**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני \***

**פרוטוקול מס' 316**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום שלישי, כ"ג באב, התש"ע (3 באוגוסט, 2010) בשעה 12:30**

**סדר-היום:**

הצעת חוק לתיקון פקודת התחבורה (חובת חגירת קטינים ברכב- החמרת ענישה), התש"ע-2009

של חה"כ אברהם דיכטר, חה"כ דני דנון, חה"כ אברהם מיכאלי, חה"כ רוברט טבייב, חה"כ נחמן שי, חה"כ זאב בילסקי, חה"כ שלמה מולה, חה"כ אורי אורבך, חה"כ אופיר אקוניס, חה"כ אמנון כהן, חה"כ אורי אריאל, חה"כ מיכאל בן ארי, חה"כ אלי אפללו (פ/1878)

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

אברהם דיכטר

רוברט טבייב

אברהם מיכאלי

**מוזמנים**:

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים:

אביטל אורים – מנהלת תחום משפחה

משרד המשפטים:

יפעת רווה – עו"ד

המשרד לביטחון הפנים:

חים אמיגה- ע' יועמ"ש

שגית שועלי – אגף התנועה

אביטל אפל – פנקס – בטרם – מהרכז הלאומי לבריאות ובטיחות ילדים

מרדכי פדר – יו"ר חיים בדרך

יעקב אייכלר – נציג ציבור במועצת הרשות הלאומי לבטיחות בדרכים

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר, ניר ימין

**רשמה**: לאה קיקיון

**הצעת חוק לתיקון פקודת התחבורה**

**(חובת חגירת קטינים ברכב- החמרת ענישה), התש"ע-2009**

**של חה"כ אברהם דיכטר, חה"כ דני דנון, חה"כ אברהם מיכאלי, חה"כ רוברט טבייב, חה"כ נחמן שי, חה"כ זאב בילסקי, חה"כ שלמה מולה, חה"כ אורי אורבך, חה"כ אופיר אקוניס, חה"כ אמנון כהן, חה"כ אורי אריאל, חה"כ מיכאל בן ארי, חה"כ אלי אפללו (פ/1878)**

היו"ר אופיר אקוניס:

שלום לכם, אנחנו נקיים דיון בהכנה לקריאה ראשונה להצעה שאושרה בקריאה טרומית ב- 17 בפברואר, הדיון הראשון שלנו בוועדה - הצעת חוק לתיקון פקודת התחבורה (חובת חגירת קטינים ברכב- החמרת ענישה), התש"ע-2009, של חה"כ אברהם דיכטר, חה"כ דני דנון, חה"כ אברהם מיכאלי, חה"כ רוברט טבייב, חה"כ נחמן שי, חה"כ זאב בילסקי, חה"כ שלמה מולה, חה"כ אורי אורבך, חה"כ אופיר אקוניס, חה"כ אמנון כהן, חה"כ אורי אריאל, חה"כ מיכאל בן ארי, חה"כ אלי אפללו (פ/1878)

חבר הכנסת דיכטר הוא מהיוזמים – תציג בקצרה את החוק ואז נפתח דיון, נתחיל בהקראה ונשמע את הערות הממשלה והערות המשרדים הרלבנטיים.

אברהם דיכטר:

שלום לכולם. לפני הצעת החוק – איך הגענו לזה, מדוע אני מציע לשים חגורות. הנתונים נראים ממש קשים. כשאני מסתכל על 2008-2009 לפי הנתונים, 3,000 קטינים נפגעו בתאונות דרכים בגין אי חגירה או אי חגירה כנדרש. 3,000 בשנתיים. 30 מהם הרוגים, 100 – פצועים קשה. אתה אומר – ריבונו של עולם, הרי זה לא סביר. זה הכל נראה ממש בידיים שלנו. בסך הכל חגורה. ראיתי את הסערה שהיתה על הורים שמכים ילדים. ראיתי את הסערה שהיתה על תאונות פגע וברח. ופה, בעצם, אנחנו מתעסקים בנהג מסכן. זאת אומרת, לטובת השקט באוטו מעדיפים לרדת מהחגורה. הסיפור הזה, כשלוקחים אותו בקונטקסט הכללי – ושמענו נתונים בוועדה לזכויות הילד, שמענו נתונים באמת, מגוף בינלאומי, היא הציגה את זה שם בצורה מאד משמעותית. היא הגדירה פגיעה בילדים כמכה של האלף השלישי, ובתוך זה פגיעות בילדים כתוצאה מתאונות דרכים. סקר שבוצע על ידי הרשות הלאומית לבטיחות של ילדים מעלה שיש התדרדרות בתרבות חגירת החגורות וניתחו את זה שם לפי גילאים. זה די מדכא. 78% מגילאי 5 עד 9 לא חוגרים, שזו עליה של כמעט 9% מהשנה הקודמת. תינוקות של עד שנה לא נחגרים או לא נחגרים כנדרש – יש עליה מ-31% ל-51%. אתה אומר - זה נשמע ממש מדע בידיוני, איך יכול להיות?

הצעת החוק כפי שאמרתי נולדה בדיונים של הוועדה לזכויות הילד והיא עושה אבחנה בין קטינים שהם מתחת לגיל 12 ובין קטינים מעל גיל 12, עד גיל 18. האבחנה הזו דרושה לנו כי קודם כל צריך לעשות את האבחנה בין כאלה שהם בני עונשין לבין כאלה שהם לא בני עונשין, בהיבט של שיקול הדעת, לא היבטים אחרים. הקנס למבוגרים על אי חריגה הוא היום 250 שקל. הבעיה היא שגם על קטינים זה אותו קנס, בין אם קטינים שיש להם שיקול דעת מפותח יותר ולכן הם בקטגוריה של בני עונשין, לבין קטינים שהם לא בקטגוריה הזו, מתחת לגיל 12 ששם מראש המחוקק יודע ששיקול הדעת שלהם נחות ביחס לשיקול הדעת של אחרים. לגבי כולם היום -250 שקל קנס. אנחנו לא נכנסנו לנושא של קנס או אכיפה או ענישה מחמירה יותר לגבי בגירים, והתרכזנו בנושא הקטינים. לאחר שיחות לא מעטות ביקשנו לעשות את האבחנה הזו ולקבוע שנהג שברכבו קטינים, מעל גיל 12 ועד גיל 18 שלא חגורים – הקנס יועלה לאלף שקל. זה הקנס שנקבע, אגב, לנהיגה תוך כדי דיבור עם מכשיר טלפון נייד, דיבור במכשיר עצמו. לגבי קטינים שמתחת לגיל 12 – וזה לא מופיע פה בהצעה, כי זה עלה בשיחות ואני מניח שזה יידון כאן - האבחנה היא: בעבירה ראשונה – אלף שקל קנס, ומעבירה שניה ואילך – העמדה בפני שופט, והעונש שביקשנו בהצעת החוק הוא עד אלף שקל קנס ועד שלושה חודשי שלילת רישיון, והכוונה שלנו בהחמרה הזו בסנקציות להביא לכך שמי שלא מבין את הדברים בצורה הכי פשוטה וברורה, כפי שאני מניח שכל אחד בחדר הזה מבין - יצטרך להבין את זה דרך הענישה, ואני מקווה שהנתונים האלה יבואו לידי ביטוי בסקרים הבאים או ליתר דיוק בפגיעות הבאות, שתהיינה מצומצמות יותר באופן משמעותי מאד. זו ההצעה.

