

מרכז 'עומק' לעיצוב מדיניות וחקיקה

החרגת עבירות תעבורה מהאיסור על חשיפת המרשם הפלילי

מוגש לחה"כ נחמן שי

1. מבוא

מטרת מסמך זה היא לבחון האם ניתן ליצור חריג לאיסור המוטל על קבלת מידע אודות עברו הפלילי של אדם, וזאת לעניין עבירות התעבורה של מועסקים פוטנציאליים למשרות נהגים מקצועיים. מטרת חריג זה תהא להביא להפחתה במספר תאונות הדרכים בישראל, באמצעות חשיפת מעסיקיהם של נהגים מקצועיים למידע שיסייע להם להעריך את רמת מסוכנותם של הנהגים המועמדים לעבוד עבורם. לשם כך, מסמך זה מציג סקירה מפורטת של המקורות המשפטיים והנורמטיביים הנוגעים לסוגיה, ומגבש הצעה לתיקון חוק המרשם הפלילי ותקנת השבים, תשמ"א-1981.

2. תקציר מנהלים

• סקירת המצב הקיים :

חוק המרשם הפלילי ותקנת השבים קובע כי רק לבעל הרישום הפלילי יש גישה למרשם הפלילי בעניינו, וכך גם באשר לגיליון הרשעות התעבורה בעניינו (זאת למעט מספר גופים ספציפיים המפורטים בתוספת לחוק, ואינם רלוונטיים לעניין זה).

תקנות חדשות שתוקנו בנובמבר 2016 בועדת הכלכלה מאפשרות לקציני בטיחות במפעלים להיחשף למידע תחת הגבלות אודות הנהגים המקצועיים.

הצעת חוק שאושרה בקריאה טרומית בכנסת הנוכחית מציעה הסדרה שונה של חשיפת מעסיקי נהגים מקצועיים לעברם התעבורתי של עובדיהם הפוטנציאליים, אך עמדתנו היא כי הצעה זו לוקה בחסר וכי המלצתנו היא רחבה וראויה יותר.

פסיקת בית המשפט העליון קובעת כי יתכנו מקרים בהם ניתן יהיה לדרוש מעובד פוטנציאלי להצהיר על כך שהוא משולל עבר פלילי הרלוונטי למשרה, אך אותה פסיקה לא מאפשרת לדרוש מאותו אדם להמציא עבור המעסיק את המרשם הפלילי השמור במשטרה. כמו כן, פסיקה זו לא מתירה למעסיק לדרוש הצהרה בדבר הרשעות שהתיישנו או נמחקו.

• משפט משונה : המדינות לגביהן נבדק ההסדר החוקי לעניין אפשרות חשיפת מעסיקי נהגים לעברם הפלילי התעבורתי הן ארה"ב, בריטניה וצרפת. המסקנה העיקרית מסקירה זו היא שמדינות שונות מחילות כללים שונים לחלוטין. כך, למשל, בבריטניה ניתן להיחשף לגיליון הרשעות העובד באישורו בלבד, בצרפת לא ניתן להיחשף לעברו הפלילי התעבורתי כלל, ובארה"ב ישנם חוקים שונים החלים במדינות השונות.

• השלכות חיוביות ושליליות : מסמך זה סוקר את ההשלכות החיוביות של ההצעה, אשר החשובה שבהן היא צמצום מספר תאונות הדרכים בישראל באמצעות חשיפת מעסיקיהם של נהגים מקצועיים למידת מסוכנותם של הנהגים אותם הם בוחרים להעסיק. כמו כן, המסמך סוקר את ההשלכות השליליות של הצעה זו, בהן התחשבו בעת גיבוש המלצותינו. העיקריות שבהן היא הפגיעה בזכותו של המועסק בעל העבר הפלילי התעבורתי "להתחיל מחדש" והפגיעה בזכותו

לפרטיות. כמו כן, ישנה פגיעה מסוימת בזכותו לחופש העיסוק, הרחבת אחריותו הנזיקית של המעסיק ועלות תקציבית של הפקת "גיליון פלילי תעבורתי מלא" (יוסבר בהמשך).

- **המלצות וניסוח הצעת חוק ודברי הסבר** : בהתבסס על המחקר והסקירה המשפטית שערכנו, עמדנו היא כי ראוי להחריג את חשיפת עבירות התעבורה לעניין נהגים מקצועיים מההסדר הכללי האוסר על חשיפת המרשם הפלילי של אדם, תוך פגיעה מינימלית בזכויות העובד. המלצות אלה באות לידי ביטוי בנוסח הצעת החוק הנמצאת במסמך זה ובדברי ההסבר המצורפים לה.

3. סקירת המצב הקיים

3.1. חוק המרשם הפלילי ותקנת השבים

ככלל, חוק המרשם הפלילי ותקנת השבים, תשמ"א-1981 (להלן: "החוק") קובע כי **רק לבעל הרישום הפלילי יש גישה לרישומיו הפליליים**.¹ ישנם מספר גופים מורשים, הקבועים בתוספת הראשונה לחוק, שהינם בעלי גישה למידע השמור במרשם הפלילי, בהם גופים ממשלתיים ושרים. הגישה נעשית דרך המשטרה, שמוסמכת להעביר את המרשם על אדם מסוים בנסיבות המנויות בתוספת החוק.² הגישה ניתנת גם לכל גורם אחר המוסמך על פי חוק להיות רשאי להביא בחשבון את רישומו הפלילי של אדם כדי להחליט אם הוא זכאי למימושה של זכות מסוימת (לצורך קבלת רישיון נהיגה, למשל).³ לגופים ציבוריים העורכים מכרזים, תינתן גישה למרשם ישירות מהמשטרה, בכפוף להסכמת האדם עצמו.⁴ בנוסף, המחוקק קובע כי המידע יהא גלוי בפני מספר גופים (משטרה, שב"כ, משטרה צבאית, משרד הרישוי ועוד) ללא תלות בנסיבות קבועות, וחלק מהם רשאים, בין היתר, להעביר מידע זה בינם לבין עצמם, וכל זאת לצורך מילוי תפקידם.⁵

כאמור, ככלל, גוף שזכאי לקבל מידע מהמרשם הפלילי יקבל אותו ישירות מהמשטרה, ולא מהאדם שאליו מתייחס המידע (אם כי במקרים מסוימים הגישה למידע כפופה להסכמת אותו אדם), **ואסור לאף אדם או גוף (ציבורי או פרטי) לדרוש מאדם אחר להמציא תדפיס של הרישום הפלילי בעניינו, לכל צורך שהוא**.

