

ר.ל.

סדרון קול מט' 4/ב

מישיבת ועדת החוקה, חוק ומשפט  
שהתקיימה ביום ד', ט"ו בכסלו תשי"ג - 3.12.62 בטעה 09.50.

- הסתתפז:ט. מרנב - היו"ר
- ע. ססף
  - ב. מבניאל
  - ג. מזניה
  - ד. בר-רב-המי
  - ה. הררי
  - ז. ורהפטיג
  - ע. טימון
  - י. קליבנוב
  - י. לפידא

- בעדרו: ע. מיכילוב
- י. בדר
  - ד. בסטוני
  - י. בר-יהודה
  - ה. דויטש
  - ה. טובי
  - י. כסה
  - ק. לוז
  - ט. קטיס
  - ח. רובין
  - ד. שרי
  - ב. שרון
  - א. תבורי

- נרמכפז:ט. פ. רוזן - חבר הכנסת
- ה. ידין - המטבה ליועץ המשפטי
  - ה. זילביגר - משרד המשפטים
  - ז. נבגי - משרד המשפטים
  - ה. מינץ - היועץ המשפטי של משרד התחבורה
  - ה. בר - המפקח על התעבורה
  - ה. בייט - מפקד משרת התנועה.

סדר-היום: חוק לתיקון פקודת התעבורה.  
שונות.

היו"ר מ.א.מנא: מני פרוח מת הישיבה.

1. חוק לתיקון פקודת התעבורה.

היו"ר מ.א.מנא: מני סבור כי יש להקים ועדה משנה לחוק זה.

ה. מבניאל: מני מפיע כי ברוך עליו במליאת הועדה.

היו"ר מ.א.מנא: בשמע קודם סקירה קצרה על החוק.

ר.ל.

ועדת החוקה, חוק זכויות

3.12.57

חוק לתיקון תקנות התעבורה.

החוק הזה בא להסדיר תרגעה ענייני זכויות.

ה' סיכום:

הדבר הראשון הוא רגולציה של ענף בתי-הספר לנהיגה וכל הוראת הנהיגה בכלל. עד היום אין בחוקי התרשום הוראה הסדירה את הוראת הנהיגה. מטרתו זה כבר לשנות מערך הכניות שייך להשתלט על המצב, כלומר, להבטיח רמה גבוהה של המורים ולהבטיח שכל מוסד העוסק בהוראה יעמוד על הרמה המתאימה גם מבחינת הכלים שברשותו, ציוד מתאים (מכוניות בעלות מעצורים כפולים ובעלות סידורים טכניים מתאימים) ולהבטיח פיקוח מיוחד בתעבורת מורים מתאימים.

קיימת דעה מיוחדת שהוקמה בזמננו על-ידי שר התעבורה המנוחה רמז, המייצגת לחוקי תעבורה, הפועלת בהשתתפותו של שופט, ומעמדתה בה במיני האדם, משרד המשפטים, במי-כוח המשטרה ובמי-כוח המשרד לנו, פרוצדורות, מהנסי-תנועה ועוד. הועדה הזאת צנה בפרטי ההסדר המוצע בקשר לבית-ספר לנהיגה, ועיגלה הצעות מפורטות. עפ"י הצעות אלה ניסחנו גם תקנות, שתכליתן לתת חוקף חוקי להסדרים אלה. זוהי מערכת של תקנות רישוי, הוצאת רישיונות למורים, לבתי-ספר. חוקם גם מוצע מייצגת לעניינים אלה.

בסעיף 14 להצעת החוק המוגשת לפניכם, מבחננו כמיטת נמצעה להעניק סמכויות מסוימות לרשות למתן רישיונות לאורך רישוי בתי-ספר ומורים. (הרשות הזאת הוא המפקח על התעבורה).

יחד עם הסמכויות המתבקשות לפי סעיף 14 של ההצעה, מבחננו מבקשים גם הענקת סמכויות לשר התעבורה להתקין תקנות לענין זה. הדבר כלול בסעיף 28 לתקודה, הטעיף הכללי על-פניו רמזי שר התעבורה להתקין תקנות, ומבחננו מבקשים להוסיף לו את הסמכות לפיקוח על הוראת הנהיגה, טוריה וכו'.