ניר ימין:

אמרת עכשיו - אם אדם מגיע בעבירה השניה לבית המשפט, הסנקציה שבית המשפט יהיה רשאי להטיל עליו תהיה עד שלושה חודשים או עד אלף שקל קנס, או שזה יהיה עונש מינימום?

אברהם דיכטר:

אנחנו לא סבורים שבית המשפט נכון להגביל לשלושה חודשי שלילה, אלא – עד שלושה חודשי שלילה. אלף שקל קנס זה בגלל שנראה לנו שלא סביר שעבירה שניה יהיה קנס שונה, בוודאי לא מופחת. לא הגבלנו - -

ניר ימין:

אני רק רוצה להעיר שהיום לבית המשפט יש סמכות להטיל עונשים כבדים מזה בהתאם לסעיף 62 לפקודה, כי זו עבירה שהיא אמנם עבירת קנס אבל אם האדם שנמסרה לו הודעת הקנס מבקש להגיע להישפט, בהתאם לסעיף 62 יש מאסר שיכול להגיע לשנתיים ועבירה של פי 1 ורבע מ- - - שאני חשוב שזה מגיע כמעט ל – 18 אלף שקלים - -

אברהם דיכטר:

אין לנו כוונה לכרסם ובוודאי לא לעצור בסמכויות בית המשפט. אם הדבר הזה מתנגש בסעיף האחר או בחוק האחר, או בסעיף האחר שקבוע בחוק, אין לנו שום כוונה לפגוע ומבחינתנו זה יכול להיות אלף שקל ו-3 חודשי שלילה כסף תחתון,ולא כסף עליון, כמובן.

אברהם מיכאלי:

וזה בנוסף לקנס. בנוסף לאלף שקל - -

ניר ימין:

זה לא אמרתי. אמרתי שאם בהתאם להצעה שלכם האדם עובר את העבירה פעם שניה, הוא קיבל הודעת תשלום, קנס, ושילם את הקנס, עבר עבירה פעם שניה, אתם רוצים שהוא יגיע לבית המשפט, אם אנחנו לא מתקנים כלום, ואומרים שהוא יגיע לבית המשפט – אז הקנס כיום יכול להגיע לסביבות 18 אלף שקלים - -

אברהם דיכטר:

זה אומר שזה לא יכול להיות פחות מאלף שקל, קנס. זו המשמעות.

ניר ימין:

זה מה שאתם מציעים. זה השינוי, בעצם, בהצעת החוק.

אברהם דיכטר:

למיטב זכרוני, החוק לא מאפשר היום לשלול רישיון של מישהו שהסיע אדם בכלל או קטין בפרט, כשהוא לא חגור כנדרש, או לא חגור בכלל.

היו"ר אופיר אקוניס:

תכף נשמע גם את משרד המשפטים, גם את המשרד לתחבורה ובטיחות בדרכים. אתה רוצה להוסיף משהו?

אברהם מיכאלי:

אני חושב שהחוק הוא בנפשנו, זה אחד החוקים ההכרחיים. לצערנו אנשים לא מקפידים על זה, לא ערים כנראה לחומרה של העניין - -

היו"ר אופיר אקוניס:

שמענו את הנתונים. לא ידעתי שהם כאלה חמורים. אני לא העליתי על דעתי לא לחגור את ילדיי כאשר אני נכנס למכונית. מעניין אותי - יש בנתונים שהוצגו איפה היתה העליה? תמיד, בסופו של דבר, כשאתה חותך ממצאים או סקרים, בדיקות, אתה רואה מגזרים מסוימים, או חתכים מאד ברורים בסוגי אוכלוסייה.

אברהם דיכטר:

יש פילוחי משנה, לא הבאנו את זה לוועדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני אגיד לך למה – אני הייתי בטוח שחל בעניין הזה מאז הקמפיין הטוב של הרשות הלאומית לבטיחות עם הסיסמה "מקליק מי שמקליק ראשון", דווקא שהדברים סייעו, אבל אתה הצבעת על נתונים מאד - -

אברהם דיכטר:

אני הבאתי את הנתונים של הרשות הלאומית לבטיחות - - אין לי נתונים משלי, אני מביא דברים בשם אומרם.

מרדכי פדר:

אנחנו ארגון התנדבותי לבטיחות בדרכים. אנחנו בעד כל מה שיגביר את הבטיחות בדרכים באופן אמיתי. כמובן זה כולל את השימוש במושבי בטיחות ברכבים. אבל אנחנו לא חושבים שההצעה הזו היא בהכרח הדרך הנכונה להגביר את השימוש באופן אפקטיבי במושבי בטיחות בילדים כי אנחנו לא מכניסים פה את הנושא הזה. מדובר פה במשהו שכבר קבוע בתקנות ועיקר ההצעה היא להחמיר בענישה, להכביד את הקנס הראשוני פי 4. מכיוון שלא מדובר בבטיחות בדרכים אלא במדיניות ענישה יש לנו כמה השגות.

אל"ף, אנחנו חושבים שיש כאן איזשהו בלבול בין ענישה לאכיפה. כפי שאנחנו מבינים, המיגרעה הגדולה בנושא של חגירת ילדים היא בנושא של אכיפה. אנחנו מקבלים נתונים. אין לנו מספרים מדויקים אבל רוב האכיפה של נושא החגורות זה בנהג, השני זה בנוסע שליד הנהג ודי - - האכיפה במושב האחורי. ש נטיה גם טבעית אצל השוטר שחייב לאכוף את הדבר הזה שלא לעשות את זה, כי הוא לא רוצה לגרום לעימות בין הילד להורה, שההורה יגיד לילד – אתה גרמת לזה שעכשיו קיבלתי דוח. רואים בשטח שהשוטרים נוטים לא לאכוף את הדבר הזה. זה מניסיון אישי, כמו מניסיון של אחרים.

אנחנו גם חושבים שאלף שקל בתור ענישה ראשונית לדבר הזה שיכול להיות זמני הוא לא הדבר הנכון. זה על אף שכל קיומנו כאגוד הוא אך ורק בנושא הבטיחות בדרכים. אנחנו גם חושבים ששינוי ענישה בעיתוי הנוכחי הוא לא מתאים. יש ועדה בראשות השופט אביטל חן שבודק את הנושא של ענישה. יש כנראה גם מחלוקת בין שר התחבורה והבטיחות בדרכים.

היו"ר אופיר אקוניס:

השופטים האלה הם שופטים בדימוס? מתי הם שופטים, כאשר כל דבר במדינה מתנהל על ידי ועדה בראשות שופט? אני לא מבין. אין ישיבה שאני לא שומע את הביטוי הזה – ועדה בראשות שופט. רוצים ברשות השידור להקים ועדה בראשות שופט, רוצים שהכנסת תהיה בראשות שופט, הממשלה, כל דבר במדינה בעשור האחרון הפך לוועדה בראשות שופט. זה דבר לא תקין. זה דבר נורא. המדינה הזו צריכה להתחיל להתנהג כמדינה נורמלית ולא להעביר כל דבר לוועדה בראשות שופט. זה לא יכול להיות. אין דיון פה בוועדה שלא עולה בו עניין ועדה בראשות שופט. מתי הם שופטים? כל דבר זה ועדה בראשות שופט. זה חשוב, אבל יש פה גם חקיקה, שהציעו חברי כנסת שקיבלו פה נתונים חמורים, והם, כנבחרי ציבור, חושבים שצריך לקיים חקיקה. אני לא יודע מה אומרת הוועדה בראשות שופט ומי הקים אותה, אבל הביטוי הזה הוא דבר מדאיג מאד. חבר הכנסת דיכטר היה גם ברשות המחוקקת וגם ברשות המבצעת. זה דבר בלתי מתקבל על הדעת.

