**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 161**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, ד' שבט, התש"ע (19/01/2010) שעה 08:30**

**סדר היום:**

1. **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): כוונת משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לבטל את סעיף 61א לפקודת התעבורה, של חה"כ זאב בילסקי.**
2. **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): כוונת משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לבטל את סעיף 61א לפקודת התעבורה, של חה"כ ישראל חסון.**
3. **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): ביטול מאגר שלולי רישיון נהיגה, של חה"כ חמד עמאר.**
4. **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): כוונת משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לבטל את סעיף 61א לפקודת התעבורה, של חה"כ יואל חסון.**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

חמד עמאר – מ"מ היו"ר

יצחק וקנין

ישראל חסון

**מוזמנים**:

חה"כ זאב בילסקי

חוה ראובני – סגנית היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

חנן אהרון – סגן מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

רפ"ק אפרת בורגנסקי – ע' יועמ"ש משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

עו"ד יואל הדר – יועמ"ש את"ן, המשרד לביטחון פנים

רעיה שטנר – עוזרת יועמ"ש, המשרד לביטחון פנים

סנ"צ דן שני – ראש מדור תביעות, משטרת ישראל

פקד שמרית רחמוט – עוזרת יועמ"ש, המשרד לביטחון פנים

עו"ד אפרת שמש – מחלקת יעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

חיים גונן – הנהלת בתי המשפט

שירי לנג – הנהלת בתי המשפט

עו"ד עמי רוטמן – יועץ משפטי, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

ישראל טיקוצקי – יו"ר ארגון קציני בטיחות העצמאיים בתעבורה, איגוד לשכות המסחר

עו"ד יהודה בן-ארי – יוזם חקיקת סעיף 61א לפקודת התעבורה

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטארית**: אתי אפלבוים

1. **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): כוונת משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לבטל את סעיף 61א לפקודת התעבורה, של חה"כ זאב בילסקי.**
2. **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): כוונת משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לבטל את סעיף 61א לפקודת התעבורה, של חה"כ ישראל חסון.**
3. **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): ביטול מאגר שלולי רישיון נהיגה, של חה"כ חמד עמאר.**
4. **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): כוונת משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לבטל את סעיף 61א לפקודת התעבורה, של חה"כ יואל חסון.**

מ"מ היו"ר חמד עמאר:

בוקר טוב. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר-היום: הצעה לסר היום (דיון מהיר) של מספר חברי כנסת: ישראל חסון, זאב בילסקי, יואל חסון ואני. היום אני גם ממלא את מקומו של יו"ר הוועדה.

בכוונת משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לבטל את סעיף 61א לפקודת התעבורה. אני אתן לחבר הכנסת ישראל חסון להציג את הנושא ונתחיל בדיון.

חבר הכנסת ישראל חסון, בבקשה.

ישראל חסון:

תודה אדוני היושב ראש, בוקר טוב לכולם. מאז מגילת אסתר, האומר דברים בשם אומרם כאילו הביא גאולה לעולם. אני נחשפתי לנושא הזה דרך עורך דין בן-ארי ואני מבקש, אם אתה מוכן, שהוא יציג את הדברים כפי שהוא הציג לי אותם ואחר-כך אוסיף כמה מילים.

יהודה בן-ארי:

תודה . למעשה אני עומד מאחורי חקיקת הסעיף בקיץ 2006 באמצעות חבר הכנסת גלעד ארדן. הנסיבות היו נסיבות אישיות שעלו בחיי אדם בנסיבות שעליהם אנחנו מדברים.

אני אתחיל ברקע מספרי. למעשה, ככל שאנחנו הצלחנו לשים יד על מידע, יש היום בישראל כ-350,000 שלולי רישיון בנסיבות שונות ובקטגוריות שונות. השאלה הבאה שאנחנו צריכים לשאול היא: כמה מהאנשים האלה נוהגים למרות השלילה? כמובן שלאף אחד אין מושג ולכן אנחנו נתלים באילנות גבוהים.

בדוח מבקר המדינה בנושא מה-6.5.2009, הוא נוקב בהערכה של בין 60%-30% אנשים נוהגים למרות שלילת רישיון רישיונם, כלומר, סדר גודל פלוס מינוס 180,000-150,000.

המספר הבא שאנחנו נדרשים אליו הוא כמה נתפסים בפועל. כפי שאנחנו יודעים, פלוס מינוס, 5,000, במקרה הטוב בשנה.

בנושא שלילת הנהיגה יש שתי בעיות קשות. אחת, זה ביזוי שלטון החוק בצורה מוחלטת והשנייה היא סכנה לחיי אדם. כשמדברים על סכנה לחיי אדם ניסינו למצוא נתונים כדי לקשור את הדברים, דרך המשטרה דרך משרד התחבורה. ניסיתי לעשות הצלבה בין התאונות לבין שלולי רישיון והתקשיתי לקבל את הנתונים.

יחד עם זאת, מצאתי בלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, לגמרי באקראי, נתון ל-2007, תחת הכותרת "אין רישיון". ניסיתי להבין האם זה בלי רישיון או בשלילת רישיון אבל לא הצלחתי לקבל תשובה. מדובר על כך ש- 2.5% מהנהגים שמעורבים בתאונות קטלניות נוהגים ללא רישיון, סה"כ 14 נהגים, ו-104 נהגים בתאונות קשות שמהווים 4%, כולם תחת הכותרת של "ללא רישיון".

המסקנה היא, שיש לנו סכנה ברורה לשלום הציבור וגם בעיה מתמשכת של ביזיון החוק. צריך להבין, אין היום במדינת ישראל דרך להוריד אפקטיבית מהכביש נהג שרישיונו נשלל. זאת אומרת, שאם בית המשפט פסק שיש נהג שמהווה סכנה לציבור בהיותו יושב על הגה ונוהג, אין היום דרך אפקטיבית להוריד אותו. למעשה, גם אם נשלל רישיונו לצמיתות ביציאה מבית המשפט, זה בגדר המלצה בלבד ואולי אתה תגלה אזרחות טובה.

כמדינת ישראל, כממשלת ישראל, ככנסת, אנחנו צריכים להבין שזה המצב ואז להחליט. האם אנחנו מקבלים את המצב הזה או שאנחנו לא מקבלים את המצב הזה? אם אנחנו לא מקבלים את המצב הזה, יש לזה רק פיתרון אחד וזה הכרזה על הנושא הזה כבעיה אסטרטגית שמאיימת על שלטון החוק וביטחון הציבור. במידה ואנחנו מקבלים את ההכרזה הזאת אז יש כמה צעדים שאנחנו צריכים לנקוט.

הראשון שבהם, והקל יחסית ליישום, למרות שמבחינה טכנית יכולים להיות קשיים טכניים כאלה ואחרים, זה לחשוף את האנונימיות מעל הפנים של אלה שהם שלולי רישיון. זאת אומרת, אם יש אמא שלוקחת את הילדים שלי ומסיעה אותם, אני רוצה לדעת שרישיונה לא נשלל. אין פה שום בעיה של פרטיות. רק אתמול דווחנו שקרס האתר של משרד החקלאות שהפיץ את השמות של הכלבים ואת הכתובות וג'וניור כלבו של ראש הוועדה מככב.

לאה ורון:

אגב, התקנון עדיין לא אושרו על ידי ועדת הכלכלה, על אף הפרסום בעיתון.

יהודה בן-ארי:

בקיצור, מזה 3.5 שנים, מאז חקיקת החוק, שקבע שהמשרד לביטחון פנים יפרסם את המאגר, אני במעקב שנתי. כל פעם אומרים לי שמדברים וזה בסדר, עד שבנובמבר האחרון פתאום הודיעו שזהו, העניין גדול על מדינת ישראל, לא מסוגלים לפתור את הבעיה הזאת. אני חושב שיש פה בעיה, שעד שלא תיקבע עדיפות אסטרטגית לנושא של הורדת שלולי רישיון מהכביש, אז כל הבעיות הטכניות לא תיפתרנה.

לאה ורון:

אמרת שבנובמבר האחרון פורסם שהמאגר לא יהיה, למה אתה מתכוון? האם ראית תזכיר של הצעת חוק?

יהודה בן-ארי:

כן, קיבלתי את התזכיר.

ישראל חסון:

אני גם קיבלתי תשובה בכתב ממשרד התחבורה שאומר שזה לא יהיה. בתשובה לשאלה לשר התחבורה. בשבוע שעבר קיבלתי תשובה מנומקת למה הם פועלים לביטול התקנות, שנובע מסיבות טכניות, אבל תכף אתייחס.

יהודה בן-ארי:

אני סיימתי.

ישראל חסון:

אדוני היושב ראש, אני רוצה לומר לך את הדבר הבא. אני חושב שאחד הכשלים הגדולים שלנו בתחומים של אכיפת החוק, זה טיפוח התרבות. בעיניי זה הרבה יותר חשוב מהרבה אמצעים טכנולוגיים, שאני לא מזלזל בהם. הרבה יותר מכמות כוח אדם, זה טיפוח התרבות.

יש שני סוגים של אנשים ששוללים מהם רישיון. אחד זאת שלילה מנהלית, אם לא שילמת קנסות וכדומה, ויש שלילה שהיא כתוצאה מסיכון.