מני מדבר רק על הצד היורדי. אם יהיה צורך, יוכל מר בר להוסיף כמה דברים ענייניים בטעם זה.

הנושא הסני בהצעת החוק הוא שינוי העובשים ושיטת העובשים על עבירות תעבורה. בפקודת התעבורה יש סעיף 18 הודן בעבירות קטנות יותר וקובע את העובשים עליהן. המידך ישנה מערכת סטודעת של 160 תקנות תעבורה. אלה הן תקנות שכניות יוקד, שהן התורה הכחובה לכל נהג, ובהן ישנן גם הוראות להולכי-רגל. בין התקנות האלה ישנה תקנה מיוחדת הקובעת עונש לפי שעובר על הוראות התקנות. העונש לעובר על התקנות הוא נמוך מן העונש לעובר על המיסורים שבפקודה. בין המיסורים שבפקודה ישנו המיסור לנהוג כלי-רכב על-ידי אדם כשהוא שיכור, וכו'. המפקח רטה זאת כדבר חמור, וכלל את העבירה הזאת בפקודה. העונש על כך היה מספר עד שנה אחת, וקנס עד 200 לירות, או שני העונשים כאחד. ומילוי את בתחייב הנושא העבירות האלה בדין פעם שלישית במשך שלוש שנים, אזי קובע החוק מספר סיניממלי של לא פחות מחודש ימים ולא יותר מסתי שנים, וקנס עד 400 לירות. זהו העונש שנקבע בפקודה. ומילוי העונש על עבירות שכניות יותר, היה קל יותר. במקרה של עבירה ראשונה היה מספר עד שנה חדשים או קנס עד כמה לירות. לגבי עבירה חוזרת - מספר עד שנה או קנס עד 200 לירות.

מבחננו מביעים כי שר התעבורה יוכל להכריז עבירה על תקנה כל שהיא מן התקנות הכלולות בתקנות התעבורה, כעבירה מסכנת לרוגמא: אם במשך השנה שנה-וחצי האחרונה היה גל של עבירות סינו שברמו לתכונות קשות, הרי בכונת המשרד יהיה כי שר התעבורה יהיה מוסמך להכריז באו על עבירות הסינוור כעבירות מסכנות, ואז דינו במשך לעונש יהיה כדין העבירות המנויות בפקודה. את זאת בא להבטיח התיקון המובט בתיסקא י', לסעיף 18. זה מופיע כפיסקא ג' להצעת החוק.

בשינוי המוצע בעונשים לעבירות המנויות בפקודה, מבחננו מבחינים בין שני סוגי עבירות; עבירות קלות יותר ועבירות חמורות יותר. העבירות החמורות יותר מנויות בפקודת ב' ג' ד' ז' י', ונוגעות לנהיגה ברשלנות, בקלות רמז או חוך סיכון, בצורה

רל.

ה' סינון:

שיש בה מסוים סכנה לאיבוד, סירוב למסור שם או כתובת, או מסירת שם או כתובת כוזבים לאחר עבירת תנועה, אי-עצירת כלי רכב אחרי גריסת האוה, עבירות אלה וכן העבירות שהוזכרו כמסכנות, עליהן אנחנו מבקשים עונש יותר חמור: מאסר עד שנהיים או קנס עד אלף ל"י או שני העונשים כאחד. ואולם במקרה של עבירה חוזרת, של עבריין מועד, אנו מציעים מאסר עד שלוש שנים, ללא כופר קנס. הטעם סובן. אנחנו רוצים להעמיד את בתי-המשפט בפני מצב, שבמקרים כאלה לא תהיה אפשרות להטיל קנסות.

במקרים של עבירות קלות על הפקודה, שאיננו רואים אותן כעבירות חמורות, אנחנו מציעים מאסר עד שנה, או קנס עד 500 ל"י. אין אנחנו מציעים לשנות את המאסר, אלא רק להגדיל את הקנס. זה היה הנושא הסני הנדון בהצעת החוק.