מרדכי פדר:

היום יש משהו - -בנושא של מדיניות ענישה. כמו כן יש מחלוקת די ציבורית - -

אברהם מיכאלי:

היית בוועדת החוקה בחודשים האחרונים? אנחנו בוחנים שם את שיקול הדעת של השופטים איך לפסוק עונשים, בכלל. אז תבוא לשם לשמוע גם דעות אחרות. כל הוועדות האלה לא קובעות לנו - - בכל הכבוד.

מרדכי פדר:

יש גם מחלוקת בנושא של ענישה בענייני תחבורה בין השר, השר כץ ויושב ראש הרשות ובין המדען הראשי של הרשות שאומר שלא בהכרח ענישה מחמירה משפרת את המצב, ויתכן מאד שגם להפך.

אברהם דיכטר:

למה החמרתם בזמנו בנושא של מכשירים ניידים מ- 250 לאלף שקל קנס?

קריאות:

* - -

יפעת רווה:

זה חוץ ממשלתי

אבי דיכטר:

אני שואל מה הרציונאל. האם יש לך מחקרים שמבססים את מה שאמרת לגבי ענישה מחמירה יותר שהיא לא מתמודדת כנדרש עם התוצאה שאנחנו מדברים עליה, עם הצורך שאנחנו מדברים עליו.

מרדכי פדר:

דבר ראשון – בנושא של ההחמרה לגבי פלאפונים – אנחנו לא היינו מעורבים לזה. אנחנו ארגון התנדבותי לבטיחות בדרכים. לא היינו מעורבים בנושא הזה.

אברהם דיכטר:

גם לא בלמתם את זה.

מרדכי פדר:

זה לא היה משהו שהיה בוועדה שלנו, אז, בזמנו. בנושא המדען הראשי – זה המדען הראשי של הרשות הלאומית. אני סומך עליו, אני לא יודע מה הרקע, הנתונים שתומכים -- הוא יצא באימרה שאומרת שלא כל החמרה בענישה מביאה בהכרח לתוצאות טובות יותר.

דבר שלישי, בחוק הזה, במדינות אחרות – בארצות, בקנדה, במקומות אחרים, כאשר החליטו ללכת על קמפיין וממש להקפיד, לשים מושבי ביטוח ובוסטרים, עשו ענישה הדרגתית, כי – למשל, בוירג'יניה, 50 דולר פעם ראשונה, 500 דולר פעם שניה - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי חלק מהכסף שייכנס פה אפשר יהיה לייעד לקמפיין.

מרדכי פדר:

הם ייעדו את הכסף לתמיכה במיעוטי יכולת לסבסד את הקניה של מושבי בטיחות.

אברהם דיכטר:

אני רוצה לומר לשניכם – שכאשר הציגו את הנתונים ברמה הבינלאומית ומיקמו את ישראל במקום ה- 15 או ה-18 מתוך 20 או משהו כזה, אז הבנו את הבעיה במדינת ישראל. זאת אומרת, זה לא ההבדל היחיד בינינו לבין ארצות הברית, כמובן, אבל כאשר אתה נמצא במקום ה-15 מתוך 20 מדינות בנושא של שמירה על ילדינו, אתה יודע מה? כדאי לשאול עוד שאלות.

מרדכי פדר:

אנחנו ממש בעד שימוש במושבי בטיחות. השאלה היא איך לעשות את זה.

אברהם מיכאלי:

בינתיים הילדים נהרגים. אנחנו מדברים פה על חשיבה קלוקלת של המערכת שאומרת כל הזמן – לשים עוד ועדה ועוד ועדה - -

יפעת רווה:

עובדתית – זה לא המסקנות - -

מרדכי פדר:

הנושא של שימוש נכון במושבי בטיחות הוא מאד מאד חשוב, אנחנו רואים את זה בכל מיני מקומות בעולם. אני יודע שהרשות תעבוד על הנושא הזה – הדרכות, הכללת הדבר הזה בהליך היציאה מבית החולים ליולדות והנושא של גמ"חים ומלגות למעוטי יכולת שיוכלו לקנות את זה.

מה אנחנו רוצים בשורה התחתונה? אנחנו בעד השימוש. אנחנו חושבים שההצעה הזו, הספציפית, היא לא הדרך הנכונה לעשות את זה.

אביטל אפל:

אני מארגון "בטרם" לבטיחות ילדים. קודם כל אני מאד מודה לחבר הכנסת דיכטר וליושב ראש על הדיון החשוב. אנחנו חושבים ששילוב אסטרטגיות זה הדרך הנכונה להגביר את התחום של בטיחות ילדים – אם זה בדרכים ואם זה בבית ובפנאי, חלק מזה זה בהחלט חקיקה והגברת הענישה והגברת ההרתעה עקב כך. הנתונים שהעלה חבר הכנסת דיכטר אכן עלו עכשיו בסקר תצפיות אחרון שערכה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. אנחנו רואים שחלה עליה מאד גדולה במספר הילדים שאינם חגורים או שאינם חגורים כהלכה. זה, כמובן, מביא לסיכון מאד גדול של הילדים משום שאין ספק שחגירה של ילדים כהלכה ובגיל מבוגר יותר – בבוסטרים, ואחר כך בחגורת בטיחות, זה מה שישנה בזמן תאונה בין פציעה שיכולה להיות קלה לבין נכות קשה לחיים ואפילו מוות. אנחנו רואים , באמת, הרבה מקרים שבהם ילדים מגיעים אחרי תאונות מאד קלות לבתי החולים, ורמת הפציעות שלהם, כיוון שלא ישבו במושב בטיחות, היא חמורה ביותר. לכן אנחנו חושבים מלבד כמובן אמצעים אחרים שהמקום שלהם לא כאן- כמו, למשל, הסברה, עבודה בבתי יולדות, בטיפות חלב, דברים שאכן נעשים בפועל, בשיתוף פעולה, אם זה בין משטרת התנועה ואם זה במערכת הלאומית - מקומם צריך להיות מובטח אבל כאן בוועדה הנושא הוא הרתעה, ואנחנו בהחלט חושבים שזה מאד נכון להגביר את ההרתעה על ידי הגדלת הענישה.

הדבר האחרון שאני רוצה להגיד- אנחנו חושבים שחשוב שתהיה אפקטיביות של הענישה. אני משערת שיעלה כאן הנושא של ידי נציגי הממשלה והיינו רוצים לוודא שבאמת הצעת החוק שתעבור כאן בכנסת תגרום לכך שלשוטרים יהיה קל להפעיל את הענישה בפועל כך שההרתעה תגדל ונראה שינוי. ממחקרים בעולם רואים שאין ספק ששילוב של ענישה, אכיפה והסברה – הוא זה שמביא לתוצאות.

