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

**מושב שלישי**

# פרוטוקול מס' 489

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, י"א באב התשס"ה (16.08.2005) שעה 10:00**

**סדר היום**: **תקנות התעבורה (שינוי התוספת ראשונה, הרביעית והחמישית לפקודה), התשס"ה-2005, בדבר החמרת הענישה לנהג חדש ומסירת מידע ממאגרי רשות הרישוי.**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אמנון כהן – היו"ר

גלעד ארדן

אליעזר זנדברג

דוד טל

**מוזמנים**:

עו"ד חוה ראובני – לשכה משפטית, משרד התחבורה

משה ימיני – ראש תחום סחר יבוא ויצוא, משרד התחבורה

שוקי שדה – מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה

רבקי דבש – יועמ"ש, משרד המשפטים

יעל נגון – עוזרת יועמ"ש, משרד לבטחון פנים

ד"ר יעקב אדלר – נציג "אנשים באדום", עמותה

נתן אשכנזי – מנכ"ל "ונשמרתם", עמותה

לוי יצחק שטראוס - רכז "ירושלים ונשמרתם", עמותה

שי גלעד – יו"ר ועדת תעבורה, לשכת עורכי הדין

דב תומר – עמותת אור ירוק

מעיין מזיג – מועצת תלמידים ונוער ארצית

קרן סובול – מועצת תלמידים ונוער ארצית

עו"ד שי גלעד – לשכת עורכי הדין

**יועצת משפטית:** אתי בנדלר/ שמרית שקד

**מנהל/ת הוועדה**:לאה ורון

**רשמת פרוטוקולים**: אתי אפלבוים

**תקנות התעבורה (שינוי התוספת הראשונה, הרביעית והחמישית לפקודה), התשס"ה-2005, בדבר החמרת הענישה לנהג חדש ומסירת מידע ממאגרי רשות הרישוי.**

היו"ר אמנון כהן:

בוקר טוב. אנחנו פותחים את הדיון בנושא: תקנות התעבורה (שינוי התוספת הראשונה, הרביעית והחמישית לפקודה), התשס"ה-2005, בדבר החמרת הענישה לנהג חדש ומסירת מידע ממאגרי רשות הרישוי.

אבקש מעורכת הדין חוה ראובני להציג את תקנות התעבורה. בבקשה.

חוה ראובני:

"תקנות התעבורה (שינוי התוספת הראשונה, הרביעית והחמישית לפקודה), התשס"ה-2005.

בתוקף סמכותי לפי סעיף 41 לפקודת התעבורה (להלן – הפקודה), ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, אני מתקין תקנות אלה:

1. בתוספת הראשונה לפקודה, אחרי פרט 2 יבוא:  
   "2א. עבירה לפי סעיף 12א2".

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה תסבירי.

חוה ראובני:

התוספת הראשונה לפקודה מונה עבירות שבגינן בית המשפט חייב להטיל פסילת מינימום בת 3 חודשים בעבירה ראשונה, ובעבירה שניה, תוך פחות משנתיים, פסילת מינימום לשנה. בין העבירות האלה מצויה כיום הפרת חובת הליווי של נהג חדש.

בנובמבר 2004 אישרה הכנסת שינוי בחקיקה, שבנוסף לחובת הליווי לנהג חדש, הטילה על נהג חדש, שהוא למטה מגיל 21, איסור להסיע יותר משני נוסעים, ברכב מבלי שיישב לצידו מלווה, גם לאחר תקופת הליווי של 3 החודשים. כלומר, כל תקופת הנהג החדש – נהג שהוא פחות מ-21 חייב מלווה כאשר הוא מסיע יותר משני נוסעים. כיום הוא חייב מלווה רק 3 חודשים ואחרי ה-3 חודשים האלה הוא פטור ממלווה.

היו"ר אמנון כהן:

מה אומר כיום החוק לגבי התקופה שאחרי ה-3 חודשים?

חוה ראובני:

החוק מנובמבר 2004 אומר, שאחרי 3 חודשים, אם הנהג הוא בן פחות מ-21, כדי להסיע יותר משני נוסעים, הוא חייב מלווה עד תום תקופת הנהג החדש. אנחנו מבקשים להוסיף את ההפרה של החובה הזאת, לרשימה העבירות שלגביהן תהיה פסילת מינימום.

היה ויורשע, בית המשפט יהיה חייב להטיל עליו פסילת מינימום של 3 חודשים. כיוון שזאת עבירה חדשה היא לא הופיעה ובית המשפט היה חופשי לשקול איזה עונש להטיל.

אליעזר זנדברג:

זאת עבירה דומה לעבירה בנהיגה ללא רישיון, נכון?

