**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 342**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום שני כ"ד בחשוון התשע"א (1 בנובמבר 2010) בשעה 10:00**

**סדר היום:** **הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 97) (ריכוז אלכוהול שונה לנהגים מסוימים**

**בבדיקת שכרות), התש"ע-2010, 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

יעקב אדרי

רוברט אילטוב

חמד עמאר

**מוזמנים**:

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

עו"ד יפעת רווה – משרד המשפטים

ד"ר שלמה אלמוג – מנהל המעבדה לטוסיקולוגיה, בית החולים תל-השומר, משרד הבריאות

סנ"צ עו"ד דן שני – ראש מדור תביעות, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

רפ"ק עו"ד אלכס טל – תובע, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

אורי אסטליין – ראש תחום אכיפה, הרשות למלחמה בסמים

דוד עוזר – מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

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

שי סופר – מדען ראשי בפועל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

ד"ר תמר תומר פישמן – מנהלת אגף מחקר, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

מעין פופר – רכזת תחום משאבי אנוש, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

לביטל זיו – מנהלת משאבי אנוש, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

טל אלמוג – מנהלת לשכה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

מירב רפאלי – מנהלת תחום פניות הציבור, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

מאיר אלרם – מנהל תחום נהגים מקצועיים, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

אלון חזן – ע. דובר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

שושי עוזר – הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

אורי הכהן – מנחה מחוזי לחינוך תעבורתי, משרד החינוך

יוסי ג'יבלי – נציג מועצת התלמידים והנוער הארצית

יהודה בר-אור – יו"ר איגוד נהגי המוניות

עזרא אשכנזי – סגן יו"ר איגוד נהגי המוניות

פריד אברהם – יו"ר ארגון המוניות בישראל

קורני צדקיהו – יו"ר ארגון המוניות בירושלים

חיים מרציאנו – סמנכ"ל ארגון חברות ההסעה

יהושע שדה – מנכ"ל ארגון חברות ההסעה

אילן גרודסקי – מנהל תחום טכנולוגיה, עמותת "אור ירוק"

עדנה צונץ – דוברת "אנשים באדום"

עו"ד ערן בן-עמי – עורך דין תעבורה

עו"ד שי גלעד – לשכת עורכי הדין

מיכה בר-מאיר – מנהל מחקר ומידע, ITS ישראל

דן ארצי – קצין בטיחות ארצי, "אגד"

חיים קוזידלו – קצין בטיחות, "דן"

יעקב צמח – סמנכ"ל ואוליה ישראל

עופר תמיר – ואוליה ישראל

**ייעוץ משפטי:** ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית:** שרון רפאלי

**הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 97) (ריכוז אלכוהול שונה לנהגים מסוימים**

**בבדיקת שכרות), התש"ע-2010, של חה"כ חמד עמאר, חה"כ רוברט אילטוב, חה"כ אורלי**

**לוי אבקסיס, חה"כ פניה קירשנבאום. (פ/1161)**

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב. אנחנו פותחים ישיבה ראשונה של ועדת הכלכלה לשבוע זה. יום המחויבות הלאומית לבטיחות בדרכים מצוין היום. אני גם מבין שמהיום יש חובת הדלקת אורות לכולם עד סוף האביב. מתי זה מסתיים?

קריאות:

סוף מרס.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז עד תחילת האביב. סוף מרס הוא רק תחילת האביב. אז מהיום עד 30 במרס – חובת הדלקת אורות לכולם.

במסגרת יום המחויבות הלאומית לבטיחות בדרכים ביקשנו לקיים את הישיבה הזאת בהצעת החוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 97) (ריכוז אלכוהול שונה לנהגים מסוימים בבדיקת שכרות) – איזו הגדרה מעניינת, אני מוכרח להגיד. מה זה "שונה"? נראה מה שונה לנהגים מסוימים. חבר הכנסת חמד עמאר הוא המציע, ומצטרפים אליו חברי הכנסת: אילטוב, אורלי לוי אבקסיס ופאינה קירשנבאום – כלומר של סיעת ישראל ביתנו. אז מה אתם מציעים, תזכיר לנו? אנחנו בהכנה לקריאה שנייה ושלישית לאחר שההצעה אושרה בקריאה הראשונה במליאה ב-13 ביולי.

חמד עמאר:

בוקר טוב לכולם. אני קודם כול רוצה להודות ליושב ראש הוועדה על העלאת הנושא היום והבאתו לדיון. היום אנחנו מציינים את יום המחויבות הלאומית לבטיחות בדרכים. אני גם רוצה להודות לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים על העזרה ועל התמיכה לקיום היום.

אנחנו קיימנו דיון בחוק הזה להכנה לקריאה ראשונה ביום המחויבות בשנה שעברה. היום אנחנו מקיימים את הדיון להכנה לקריאה שנייה ושלישית. זה דיון שני או שלישי בהכנה לקריאה שנייה ושלישית, לדעתי - -

ניר ימין:

דיון ראשון.

חמד עמאר:

לא, דיון שני.

היו"ר אופיר אקוניס:

בהכנה לקריאה שנייה ושלישית? לאה, את זוכרת?

לאה ורון:

לדעתי, זה דיון ראשון.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם לדעתי.

חמד עמאר:

זה דיון שני. תבדקי את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

היה דיון אחד שבו לא הצלחנו לקדם. אבל השאלה אם זה היה לפני הקריאה הראשונה או לפני השנייה והשלישית. כי ה-13 ביולי זה סוף מושב הקיץ.

חמד עמאר:

עשינו עוד דיון לקראת שנייה ושלישית.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא חשוב, עכשיו אנחנו בהכנה לשנייה ושלישית.

חמד עמאר:

אנחנו עכשיו בדיון שני בהכנה לקראת קריאה שנייה ושלישית. החוק מדבר על נהגים מקצועיים: נהגי מוניות, נהגי אוטובוסים, נהגי משאיות ונהגים צעירים עד גיל 24 ונהגים חדשים שקיבלו את הרישיון שלהם.

הצעת החוק הזאת אולי תצליח להוריד את מספר תאונות הדרכים, אולי תמנע מאנשים לחשוב פעמיים לפני שהם עולים להגה ולפני ששותים, ואם רוצים לשתות – לא לעלות על ההגה. אני מאמין שהצעת החוק הזאת יכולה לחסוך פגיעה בחיי אדם. לכן אני מבקש שנצליח להעביר אותה להכנה לקריאה שנייה ושלישית ולהביא אותה בהקדם האפשרי לכנסת ולמליאה, שיהיה חוק במדינת ישראל שימנע שתיית אלכוהול לפני שעולים על ההגה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה ריכוז האלכוהול?

