##### **הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 264**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום שני ט' בתמוז התש"ע (21 ביוני 2010) בשעה 11:00**

**סדר היום**: **הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (הגדרת שיכור), התשס"ט-2009, של חה"כ**

**חמד עמאר, חה"כ רוברט אילטוב, חה"כ אורלי לוי-אבקסיס, חה"כ פניה**

**קירשנבאום. (פ/1161)**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

חמד עמאר

**מוזמנים**:

עו"ד חוה ראובני – סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

נאור חזות – מתמחה, לשכה משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד יפעת רווה – משרד המשפטים

עו"ד ישי שרון – סנגור ציבורי, הסנגוריה הציבורית הארצית

ד"ר שלמה אלמוג – מנהל המחלקה לטוקסיקולוגיה, תל השומר, משרד הבריאות

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

פקד בני סמו – קמ"ד תביעות באגף תנועה, המשרד לביטחון הפנים

רעיה שטנר – עוזרת יועמ"ש, המשרד לביטחון הפנים

סנ"צ איציק שרצקי – רמ"ד מכשור וטכנולוגיה, אגף התנועה, המשרד לביטחון הפנים

אורי אסטליין – ראש תחום אכיפה, רשות למלחמה בסמים

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

בן בדרי – מנכ"ל ארגון מוניות השירות

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

עזרא אשכנזי – סגן יו"ר איגוד נהגי המוניות הארצי

אלי אטלן – ארגון מוניות השירות

משה מלול – מנכ"ל מוניות השירות, ארגון המוניות הארצי

חיים מרציאנו – סמנכ"ל ארגון חברות ההסעה בישראל

שוקי שדה – מנכ"ל ארגון חברות ההסעה

ג'ין נורית גרוסמן – יו"ר "אנשים באדום"

ד"ר יעקב אדלר – חבר הנהלת, "אנשים באדום"

אילן גרודסקי – "אור ירוק", מנהל תחום טכנולוגיה

אבי גור – ארגון הורים ארצי

מרדכי פדר – יו"ר מתונה

שרה צוובנר – רכזת מידע, מ.מ.מ.

**ייעוץ משפטי**: ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: שרון רפאלי

##### **הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (הגדרת שיכור), התשס"ט-2009, של חה"כ**

**חמד עמאר, חה"כ רוברט אילטוב, חה"כ אורלי לוי-אבקסיס, חה"כ פניה**

**קירשנבאום (פ/1161)**

היו"ר אופיר אקוניס:

צהריים טובים. אנחנו ממשיכים בסדר היום התחבורתי-תעבורתי – הצלת חיים שלנו. כפי שאמרה כאן יושבת ראש "אנשים באדום" שבתחומי התחבורה חוץ מפיתוח תשתיות התחבורה, שגם הוא מסייע, כמובן, להצלת חיים – כי ככל שהכביש יותר טוב והתשתית יותר טובה זה נותן גם לנהג כלים לנסוע בצורה טובה יותר – יש גם כלים נוספים או רעיונות נוספים כדי לקיים הצלת חיים. בדיוק בעניין הזה אנחנו מקיימים דיון שלישי במספר בהצעת החוק שמוביל חבר הכנסת חמד עמאר: "הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (הגדרת שיכור), התשס"ט-2009 שהיו עליו כבר שני דיונים בוועדה, והיו עליו הרבה מאוד חילוקי דעות והרבה התנגדויות בעניין אחוז הכוהל שעשוי להימצא אצל נהג ורשימת נהגים מפורטת שאתה הצעת, חבר הכנסת חמד עמאר. אני מציע שתציג את ההסכמות. אנחנו ביקשנו ממך לבוא לדיון הזה כדי לסגור את ההכנה לקריאה ראשונה. אני רוצה שהקריאה הראשונה תהיה במהרה, כמובן, לפני סיום המושב. אני מבקש ממך להציג את ההסכמות שלך עם נהגי המוניות, נהגי האוטובוסים, נהגי ההסעות וכדומה. אנחנו נקריא ונצביע. בבקשה.

חמד עמאר:

קודם כול אני רוצה להודות ליושב הראש על קיום הדיון החשוב הזה. כמו שהגדרנו כל דבר שאנחנו יכולים להציל חיי אדם הוא חשוב לנו מאוד. אנחנו שומעים בתקשורת כל יום על נהג שהיה שיכור ועשה תאונה, היה שיכור וברח מהמקום בשביל להעלים ראיות של שיכרות. אם אנחנו יכולים בחקיקה למנוע שתיית אלכוהול אנחנו עושים כמחוקקים את העבודה שלנו ואת מה שמוטל עלינו ציבורית. היום נהג לא יודע כמה מותר לו לשתות וכמה הוא יכול לשתות כדי להגיע ל-0.05% אלכוהול כמו שמותר בחוק. אז הוא חושב שהוא יכול לשתות כוס בירה אחת, וזה מספיק לו, או שאם הוא שותה כוסית וודקה זה מספיק לו – הוא לא יודע. הוא מבולבל, הוא נכנס לבילוי שלו, ואומר, אני אשתה כוס אחת, אני אשתה שתיים, ובסופו של דבר הוא שותה כמות אלכוהול שאסורה בחוק הקיים היום. אם היינו מחמירים את החוק זה אולי היה יכול להרתיע אותו מלשתות בכלל, ושאם הוא רוצה לשתות הוא צריך לבוא עם נהג נוסף או לקחת מונית חזרה הביתה או תחבורה ציבורית. כך אנחנו יכולים להציל חיי אדם.

היו"ר אופיר אקוניס:

ראיתי היום פרסום על חזרתם של קווי הלילה, הגברת ראובני. זה דבר חשוב. אני בכלל קורא לכל מי שחושב לעצמו שהוא מתכוון לבלות מול משחקי המונדיאל ולשתות אלכוהול שיעלה על הכמות המותרת, פשוט להשתמש בתחבורה הציבורית; יש שירותים טובים מאוד של התחבורה הציבורית, גם של מוניות השירות, גם של קווי הלילה. פשוט מלכתחילה להשתמש בשירות הזה ולא להשתמש ברכב הפרטי.

חמד עמאר:

אני גם רוצה לברך את משרד התחבורה על ההחלטה שלו על קווי הלילה כי זה יחסוך לנו פגיעה בחיי אדם. כמו ששמעתי אתמול בטלוויזיה אמרו שאולי יהיו לנו בעיות באוטובוס כי כולם יהיו שתויים. אז שיהיה באוטובוס ולא יהיו לנו הרוגים בכבישים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מקווים שלא תהיה אלימות בתוך האוטובוס.