חוה ראובני:

לא. נסיעה בלי רישיון, ענישת המינימום שלה גבוהה יותר. סליחה, אתה צודק, נהיגה בלי רישיון, למי שמעולם לא היה לו רישיון, זאת גם פסילה ל-3 חודשים. הפרת חובת הליווי הראשונית של שלושת החודשים הראשונים, נמצאת גם היא בתוספת הראשונה. אנחנו רואים את זה כחלק מאותה חובת ליווי. נהג חדש צעיר, נסיונו מוגבל, ואנחנו לא רוצים שיסיע יותר משני נוסעים.

דוד טל:

אבל אתם רואים באותה חומרה אדם שנוהג ללא רישיון ואדם שנוהג עם רישיון, ועבר הכשרה וטסט? זה נקראה לך סביר? אלה מאזני הצדק שלכם?

חוה ראובני:

אנחנו לא אומרים שזאת אותה חומרה. אנחנו אומרים שסף המינימום של החומרה הוא אותו דבר. זאת מינימום ענישה, זאת לא ענישה מוכתבת. בית המשפט יכול להוסיף על זה, ומטעמים מיוחדים, גם לגרוע.

אליעזר זנדברג:

ברור לך שאת מגבילה את המינימום, שזה האמצעי הכי חמור שיש לך? בעצם את אומרת לנהג חדש שדינו כדין חברו שנוהג בכלל ללא רישיון. זה לא הגיוני. אולי צריך להחמיר יותר עם מי שנוהג ללא רישיון.

חוה ראובני:

אנחנו רואים את זה כמכלול אחד. גם העבירות האחרות של נהג חדש, בלי מלווה, כבר נמצאות בתוספת החדשה.

היו"ר אמנון כהן:

בסדר, אבל חברי הכנסת שיושבים כאן, שומעים את מה שאתם אומרים, ולנו יש דעה שונה.

חוה ראובני:

זאת כמובן זכותכם. אנחנו זקוקים לאישורכם, אבל זאת עמדתנו.

דוד טל:

את לא חושבת שזה הגיוני מה שאנחנו אומרים?

חוה ראובני:

לגבי נהג שנוהג ללא רישיון ישנו כלי נוסף של הפסקת שימוש ברכב. זה מופיע בתוספת שביעית וזה הוסף בתיקון האחרון. אגב, בהצעתו של חבר הכנסת ארדן, להוסיף עבירות להפסקת שימוש ברכב, הוועדה מצאה לנכון גם שם ליצור את השוויון הזה. שם זאת לא היתה הצעה שלנו, והסכמנו לה.

אליעזר זנדברג:

מה דעתכם להחמיר את הענישה למי שנוהג ללא רישיון?

חוה ראובני:

אנחנו מוכנים לשקול את זה.

שי גלעד:

מן הראוי לשים לב שישנו עוד עונש חבוי נוסף, לאחר משך אותם 3 חודשים: אם הנהג הוא נהג צעיר והוא הוענש על ידי בית המשפט ב-3 חודשי פסילה, פירוש הדבר שהוא צריך לעבור שוב מבחני תאוריה וטסט.

אתי בנדלר:

הוא נהיה שוב נהג חדש מאותו יום.

היו"ר אמנון כהן:

מחזירים לו את הרישיון?

חוה ראובני:

הוא צריך לעבור שוב תאוריה וטסט.

אתי בנדלר:

לכאורה זה יכול היה להיות ביום האחרון שהוא היה נהג חדש, ואז הוא ייחשב שוב במשך שנתיים נוהג חדש.

חוה ראובני:

פרקטית זה עובד רק ל-22 חודשים כי בסוף החודש ה-22 חודשים - - -

דוד טל:

זה לא רחוק משנתיים.

מעיין מזיג:

אני מייצגת את מועצת התלמידים והנוער הארצית. לצורך הדיון, אני גם נהגת חדשה מזה 4 חודשים. אני רואה שני אבסורדים עיקריים בדיון הזה. את הנושא הראשון פרטנו גם בוועדה לפניות הציבור, כשאדוני היה יושב ראש הוועדה.

לגבי 2 נוסעים ברכב – נראה לי מאוד לא הגיוני שאדם שמעולם לא נהג ברכב, לוקח את הכלי ההרסני הזה ועולה עליו בחוסר אחריות משווע, יושווה לאדם בן 21, שיכול להיות טייס ומטיס אף.16, אבל אסור לו להסיע שני אנשים. יכול להיות שהבחורה בת 21 היא מהמגזר הדתי והיא אמא לשניים, והיא ובעלה ושני הילדים לא יכולים לנסוע ביחד ברכב.

איך יכול להיות שאדם בן 21, עם 4 שנים רישיון, יושווה בענישה לאדם חסר אחריות שנהג ללא רישיון?