נדגיש, חוק זה אוסר על מעסיק לבקש ממועמד לעבודה להמציא עבורו גיליון של הרישום הפלילי אודותיו. **איסור זה חל גם אם המועמד הסכים למסור את המידע**, ומעסיק שעושה כן, **עובר עבירה פלילית שדינה הוא עד שנתיים מאסר**.⁶

חריג לאיסור גורף זה מצוי בסעיף 3 לחוק למניעת העסקה של עברייני מין במוסדות מסוימים, התשס"א-2001. סעיף זה קובע כי לצורך העסקה במשרה הקשורה עם קטינים, עם אנשים עם מוגבלות שכלית התפתחותית או עם חסרי ישע, יידרש העובד להציג אישור מהמשטרה כי אין מניעה להעסקתו בשל ביצוע עבירות מין.

יש לציין כי כדי להתמודד עם מעסיקים הדורשים שלא כחוק להמציא את גיליון הרישום הפלילי לצורך קבלה לעבודה, הוחלט לשנות את מבנה התדפיס.⁷ על-פי המבנה החדש, מקבל לידיו כל אזרח את עמוד הפתיחה הראשון של התדפיס הכולל את פרטיו ואת הודעת הפתיחה בלבד. בעלי רישום פלילי מקבלים את המידע על אודות הרישום עצמו בעמוד נפרד. המבנה החדש של התדפיס מאפשר לאדם בעל רישומים פליליים

¹ ס' 3 לחוק המרשם הפלילי ותקנת השבים, התשמ"א-1981 (להלן: "החוק").

² מכוח ס' 5(א) לחוק.

³ ס' 6 לחוק.

⁴ ס' 8(א) לחוק.

⁵ ס' 4(א) לחוק.

⁶ ס' 22(ב) לחוק.

⁷ אתר משרד המשפטים, <http://www.justice.gov.il/Units/Pardons/Topics/RestrictionPractice/Pages/Implications.aspx>

החלטת עבירות התעבורה מהאיסור לדרוש את חשיפת המרשם הפלילי לעניין נהגים מקצועיים דצמבר 2016

למסור למעסיק ולכל גורם אחר את העמוד הראשון בלבד של התדפיס החדש, שבו אין אזכור של רישומי הפליליים.

3.2 שינוי תקנות התעבורה בועדת הכלכלה בישיבה מיום 09.11.2016⁸

בתאריך 09.11.2016 התכנסה ועדת הכלכלה של הכנסת, ותיקנה מתוקף סמכותה את תקנות התעבורה, באופן המחייב קציני בטיחות בחברות תעבורה לבדוק את המידע התעבורתי על נהגים מקצועיים עוד לפני קבלתם לעבודה, וגם במהלך עבודתם אחת לחצי שנה.

יש לציין שתיקון התקנות התבקש ע"י משרד התחבורה בעקבות הצעת החוק הפרטית שהגיש יו"ר הוועדה חה"כ איתן כבל, אשר אושרה בקריאה טרומית במליאת הכנסת (הצעת החוק נסקרת בפרק 4 למסמך זה).

באשר לנהגים מקצועיים, התקנות יחשפו את קציני הבטיחות במפעלים לפרטי רישיון הנהיגה, לפסילות רישיון של שלושה חודשים ומעלה אשר הוטלו בחמש השנים שקדמו לבדיקה, לזהות הגורם שפסל את הרישיון ולמספר הנקודות שנרשמו לחובת הנהג כתוצאה מעבירות תנועה.

באשר לנהגים לא מקצועיים, התקנות יחשפו את קציני הבטיחות במפעלים לפרטי רישיון הנהיגה, דרגת הרישיון ולפסילות רישיון ככל שהיא קיימת במועד הבדיקה.

התקנות ייכנסו לתוקף שישה חודשים לאחר פרסומן ברשומות.

3.3 פסיקה

בע"א 8189/11 רפאל דיין נ' מפעל הפיס⁹, קבע בית המשפט העליון כי בקשה למסור מידע באמצעות תצהיר מטעם מועמד לעבודה בנוגע לעברו הפלילי או מטעם מתמודד במכרז בגוף ציבורי אינה בהכרח פסולה באופן מוחלט, וזאת בהתקיים התנאים הבאים:

1. אין לדרוש מידע בנוגע להרשעות שהתיישנו או נמחקו.
2. הבקשה לקבלת מידע צריכה להיות רלוונטית, מבוססת על תכלית ראויה ועליה לעמוד בדרישת המידתיות.
3. יש לתחום בקשה זו (מראש) אך ורק להרשעות ולחקירות תלויות ועומדות הרלוונטיות למכרז או למשרה הקונקרטי.
4. בנוסף, על המעסיק להקפיד כי הצהרת המועמד לעבודה תשמש אך ורק לצורך בחינת קבלת המועמד לעבודה, ולהקפיד על שמירת המידע בסודיות הן כלפי עובדים אחרים במקום העבודה והן כלפי צדדים חיצוניים למקום העבודה.

ניתן להבחין באימוץ פסיקה זו בבתי המשפט, כמו למשל בפרשת סע"ש (ת"א) 36904-03-13 פלוני נ' נתיב¹⁰ בע"מ, שדנונה בבית-הדין לעבודה בת"א, ובה נקבע כי המידע שדרש המעסיק מעובדו להצהיר לגביו, עומד בתנאי הפסיקה בעניין דיין.

⁸ http://main.knesset.gov.il/Activity/Committees/Economics/News/Pages/pr_091116.aspx
⁹ ע"א 8189/11 רפאל דיין נ' מפעל הפיס, פס' 38-36 (פורסם בנבו, 21.02.2013).
¹⁰ סע"ש (ת"א) 36904-03-13 פלוני נ' נתיב 2 בע"מ, 13 (פורסם בנבו, 03.06.2015).

החרגת עבירות התעבורה מהאיסור לדרוש את חשיפת המרשם הפלילי לעניין נהגים מקצועיים דצמבר 2016

דוגמה נוספת להתייחסות קודמת של בית המשפט העליון לסוגיה היא על"ע 6038/04 אילן ג'ורגי נ' לשכת עורכי-הדין בישראל,¹¹ בו קבע ביהמ"ש כי לשכת עורכי-הדין לא רשאית לעשות שימוש במידע שהגיע לידיה לעניין הרשאת המועמד לרישום כמתמחה בלשכה, וזאת על-אף שהלשכה מורשית לקבל מידע מסוים מהמרשם (בהיותה גוף המוסמך להעניק רישיון עריכת-דין). זאת מכיוון שהלשכה אינה מוסמכת לקבל את המידע הספציפי שקיבלה מהמרשם במקרה זה (מידע בדבר צווי שירות לתועלת הציבור שניתנו ללא הרשעה). החוק בגרסתו דאז אף כלל חריג המאפשר למעסיק להתייחס למידע כאשר העובד העביר לו אותו בידעו כי הוא מותר על הזכות שמעניק לו החוק, אך נקבע כי במקרה זה המועמד להתמחות נדרש למסור את המידע, ולא התבקש למסור את המידע למשל, ולכן לא ויתר בידועין על זכותו (כמו כן, החוק לא כלל בגרסתו דאז את סעיף העונשין).