אביטל אורים:

אני רוצה להצטרף לדברים של אביטל מ "בטרם" , ולחזק גם את יו"ר הוועדה ואת ההצעה של חבר הכנסת דיכטר. הרשות הלאומית רואה בכל יוזמה כזו יוזמה ברוכה, יוזמה שמביאה להגברת הבטיחות של הילדים. דיברו פה מספר דוברים על סקר שנעשה מטעם הרשות שמראה על ירידה בשימוש בחגורות וחמור מזה – גם בשימוש לא נכון. הסק4ר, לשאלתך קודם – נערך ברחבי כל הארץ, צפון, מרכז ודרום, גם במגזר הערבי וגם במגזר היהודי. יש לנו ממצא בעייתי גם במגזר הרגיל וגם במגזר הערבי, קצת יותר בעיה עם המגזר הערבי בנושא של חגירה. אנחנו נוכל להעביר את התוצאות ליו"ר הוועדה אם הוא מעוניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

התשובה היא – כן.

אביטל אורים:

לגבי ההצעה עצמה – אנחנו מעוניינים בהחמרה של הענישה. אנחנו גם חושבים ששילוב של אכיפה יחד עם הסברה, הדרכה - והרשות עושה מספר פעולות כדי לשלב את הנושא של הדרכה להורים – כדי לבוא ממקום של - -

היו"ר אופיר אקוניס:

איך תעשו את זה? אין קמפיין כרגע. זה צריך להיות קמפיין מתמשך.

אביטל אורים:

אל"ף, יש קמפיין רדיו שנמצא כרגע בגלי צה"ל, שמדבר על חגירת מושבי בטיחות. זה קמפיין שמלווה תכנית שארגון "בטרם" יחד עם הרשות הלאומית וחברת "שילב" מפעילים עכשיו. יש ניידות הדרכה למושבי בטיחות ברחבי הארץ בחודשים יולי ואוגוסט.

היו"ר אופיר אקוניס:

ניידת אחת?

אביטל אורים:

ניידת שעוברת מנהריה עד באר שבע ב-15 מוקדים, בכל מוקד מספר ימים, ומספקת שם הדרכה. זו אחת מהפעילויות. בנוסף יש תכנית הדרכה ליולדות בבתי החולים – גם, של ארגון "בטרם" ושל הרשות הלאומית ביחד. אנחנו עד היום כיסינו, בשנה הנוכחית, 70 אלף יולדות מתוך 140 אלף יולדות, והמגמה היא עד סוף 2011 לכסות את כל בתי היולדות שיש ברחבי הארץ. אלה שתי דוגמאות לדברים שנעשים.

אברהם מיכאלי:

הועלתה פה טענה ששוטרים נרתעים מלאכוף את החוק הזה, כי לא רוצים להיכנס לקונפליקט בין ההורים לילדים.

היו"ר אופיר אקוניס:

איזה קונפליקט יש בעניין הזה?

אברהם מיכאלי:

אחד הנימוקים היה שיש בעיה לאכוף את החוק הזה.

אביטל אורים:

אז להפך. אני רק אסיים בזה שדבר נוסף שכרגע נעשה - אנחנו ישבנו עם משטרת התנועה וסגרנו הסכמה על מבצע אכיפה שייצא לפועל בחודש ספטמבר, במקביל לפתיחת שנת הלימודים. תהיה אכיפה חיובית ובסופה – אכיפה עם דוחות, כי יש הסכמה של כל הגופים המקצועיים שיש צורך באכיפה, ואני מאמינה שאם הקנס לא יהיה משמעותי – הקנס שעומד היום על 250 שקל הוא קנס שלא מצדיק את האמירה שלו. אמירה, בעיניי, צריכה להיות – מושב בטיחות מציל חיים, ואם אתה לא עושה את זה אתה פושע.

יפעת רווה:

הממשלה תמכה, ולכן אני מציעה שהממשלה תציג את זה. כיוון שאני ישבתי בצוות הזה, צוות שלא היה בראשות שופט. ישבו הגב' חוה ראובני, ודן שני, ונציגת הפרקליטות ואני. מה שכן היה עם השופט אביטל חן –הוא ביקש להביא הערות והצעות שלו מתוך הניסיון שלו, ואנחנו התכנסנו כמה פעמים ושמענו אותו. הנושא הזה נדון בנפרד.

אנחנו לחלוטין חשבנו שהקנס של 250 שקל הוא מאד נמוך. עובדה שהוא לא עובד. זאת אומרת – יש קמפיינים, מי ששומע רדיו יודע שיש, והקנס הזה לא מרתיע. יש אנשים שאולי זה כן מרתיע אותם, אבל ככלל, הנתונים הם לא טובים. לכן, בזמנו, גיבשנו הצעה שמונחת על שולחן הוועדה הזו כבר שנתיים לתיקון של צו עבירות קנס. הצענו להעלות את זה ל – 750 שקל.

ניר ימין:

לא. הצעתם ל – 500.

יפעת רווה:

למיטב זכרוני לבוסטרים זה היה 750. אין לנו גם התנגדות לאלף. להעלות את הקנס זה דבר חשוב. אז נעשה באמת איזון בין החשש שעלה ששוטרים ירחמו ורצינו ששוטרים יתנו את הקנס, אבל כל קנס שירתיע – מבחינתנו צריך להעלות - -

היו"ר אופיר אקוניס:

נסיעה עם טלפון סלולארי ליד האוזן זה אלף שקל. ואס אמ אס? - גם.

קריאות:

* - -

יפעת רווה:

לשאלה שנשאלה פה מדוע – אלה דברים מסוכנים. קשה אמנם לאכוף אבל אלה דברים מאד מסוכנים שגורמים לתאונות. אישית אני יודעת לפחות על תאונה אחת שנגרמה בגלל דבר כזה, וזו הסיבה שזה הועלה לסכום משמעותי. הדרך הנכונה טכנית זו חקיקת משנה כי כל הקנסות נקבעים בצו התעבורה ולכן אנחנו מציעים שלפחות החלק של הקנס, אם אפשר – אני אנצל את ההזדמנות כאן לבקש מהוועדה שתשים את זה לדיון בהקדם כדי שבאמת יועלה הקנס - -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא הבנתי – במסגרת - - ?

יפעת רווה:

אנחנו הצענו, זה נמצא על שולחן הוועדה שנתיים וזה אצלכם.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז מה את אומרת, שזה מייתר - -?

יפעת רווה:

רגע, רגע. בהצעה המקורית הוצע שכל העבירות האלה תהיינה עבירות של בית משפט, וזה אומר כבר כמה עשרות אלפים, ואני מבינה שגם המציע מבין שזה בעייתי והסכים לזה שלפחות בפעם הראשונה זה יהיה קנס, ואם זה קנס- זה צריך להיות במסגרת צו עבירות הקנס. לגבי העניין של הפעם השניה – תתקן אותי המשטרה – לבית המשפט כבר יש סמכות להטיל, אם זה מגיע לבית משפט ואנחנו אומרים שמעבירה שניה ואילך זה כבר לא עבירת קנס – לבית המשפט היום יש סמכות לשלול גם לצמיתות. אנחנו חשבנו בתחילה שמדובר בעונש מינימום. אם זה לא המצב, יש לו כבר סמכות היום. אז אולי תגיד המשטרה מה הדרך הטכנית. יש דרך שהיא גם, בחקיקת משנה, לומר שזו תהיה עבירת קנס רק בפעם הראשונה. אם זה מקובל על המשטרה - -

ניר ימין:

וגם, סליחה, אם תוכלו להתייחס לפרק הזמן עד הפעם השניה.