הדבר השני, עצם הקונספט של להחמיר עוד ועוד עם הנהג החדש. כשקיבלתי רישיון קיבלתי הלם מכל התקנות. הענישה שלי, על אותה עבירה, הרבה יותר גבוהה מזו שלכם. כל הקונספט לא נכון כי אנחנו מסתכלים על המוצר המוגמר. אנחנו מסתכלים על הנהג החדש ואומרים שלמרות שהוא עבר טסט הוא לא כשיר לנהיגה. אז מה אנחנו עושים? מצמידים לו מלווה ל-3 חודשים ואוסרים עליו להסיע שני אנשים.

למה אנחנו צריכים לעשות את כל זה? כי המוצר המוגמר שעובר טסט, לא כשיר היום לנהוג על הכביש. מועצת התלמידים והנוער טוענת שצריך לפעול בראש יותר גדול. לא לבוא בראש קטן, לראות את המוצר המוגמר שאותו אנחנו לא אוהבים ולכן אנחנו מחמירים איתו יותר. כי ככל שאתה מחמיר יותר את התקנות, אתה מגדיל את הסיכוי שהצד השני יעבור על החוק.

מה עושים 3 חברים שיצאו ברכב לבילוי. בדרך הביתה, באמצע הלילה, הם נתקלו בחבר. הם לא יקחו אותו? הם ישאירו אותו על הכביש באמצע הלילה?

דבר יותר חמור: כשיוצאים 5 חבר'ה ברכב לבילוי למועדון, אז 1 מתוך החמישה, שזה 20%, לא שותה ומשמש נהג תורן וזה הגיוני. אבל כשיוצאים 3 חבר'ה ברכב, אז 1 מתוך השלושה, שהוא מהווה שליש, לעולם לא יהיה נהג תורן. לא יכול להיות שאחד משלוש יהיה נהג תורן. כתוצאה מכך ישנן יותר מכוניות על הכביש עם נהגים שיכורים. אין דבר כזה נהג תורן אחד משלושה. אלה חלומות באספמיה, זה דבר שלא יקרה.

יתרה מכך, אחת הסיבות להגבלת שניים ברכב, היא מתוך רצון שלא יהיה לחץ פנימי ברכב על הנהג. אבל מה קורה שהחבר שלי נוסע ברכב שלידי? מישהו חושב שאני באמת אסע אחריו? מה לגבי הלחץ החיצוני? קיבלנו הרבה יותר מכוניות על הכביש, יותר אלימות והגדלת התופעה של נהיגה בשכרות.

כל הבעיות האלה נובעות מהעובדה שבמקום להתייחס לפס הייצור, תהליך הלמידה, אנחנו מתייחסים לסוף. אנחנו מתייחסים לילד הזה שלמד 28 שיעורים והוא לא כשיר להתמודד עם הנסיעה בכבישים.

היו"ר אמנון כהן:

מה את מציעה?

דוד טל:

קודם כל, תרשי להגיד לומר לך שהיועצת המשפטית ואני וגם היושב-ראש סיכמנו בינינו שאת פוטנציאל מצויין להיות חברת כנסת. אני מציע לך הצעה להצטרף לסיעת נוי ולהיות מספר 2 בסיעה, תחשבי על זה.

היא טוענת, שעד קבלת הרישיון, תעשו הכל כדי שהוא יהיה ראוי וכשיר לעלות לכביש. אבל, אל תכבידו עליו לאחר קבלת הרישיון.

מעיין מזיג:

בדיוק.

היו"ר אמנון כהן:

אבל משרד התחבורה לא חולם להיות ראש גדול.

מעיין מזיג:

לדעתנו יש להגדיל את מספר השיעורים ל-32. לפני טסט אני חותמת על כרטיס תלמיד בן 3 עמודים שמפרט את כל הדברים שלמדתי. כרטיס התלמיד הזה לא עודכן במשך 25 שנה. למשל, לא מופיעה בו כיכר. עקרונית, אדם יכול לעבור טסט מבלי לדעת איך נוהגים בכיכר. אין שום התייחסות לתחבורה ציבורית.

כדי להתאים את זמן הלימוד לכל המטלות שנוספו, מכיוון שנפח והרכב התנועה השתנה במשך 25 השנים האחרונות, צריך להגדיל ל-32 שיעורים מינימום. היום הפכנו להיות מחלבת כספים כי אין שום פיקוח על מורי הנהיגה. המחירים מאמירים לשמיים וזאת הסיבה שבני נוער לא רוצים להשקיע ביותר שיעורים. הם רוצים לעבור טסט ועכשיו ולא משנה אם יוכלו לנהוג לבד אחרי הטסט או לא.

