק הקודמת קשורה בעיבורה להצעת החוק הנוכחית ואסור שהיא תקודם.

אברהם פריד:

בהמשך לדבריו של ד"ר בר-אילן, אני מצהיר על עצמי שאני לא מעשן בכלל, לא עישנתי מעולם, ואני גם לא שתיין, אבל בעבר הרחוק כאשר נהגתי במונית לא הבנתי מדוע אשתי מידי פעם שאלה אותי אם עישנתי או שתיתי. עכשיו אני מבין. הנוסעים שאותם הסעתי הדיפו ריח של עישון או של שתייה ואני ספגתי את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

ד"ר אלמוג אמר אחרת.

חמד עמאר:

הבגדים שלך השתכרו.

פרדי הרשקוביץ:

אני מבקש להתייחס כנציג "אגד". אנחנו לא מדברים על מקצועיות אלא על מחויבות. אני מתקשר כרגע לדבריה של עו"ד חוה ראובני. אין ספק שנהגי האוטובוסים ונהגי המוניות מקצועיים. אנחנו לא מדברים על מקצועיות ולא מדברים על פגיעה במקצועיות. אנחנו מדברים על מחויבות כלפי האנשים שאותם אנו מסיעים. לא משנה אם נהג אוטובוס מסיע 4 אנשים או 40 אנשים לצורך העניין, לא המספר קובע אלא האוכלוסייה המקצועית של הנהגים, ובכלל זה גם נהגי המוניות.

יהודה בר-אור:

אנחנו לא מסכימים אתך.

פרדי הרשקוביץ:

מה לעשות, לא תמיד אנחנו מסכימים.

לאה ורון:

מר הרשקוביץ, מחויבות היא דבר שנעשה בהסברה, בהדרכה, בשכנוע. לא בחקיקה שמענישה אנשים.

פרדי הרשקוביץ:

נכון. את יודעת בדיוק מה אנו עושים. אבל ככלי נוסף הנהג המקצועי צריך לדעת שיש גם שוט. אם הוא נוהג בניגוד למה שממליצים עדיף שיידע שיוטל עליו עונש.

היו"ר אופיר אקוניס:

רשות הדיבור לעו"ד קולקר, בקצרה, בלי להתייחס לתיקים שנידונים כעת בבית-המשפט.

דוד קולקר:

יש מדינות שמטפלות בהסעה ציבורית ובהן מחויב כל נהג אוטובוס בטרם המשמרת לעבור בדיקת "ינשוף". חבר הכנסת עמאר יכול לאמץ את זה. אם במוסקבה עושים את זה, אם לנאס"א לא ייכנס אדם לפני שבדקו אותו וראו שהוא לא שיכור, אין שום בעיה לקבוע כלל דומה ברכבת ובאוטובוסים. עם מוניות זה קצת קשה כי לא קובעים חוק שאי אפשר לאכוף אותו. שם צריך למצוא פתרון אחר.

העניין השני, אני מציע לאמץ את המודל הפורטוגלי, שקובע שנהג שנבדק ונמצא שיכור ב"ינשוף" או במכשיר אחר יכול לבקש בדיקת דם על חשבונו. היה ויצא זכאי, ההוצאות הן על חשבון המדינה. אבל לא יתכן שימנעו מאדם את בדיקת הדם, כפי שקורה היום. אם הוא רוצה, אם הוא סבור שהוא זכאי צריך לאפשר לו לערוך את בדיקת הדם על חשבונו.

העניין השלישי, אני מבקש להעיר לד"ר בר-אילן שגם אם חלק מן הדברים שאמר נכונים, לא אכפת לנו ממה אדם משתכר. אם יש אלכוהול בדמו והוא שיכור אז הוא שיכור וכל ההערות האלה הופכות ללא רלוונטיות.