3.4. שונות

רישום עבירות התעבורה במשטרת ישראל בפועל¹²

רוב עבירות התעבורה, בין אם האדם הורשע בהן בבית-משפט ובין אם נקנס באופן מנהלי, יירשמו בגיליון הרשעות תעבורה, הנפרד מגיליון ההרשעות הפלילי הכללי. כל אדם יכול להמציא גיליון זה מהמשטרה, המפרט את רישומו התעבורתי.

עבירת תעבורה תישא בדר"כ רישום במרשם הפלילי הכללי כאשר בעקבות העבירה המערבת נהיגה בכלי רכב נגרמו נזקים בנפש (פצועים או הרוגים), או במקרים של תאונות "פגע וברח". עבירות אלה לא יופיעו בגיליון הרשעות התעבורה, אלא במרשם הפלילי הכללי של אותו אדם בלבד.

נתונים סטטיסטיים

- נתונים בדבר מעורבות נהגים בעלי עבר תעבורתי פלילי בתאונות דרכים: לפי מחקרים סטטיסטיים שסקרה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, קיים קשר בין נהגים המרבים לבצע עבירות תנועה לבין מעורבותם בתאונות דרכים.¹³ כך למשל עולה ממחקר אחד כי מבין משתתפי המחקר, כ-60% מהנהגים שהיו מעורבים בתאונות דרכים קיבלו לפחות דו"ח תנועה אחד בעבר. אותם נהגים היו מעורבים ב-86% מהתאונות הקטלניות והקשות מכלל התאונות שנבחנו באותו מחקר.¹⁴ בנוסף, נמצא כי ככל שמספר דו"חות התנועה עולה, כך ממוצע המעורבות בתאונות קטלניות וקשות גדלה כמעט באופן קבוע.¹⁵

כך מראים גם מחקרים נוספים אותם סקרה הרשות, כי באופן מובהק, נהגים שקיבלו בעבר קנס בגין עבירת תעבורה היו מעורבים לעתים קרובות יותר בתאונות דרכים מנהגים ללא קנסות.¹⁶

- נתונים בדבר מעורבותם של נהגים מקצועיים בתאונות דרכים: על-פי נתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משאיות במשקל 3.5 עד 3.4 טון מעורבות בתאונות קטלניות בשיעור גבוה פי 4 מכלי רכב פרטיים. משאיות כבדות יותר מעורבות בשיעור גבוה משמעותית: פי 30 מכלי רכב

¹¹ על"ע 6038/04 אילן ג'ורגי נ' לשכת עורכי-הדין בישראל, פ"ד נט(6) 202 (2005).

¹² המידע נמסר ע"י מוקד המידע הארצי של משטרת ישראל.

¹³ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בחינת הקשר בין עברייני תנועה סדרתיים, מאפייניהם הדמוגרפיים והחברתיים-כלכליים ותאונות

דרכים, 53.

¹⁴ שם, בעמ' 65.

¹⁵ שם, בעמ' 57.

¹⁶ שם, בעמ' 6.

החרגת עבירות התעבורה מהאיסור לדרוש את חשיפת המרשם הפלילי לעניין נהגים מקצועיים דצמבר 2016

פרטיים. שיעור המעורבות של אוטובוסים בתאונות דרכים קטלניות גבוה פי 12 מכלי רכב פרטיים.¹⁷

כך גם עולה מסקירת המחקרים הסטטיסטיים של הרשות, לפיה לחובת נהגי משאיות, אוטובוסים ומוניות נרשמים יותר דו"חות תנועה מאשר לנהגים פרטיים.¹⁸ נתונים דומים עולים ממחקרים רבים אחרים. יש לציין את הסתייגות הרשות לכך שאין בהכרח קשר ישיר בין המעורבות בתאונות אלה לבין אשמת הנהג המקצועי, וכי יש משמעות למשקל המשאיות והאוטובוסים הגבוה מאוד ביחס למשקל הרכבים הפרטיים, הגורם לתאונות רבות יותר, וכן לשעות הנסיעה הרבות של רכבים אלה ביחס לרכבים פרטיים.

4. סקירת הצעות חוק דומות

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מאגר מידע של ניקוד מסוכנות לעניין נהגים מקצועיים), תשע"ו-2016 (פ/20/2979)

- ההצעה הונחה ע"י: חה"כ איתן כבל, חמד עמאר, אורי מקלב, דוד ביטן, איילת נחמיאס ורבין, אחמד טיבי, עיסאווי פריג', עליזה לביא, יואל חסון, עבד אל חכים חאגי' יחיא, נחמן שי, יואב בן צור, רועי פולקמן, איציק שמולי, יואב קיש, יעקב פרי, קארין אלהרר, חיים ילין ורויטל סוויד.

- תאריך הנחת ההצעה: 23.05.2016.

- עיקרי ההצעה:

1. יצירת מנגנון לחישוב "רמת המסוכנות" של נהג שנרשמו לחובתו נקודות לפי שיטת הניקוד הקבועה בפקודת התעבורה. שיטת החישוב תיקבע בתקנות ע"י השר, והיא תתחשב במספר שנות החזקת הרישיון של הנהג, מספר עבירות התנועה שביצע, חומרת העבירות ועוד.
2. ניהול מאגר ע"י משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, בו ייכלל ניקוד המסוכנות האישי האמור.
3. מסירת ניקוד המסוכנות של הנהג עבור מעסיקי נהגים מקצועיים אשר הצהירו בכתב על כך שהם מבקשים מידע זה לצורך קבלת החלטה בנוגע לאפשרות העסקת הנהג או להמשך העסקתו.

- ההצעה הגיעה לשלב: אושרה בקריאה טרומית.

- הערות: הצעת חוק דומה הוגשה ע"י חברי הכנסת יריב לוין ואורי מקלב בכנסת ה-18 בתאריך 12.03.2012 (פ/18/4138).