לגבי הטסט הפנימי, 99% מהתלמידים עוברים אותו, אבל אתה לא מקבל שום דבר ביד. בטסט הפנימי מנהל בית הספר נהג איתי בדיוק 5 דקות ויצא מהרכב. הוא לא אמר לי כלום לגבי הנהיגה שלי. הוא לא אמר לי באיזה נקודות הייתי חלשה ובאיזה חזקה. יתרה מכך, שילמתי 130 שקלים על הטסט הפנימי הזה, ולא קיבלתי שום מוצר מוגמר. לא קיבלתי שום נייר עם דיווח.

היו"ר אמנון כהן:

אני מבקש שתתייחסי לתקנות.

מעיין מזיג:

אני מבקשת שלא לאשר את התקנות, כי לאשר אותם זה להיות ראש קטן.

היו"ר אמנון כהן:

נמשיך לתקנה 2.

חוה ראובני:

אני רק רוצה להגיב על כמה דברים שמעיין אמרה. כרטיס התלמיד הנוכחי גובש בשנת 1995 או 1996. אז גם הוטלה חובת שיעורי מינימום, שלא היתה קודם, ואנשים היו עוברים טסטים גם לאחר 15 שיעורים. כשהייתי בת גילך היתה תחרות מי עובר טסט בפחות מ-15 שיעורים.

לגבי הליך הלימוד, אנחנו מתכוונים להקים בית ספר עם לימוד עיוני, פרונטלי ומעשי במקביל. זה יהיה עוד לפני שלב הרישיון.

היו"ר אמנון כהן:

אז אולי בינתיים נשים את הראש הקטן בצד?

חוה ראובני:

לא. למרות כל הדברים החשובים שאמרה מאיה, הטייס והאמא הצעירה הם היוצאים מן הכלל. אנחנו רואים שכיחות גבוהה מאוד של מעורבות צעירים בתאונות.

היו"ר אמנון כהן:

כמה תאונות כאלה היו?

חוה ראובני:

המשטרה מרכזת את הנתונים, אני מתפלאת שנציגי המשטרה לא פה.

דוד טל:

אתם לא צריכים את הנתונים האלה?

חוה ראובני:

יש לנו את הנתונים אבל אני לא מסתובבת איתם בכיס.

דוד טל:

במקום בכיס אפשר להסתובב איתם בראש.

חוה ראובני:

ממה שידוע לי, ישנו אחוז הרבה יותר גבוה של מעורבות נהגים צעירים בתאונות, בהשוואה לחלקם באוכלוסיית הנהגים. יש זלזול בחוק. בתי המשפט נוהגים גם כך נוטים להחמיר בענישה של נהגים חדשים. אנחנו רואים את ההצעה הזאת כחלק ממכלול.

דוד טל:

יכול מאוד להיות שכמו שמעיין אמרה, המעורבות בתאונות היא תוצאה מכך שהם לא קיבלו הכשרה מספיקה ומתאימה. היא אומרת שתכבידו עד כמה שאתם חושבים לנכון בשלב הראשון, שלב הלמידה, אולם כשהנהג מקבל את האישור שהוא עבר את המבחן, אז הוא ב-100% נהג טוב.

חוה ראובני:

אנחנו עובדים בשני הכיוונים בו זמנית. אנחנו עושים עבודה שנמשכת כבר זמן, ואנחנו רוצים לצאת בפיילוט של שינוי בתכנית הכשרת הנהגים. אנחנו מדברים על פיילוט שייצא בעוד מספר חודשים.

היו"ר אמנון כהן:

תמשיכי לקרוא.

חוה ראובני:

"2. בתוספת הרביעית לפקודה –

1. אחרי פרט 8ב יבוא:"8ג. עבירה לפי תקנה 502 לתקנות";
2. אחרי פרט 10 יבוא: "10.א עבירה לפי סעיף 12א2 לפקודה".

אליעזר זנדברג:

כמה נהגים חדשים הורשעו על כך שנסעו בלי מלווה כשהם מסיעים למעלה משני נוסעים ברכב? מה היו העונשים? כמה מקרים כאלה קרו? אולי מדובר רק במקרה אחד, אז לא צריך לתקן.

חוה ראובני:

אני מודה שאני לא יודעת. אני תמהה על העדרה של המשטרה מהדיון.

התוספת הרביעית עניינה עבירות שבגינן מוסמך קצין משטרה להטיל פסילה מינהלית על אתר במעמד התאונה, או אחרי שימוע יום יומיים אחר כך.

דוד טל:

זה קיים גם היום, לא?