חמד עמאר:

הצעת החוק שלי מתחלקת לשלושה חלקים: נהגים מקצועיים – נהגי אוטובוסים, נהגי משאיות, נהגים שמבלים הרבה שעות על ההגה; החלק השני – הנהגים הצעירים עד גיל 24; והקבוצה השלישית הם נהגים חדשים שאין להם ניסיון על ההגה, אין להם ותק מספיק על ההגה. כל המחקרים מראים שההתנהגות של נהג צעיר ונהג חדש על הכביש היא אחרת מזו של נהג ותיק. אני אצטט ממה שקיבלנו ממרכז המידע, ותאמין לי שאני לא קראתי את זה לפני שכתבתי את הצעת החוק: " הוועדה הבין-משרדית לעניין נהיגה תחת השפעת אלכוהול וסמים היא ועדה משותפת למשרד המשפטים, הבריאות, התחבורה והמשטרה שהוקמה על-ידי שר התחבורה. בין המלצות הוועדה: הורדת הכמות המותרת של אלכוהול בדם לנהגים צעירים, נהגים מקצועיים ונהגי רכב כבד לרמה של אפס". זאת הצעת החוק המקורית שלי, ואת הצעת החוק ראיתי רק עכשיו, וזה כמו אותה הצעת חוק. אנחנו העלינו את זה ל-0.02 בגלל כל מיני מאכלים שיש בהם כמות אלכוהול מסוימת. ההעלאה שלנו מוסכמת גם על משרד התחבורה- -

לאה ורון:

0.02 או 0.2?

חמד עמאר:

0.02%.

קריאה:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, כתוב 0.2%.

חמד עמאר:

זה 20% ממה שמותר עכשיו.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה 0.2%.

חמד עמאר:

20% ממה שהיה מותר. היה 5%- -

היו"ר אופיר אקוניס:

הנוסח מדבר על 0.2%. בבקשה, היועץ המשפטי.

ניר ימין:

הריכוז האלכוהול הקבוע בגוף אומר 240 מיקרוגרם אלכוהול בליטר אוויר נשוף או 50 מיליגרם אלכוהול ב-100 ליטר דם. הצעת החוק של חבר הכנסת עמאר מתייחסת רק לדם, כלומר שיהיה מדובר על 20 מיליגרם של דם, ובהתאמה לזה אנחנו נבצע את - - - 40% ממה שמותר היום בחוק.

חמד עמאר:

אנחנו ישבנו עם משרד התחבורה ודיברנו על 20%.

ניר ימין:

לא 20%, 40%.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת עמאר, מה סיכמתם עם משרד התחבורה?

חמד עמאר:

סיכמנו עם משרד התחבורה על 20% ממה שהיה. אם מותר היה 5 – אז 20% מ-5.

קריאה:

אבל הוא מדבר פה בדברי ההסבר במספרים – 10 מיליגרם?

חמד עמאר:

10 מיליגרם, נכון. זה בדיוק. 10% מהכמות במיליגרם, זה 20%.

היו"ר אופיר אקוניס:

ההסכמות הללו מקובלות על משרד התחבורה, על המשרד לביטחון פנים ועל משטרת ישראל? זאת הייתה ההידברות שאני ביקשתי לקיים כאשר נתקלנו בחוסר הסכמות משוועות?

חמד עמאר:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

עם משרד המשפטים, כמובן.

חמד עמאר:

ישבנו עם כולם והגענו להסכמות. יש לך ההסכמות בהצעת החוק המעודכנת.

לאה ורון:

היא התקבלה רק לפני הישיבה.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת חמד עמאר, מכיוון שיש שירות משפטי מן המעלה הראשונה לוועדת הכלכלה, ובכלל בכנסת, אם אפשר היה לתת גם הכנה לייעוץ המשפטי להתכונן להסכמות הללו. אנחנו פשוט קיבלנו אותן בדקות האחרונות.

לאה ורון:

אנחנו גם מפיצים לכל המוזמנים את הנוסח המתוקן.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון. בכל זאת הייתה פה טעות תמימה שנבעה מתום לב, ולכן אנחנו, כמובן, לא נעכב.

חמד עמאר:

אני חשבתי שמשרד התחבורה אמור להעביר את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא משרד התחבורה; הצעת החוק היא הצעת חוק פרטית, לא ממשלתית. בסדר, הייתה פה טעות בתום לב, ואנחנו לא נעכב את ההכנה לקריאה הראשונה בשל חשיבותו הרבה של החוק הזה. שוב אנחנו חוזרים לחופשת הקיץ שמתחילה היום, לבילויים הגדולים שיתחילו בוודאי של תיכוניסטים או של נהגים חדשים אחרי שסיימו את קבלת התעודות שלהם בהצטיינות אתמול או בימים הקרובים. כל אחד עושה לעצמו את חגיגות הסיום ביום אחר. תודה.

הגברת ראובני, אני מבין שההידברות הייתה איתכם. אני ביקשתי את ההידברות מולכם.

חוה ראובני:

כן. חבר הכנסת עמאר ואנוכי נפגשנו בשבוע שעבר והגענו להסכמה על מה שצריך להיות כתוב פה. אני מתנצלת על חלקי באי ההבנה בעניין מי שמעביר לוועדה. אני הבנתי שכיוון שמדובר בהצעת חוק פרטית המציע יעביר- -

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, נכון.

חמד עמאר:

אני לוקח על עצמי את האחריות.

חוה ראובני:

אבל אני מתנצלת אם לא דאגתי שזה יהיה מספיק ברור שאכן זאת הכוונה. דוח הוועדה הבין-משרדית שצוטט פה הוא דוח שטרם הושלם, הוא "רומן בכתובים". הוא עדיין לא גובש, אבל הנושא הספציפי הזה של הורדת רף האלכוהול לנהגים מסוימים במגזרים שנשקף מהם סיכון מיוחד הוא משהו שסוכם על דעת הוועדה הבין-משרדית. מכאן נובעת התמיכהה העקרונית של הממשלה בהצעת החוק בתיקונים שסוכמו על הורדת הרף שלא יכול להיות אפס מוחלט מכיוון שיש מוצרי מזון ותרופות שמכילים כמויות קטנות מאוד של אלכוהול, ואם הרף יהיה אפס אותו נהג יתגלה כשיכור. אבל זה רף שאיננו מאפשר שתיית משקאות אלכוהוליים ולהישאר מתחתיו.