אני מודה ומתוודה שכשאני שומע בתחום של האלכוהול כל יום שבת בבוקר נתפסים 80 איש שנוהגים במצב של כמות אלכוהול גבוהה בהרבה מהמותר - - -

חמד עמאר:

לפי הגדרת החוק זה שיכור.

ישראל חסון:

מצב של שכרות. אני ככה די יושב ושואל את עצמי: אם היו מפרסמים שיש 80 מפגעים שעכשיו מסתובבים ברחבי הארץ, מה היה קורה לנו? המדינה הזאת היתה נכנסת להסגר. כולם, כל היחידות, כל הצבא, כל המשטרה היו באוויר, וכולנו היו במרדף עד שלא היינו מביאים את מספר 81, כלומר, את זה שעומד לפתוח את הבקבוק. אנחנו דיי אדישים.

אני אומר לך, הנימוק שאני קיבלתי הוא של בעיה טכנולוגית בהתאמה שבין הנהלת בתי המשפט, ביכולת להעביר את החומר מהנהלת בתי המשפט, דרך המשרד לביטחון פנים, ברמה העדכנית. אני מבין מה החשיבות של לבוא ולומר עדכני, כי בעצם אתה מכריז הכרזה משפטית. אני אומר לך, לבוא ולומר שלא מצאנו את הפיתרון לדבר הזה ובשל כך, אני אומר במשתמע, אני ממשיך להקל על עבריינים להתנהל, חבר'ה, זאת תשובה רעה מאוד מכל משרד.

אני אומר לך, אם זה היה בתחום הביטחוני, היו מושיבים 3 אנשים שיקבלו כל יום נתונים מהנהלת בתי המשפט והיו מקלידים את זה. התעוררו אצלי גם שאלות אחרות. סליחה שאני מטריח אתכם בשאלות שעלו לי בראש. הרי מהנהלת בתי המשפט זה חייב להגיע למסוף של השוטר. אם זה לא מגיע למסוף של השוטר בזמן אמת, אז אם הייתי מודאג אז אני בהיסטריה. זאת אומרת, זה חייב להגיע למסוף של השוטר בניידת. אם זה מגיע לשם, מה פריצת הדרך הטכנולוגית להעביר את זה לאינטרנט?

שמע, אני אמר לך, אני מציע לכל מי שעומד להשיב, שייקח בחשבון רק דבר אחד. בתחום של המידע, ושל ניהול מידע וביטחון מידע, אני שותף לשני פרסי ביטחון ישראל. אני מבקש שלא תיתנו לי תשובות שהן לא לעניין. אני יודע מה זה לקחת אינפורמציה ממחשב אחד ולהעביר אותו לשני. אני יודע מה זה להגן, אני יודע גם מה זה דיוק. אז אם צריך, בעניין הזה, להשקיע תשומות בשביל לתת לנו פיתרון לסדר גודל של אכיפה יותר טובה על 4% מתאונות הדרכים הקשות והקטלניות במדינת ישראל, בבקשה. אנחנו באיחור של 4 שנים. תודה.

חמד עמאר:

אני אקרא רק את דברי ההסבר של הצעת החוק הממשלתית.

"מטרת החוק היא לסייע בצמצום התופעה של עשרות אלפי עבריינים הנוהגים בזמן שרישיונם נפסל בלי שרשויות האכיפה מצליחות לאתרם. נהגים אלה מסכנים את ציבור הנהגים, הנוסעים והולכי הרגל. כמו כן, פרסום המידע בציבור מהווה תמריץ לנהגים שרישיונם נפסל כאמור להימנע מנהיגה בתקופת הפסילה".

אלה דברי ההסבר של הממשלה בזמן שחוקק החוק.

אני רוצה לתת רשות דיבור למציע הנוסף, זאב בילסקי, ואחר-כך נפתח את הדיון.

זאב בילסקי:

תודה רבה אדוני היושב ראש. הקדמתי ובאתי במיוחד מרעננה כי ראיתי מה הולך להיות פה היום. אמרתי לעצמי שאולי בגלל שאני חבר חדש בכנסת אני לא קורא טוב, אני לא מבין טוב, זה באמת לא יכול להיות. אבל אחר-כך התחלתי להבין מה קורה פה. אני רוצה לספר לך, אדוני היושב ראש, מה היה לי לפני כמה שנים.

בתפקידי הקודם הגעתי לאוסטרליה ויש לנו שם שליחים של הסוכנות היהודית. אני רואה את השליח בפרצוף לבן. הוא אמר: אל תשאל מה קרה לי. אשתי מצאה מקום עבודה והיא נוסעת למקום העבודה שלה ופתחו מנהרה חדשה שקיצרה ב-20 דקות את זמן ההגעה שלה. היא נסעה דרך המנהרה והיא לא שמה לב שכתוב שהמהירות המותרת היא 70 ובטעות היא נסעה על 80. אל תשאל מה קרה. היא נסעה ביום שני בבוקר, ביום שלישי וביום רביעי. ביום חמישי כבר הגיע הביתה הדוח הראשון, ביום שישי הדוח השני, ובשבת הדוח השלישי. ואז אני אומר: באמת כמו אצלנו.

עכשיו אני מודיע לך שהשליח הזה ואשתו וחבריו לא ייסעו יותר קילומטר אחד יותר. עוד דבר, הם צריכים תוך שבוע לשלם את הקנס. אם לא, בא שוטר ולוקח אותם לתחנה לשלם.

כשאני מבין מה הולך פה, איך אנחנו מדינה- עכשיו אנחנו הולכים להתקבל למועדון הכלכלי היוקרתי ואיך אנחנו שלחנו ופרסנו בית חולים שדה. איך אנחנו לא מסוגלים לתת דוח? אנחנו מסוגלים לראות ממטוסים ללא טייס מספר של אוטו בעזה, אבל לא מסוגלים לצלם אדם ותוך 48 שעות שיהיה אצלו הדוח. במקום זה אנחנו שמים ניידות, פותחים את הדלתות, השוטר מתפרץ. רק בזה יש תאונות, רק מכל הבלגן הזה של עצירה.

עכשיו אני מסתכל ורואה שהממשלה לא מסוגלת לטכנולוגיה כל-כך פשוטה ומבקשת לבטל את זה.

לכן אני מבקש, אדוני היושב ראש, לא רק בגלל הדבר הזה, בגלל כל מה שאנחנו צריכים לעשות. זה שנוהגים פה במדינת ישראל עשרות אלפי נהגים פסולי רישיון ולא הצלחנו להגיע אליהם, זה שלמדתי פה שבמשך שנים בית המשפט צריך להוכיח שאני קיבלתי את הדוח. עכשיו משנים את חזקת המסירה. יא אללה, איזה דבר. 17 שנה שלחתי ארנונה לאנשים, קיבלת לא קיבלת, אחי, תשלם. אם לא תשלם יש לנו דרכים. לא חשבתי לרגע שאני צריך להוכיח לו. ללכת ל-25,000 תושבי רעננה ולגיד שלום אדוני הנה הארנונה שלך. שנים אנשים לא קפצו, לא עשו שום דבר, רק עכשיו זה מתחיל.

אני כבר לא מדבר על העניין הבטיחותי. איפה כיבוד החוק במדינת ישראל? לא פלא שאחר-כך אצלנו תמרורים זה רק המלצה. כל אחד עושה מה שבראש שלו כי אין דין ואין דיין. עכשיו הממשלה תבוא ותבקש, בגלל שהיא לא מסוגלת להסתדר עם העניין, אז אני סמוך ובטוח שהצעתו של חבר הכנסת חסון, ואני מוכן להצטרף לצוות שיקליד. בזמן האחרון אני כבר מקליד לא רע. אי-אפשר היום לוותר לממשלה שהיא תרים ידיים בגלל נימוקים טכניים שהיא לא מסוגלת לעשות את המאגר הזה.

חמד עמאר:

מי ביקש לדבר?

לאה ורון:

נמצא פה עורך דין יואל הדר, היועץ המשפטי של המשרד לביטחון פנים.

יואל הדר:

בוקר טוב. אני מבקש להתייחס לאמירות שהיו קצת קשות, שהממשלה מבזה את החוק או מעוניינת לבזות את החוק. נהפוך הוא.

חמד עמר:

מי אמר שהממשלה מנסה לבזות את החוק?

יואל הדר:

עורך דין בן-ארי אמר שזה ביזוי.

יהודה בן-ארי:

אי אכיפה זה ביזוי החוק.

יואל הדר:

זה לא החוק של הנהגים, זה חוק של הממשלה.

ישראל חסון:

הוא אומר שכמות הנהגים שנוסעים ללא רישיון, זה ביזוי החוק.

לאה ורון:

ואיך אתה מגדיר את העובדה שהחוק התקבל ב-2006 ועד כה לא הוקם המאגר?

יואל הדר:

החוק הזה שהתקבל היה בהצעת חוק פרטית שכשהממשלה נתבקשה לדון בזה, ראתה מצד אחד את הבעייתיות של הנושא. הנושא הוא בעייתי, אף אחד לא מנסה להכחיש את זה.

ישראל חסון:

מה הבעייתיות?

יואל הדר:

מצאו איזה חלופה מסוימת שלא הצלחנו במעמד חקיקת החוק, כי החקיקה היתה יחסית דיי מהירה, לא הצלחנו לבחון את המשמעויות של קיום החוק.

חמד עמאר:

הצעת החוק היתה צריכה להיות ב-24.4.2007.