יפעת רווה:

כן, צריך לקבוע איזשהו פרק זמן. אני לא יודעת – נהוג לקבוע תקופה מסוימת, שנתיים, שלוש – אני לא נכנסת לזה. כפי שתקבע הוועדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נשמע את המשטרה.

שגית שועלי:

אני מאגף התנועה. קודם כל, בקשר לאכיפה – הנתונים שהועלו לא מדויקים. ממה שבדקתי עולה שהעבירות האלה שבהן עוסקת ההצעה הוכרזו כעבירות איכותיות, זה אומר שמשטרת ישראל, החל מ – 2009 הגבירה את האכיפה לגבי עבירות של עבירות בטיחות במושב האחורי ולגבי ילדים בפרט. הנתונים מראים שיש עשרות אלפי דוחות כאלה בשנה, בנוגע לילדים בלבד. אנחנו בהחלט חושבים שיש מקום להחמיר בענישה. זה באמת לא מספיק מרתיע – 250 שקל ואנחנו בעד העלאת גובה הקנס.

אברהם מיכאלי:

את יכולה לתת נתונים כמה דוחות הוצאו החל מ-2009 ואילך?

שגית שועלי:

אני יכולה לומר שזה קרוב ל- 40 אלף דוחות בשנת 2009 לגבי אי חגירת ילדים מאחור או רתימה למושב. קרוב ל- 40 אלף דוחות.

ניר ימין:

ואיך זה ביחס לשנים קודמות?

שגית שועלי:

אני לא יודעת, אין לי נתונים לאחור. אני לא יודעת בדיוק כמה היה, אני יודעת שיש הגברת אכיפה וזה עלה, אני מניחה, אבל אני לא יכולה להגיד באיזה רמה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל ברגע שזה מוזן למחשב – הנתון נכנס לדאטה בייס של הנתונים, לא?

שגית שועלי:

אני אגיד לאדוני מה יותר רלבנטי, לדעתי, בנושא המספרים האלה. מה שהמספרים האלה אומרים, מלבד נושא האכיפה, כי אני מסכימה שהגברת אכיפה – זה רצוי. אבל אם אנחנו דנים על הדרך הטכנית שבה זה יופיע בחקיקה, כשאנחנו מדברים על עשרות אלפי דוחות, ברגע שזה ברירת משפט – אנחנו יכולים לבצע את זה. השוטרים יכולים ליישם את זה, ואלף שח זה אכן מרתיע. ברגע שזה יהפוך להזמנה לדין, בתי המשפט לא יכולים לעמוד בעוד עשרות אלפי דוחות בשנה – ויש חשש שהאכיפה תפחת דווקא, מאחר וזה בלתי ניתן ליישום. בכל זאת אנחנו כן רוצים למצוא דרך ביניים, דרך שכן תביא להחמרה ברמת הענישה. אנחנו חושבים שהעלאת הקנס בחקיקת משנה – כפי שאמרה עורכת הדין רווה, אנחנו בהחלט מסכימים ומצטרפים. לגבי פעם שניה היינו מציעים לקבוע נסיבות מחמירות, לא בהכרח עבירה שניה. לקבוע, בחקיקת משנה, שבנסיבות מסוימות- למשל, מספר ילדים לא חגורים, כל הצעה שתעלה - לקבוע איזה שהן נסיבות שרק באותן נסיבות באמת תרשם הזמנה לדין. המטרה היא להחמיר, אבל שזה גם יהיה ניתן ליישום, אחרת לא השגנו שום דבר, רק נפגע לעצמנו במטרה.

ניר ימין:

התחלת לדבר על נסיבות מחמירות – אבל לכם יש את הסמכות לקבוע מה הן הנסיבות המחמירות בהוראה של ראש מחלקת תנועה, לפי סעיף 29 לפקודה. זו הדרך שאתם מציעים לעשות את זה|?

יפעת רווה:

כן.

שגית שועלי:

בהחלט כן.

יעקב אייכלר:

אני לא יודע אם אני אדבר כעיתונאי, כאזרח או כהורה. יש בעיה עם הנושא הזה של עצם האכיפה של החגורות כי כתוב כאן – שאוטובוס, לא מונית, לא אוטובוס ציבורי זעיר, אוטובוס זעיר פרטי – כן, אני, כהורה לכמה ילדים שנוהג ברכב עם 8 מושבים - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה אוטובוס זעיר?

יעקב אייכלר:

נגיד שאני אוטובוס זעיר פרטי. למה עם אותו רכב, אותו דגם שמוגדר כאוטובוס ציבורי זעיר – לא חייבים במושבי בטיחות, התקנים וכן הלאה. מה תעה עם כל הסעות הילדים שנוסעים עכשיו לתלמודי תורה, לבתי הספר- חייבים חגורות או לא חייבים? על מי חלה חובת החגירה? היה ויכוח על זה אחרי התאונה בכפר יונה. היתה בעיה, ואני זוכר את הוויכוחים – על מי חלה חובת החגירה. האם יקנסו את הנהג? ענה שר התחבורה: לא, הנהג צריך לנהוג.

כשאני נוהג עם הילדים שלי, תוך כדי – אחד או שניים מוציאים את החגורה. על מי האחריות? החשש שלי הוא שהאלף שקלים פשוט יעשירו את האוצר. צריך פה יותר לטפל בבעיה החינוכית, שאנשים לא מודעים – מי צריך, כמה ולמה, והבאתי לכם משימה, למשל - האם מותר לקחת 4 ילדים במושב האחורי. מתברר, במסמך של הרשות – אתה ראית את זה- מותר לקחת ילד רביעי, לא חגור. השאלה האם זה חוקי או לא. אני חושב שזה לא חוקי, כי לפי החוק הזה, כל ילד חייב להיות חגור. כל השאלות האלה – צריך למצוא להן את הפתרון. הפתרון הכי טוב, לדעתי, שאם יעלו את הקנס לאלף שקלים שלפחות מחציתו יועבר לתקציב הסברה.

היו"ר אופיר אקוניס:

רעיון לא רע.

אברהם דיכטר:

אני תוהה – שמעתי את ההערות, האם הדיון הזה עוסק במדינת ישראל או שזה דבר שאנחנו דנים בו והוא קורה במקום אחר, ואנחנו ככה גורמים ממליצים. מה זאת אומרת שהשוטרים לא אוכפים את החוק? מתוך רחמים? מי יודע לומר שכששוטר מתוך רחמים על הנהג - -

היו"ר אופיר אקוניס:

היה לך שלוש שנים לבדוק את זה.

אברהם דיכטר:

האמן לי שאני מביא את ההצעה הזו אחרי שהכרתי – גם מהצד הזה וגם מהצד הזה. הרי בסופו של דבר, כשאתה לוקח מחקר, שהיה, נדמה לי, בארצות הברית, שקובע, ללא אבחנה בגיל - שחגורה היא מצילת חיים ב- 45% מפני מוות, וב – 50% מפני פציעה קשה. כשאמרתי קודם – רק הרוגים – 30 קטינים בשנתיים, ו-100 פצועים קשה בשנתיים, הרי אנחנו מבינים מה המשמעות של זה מעבר לאובדן החיים ומעבר לנכויות, מה המשמעות עבור המשפחה ועבור המדינה.