חמד עמאר:

0.2% לכולם. "אחד המנויים להלן שלפי דגימת נשיפה בגופו מצוי אלכוהול בריכוז העולה על 50 מיקרוגרם אלכוהול בליטר אויר נשוף או לפי דגימת דם – בריכוז העולה על 10 מיליגרם אלכוהול ב-100 ליטר דם".

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת הבדיקה של הינשוף.

אולי הגברת ראובני, שהיא גם יועצת משפטית, תוכל להסביר לי מה למדנו בשבוע שעבר מהתקשורת על בדיקות הינשוף. היה בערוץ 10 תחקיר כלשהו שלפיו המכשיר הזה בכלל לא בר תוקף. אנחנו עומדים לחוקק פה חוק - -

סליחה, המשטרה, לא ראיתי אותם. בדרך כלל הם יושבים בצד הזה. בגלל זה פניתי אלייך. אני פשוט ראיתי קטע מהדבר כי נכנסתי באמצע, אז אולי תוכלו להסביר לי מה קורה עם הדבר. אנחנו בוועדה הזאת מחכים עדיין לאישור של מכון התקנים שלא הגיע עד עצם היום הזה לעניין הינשוף. בבקשה.

דן שני:

התקשורת בינתיים נתנה פרסום בטענה שהיא רק בשלב העלאת הטענה. אנחנו זוכרים יפה טענה דומה לגבי מיץ תפוזים שקיבלה הד תקשורתי גדול, ויחד עם זאת הד הרבה פחות ברגע שהטענה נדחתה מכול וכול על-ידי בית המשפט. אז אנחנו פשוט נמתין להליכים המסודרים. אבל כרגע כל מה שהיה בתקשורת זה טענה שסנגור מעלה. זה אפילו לא קביעה של בית משפט בערכאה נמוכה.

היו"ר אופיר אקוניס:

ומה בית המשפט אומר בעניין?

דן שני:

הנושא לא נדון. אנחנו נלמד את זה, בית משפט ייתן את דעתו. אני רק מזכיר את עניין מיץ התפוזים שנדחה מכול וכול. גם אז היה הד תקשורתי גדול מאוד סביב הטענה ביום שבו הועלתה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם משתמשים בינשוף בשוטף.

דן שני:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. מר פריד אברהם, בבקשה.

פריד אברהם:

בוקר טוב לכולם. אדוני היושב ראש, האמת – ה-0.2% הזה. התקיים דיון בפעם האחרונה כפי שחבר הכנסת עמאר אמר, והיו בכלל מחלוקות בין המקצוענים: בין ד"ר כזה לבין ד"ר אחר והמשטרה – מה זה ואיזו הגדרה יש לזה. אנחנו כנהגים מקצועיים אנחנו יוצאים לעבודה, אנחנו לא הולכים שיכורים, לא רוצים להיות שיכורים, אנחנו לא יודעים איפה ההגדרה שלנו. יכול להיות שההגדרה שלנו כל כך תחמיר שנהג מונית שיוצא בערב שבת אחרי כוסית יין של קידוש עשוי להיות מוגדר שיכור, אז מה עשינו אז?

לכן אולי תעשו קודם כול סדר אצלכם בעניין ההגדרה, בעניין הינשוף, כמה זה גבוה וכמה זה נמוך. בעבר ישבתי עם חבר הכנסת חמד עמאר והגענו להבנות מסוימות בשאלה מיהו נהג מקצועי, מיהו נהג לא מקצועי, האם נהג מונית שנוסע לבד או נוסע עם מישהו הוא הנהג המקצועי או נהג שמסיע עשרה נוסעים.

בשבוע שעבר התקיים פה דיון בראשותך, אדוני, וידעתם להבחין בין שירות לבין ספיישל. אז אולי גם היום תבחינו בקטע הזה? מתי כן ומתי לא?

היו"ר אופיר אקוניס:

זה מאוד מעניין, אתה מדבר אל משרד התחבורה.

פריד אברהם:

אני מדבר אל גברת ראובני. יחליטו קודם איזו הגדרה יש לנו, ואם אנחנו כל הזמן ציבוריים תגדיר אותנו בהגדרה הזאת על דבר ודבר. לא יכול להיות פעם כן ופעם לא. תעשו את ההפרדה גם בעניין הזה, מתי זה חוקי ומתי זה לא חוקי, ואם זה 0.2% או 0.5%. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם מקובל עליכם 0.2%. כי מה שהבנו מהדיון הקודם אחרי התייעצויות מחוץ לחדר זה שאי אפשר לקיים – הייעוץ המשפטי לא מיוצג היום על-ידי הגברת בנדלר, אבל היא בדקה את זה ואמרה שזה לא יעמוד- -

פריד אברהם:

אדוני היושב ראש, אם מגדירים אותנו כנהגים ציבוריים לכל דבר בלי הפרדה, אנחנו בפנים. אנחנו לא חריגים, לא יוצאים מן הכלל.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה נכון, העקביות פה- -

קריאה:

זה נראה סביר 0.2%.

ניר ימין:

נאמר מילה לגבי מה שאמר נציג ארגון המוניות: אני לא יודע למה הוא מתייחס בהגדרה של משרד התחבורה. בהתאם להצעת החוק אחת מהתכליות העיקריות שלה זה ליצור סטנדרט מקצועי מסוים של זהירות לגבי מי שמסיע נוסעים בשכר. כך מוגדר רכב ציבורי, רכב שמשמש להסעת נוסעים בשכר. לכן אין הצדקה עניינית להחריג את המוניות מההגדרה הזאת. בהקשר של הצעת החוק הזאת עלתה השאלה שאם באמת יישאר הנוסח כפי שהוא הובא לקריאה ראשונה, והמליאה הצביעה עליו, תעלה בעיה חוקתית בהקשר הזה, שלפיה לא ברור מדוע מוחרגים דווקא נהגי מוניות שנמצאים באותה קבוצה של מי שמסיע נוסעים בשכר.

היו"ר אופיר אקוניס:

איפה 0.2% בא לידי ביטוי?

ניר ימין:

0.2% מתייחס ל-20% מהשיעור המותר היום. היום מדובר ב-240 מיקרוגרם אוויר נשוף ו-50 מיליגרם בבדיקה בדם. לכן 20% מ-50 בדם זה 10 מיליגרם שמופיע כאן, ו-20% בעיגול כלפי מעלה של 240 זה 50 לגבי האוויר הנשוף.

אורי הכהן:

זה 290, לא 240.

ניר ימין:

240. החוק קובע להוסיף שולי ביטחון ל-290.

חמד עמאר:

שולי ביטחון צריך להוסיף בית המשפט.

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות נוספות.