¹⁷ כתבה שפורסמה באתר YNET, 07.01.2011, <http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-4009972,00.html>.
¹⁸ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בחינת הקשר בין עברייני תנועה סדרתיים, מאפייניהם הדמוגרפיים והחברתיים-כלכליים ותאונות דרכים, 49.

5. משפט משווה

ארה"ב

בארה"ב קיים חוק פדרלי להגנה על פרטיותם של נהגים (1994), המעניק חיסיון עקרוני לגיליון הרשעות התעבורה של כל נהג.¹⁹ אולם, החוק מחריג מצבים בהם לאזרחים ולגופים יש זכות לבקש לקבל מידע זה, ובין הגופים הללו הוא כולל מעסיקים. חוק זה למעשה מאפשר למעסיקים לקבל מידע על אודות המידע התעבורתי של עובדים פוטנציאליים, אך יש לציין כי הוא מדגיש את החשיבות שבהסכמתו של אדם לחשיפת מידע על אודות גיליון התעבורה שלו.

דרך נוספת בה מעסיקים רלוונטיים בודקים את עברו התעבורתי של מועמד לעבודה, היא באמצעות הזמנת דו"ח מטעם משרד הרישוי האמריקאי (ה-DMV), כאשר בכל מדינה יש גישה שונה למאגר ה-DMV. קיימות מדינות בהן ה-DMV לא מאפשר המצאתם של מסמכים שכאלה בחינם, או לחילופין מדינות בהן עבר תעבורתי פלילי מופיע בגיליון הפלילי וללא קשר למידע מה-DMV.²⁰ כך למשל, במדינת פנסילבניה תעלה גישה למאגר שכזה 12 דולר, והמידע שיישלף יהיה באשר ל-10 השנים האחרונות מרגע הבדיקה, בעוד שבמדינת אוקלהומה הבדיקה תעלה 27 דולר והמידע שיישלף יהיה באשר ל-3 השנים האחרונות.²¹

קיימות מדינות בהן יש לגופים מסוימים (ביניהם גם מעסיקים) גישה לדו"חות הללו באופן ייחודי על מנת לקיים בדיקת רקע למועמדים למשרה מסוימת. השירות זמין לרוב באמצעות הכנסת מספר הרישיון, והממצאים אותם הוא מספק משתנים ממדינה למדינה. כך למשל, קיימות מדינות שמספקות את המידע רק לתקופה של כמה שנים לאחור ולא מספקות מידע לטווח הארוך.²² מידע זה נחוץ במיוחד במקומות עבודה המעסיקים נהגים, שכן מדינות רבות לא מציינות עבירות כמו נהיגה תחת השפעת אלכוהול או סמים ברישום הפלילי הכללי של אזרחיהן. בנוסף, חברות הכפופות לרגולציה של משרד התחבורה האמריקאי, מחויבות להנפיק דו"חות שכאלה לגבי נהגיהן על בסיס שנתי.²³ חברות רבות מנמקות זאת בכך שהעסקת נהגים ללא עבר של עבירות תנועה מוזילה את תעריפי הביטוח לחברה וחוסכת עלויות משפטיות.

על-אף ההבדלים בין המדינות, הנוהג בתחום זה (שאינו מבוסס על חקיקה ספציפית או על בסיס חקיקתי פדרלי) הוא שהזמנת דו"חות שכאלה ע"י מעסיקים כרוכה בהסכמה של המועמד למשרה לשחרור המידע, כאשר הפרקטיקה לקיום נוהג זה היא בדר"כ באמצעות מילוי טופס של המועמד המתיר גישה למידע זה.²⁴

היבט חשוב נוסף של סוגיה זו שבולט מאוד במצב המשפטי בארה"ב, הוא הבדל בין מעצר לבין מעצר שגרר עמו הרשעה. במדינות מסוימות קיים איסור על מעסיקים לשאול על מעצרים ללא הרשעות. במדינות בהן לא קיים חוק זה, המעסיק אינו מוגבל בשאלת שאלות על מעצרים.²⁵ יתרה מכך, עשויים להיות גם הבדלים הקשורים במהות העבירה עצמה. כך למשל, במדינת מסצ'וסטס, חל איסור על מעסיקים לשאול על אודות הרשעות ראשונות ברשימה סגורה של עבירות כגון עבירות מהירות והפרות תנועה מינוריות.²⁶

¹⁹ <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/18/2725>

²⁰ <http://backgroundchecks.org/mvr-driving-record.html>

²¹ <http://www.corragroup.com/mvr-search.html>

²² <http://www.dmv.org/driving-records.php>

²³ <http://www.hireright.com/transportation/solutions/driving-records/motor-vehicle-report-mvr>

²⁴ <http://smallbusiness.chron.com/check-drivers-record-employment-17702.html>

²⁵ <http://www.ncdsv.org/images/KnowYourRights--AnsweringQuestionsfromEmployersAboutRecordsArrests.pdf>

²⁶ <http://www.ncdsv.org/images/KnowYourRights--AnsweringQuestionsfromEmployersAboutRecordsArrests.pdf>

בריטניה

בבריטניה קיים מאגר מידע פתוח המאפשר בדיקת היסטוריית העבירות והנקודות ברישיון נתון. עם זאת, שירות זה כרוך בהסכמת האזרח, ולא – מדובר בעבירה פלילית.²⁷ ככלל, אין חוק האוסר על מעסיקים לבקש ממועמדים פוטנציאליים את מספר הרישיון שלהם על מנת לעבור בדיקת רקע.

יש לציין כי במסגרת החוק הבריטי לשיקום עבריינים, עבירות מסוימות זוכות לחיסיון ברישום הפלילי של אזרחים, ועל כן לא ניתן לראותן במרשם כלל.²⁸ לעניין עבירות תעבורה בהקשר זה, הרי שהעבירות הרלוונטיות הזוכות לחיסיון לאחר 5 שנים מרגע ההרשעה, נמצאות בנספח מס' 2 לחוק עברייני התנועה הבריטי (1988).²⁹ עבירות אלה כוללות בעיקר עבירות מינוריות של אי-ציות לחוקי תנועה, עבירות מהירות וסירוב מתן מידע לשוטר.³⁰