יואל הדר:

לדעתי, לפני זה. החוק נכנס ב-2006, היו לנו 9 חודשים והיינו זקוקים לעוד תקופה מפני שנאלצנו לבחון את המשמעות של הכנסת החוק לתוקף. התעוררו בעיות. לפחות שני חברי כנסת באים מגוף שלטוני שמבין את הבעייתיות שאחרי זה צריך לבחון משמעות של דבר. אני רוצה להסביר את המשמעות, מדוע התקשינו בהכנסת החוק וזה לא רק עניין של מחשוב. אני מבקש להסביר מדוע התקשינו. הרי הרצון שלנו הוא כן להכניס את החוק. המעמד פה הוא לא נוח לנו. לא נוח לנו לעמוד ולהסביר מדוע אנחנו רוצים לבטל חוק אלא להיפך.

אנחנו נדרשים לתת מענה באופן כזה שנהגים שרישיונם נפסל יירשמו במאגר ונהגים שלא צריכים להירשם במאגר, לא יירשמו במאגר מכל מיני סיבות. לא יכול להיות מצב שנהג שלא אמור להיות רשום יהיה רשום שם בגלל שיש לנו בעיה. בשני הכיוונים אנחנו צריכים לבחון את העניין הזה.

חמד עמאר:

לא הבנתי.

יואל הדר:

אני אסביר. נהגים שרישיונם נפסל מעל 60 יום על ידי בית משפט, צריכים להיות רשומים בתוך המאגר של האינטרנט. אבל, לא יכול להיות מצב שבגלל שלנו יש בעיות, ואני אסביר עוד מעט מדוע יש לנו בעיות, נהגים תמימים יהיו רשומים במאגר מפני שיש לנו בעיה בתחום הזה. לא יתכן מצב שאדוני יהיה רשום בתוך המאגר בזמן שלא עברת כל עבירה. נכון?

עכשיו אני אסביר מה קורה. חלק ניכר מההחלטות בבית המשפט לתעבורה נעשות שלא במעמד של הנהג וזאת מכל מיני סיבות. ברגע שהשופט מחליט שהרישיון שלו פסול, לא מאותו הרגע הרישיון פסול אלא צריכים לשלוח את פסק הדין אליו והוא צריך לאשר את זה ורק מאותו רגע הרישיון שלו נפסל. ברגע שהוא מקבל את ההודעה, רישיונו נפסל. הזמן שנכנס לתוקף זה ברגע שהוא מפקיד את הרישיון אבל בעצם זה מרגע שהוא מקבל את זה.

זאת אומרת, שאי-אפשר להעביר למשטרה באותו רגע אלא רק כאשר ההזמנה לדין חוזרת לאיזה תיק ידני של בית המשפט.

ישראל חסון:

סליחה, אדוני. במסוף המשטרתי באותו רגע נתון, יש פסק דין ואתה שלחת את ההודעה. הבן אדם לא רוצה לקבל את ההודעה ממך בדרך כזאת או אחרת. יכול לקחת חודש, חודשיים, חמישה חודשים עד שהוא יקבל.

יואל הדר:

זה לא מגיע למסוף המשטרתי באותו רגע כי הרישיון נפסל אבל הנהג לא יודע על זה.

ישראל חסון:

שים לב למה שאתה אומר לי. שיכול להיות שאדם, מסיבות של סכנה, לא מסיבות כלכליות – הרי, קנס ושלילת רישיון זה כמעט תהליך אוטומטי אבל מסיבה של מסוכנות לא מסרת לו את פסק-הדין והוא ממשיך לנסוע.

יואל הדר:

לפי החוק הקיים היום, רק ברגע – גם אם סירב לקבל זה נחשב שהוא מקבל. ברגע שזה הגיע לדואר והוא סירב לקבל - - -

ישראל חסון:

עזוב, זה ברור לי. אני שואל אותך שאלה.

ההסבר שלך גורם לי להיות עוד יותר מטרד. אדם ביצע עבירות לא מנהליות אלא עבירות חמורות שיש בהן סכנה. בית המשפט פסק לו שלילת רישיון. בשל העובדה שאתה לא הגעת אליו הוא יכול להמשיך לנסוע עוד שנה או שנתיים?

חוה ראובני:

יש תיקון חקיקה מלפני כשבועיים מטעם ועדת החוקה, שקבע שבהתקיים נסיבות מסוימות של ההזמנה למשפט הזה, יש חזקת מסירה של הודעת מסירה. זה חם מהתנור מלפני שבועיים.

ישראל חסון:

בסדר. אני רוצה לומר לך משהו. המציאות של החוק שחוקק ב-2006 היא, שבשלוש וחצי השנים האחרונות בעצם אדם יכול היה רישיונו להישלל מסיבות של מסוכנות, עבירות שיש בהן מסוכנות, והוא יכול לנהוג כי הוא לא קיבל את השלילה.

יואל הדר:

החוק לא שינה דבר, המטרה של החוק זה רק פרסום באינטרנט.

זאב בילסקי:

מתוך 82,000 איש פסולי נהיגה, בערך חצי מהם נוהגים. חלקם נפסלו לשנים ארוכות וינהגו שנים ארוכות רק בגלל הנושא הזה שאף אחד לא התעורר בנושא של חזקת מסירה. לכן ידידנו המכובד אומר אני ממשלה, אני לא צריך להתאמץ יותר מידי. אם לפי החוק האדם לא פסול, אני לא יכול לעשות שום מאגר ושום דבר. עכשיו יש נהגים שנוהגים שנים. יכול להיות שהרישיון שלהם נפסל לצמיתות, יכול להיות שהם הרגו אנשים ויהרגו אנשים נוספים, אבל בגלל שאנחנו לא יכולים לשים אותו במאגר הוא למעשה לא פסול. עכשיו הוא ינהג עוד שנים רבות. תעצור אותו ניידת: שלום אדוני, תודה רבה.

אתה מבין? רק נס יביא לכך שיעצרו אותו מלנהוג. נכון?

יואל הדר:

אדוני מדבר על נושא של שלילת רישיון. אם השופט יחליט שצריך לשים את אותו אדם במעצר, אז יש דרכים חלופות לעניין הזה.

חמד עמאר:

אנחנו דנים בענייני שלילה.

ישראל חסון:

בוא לא נתחמק הבעיה.

יואל הדר:

הבעיה לא נגמרת בזה. אותו אדם קיבל הזמנה לדין ובמעמד צד אחד ביקש לבטל את ההחלטה של בית משפט. גם בדבר הזה השופט כותב כמבוקש, וגם זה לא נכנס אוטומטית לתוך המחשוב של בית המשפט. גם אם אותו אדם הגיש ערעור על ההחלטה, זה לא דבר שנעשה אוטומטית.

ישראל חסון:

כמה שלולי רישיון יש לך היום במסוף המשטרתי שלך?. אני מתפשר על הטוב מאוד, תגיד לי את הטוב, כמה?

יואל הדר:

נציגי המשטרה נמצאים בדרך והם יוכלו לתת את התשובה המדויקת.

ישראל חסון:

אני מצטער, אדוני היושב ראש. אני שואל שאלה. זאת בקשה לדיון - - -

יואל הדר:

אנשי אגף התנועה נמצאים בדרך.

ישראל חסון:

אפשר שמישהו יתקשר אליהם ויגיד לנו את המספר? אני אומר לכם למה.

יהודה בן-ארי:

בתסקיר לביטול הם כותבים 300,000 שלילות שצריכות להיכנס למערכת.

ישראל חסון:

אני שואל כמה יש היום. אני שואל את השאלה הזאת מהסיבה הפשוטה - - -

חוה ראובני:

ה-300,000 כוללים פסילות היסטוריות מאז קום המדינה, מלפני תוקף החוק והם כוללים אנשים שאולי אפילו לא גרים בארץ.

ישראל חסון:

האם גברתי יודעת לענות לנו על השאלה כמה יש היום?

חוה ראובני:

אני ממשרד התחבורה ואין לי את הנתונים.

ישראל חסון:

בואי נשים את זה רגע בצד.

חמד עמאר:

חבר הכנסת חסון, אני אבהיר איך התנהל הכול. החוק על המאגר התקבל ב-18.7.2006 והמאגר היה צריך לעלות אחרי 9 חודשים. ב-27.11.2007 הממשלה ניסתה לדחות את זה והביאה את זה לכנסת. זאת היתה הצעת חוק של המשרד לביטחון פנים שביקש לדחות כניסה לתוקף של החוק בעניין המאגר בשנה נוספת ל-24.10.2008. גם הבקשה הזאת לא התקבלה לכנסת. אנחנו מדברים פה כמעט על 4 שנים.

ישראל חסון:

אדוני היועץ המשפטי, סליחה שאני קוטע אותך, אני לא אוהב לקטוע אנשים בדיבורם. אני שואל אנשים מאוד פשוטה. בסוף, משהו מגיע למסוף המשטרתי?

יואל הדר:

בוודאי. הצפתי את הבעיות, לא אמרתי - - -

ישראל חסון:

אני שואל שאלה מאוד פשוטה. למה אני שואל כמה מופיעים? אני רוצה לדעת שמישהו יגיד אלה איקס שלולי הרישיון על פי חוק נכון להיום וזה מה שמופיע במסוף. נניח שלולי רישיון זה 100 ובמסוף מופיעים 20, נדון בדיון אחר לאחר נעלמו ה080, בוא קודם שים את ה-20.