הנושא השלישי הוא סעיף 18(א), לפיו יש הוראה טכנית אחת: בגלל הגדלת העונשים, יש צורך בהוראה מיוחדת, לפיה יהיה מוסמך שופט שלום לדרן בעבירות אלה. מכיון שמטרתו של שופט-שלום לפי פקודת שופטי-השלום מסנת 1947 מוגבלת לקנס של מאה לירות ומאסר עד שנה, י. והעונשים המוצעים כאן גבוהים יותר, יש צורך בהוראה ששופט שלום יהיה מוסמך לדרן בעבירות המוצעות בפקודה הזאת. כמו-כן אנחנו מציעים כאן כי לנאסם לא תהיה זכות לבחור בין בית-מספט סחוזי לבין בית-מספט שלום. הצעה זו באה בהתחשב עם נסיון התביעה הכללית, אשר למד אותה כי על-ידי האפשרות הניתנת לנאסם לבחור להיספט בבית-המספט המחוזי, הענין נדחה, המספט מועבר מסופט שלום לבית-המספט המחוזי, שם הוא ממילא מתעכב על-ידי עצם הדחייה, והתוצאה היא שענין של תאונה, או ענין שאינו חשוב כלל, מובא לדרון כעבור שנה-שנתיים ולפעמים אף יותר מזה. אז פרטי המקרה אינם נהירים לעדים. מטרת החוק נמצאת בסכנה על-ידי עצם הטאיית העונש.

הדבר הרביעי שהצעת חוק זו דנה בו הוא דבר חדש לגמרי. אנחנו קוראים לו: ברירת קנס ללא שפיטה. זהו מעין סידור אדמיניסטרטיבי של אפשרות לטי שעבר עבירת תנועה טיגרתית, לשלם קנס במקום לבוא לבית-המספט ולהיספט. היו בפנינו כמה דוגמאות וכמה ברירות בענין זה. בארצות אירופאיות טובות נהוג הדבר שסוטר יש לו סמכות לקנות את הקנס במקום, במעמד העבירה. אצלנו הדבר הזה נמצא בלתי אפשרי, בהתחשב במורל של הסוטרים, אשר בחלקם הניכר עולים חדשים, בהתחשב עם כך שאין מסורת וידיעה מקצועית מספקת למסורת התנועה. מסוים כך באנו לידי דעה כי בסלב זה אין עדין אפשרות לתת בידי סוטר התנועה סמכויות לגביית קנסות כאלה. דבר זה עלול לסמס פתח למעשים בלתי רצויים. הברירה שבחרנו בה דומה במידה מסויימת למה שנהוג בארה"ב של אמריקה, שם קיימים סטרדים מיוחדים המקבלים את הקנסות האלה. תפקידו של הסוטר יהיה למסור לנאסם במעמד העבירה הזמנה אשר לפיה יוכל האיס, אם הוא טודה באסטה, לבוא לקופת בית-המספט או לשלוח מישהו במקומו, יחד עם הודאתו בכתב, ולשלם את הקנס. הקנס יהיה בשיעור קבוע. חכנו טבלא של עבירות שעליהן יחול הסידור הזה. הסידור יהיה מוגבל בזמן הדאסון למספר לא גדול של עבירות, בערך ארבעים, דובן טכניות. בענין זה טיפלה אותה מדערה המייעצת. בין העבירות יש, למשל: אי-ציון אורכן של מסאות על-ידי טאורות; עצירת כלי-רכב וחנייה במקום אסור וכד'. מאידך, הקנסות בקבעו עוד לפני שנה, והם נמוכים באופן יחסי. הקנסות התחילו בשתי לירות, ונגטרו בחמס לירות במקרה של עבירה ראשונה, ובמקרה של עבירה חוזרת חשבנו על הפלת הקנס הזה. כיום מטילים השופטים קנסות שהמסוצע שלהם בין 5-10 לירות. גם אנחנו נצטרך לשנות את טבלת הקנסות הזאת, בהתייעצות עם השופטים. על כל פנים, סיעורי הקנסות אינם מובאים בהצעה הזאת. בהצעה הזאת אנחנו מבקשים סמכות לסר התחבורה לבצע את הסידור הזה על-ידי קביעת העבירות וסיעורי הקנסות בצדו, ועל-ידי קביעת הדפוסים, נוסחי ההזמנה, נוסח ההודאה וכד'. אומיף עוד כי לא בכל מקרה של עבירה כזאת יהיה הסוטר חייב לתת הזמנה כזאת, שיש עמה ברירה של תשלום

ח' סיבץ:

קנס, ההצעה יותר גמישה: סעיף 19(א)(2) מזמך כל הסוטר יהיה רטאי לתת הזמנה כזאת. אבל במסיבות מסוימות אותן העבירות יכולות להיות חסרות, והסוטר יהיה רטאי לסוטר הזמנה רגילה להיטפט בפני בית-המספט.