היו"ר אופיר אקוניס:

כיוון שקיימנו כבר שני דיונים אני מציע דבר כזה – אתה כבר עברת פעם אחת על הנוסח? תקרא, בבקשה, ניר, את ההצעה החדשה, ולאחר מכן נשמע הערות, אם ישנן. אני מזכיר שאנחנו מדברים על נוסח חדש ומוסכם על הממשלה ועל המציע. אני מבין שקיימת הידברות עם נהגי המוניות, עם המסיעים, עם חברות האוטובוסים וכדומה, וההסכמה היא הסכמה גורפת. לכן אני מציע להעביר את ההצעה לקריאה הראשונה. בבקשה, ניר.

ניר ימין:

אני אקרא את הצעת החוק בנוסח שקיבלנו עכשיו, ואני אציין גם את השינויים שנעשו כדי שמי שלא קיבל את הנייר יוכל להבין.

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (הגדרת שיכור), התש"ע– 2010

תיקון סעיף 64ב 1. בפקודת התעבורה, התשכ"א–1961, בסעיף 64ב(א), בהגדרה "שיכור" –

1. בפסקה (3), בסופה יבוא "או בריכוז" –

בהצעת החוק המקורית היה כתוב "כלשהו", ומוצע לתקן את זה ל-0.2% אם הכוונה היא ל-10 מיליגרם של אלכוהול בדם, כדאי לכתוב את זה ולעשות את ההתאמה גם לאוויר הנשוף. זה יוצא, לדעתי, 48 מיקרוגרם של אוויר נשוף.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז. קודם כול אתה מוסמך לקיים את ההתאמה הזאת. אתה רוצה לעשות את זה מול משרד המשפטים?

ניר ימין:

צריך שהוועדה - -

היו"ר אופיר אקוניס:

הוסמכת.

ניר ימין:

כלומר זה יהיה 10 מיליגרם, ובהתאמה לאוויר הנשוף זה יהיה 48 מיקרוגרם, נכון?

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון.

יעקב יעקב אדלר:

10 מיליגרם אחוז.

ניר ימין:

10 מיליגרם בליטר דם.

קריאה:

פר 100 ליטר - - -

ניר ימין:

היום כתוב, 50 מיליגרם אלכוהול ב-100 מיליליטר דם. לגבי הנהגים האלה יהיה 10 מיליגרם אלכוהול ב-100 מיליליטר דם.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוסמכת לכתוב. תמשיך, בבקשה.

ניר ימין:

בהתאמה, כמובן, 48 מיקרוגרם אלכוהול בליטר אוויר נשוף.

אילן גרודסקי:

50- - -

ניר ימין:

50?

קריאה:

מתמטיקה- -

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. תסיים את העקרונות, בבקשה.

ניר ימין:

עכשיו אנחנו עוברים לקבוצת הנהגים שעליהם זה יחול:

1. נהג שטרם מלאו לו 24 שנה;

בנוסח שקיבלנו עכשיו מוצע למחוק את פסקה (2), ואני מבין שזה נכנס אחר כך לרכב ציבורי.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, בסעיף (7).

ניר ימין:

פסקה (2) תימחק.

1. נוהג רכב מסחרי או רכב עבודה שמשקלו הכולל המותר עולה על 3,500 קילוגרם.

בהצעת החוק המקורית היה כתוב רק: "רכב מסחרי". מוצע להוסיף או "רכב עבודה שמשקלו הכולל המותר עולה על 3,500 קילוגרם- -

חוה ראובני:

"משקלו הכולל המותר" מוסב גם על רכב עבודה וגם על רכב מסחרי.

ניר ימין:

כן.

חמד עמאר:

הוספנו "רכב- - - רכב עבודה.

חוה ראובני:

אז צריך אולי להגיד "משקלם הכולל המותר".

ניר ימין:

הכוונה של הוועדה היא שזה יחול על שניהם. אחר כך בשלב הנוסח נוודא שזה באמת בא לידי ביטוי.

(4) נוהג שאין ברשותו רישיון נהיגה בר תוקף, לפחות לשנתיים;

חוה ראובני:

שם הצענו לשנות את זה פשוט ל"נוהג חדש". יש הגדרה ל"נוהג חדש" בסעיף (1). במקום "נהג שאין ברשותו רשיון נהיגה בר תוקף לשנתיים". זה יכול להיות גם מישהו ששכח לחדש את הרישיון מאיזושהי סיבה. לכן התיאום בינינו הוא שבסעיף הזה ייאמר, במקום: "שאין ברשותו רשיון נהיגה בר-תוקף", להגיד "נוהג חדש". יש לזה הגדרה בסעיף (1) לפקודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

"נוהג חדש"?

חוה ראובני:

כן. אנחנו בשלבי סיום של הצעת חוק שבה נחליף באופן רוחבי את המילה "נוהג חדש" ב"נהג חדש". אבל כרגע מה שמוגדר זה "נוהג חדש".

היו"ר אופיר אקוניס:

תצטרכו להחליף את כל השלטים הצהובים.

חוה ראובני:

על השלטים כתוב "נהג חדש", כי בתקנות כתוב "נהג חדש" בשלט.

ניר ימין:

במקום פסקה (4), "נוהג שאין ברשותו רשיון נהיגה בר תוקף לפחות שנתיים", יהיה כתוב "נוהג חדש"- -

דן שני:

כמשמעו בסעיף אחר.

ניר ימין:

יש הגדרה בפקודת התעבורה, אין צורך.

פסקאות (5), (6) נמחקות, שכן הן נכנסות לפסקה (7).

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותיי, לתשומת לב כל המבקשים, מר בדרי והחברים מארגון המוניות, אתם ביקשתם למחוק את סעיף 6-5 – שימו לב איך זה בא לידי ביטוי בסעיף (7).

ניר ימין:

(7) "נוהג רכב ציבורי". כאן מוצעת הצעה שלא הייתה בהצעת החוק המקורית – "למעט נהג מונית שלא ניתן לגביו קו שירות למוניות כהגדרתה בסעיף 14ז בעת שהוא נוהג ברכב כאמור".

היו"ר אופיר אקוניס:

תסביר מה המשמעות של הסעיף.