חמד עמאר:

אני אשאל את זה בצורה אחרת. האם ידוע למשטרה כמה אנשים שרישיונם בשלילה מעורבים בתאונות דרכים? יש לכם נתון כזה?

יואל הדר:

אנשי אגף התנועה נמצאים בכניסה לכנסת והם תכף יגיעו לפה ויתנו את התשובות.

חמד עמאר:

לפי הנתונים שלכם ב-2007 30,000 איש היו מעורבים בתאונות דרכים בזמן שרישיונם היה פסול . האם הנתון שיש לנו הוא נתון נכון?

חוה ראובני:

הנתון הזה לא מוכר לנו. עורך דין בן-ארי ציטט קודם את הנתון הזה. זה כולל שתי קבוצות. יש שלולים שהם לא רק שלולים משטרתיים כי יש גורמים אחרים ששוללים. שלולים אחרים לא נמצאים במאגר. יש כאלה שמעולם לא קיבלו רישיון.

חמד עמאר:

חבר הכנסת ישראל חסון ביקש לדעת כמה נהגים שלולי רישיון יש היום וכמה מתוך שלולי הרישיון מעורבים בתאונות דרכים? האם יש לכם נתונים?

חוה ראובני:

לנו אין.

ישראל חסון:

אדוני היושב ראש. אני מוכרח לומר לך את הדבר הבא. אנחנו מדברים פה בדיון בחיי אדם. אם הייתי הולך לרופא עם כמות כזאת של נתונים, לא הייתי לוקח ממנו אקמול. לא יכול להיות שזאת ההתייחסות, תסלחו לי. אי-אפשר לבוא לדיון בכנסת ברמה כזאת של נתונים. אני ממש מצטער, הן משרד התחבורה והן המשרד לביטחון פנים. אותי לא מעניינת משטרת התנועה.

חנן אהרון:

למשרד התחבורה יש נתונים על פסילות שלנו. משנת 2004 יש 60,000 פסולים, לפי שיטת הניקוד.

חמד עמאר:

אני לא מדבר על שיטת הניקוד, אני מדבר באופן כללי.

ישראל חסון:

משרד התחבורה, מבחינתי, יש לו בנושא הזה איזו אחריות שהיא חופפת לאחריות של המשרד לביטחון פנים. מה לעשות, יש את הרשות הלאומית למניעת תאונות דרכים - - -

זאב בילסקי:

היא לא חופפת, היא מעל. מי שאחראי על כל הנושא הוא משרד התחבורה. לכן קראו לו משרד התחבורה והמאבק בתאונות דרכים.

ישראל חסון:

אנחנו יושבים פה ושואלים שאלות פשוטות. אתה יודע מה? אני אשאל אותך אחרת: תאר לעצמך שאת השאלות האלה שאתה שואל בתחומים אחרים בחיינו, שקשורים לחיי אדם, לא היו יודעים לתת לך תשובות עליהם.

חנין אהרון:

אני סגן מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה.

מי שנדרש לתת פה נתונים, הרי אנחנו לא חיים על פסילות של בתי המשפט ואין לנו את הנתונים האלה.

חמד עמאר:

אבל אחרי שנפסל רישיון של נהג, איפה הוא מפקיד את הרישיון?

חנן אהרון:

אם הוא נפסל על ידי בית המשפט הוא מפקיד את הרישיון בבית המשפט - - -

חמד עמאר:

זה לא מעודכן במסוף של משרד הרישוי?

חנן אהרון:

אנחנו מקבלים את הפסילות - - -

חמד עמאר:

אז אתם צריכים לדעת כי בסופו של דבר זה מגיע אליכם ואתם צריכים להוציא לו רישיון חדש. הכול מתנקז אליכם, אל משרד הרישוי.

ישראל חסון:

בואו נקים רשות מתאמת. באמת, חבר'ה. אהרון, אני אומר לכם ברצינות. מהזווית פה זה נראה רע. אני אומר לכם ביושר, זה נראה ונשמע רע. אני אומר לך, זה באמת נראה ונשמע רע ואני אדם עדין. באמת אני אומר לך – אז מה החכמנו? עכשיו תגיד לי למה אי-אפשר? מישהו יכול לענות לי למה אי-אפשר את מה שנכנס למסוף המשטרתי להעביר לאינטרנט? אולי הקצינה שם רוצה לומר.

אפרת בורגנסקי:

אני מהייעוץ המשפטי של המשטרה.

אני רוצה לענות. ברשותך, אני רוצה להקדים ולענות על שאלות שנשאלו. נהיגה בפסילה היא אחת מהעבירות החמורות בפקודת התעבורה וכך המשטרה מתייחסת אליה. העונש שמתבקש על ידי התביעה המשטרתית בתיקים של נהיגה בזמן פסילה הוא מאסר בפועל. אנחנו יותר ויותר מקבלים את הענישה הזאת בבתי המשפט. כך אנחנו מתייחסים לעבירה הזאת, בשיא החומרה.

באותה נשימה, ועם קשר הדוק, הראיות הנדרשות להוכחה של עבירת הנהיגה בזמן פסילה, נכון להיום – אני לא מכירה את התיקון החדש לחזקת המסירה, אבל הראיות הנדרשות היום לפי החוק, אחד מיסודות העבירה, היא אותה ידיעה על פסילה. זאת אומרת, המשטרה לא תוכל לבקש הרשעה של אדם בנהיגה בזמן פסילה אם לא הוכיחה שהאיש הזה ידע שהוא פסול. יש דרכים מסוימות, לא דרך אחת, להוכיח שאדם ידע. העובדה שאדם מסרב לקבל ויש לנו ראיות שניסו לתת לו והוא סירב לקבל, בזה הוא לא ייצא. סירוב לקבל גם הוא יכול להיות ראיה ולהיחשב כידיעה. אבל בהחלט, להבדיל מעניינים אחרים, לפחות נכון להיום, בטרם התקבל התיקון, יש חשיבות רבה לעניין הידיעה.

סעיף 61א לפקודת התעבורה דיבר וחייב, ובצדק, הקמת וקיום ניהול מאגר מהימן ונכון לכל רגע, מאותה סיבה ברורה שדיברנו כאן. לא יעלה על הדעת שאם נפסלתי והפסילה שלי הסתיימה אתמול, השם שלי היום לא צריך להיות במאגר הזה. להיפך, אם נפסלתי היום, השם שלי צריך להופיע החל מהיום באותו מאגר.

החשיבות הזאת של מאגר מדויק ואמין, הוא "הבעיה" שלנו. אותו הקושי המהותי, אני לא מדבר על קושי טכני. הקושי המהותי טמון בצורך הזה לנהל מאגר ואמין. זה ברור שאי אפשר לוותר על האמינות והדיוק.

המשטרה בעצם טענה - - -

ישראל חסון:

סליחה, המסוף המשטרתי מדויק ואמין?

אפרת בורגנסקי:

אני מגיעה לזה. המשטרה והמשרד לביטחון פנים הצביעו מהתחלה על הבעתיות שנובעת מהאלמנט המאוד מאוד חשוב הזה, של הצורך במאגר מדויק ואמין ועוד רגע אסביר למה.

עכשיו אגיע לשאלה שלכם. גם כאזרח, המחשבה שיכול להיות שהמשטרה לא יודעת ברגע נתון, האם אדם זה או אחר שניצב בפניה, הוא פסול כרגע לנהיגה או לא, היא מחשבה מטרידה. עם זאת, אחרי שאמרתי את מה שאמרתי – אני מניחה שנציג אגף התנועה יוכל לפרט יותר את האופן שבו מתבצעים הדברים בפועל בשטח. עם זאת, אחרי שאמרתי את מה שאמרתי, אני מניחה שיהיה קל יותר להבין למה נהיגה בזמן פסילה, להבדיל ממעבר של נהג באור אדום, שאפשר להגיד שהשוטר ראה אותו, עבירה של נהיגה בזמן פסילה היא עבירה שנדרשות לה ראיות כמו לכל עבירה אחרת.

ישראל חסון:

אפרת. אני ממש לא אוהב לקטוע אבל אני אעשה את זה. ההרצאות על המזלג גמרתי לפני 35 שנה בדיוק. השאלות הן מאוד פשוטות. המסוף המשטרתי מדויק או לא מדויק?

אפרת בורגנסקי:

במסוף המשטרתי יופיע שאדם מסוים פסול לנהיגה. עם זאת, על בסיס המידע הזה, אי-אפשר יהיה להביא את אותו אדם, למשל, בדין בגין עבירה בזמן פסילה. מדוע? משום שהדבר הזה הוא ראייה לכאורה. כדי להביא אותו בגין עבירה בזמן פסילה, המשטרה תעכב אותו, תבדוק או תיתן לו הזמנה ליום הבא, תוציא את תיק בית המשפט, תבדוק שההחלטה היא בתוקף. אני כבר אתן דוגמה לדברים שקורים לנו יום-יום.

ישראל חסון:

גברתי, בעברית הכי פשוטה. אם בתיק המשפט לא נרשם שיש מסירה, אז הפסילה לא בתוקף?

אפרת בורגנסקי:

הפסילה בתוקף. באותו רגע שהאיש פגש שוטר הוא יודע עליה.

ישראל חסון:

אבל הוא לא עבר עבירה.