יש בעיה של אי-ודאות של המדידה שלצערי עד לרגע זה לא זכתה לטיפול. אנשים לא יודעים שאם אתה מקבל תוצאה ממעבדה שיש לך X אלכוהול בדם זה לא אומר שזה האחוז האמיתי שיש לך בדם. צריך לערוך כמה בדיקות ולהשוות ביניהן והתוצאות יוצאות שונות. במצב העובדתי הנוכחי התוצאות הללו לא מגיעות לידי הציבור ולידי בתי-המשפט אלא אם כן עורך-הדין ידע שיש אי-ודאות כזאת. אני מעיד בפניכם שאפילו השופטים לא ערים לכך.

דבר אחרון, לגבי הנורמה. הייתי מציע לזכור שכאשר מדברים על דבר נורמטיבי כמו קביעת רף, זה לא עניין לדו-שיח קולני אלא זה עניין ערכי. אני סבור שזה אפילו לא עניין לוועדה. זה עניין לכנסת עצמה. אנשים צריכים לחשוב ברצינות אם רוצים שבמדינה הזאת יהיה כך או יהיה אחרת. אני לא רוצה להביע דעה כי אני לא רואה את עצמי מוסמך לזה, אבל העניין שכאן איזה נהג מונית רוצה ככה ואיזה עורך-דין רוצה ככה, עם כל הכבוד זה רק מקצת השיקולים באיזון האינטרסים הציבורי שצריך להביא בשיקול הדעת.

היו"ר אופיר אקוניס:

ד"ר אלמוג, רצית להגיב על הדברים של ד"ר בר-אילן.

שלמה אלמוג:

לאו דווקא על הדברים שלו.

בואו קודם כול נראה את הבסיס המדעי המקובל בעולם לגבי אפס tolerance, מול 50 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם, מול 10 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם וכולי. אלכוהול לא פוגע לרעה בנהיגה בכל כמות. זה לא מתחיל מן המוליקולה הראשונה. את זה צריך להבין. כדי להגיע לכדי כך שתפקודי הנהיגה ייפגעו צריך שתהיה איזו רמה קריטית של אלכוהול בדם, ומזה אחר-כך יוצא גם באוויר הנשוף כי הדם נמצא בשיווי משקל עם המוח וכל המנגנון שדואג לנהיגה, אם אדם נוהג היטב או לא, נמצא במוח. זה לא מתחיל מן המוליקולה הראשונה, אבל מתחיל משלב מוקדם מאוד. כבר בסביבות 20 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם, שהוא מקביל ל-100 מיקרוגרם בליטר אוויר נשוף, זה הקו הקריטי שמעליו מתחילה להיות פגיעה בנהיגה. מאותו רגע ככל שעולה ריכוז האלכוהול בדם, ככל ששותים יותר פוגעים חזק יותר בתפקודי הנהיגה.

יגאל בר-אילן:

וזה שונה מאדם לאדם.

לאה ורון:

סליחה, ד"ר אלמוג, מה הנתון שאמרת לגבי אוויר נשוף?

שלמה אלמוג:

אוויר נשוף זה תמיד פי חמש מאשר בדם. אם דיברתי על 20 מיליגרם בדם, באוויר נשוף אני מדבר על 100 מיקרוגרם.

השאיפה מבחינה מדעית להגיע לכדי כך שלאנשים באוכלוסייה הכללית הבוגרת לא יהיה מעבר לסדר גודל של 20 מיליגרם אלכוהול ב-100 מיליליטר דם.