שלמה אלמוג:

יש לי כמה הערות: הדגם של הינשוף הוא מכשיר תקני בתקינה בינלאומית. יש לזה תעודות של כמה מדינות כי היו כמה מדינות שבדקו את זה. אם מישהו ירצה לראות את תעודת התקינה של הדגם שפועל בישראל מוזמן לפנות אליי, אני מוכן לשלוח לו את זה. אני בטוח שכל הגורמים הממשלתיים האחרים שעוסקים בזה יכולים לשלוח את זה באותה מידה. אז בואו פעם אחת נמחק את זה מהדיסקט שלנו שמדובר במכשיר לא תקני. המכשיר הוא מאוד תקני בתקינה הבינלאומית המחמירה ביותר.

לגבי סעיף הנהגים. אני רוצה לחזור על מה שאמרתי בפעם הקודמת שהחריגה של נהגי מונית ספיישל זוהי חריגה שלא עולה בקנה אחד עם שמירה מרבית על בריאות הציבור. אין שום סיבה מקצועית היום לומר שנהג מונית שמסיע 4-3 נוסעים זה דבר אחר מנהג מונית שמסיע שבעה נוסעים או נהג של כל רכב ציבורי אחר. לדעתנו, זה דבר לא נכון שצריך להוריד ולהשאיר את ההצעה המקורית של חברי הכנסת שגם תמכנו בה וגם ועדת מומחים שהוקמה לנושא הזה תמכה בה.

יתרה מזאת אין לזה אח ורע בעולם. אני בדקתי את כל התקינה של המדינות המערביות בעולם, ולא מצאתי בשום מקום דבר כזה. יש תקינה כזאת בעולם במדינות נאורות כמו שבדיה או נורווגיה, ששם אצל כל הנהגים, ללא שום חתך סקטוריאלי, נכליל עליהם את ה-zero tolerance. יש תקינה כזאת שהיא מאוד לגיטימית. במדינת ישראל אנחנו רוצים להחליט שזה יהיה דיפרנציאלי, אבל נהגים ברכב ציבורי שמסיעים נוסעים בתשלום אלה נהגים שחל עליהם בדיוק אותו הכלל. יתר מכך, השילוב של עייפות ואלכוהול מעצים את האפקט של אלכוהול בנהיגה על הכביש. מאחר שאנחנו סבורים שנהגי מוניות מטבע הדברים נוסעים מרחקים גדולים יותר ויותר זמן, בשעות שהן בדרך כלל לא קונבנציונליות הם בהגדרה יותר עייפים, ולכן האלכוהול אמור להשפיע עליהם יותר. לכן אנחנו מבקשים לחזור לשפיות ולהחזיר חזרה את הסעיף שמדבר שאצל כל הנהגים של הרכב הציבורי והכבד יחול אותו כלל.

ישבתי בדרך לכאן עם הנציג של נהגי המוניות ואמרתי לו, תגיד לי, מה בדיוק מפריע לך בכל הקטע הזה, אז הוא אמר שמה שמפריע לו הוא העובדה שאם נהג המונית מסיע אנשים שיכורים האלכוהול שיוצא מהבל פיהם יכול לגרום להם לשכרות.

אז אני אומר מבחינה מקצועית, ואני מתחייב לכך: אין לזה שום קשר. מנשימה פסיבית של אלכוהול מאוויר נשוף של אנשים אחרים לא משתכרים. אם זה החשש אפשר בהחלט להוריד אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. יוסי ג'יבלי, מועצת התלמידים והנוער הארצית.

יוסי ג'יבלי:

תודה שהזמנתם אותי. לפי מה שהבנתי, החוק מבקש להוריד את הכמות שלפיה קובעים שנהג נוהג תחת השפעת אלכוהול, גם לנהגים חדשים. אפשר להוציא היום רישיון מגיל 17, ובקבוצה הזאת נכללים גם בני הנוער.

אני מתקשה להבין מה החוק הזה בא לעשות- -

יעקב אדרי:

בא להחמיר. חד וחלק.

יוסי ג'יבלי:

אני מסכים איתך במאה אחוז שנהגים לא צריכים לנהוג שיכורים, ובטח שלא בני נוער. אבל לדעתי, זה לא הפתרון שיביא להפחתת התאונות.

יעקב אדרי:

חלק מהפתרון.

יוסי ג'יבלי:

הפתרון הכולל זה חינוך, זה הסברה – הכול. יורידו את הגיל, אז בשנה אם תופסים היום 1,000, יתפסו 1,500.

יעקב אדרי:

אתה מקבל ראש בזה, אתה מבין מה שאתה אומר?

היו"ר אופיר אקוניס:

יכול להיות שיתפסו אחד, והעובדה שתפסו אותו תציל את חייו, את חיי חבריו ואת חיי החברים שנוסעים – או לא חברים, אלא נוסעים תמימים שנוסעים בנתיב הסמוך או בנתיב הנגדי.

יוסי ג'יבלי:

אז מה הבעיה עם מה שקורה היום? אני לא מצליח להבין את זה. מה שצריך לנתב בנושא הזה זה בעיקר עניין של הסברה לבני נוער ישירות וחינוך מאשר להוריד בעוד כמה את רמת האלכוהול- -

חמד עמאר:

ההסברה והחינוך זה בנוסף. אנחנו רוצים את ההסברה ואת החינוך. אנחנו רוצים לשמור על בני הנוער.

היו"ר אופיר אקוניס:

הרעיון הזה בא לסייע. כדי שבני הנוער יהיו אחר כך חיילים ואחר כך אזרחים ואפילו יגיעו לגיל מבוגר מאוד, כפי שאנחנו רוצים.

שלמה אלמוג:

אני מאוד תמה על העמדה שלך כי אני חשבתי שאתה תציג עמדה שאומרת שאתה כנציג נוער רוצה לשמור על חיי הנוער ורוצה לשמור על כמה אנשים- -

יוסי ג'יבלי:

אני לא אמרתי שאני לא רוצה לשמור על חיי הנוער.

שלמה אלמוג:

אם אתה תבדוק את כל הסטטיסטיקות בעולם ובארץ אתה תראה שבני נוער הם קבוצת האנשים הכי נפגעת בתאונות דרכים באוכלוסיה. יש לזה הרבה סיבות. אני אשמח לתת לך לקרוא את דוח ועדת המומחים המקצועית שדנה בפרק גדול בנושא הנוער. אני סברתי שאתה תבוא ותרצה לשמור על חיי הנוער ותציג את זה בדרך כזאת, ולא תגיד שאתם רוצים לאפשר להם לשתות יותר אלכוהול.