יפעת רווה:

אני לא מבינה- אמרנו שאנחנו מסכימים להעלאה.

אברהם דיכטר:

אני אומר את זה כיוון שהדיבורים היו ברמה של – אוקי, זה בסדר, צריך לחנך יותר.

יפעת רווה:

זו אי הבנה של עמדת הממשלה. אנחנו חד משמעית - -

אברהם דיכטר:

אני הייתי מוכן לקבל אם היו באים ושמים פה מחקר שאומר – בין 250, 500, 750 ואלף – אין הבדל. עם נתונים כאלה אתה יכול לומר – נבדק בצורה אמפירית. כשאני, בהצעת החוק, שאנחנו ביקשנו להעלות מ-250 לאלף הסיבה המרכזית היא כדי שאנשים יבינו שאנחנו, המחוקק – we mean business. אנחנו מתכוונים בנושא הילדים לשמור על חיי ילדינו ולא יכול להיות שברוב המקרים כשנתפס רכב שיש בו ילדים לא חגורים – הנהג חגור. ברוב המקרים. אני נזהר לא לומר שבכולם, אבל ברוב המקרים זה מה שקורה. ועכשיו אני שואל כך: 270 אלף קנסות זה הרי נתון גולמי - -

יעקב אייכלר:

מהתשובה לשאילתה לשר לביטחון פנים.

שגית שועלי:

זה מתייחס לכל עבירות חגורת הבטיחות. אני פילחתי ואמרתי - -

קריאות:

* - -

שגית שועלי:

אני מתייחסת לילדים.

אברהם דיכטר:

זה אולי הנתון הכי מדכא בסיפור פה. אתה אומר – לנהג לא איכפת אם הקנס הוא של 250 שקל, אם הילד יהיה חגור או לא, ובלבד שיושג שקט במושב האחורי.

יפעת רווה:

בגלל זה אנחנו תומכים בהעלאה.

אברהם דיכטר:

לכן אני קודם כל מציע להתיישר על הקביעה שלנו. אנחנו צריכים לתת כלים אופרטיביים בידי אחרון השוטרים או בידי אחרון השופטים, שיהיו לו כלים אופרטיביים להתמודד, לשנות את המעגל הזה שהוא מעגל דמים שאין שום סיבה שהוא יהיה. לכן הדרישה היא לאלף שקל, ולא לגמגם בדרך. אגב, אני מניח שהמהלך הבא יהיה להעלות את הקנס גם לבגירים. זה הרי ממש מתבקש.

יפעת רווה:

אם לא הובנו נכון – יש על זה הסכמה טוטאלית.

אברהם דיכטר:

עכשיו הלאה. הנושא של בית המשפט. תראו, אני אומר לכם, לנציגת המשטרה: המשפט הזה "עומס יתר" – צריך לשים לו פעם סוף בדברים לא רלבנטיים. אני חושב שכאשר נהג לא מספיק אחראי ברכב שלו – פה נכנס המחוקק. הרי השוטר הוא לצורך העניין התחליף של אותו נהג. ברוב המקרים הנהג הוא גם ההורה. אם ההורה לא מקפיד בחגירת הקטין, אז מי נשאר שישגיח עליו? לכן, בנושא הזה, המשטרה צריכה להתאים את עצמה באכיפה למדיניות שנקבעת פה, בבית המחוקקים. ואם בית המחוקקים קבע או יקבע שהוא החליט ומנוי וגמור אתו לשמור על ילדינו, בעיקר על אלה שלא יודעים לשמור על עצמם, בגלל מה שאמרתי, על שיקול הדעת. אז משטרת ישראל תצטרך להיכנס לנעליים האלה של המחוקק ולאכוף את זה על פי ההבנה שהגיעה כאן, הוועדה, ולאחר מכן – הכנסת.

הנקודה השלישית – בסופו של דבר, בהצעת החוק מושג גם כל הנושא שלא קיים היום בחוק, מבחינת התוספת לגבי איך צריך להיות חגור כל אחד בגילאים השונים, באמצעים השונים. הנושא של בית המשפט הוא כדי שבאמת תהיה מדרגה נוספת ולא שחס וחלילה נישאר פעם נוספת בנושא של כסף. כולנו מבינים שנהג שרישיונו נשלל זה נהג שלא יוותר בנושא של חגירת ילדים, מפני שכולנו מבינים את המשמעות הזו. לגבי הקנס בחקיקת המשנה, אני לא בקיא ברזולוציה של איך ניתן להמיר מחקיקה ראשית לחקיקת משנה בהיבט הספציפי של הקנס. אני גם לא יודע מה היא העצמה בחקיקת משנה לעומת חקיקה ראשית - -

יפעת רווה:

אותה עצמה.

אברהם דיכטר:

יכול להיות שאותה עצמה, אבל חקיקה ראשית יותר חזקה.

יפעת רווה:

לא, לא נעשה בחקיקה ראשית - -

אברהם מיכאלי:

אני חושב שאת החוק הזה הגשנו על הקטינים בהדגשה על החומרה של הנתונים שקראנו, וכל ההסברים שיכולים להיות לנו פה, גם כשגורם כזה או אחר לא אוכף את החוק, וגם כאשר קשה לאותו נהג או נהגת שיושבים ומאחוריהם שלושה ילדים – לשלוט בכל רגע מי משתחרר מהחגורה או לא, הפסיכולוגיה של אדם מבוגר צריכה להיות שאותו ילד שהוא מסיע ברכב –על אחריותו בכל מחיר. ולכן, אם ילד חלילה נפגע בצורה קשה או קלה, ההורה הזה צריך לקחת בחשבון שאם הוא לא מסתדר עם הילד – שלא יסיע אותם ברכב. אין מה לעשות, יש פה אחריות, כי מדובר פה בקטינים, לא בבגירים שאני יכול לדרוש מהם שיקול דעת. האחריות צריכה להיות של אותו הורה. נכון, זה לא נעים, אנחנו לא בעד להטיל על אנשים קנסות, אבל מדובר פה בתופעה. אם לא היתה תופעה כפי שהוצגה לנו בנתונים, לא היינו מגיעים לחקיקה.

לכן, יכול להיות שיש פה צורך לבדוק אולי גם את נושא האכיפה בצורה הרבה יותר יסודית, איך הם אוכפים את זה, וגם, באמת – כל מערכת בתי המשפט, עומס או לא עומס זה לא שיקול בכלל לשום דבר מול מניעת פגיעה בילדים הקטינים האלה.