אני שואל אותך עכשיו שאלה. המסוף המשטרתי הוא מדויק? התשובה שלך היא שלילית.

אפרת בורגנסקי:

הוא חלקי, הוא נותן אינדיקציה.

ישראל חסון:

חבר'ה, אין חלקי מדויק. סליחה גברתי היועצת המשפטית, אין חלקי מדויק. הוא מדויק או לא מדויק. את יודעת איך אומרים "פיקששת" בעדינות? זה פגעת על-יד. אם הוא לא מדויק אז תסלחו לי, באמת תסלחו לי.

אפרת בורגנסקי:

אני אומר שוב. המציאות היא, שאם ניתנה שלשום פסילה בבית המשפט וגם אם הפסילה הזאת מופיעה במחשב המשטרתי, בהחלט יתכן שהרגע שאני השוטר עוצר את האזרח ואומר לו: אתה נוהג בפסילה - - -

חמד עמאר:

אני שואל אותך שאלה פשוטה. לפי הנתונים שאת נותנת לנו, בכמה אחוזים המסוף המשטרתי לא מדויק? על כמה אחוזים אנחנו מדברים?

דן שני:

אני מאגף התנועה.

אני מבקש להבהיר משהו. המסוף יכול לתת נתונים עובדתיים, והנתונים מדויקים ככל שיהיו, השאלה האם אדם נחשב נוהג תחת פסילה היא שאלה משפטית שהתשובה עליה ניתנת על סמך כמה נתונים. המסוף לא מסוגל, יש שם החלטה ערכית שיפוטית. אנחנו צריכים כמה נקודות זמן: מתי ניתנה הפסילה? מתי היא הודעה לו ומתי הופקד הרישיון?

ישראל חסון:

אני מוכרח להגיד לכם משהו. חבר'ה אתם מדהימים, אתם פשוט מדהימים. שמע, זה פשוט מדהים מה שאתם אומרים. אתם פשוט מפקירים אותנו, תסלחו לי שאני אומר את זה. אני מבחינתי סיימתי את הדיון. פה צריכים לשבת השר לביטחון פנים ושר התחבורה ומבחינתי מפכ"ל המשטרה. אני אומר לך, לא יכול להיות שבית משפט יחליט שאני מסוכן לציבור, במונחים של אלפים, ואתם תשבו ותגידו לי שאני לא יודע למסור את המסוכנות הזאת ברמה של עורך דין שרוצה להוציא עכשיו הוצאה לפועל על זה שלא שילמתי משהו. אתם לא יודעים למסור, אתם לא יודעים לשים במסוף את האנשים שהם שלולים ואתם לא יודעים לעצור.

דן שני:

עם כל הכבוד, זאת לא רק שאלה של מסוף. ברגע שבית המשפט - - -

ישראל חסון:

סליחה לי, אדוני. אתה מדבר איתי במונחים פקידותיים על חיי אדם. אני מודיע לך, אתה לא יכול להגיד לי שלאדם מסוכן אתה לא יודע למסור לו ביד לבית שלו עם שליח. אדוני, תיקח מיליון שקל מתקציב המשטרה, תפעיל חברת שליחים שתיתן לך את זה.

דן שני:

מי שמוסר גזרי דין זאת הנהלת בתי המשפט. אבל זכותו של אדם להישפט גם בהיעדרו בדיני תעבורה. מה לעשות, המחוקק איפשר את זה. אם היו מונעים את זה, אז אפשר היה לשפוט אדם רק בנוכחותו כמו במאסר.

ישראל חסון:

הבנתי, אדוני. תודה רבה לכם, שירות נפלא.

חמד עמאר:

אני יכול לשמוע התייחסות של משרד התחבורה?

חוה ראובני:

אדוני, למרות שחבר הכנסת חסון אומר שאלה טעמים פקידותיים, אני חייבת לחזור ולומר, למרות שזה לא מוצא כן, אלה מטעמים משפטיים. כפי שאמרה עורכת הדין בורגנסקי, נהיגה בזמן פסילה זאת לא שאלה של שחור ולבן. זה גם לא אכיפה של הוצאה לפועל שאפשר למסור בהדבקה על הדלת. כיוון שמדובר בעבירות פליליות, המחוקק בבניין הזה קבע סדרה של תנאים כדי שפסילה תהיה בתוקף. להכניס מידע לתוך אתר אינטרנט, שלא עומד בדרישות שהמחוקק קבע, כדי שפסילה תהיה אמינה, זאת תהיה שרלטנות, זאת תהיה פגיעה באזרח. יש סדרה של מרכיבים משפטיים, לא בירוקרטים לתוקפה של פסילה.

ישראל חסון:

תסלחי לי שאני אומר לך את זה. אני מכיר מתוקף ניהולי את הייעוץ המשפטי. שני סוגים של יעוץ משפטי. אחד שיש לו פיתרון לכל בעיה ואחד שיש בעיה לכל פיתרון. אני אומר לך, את יושבת פה עכשיו ואת יודעת את הנתונים שמונחים פה. אלה נתונים שהם שלך, אלה נתונים שהם של ממשלת ישראל ואת אומרת מתוקף תפקיד, לעם שיושב בציון: רבותיי, אתם תשלמו 4% מתאונות הדרכים. במילים אחרות, אני לא יודעת לצמצם את זה. אין אחד שיודע להוריד את זה לאפס. אני לא יודעת לעזור לכם לאכיפה. למה? ככה. עכשיו את יכולה לתת לי הסברים מפה עד מחרתיים. אולי תשבי גברתי, במקום שאני אטריד אותך ובמקום להטריד את כל הציבור, תשבי ותגידי לי מה נדרש בכדי להביא מהנהלת בתי המשפט את פסק הדין עד לכך – סלחי לי, לעשות לי ככה, באמת לא בבית ספרי. אם את עושה לי ככה, נגמר הדיון מבחינתי.

חוה ראובני:

אני חושבת שיש בינינו מחלוקת בסיסית על מקור הבעיה. אדוני טוען שמקור הבעיה הוא מקור טכני ביצועי, העברת מידע ממקום למקום. אנחנו טוענים שמקור הבעיה הוא מקור משפטי של מגוון רחב של טיעונים משפטיים.

ישראל חסון:

גברתי, יש מצב של פסילה חד-חד ערכית? משפטית יש כזאת?

חוה ראובני:

יש.

ישראל חסון:

אפשר לקבל את אלה לאינטרנט? בואי נתחיל מהעשרה הראשונים, אפשר?

חוה ראובני:

אתה אלה אפשר.

ישראל חסון:

למה לא עשינו את זה עד היום?

חוה ראובני:

כי אז נוצר מאגר מפלה שבו - - -

ישראל חסון:

גברתי, את מי הוא מציל ואת מי הוא מפלה?

חוה ראובני:

הוא מפלה את אלה שבאו לבית משפט, התייצבו שם, שמעו בהכנעה את גזר הדין ובו במקום הפקידו את רישיונם. הוא מפלה לטובה את אלה ששיחקו, שלא באו לבית משפט ושהשמטתו מלקבל את המסירה.

ישראל חסון:

עכשיו מה את אומרת לי? את שמעת מה את אומרת לי עכשיו? אני אומר לך, תקשיבי למה שאת אומרת?

חמד עמאר:

אנחנו מתעסקים בחיי אדם.

ישראל חסון:

תלכי רגע מהסוף להתחלה: אני מוכנה מסיבות טכניות, שלא הצלחתי להשלים את התהליך –גברתי, אלה סיבות טכניות, שלא הצלחת להשלים את תהליך האכיפה – תקשיבי לי, זה מה שאת אומרת לי. יש לי פסק דין, לא הצלחתי להשלים את מסלול האכיפה, אני לוקחת סיכון בחיי אדם. אתה יודעת מה, גברתי, זה מה שאת אומרת.

אין מה לעשות, את צריכה ללכת מהסוף להתחלה. אם הנהלת בתי המשפט ואם משרד התחבורה שאחראי, יודע שיש לקונה הזאת, אז הוא צריך לבוא ולהגיד איך הוא מתגבר על הלקונה הזאת בשביל ליצור מצב שלא יהיה אחד שבית משפט שלל לו והוא ממשיך לנסוע. לא יכולה להיות חשיבה אחרת.

חוה ראובני:

על זה אין לנו ויכוח.

ישראל חסון:

אז מה עשינו בזה? מה את מספרת לי?

חמד עמאר:

את רוצה להגיד לי שמבחינה משפטית, אין אפשרות להגיע למצב שכל מי שבית משפט החליט לפסול לו את הרישיון, יהיה באמת פסול רישיון?

יואל הדר:

יש פיתרון, אדוני.

חמד עמאר:

4 שנים אנחנו מחכים לפיתרון.

יואל הדר:

זה בכלל לא קשור לחוק הזה. החוק הזה ניתן באינטרנט, עם כל הכבוד זה לא במהות כד למנוע - - -

חמד עמאר:

זה במהות. אם הבת שלי נוסעת עם נהג והנהג הזה הוא פסול רישיון, אני רוצה לדעת.

ישראל חסון:

אדוני היושב ראש, אתה רוצה לשמוע מה במהות? מה שאתה חושף לשמש עכשיו – הרי מה אתה חושף לי לשמש? האינטרנט מראה באיזה חוסר אתה.