יוסי ג'יבלי:

זה לא מה שאמרתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני בטוח שיוסי רוצה לשמור על חיי בני הנוער. הוא מייצג את מועצת התלמידים הארצית. הוא שוגה בתפיסה שלו, אבל לא מתוך רוע- -

שלמה אלמוג:

ודאי שלא.

היו"ר אופיר אקוניס:

- - אלא מתוך תמימות נעורים.

יוסי ג'יבלי:

אני יותר שאלתי בתשובה שלי מאשר אמרתי. אני קצת לא הבנתי למה לעשות את זה, אבל אוקיי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מקווה שמי שאמון על ההסברה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, תסביר את החוק החדש הזה בצורה מאוד אגרסיבית בבתי-הספר כדי שיידעו על מה מדובר, ואז בכלל לא יהיה צורך בוויכוח הזה, אלא מראש לא ייסעו עם אחוז אלכוהול, אפילו נמוך.

ד"ר סופר, המדען הראשי של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. אחר כך ידבר עורך הדין שי גלעד. בבקשה.

שי סופר:

אני רוצה להתייחס לרציונל ולרוח החוק. תחילה אתייחס לנהגים צעירים. נהגים צעירים מושפעים הרבה יותר מאלכוהול מאשר נהגים מבוגרים. הסיכון להיפגע בתאונת דרכים או להיות מעורב בתאונת דרכים היא גם פונקציה של הגי. לכן אני יכול להראות גם גרפים בנושא הזה, שהסיכון עולה אקספוננציאלית עבור כלל האוכלוסייה, אבל עבור צעירים יש לנו הסטה לכיוון השמאל, כלומר לכיוון ריכוזים נמוכים יותר של אלכוהול. מספיק כוסית אחת כדי שהסיכון יגדל באופן ניכר.

עבור נהגי המוניות ועבור כלל האוכלוסייה, כמו שאמרתי, הסיכון עולה אקספוננציאלית כבר מ-50 מיליגרם, ולכן הראייה שלנו, בדיוק כמו הראייה של ד"ר אלמוג, היא שאין להחריג בהיבט הזה.

אני רוצה להתייחס לנהגי הספיישל ולהסביר דבר אחד: נהג ישראלי ממוצע מבצע נסועה של כ-17 אלף קילומטר בשנה. נהג מונית ממוצע מבצע נסועה של כ-80 אלף קילומטר בשעה. זאת אומרת שהוא מבלה על הכביש הרבה יותר מאותו נהג ישראלי. לכן אנחנו חייבים להתייחס בכובד ראש להיבטים של שכרות אצל נהגי מוניות. גם לכם כארגון כדאי מאוד לאמץ את רוח החוק. זה נכון מאוד להתייחס בצורה מאוד מיוחדת לנהגים מקצועיים מכיוון שיש עלייה בצורה כל כך ניכרת ואקספוננציאלית, כפי שאמרתי, בנושא תאונות הדרכים.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. עורך הדין שי גלעד ואחר כך יהודה בר-אור.

שי גלעד:

אדוני היושב ראש, אני משמש כבר שבע שנים יושב ראש ועדת התעבורה בלשכת עורכי הדין. הייתי מגיע לוועדת הכלכלה כדי להביע עמדה לעומתית. אבל היום אני מגיע בפעם הראשונה כדי לתמוך בחוק. אני סבור שהחוק הזה לא בא להחמיר, כמו ההערה קודם מכיוון ספסלי חברי הכנסת, אלא בא להבהיר מה שהיום לא ברור כלל ועיקר. היום לחוק יש מסר דו-משמעי: בעצם לפי החוק, מותר לנהוג ולשתות עד כמות מסוימת. הכמות הזאת נעה ונדה בין בתי המשפט השונים לאור פסקות שונות שאנחנו ערים להם השכם והערב. פעם אנחנו מגיעים ל-240, אחר כך אנחנו מגיעים ל-400, יורדים ל-290, וכנראה, נכונו לנו מספרים כאלה ואחרים כשהמסר הוא דו משמעי – מותר לשתות ולנהוג.

התיקון הזה מוסר מסר חד משמעי שאי אפשר לנהוג ולשתות יחדיו. עם סטייה מסוימת. אנחנו כבר הצענו לפני כשנה וחצי, ואני שמח שבסופו של דבר זה בא לידי ביטוי גם בתיקון בהצעה המקורית. הייתי שמח אם גם ההערה הבאה שלי לא הייתה מונעת את המשך התהליך ואת חיקוקו המהיר של החוק הזה, כי לעניות דעתנו, החוק הזה צריך להיות שווה לכולם. ההבחנות בין סוגי נהגים שונים, גילאים שונים, בעלי מקצוע שונים אינה במקומה.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב, זאת הייתה הצעת- -

שי גלעד:

אני יודע, זאת הייתה ההצעה המקורית שכללה רשימה יותר ארוכה.

חמד עמאר:

אנחנו מקווים שבעתיד נצליח לעשות את זה.

שי גלעד:

אלינו כסנגורים מגיעים לא מעט, ואפילו הרבה נאשמים שעברו את גיל 24, ואינם נהגים מקצועיים. כך שבסופו של דבר ההבחנה נראית לא ברורה. אבל אם ההבחנה הזאת תמנע את המשך חיקוקו של החוק והעברתו המהירה למליאה אני לא עומד עליה. בכל אופן אני מאיץ בכם לסיים את ההליך הזה; הוא יפתור המון סימני שאלה שעומדים כרגע באוויר.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. יהודה בר-אור, בבקשה.

יהודה בר-אור:

נשמע פה כאילו אנחנו כנהגים מקצועיים, נהגי מוניות ונהגי רכב ציבורי משלים כמו שאני טוען כל הזמן, מתנגדים לחוק. אנחנו לא מתנגדים לחוק, אנחנו קודם כול אומרים שאנחנו שווים בדיוק לכל אזרח שנוהג בפרייבט שלו ומסיע בדרך כלל איתו את אשתו ואת בני משפחתו. יש לו אחריות לא פחות מהאחריות של נהג מונית ואפילו יותר. כנהגי מונית אנחנו ערים לכל אחד שעולה שיש לו הצורך להגיע בשלום הביתה. אבל – יש פה ה"אבל" הגדול ביותר – שכל פעם אנחנו נכנסים להגדרה לא נכונה בתוך הנושא הזה. אם ההגדרה הזאת לא תיפסק אנחנו מתנגדים לכל החלטה שתצא היום מפה. אבל אם ההחלטה תהיה שאנחנו רכב ציבורי משלים, ואנחנו מקבלים עלינו את כל - -

היו"ר אופיר אקוניס:

עורכת הדין ראובני תתייחס לזה תכף.