אתי בנדלר:

אני חושבת שלפני שמתחילים לקרוא הוועדה צריכה לשמוע את ההערות ולהכריע מה הם העקרונות שרוצים לקבוע, כי אם הרעיון הוא ללכת על העלאת סכום הקנס – זה לא בחקיקה ראשית, זה נעשה בצו עבירות קנס. צו כזה נמצא כבר על שולחנה של הוועדה וברגע שזה ייקבע אפשר יהיה באופן מהיר, יחסית, להעלות את הקנס כפי שהמציעים מצפים שיהיה. לשאלה מה קורה כאשר יש עבירה חוזרת – בעניין הזה, ייתכן, ואני מציעה שנשמע בעניין הזה את יפעת רווה ממשרד המשפטים, ייתכן שאז יש צורך לתקן את פקודת התעבורה, כדי לוודא שבאמת בעבירה חוזרת זה ייחשב לנסיבות מחמירות, ואז זה יגיע לבית משפט ולא יינתן דוח הודעת תשלום קנס, אלא זה יהיה מחויב בהגשת כתב אישום, ואז העונש הכרוך בכך יהיה גבוה יותר. לכן, קודם כל צריך לשמוע מה הם העקרונות ואז נתאים את הנוסח, ככל שיהיה צורך - -

אייכלר:

או כשיש כמה ילדים ברכב.

אתי בנדלר:

ייתכן שזו אחת הנסיבות. באופן כללי, נסיבות חמורות מוגדרות בפקודת התעבורה כנסיבות שנקבעות על ידי ראש אגף תנועה, אם אינני תנועה.

קריאה;

ראש מחלקת תנועה.

אתי בנדלר:

אז יכול להיות שזה סוג של נסיבות מחמירות. זאת אומרת, שגם אם זו עבירה ראשונה ויש מספר ילדים שאינם חגורים, ברכב, זה ייחשב לנסיבות מחמירות. אבל לצורך זה, לא ברור שצריכים לתקן את הפקודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

את משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לא שמענו.

קריאה:

אנחנו מתואמים עם משרד המשפטים, ובאותה עמדה.

יפעת רווה:

לעניין הטכני – באמת אפשר, מבחינה טכנית. עשינו את זה באור אדום. באור אדום, פעם ראשונה זו עבירת קנס, עם קנס גבוה- זה נמצא באותו צו, אני חושבת.

היו"ר אופיר אקוניס:

באור אדום אתם מציעים עכשיו להשבית רכב, אם אינני טועה.

יפעת רווה:

נכון. בגלל שאי אפשר גם להשבית רב וגם - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבין שיש מחשבה מחדש במשרד התחבורה, על השבתה באור אדום.

יפה רווה:

זה אני לא יודעת. מבחינה טכנית אמרנו – כדי שאפשר יהיה להשבית בפעם השניה, אז בפעם הראשונה זה יישאר עבירת קנס, ובפעם השניה זה לא יהיה עבירת קנס. וזה נעשה על ידי הוראה של אגף התחבורה. הם הלכו לברר עכשיו אם זה בסדר מבחינתם, היא צריכה לברר את זה, אבל מבחינה חקיקתית זו הדרך הנכונה. אפשר לעשות את זה, יש בזה הרבה היגיון. מי שאלף שקל לא הרתיעו אותו יש הרבה היגיון בזה שבפעם הבאה הוא יובא בפני בית המשפט, אבל זה תלוי – אני לא י כולה לדבר בשם המשטרה.

לעניין הזה של העימות בין ההורים והילדים - זה ממש לא סיבה לאי אכיפה.

אברהם דיכטר:

הטיעון הזה טוב שיימחק מהפרוטוקול.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני באמת מנסה להבין פה את הסוג של הכפילות ששינה פה, ומה רוצים המציעים.

יפעת רווה:

נאמר לי – מוכנים שייאמר בחקיקת משנה שהחל מפעם שניה זה ייחשב לנסיבה מחמירה שמצדיקה שזו לא תהיה עבירת קנס, אלא יגיע לבית המשפט.

אתי בנדלר:

איפה לעגן את זה, אם כך? איפה אתם מציעים?

שגית שועלי:

בחקיקת משנה ב- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אתם בעצם אומרים שאתם מייתרים את החקיקה הראשית. זה מה שהממשלה אומרת.

יפעת רווה:

אבל התוצאה היא אותה תוצאה.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש פה מציעים שהציעו בתמיכת הממשלה הצעת חוק שעברה בקריאה הטרומית ואנחנו יכולים להחיל אותה כאן, בקריאה הראשונה. זה תלוי במציעים, מבחינתי.

יפעת רווה:

השאלה, באמת, אם המציעים מוכנים ל- - אם המטרה מושגת, כי אני באמת לא יודעת איך עושים את זה בחקיקה ראשית. צו עבירות קנס – מקומו בחקיקת משנה.

אתי בנדלר:

שינוי של עבירות קנס, עד כה הקפדנו לא לעשות את זה בחקיקה ראשית אלא רק בחקיקת משנה,

וזה כדי לשמור על איזה שהם דפוסי חקיקה אחידים. ראוי לשמור על - -

יפעת רווה:

התוצאה שפתרנו עכשיו זה בדיוק התוצאה ש - -

קריאות:

- - -

יפעת רווה:

אני אגיד למה היתה תמיכה – אנחנו העלינו את הדברים האלה, גם בשלבים הראשונים. כיוון שזה נושא באמת חשוב, השרים לא רצו שיהיה כאילו שהממשלה מתנגדת למשהו שהוא קידום של בטיחות ילדים. כנראה זה היה השיקול. העלינו את זה גם בשלבים הראשונים.

אברהם דיכטר:

אני חושב שהשיחות שהיו עם שר המשפטים, בעיקר שר התחבורה והשר לביטחון פנים לגבי הנושא של - - באמת הגענו לפשרה הזו, מתוך מטרה אל"ף- לתת לזה את הדגש, ובי"ת- להציג את החומרה, וגימ"ל – ופה אני מסכים אתך: להציג בדיוק את ההבדל בין מדיניות הקנסות לבין מדיניות ההבאה לדין. מדיניות ההבאה לדין, כשהיא מנוסחת כתיקון חוק, כתיקון לפקודה, בצורה פורמלית, בחקיקה, בחקיקה ראשית, יש לה, אני יודע שזה נשמע אולי אותו הדבר, אבל לצערי זה מצביע על גישה יותר רצינית. בסופו של דבר אנחנו, ככנסת, צריכים להעביר דברים, אם הנושא הזה מספיק חשוב בעיני הוועדה הוא יהיה מספיק חשוב בעיניי הכנסת. הוא כבר היה מספיק חשוב בעיני הממשלה ולכן היא הסכימה לפשרות. ולכן אני ממליץ - -

היו"ר אופיר אקוניס:

היא החליטה, יש החלטה מ-25 לפברואר. ועדת השרים לחקיקה - - לתמוך בהצעת החוק ומבקשת לתאם, כמובן, עם משרד המשפטים, המשרד לביטחון פנים ומשרד התחבורה והבטיחות בדככים. לכן אני חושב שנמליץ להמשיך, כפי שאתה מבקש, גם מבחינה דקלרטיבית.

יפעת רווה:

אם אפשר את הצו כן להניח על השולחן.

היו"ר אופיר אקוניס:

ומה יקרה אז? הצו הרי יאושר לפני הצעת החוק הפרטית, ואז הוא ייתר את ה - -

שגית שועלי:

תיווצר פה איזושהי כפילות שהיא מיותרת, וסך הכל הנושא מוסדר בתקנות. כל שנותר זה להחמיר את הענישה בתקנות, ולקבוע בנסיבות מחמירות – הזמנה לדין. למעשה, נשיג את אותה מטרה, רק בדרך המשפטית הנכונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה המציעים מבקשים? אתם מבקשים להמשיך בקידום החוק הזה, למרות ההערות ששמענו פה? אז אני מוכן.