חוה ראובני:

זה קיים. יש רשימה של כ-15 עבירות בתוספת הרביעית, שבגינן מוסמך שוטר או קצין משטרה להטיל פסילה מינהלית בת 30 יום. זה צריך להיות קצין מדרגת מפקח ומעלה. היה לשוטר יסוד סביר להניח כי נהג עבר עבירה מן העבירות המפורטות בתוספת הרביעית, רשאי השוטר לדרוש מהנהג להתלוות אליו לקצין משטרה. קצין המשטרה עורך שימוע ומחליט אם לפסול או לא לפסול את הרישיון. יש רשימה של עבירות כגון נהיגה בשכרות, אי ציות לתמרור עצור, חציית קו עקיפה תוך כדי קו רצוף וכדומה.

אנחנו מבקשים להוסיף שתי עבירות: האחת, תקנה 502, המגדירה את מספר הנוסעים המותר במונית. הבקשה הזאת באה בעקבות המלצה של בתי המשפט לתעבורה. תקנה 502 מצוייה בתוספת השביעית כעבירה שבגינה ניתן להפסיק שימוש ברכב. הפסקת שימוש ברכב זאת בעצם פגיעה בבעל הרכב, אבל על הנהג אין סמכות מינהלית, והוא יכול לעשות את אותה עבירה ברכב אחר. על פי המלצת בית המשפט לתעבורה אנחנו באים להשלים את הצד השני: הפסקת השימוש ברכב, הפסקה מינהלית כלפי בעל הרכב שמטעמו נעשתה העבירה ושיש אינטרס כלכלי לבצע אותה. וכדי שהנהג לא יעשה את אותה עבירה ברכב שני, אנחנו מבקשים להוסיף את הנהג לרשימת העבירות של הפסקת שימוש ברכב.

היו"ר אמנון כהן:

מה היה ומה יהיה?

חוה ראובני:

זאת הבקשה שלנו. העבירה השניה היא העבירה שדיברנו עליה קודם, מהנימוקים שפורטו קודם.

אתי בנדלר:

כמה נוסעים מותר לנהג מונית?

חוה ראובני:

לפי המספר שקבוע ברישיון הרכב בתוספת שני ילדים שהם למטה מגיל 5. בדרך כלל, מוניות הם רכבים פרטיים שבהם מותר להסיע עד 4 נוסעים ואז התקנה מתירה להוסיף עוד שני ילדים למטה מגיל 5.

דוד טל:

האם זה כך גם ברכב הפרטי שלך?

חוה ראובני:

ברכב נוסעים פרטי הגדרנו שמספר הנוסעים המותר לא קבוע ברישיון הרכב, אלא כמספר המקומות ברכב. למעשה, כמה שניתן לדחוס מאחור בישיבה על ספסל זה מותר. זה בא לענות על הצרכים הייחודיים של מדינת ישראל. לעומת מה שקורה במדינות היצרניות של כלי הרכב, בישראל במשפחה ממוצעת יש למעלה מ-3 ילדים. זה בא לאפשר למשפחה עד 4 ילדים להסתדר עם רכב פרטי משפחתי. נהג מונית זאת הסעה מסחרית בשכר ושם אנחנו מגדירים את מספר הנוסעים בצורה מדוייקת יותר. שם הנהגים עושים את ההסעה לפרנסה ואין את הצורך הדוחק לאשר להם יותר נוסעים.

היו"ר אמנון כהן:

מה הביא אתכם להציע את התקנות האלה?

חוה ראובני:

אני חוזרת ואומרת, זאת הערה של בית משפט לתעבורה שלא ראוי המצב שבו יש הפסקת שימוש מינהלית ובעל הרכב מקבל סנקציה מינהלית מייד עם ביצוע העבירה, ולעומת זאת, הנהג ממתין למשפטו ולא נעשה לו דבר בשלב המינהלי מייד לאחר ביצוע העבירה. זאת המלצה של בית המשפט.

דוד טל:

השימוע מתבצע תוך יום או יומיים. אם קצין המשטרה מחליט להפקיע מידו את הרישיון, זה מתבצע מיידית. אז מינהלית אין לו חודש ימים את הרישיון ולאחר מכן הוא עומד למשפט.

חוה ראובני:

זה מה שאנחנו מבקשים. כיום זה לא בתוספת החמישית. אי אפשר לשלול לנהג את רישיון הנהיגה שלו במינהלי, זה מה שאנחנו מבקשים. אני מדברת על נהג מונית שהסיע מספר נוסעים העולה על המותר.

היו"ר אמנון כהן:

תסבירי בבקשה את סעיף 2.

חוה ראובני:

סעיף 2 זה אותו נהג חדש, למטה מגיל 21 שמסיע שני נוסעים ללא מלווה. עבירה לפי סעיף 12א2 זאת אותה עבירה שדיברנו עליה קודם של נהג חדש, למטה מגיל 21, שמסיע יותר משני נוסעים בלי מלווה. כשם שהפרת חובת הליווי בשלושת החודשים הראשונים היא עבירה שמצמיחה פסילה מינהלית ל-30 יום, כך אנו רוצים שנהיגה עם למעלה משני נוסעים ללא מלווה תצמיח פסילה מינהלית.