יהודה בר-אור:

- - - אנחנו בטח לא רוצים להיות חריגים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה יהיה חייב להיות עקבי. לא יכול להיות שבחוק אחד הם יהיו, ובחוק אחר הם לא יהיו.

יהודה בר-אור:

- - להגיד לי שבכביש אגרה אני לא יכול לנסוע כי אני מונית ספיישל, ופה אומרים - -

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, צודק. תכף עורכת הדין ראובני תתייחס.

יהודה בר-אור:

- - - כשאתה מסיע בן אדם אחד אתה לא בהגדרה של כל אחד, אלא נהג נפרד. לא מסתדרים בתוך העניין. הדוקטור ממשרד הבריאות בא לפה וזרק סיסמה בכל העולם – לי יש לי נתונים הפוכים משלו. בהרבה ארצות כן יש הבדל בין נהג ציבורי. שם נהג ציבורי מוגדר כנהג ציבורי ומתייחסים אליו כנהג ציבורי ולא פעם ככה ופעם ככה- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אין ספק שאת העניין הזה צריך להסדיר.

יהודה בר-אור:

- - תתקנו את העניין הזה, לא נתנגד; לא תתקנו, אנחנו מתנגדים.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אורי הכהן, בבקשה.

אורי הכהן:

אני נציג משרד החינוך ממחוז תל-אביב.

היו"ר אופיר אקוניס:

סליחה רגע, מצטרפים אלינו תלמידי כיתה י"ב מתיכון "היובל" בהרצליה. שלום לכם. מה יש היום, יום המחויבות הלאומית לבטיחות בדרכים או יום הדמוקרטיה, או גם וגם?

אורי הכהן:

זה ממש בזמן. אני רוצה להעלות נקודה עקרונית. מעבר לכך שאני משמש הממונה על החינוך התעבורתי במחוז תל-אביב, אני גם בסיירת האופנועים הארצית, ואני גם בודק אלכוהול. רוב הנהגים שאני בודק הם בני נוער, ולכן צריך להחמיר. אתם שכחתם נקודה עקרונית: הקשר בין אלימות לבין אלכוהול – 70% ממקרי הדקירות היו בגלל אלכוהול. לכן צריך להחמיר. אני שמח שנכנסו לכאן תלמידים – לא לשכוח את הקשר הזה. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. יוסי, בבקשה.

יוסי ג'יבלי:

אני רק רציתי להגיד שדבריי לא הובנו נכון. אני לא אמרתי שלא צריך להעלות, אני פשוט שאלתי מה זה יעזור, ולמה. לא שלא צריך, רציתי לדעת כי פה זה לא היה מובן בדף שהציבו לפניי. רציתי לדעת והבנתי.

יעקב אדרי:

הבנו אותך מצוין.

רוברט אילטוב:

דרך אגב, מותר לו להציג את הדעה של הנוער.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, אין על זה ויכוח.

בבקשה, אורי אסטליין, ראש תחום אכיפת החוק ברשות הלאומית למלחמה בסמים ואלכוהול.

אורי אסטליין:

אני רוצה להביע את עמדת הרשות שדנה בנושא הזה אחרי הישיבה הקודמת והגיעה להחלטה שיש לקבל את החוק פה-אחד ללא פריבילגיות לגוף כזה או אחר. כלומר אין יוצאים מן הכלל. החוק הזה מקיף ומיטיב עם כל אלה שאמורים להסיע אנשים. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה. עורך הדין בן-עמי, בבקשה.

ערן בן-עמי:

אני מצטרף לדעתו של חברי, אני מברך על הצעת החוק. אבל אני זוכר שבפעם הקודמת שדנו בהצעת החוק הזאת היא באה מיד לאחר הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה מס' 87 – חזקת אמינות למכשיר אכיפה. בלי לקבוע חזקת אמינות למכשיר אכיפה אני לא סבור שיש מקום להמשיך עם הצעת החוק הזאת כי אז ניצור שוב אותה סיטואציה שיש עכשיו: בתי משפט שונים פוסקים פסיקות שונות. רק ביום חמישי ראינו איזה ספין תקשורתי היה בערוץ 10- -

היו"ר אופיר אקוניס:

כן. סגן ניצב שני התייחס לזה.

חמד עמאר:

בית המשפט מתייחס לינשוף או לא מתייחס אליו? מתייחס לינשוף.

ערן בן-עמי:

ייקח לי שעה וחצי לתת לך תשובה חצי מדויקת.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא נפתח את הוויכוח הזה, כי יהיה פה דיון נפרד, לבקשתו של השר לביטחון הפנים בנושא הזה.

ערן בן-עמי:

הבעיה היא שתיקון 87 שעדיין לא בא לעולם בעניין חזקת אמינות הוא דבר שבלתו אין; שום הצעת חוק שקשורה באלכוהול, לטעמי, לא יכולה להתקדם הלאה.

חמד עמאר:

אז בוא נטיל שתייה חופשית. למה שבית המשפט יבוא לבדוק?- - -

ערן בן-עמי:

אני לא אומר את זה. אני נגד נהגים שיכורים, ואני בעד החמרה- -

חמד עמאר:

היום יש ינשוף, ובית המשפט מתייחס לזה. אנחנו ממשיכים- - - אנחנו מכבדים את בית המשפט- -

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת חמד עמאר, אני חושב שבחדר הזה יש קונצנזוס מלא שבעיית האלכוהול שהחריפה במדינת ישראל, בוודאי בשני העשורים האחרונים, היא בעיה שצריך לטפל בה טיפול שורש, והחוק שלך הוא חלק מזה. בכך אני עונה לך, יוסי. רציתי לקרוא לך "מר ג'יבלי", אבל אתה כל כך צעיר, שלא נבגר אותך ונקרא לך "מר". אתה צודק, זה גם הסברה, זה גם חינוך, זה גם חוקים חדשים ואפילו זה לא מספיק כי הבעיה הזאת החמירה. אתה יודע, כשמנהיגות מזהה בעיה היא צריכה להתמודד איתה, לא לחמוק ממנה. זאת בעיניי הישיבה הזאת. לדעתי, גם אתה הבנת בסוף שזה הכי חשוב.

ערן בן-עמי:

אני מברך על הצעת החוק שלך. זה דבר חשוב, נכון וחכם. יחד עם זאת אם אנחנו לא יודעים שאותם נהגים שיכורים הם באמת שיכורים אנחנו בבעיה. כי אז בתי המשפט- - -

חמד עמאר:

דווקא החוק שלי בא להבהיר שלא שותים לפני שעולים. בגלל זה קבענו 0.2% כדי שאם מישהו עשה את הקידוש הקטן או אכל שוקולד עם אלכוהול לא נגדיר אותו שיכור.