ניר ימין:

בהצעת החוק המקורית דובר על רכב ציבורי שמוגדר כרכב שמשמש להסעת נוסעים בשכר, וממילא הוא כולל גם מוניות. כאן מוצע להוציא את המוניות שהן לא מוניות שנוסעות בקו שירות, כלומר מוניות ספיישל, מתחולת החוק. כדאי לשמוע הסבר מדוע מוצע להפלות לטובה בהקשר הזה את מוניות הספיישל. חבר הכנסת עמאר הסביר שחלק מהקבוצות האלה מהוות סיכון גבוה יותר, ולפי המסמך שקיבלה הוועדה מה-מ.מ.מ בינואר, שיעור המעורבות של משאיות בתאונות קטלניות הוא פי שבעה לעומת כלי רכב פרטיים, ומאוטובוסים פי חמישה עשר. לגבי מוניות לא מצוין במסמך, אבל לפי הנתונים שיעור המעורבות שלהם בתאונות קטלניות הוא פי שלושה. אם ממשיכים את אותו היגיון ומחילים את אותה חובה על נהגים צעירים וחדשים, לפי הנתונים שאני ראיתי במסמך של מרכז המחקר והמידע, הם מעורבים פי 1.5 בתאונות קטלניות או פי 3-2 במקרה שמדובר בתאונות קטלניות וקשות. כלומר לא מדובר בכך ששיעור המעורבות של נהגי מוניות הוא פחות מזה של נהגים צעירים וחדשים, שעליהם כן מוצע להחיל את ההוראה הזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת חמד עמאר, בבקשה.

שוקי שדה:

חברות האוטובוסים הפרטיות זה אותו דבר.

ניר ימין:

אתה מתכוון לאוטובוסים הזעירים?

שוקי שדה:

לא. תכף אגיד.

חמד עמאר:

למען ההגינות בהצעת החוק הראשונה שהצעתי היו כולם – גם נהגי ספיישל ונהגי מוניות. אחרי שישבנו עם נהגי המוניות והסבירו לנו שנהגי ספיישל הם בעצם כמו נהגי רכב פרטי. זה רכב קטן שלא אוסף נוסעים בדרך, מגיע לתחנה, אוסף את האנשים שצריך לאסוף, מגיע לבית שממנו צריך לאסוף את האנשים ולנסוע איתם. לכן אי אפשר להחיל עליהם אותו חוק שצריך להחיל על נהג מונית שירות שמסתובב מתחנה לתחנה, עוצר ונוהג. אני השתכנעתי שלפחות בשלב הראשון שלי נעביר את הצעת החוק כמו שאנחנו מציעים – להוציא את מוניות הספיישל. אני מאמין שבעתיד גם הממשלה תאמץ את הגישה שאצל כל נהג שעולה על ההגה תימצא כמות האלכוהול שאנחנו מאשרים עכשיו. בינתיים כדי שנוכל לרוץ עם החוק קדימה אני מציע ללכת לפי מה שמוצע בחוק.

בן בדרי:

אבל מה ההבדל בין מונית שירות לבין מונית ספיישל?

היו"ר אופיר אקוניס:

מר בדרי, שנייה. שוקי, בבקשה.

שוקי שדה:

אני פעיל במערך ההיסעים, ואנחנו מקבלים את הכוונה בחיוב. אבל שלא תהיה איפה ואיפה. אם הולכים במסגרת של מערך ציבורי בהסעות אז שכולנו נהיה באותה מסגרת, ושלא תהיה איפה ואיפה כלפי הנהג. הנהג שעובד היום בחברה הפרטית שלי, מחר הוא במערכת ציבורית כזאת ומחרתיים הוא יכול להיות גם נהג מונית רכב ספיישל. כלומר, אם לעשות מסגרת ולעטוף את הכול, אז לעטוף כמסגרת אחת כדי שאותו נהג יעשה אותן הפעילויות. גם מבחינת השכלתו כנהג אוטובוס או מונית – המערכת העיונית היא אותה מערכת, והמערכת המעשית היא שונה. כך שאפשר לעשות את הדברים ולהצמיד אותנו לכל הפעילות במגזר הציבורי.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה, יפעת.

יפעת רווה:

אני יכולה להבין מושגית את ההבחנה בין אוטובוסים לבין מוניות, כי כל תאונה עם אוטובוס היא יותר קטלנית, וזה רכב כבד. אבל לא הבנתי בדיוק את ההבחנה בין מוניות ספיישל לבין מוניות שירות. ניתנו פה נתונים לגבי תאונות; יכול להיות שנתונים לגבי תאונות זה בגלל יתר שעות בכביש, השאלה היא אם יש קשר בין התאונות לבין נושא האלכוהול. האם נבדק הקשר בין אותם נהגים לבין אלכוהול- -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, התשובה היא לא.

יפעת רווה:

- - כי יכול להיות שנגיד 0.0%, ויישארו אותו מספר- -

היו"ר אופיר אקוניס:

לשאלתך השנייה, התשובה היא לא. לגבי שאלתך הראשונה, חבר הכנסת חמד עמאר נימק את הדברים. ההבדל גם הוסכם על-ידכם, אני מבין.

יפעת רווה:

בחלק הזה לא הייתי מעורבת.

היו"ר אופיר אקוניס:

את רוצה להתייחס לזה, חוה?

חוה ראובני:

עמדתנו הראשונית הייתה שזה צריך לחול על כל נהגי רכב ציבורי, ולא רק בגלל הסיכון לתאונות, אלא התפיסה שלנו שנהג רכב ציבורי הוא נהג מקצועי, ולגיטימי לדרוש סטנדרט יותר גבוה בכל תחום ממי שעוסק בעיסוק תמורת תשלום לבין מישהו שעושה שירות לטובת עצמו בלבד. אני חושבת שזה נכון רוחבית – אנשים עושים כל מיני עבודות סמי-מקצועיות לעצמם, אבל מי שעושה את זה ומתפרנס מזה, לגיטימי לדרוש ממנו רף יותר גבוה.

יחד עם זאת הבנו שההתעקשות על כך תהיה מכשלה בפני קידום החוק בכללותו, וראינו חשיבות בחוק, והטענה היא שבסופו של דבר הסיכון הנשקף ממוניות הוא סיכון דומה לסיכון שנשקף מרכב פרטי במקרה שהיה אירוע, ואין נתונים על בעיית שכרות. השילוב של כל אלה יחד הביא אותנו לתמוך בפשרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר בדרי, בבקשה.

בן בדרי:

אני מצטרף לדעה של שוקי שדה. כל העוסקים בתחבורה הציבורית צריכים להיות תחת אותה מִטריה ואסור להפלות ביניהם.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. בבקשה.

שלמה אלמוג:

אנחנו במשרד הבריאות האמון על בריאות הציבור מתנגדים לעניין של נהג מונית ספיישל. ברמה של 50% מיליגרם בדם או 240 מיגרוגרם אלכוהול באוויר נשוף מגולמת כבר רמת סיכון מסוימת של פי שניים עד פי ארבעה להיות מעורב בתאונת דרכים מאשר אילולא שתינו אלכוהול; לכן לדעתנו, טובת בריאות הציבור דורשת שאם מישהו עומד לעלות על מונית שבה יושב נהג, הוא צריך לדעת שהוא בשיא היכולת שלו לנהוג ולהוביל אותנו בבטחה. זה לגבי ההסתייגות לסעיף (7).