צרפת

קוד העבודה הצרפתי, אוסר על בירור מידע על אודות עובדים שאינו נדרש עבור תפקידים.³¹ בנוסף, הוא מחייב שהמידע שנדרשים העובדים לספק בהליך הגיוס למשרה יהיה רלוונטי לתפקיד המיועד בלבד.³² בפועל, בירורים שכאלה אכן נעשים על ידי מעסיקים בהתאם לאופי העבודה, ומשרות מסוימות אף דורשות זאת במפורש מטעמי אמון שונים.³³ ככלל, אין התייחסות בחוק העבודה לשאלות ספציפיות, אולם על פי הנחיות ברורות בפורטל הממשלתי הצרפתי הרשמי למידע על אודות זכויות ושירותים ציבוריים, למעסיקים שמגייסים עובדים למשרות שכוללות נהיגה, יש אישור לדרוש רישיון נהיגה בתוקף. עם זאת, אין להם את הזכות להיחשף למספר הנקודות ברישיון הנהיגה, המצוי אצל משרד הרישוי הצרפתי (DRIRE) או לבקש מהעובד להמציא עבורם נתונים אלה.³⁴

6. השלכות חיוביות ושליליות

6.1. השלכות חיוביות

- הפחתה במספר תאונות הדרכים והגברת בטיחות משתמשי הדרך: רכבים שאינם פרטיים (אוטובוסים, משאיות, מוניות וכיו"ב), אשר נמצאים שעות רבות בכבישים, נמצאו כמעורבים יותר בתאונות דרכים קטלניות ביחס לחלקם במצבת כלי הרכב לעומת רכבים פרטיים, כאמור. כמו כן, נמצא כי נהגים בעלי עבר תעבורתי פלילי נוטים להיות מעורבים יותר בתאונות דרכים מאשר נהגים ללא עבר פלילי תעבורתי שכזה. תיקון החוק המוצע יחשוף בפני המעסיקים מידע אודות הרשעות התעבורה של הנהגים המקצועיים הנוהגים ברכבים אלה, ויאפשר לאותם מעסיקים להעסיק נהגים מקצועיים אשר מועדים פחות להיות מעורבים בתאונות דרכים. בכך צפוי התיקון להביא להפחתה במספר תאונות הדרכים בכלל ובמספר תאונות הדרכים הקטלניות בפרט. התיקון יביא להגברת

²⁷ <https://www.gov.uk/check-driving-information>

²⁸ <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1974/53/contents>

²⁹ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/299916/rehabilitation-of-offenders-guidance.pdf

³⁰ <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1974/53/schedule/2>

³¹

³² <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006072050&idArticle=LEGIARTI00000690078>

³³

³⁴ https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=C3B09DED82D90617939A5D2B9402208A.tpdila17v_2?cidSectionT A=LEGISCTA000006189415&cidTexte=LEGITEXT000006072050&dateTexte=20161202

³³ http://www.legavox.fr/blog/maitre-nathalie-fouque/casier-judiciaire-obligation-produire-lors-18264.htm#.WEF_TYovIU

³⁴ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F31235>

החגרת עבירות התעבורה מהאיסור לדרוש את חשיפת המרשם הפלילי לעניין נהגים מקצועיים דצמבר 2016

ההגנה על משתמשי הדרך ואף על נוסעי הרכבים הציבוריים עצמם, בייחוד כאשר מדובר ברכבי הסעת נוסעים. התיקון צפוי להביא להפחתה בפגיעה בחיי אדם ולהפחתה בפגיעות גוף בתאונות דרכים.

- הוזלה אפשרית בביטוח עבור נהגים מקצועיים: יתכן כי התיקון יוביל להוזלת עלויות הביטוח עבור נהגים מקצועיים, עקב השינוי הצפוי במעורבותם הסטטיסטית בתאונות דרכים.

6.2. השלכות שליליות

- מניעת עברייני תעבורה מורשעים מהאפשרות להשתקם ו"להתחיל מחדש": חשיפת גיליון הרשעות התעבורה בפני מעסיק פוטנציאלי עלולה לחסום את דרכם של נהגים שהורשעו בעבירות תעבורה אשר ריצו את עונשם, מהאפשרות להיות מועסקים שוב כנהגים מקצועיים, ובכך למנוע עבורם אפשרות של "התחלה מחדש" כצעד ראשון בשיקום. נראה כי הפגיעה בקבוצת הנהגים המקצועיים שצברו עבירות תעבורה במסגרת עבודתם כנהגים היא אף חמורה יותר, עקב שעות הנהיגה המרובות שצברו, אשר ניתן להניח שהגדילו את מספר עבירותיהם. זאת לעומת עברייני תנועה אשר רוצים לפתוח בקריירת נהג מקצועי, בהם הפגיעה היא פחותה יותר בהקשר זה.
- פגיעה בזכות לפרטיות: הזכות לפרטיות הוכרה כזכות חוקתית על-חוקית הנובעת מחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו,³⁵ ונקבע בפסיקת בית המשפט העליון כי במסגרתה נכנס גם המרשם הפלילי של אדם.³⁶ כלומר, חשיפה של המרשם הפלילי למעסיק פוטנציאלי כבהצעת התיקון מהווה פגיעה בזכות זו. כדי שהתיקון יעמוד במבחן החוקתיות, עליו לעמוד בתנאי "פסקת ההגבלה" בחוק היסוד,³⁷ ובפועל עליו לגרום לפגיעה מידתית בזכות לחופש העיסוק ביחס לתועלת הצומחת מהתיקון (תכלית התיקון נראית ראויה ועומדת בערכיה של מדינת ישראל). לצורך כך נמליץ לחשוף את המעסיק לעבירות התעבורה בלבד של העובד הפוטנציאלי, כאמור בפרק הבא.
- פגיעה בזכות לחופש העיסוק: הזכות לחופש העיסוק הוכרה כזכות חוקתית על-חוקית הנובעת מחוק יסוד: חופש העיסוק.³⁸ התיקון המוצע בחוק צפוי להביא לפגיעה באפשרויות התעסוקה של אזרחים, הגם שביצעו עבירות תעבורה, ולפיכך לפגוע בזכות זו. כדי שהתיקון יעמוד במבחן החוקתיות, עליו לעמוד בתנאי "פסקת ההגבלה" בחוק היסוד,³⁹ ובפועל עליו לגרום לפגיעה מידתית בזכות לחופש העיסוק ביחס לתועלת הצומחת מהתיקון (תכלית התיקון נראית ראויה ועומדת בערכיה של מדינת ישראל). לצורך כך נמליץ לחשוף את המעסיק לעבירות התעבורה בלבד של העובד הפוטנציאלי, כאמור בפרק הבא.
- הרחבת אחריותו הנוזיקית של המעסיק: חשיפתו של המעסיק לגיליון ההרשעות של עובדיו, ניתוחו וקבלת עובד לעבודה על פיו, עלולה להשית על המעסיק אחריות נזיקית, עקב רשלנות בקבלת נהג מסוים לעבודה כשזה יהיה מעורב בתאונת דרכים.. יתכן שאף מעסיק שיוותר על האפשרות להיחשף למרשמו הפלילי של עובדו הפוטנציאלי, יצמיח במחדלו זה את אחריותו הנוזיקית במקרה של תאונת דרכים. זוהי כביכול השלכה שלילית של התיקון, אך הנחיית המעסיק באשר לאופן בו עליו להתייחס למרשם הפלילי של עובדו הפוטנציאלי תאפשר דווקא יצירת תמריץ למעסיק לפעול בהתאם לאותן

³⁵ ס' 7(א) לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו.