ערן בן-עמי:

אני אסביר לך למה אני מתכוון, אתה כנראה לא מבין את דעתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

בקצרה, כי את הדיון כבר קיימנו פעמים רבות. לדעתי, זה הדיון הרביעי בהצעת החוק הזאת.

ערן בן-עמי:

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה 87 מדברת על חזקת אמינות. בשלב הזה יש חזקת אמינות מכוח החוק בלבד, ואם אנחנו לא יודעים שמכשירי האכיפה האלה תקינים - הממל"ז והינשוף – אנחנו לא יכולים להמשיך עם הצעות החוק האלה כי זה ימשיך ליצור עומס על המערכת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע שבכל העניין של הממל"ז ושל הינשוף נקיים פה דיון נפרד. השר לביטחון פנים ביקש ממני לקיים אותו. אינני יודע מי יקיים אותו אבל הוא יתקיים פה.

אילן גרודסקי, בבקשה.

אילן גרודסקי:

אני מעמותת אור ירוק. אדוני היושב ראש, כבוד חברי הכנסת, אני מבקש להביע תמיכה בעמדה המחמירה של החוק ללא סייגים והקלות, ולהזכיר שהפרלמנטים המתקדמים ביותר בעולם בשנתיים האחרונות הורידו את רף האלכוהול בנהיגה במדינות שלהם למטה מ-0.05% - באוסטריה, בגרמניה, ביוון,

בהולנד, בספרד, באירלנד, באיטליה, בבלגיה, בקנדה ובמספר מדינות נוספות במזרח אירופה. כך אנחנו היינו רוצים להצטרף למדינות המתוקנות הללו. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה לך. אחרון הדוברים לפני ההתייחסות שלך, הגברת ראובני, יהיה סגן ניצב שני, ראש מדור תביעות במשטרת ישראל. אחר כך נקריא.

דן שני:

לבד מהדברים שנאמרו לגבי הנתונים של מעורבות בתאונות, היקף השעות והשעות החריגות אני רציתי להזכיר שמוניות מסיעות בשכר, ואני מניח שהאימהות לא היו רוצות לשלוח את הילדים שלהם עם מוניות גם אם הן יודעות שלנהג המונית מותר לשתות קצת אלכוהול. לכן אנחנו נגד ההחרגה גם למוניות ספיישל. חוץ מזה אנחנו כמובן חוזרים על העמדה הקודמת שאנחנו בעד להרחיב את מעגל תחולת החוק לכלל הנהגים. זה גם יביא ליותר בטיחות וגם יביא לבהירות משפטית מכיוון שהנהגים יידעו שאסור להם לשתות בכלל. אמנם החוק יעבור בהסכמה ויותר מהר במתכונת הזאת, אבל אני מזכיר שבישיבה האחרונה נשקל להוסיף בדברי ההסבר להצעת החוק שבעתיד אמור להישקל הרחבת מעגל התחולה של החוק על כלל הנהגים.

היו"ר אופיר אקוניס:

המציע גם אמר את זה.

דן שני:

אם אפשר לשלב את זה, זה יהיה מצוין.

היו"ר אופיר אקוניס:

בדברי ההסבר, אני לא יודע.

ניר ימין:

אנחנו כבר אחרי קריאה ראשונה, אין דברי הסבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל המציע אמר את זה גם בנאום.

חמד עמאר:

כן, אני הצעתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אחרונת הדוברים עורכת הדין חוה ראובני ממשרד התחבורה. נעבור אחר כך להקראה.

חוה ראובני:

לעניין הינשוף שנזכר פה בהקשרים שונים אני מבקשת לציין, שבית המשפט המחוזי בירושלים אישר את המכשיר, אבל רק דרש מקדם ביטחון גבוהה יותר משנהגה המשטרה, אבל נמוך יותר מזה שבית המשפט לתעבורה קובע. אבל המכשיר בגבולות רף הביטחון והפערים שבין התוצאה שהוא נותן לבין הפערים שאפשר להעמיד לדין, הוא מכשיר תקף ונתוניו התקבלו על-ידי בית המשפט כנתונים מהימנים. זה פסק דין שניתן בבית המשפט המחוזי בירושלים לפני כשבועיים. אנחנו בעד לקדם את חוק חזקת אמינות למכשירי אכיפה שמונח פה בכנסת קרוב לשלוש שנים.

לגבי מוניות ספיישל. אפשר להפנות לנציגי נהגי המוניות את אותה טענה בדבר אחיזה בחבל משני קצותיו שמופנית אליי כאשר בדיון הקודם- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אל תיקחי את זה באופן אישי, זה למשרד התחבורה הישראלי. זאת הטענה.

חוה ראובני:

- - - בדיון בהקשר אחר בעניין תקנות נתיבים מהירים טען: "אנחנו תחבורה ציבורית". אז פתאום פה הטענה היא שאתם לא תחבורה ציבורית, אתם כבר רכב פרטי.

יהודה בר-אור:

הטענה היא לא שאנחנו לא תחבורה ציבורית. אנחנו תחבורה ציבורית- - -

חוה ראובני:

תרשה לי, אני לא הפרעתי לך, מר בר-אור.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר בר-אור, תן לה לענות. העליתם את הטענה, ואני גם יודע שיש הידברות רציפה ביניכם על העניין הזה עם מנכ"ל משרד התחבורה להסדרת הנושא.

חוה ראובני:

אנחנו רואים את מוניות הספיישל ועניינית מטפלים בכל סוג של מוניות ובכל סוג של תחבורה לפי ההקשר ולפי המאפיינים שלו, לא בהחלטות גורפות ורחבות שאחר כך חוטאות לצרכים במקומות מסוימים. לגבי כל מקום צריך לתת מענה. כאן התפיסה המקצועית שלנו היא שמוניות ספיישל זה רכב מקצועי. כשמישהו נוהג ברכב כאיש מקצוע תמורת שכר, אפשר וראוי לדרוש ממנו רף גבוה יותר מזה שדורשים ממי שנוהג בשירות עצמו, אגב, אקראי לצרכים הפרטיים שלו. לכן נהגי מוניות, גם מוניות ספיישל, עוברים מכון רפואי לבטיחות בדרכים כתנאי לרישיון נהיגה ברכב. נהגי רכב פרטי ואופנועים וכיוצא בזה – לא- -

קורני צדקיהו:

אז מה אנחנו?

חוה ראובני:

מר צדקיהו, אני מדברת עכשיו.

קורני צדקיהו:

מה אנחנו?

חוה ראובני:

אתם נהגי מוניות, ובהקשר של מוניות ספיישל אני חושבת- -

קורני צדקיהו:

כתוב ברישיון- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, לא.