באוכלוסייה הצעירה של אנשים צעירים עד גיל 21-24, יש שילוב של כמה גורמים לכך שהסיכוי להיות מעורב בתאונת דרכים הולך וגדל. ראשית, מבחינה פיזיולוגית המוח בגיל הצעיר רגיש יותר לאלכוהול, כלומר אותה מנה של אלכוהול תגרום לפגיעה קשה יותר בצעירים באשר באנשים בוגרים, ולכן כל העולם מדבר על זה וגם כל הסטטיסטיקות בעולם מראות שגורם התמותה מספר אחת בעולם בקרב צעירים זה אלכוהול ומעורבות בתאונות דרכים. כאשר משלבים את הרגישות המוחית עם העובדה שהאדם הצעיר נוטל יותר סיכונים מטבעו, צעירים תמיד נוטלים יותר סיכונים מאשר מבוגרים, ונוסיף לכך גם את חוסר הניסיון שיש לנהג הצעיר, כי בסך הכול הוא רק התחיל לנהוג ועוד אין לו את הניסיון המאוד מובהק שיש לאחרים שכבר עברו כל מיני אירועים במהלך חייהם ויודעים איך להגיב, שלושת הגורמים הללו הם ההצדקה המדעית לכך שריכוז האלכוהול בצעירים צריך להיות נמוך יותר מאשר אצל מבוגרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפשר לשנות את החוק ולחייב רף נמוך רק לצעירים, ואפילו להוריד את זה לרף אפס. אם גם ההשפעה על המוח שונה והניסיון בנהיגה שונה, אולי יש לזה מקום.

שלמה אלמוג:

מבחינת הרפואה והפיזיולוגיה, ללא כל שיקולים אחרים, היינו רוצים לראות רף של 10 מיליגרם אלכוהול ב-100 מיליליטר דם לצעירים ו-20 מיליגרם לבוגרים.

למה בעצם מדברים על 50 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם בישראל וברוב מדינות העולם? ברוב מדינות העולם התחילו עם 80 מיליגרם ואחר-כך ירדו ל-50 מיליגרם, ואנו במדינת ישראל כבר בשנות השבעים דיברנו ישר על 50 מיליגרם. יש בזה סיכון מחושב. המחוקק צריך להבין את זה עד הסוף. ברף של 50 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם יש סיכון מחושב. גודלו של הסיכון המחושב הזה הוא סיכוי של פי 1.4 יותר להיות מעורב בתאונת דרכים מאשר ללא האלכוהול. זה הסיכון המחושב שהרגולטור, המדינה, לוקח על עצמו. מדוע הוא לוקח סיכון מחושב? בדרך כלל בטענה שזאת גזירה שהציבור לא כל-כך יכול לעמוד בה, לא לשתות בכלל, כי זה עניין של אורח חיים של אנשים.

בוועדה הבין-משרדית בחנו האם כרגולטורים אנחנו רוצים לקחת את הסיכון המחושב על אוכלוסיות מוגדרות. לגבי צעירים – ראינו שלא כדאי משום שזה ערך גבוה מדי. לגבי שאר נהגי המוניות, נהגי רכב ציבורי וכולי – אנחנו אומרים שאם זה מקצוען וכשהציבור יושב במונית הוא יוצא מתוך הנחה שיש מי שדואג שנהג המונית מיומן וישר ושקול, אני סבור שלגבי הקבוצה הזאת המחוקק לא צריך לקחת את הסיכון המחושב הגבוה יותר כי זאת קבוצה מוגדרת מאוד של אנשים שמהם אנו רוצים לצפות לרף מקצועי גבוה יותר. זאת הפילוסופיה שמנחה את כל העולם המערבי והנחתה גם את הוועדה הבין-משרדית כאשר קבענו את שקבענו.

היו"ר אופיר אקוניס:

והטענה של ד"ר בר-אילן לגבי מיץ התפוזים?

שלמה אלמוג:

באשר לטענה על נשימה פסיבית, על אדם שיושב בחלל סגור ונושם את אדי האלכוהול שאדם אחר פולט דרך הפה – כדי שאלכוהול יגיע בדם לרמה של אפילו 10 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם, האלכוהול נספג, מתפזר בתוך נפח של כ-45 ליטר באדם בוגר ואחרי כן צריך שיהיה לך 10 מיליגרם לכל 100 סמ"ק דם, זאת אומרת 100 מיליגרם בליטר כדי שיימצא משהו.

יגאל בר-אילן:

ואם הוא נהג חצי שעה בנוכחות אדם שתוי, מה יקרה?

שלמה אלמוג:

כמות האלכוהול שאדם נושף ושמתפזרת לחלל המכונית ושאחר-כך הנהג נושם אותה והיא מתפזרת בגופו לא תגיע אף פעם אפילו ל-1 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם.