³⁶ ע"א 8189/11 רפאל דיין נ' מפעל הפיס, פס' 30 (פורסם בנבו, 21.02.2013).

³⁷ ס' 8 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו.

³⁸ ס' 3 לחוק יסוד: חופש העיסוק.

³⁹ ס' 4 לחוק יסוד: חופש העיסוק.

החרגת עבירות התעבורה מהאיסור לדרוש את חשיפת המרשם הפלילי לעניין נהגים מקצועיים דצמבר 2016

הנחיות, שמא תצמח לו אחריות נזיקית אם לא יפעל לפיהן, או אם יבחר להתעלם מאפשרותו להיחשף לגילון הרשעות התעבורה של עובדו הפוטנציאלי.

- **עלות תקציבית של יצירת "גיליון פלילי תעבורתי מלא"**: לצורך קיום המלצתנו, יש ליצור גיליון המכיל הן את עבירות התעבורה הרשומות בגיליון התעבורה, והן את עבירות התעבורה החמורות הנמצאות במרשם הפלילי הכללי (הכוללת בדר"כ עבירות שגרמו נזקי גוף תוך נהיגה בכלי רכב ומקרי פגע וברח). זאת מכיוון שלא ניתן לשלוף את העבירות החמורות הללו בנפרד מגיליון ההרשעות הכללי (לפי המידע שנתקבל לידינו ממוקד המידע הארצי של משטרת ישראל).
- יש לציין שריבוי מספר ההשלכות השליליות לא מעיד על כך שהמשקל נוטה יותר לכיוונו, ועמדתנו, כפי שתבואר בפרק ההמלצות, היא כי יש ליישם את ההצעה העומדת בבסיס מסמך זה.

7. המלצה וניסוח הצעת חוק ודברי הסבר

7.1. המלצה

- המלצתנו היא לבצע תיקון בחוק המרשם הפלילי ותקנת השבים, תשמ"א-1981. התיקון יחריג את האיסור הכללי בחוק לעניין דרישה מאדם אחר לחשוף את מרשמו הפלילי, ויאפשר למעסיק של נהגים מקצועיים לדרוש מהמועמדים למשרת נהג מקצועי להמציא עבורו "מרשם פלילי תעבורתי מלא" ממשטרת ישראל.
- עמדתנו היא כי ההגנה שיספק התיקון על משתמשי הדרך, בכך שהוא צפוי להפחית את תאונות הדרכים בהן מעורבים נהגים מקצועיים (ובכך להפחית נתח משמעותי מתאונות הדרכים בכלל), היא משמעותית הרבה יותר מהפגיעה בזכויות הנהגים המקצועיים שתוארו בפרק ההשלכות השליליות של התיקון. עם זאת, לצורך צמצום הפגיעה בזכות "להתחיל מחדש" ובזכות לחופש העיסוק, אנו ממליצים על חיבור מסמך מנחה למעסיקים, כאמור בהמשך.
- המרשם הפלילי התעבורתי המלא יהיה מרשם אשר יכיל הן את העבירות הקיימות בגיליון התעבורה של האדם, והן את עבירות התעבורה החמורות שהורשע בהן, אשר רשומות במרשם הפלילי הכללי. התיקון מטיל חובה על משטרת ישראל להמציא גיליון שכזה, ולכן יהיה עליה לייצר אפשרות חדשה זו, ומכאן העלות התקציבית של החוק, כאמור בפרק הקודם. המלצתנו היא לאפשר למשטרה להפיק את גיליון עבירות התעבורה החמורות בנפרד מגיליון התעבורה, אם יהיה בכך כדי ליעל את המהלך. הפקת גיליון שכזה היא חיונית, שכן מצד אחד חשיפת כלל רישומו הפלילי של העובד למעסיק מהווה פגיעה חמורה מדי בזכותו לפרטיות, ומצד שני, חשיפתו לגיליון התעבורה הקיים בלבד עלולה להסתיר מעיניו את העבירות החמורות ביותר בעברו הפלילי התעבורתי של המועמד לעבודה.
- נהג מקצועי יוגדר לצורך התיקון כ"כל נושא משרה שעיקר תפקידו הוא נהיגה ברכב מנועי", באופן שבו התיקון יחול על כל אדם שתפקידו המהותי הוא נהיגה בכלי רכב. ההגדרה תחול למשל על נהגי משאיות, אוטובוסים, מוניות ואף על נהגים אישיים ("נהגי בוס") ונהגי משלוחים.
- המלצה נוספת היא באשר לחיבור מסמך מנחה מטעם משרד התחבורה (או מטעם כל גוף מקצועי אחר), אשר ינחה את המעסיקים כיצד להשתמש במידע החדש לו ייחשפו. מטרת המלצה זו הן לאפשר שימוש יעיל בכלי שמעניק התיקון למעסיקי הנהגים המקצועיים, הפחתת הפגיעה בזכות

החרגת עבירות התעבורה מהאיסור לדרוש את חשיפת המרשם הפלילי לעניין נהגים מקצועיים דצמבר 2016

הנהגים לחופש העיסוק, מניעת שרירותיות וניצול לרעה של התיקון, ויצירת תמריץ לשימוש נאות של המעסיקים במידע שייחשפו אליו באופן שלא יצמיח להם אחריות נזיקית במקרה של תאונת דרכים עתידית.

כך למשל, המסמך ייצר מיפוי של העבירות אליהן ראוי להתייחס רק במידה והן מצטברות עם מספר מסוים של עבירות תעבורה נוספות, ושל עבירות אשר יש להתייחס אליהן גם כאשר הן היחידות שמופיעות בעברו הפלילי התעבורתי של הנהג (ניתן שלעניין עבירות מסוימות יונחה המעסיק שבגינן אין להעסיק את אותו נהג כלל). בנוסף, המסמך יבחין ככל הנראה בין נהגים מקצועיים שצברו עבירות תנועה רבות עקב שעות נסיעה מרובות במסגרתם עבודתם, לבין נהגים שצברו עבירות תנועה רבות במסגרת נהיגתם הפרטית.