היו"ר אמנון כהן:

לא הבנתי מה ההבדל?

חוה ראובני:

העבירה היא אותה עבירה. בסעיף הראשון ביקשנו להוסיף את זה לתוספת הראשונה שעניינה עבירות שמחייבות את בית המשפט להטיל פסילת מינימום בת 3 חודשים. בסעיף השני אנחנו מבקשים להוסיף את אותה עבירה בדיוק לתוספת הרביעית שעניינה עבירות בגינן מוסמך קצין משטרה להטיל פסילה מינהלית בת 30 יום כבר מייד עם ביצוע העבירה.

שמרית שקד:

זה מתקזז אחר כך עם העונש שבית המשפט מטיל?

חוה ראובני:

זה נתון לשיקול דעתו של בית המשפט.

שמרית שקד:

זה יכול להגיע ל-4 חודשים, חודש מינהלי ועוד 3 חודשים פסילה.

חוה ראובני:

שלושה חודשים זאת פסילת מינימום. בית המשפט מוסמך גם להטיל שנתיים על העבירה. בית המשפט נוהג כדבר שבשגרה, כאשר הוא מטיל פסילה, לנכות מהתקופה את הפסילה הקודמת. אם הוא היה כבר חודש בפסילה, הוא ירצה רק את היתרה.

אני ממשיכה להקריא:

"3. בתוספת החמישית לפקודה –

1. פרט 1 – יימחק;".
2. אחרי פרט 7 יבוא: הגוף שלו יימסר המידע

"8. אור ירוק, ע.ר. 58-033352-4.  
פרטי המידע שיימסר: שם מבקש רישיון הנהיגה, מספר זהותו, מענו, תאריך לידתו והמועדים שבהם עמד בהצלחה בכל אחד מהשלבים של בחינת הנהיגה, ובלבד שהוא מבקש רישיון נהיגה שיחול עליו סעיף 12א1 לפקודה עם קבלת הרישיון".

אני אסביר: התוספת החמישית היא חריג בפקודת התעבורה לחוק הגנת הפרטיות. סעיף 82 לפקודת התעבורה קובע שרשות הרישוי רשאית למסור מידע ממאגרים חסויים שברשותה לפי הפירוט שבתוספת החמישית. התוספת החמישית מונה רשימה של גופים וגורמים שיכולים לקבל מידע ואת פרטי המידע.

דוד טל:

את יכולה להזכיר כמה מהם?

חוה ראובני:

כן. בין הגורמים האלה נמצא, למשל, עורך דין המייצג לקוח או חברת "דרך ארץ" כדי שתוכל להגיש חשבונות על כביש חוצה ישראל. חברות הביטוח נמצאות כאן בשני אופנים: גם בבעלויות על רכב לצורך כיסוי ביטוחי וגם פרטים על רישיון נהיגה לצורך כיסוי ביטוחי במקרה של תאונה, כדי שהם יהיו זכאים לברר אם לנהג הפוגע, הביטוח שלו נתבע, היה רישיון. זה באמצעות איגוד חברות הביטוח. בנוסף, יש את הנושא של מאגר "הונאות ביטוח" שהוכרזו כגוף ציבורי לפי חוק הגנת הפרטיות. גם הם זכאים, על פי דין אחר, למידע נרחב.

אנחנו מבקשים כאן זה למחוק את פרט 1, הזכות של המועצה הלאומית למניעת תאונות לקבל מידע על בעל רכב, מספר זהותו ומענו. זה עניין היסטורי לחלוטין שהמשמעות שלו עברה מן העולם. לפני שנים רבות היו מציעים לבעל הרכב, במעמד חידוש רישיון הרכב, להוסיף עוד סכום קטן כתרומה למועצה הלאומית למניעת תאונות ולפעילותה. הדבר הזה פסק מזמן. אין למועצה הלאומית למניעת תאונות שום צורך במידע הזה, שום שימוש במידע הזה. בפועל היא לא לוקחת אותו.

היו"ר אמנון כהן:

יש עכשיו מועצה חדשה, אולי היא תצטרך את המידע?

חוה ראובני:

כשהיא תצטרך היא תבוא אלינו ותבקש ואנחנו נשקול עניינית. המועצה הלאומית היתה תחת הקפאת הליכים מכיוון שהיא שקעה בחובות גדולים. כיום היא יוצאת לדרך חדשה. היא סיימה את הקפאת ההליכים. היה ותבקש אנחנו נשקול.