יגאל בר-אילן:

כבר הכנסת 50% שגיאה.

שלמה אלמוג:

לא. אמרתי: הרבה פחות ממיליגרם אחד ב-100 מיליליטר דם. זה כמות שלא ניתנת בכלל למדידה ולא עושה שום דבר מבחינה בריאותית.

יגאל בר-אילן:

אני טוען שהיא לא ניתנת למדידה.

שלמה אלמוג:

אתה לא מכיר את הפיזיולוגיה של האלכוהול, אני נורא מצטער. אתה דוקטור, אבל בכימיה. החשיפה הפסיבית לא רלוונטית בכלל. אף אחד בעולם לא מתייחס אליה כי היא לא קיימת.

לגבי מיצים ומשקאות קלים, הגדרנו, וזה גם יופיע בהצעת החוק שתונח בקרוב על שולחנכם, מה זה משקה משכר. קבענו בוועדה הבין-משרדית שמשקה משכר זה מחצי אחוז אלכוהול ומעלה, כלומר ½ גרם אלכוהול בכל 100 מיליליטר דם, כלומר 5 גרם אלכוהול בכל ליטר דם. לזה נקרא משקה משכר.

יגאל בר-אילן:

בזה כללת את כל המיצים.

שלמה אלמוג:

זה נובע משקלול בין שני דברים. אם נשתה משקה של 0.5 גרם ב-100 מיליליטר דם, ובכוס יש למשל 200 מיליליטר, נניח שאדם שותה רבע ליטר משקה הוא בעצם הכניס אל תוכו גופו גרם ומשהו. כמות כזאת לא עושה שום דבר.

יגאל בר-אילן:

אתה טועה ומטעה. בכל מיץ תפוזים ובכל מיץ פירות טבעי יש יותר מ-0.5% אלכוהול. תאמר בקול שצריך להכליל את זה ברשימת האלכוהול.

שלמה אלמוג:

יצטרכו להוריד את זה, אבל לא בגלל שכרות. כדי להגיע ל-50 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם צריך לשתות 2 מנות משקה, כלומר סדר גודל של 30 גרם. זה המון.

ניר ימין:

אבל הצעת החוק עכשיו מדברת על 20 מיליגרם או 10 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם.

שלמה אלמוג:

אז תוריד את זה לחמישית. אדם עדיין צריך לשתות כמות לא סבירה כדי להגיע להגדרת שכרות. הנושא הזה נלקח בחשבון, נמדד ונשקל לגופו של עניין ויתפרסם על כך דוח של הוועדה הבין-משרדית, לכן אני לא רואה בזה בעיה.

ניר ימין:

ד"ר בר-אילן אומר שצריך לשתות ליטר מיץ כדי לעמוד בתנאים של הצעת החוק.

שלמה אלמוג:

אם תשתה ליטר של משקה עם 1% אלכוהול, כלומר תשתה 10 גרם אלכוהול, בגוף של אדם בוגר תגיע לסדר גודל של – תיכף אעשה חשבון.

יגאל בר-אילן:

ליטר משקה עם 1% אלכוהול שקול ל-200 מיליליטר של משקה עם 5% אלכוהול, כמו למשל בירה. אתה מסכים אתי? אם אתה לא מסכים אתי אז אנחנו במתמטיקה אחרת.

שלמה אלמוג:

זה 10 גרם.

יגאל בר-אילן:

גם 200 מיליגרם של בירה זה 10 גרם אלכוהול. זה בדיוק אותו דבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבקש מהייעוץ המשפטי של ועדת הכלכלה לסבר את אוזנינו, להתייחס לכל הנושאים שעלו כאן ולתת לנו איזה סיכום ביניים כדי שנדע אם במצב שנוצר כאן אנו יכולים בכלל להעלות את זה לקריאה הראשונה או שנידרש להמתין וגם להצמיד את זה לחוק חזקת אמינות. תוך כדי הדיון עלו כאן כמה בעיות שצריך להינתן להן פתרון וקריאה ראשונה זה לא דבר פרוזאי.