בעניין הסעיף (1): "בפסקה (3) בסיומה יבוא "או בריכוז 0.2%", מה זה 0.2%?

ניר ימין:

אמרנו שזה יהיה 10% מיליגרם בדם או 50 מיקרוגרם - - -

שלמה אלמוג:

או 50 מיקרוגרם פר ליטר באוויר נשוף.

ניר ימין:

בוודאי.

היו"ר אופיר אקוניס:

יהודה בר-אור מארגון נהגי המוניות. גם המשטרה ביקשה לדבר. אני מבין שיש פה מחלוקות, אבל לאחר שנשמע הכול אני אציע את הצעתי. בבקשה.

יהודה בר-אור:

אנחנו מברכים על הסיכום כפי שהוא. הסיכום הזה נכון לכל דרך הפעולה של ענף המוניות. המונית הוגדרה תמיד כרכב שמשמש להסעה של ארבעה נוסעים מקסימום. ברוב המקרים הוא מסיע בן אדם אחד או שניים ליעד שלהם בלבד, ועובד בפועל ב"פרייבט". ההגדרה שלו שהוצמדה לרכב פרטי היא הגדרה נכונה. אני שמח ומברך את חבר הכנסת חמד עמאר שהבין את המהלך הזה ואת היושב ראש אופיר אקוניס. הדרך הזאת מורידה עול מציבור- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אני לא לוקח קרדיטים, אני לא הייתי בתוך ההידברות הזאת. ביקשתי לקיים אותה בסוף הישיבה הקודמת, אבל אני מסמיך תמיד את המציע – אלא אם כן אני המציע – לקיים את ההידברות בעצמו ולחזור אליי עם הסיכום. עודכנתי בהידברות, אבל לא הייתי חלק ממנה. אז זה לחבר הכנסת חמד עמאר.

יהודה בר-אור:

אבל אתה חלק מהיושבים והמחליטים ויידענו גם אותך.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה נכון.

יהודה בר-אור:

הסיכום הזה משקף את המציאות, וכך אתה מונע עוול לציבור של כ-18,500 מוניות ספיישל שהן הרוב הדומיננטי שמסיע את האנשים בדממה ובשקט. כל נהג מונית בפני עצמו הוא נהג שומר חוק, וימשיך לשמור על החוק. אנחנו גם כלולים בנהגים הצעירים וכדומה – זה לא פוטר אותנו מכל אלה - -

היו"ר אופיר אקוניס:

ברור.

יהודה בר-אור:

- - אבל לגבי נהג מונית החוק הזה נכון, ואנחנו מברכים על ההפרדה הזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה.

מרדכי פדר:

אני מברך את חבר הכנסת חמד עמאר על היוזמה הזאת. מדובר בהצעה שמטרתה לקבוע נורמות של התנהגות. בקשר למוניות אני רוצה להעיר נקודה אחת: נהג מונית ספיישל יכול לקבל קריאה בכל שעות היממה; ההצעה של הורדת הרף יכולה לגרום לנהג ששתה ואחר כך קיבל קריאה, לשאול את עצמו אם הוא יכול או לא יכול לצאת לנסיעה. הורדת הרף יכולה לגרום להחליט לא לקחת סיכון ולהגיד, לא. זה בעצם ההבדל בין מונית ספיישל לבין מוניות אחרות. אנחנו מדברים פה על קביעת נורמה של התנהגות כדי שהבן אדם ייקח החלטה נבונה ולא ייקח סיכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. מר אדלר, בבקשה.

יעקב אדלר:

אני מצטרף לחברים שלי. לא ייתכן שאם אני רוצה לנסוע במונית, שהיא רכב ציבורי, הסיכון שלי יהיה יותר גבוה בנסיעה במונית ספיישל מאשר במונית רגילה. מוסרית זה לא מוצדק. אם זה רכב ציבורי החוק צריך לחול על כל האנשים שמפעילים רכב ציבורי. אני לא רוצה להזכיר פה מה התרחש עם נהגי מוניות לפני הרבה שנים כשהייתי חבר בוועדה שקבעה שכולם צריכים לנסוע חגורים בחגירות בטיחות, ומה גרם לכך שפטרו את נהגי המוניות בשטח עירוני מלנסוע עם חגורות הבטיחות.

יהודה בר-אור:

וכמה תאונות היו מאז שהיו מעורבים בהן- - -

קריאות:

- - -

קריאה:

וכמה נהגי מוניות נרצחו? זה אתה לא אומר. כמה נהגי מוניות נרצחו- - -

קריאות:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. ד"ר אדלר, אתה רוצה להמשיך?

קריאות:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותיי, אנחנו לא בחוק הזה, אנחנו לא מקיימים דיונים עכשיו. אנחנו בחוק מאוד ספציפי שיש לו חשיבות רבה מאוד, ואני לא רוצה לעכב אותו. אני מבין את חילוקי הדעות.

חבר הכנסת חמד עמאר, אני באמת חושב שלהצעה הזאת יש חשיבות רבה מאוד. אני מציע שבדברי ההסבר נכתוב שלאחר הקריאה הראשונה תשקול הוועדה לכלול את כלל הנהגים המקצועיים או לבדוק את ההצעות שהועלו פה כדי לראות איך ממשיכים את תהליך החקיקה לקריאה השנייה והשלישית. גם המשטרה צריכה לתת המלצותיה בעניין הזה. או לבדוק אמצעים אחרים, אני לא יודע.

חמד עמאר:

גם נקבל נתונים לגבי מוניות ספיישל – כמה מעורבים- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון.

ניר ימין:

לא רק לגבי ספיישלים, בכלל לגבי מוניות.

דן שני:

אני מצטרף לדברי חברי, ד"ר אלמוג. אני סבור שמונית לוקחת אחריות בשכר על שלומם של אנשים אחרים. בתור שכזו האחריות צריכה להיות שווה לאחריות של יתר המוניות או לאוטובוס או למשאית, ולכן אין מקום להחרגה. לכן אנחנו מתנגדים לפשרה. צריך לזכור שהעמידה בחוק היא לא בלתי אפשרית, פשוט אם שותים – לא לעבוד במונית.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון. "אם שותים, לא נוהגים". זה הרעיון העיקרי. שוב אנחנו בוויכוח הזה.

יהודה בר-אור:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, יהודה, אנחנו תמיד בוויכוח הזה.