חוה ראובני:

- - שבהקשר הזה אין מקום להבחין ביניהם לבין מוניות השירות בגלל היותם אנשי מקצוע, בגלל היותם שעות רבות וקילומטרים רבים על הכביש ובגלל העובדה שהם עושים את זה בשכר. זאת העמדה המקצועית שלנו, זאת הייתה גם הצעת החוק המקורית שהממשלה תמכה בה.

לגבי נהגים חדשים אני מבקשת להוסיף – בזמנו בוועדה המקצועית שהוא הזכיר הובאו גם ממצאים שמבחינה פיזיולוגית ההשפעה של אלכוהול בגילאים צעירים היא חזקה יותר- -

היו"ר אופיר אקוניס:

הוא אמר את זה גם בדיון הזה.

שלמה אלמוג:

ולכן זאת לא החמרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה נאמר גם בדיון הזה וגם בדיון הקודם. הדבר צריך להיות מאוד פשוט.

אגב, הגברת ראובני, האם קווי הלילה פועלים עדיין?

חוה ראובני:

אני לא יודעת, לא בדקתי את זה לקראת הדיון.

יוסי ג'יבלי:

לא בערים. אני יודע שקווי הלילה פעלו בחופש הגדול.

היו"ר אופיר אקוניס:

הם יכולים לפעול, זה היה הרעיון של קווי הלילה. זה היה כדי שבני הנוער לא ייקחו את המכונית. אמנם גם אז לא מומלץ להם לשתות כמה שהם רוצים, כמובן, מומלץ להם לשתות כמה שפחות. אבל זה היה שירות זמני, חשבתי שהוא יותר קבוע. כדאי לכם לשקול את ההפעלה שלהם בצורה יותר עקבית.

חמד עמאר:

עדיף שילכו ללמוד בבית וילכו לישון מוקדם כדי שילכו ללימודים בבוקר.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, יש סופי שבוע. זה ברור.

חמד עמאר:

בסוף שבוע שיהיו קווי לילה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה ברור כשמש. לא דיברתי על אמצע השבוע. בואו לא ניקח מבני הנוער את הזכות שניתנת לכל אזרח במדינה, לבלות בסוף השבוע.

פריד אברהם:

אדוני היושב ראש, אני חייב הבהרה בעקבות דבריה של הגברת ראובני. שלא ייווצר הרושם שנהגי מוניות הם נגד החוק. שלא ייווצר בכלל הרושם שאנחנו דוגלים בלשתות ולהשתכר. אנחנו מתריעים ומתריעים, אנחנו בעד החוק. אנחנו הערנו הערות קודמות, גם אני וגם ידידיי פה, שאצלכם לא תמיד השירות והספיישל הולכים כתחבורה ציבורית. על זה הערנו, לא על משהו אחר. אנחנו נגד שתייה, נקודה.

חמד עמאר:

כל הכבוד לך.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה, אני מאוד מודה לך, מר פריד. חבר הכנסת אדרי הוא אחרון הדוברים ואחר כך נקריא את החוק ונעביר אותו.

יעקב אדרי:

אדוני היושב ראש, הנושא עניין אותי אז נכנסתי כי הוא מאוד חשוב לכולנו. יש שתי בעיות בחקיקה של חבריי. אני קודם כול מברך אתכם, אבל יש בעיה שאין החמרה בענישה, אלא משאירים את זה לעתיד לבוא. שנית אני לא מבין למה לא כללנו את כולם. כשעושים את הניתוח של כל הנהגים רואים שגם בקרב הצעירים יש בעיה חמורה מאוד, וגם המבוגרים כשהם שותים הם גורמים לתאונות. אני לא מבין למה עשו את הקטגוריה הזאת שזה מתחת לגיל 24, נהג חדש. זה צריך לחול על כולם חד וחלק.

היו"ר אופיר אקוניס:

הדבר עלה וגם ניתנה תשובה מפי המציעים ששניים מהם נמצאים כאן.

יעקב אדרי:

אז בוא נתחיל עכשיו עם זה. בעוד חצי שנה-שנה שיהיו הרבה תאונות נבוא שוב לפה.

היו"ר אופיר אקוניס:

חמד, אתה רוצה להשיב על זה?

חמד עמאר:

אחרי ההקראה אני אסכם את הנושא הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

היועץ המשפטי לוועדה. ברגע שהוסכם עם המציע וגם נהגי המוניות צריכים לעמוד ב-0.2%, אז אפשר לקיים את התפיסה שעל-פיה אתם הצעתם לי – וכך גם אמרה הגברת ראובני והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משרד החינוך והמשטרה – שאי אפשר להחריג לחלוטין אפילו מבחינה חוקתית את מוניות הספיישל, כפי שדובר פה בישיבות הקודמות, אבל 0.2% מספק אתכם.

יהודה בר-אור:

רצינו שזה יחול על כולם. אנחנו לא רוצים להיות חריגים בנושא השתייה.

היו"ר אופיר אקוניס:

ברור, אוקיי.

היועץ המשפטי, בבקשה. נא להקריא את החוק ונצביע.

ניר ימין:

ברשותך, אדוני היושב ראש, מאחר שנציגי הסנגוריה הציבורית לא נמצאים כאן היום, ובפעם הקודמת בדיונים לקראת הכנת הצעת החוק לקריאה הראשונה הם העלו סוגיה שיכול להיות שכדאי שתונח על שולחן לפני הוועדה בעניין קביעת ענישה שונה לעבירה הזאת. מאחר שהיום על עבירת השכרות יש שורה של עונשים, החל מפסילת מינימום, שנתיים מאסר, פסילה שלישית בעבירות מסוימות שגוררת פסילת רישיון נהיגה וכולי, הציעו – ולדעתי, זה גם עלה בוועדה המקצועית שדנה בכך במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים – לקבוע מדרג מסוים של ענישה. אני לא יודע אם דובר דווקא על העבירה הזאת, אבל לקבוע מדרג מסוים מאחר שאם אנחנו מוציאים את הנהגים החדשים ואת הנהגים הצעירים עד גיל 24, מדובר בסטנדרט של זהירות, של התנהגות מקצועית. השאלה היא האם אנחנו חייבים ליצור אותה כעבירה פלילית כי זה מה שאנחנו עושים בפקודה. לדעתי, היא דומה יותר לסטנדרט התנהגותי ופחות לעבירה פלילית במהות שלה. השאלה היא האם כדאי ליצור ענישה שונה או להשאיר את העונשים שקבועים היום בפקודת התעבורה לגבי מי שנתפס שיכור גם בשיעורים הקבועים היום – 240 ו-50 בהתאמה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מיד נשמע את מציע החוק.