יואל הדר:

אדוני רוצה שכל העבריינים יהיו שם ולא חלק מהעבריינים שיואילו בטובם להתכבד ולהודיע.

חמד עמאר:

אז לפחות שיפרסמו חלק מהעבריינים.

יואל הדר:

מה שאדוני עושה פה, מה שחברי הכנסת עושים פה זה לבוא בטענה לרשות המבצעת, כשאנחנו לא הרשות המחוקקת. אם הרשות המחוקקת רוצה, שתתכבד ותודיע שאין דבר כזה שאדם יישפט במשפט תעבורה במעמד צד אחד. שכולם יבואו להישפט במעמד שני הצדדים. שכל האזרחים יגיעו לבית המשפט, יאבדו ימי עבודה, אבל כדי למנוע פגיעה בחיי אדם, זאת הדרך הנכונה לעשות את זה. בהחלט אפשר לעשות תיקון כזה בפקודת התעבורה וזה יפתור את הבעיה. כך אפשר יהיה להעביר את זה בצורה תקינה ואז זה יפתור את הבעיה - באים אלינו בטענות.

ישראל חסון:

אתה יודע למה אני בא אליך בטענה? אני אסביר לך. סליחה שאני בא אליך בטענה. הייתי מאוד שמח לבוא לשר.

יואל הדר:

אני הנציג.

ישראל חסון:

3.5 שנים אתה יודע שמתקיימת לקונה, אתה יודע שהתקנה הזאת היא תקנה רצינית ואתה לא בא לפה ואומר לי: אדוני תקן את החוק.

יואל הדר:

אני מבקש לומר בעניין הזה. 3.5 שנים לא נחנו. כל הזמן היו ניסיונות מטעמנו למצוא פיתרונות. כשהגענו למסקנה שאנחנו לא מוצאים פיתרון, רצינו לבטל את זה.

ישראל חסון:

לבטל ומה לשים במקום?

יואל הדר:

ניסינו לחשוב על חלופות. ניסינו לחשוב גם על חלופות בעניין הזה. עלו כל מיני רעיונות לחלופות, שנדחו מטעמים שונים. לכן הגענו למצב של חוסר ברירה. היום, אחרי כחודש וחצי מאז הוצאת התסקיר, עדיין לא באנו לבקש טיוטת חוק מהממשלה. עדיין משרד המשפטים סבור שאנחנו צריכים למצוא את החלופה הראויה. אם למישהו יש רעיון לחלופות הרצויות אני מוכן.

זאב בילסקי:

יש לי שאלה. מידי פעם מתפרסמות בעיתון מודעות על ירושות, על מי שמבקש כלי ירי. יש כאלה מודעות של הממשלה. האם יש אפשרות, למשל, שאחת לשלושה חודשים משרד המשפטים או מי מטעמו יפרסם הודעה בעיתון של כל אלה שנשלל רישיונם? ואז לכתוב שהאנשים האלה והאלה מתבקשים לסור מייד כי רישיונם נשלל. אם אתה יכול לעשות את זה, אז יסתמו טענותייך כי אז יש כאלה במאגר שהיו בסדר והגיעו אליו ויש כאלה שמופיעים בעיתון ולא הגיעו. אז יש לפחות יש לך צידוק להגיד לא רשע וטוב לו אלא זה בעיתון וזה במאגר. תאמיני לי, בעיתון זה הרבה יותר גרוע מאשר במאגר. את זה אפשר לעשות?

חוה ראובני:

זה דבר שמחייב שינוי בחקיקה כי המשמעות היא לא מסירה בפועל אלא חזקת מסירה של הודעה. לא בטוח שהוא ראה את המודעה.

זאב בילסקי:

את לא צריכה לשנות את החקיקה. אני לא אומר שהמודעה בעיתון תהיה במקום חזקת המסירה. כל מה שאני אומר, שאנחנו נחשוב על מחשבה יצירתית, נשים מודעה בעיתון ולכתוב שם שאנשים מתבקשים.

ישראל חסון:

תיזהר מיצירתיות.

חמד עמאר:

אני רוצה להבין. בסופו של דבר אותו שלול רישיון פסול יודע על-כך? ייקח חודש, ייקח חודשיים, בסופו של דבר מבחינה משפטית יודע? אם הוא יודע בסופו של דבר, ברגע שהוא יודע תכניסו אותו למעבר. בואו נתחיל עם אלה שמגיעים לבית משפט. בואו נרדוף אחרי כל אחד ואחד וברגע שהוא יודע אנחנו נכניס אותו למאגר. האם בנושא הזה יש לנו בעיה להכניס אותו למאגר?

יואל הדר:

התשובה היא כן. אותו אחד שיודע מגיש בקשה במעמד צד אחד לבטל את זה והשופט נותן לו כמבוקש במעמד צד אחד. ואז הוא לא שלול כי השופט קבע שהוא לא שלול. ואז יש דיון במעמד שני הצדדים ואז הוא מגיש ערעור ואז בינתיים הוא לא שלול.

חמד עמאר:

אז בינתיים לא מכניסים אותו למאגר.

ישראל חסון:

יש איזה מסוף אחד שהוא נטו?

יואל הדר:

התשובה היא לא.

חוה ראובני:

הם כולם אינדיקציות. נקודת פתיחה לחקירה פלילית.

ישראל חסון:

זאת אומרת שיכול להיות שאת עוצרת אותי, מעכבת אותי ומטרידה אותי.

חוה ראובני:

אני חוקרת.

ישראל חסון:

לא, את מטרידה אותי.

חוה ראובני:

יש אינדיקציה כי בית משפט החליט לגביך.

ישראל חסון:

גברתי, מה זה את בודקת, לא בודקת? למה את לא מסוגלת להגיע לחד-חד ערכי?

אפרת בורגנסקי:

אפשר לתת לאדוני דוגמה מהחיים?

ישראל חסון:

אני מבין שאתה תלוש, בבקשה תנחיתי אותי.

אפרת בורגנסקי:

שוטרת עצרה אותך. במסוף אתה מופיע כפסול ולא בכדי, אכן היה פסק דין שפסל אותך. מה שאני לא יודעת ואין לי דרך לדעת ולעולם לא תהיה לי דרך לדעת – אתה מוציא מהכיס את ההחלטה מלפני רבע שעה, הרגע יצאתי מבית המשפט, שבו ביקשת מבית המשפט לדחות את הפסילה שלפני יום רק נודע לך עליה ואתה מקבל כמבוקש.

ישראל חסון:

אפרת, אפשר לשאול אותך שאלה מהחיים? לטעמי יש שתי סנקציות שהן הכי קשות בתחום התעבורתי. אחד זה מאסר, שהוא דגל שחור והכרטיס האדום המובהק זה שלילי. אני מדבר כרגע על שלילה ממסוכנות ולא שלילה מנהלית. עשיתי עבירות חמורות ונשפטתי.

אלה שתי הסנקציות הכי חמורות שיש לך. עכשיו תסבירי לי, למה, במצב שכולנו נלחמים בקו העליון של הלחימה בתאונות הדרכים, שזה שלילת רישיון, אני לא יודע להגיע למשהו שנותן לי מצב חד-חד ערכי? זאת השאלה היחידה שיש לי.

אל תסבירי לי כמה זה מורכב, כי אם אני אתאר לכם עכשיו בתיאור מפורט ומשפטי איך מרכיבים גלגל בפנצ'ר, זה בלתי אפשרי. אבל כבר נחתנו על הירח. אני באמת אומר לכם, ברצינות, כולנו מדברים על תכונות דרכים. אנחנו לא מתווכחים עם הסטטיסטיקות. חבר'ה, זה משהו שהוא לא הגיוני לחלוטין, לשבת ולשמוע שאנחנו לא מסוגלים להגיע לחד-חד ערכי הזה.

אפרת בורגנסקי:

בלחיצת כפתור? בחקירה? – אפשר.

ישראל חסון:

תחליטי איך, אני אומר לך איך. תגידי לי שצריך בשביל זה 4 אנשים.

יש לי בשבילך שאלה. כמה נתונים בתחום של השב"כ את מקבלת כל יום על 4.5 מיליון? סביר להניח שהרבה מאוד. תארי לעצמך שהייתי אומר לך: תשמעי, נורא קשה לעדכן אותם בזמן אמת. היית מקבלת את זה כתשובה על פיגוע אוטובוס? למה את מקבלת את זה על תאונת דרכים?

יואל הדר:

אדוני מביא את הדוגמה מהשב"כ. האם אפשר היה למנוע הרמטית מכל המחבלים להיכנס? האם אפשר היה למנוע את כל המסתננים להיכנס מגבול מצרים חד-חד ערכי? זה גם בעייתי.

ישראל חסון:

לא זאת השאלה, כי אני לא מצפה ממך שתמנע מאה אחוז תאונות דרכים. אבל אם תבוא אלי בשב"כ ותגיד לי שהמידע היה במסוף אבל לא ידעתי להגיע אליו כי הוא לא חד-חד ערכי ובגלל זה התפוצץ אוטובוס, אני אומר לך, יש לך אישור להחליף את ראש השב"כ.

חמד עמאר:

אני רוצה לשאול את היועצים המשפטיים. יש פיתרון משפטי? חשבתם על פיתרון משפטי? אנחנו 3.5 שנים אחרי חקיקת החוק. האם חשבתם על פיתרון משפטי שאפשר להביא אותו לכנסת ולפתור את הבעיה? אתם רוצים ללכת על הדבר הכי קל וזה לבטל את החוק.