יהודה בר-אור:

עד שמגיעים לפשרה הגיונית- -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא לגבי הפשרה, אני לא מדבר על הפשרה.

דן שני:

הפשרה היא לא איתנו, בכל אופן.

עזרא אשכנזי:

- - - אז הוא גם מעביר אליי את האלכוהול שלו- - - אז לא לעשות אף אחד- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון.

דן שני:

החוק הזה נועד להתגבר על מקרה של חפות מפשע. אם מישהו אכל סוכרייה עם אלכוהול זה לא אמור לחול עליו, אבל מי ששתה כוס או שתיים – אני בהחלט לא הייתי רוצה להיכנס למונית כזאת.

לעניין הערתו של חבר הכנסת עמאר ושל אדוני היושב ראש, אנחנו מברכים על זה. גם אנחנו רואים, לצערנו, מה קורה בזמן האחרון בכבישים מבחינת הסכנה מצד אחד ומצד שני מהבחינה שזה לא בלתי אפשרי לעמוד בנוסחה הפשוטה, לא לנהוג אם שותים. לכן אם וכאשר תעלה ההצעה להרחיב את מעגל התחולה של החוק המשטרה תברך על זה. אנחנו גם לא יכולים להתעלם מזה שלבית המשפט יש לאחרונה נטייה מוגברת ליצור סף ביטחון מאוד רחב. אנחנו יודעים שעל כמות אלכוהול של 200 בית המשפט קבע סף ביטחון של 400 – כל הדברים האלה מובילים אותנו בהחלט למחשבה שהגיע הזמן להחיל סטנדרט הרבה יותר מחמיר ולא בלתי אפשרי לעמידה בקרב ציבור רחב ככל האפשר של נהגים. תודה רבה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אבי גור, בבקשה.

אני מוכרח להודיע לכם שבשעה 12:00 תתכנס כאן השדולה למענו של גלעד שליט, ואנחנו, כמובן, צריכים לסיים את הישיבה למען השדולה החשובה הזאת. אני בטוח שבחדר הזה אין חילוקי דעות בעניין הזה. כל הציבור בישראל שותף למאמצים לשחרורו של גלעד, שלדאבון הלב ב-25 ביוני ימלאו – לא ייאמן – 4 שנים לחטיפתו וכליאתו על-ידי ארגון שלא התיר אפילו ל"צלב האדום" לבקר אותו אפילו פעם אחת.

בבקשה, מר גור.

אבי גור:

אני רציתי להוסיף נתון נוסף: בכל בית ספר לחינוך מיוחד משתמשים בהסעה של מונית ספיישל. יש, נניח, ארבעה טרנזיטים שהם מוניות, ויש גם עוד חמש מוניות שמביאות את הילדים מכל האזורים שקרובים לאותו בית-ספר. זאת אומרת, כמות המוניות שלא נמנית בהגדרה כאן היא רבה מאוד – מדובר במאות, אם לא אלפי מוניות. זה נתון שהייתי שמח- -

יהודה בר-אור:

לפי בדיקתי, אף הורה לא התלונן היום על מישהו שהיה- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

יהודה, רק שנייה.

אבי גור:

- - יחד עם זה, היות והחוק מאוד חשוב בהיבטים הנוספים ההצעה שלך לקדם אותו היא במקום, וצריך לעשות את זה כמה שיותר מהר.

ישי שרון:

אני מהסנגוריה ציבורית. אני מבקש שנדון בשלבים הבאים של הקריאה השנייה והשלישית, כי אנחנו גם לא רוצים כמובן לעכב את החוק. בעקבות החששות שהעלינו בדיונים קודמים הערנו כבר שצריכים לקיים דיון בנוגע לעונש; כיום קיים עונש חובה של פסילה למשך שנתיים, ואם החששות שאותם הבענו לא באים לביטוי ברמה העקרונית, לפחות כדאי להביא אותם לביטוי ברמת קביעת העונש, ולקבוע שהעונש יהיה נתון לשיקול דעתו של בית המשפט, שיוכל להטיל עונש כראות עיניו, ולא כפי שקיים היום בחוק שהוא כבול כמעט בכל המקרים לקבוע עונש חמור מאוד של פסילה למשך שנתיים.

ניר ימין:

החוק צריך לקבוע את הסנקציה. בלי פסילת מינימום, אתה מתכוון.

ישי שרון:

בלי פסילת מינימום, בדיוק. כיום המצב הוא חריג- -

היו"ר אופיר אקוניס:

הבנתי. מה שנקרא "עונשי מינימום". כתפיסה אני לא מתנגד לקביעת עונשי מינימום בתחומים אחרים. זה דבר נכון מאוד. אנחנו מוצאים היום פסיקות של בתי משפט – אני נדהם כשאני קורא בעיתון מה עושה אדם שרוצח מישהו – פתאום הוא מוצא את עצמו – זה דבר לא ייאמן.

ישי שרון:

אנחנו לא מדברים על רצח.

היו"ר אופיר אקוניס:

ודאי, אבל אני מדבר על העיקרון הבסיסי של עונשי המינימום, שהמחוקק צריך לטפל בהם.

ישי שרון:

גם היום יש שופטים שקוראים לתיקון כבר במצב הנוכחי כי הם מרגישים ששיקול הדעת שלהם כבול באותם מקרים של נסיבות אישיות שחייבים להתחשב בהם. אם אנחנו מנמיכים כעת את הרף אנחנו לפחות צריכים להשאיר את שיקול הדעת באותם מקרים של הרף הנמוך.

אורי אסטלין:

אני מהרשות למלחמה בסמים. בדיון מקדים בנושא הזה לא מצאנו צורך בהחרגה של נהגי הספיישל משום שלדעתנו, אלה נהגים שאמורים להיות 24 שעות בכוננות. הנחת העבודה היא שכשאדם כזה מסיים ומרגיש שהוא נינוח הוא יכול לשתות, ואז הוא מוזעק לעזרה. לכן אנחנו לא רואים צורך בהחרגה.

יהודה בר-אור:

כשהוא מתחלף הוא גומר משמרת. זה לא שכיר; כולם עצמאיים שמחליפים משמרת.

קריאה:

אתה לא מדייק.

אורי אסטלין:

אתם מאפשרים - -

קריאה:

לא, אנחנו מסכימים איתך, אנחנו לא מאפשרים לאף אחד לשתות.

שלמה אלמוג:

אתם מאפשרים לאפשר לנהג לשתות שתי כוסות יין- -

עזרא אשכנזי:

לא נכון, יש לך טעות.