נציין כי חלק זה בהמלצה הוא עצמאי כביכול, וניתן כעקרון לקיים את התיקון גם בלעדיו, אך עמדתנו היא כי מסמך מנחה שכזה יהווה חלק משמעותי בתיקון, שכן ניתוח עצמאי של הרשעות התעבורה ע"י המעסיק יהיה מורכב מאוד ועלול לגרום לבעיות האמורות.

- כמו כן, נמליץ על עריכת מחקרי המשך תקופתיים, שיערכו ע"י הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים למשל, אשר יבחנו את תרומת התיקון לכשיתקבל להפחתת מספר תאונות הדרכים בהן היו מעורבים נהגים מקצועיים. עם זאת, דעתנו היא כי מוטב לקדם זאת בדרך של פיקוח פרלמנטרי, ולא בדרך של חקיקה.

הבחנת ההמלצה מהצעת חוק פ/20/2979 ומתקנות התעבורה שאושרו בוועדת הכלכלה

- המלצתנו מציעה לחשוף את מעסיקיהם של נהגים מקצועיים לכלל היסטוריית עבירות התעבורה שביצעו הנהגים המועמדים למשרה, בעוד הצעת החוק הקיימת תחשוף אותם לניקוד המעיד על "רמת מסוכנותם", אשר יבוסס על עבירות תעבורה בגינן נרשמות נקודות לפי פקודת התעבורה בלבד. **הצעת החוק הקיימת לא תאפשר חשיפת המעסיק לעבירות אשר בגינן לא ייצברו לחובת הנהג נקודות לפי פקודת התעבורה.** כך למשל עלולה עבירה חמורה המערבת נהיגה בכלי רכב ואף גרמה לנזקים בנפש, אשר לא נצברו לחובת הנהג נקודות בגינה, שלא להיכלל בחישוב רמת מסוכנותו.

המידע אליו ייחשף קצין הבטיחות לפי התקנות החדשות אף הוא מצומצם, ומוגבל לפרטי רישיון הנהיגה, לפסילות רישיון של שלושה חודשים ומעלה אשר הוטלו בחמש השנים שקדמו לבדיקה, לזהות הגורם שפסל את הרישיון ולמספר הנקודות שנרשמו לחובת הנהג כתוצאה מעבירות תנועה בלבד.

לטעמנו יש לחשוף את מעסיקי הנהגים המקצועיים לכלל עברם התעבורתי של הנהגים, וזאת הן עקב הרפטיביות המוכחת בביצוע עבירות נהיגה, והן עקב חשיבות הערך המוגן בבסיס הסוגיה – חיי אדם ושלמות הגוף – אשר מצדיק לשיטתנו חשיפה רחבה יותר של המעסיק לעברו הפלילי התעבורתי של הנהג המקצועי.

- התקנות החדשות מגבילות את חשיפת המידע כלפי קציני בטיחות במפעלים בלבד, בעוד המלצתנו (כמו גם הצעת החוק הקיימת) היא לאפשר לכל מעסיק של נהגים מקצועיים חשיפה למידע זה. באופן זה **תתאפשר גישה למידע גם ע"י גופים שאינם מחויבים בהעסקת קציני בטיחות כהגדרתם בפקודת התעבורה.** כמו כן, **תתאפשר גישה למידע זה גם לאדם שיבחר להעסיק נהג פרטי ("נהג בוס")**, או לכל אדם שמעסיק עובד שעיקר עבודתו תהא נהיגה בכלי רכב.

- הצעת החוק הקיימת מציעה לייצר ניקוד המעיד על "רמת מסוכנותו" של הנהג המקצועי, בעוד שהמלצתנו היא לחשוף את מעסיק הנהג המקצועי לכלל עברו התעבורתי של עובדו הפוטנציאלי, תוך כפיפות להנחיות משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. אנו סבורים כי **ההתחשבות בעברו התעבורתי המלא של הנהג המועמד לתפקיד, בשילוב הנחיות להתחשבות בפרמטרים נוספים שיילקחו בחשבון** - דוגמת הערכת שעות נהיגה במסגרת תפקידים קודמים (להבדיל מפרמטר הנוגע לשנים בהן החזיק ברישיון, כפי שמציעה הצעת החוק הנוכחית) – **תסייע למעסיקים לבחור בנהגים איכותיים לתפקיד, ותרחיק נהגים בעייתיים מהכבישים. רק כך יוכל המעסיק לבחון את עברו הפלילי התעבורתי של הנהג באופן שיאפשר לו להעריך באופן מהימן את מסוכנותו, בעוד ששיטת חישוב רמת מסוכנות קבועה מראש תהיה מוגבלת בכך, ואף תפגע לעתים באופן לא מוצדק בזכות הנהג "להתחיל מחדש" ובזכותו לחופש העיסוק. ניתן לומר ששיטת חישוב רמת המסוכנות של ההצעה הקיימת מהווה מעין יישום אוטומטי של מסמך ההנחיות המוצע בהמלצתנו. החשש הוא מיישום גורף ושגוי במקרים מסוימים של הנחיות אלה בשיטת האוטומטית של ההצעה הקיימת, אשר לא תתחשב בנסיבות הנהג הספציפי.**
- המלצתנו היא להגיש את ההצעה העומדת בבסיס מסמך זה כהצעת חוק עצמאית, ולא כתיקון להצעת החוק שעברה בקריאה טרומית. זאת כיוון שהצעת החוק המוזכרת לעיל מתקנת את פקודת התעבורה, ובכך תהיה מוגבלת לחשיפת המעסיק לנקודות שצבר הנהג לחובתו. הצעתנו מתקנת את חוק המרשם הפלילי ותקנת השבים, ובכך **מאפשרת חשיפת המעסיק לעבירות התעבורה עצמן ומספקת תמונת מצב מהימנה יותר אודות עברו התעבורתי של הנהג.**
- ניתן לטעון כי הצעת החוק הקיימת פוגעת בזכות הנהג לפרטיות ובאפשרותו "להתחיל מחדש" באופן פחות מההצעה העומדת בבסיס מסמך זה, אך עמדתנו היא שחשיפת המעסיק לכלל ההיסטוריה הפלילית התעבורתית של הנהג אותו הוא שוקל להעסיק היא חיונית. זאת **הן עקב הסיבות הפרקטיות האמורות לעיל, והן עקב הערך החשוב העומד בבסיס ההצעה להגנה על חיי אדם, בייחוד מאחר ומדובר בתופעה אשר גובה קורבנות רבים מדי שנה. ישנה הצדקה לטעמנו למתן צוהר רחב יותר למעסיק אשר תגרום לפגיעה נרחבת יותר בזכות לפרטיות ובזכות "להתחיל מחדש" כדי להגשים את מטרת ההצעה ולהגן על הזכות החשובה מכולן – הזכות לחיים.**