ניר ימין:

עלו לדיון כמה שאלות וחשוב מאוד שהוועדה תקבל נתונים לגביהם לקראת הקריאה הראשונה כדי שהוועדה תקבל לפחות תמונת מצב. כשמכינים הצעת חוק ניתן להשאיר שאלה אחת או שתי שאלות פתוחות, שאלות שהן טכניות במהותן, כדי שהוועדה תברר אותן אחר-כך, אבל השאלות שעלו כאן מהותיות יותר.

השאלה הראשונה היא למה נקבעה דווקא קבוצת הנהגים הזאת. בקבוצת הנהגים המקצועיים אמרה עו"ד ראובני שמדובר על הצדקות בגלל הסטנדרד שקובעים לנהגים שמשרתים את הציבור, אבל עדיין צריכה להיות איזו הצדקה. לא דובר שהם מעורבים יותר בתאונות דרכים, ובכל מקרה לא דובר על כך שהם נתפסים בשכרות. נניח שהצעת החוק תוריד את רף השכרות, ואם רף השכרות היה כפי שמוצע בהצעת החוק אפשר להניח שהיו תופסים אותם, אבל גם על כך לא הביאו נתונים בפני הוועדה. הוועדה לא קיבלה נתונים לגבי המעורבות הכללית שלהם בתאונות דרכים, לא של מוניות, לא של אוטובוסים ולא של נהגים מסחריים. הנתונים היחידים שהובאו בפני הוועדה למיטב הבנתי, ואולי פספסתי משהו, הם הנתונים מן הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים שהביאה נתונים רק לעניין נהגים צעירים שמעורבים בתאונות דרכים בעקבות שתיית אלכוהול. לא הובאו נתונים בפני הוועדה לגבי נהגים אחרים שנכללים בהצעת החוק.

השאלה השנייה שהוועדה צריכה לשקול אם היא רלוונטית או לא, אני סבור שהיא כן רלוונטית, היא באשר לאמינות מכשיר האכיפה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת הבעיה העיקרית. אני לא ידעתי על בעיית האמינות של ה"ינשוף" ומטריד אותי מאוד שהוא לא קיבל תו תקן. המשטרה אמרה את זה.

ערן בן-עמי:

הוא לא נבדק.

ניר ימין:

הוא לא נבדק בארץ. הוא נבדק בחוץ-לארץ.

חמד עמאר:

בשאר העולם באילו כלי מדידה בודקים?

ערן בן-עמי:

בפרשת "רמדיה" מתו תינוקות כי הביאו לכאן פורמולה שאף אחד לא בדק אותה. אבל כאן לא נהרגים תינוקות. כאן נהגים מורשעים.

יגאל בר-אילן:

היחיד שבדק את ה"ינשוף" זה אני. בדקתי אותו במשך 14 ימים במקום 60 ימים כי המשטרה "חתכה" את הזמן.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה גילוי לא פשוט.

ניר ימין:

עניין נוסף, כפי שעלה כאן גם במהלך הישיבה הקודמת, בניגוד לממל"ז אין עדיין חזקה שבעובדה לגבי ה"ינשוף". אמנם האמינות שלו לא נשללה באף אחד מפסקי-הדין, אבל היו ביקורות.

דוד קולקר:

זה לא נכון. יש פסקי-דין בתיקים שבהם הופעתי ששללו את האמינות שלו, בפסקי-דין של השופט נחשון והשופט סלאמה.

ניר ימין:

לאור מה שקראתי כן היו ביקורות של פסקי-דין בערכאות גבוהות יותר.

גם לעניין רמת הענישה, העניין שהעלתה הסנגוריה הציבורית, אם קובעים רף של ריכוז אלכוהול נמוך יותר בדם צריך אולי להתאים את רמת הענישה, שהיא כיום פסילת מינימום של שנתיים ועונש מאסר עד שנתיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה כך מההרשעה הראשונה? כולנו לפעמים שותים חצי כוס יין לבן בארוחה איטלקית, או חצי כוס יין אדום בארוחה בשרית. אי אפשר לקבוע דבר גורף ברמות כל-כך דרמטיות.