ענין נוסף שהובא לדיון בהצעת החוק הוא סיבץ יסודי של ההלכות בדבר הפסקת תוקף רישיונות נהיגה וביטול. אנחנו מייחסים להצעה הזאת את החטיבות הגדולה ביותר במערכת ההצעות המוגשת לפניכם. אם ההצעה הקודמת בענין ברירת קנס, באה כדי לחקל על הטעמת הרובצת על סוטר, ותפליה העיקרית היא שהסוטר, במקום להסתובב במסדרונות בתי-המספט, יתפנו יותר לפיקוח על הכבישים, חרי בקטר להפסקת תוקף הרישיון אנחנו רואים צעד יותר אפקטיבי, צעד שתהיה לו השפעה פסיכולוגית לגבי הנהגים. סתוך פסקי-דין של בתי-המספט נוכחנו בטוך ארבע שנות קיום המדינה, כי הסופטים רחמנים בני רחמנים, ובמקרים מפורים מאוד לזקקו לסככות הניתנות להם על-ידי החוק הקיים להפסיק תוקף רישיונות אן לבטלם. אנחנו מייחסים חטיבות סכרעת לעונס הזה, וביחוד לאפשרות להפסיק את תקפו של הרישיון מיד, בטעמד התאונה או סתוך לה, ולא שהדבר ייעשה - כפי שהוא עשה כיום - לאחר שהנאסם חויב בדין.

ההצעה הראשונה בכיוון זה היא להקנות סככות לקצין מסטרה בדרגה מסוימת, אם הוא מסוכנע כי יש יסוד להאשים בעל רישיון נהיגה המעורב מאונה סבה נפגע אדם או נזוק רכוס, להפסיק בצו בחתימת ידו את תקפו של הרישיון עד לגטר בירור דינו של בעל הרישיון, או עד שהרישיון יוחזר לתקפו, לפי הוראות סעיף זה. יסנן כאן כמה הוראות הבאות לסוטר על כך שבדבר זה לא ייעשה באופן סרירותי. ההוראה הראשונה נותנת סככות לבית-המספט להחזיר את הרישיון לתקפו, אם בית-המספט סוכנע כי דבר זה לא יסכן את שלום הציבור ואת בטחון התנועה. דבר זה פותח בפני בעל הרישיון פתח לתרופה מיידית. תרופה שניה היא הפניה אל היועץ המשפטי למטטלה או לבא-כוחו, או לקצין מסטרה עליון. אם קצין המסטרה מסיים תוך כמה ימים את החקירה והוא רואה כי אין יסוד להאשים את האיש סמנו בסלל הרישיון, אזי הפיסקה תזאת נפתנת סככות לקצין המסטרה האחראי או לבא-כוח. התביעה הכללית להחזיר את הרישיון לנאסם, מבלי שהנאסם יצטרך אף לחטריח את עצמו ולהיזקק לבית-המספט. יסנן עוד שתי הוראות הבאות להגן על הנאסם בטקרה כזא, והן הגבלה בזמן. ההגבלה הראשונה היא שהתביעה הכללית (אם היועץ המשפטי ואם המסטרה) חייבת להגיש את האסטה תוך שלושה חדשים מיום הפסקת הרישיון, ואם לאו, יוחזר הרישיון לתקפו. הגבלה שניה: אם עברו ששה חדשים מיום הפסקת תוקף הרישיון ולא ניתן פסק-דין לגבי העבירה שעליה הופסק הרישיון, יוחזר הרישיון לתקפו, אלא אם כן הסופט יצווה במפורס אחרת. יש גם אפשרות ליועץ המשפטי או לתביעה הכללית לפנות לבית-המספט בתביעה להפסיק את שלילת הרישיון, בכל מקרה שאינו מקרה של תאונה. יש הוראה אחרת (סעיף קטן (ב) בסעיף 21) לפיה אם בית-המספט סחייב אדם בעבירה הכרוכה בשימוש בכלי רכב, אם לפי פקודת התעבורה ואם לפי חוק הפלילי, אזי הוא רטאי לפסול את האיש לקבלת רישיון הנהיגה או לבטל או להפסיק את תקפו לתקופה מסוימת. אבל כאן יש חובה להטיל עונס מינימאלי: הפסקת תוקף הרישיון לתקופה מינימאלית במקרה של עבירות חסרות, אשר לגביהן קיים גם העונס טן הסוג הקסה יותר, שהזכרתי בתחילת דברי. כאן באה הקלה לעונת החוק הקיים: לפי החוק הקיים, במקרה שבית-המספט היה חייב להפסיק את תקפו של הרישיון, לא הייתה לו ברשה סלא להפסיקו תוך הנמקת הסיבות לכך בפסק-הדין. (היו"ר ס. אונא; סדוע אתם מציעים זאת?) היה על כך דיון בוועדת סדים, ונמצא כי ההלכה הזאת קסה סדי, וטן הראוי לתת לסופט ברירה בסידה מסוימת, ולא לכוף עליו את שלילת הרישיון בכל מקרה של הרסעה, כי במקרה סכופים עליו כזאת, זה עלול להביאו לכך שהוא יירמע סלחייב את הנאסם בדין.