7.2. ניסוח הצעת החוק ודברי הסבר

הכנסת העשרים

יוזם: חבר הכנסת נחמן שי

הצעת חוק המרשם הפלילי ותקנת השבים (תיקון מס' X), תשע"ז-2017

- הוספת סעיף 9א 1. לאחר סעיף 9 לחוק המרשם הפלילי ותקנת השבים, תשמ"א-1981 יבוא:
- "חשיפת גיליון הרשעות 9א. (1) מעסיק המבקש להעסיק אדם למשרת נהג מקצועי, רשאי לדרוש מאותו אדם להמציא עבורו מרשם פלילי תעבורתי מלא; לעניין זה, "נהג מקצועי" הוא כל נושא משרה שעיקר תפקידו הוא נהיגה ברכב מנועי, כהגדרתו בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה-1975.
- (2) לעניין זה, "מרשם פלילי תעבורתי מלא" הוא מרשם המכיל כל עבירה הכרוכה בנהיגת רכב, בין אם היא רשומה במרשם הפלילי ובין אם היא רשומה בכל מרשם משטרתי אחר. על המשטרה להמציא מרשם זה עבור אדם המבקשו לצורך קיום הוראת פסקה (1).
- (3) החלטה בנוגע להעסקת נהג מקצועי המתבססת על המידע שנמסר לפי פסקה (1), תתבצע בכפוף להנחיות שר התחבורה והבטיחות בדרכים."

דברי הסבר

חוק המרשם הפלילי ותקנת השבים, תשמ"א-1981 מסמיך את משטרת ישראל לנהל את המרשם הפלילי בישראל. במסגרת ניהולה את המרשם, מחויבת המשטרה לכללי סודיות מחמירים המונעים ממנה או מי מטעמה לחשוף מידע זה, אלא על פי הסייגים הקבועים בחוק. המחוקק ראה חשיבות גבוהה בסודיותו של המרשם, עד כדי שנקבעה ענישה חמורה של מאסר עד שנתיים למפר הוראת חוק זו (סעיף 22(ב) לחוק). כיום החוק מאפשר את מסירת המידע הנ"ל מהמשטרה אל רשות הרישוי, העושה בו שימוש בהתאם לחוק כדי לשלול או לפסול רישיונם של נהגים עבריינים.

מנתונים שונים עולה כי נהגים מקצועיים, כגון נהגי משאיות, נהגי הסעות נוסעים וכיו"ב, מעורבים יותר בתאונות דרכים, המהוות מפגע לאומי ראשון במעלה. מטרתו של תיקון זה לחוק היא לאפשר למעסיק גישה אל "המרשם הפלילי התעבורתי המלא", וזאת באמצעות דרישה מהמועסק הפוטנציאלי להמציא ממשטרת ישראל. בכך, העסקתו של נהג לא תהייה מותנית רק בהחזקת רישיון כחוק, אלא גם בעברו התעבורתי הפלילי, באופן שיוביל לשיפור רמת הבטיחות של משתמשי הדרך בישראל.

התיקון לחוק יחייב את משטרת ישראל להמציא גיליון המכיל "מרשם פלילי תעבורתי מלא", אשר יכיל הן את עבירות התעבורה שאינן נכללות במרשם הפלילי הרגיל (אשר ניתן להמציא את רישומו כיום במסגרת גיליון המכונה גיליון תעבורתי), והן את עבירות התעבורה החמורות הנכללות במרשם הפלילי הרגיל (כגון עבירות עם נפגעים בנפש), אשר נעברו בעת נהיגה ברכב.

החרגת עבירות התעבורה מהאיסור לדרוש את חשיפת המרשם הפלילי לעניין נהגים מקצועיים דצמבר 2016
בנוסף, תיקון זה יסמיך את השר הממונה לקבוע כללים מנחים לשימוש נאות ומועיל בגיליון הרשעות התעבורה המלא על ידי מעסיקים, אשר יהיו מחויבים לפעול בהתאם לאותם כללים מנחים. החובה לפעול בהתאם להנחיות תאפשר שימוש יעיל בכלי שמעניק התיקון למעסיקי הנהגים המקצועיים, תפחית את הפגיעה בזכות הנהגים לחופש העיסוק, תמנע שרירותיות וניצול לרעה של התיקון ע"י מעסיקים, ותיצור תמריץ לשימוש נאות של המעסיקים במידע שייחשפו אליו, ובאופן שלא יצמיח להם אחריות נזיקית במקרה של תאונת דרכים עתידית.

הצעת חוק פ/2979/20, העוסקת גם היא בנושא זה, הונחה על שולחן הכנסת בתאריך 23.05.2016 ע"י חה"כ איתן כבל ואחרים, ואושרה בקריאה טרומית. עם זאת, הצעת חוק זו מתחשבת אך ורק בעבירות אשר צוברות נקודות לפי פקודת התעבורה לחובת הנהג. זאת בעוד ההצעה הנוכחית תחשוף את כלל היסטוריית עבירות התעבורה של הנהג המקצועי למעסיקו. כמו כן, ההצעה הנוכחית מציעה אפשרות להתחשב באופן רחב יותר באופי צבירת העבירות, שכן היא אינה קובעת שיטה קבועה לצורך חישוב "רמת המסוכנות" של נהג מסוים, אלא מאפשרת למעסיק להיחשף בעצמו לעבירות התעבורה של עובדו הפוטנציאלי, תוך שהוא כפוף בשימוש במידע זה להנחיות מקצועיות. כך למשל יוכל להתחשב המעסיק בכך שהנהג צבר עבירות רבות עקב היותו נהג מקצועי שנים רבות בעבר, בעוד לפי הצעת החוק פ/2979/29, שיטת ניקוד "רמת המסוכנות" של הנהג תתחשב במספר שנות החזקתו ברישיון בלבד בהקשר זה, ולמעשה אין היא מסוגלת להתחשב במספר רחב של גורמים, עקב היותה נתונה לשיטת חישוב קבועה מראש.

מסמך זה נכתב ע"י: אופיר גבעתי (ראש צוות), יהב בסון, מיכאל טנדלר ויהונתן וולף;
נבדק ואושר לפרסום ע"י עידן סגר (מנכ"ל הארגון) ונועם לבנון (מנהל אזור ת"א).

בברכה,

'עומק' – מרכז לעיצוב מדיניות וחקיקה