גלעד ארדן:

לרשות הלאומית אין את הסמכות הזאת?

חוה ראובני:

הרשות הלאומית גם מופיעה בתוספת. למנהל הרשות יש סמכות לקבל פרטים על בעלות על רכב, זאת בנוסף לזכותה של הרשות הלאומית לקבל מידע על תאונות דרכים.

גלעד ארדן:

ממתי יש לה את הסמכות לקבל פרטים על בעל הרכב?

חוה ראובני:

מאז שחוקק חוק המאבק הלאומי במאבק בתאונות דרכים.

גלעד ארדן:

פעם באנו בהצעה לפרוייקט שבו אזרחים ידווחו וזה יהיה דרך הרשות הלאומית. אמרו לי שהמשרד מתנגד כי יש פה פגיעה בפרטיות. יש פרוייקט "1000 עיניים", שהרבה אזרחים מנסים לקדם אותו, וכל הזמן אומרים שיש בעייה עם הפרטיות. בזמנו, שר המשפטים לפיד, אמר שהוא מוכן אם הרשות הלאומית תרכז את זה. אז אמר לי מנכ"ל הרשות שזה לא אפשרי.

אתי בנדלר:

חבר הכנסת ארדן, יכול להיות שפרטי המידע שהם מבקשים מאותו מאגר מידע, שונים מאלה שמותר לו לקבל לפי התוספת החמישית.

גלעד ארדן:

המידע היחיד הוא מיהו בעל הרכב?

אתי בנדלר:

זה בפירוש מופיע: שם בעל הרכב, מקום מגוריו, שנת הייצור של הרכב וכו'.

גלעד ארדן:

האם יש קריטריון ברור במשרד התחבורה לפיו השר מאשר את הגופים שיכולים לקבל את המידע? את לא חושבת שראוי שיהיה קריטריון ברור כזה ונוהל של משרד התחבורה?

חוה ראובני:

אין מסמך נוהל מסודר. כל בקשה נשקלת לגופה.

גלעד ארדן:

זה ברור שיהיו עוד עמותות שיבקשו, יש צורך בשקיפות.

היו"ר אמנון כהן:

על שולחני מונחות בקשות של כמה גופים שביקשו גם כן אינפורמציה. היו כמה עמותות שהתקשרו אלי. האם אין כאן פגיעה בזכויות הפרט? למה צריך לתת את כל הנתונים לכל אחד שיבקש אם יש משרד ממשלתי שמרכז את הדברים האלה ויש רשימה שמפרטת למי מותר לקבל את המידע. אם אנחנו פותחים את זה, צריך לפתוח לכולם, לכל עמותה שזקוקה לאינפורמציה. יש עמותות שרוצות למנוע תאונות דרכים, שעוסקות בהדרכה, שרוצים להכין ערכות וכדומה.

חוה ראובני:

כשאנחנו מבקשים להוסיף גורם לתוך התוספת החמישית, לבקש מהוועדה לאשר, אנחנו שוקלים גם את המידע המבוקש ומצמצמים אותו למינימום. אנחנו שוקלים גם את המטרה. אנחנו מבקשים דברים שהם בעלי מטרה ציבורית ולא מסחרית.

היו"ר אמנון כהן:

מה המטרה כאן?

חוה ראובני:

כאן אנחנו מדברים לצורך פרוייקט ספציפי ולא לצורך אמירה כללית. יש פה פרוייקט ספציפי עם חוזה עבה. נמצא כאן דב תומר שיכול להציג את הפרוייקט. הם רוצים להכניס תוכן לחובת הליווי. היום חובת הליווי לא מוגדרת.

היום אותו בן 17 שהוציא רישיון, מקפיץ את אביו לקניות, תוך כדי כך האב מדבר בטלפון או קורא בעיתון ויוצא מחובת הליווי בעוד שלנהג אין מכך תועלת. אור ירוק יצאה בפרוייקט, אותו הציגה בפנינו, ושכנעה אותנו שדברים דומים קיימים בעולם. היא תפנה לכל נהג חדש במדינת ישראל ותציע לו ערכת ליווי שתכניס תוכן מובנה לליווי. יהיו מטלות נהיגה ספציפיות, יתרגלו דברים ספציפיים, כולל קלטות וספרי עזר, באופן שאחרי תקופת חובת הליווי הנהג יהיה נהג טוב יותר.

היו"ר אמנון כהן:

אבל יש עוד עשרות דרכים להגיע לאותו נהג. למה לתת את הפרטים שלו? אפשר להגיע אליו דרך בתי הספר לנהיגה, אפשר לעשות תשדירים בטלוויזיה. למה צריך לחשוף את הפרטים האישיים של כל אחד ואחד? אנחנו הרי לא שואלים את האנשים אם הם בכלל מעוניינים בזה. היום ישתמשו במאגר לצורך זה, מי יודע לצורך מה ישתמשו במאגר בעתיד?