חוה ראובני:

אם אדוני ראה, בתוך תזכיר החוק נאמר במפורש שאין בהצעה לבטל משום הבעת עמדה מתנגדת לו. ההיפך הוא נכון, גורמי הממשלה הנוגעים קיימו מספר דיונים בשאלת הדרכים האפשרויות מעשית והראויות משפטית להעמיד לרשות הציבור מידע אמין ועדכני על עבריינות תנועה של נהגים ובפרט נהגים מקצועיים. זה נאמר במפורש בתזכיר החוק. כל הנוכחים כאן מטעם הממשלה - - -

חמד עמאר:

מה התשובה לשאלה ששאלתי?

לאה ורון:

עורכת הדין ראובני, אפשר לקבל תזכיר של הצעת החוק כדי שנצלם כי אנחנו לא מכירים אותו?

חוה ראובני:

תזכיר החוק הופץ.

לאה ורון:

הוא לא מופץ לוועדות הכנסת.

יואל הדר:

אני העברתי לוועדה.

חוה ראובני:

אני אעביר במייל.

אדוני, אני רוצה להשלים את התשובה. שר התחבורה והבטיחות בדרכים עומד לכנס בתחילת החודש הקרוב את ועדת השרים לענייני בטיחות בדרכים. אחד משלושה נושאים שעל סדר-היום הוא נושא ביטול מאגר פסולים ותחליפים לו. גורמי הממשלה קיימו במשך חודשים אחדים, לפני הפצת תזכיר חוק, מספר ישיבות לגבי תחליפים אפשריים ופיתרונות. קיווינו לעשות את זה בד בבד עם ההצעה לתיקון החקיקה ולא רק להגיד לא ולהגיד גם מה כן. לא הצלחנו עדיין להתכנס לפיתרון. יחד עם זאת, זאת בהחלטה הכוונה. בגלל שזאת הכוונה, תזכיר החוק אמנם הופץ אבל אנחנו לא ממשיכים איתו לוועדת שרים לחקיקה, הוא עדיין מונח בתוך הממשלה. תהיה ישיבה של ועדת שרים. גורמי הממשלה, משרד המשפטים, המשטרה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משרד התחבורה, הנהלת בתי המשפט, כולם שותפים לתהליך עבודה שמתקיים מזה זמן, במחשבה של איך אנחנו מעמידים לרשות הציבור מידע שישפר את ההחלטות השיפוטיות והעבר התעבורתי פלילי של נהגים. הכוונה היא לאו דווקא להתמקד בפסילות, כי לפעמים פסילות לא נותנות את התמונה המדויקת של מסוכנות של נהג. יכול להיות לך נהג עם 60-70 עבירות תנועה ואף לא פסילה ארוכה אחת. או שהוא היה פסול והיום הוא לא פסול. היתה לו פסילה של שנתיים לפני 3 שנים והיום הוא לא פסול. לפי החוק, המידע הזה לא יהיה באתר, אם הוא נשאר כמו שהוא היום.

מצד שני, יכול להיות לך נהג נקי לחלוטין, שברגע של טעות, הדליק את הרדיו תוך כדי נסיעה, איבד שליטה, תאונה עם 3 פצועים עם "צליפת שוט" והוא קיבל 3 חודשי פסילה, והוא כן יהיה במאגר. אנחנו מחפשים את הנהג עם ה-80 עבירות. החשיבה שלנו היא דווקא לתת את המידע. למצוא דרך לשחרר יותר מידע על עבירות תעבורה חמורות ובפרט להתמקד בנהגים מקצועיים. אנחנו חושבים על מסלולים שונים של הדבר הזה. היו מספר דיונים, יהיו עוד. ועדת שרים לענייני בטיחות בדרכים תדון בזה. אנחנו בהחלט מתכוונים ללוות את ההחלפה של הדבר הזה.

שאל חבר הכנסת חסון, זה בלתי אפשרי לחלוטין? אומרים פה וזה נכון. אם בכל בית משפט ומשפט, שדן בהחלטות תעבורה, כל בתי המשפט תעבורה, בתי משפט מחוזיים, בתי משפט עליון, כולל ערעורים, כולל החלטות במעמד צד אחד, יהיה מישהו שבשנייה אחת, בשרבוט של שופט כמבוקש, יכניס את זה לתוך מסוף, יכול להיות זה אפשרי.

נתנו כאן דוגמה מהשב"כ, הלוואי והיו לנו את המשאבים שעומדים לרשות כוחות הביטחון למניעת פח"ע. אין לנו אותם ואין מי שיישב - - -

ישראל חסון:

לא כדאי לך לדעת את המספרים, באמת לא כדאי לך.

חוה ראובני:

ישב פקיד בכל בית משפט, מהרגע שהוא נפתח עד הרגע שהוא נסגר - - -

ישראל חסון:

גברת ראובני, האויב של הטוב זה הטוב מאוד. אם את באה עכשיו ומבקשת ממני לתקן את כל השרשרת, בסוף את תגידי לי גם למיין אחרת את אזרחי מדינת ישראל ולפי זה נבחר רק כאלה שהם לא עבריינים. אני לא הולך לשם.

אני אומר לך שכשאת באה אלי עכשיו ואתה אומרת לי – בואי נדבר עכשיו ברצינות. על-סמך מה שאת אומרת לי, הפיתרון שאת מציעה לי היום הוא פיתרון לעוד שנתיים שלוש והוא לא פיתרון לפני כן. תהליך חקיקה זה שנה ומשהו. תהליך יישום של זה, זה עוד שנה ומשהו. עכשיו את רוצה לחיות עם המציאות הזאת.

אני שואל שאלה לא בתחום המשאבים הגדולים, בסדר? אני רוצה להגיד לך שהפיתרון לא יהיה בתחום המשאבים אלא בתחום ההתנהלות. אם תגידי אני הולכת לעשות כוונון עדין בתוך המשטרה למה שרשום במסוף. אין דבר כזה? אז אני אציע לך הצעה אחרת.

פסקי דין פתוחים לקהל? אני יכול לראות פסקי דין?

חוה ראובני:

תעבורה לא חסוי.

ישראל חסון:

תפרסמי, בבקשה באינטרנט, כאלה שנמסר להם וכאלה שלא נמסר להם. למה לא? למה לא?

חוה ראובני:

בגלל כל ההחלטות שבאות אחרי זה.

ישראל חסון:

או.קיי, בסדר גמור. שירוץ אלי ויגיד שתתקני. מה קרה? תראי, אנחנו יושבים פה לנסות למצוא את הפיתרון. האמיני לי, זה פשוט תהליך לא תקין. אני חושב שאחרי חקיקה, הרשות המבצעת צריכה לשבת, לשבור את הראש ולבוא ולהגיד: יש לי 5 וריאציות.

ישראל טיקוצקי:

אני יושב ראש ההנהלה של קציני בטיחות עצמאיים בתעבורה. אני רוצה להגיד לכם שאני שותף לחלוטין לתסכול שיש כאן. פשוט לוקחים את הדבר שצריך להיות כלי עבודה בידי מי שמשמש המגיש הראשון לנהג ואומרים לו: תעבוד בידיים קשורות מאחורי הגב. זה דבר לא נורמאלי. נהג יהיה בבוקר בבית משפט, יקבל שלילת רישיון, יגיש ערעור או לא יגיש ערעור. יבוא אלי אחרי חצי שעה ויגיד: אני רוצה להתקבל ויציג בפניי רישיון נהיגה. הרי המצב היום הוא מצב לא נורמאלי לחלוטין. נהג מקבל שלילת רישיון, מפקיד את הרישיון בבית משפט, עובר לתחנת המשטרה ממול, מצהיר שהרישיון נגנב לו והולך למשרד הרישוי ומקבל העתק רישיון. אנחנו לא יכולים לעבוד בצורה כזאת, אנחנו צריכים כלים.

אם אתם לוקחים את הכלים האלה ומספרים לנו למה אנחנו לא יכולים לקבל אותם, אז תסבירו לנו מאיפה אנחנו מקבלים את האינפורמציה? היום אנחנו לא יכולים לקבל אינפורמציה האם הנהג הוא עבריין, האם הנהג שלול או לא, מצה מצבו בכלל, וזאת מפאת כל מיני חסיונות למיניהם. תאמיני לנו, אנחנו מספיק חכמים ואינטליגנטים לדעת, כשאנחנו רואים תיק הרשעות, האם למרות שלנהג יש הרשעות הוא יכול לעבוד.

אני מחזק את דבריו של חבר הכנסת חסון. תתחילו מאיזו נקודה. גם אם יבוא מישהו ויפגע ויגיד: פעם ראשונה בחיי, לאחר 25 שעות נהיגה, נתפסתי נוהג במהירות מופרזת ושללו לי את הרישיון ל-30 יום ודווקא אני מופיע שם ולא השכן שלי שהוא עבריין – זה לא נורא. צריך להתחיל מאיזו נקודת מוצא. אנחנו לא מתחילים, כל הזמן אנחנו הולכים צעד אחד קדימה, ארבעה צעדים לאחור, זה אפילו לא טנגו.

חמד עמאר:

תודה רבה.

איך אתה יוצר מידע אמין לשוטר שלך שנמצא בניידת לגבי פסול רישיון? האם יש לו מידע אמין?