אתי בנדלר:

אם יורשה לי, גם אם הוועדה תאשר היום את הצעת החוק בכל מיני תיקונים, כפי שדובר עליהם, לא רק שזה יפגום, באמת, בהרמוניה החקיקתית, בדפוסי החקיקה המקובלים, והמטרה היא הרי להשיג את התוצאה ולא מעבר לזה - אני מציעה שהוועדה תאשר ברמה העקרונית את העקרונות האלה. אם זאת, כך וכך אני לא יכולה לפרסם במהלך הפגרה הצעות חוק פרטיות ברשומות – לא מפרסמים במהלך הפגרה. אני מציעה שבינתיים המשטרה תכין שינוי להוראות ראש מחלקת התנועה ותמציא לוועדה העתק מכך כדי לוודא שאכן, מה שהוועדה החליטה לגבי נסיבות מחמירות, דהיינו – שזו עבירה שניה בתוך פרק זמן שאינני יודעת מה הוא - -

אברהם דיכטר:

חשבנו – תוך פרק זמן של שלוש שנים.

שגית שועלי:

אנחנו חשבנו – קצר יותר.

היו"ר אופיר אקוניס:

קצר יותר – אדרבא.

יפעת רווה:

קצר יותר – זה מקל.

אתי בנדלר:

אז עבירה שניה בתוך פרק זמן – ככל שהוועדה תחליט, או במקרה שמדובר על אי חגירת מספר ילדים – זה ייחשב לנסיבות מחמירות שבהן לא תימסר הודעת תשלום קנס לנוהג, אלא יוגש נגדו כתב אישום, הזמנה לדין. ובינתיים, הצו עצמו, צו התעבורה, כבר מצוי על שולחנה של ועדת הכלכלה, אז רק צריך לקובע לשלב את זה בסדר היום בתחילת הכנס. אם אנחנו נקבל את זה, תהיה החלטה של הוועדה שמאשרים את העקרונות האלה בכפוף - - ואם לא יומצא, בתוך פרק זמן שאתם תקבעו, תיקון להנחיות - -

יפעת רווה:

הוראה. זו הוראה שמפורסמת ברשומות.

אתי בנדלר:

הוראה שמפורסמת ברשומות – עוד יותר טוב. ואז הוועדה תקדם את זה לקריאה ראשונה. בשלב הזה אין טעם לעשות את זה.

אברהם דיכטר:

מה פרק הזמן הנדרש הזה?

אתי בנדלר:

אינני יודעת. כמה זמן לוקח לכם להכין את ההנחיה הזו, את ההוראה הזו, ולפרסמה ברשומות?

שגית שועלי:

אני מניחה שחודשיים לפחות.

אברהם דיכטר:

אין לי מה להוסיף על הדברים שטענתי קודם לכן, והסברתי גם מדוע. אני איתן בדעתי להמשיך ולגלגל את זה בחקיקה שלנו, של הכנסת, חקיקה ראשית, כדי לתת לזה את הדגש. לא יכול להיות שאנחנו רואים שתמונת המצב מצביעה על כרסום מצד אחד ואנחנו ממשיכים בפטנטים שכבר השתמשנו בהם.

אתי בנדלר:

זה ממש לא פטנטים שהשתמשנו בהם. מרבית ההוראות הנורמטיביות הקשורות לדיני תעבורה מצויות היום בתקנות התעבורה, שנדמה לי שנושאות למעלה מ- 400 או 500 הוראות, אינני יודעת מה. לצערי, גם הסדרים ראשוניים מאד מאד חשובים –

קריאה:

מעל 500 - -

אתי בנדלר:

מעל 500 סעיפים, תקנות, יש בתקנות התעבורה, ורק בתקנות התעבורה, מעבר לזה שיש עוד סטים של תקנות תעבורה. הסדרים ראשוניים מאד מאד חשובים, מאד משפיעים, שקובעים נורמות עיקריות קבועות היום בתקנות התעבורה. אני לא חושבת שזה משדר חולשה, עם כל הכבוד, כי אחרת יש מקום, אולי, לבטל את תקנות התעבורה, ולהעביר לפחות מחצית מהתקנות - - אגב, דבר שצריך לעשות, והוועדה התריעה על כך לא פעם ולא פעמיים בעשור האחרון, לפחות, שצריך לבחון ולראות איזה הוראות יש, להכין חוק תעבורה חדש, מודרני וראוי. אבל לבוא ולהסיק מכך שהוראות או הסדרים ראשוניים חשובים, נורמות מאד חשובות בתחום ההתנהגות בדרכים קבועות היום רק בפקודת התעבורה - -

אברהם דיכטר:

לא יכולתי לנסח את הצורך להעביר את זה בחקיקה ראשית יותר טוב ממה שניסחת את זה עכשיו. תרשי לי לתרגם את דברייך לעברית עממית יותר - תיארת איזה פח זבל שנזרקות אליו מאות - - ואמרת בעצמך שכבר 10 שנים מדברים על צורך לעשות תיקון. מה הסיבה לצורך הזה? כנראה, וכולנו מבינים שכאשר מתחילים להיכנס לאגם שיש בו כל כך הרבה דברים שלא מיושמים, כנראה שיש בעיה. אבל כיוון שהוועדה הזו עוסקת בפרט אחד, היא לא עוסקת במכלול, אני לא מציע להרחיב את הדיון, אבל אפשר לעשות על זה שיחה מעניינת בנפרד.

היו"ר אופיר אקוניס:

בשלב הזה אני מציע לקבל את עמדתה של המשנה ליועץ המשפטי לכנסת, היועצת המשפטית לוועדה . הם מבקשים בינתיים חודשיים להכנה. אז בואו נבחן את הדברים מיד עם החזרה למושב. זה פרק הזמן. אני, אגב, מקדים את החזרה למושב ל-3 באוקטובר. אמרתי שאני מקדים את עבודתי. אני לא מבין למה הכנסת החליטה לחזור ב-11 לאוקטובר, כי זו שנה מעוברת? איזו שטות זו, הרי שנה מעוברת היא לכל האזרחים, לא רק לחברי הכנסת. אבל החליטו מה שהחליטו, אני לא מבין למה לא חוזרים בזה.

אברהם דיכטר:

אנחנו, ב-3 באוקטובר נבחן את מה שהמשטרה תציע - -

אברהם מיכאלי:

מצד שני, גם מה שהיועצת המשפטית מציעה פה – היא לא אומרת שאי אפשר לעשות כרגע, בנוסח הקיים פה, שינוי ספציפי לגבי גובה הקנס ולגבי הדברים שחבר הכנסת העלה, ואנחנו, בחוק שלנו - צריך להיות בחוק – זה לא דבר שמשאירים אותו לתקנות.

אתי בנדלר:

איזה - - ?

אברהם מיכאלי:

החמרה לגבי עבירה שניה.

אתי בנדלר:

אבל אני אומרת לך שהיום זה כן קבוע - -

חבר הכנסת מיכאלי – אני מציעה: תהיה עוד ישיבה בתחילת הכנס. אם הפתרון שיובא בפני הוועדה לא יניח את דעת הוועדה נכין במקרה כזה נוסח, ונביא לאישור הוועדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מודה לכם, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 14:45**