שלמה אלמוג:

- - ולאחר מכן להסיע ילדים- -

עזרא אשכנזי:

אני דואג לאותו נהג שיעלה מישהו מהמועדון ויעביר אליהם את האלכוהול הזה- -

קריאות:

- - -

לאה ורון:

ד"ר אלמוג, ככה אי אפשר לכתוב פרוטוקול.

היו"ר אופיר אקוניס:

שמענו את עמדתך. ההצעה שלי הייתה טובה והגונה, שבדברי ההסבר- -

לאה ורון:

כדי שלא - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

- - ייכתב: "לאחר הקריאה הראשונה תשקול הוועדה לכלול את כלל הנהגים". אני מבקש ממך שוב, חבר הכנסת חמד עמאר, אתה חייב להמשיך לקיים הידברות. אגב, זאת בדיוק הסיבה שקודמינו המחוקקים החכמים החליטו שכך יהיה הליך חקיקה: הליך חקיקה שעובר בקריאה "טרומית", שלפניה מקבלים את התייחסות הממשלה, ולאחר שעובר ב"טרומית" זה עובר להכנה לקריאה ראשונה. אנחנו כאן בהכנה לקריאה הראשונה, חוזר למליאה, הולך ל"ראשונה", חוזר אלינו שוב, ויש מקום להידברות. אפילו היום בוועדת הכלכלה בשעה 13:30 נעסוק בדבר דומה שגם בו אני אבקש מהמשטרה להישאר, בעניין חוק המועדונים שבו הוגשה בקשה לרביזיה. בשביל זה קיים הליך חקיקה. בוועדה הזאת הקפדתי לא לחוקק חוקים בשיטת "אבחת החרב". זה דבר לא נכון. כאשר מחוקקים חוק במדינה הוא צריך להיות בשכל, בהקשבה לכל הצדדים, ובסופו של דבר להגיע לקונסנזוס הרחב ביותר. אם אי אפשר אז אי אפשר, אז מקבלים החלטות. אבל חוק זה לא דבר פשוט. לכן אני מבקש ממך, אנחנו נעביר את זה לקריאה ראשונה, ולאחר מכן נמשיך את ההידברות בהתחשב בכל ההערות שהושמעו פה, כולל של משטרת ישראל, משרדי הממשלה ושל הגורמים האחרים.

יש עוד מישהו?

לאה ורון:

נציג הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, שוקי שדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

שוקי כבר דיבר.

עמי רוטמן:

גם אני מהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. אנחנו מצטרפים גם בתור חברים בוועדה של ד"ר אלמוג. אנחנו לא חושבים שיש מקום לצמצם, אבל כמובן, הצעתך ברוכה ותקדם את העניין.

עניין טכני: בסעיף 1 צריך לשנות את זה גם ל"נוהג שטרם מלאו לו 24 שנים".

היו"ר אופיר אקוניס:

השינוי יהיה בהתאם, כמובן.

ניר ימין:

יש לי עוד כמה הערות. ראשית, לגבי מה שאמר עו"ד ישי מהסנגוריה הציבורית, אני רוצה לציין את העונשים שקבועים. מאחר שהוועדה קובעת עבירה חדשה שלא הייתה קיימת קודם לגבי קבוצה של נהגים מקצועיים, אני רוצה לציין מהם העונשים שיחולו על מי שעובר את העבירה הזאת כדי שהוועדה תחליט האם להותיר אותם בעינם או לקבוע עונשים מסוג אחר, חמורים פחות וכן הלאה.

לפי סעיף 62 לפקודה, מי שנוהג כשהוא שיכור, דינו מאסר שנתיים או קנס של 75.3 אלף שקלים. כפי שציין עורך הדין מסנגוריה הציבורית יש פסילת מינימום לשנתיים, ואם הוא הורשע בשנה שקדמה לכך, פסילת המינימום היא לארבע שנים בהתאם לסעיף 39א לפקודה. בפסק דין שניתן לא לפני הרבה זמן בית המשפט קבע שהוא יכול לחרוג מעונש המינימום רק בנסיבות מאוד מיוחדות, ולכן עונש המינימום הזה הוא לא עונש מינימום שחורגים ממנו לעיתים קרובות. סעיף 40א – התיקון שיזם בזמנו חבר הכנסת ארדן – פסילה בשל הרשעות חוזרות בתקופה מסוימת עלולה להביא אפילו לפסילת הרישיון לצמיתות, ועבירת השכרות מנויה בין העבירות האלה. כשיש עבירות קודמות יש עונש מאסר של שלוש שנים ולא פחות מחודש, בהתאם לסעיף 53 לפקודה. ההוראה בנוגע לסירוב, גם היא תחול בהקשר הזה. גם איסור שימוש מנהלי ואיסור שימוש שיפוטי בהתאם לסעיפים 57א ו-57ג יחולו גם על מי שנוהג שיכור, ובהתאם להצעת החוק, כפי שמונחת כרגע, זה יחול גם על מי שנמנה עם הקבוצה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר החוק בעצם כבר קובע.

ניר ימין:

כל העונשים האלה יחולו גם על מי שיימצא שיכור בהתאם לרף המחמיר יותר, אם הוא נמנה עם הקבוצה.

ישי שרון:

- - - רף מאוד נמוך. בגלל החששות שהעלינו וגם בעניין המדידה שעדיין לא לובן גם לא בבתי המשפט, מן הראוי לקבוע רף עונשי נמוך יותר גם מבחינת אורך המאסר וגם מבחינת שיקול הדעת שניתן לבית המשפט.

קריאה:

ולמשטרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי בדברי ההסבר.

ישי שרון:

זה לא עניין לדברי ההסבר. כיום יש עונש נקוב והוחל – בדברי ההסבר זה לא מספיק.

ניר ימין:

השאלה היא האם הוועדה חושבת שצריך לקבוע עונש אחר- -

היו"ר אופיר אקוניס:

החקיקה הזאת.

ניר ימין:

- - כן, לגבי הנהגים- -

ישי שרון:

נוכל לכתוב נייר עמדה מסודר בעניין לקראת קריאה שנייה ושלישית.

היו"ר אופיר אקוניס:

תכתבו את עמדתכם, ואנחנו נשקול אותה.

חמד עמאר:

כשהצענו את הצעת החוק לא הצענו כדי להפחית את העונש ולומר שמותר לשתות, ואם שותים מקבלים עונש מופחת- -

היו"ר אופיר אקוניס:

ברור.

חמד עמאר:

מטרת החוק הייתה לא לאפשר לנהג צעיר ולנהג מקצועי לעלות על ההגה לאחר שתיית אלכוהול. זאת כל מטרת החוק.

ישי שרון:

אבל דווקא מכיוון שדיברנו על החששות צריך לחשוב מהן ההשלכות המעשיות.