ניר ימין:

העניין האחרון שצריך להתייחס אליו, ד"ר אלמוג התייחס אליו קודם אבל לא באריכות, נוגע לשאלה אחרי כמה זמן ששותים לגימה של אלכוהול כן מותר לנהוג, כלומר האם אדם חייב לחכות לילה שלם, או אם ישתה ב-10 בבוקר יוכל לנהוג ב-8 בערב או ב-4 אחר-הצהרים. האם צריך לחכות 12 שעות, או לישון דווקא?

שלמה אלמוג:

הכלל הוא: ¾ מנת משקה לשעה. מנת משקה זה פחית אלכוהול, כוס יין או כוסית וודקה. ¾ כוסית לשעה – זה מה שהגוף מסוגל לפרק.

לאה ורון:

זאת אומרת, אם שתיתי ¾ כוסית בתום שעה אני יכולה לנהוג?

שלמה אלמוג:

כן.

יגאל בר-אילן:

אבל זה שונה מאדם לאדם.

לאה ורון:

וגם אם שתיתי מיץ?

שלמה אלמוג:

אני מדבר כמובן בממוצע. יש לזה tolerance לא גדול.

יגאל בר-אילן:

אם אדם ינהג אחרי שעה, יימדדו לו ללא ספק 20 או 30 מיליגרם ב-100 מיליליטר דם.

אליהו (אלי) בלאו:

לכן היעד של 50 מיקרוגרם בליטר אוויר נשוף הוא קיצוני מדי.

ניר ימין:

ונושא אחרון לעניין הנוסח שאולי אותו אתאם עם עו"ד ראובני, שמעבר לשאלות המהותיות שעלו כאן בוועדה עולות גם שאלות של נוסח שאי אפשר לברר אותן ב-10 דקות. נדבר בינינו ואולי נתאם את זה לפני הישיבה הבאה.

איתן שרון:

לגבי השאלות על אי-ודאות המדידה כפי שעלה בישיבה הקודמת, אני לא נכנס לגובה הרף שייקבע ולשיקולים. בכל מדידה, יסכימו אתי שני הדוקטורים המכובדים, גם ד"ר יגאל בר-אילן וגם ד"ר שלמה אלמוג, יש גם אי-ודאות. כאשר אמרו 20 או 37.2, יש גם היבט של אי-ודאות במדידה. אם זה לא יילקח בחשבון בחקיקה אי אפשר יהיה לסיים את זה כי זה יהיה אתגר לכל תביעה בבית-המשפט.

היו"ר אופיר אקוניס:

חשבתי שהנוסח מדויק יותר ולצערי אני מגלה מהייעוץ המשפטי של הוועדה שיש לחדד כאן כמה מן הנקודות באשר לנוסח הצעת החוק. לא קיבלנו נתונים על מעורבות בתאונות דרכים של נהגים מקצועיים. אנא תעבירו לנו את הנתונים לישיבה הבאה. יש כבר כמה וכמה נתונים שעל המשטרה להעביר לנו בהמשך לישיבה הקודמת, ובכלל אני סבור שכדאי להצמיד את הצעת החוק הזאת להצעת החוק הקודמת שבה דנו. נקבל תשובות לשאלות שהצגנו בישיבה הקודמת לגבי חזקת אמינות ואז יהיה הרבה יותר הגיוני להצמיד את שתי הצעות החוק הללו.

לכן בשלב הזה לא נקרא את הצעת החוק ולא נעלה אותה להצבעה. אמרתי שבהקדם אני רוצה לקיים את שתי הישיבות הללו, בשל חשיבות הנושא.

חוה ראובני:

אני מקווה שבתוך שבוע-שבועיים יתפרסם הדוח של הוועדה הבין-משרדית ותונח טיוטת תקנות ממשלתית.

היו"ר אופיר אקוניס:

מצוין. תודה רבה. הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 12:50**