חמד עמאר:

הצעת החוק באה להעביר מסר שלא שותים. ברגע שעושים מדרג לענישה אני בעצם אומר, אתה יכול לשתות קצת כי הענישה תהיה פחותה. אני נגד ההצעה של הסנגוריה הציבורית; לדעתי, כולם צריכים להבין שכששותים לא עולים על ההגה. זה המסר הברור שלנו, ואנחנו לא מוכנים להחריג אותם בענישה. העונש יהיה זהה.

יעקב אדרי:

לא שמעתי נימוק למה לא כוללים את כולם בחוק הזה.

חמד עמאר:

עכשיו אנחנו רוצים להתייחס לקבוצה הראשונה של נהגים מקצועיים ונהגים צעירים כי גם מבחינת הסטטיסטיקה שקיבלתי הם מעורבים יותר בתאונות הדרכים. לכן אנחנו החרגנו את הקבוצה הזאת והחלטנו שעליה נחיל את החוק. אני מאמין שבעתיד תהיה הצעת חוק להחיל את החוק על כולם- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה הודעת שאתה עומד לעשות את זה.

חמד עמאר:

כן. בחלק גדול מהמקומות בעולם כששותים לא עולים על ההגה, ואני רוצה שזה יהיה גם בארץ. אבל קודם כול נחיל על הקבוצה שיש סיכוי גדול שהיא תהיה מעורבת בתאונות דרכים ונקדם את החוק עכשיו, ואולי נמנע תאונות דרכים עתידיות בגלל שתייה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה צודק, זה הדבר העיקרי גם של היום הזה שהוא יום המחויבות הלאומית לבטיחות בדרכים. זה מאוד פשוט. אני לא יודע מי קלע לסיסמה הטובה כל כך הזאת: "אם שותים, לא נוהגים". אגב, לא שוטים ב-ט', שותים ב-ת'.

קריאה:

אם תשתה תהיה שוטה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בדיוק. אפשר גם לשכלל את השתייה הזאת.

בבקשה, היועץ המשפטי.

ניר ימין:

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 97) (ריכוז אלכוהול שונה לנהגים מסוימים  
בבדיקת שכרות), התש"ע–2010

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| תיקון סעיף 1 | 1. | בפקודת התעבורה‏ (להלן – הפקודה), בסעיף 1, אחרי ההגדרה "רישיון להפעלת מונית" יבוא: |
|  |  | ""רישיון לנסיעת שירות" – כמשמעותו בסעיף 14יא;" |

מאחר שנהגי מוניות הספיישל ייכללו בהצעת החוק סעיף 1 יימחק – אין צורך להגדיר רישיון לנסיעת שירות כי משתמשים בו לאחר מכן. לכן סעיף 1 יימחק, אנחנו לא צריכים אותו יותר, לפי החלטת הוועדה.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| תיקון סעיף 64ב | 2. | בסעיף 64ב לפקודה, בהגדרה "שיכור" – | | |
|  |  | (1) אחרי פסקה (3) יבוא: | | |
|  |  |  | "(3א) אחד המנויים להלן שלפי דגימת נשיפה בגופו מצוי אלכוהול בריכוז העולה על 50 מיקרוגרם אלכוהול בליטר אוויר נשוף, או לפי דגימת דם – בריכוז העולה על 10 מיליגרם אלכוהול ב-100 מיליליטר דם: | |
|  |  |  |  | (א) נוהג חדש; |
|  |  |  |  | (ב) נהג שטרם מלאו לו 24 שנים; |
|  |  |  |  | (ג) נהג בעת נהיגה ברכב מסחרי או ברכב עבודה שמשקלו הכולל המותר לפי רישיון הרכב עולה על 3,500 קילוגרם; |
|  |  |  |  | ב-(ד) "נהג בעת נהיגה ברכב ציבורי" – הסיפא אומרת: "למעט במונית שלא ניתן לגביה רישיון לנסיעת שירות" – והיא תימחק בהתאם להחלטת הוועדה. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | (2) בפסקה (4), אחרי "בתקנות לפי פסקה (3)" יבוא "או מהסף כאמור בפסקה (3א), לפי העניין." |

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. הערות?

שלמה אלמוג:

נהג שמוביל חומרים מסוכנים?

היו"ר אופיר אקוניס:

האם הוא נהג מקצועי?

שלמה אלמוג:

הוא יכול להיות נהג לא מקצועי, אבל מוביל חומרים מסוכנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

נראה מה לגבי ההגדרה החוקית.

שלמה אלמוג:

אנחנו דיברנו על זה בזמנו- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אז בוא נשמע את התשובה, אולי הוא נכנס בהגדרות.

ניר ימין:

אם הוא עושה את זה במהלך העבודה שלו אני מניח שהוא ייכנס להגדרה של רכב של ציוד עבודה.

שלמה אלמוג:

למה שלא נעביר את זה כמסר ברור וחד לציבור?

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא מפריע. מה את אומרת, הגברת ראובני? אם הוא נכנס להגדרות הללו אז אין בעיה.

חוה ראובני:

ברוב הגדול של המקרים הוא ייכנס להגדרות של נהג רכב מסחרי שמשקלו הוא 3,500 קילוגרם. ברוב המקרים הוא יהיה שם.

היו"ר אופיר אקוניס:

מצוין, אז לא צריך. ד"ר אלמוג, אם כך הדבר בא לידי ביטוי בנוסח הנוכחי שהקריא היועץ המשפטי.

הערות נוספות, חברים, לפני שאני מעמיד הכול להצבעה.

שלמה אלמוג:

חומרים מסוכנים אפשר להעביר גם ברכב פחות מ-3.5 טון.

חוה ראובני:

עקרונית הובלת חומרים מסוכנים כפופה להיתר על-פי חוק, וברכבים שמקבלים עליהם רישיון מוביל.

חוה ראובני:

זה מוסדר בצורה אחרת.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש לו גם תמרון אחר.

חברים, אני רוצה להעמיד להצבעה את תיקון שני הסעיפים.

לאה ו רון:

חבר הכנסת יעקב אדרי יצביע במקום חבר הכנסת ישראל חסון.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד הצעת החוק– רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הצעת החוק נתקבלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אנחנו מאשרים את החוק עם השינויים לקריאה השנייה והשלישית. המסר הוא פשוט: סעו בזהירות בכל מצב. היום המחויבות הלאומית לבטיחות בדרכים.

חמד עמאר:

אני רוצה להודות ליושב ראש הוועדה על הבאת החוק ביום המיוחד הזה. אני מאמין שנצליח להביא אותו למליאה כמה שיותר מהר ונחסוך בפגיעה בחיי אדם.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה לכם, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה ב-10:45