אליעזר זנדברג:

כשמישהו מגיש בקשה למבחן נהיגה הוא ממלא טופס. למה שלא יהיה שם ריבוע שבו הוא יגיד אם הוא מסכים שיעבירו את הפרטים שלו. אני מניח שרוב האנשים יסכימו, אולם מצד שני לא נהיה במצב שנתנו מידע שאנחנו לא יודעים לאן הוא יתגלגל בעתיד. עם כל הכבוד, זה לא נגד אור ירוק.

למה שלא נלך בחשיבה הפוכה לגמרי ונתיר את כל מאגר המידע לכל אחד. כל אחד תמורת 30 שקלים יוכל לפנות ולדעת מי הבעלים של כל רכב בישראל ויוכל לדעת מה קרה עם כל רישיון. אולי צריך ללכת בשיטה הפוכה?

חוה ראובני:

באופן אישי אני כבר הרבה זמן שואלת את עצמי אם מאגר המידע צריך להיות חסוי. זה נושא שיש עליו דעות לכאן ולכאן ולא הדעה הפרטית שלי תכריע. למשרד אין דיעה כמדיניות. המדיניות הממשלתית הכללית, לאור חוק יסוד כבוד האדם וחירותו, היא להגביל כמה שיותר את שחרור המידע ולהתמקד בצד של הפרטיות.

לגבי האפשרות שהמידע יתגלגל, בחוזה בינינו לבין אור ירוק חייבנו אותם לא לעשות שימוש במידע והשימוש יעשה בהתאם לחוק הגנה על הפרטיות.

אתי בנדלר:

האם החוזה הזה מחייב אותי כצד ג'? מה קורה אם מפירים את החוזה הזה? הרי את מציעה בחקיקה להתיר את מסירת המידע. את לא מגבילה אותו למטרות שמנויות בהסכם ואין סנקציה חוקית על הפרת אותו הסכם.

חוה ראובני:

לדעתי, ברגע שאמרנו שהשימוש שלהם יהיה כפוף לחוק הגנת הפרטיות, ובחוזה נכתב שהמידע יימסר - - - אני חושבת שזאת תהיה עבירה על חוק הפרטיות.

אתי בנדלר:

האם חשבת, למשל, על מצב שבו אשה לומדת נהיגה ולא רוצה שבני משפחתה ידעו על כך?

אליעזר זנדברג:

או שבישיבה הרב אסר ללמוד נהיגה: פעם יכולת לצלצל ולחדש רישיון נהיגה בטלפון. באו אלי בחורי ישיבות וביקשו שנסגור את זה כי היתה להם בעיה שראש הישיבה היה מחייג, נותן את כל תעודות הזהות, והיה מגלה מי למד נהיגה בניגוד להוראה שלו.

למה לא לעשות ריבוע קטן בסוף הטופס, שבו האדם יוכל לכתוב אם הוא רוצה או לא רוצה שיפנו אליו.

היו"ר אמנון כהן:

הרעיון הגיוני. אני חייב לסיים את הדיון ויש לי עוד שאלות לגבי התקנות הראשונות. אנחנו נעשה דיון נוסף, בכל מקרה.

אני רוצה נתונים כמה תאונות דרכים היו עם מעורבות של נהגים חדשים. אני רוצה לקבל נתונים לגבי השנתיים האחרונות.

לגבי התוספת הרביעית, לא הזמנו את ארגון נהגי המוניות. אנחנו רוצים להחמיר איתם ואני רוצה לשמוע את עמדתם. אני רוצה שהם יהיו שותפים.

בנושא השלישי, הגוף שלו יימסר המידע, אני רוצה לראות את הפרזנטציה של אור ירוק, כפי שהובאה לשר. אנחנו עומדים לקבל החלטה קשה, כי מדובר בחשיפה של פרטים. אני רוצה ללמוד את הנושא ואז נחליט.

אני מבקש ממשרד התחבורה לשקול את האפשרות שבטופס יהיה מקום למלא אם מסכימים או לא למסירת הפרטים. אנחנו מברכים כל מי שרוצה לטפל בנושא תאונות הדרכים אבל יש עוד דרכים: יש פרסומים, טלוויזיה, בתי ספר, מורי נהיגה. אפשר להעזר בכל אלה ולא ללכת לדבר הכי חודרני. אני מבקש שתשקלו את הדברים האלה לקראת הישיבה הבאה. תאמרו לשר שרוח הוועדה היא להתנגד.

הנושאים חשובים, אנחנו רוצים לקדם אותם לאחר שיהיו לנו את כל הפרטים.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:50.**