חמד עמאר:

העונש לא אמור להשתנות, להפך – העונש בא להרתיע ולהגיד לנהג שלא ישתה. על כן אין מקום להתייחס לעניין העונש.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. יש עוד סעיף לקרוא.

חוה ראובני:

אני רק רוצה לציין שכל העונשים שמנה עורך הדין ימין, למעט הפסילה, הם עונשים בשיקול דעת של בית המשפט, הם לא עונשי מינימום. לכן בית המשפט יכול לשקול את מכלול הנסיבות ולאזן, לפי מיטב כל שיקולי הענישה הרלוונטיים. לכן על פניו, לא נראה לי שיש מקום לגעת בהם. המקום היחיד שיש עונש מינימום שמצמצם את שיקול דעת בית המשפט זה בעניין הפסילה. כאן אנחנו נמצאים בתהליך עבודה להיענות בחיוב לקריאות של בתי המשפט ולדרג את העונש על עבירת הנהיגה בשכרות בהתאם לחומרת השכרות ועוד כמה נתונים. לכן לא צפוי מבחינתנו להישאר תמיד בעונש הנוקשה של פסילה למשך שנתיים. חרף פסק דין של בית משפט המחוזי בירושלים, שאני מניחה שהמשטרה תוכל לתת יותר פרטים ממני – המציאות היא שעדיין בתי המשפט נותנים בדרך כלל פחות משנתיים באופן נרחב.

דן שני:

יש גם פסיקה של בית המשפט העליון שצריך להקפיד על פסיקת המינימום. אנחנו עושים ככל האפשר כדי שבתי המשפט יעמדו בזה- -

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון. תודה. נעסוק בזה בקריאה השנייה והשלישית. בבקשה, ניר.

ניר ימין:

אם אני לא טועה, בסעיף 40א וכן בסעיף 63 זה עונשי מינימום. אבל אני לא בטוח במאה אחוז- -

היו"ר אופיר אקוניס:

ההערה של הסנגוריה היא במקומה. נבדוק את זה בקריאה השנייה והשלישית.

ניר ימין:

השאלה האחרונה היא בהתאם לפסק הדין שניתן בין הישיבה האחרונה של הוועדה לבין הישיבה הזאת בעניין עוזרי מלכה ושולי הביטחון, שבית המשפט קבע שיש לתת. ציין עורך הדין שני לפני כן שבמקום 240 מיקרוגרם בליטר אוויר נשוף בית המשפט פסק שיש לקחת שולי ביטחון, ורק מעל 400 מיקרוגרם ייחשב אדם שיכור. השאלה היא האם יש לקחת את אותם שולי ביטחון גם בהצעת החוק הזאת ולקחת מלמעלה את אותם 20%, ו"חצוצרת הורוביץ" וסטיית התקן, שבית המשפט מתייחס אליהם. לא ניכנס לזה עכשיו, אבל השאלה היא האם לציין כרגע בהצעת החוק 10 מיליגרם בדם או 50 באוויר נשוף או לעשות ממש את החישובים המתאימים כדי לקחת את אותם שולי הביטחון. מהי עמדת המשטרה או המשרד לביטחון הפנים בהקשר הזה?

שלמה אלמוג:

תשאיר את זה למדיניות האכיפה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, צודק.

שלמה אלמוג:

היה לנו על זה דיון השבוע באגף התנועה של המשטרה. זאת מדיניות האכיפה. יש חוק שהוא ערכי. מדיניות האכיפה היא לפי התנאים.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון מאוד.

חוה ראובני:

אם תכניס את הרף + "חצוצרת הורוביץ" ותוספות שול הביטחון, אז על הגבוה יותר שכבר כולל את שולי הביטחון בית המשפט יחיל שולי ביטחון פעם נוספת. פסק דין עוזרי תלוי בערעור שמתנהל בימים אלה ממש. אני מקווה שעד שנגיע להכנה לקריאה שנייה ושלישית כבר תהיה לנו הכרעה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקריא את הסעיף האחרון ונצביע על כך. נעביר את זה בקריאה ראשונה. חבר הכנסת חמד עמאר, באחריותך הבלעדית או יחד עם חבריך המציעים, חבר הכנסת אילטוב, חברת הכנסת אורלי לוי אבקסיס וחברת הכנסת פניה קירשנבאום, נמשיך את ההידברות.

ניר ימין:

לעניין פסקה (7) בהמשך לדיון שהיה כאן, החלטת הוועדה היא כן להחריג בשלב הזה עד לקריאה ראשונה את נהגי מוניות הספיישל?

היו"ר אופיר אקוניס:

כן. בנוסח הזה, ואחר כך- -

ניר ימין:

הקראה:

1. בפסקה (4) בסופה יבוא "אלא אם כן הוא אחד מאלה המנויים בסיפה לאותה פסקה."

זאת השלמה לפסקה (1) להצעת החוק. אני אציין בהקשר הזה את ההערה שקיבלנו לקראת הדיון הקודם מלשכת עורכי הדין, שחשוב להבהיר שלא מדובר על מי שמחזיק ברישיון נהיגה לסוג רכב מסוים, אלא למי שנמצא בגופו אלכוהול בעת שהוא נוהג ברכב מסחרי, רכב עבודה וכן הלאה. ברור שזאת הייתה כוונת הוועדה, ואנחנו נדאג לשקף את זה בנוסח.

היו"ר אופיר אקוניס:

בהחלט.

חוה ראובני:

לדעתי, בפסקה (2) די פשוט להשמיט את המילה "בתקנות": "ובלבד שבדיקת מעבדה לא תמצא שריכוז האלכוהול בדמו נמוך מהסף שנקבע לפי פסקה (3)". בין אם בפסקה (3) עצמה ובין אם פשוט להשמיט את המילה "בתקנות".

ניר ימין:

כלומר במקום מה שכתוב בפסקה (2) לומר: "המילה "בתקנות" תימחק".

חוה ראובני:

מבחינה ניסוחית די בכך. חשוב לוודא שזה בעת שהוא נוהג ברכבים המצוינים- -

לאה ורון:

נציגי האוצר הודיעו שההצעה אינה כרוכה בעלות מתקציב המדינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

יפה.

אני מסכם את הישיבה הזאת. אנחנו נצביע ונכין את החוק לקריאה ראשונה, ומליאת הכנסת תכריע את הכרעתה. לאחר מכן נחזור לכאן להכנה לקריאה השנייה והשלישית. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד הצעת החוק – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הצעת החוק אושרה בקריאה ראשונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין מתנגדים, אין נמנעים. תודה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה ב-12:00**