דן שני:

ברשות אדוני, לפני שאני עונה, אני אענה על שאלה שאדוני שאל קודם וגם להגיד אלו דברים עשינו במרוצת הזמן מאז שהחוק החל, לאור הבעיה שהתגלתה לגבי יידוע של נהיגה בפסילה ופסילה בהיעדר.

אני רוצה קודם להדגיש שדרך המלך היא באכיפה ובשפיטה והיא בעצם הדרך העיקרית שבה רשויות החוק, דהיינו המשטרה ובתי משפט, יכולים לפעול. הדרך של האינטרנט היא באמת רק דרך משנית.

לגבי דרך המלך רציתי להעיר שקודם כל, מעבר למבצעים הרבים ולתפיסות המאסיביות, הוקמה יחידה מרכזית באגף התנועה שאחד התפקידים העיקריים שלה הוא להילחם בתופעה של נהגים בפסילה. במקביל יצרנו עליית מדרגה בענישה ובפגישה עם פרקליט המדינה קיבלנו אור ירוק לעתור באופן שגרתי למאסר בפועל על נהיגה בפסילה, גם במקרה של הרשעה ראשונה. זאת אומרת, גם אם אדם טוען מעידה חד פעמית, מדיניות התביעה הכללית בעבירות של נהיגה בזמן פסילה היא לעתור למאסר בפועל.

אני רוצה לציין שהרבה פעמים שופטים התחילו לתת מאסרים בפועל גם לאנשים שנהגו בפסילה בפעם הראשונה. זאת לדעתי דרך המלך, אכיפה, תפיסה ושפיטה עם עונשים מרתיעים.

נכון שאגב העיסוק בחוק אנחנו נתקלנו בתופעה של אנשים שמתחמקים מאימת הדין על ידי שפיטה בהיעדר והתחמקות מלקחת את פסק הדין. גם בנושא הזה לא ישבנו בחיבוק ידיים ורק לפני כשבועיים, אחרי שעבר חוק ב- 3 קריאות והוא אמור לפתור את הבעיה העיקרית לגבי אנשים שנשפטו בהיעדר וקובע חזקה בחוק, שאדם שנשפט בהיעדר ונשלח אליו פסק הדין באמצעיות הדואר, יוחזק כמי שיודע על הפסילה בהתקיים תנאים מסוימים.

זאת אומרת שמבחינה מהותית נעשות פעולות רבות גם במישור החקיקתי כדי להתגבר. צריכים להתקיים 5 תנאים. כשתופסים בן אדם - - -

ישראל חסון:

אדוני, סלח לי, אני מוכרח להגיד לך, פקששת את השעה הראשונה שלנו. אנחנו גמרנו את הסשן הזה והוא מאחורינו. עשה לי טובה, תפסיקו להסביר לנו איפה הבעיות, שימו פיתרונות. מספיק כבר עם הבעיות האלה. אני לא יכול לשמוע על זה שאתה מרשה ל-500,000 לא יודע כמה נהגים מסוכנים להסתובב בגלל שאתה לא יודע לקחת נייר ולהביא לו הביתה.

דן שני:

זה ההיפך ממה שאמרנו.

ישראל חסון:

אל תגיד לי בדיוק ההיפך.

חמד עמאר:

זה הבעיה שהם יצרו. זאת הטענה שלכם - - -

חוה ראובני:

זאת אחת הבעיות וזאת בעיה בולטת ומרכזית. הוזכרו כאן בעיות נוספות כמו ערעורים ועיכובי ביצוע ובקשות ביטול.

דן שני:

התשובה היא שאפשר לפתור את הבעיה, רק אי-אפשר בלחיצת כפתור. לגבי כל אחד צריך לראות מה התקיים, לקיים חקירה קצרה ולהגיע למסקנה משפטית. זה לא משהו שהמחשב עושה.

ישראל חסון:

למה אתה לא יכול לפרסם בהתניה? ברצינות, מספיק כבר, אתה יושבים ומספרים לנו כל הזמן למה אי-אפשר. ספר לי מה כן אפשר.

חיים גונן:

אני מהנהלת בתי המשפט. אני דווקא רוצה לציין כמה דברים שבתי המשפט עשו כדי לשפר את המצב שמדברים עליו. מנהל בתי המשפט הורה לנו להתארגן ולהעביר חומר יותר מדויק ויותר נכון למשטרה. הושקעו משאבים בשביל לבנות מערכת חדשה ותוכנה חדשה, שמעבירה למשטרה, מעבר למה שמועבר היום, גם החלטות על פסילה, גם כאשר מפקיד את הרישיון. בצרוף לנתונים האלה גם מצרפים גם את פסק הדין עצמו. כל הנתונים האלה מוכנים היום להיות מועברים למשטרה כדי שהנתונים יהיו יותר מטוייבים ויותר טובים בגלל הבעיות ההיסטוריות שאנחנו יודעים עליהם.

מעבר לזה, לבקשת המשטרה, בשביל לטפל גם בנתונים ההיסטוריים, ביצענו פעולה מאוד גדולה ורחבה ורצנו על המערכות ההיסטוריות שלנו כבר מלפני 10 ו-15 שנה. אספנו את כל הנתונים שיש בידנו על פסילות והעברנו אותם מחדש למשטרה כדי שאפשר יהיה לטייב את הנתונים.

זאב בילסקי:

אני רוצה להגיד רק דבר אחד. אני לא יודע אם קראתם את דוח מבקר המדינה לגבי כל הנושא הזה משנת 2007. הלכתי למבקר המדינה וישבתי עם כל הצוות שהכין את הדוח. כל הדברים האלה נמצאים כבר שנתיים על השולחן וכולם יודעים אותם. הנהגים המסוכנים האלה ממשיכים להשתולל על הכבישים.

באמת, אני פונה אליכם. היושב ראש אמר שאנחנו למעשה הולכים לסיים. באמת, תנסו לחשוב מה עומד פה לדיון? יש פה אנשים שהם הפצצות המתקתקות. הם יעשו תאונה, הרי זה ברור לנו. סטטיסטית אנחנו יודעים את זה. אם אנחנו לא עושים שום דבר כדי למנוע את זה – אתה יודע מה, אם הפיתרון הוא באמת לשים קלדנית בכל בית משפט ולהעביר באמת בזמן אמת - את יודע מה? אתם יודעים כמה עולות תאונות הדרכים? אנחנו משלמים למעלה מ-10 מיליארד שקל מידי שנה על תאונות דרכים.

חיים גונן:

זה עובר בלילה.

זאב בילסקי:

אם זה עובר בלילה, איך זה יכול להיות? אתה יודע מה, אני זוכר שפעם משטרת ישראל החליטה להתעסק בהוצל"פים. בכנסת היתה צעקה להוצל"פים. מאותו רגע בתחנות הפסיקו לרדוף אחרי פושעים, כולם רצו כל היום לחפש הוצל"פים כי המפכ"ל הודיע שהוא סופר לכל תחנה כמה הוצל"פים עשיתם בשבוע. אז בואו תיקחו את חיי האדם כמטרה עליונה וכל שבוע משטרת ישראל, כל תחנה תלך ותחפש את אותם האנשים, עד שחזקת המסירה תאושר ותגיע לסיכומו של דבר.

אגב, למה זה צריך לקחת כל-כך הרבה שנים ורק עכשיו זה עבר בוועדת חוקה חוק ומשפט. למה כל-כך הרבה שנים אתם ידעתם את זה – אני לא ידעתי את זה. רק כשהגעתי לפה והתחלתי להתעסק בתאונות דרכים, פתאום תפסתי את הדבר המפתיע הזה שגם לא קיים בשום מקום. בכל מקום, ברגע שהרשות החליטה, אתה שולח ארנונה, אתה שולח קנס וגמרנו. אני לא צריך להתווכח עם אדם הוא קיבל או לא קיבל. אתם ידעתם את זה, איפה הייתם שנים? למה לא הלכתם והפכתם פה את כל המשכן כדי לתקן דבר שהוא כל-כך מעוות? הבן אדם יושב בבית והוא בחזקת לא קיבל. לא קיבל – לא שלול. לא שלול – יכול להמשיך לנהוג. אתם לא תפסתם את זה?

חנן אהרון:

חבר הכנסת חסון ביקש נתונים. על-פי הנתונים שיש בידנו, בקובץ הנהגים של רשות הרישוי בחודש ספטמבר, מדובר על סדר גודל של 13,500 פסולים על ידי רשות הרישוי, 13,000 פסולים על-ידי בתי המשפט ועוד כ-1,900 פסולים על ידי משטרת ישראל.

חמד עמאר:

תודה רבה.

אני מציע שלא נסכם היום את הדיון. שמעתי מעורכת דין ראובני כי בכוונת שר התחבורה והבטיחות בדרכים לכנס בחודש הקרוב את וועדת השרים לענייני בטיחות בדרכים ונושא המאגר יעלה בישיבה זאת. אנו מבקשים ממשרד התחבורה להעביר בכתב לוועדה את החלטת ועדת השרים בעניין מאגר המידע ונקיים דיו נוסף בהשתתפות השר לביטחון פנים.

בינתיים אנחנו דורשים מהממשלה שלא לקדם את הצעת החוק בעניין ביטול המאגר. תודה רבה.

**(הישיבה הסתיימה בשעה 09:45 (**