ההוראות האחרות הן טכניות.

ר.ל.

ועדת החוקה, חוק ומספס  
3.12.52  
חוק לתיקון פקודת התעבורה.

ב. מבניאל:  
באחד העיפים מדובר על כך שגוף מסויים  
יהיה רשאי לפטור מחובת קבלת רשיון ללימוד  
נהיגה. למה זה מכוון?

ה' טינץ:  
ביחוד לצבא.

ב. מבניאל:  
האם נוכל לקבל את מספר הטורביט בתאונות במסך  
הסנה האחרונה, נהגים צבאיים ונהגים אזרחיים?

האם אוכל לקבל רשימה שמית ואיטית של כל  
הנהגים שהיו טורביט בתאונות במסך הסנה האחרונה או חצי הסנה  
האחרונה? (ה' בר: זה אלפי שמות) התוכל להעמיד זאת לרשות הועדה?  
(ה' גיא: זה במצא בבית-המספס. בכל מקרה נפתח תיק, אבל אין רשימה  
כזאת. יש פנקס תאונות הדרכים, בו נרשמת כל תאונה והפרטים החשובים:  
הטורביט, כלי הרכב, מקום התאונה וכד'. רשימה זאת נשמרת יותר  
לצרכי חטיבת הטיקה. הרישום היחיד הוא בתיק (ה' גיא: דווקא כי אין מניעה לכך).  
ישנם עיפים מסויים בחוק, שארצה להכניס בהם תיקון לאחר בדיקה  
ועיון.

ה' גיא:  
המסדרה מוכנה לטק לועדה את כל הנתונים  
החטיבתיים שתרצה בהם, כדי לדון בטאלות האלה  
אם הועדה תרצה לראות את פנקס תאונות הדרכים, אינני חושב שיש מניעה  
לכך, ואני מוכן שאותם הימים שהועדה תקבע, לסלוח סוסר עם הפנקס.

ב. מבניאל:  
כמה סוסרי תנועה עמוקים בטח של מניעת תאונות?

ה' גיא:  
כיום יש בכל הארץ 308 סוסרי תנועה. המספר  
הזה מטעה בטידה מסויים. הוא כולל את כל  
המחלקה העוסקת במניעת תאונות דרכים וחקירתם. מספר האנשים העוסק  
באופן מסוי בפיקוח בדרכים הוא בערך כ-1/3 מן המספר הכולל. מספר  
התאונות ומספר התביעות הוא הקובע את מספר האנשים מצריכים לעסוק  
בחקירה וכיו"ב.

ב. מבניאל:  
האם סוסר תנועה רשאי לעצור גם מכונית צבאית  
שעברה עבירת תנועה?

ה' גיא:  
סוסר תנועה רשאי לעצור כל מכונית, וסוסרי-  
התנועה גם עושים זאת ההבדל היחיד הוא בכך  
שהדו"ח על העבירה במקרה שהיתה זו מכונית צבאית מועבר לצבא, והם  
מטפלים בזה. בצבא זה הרבה יותר קל, היות ובבית-המספס הצבאי אין  
כלל צורך בהוכחת האשמה. במספס אזרחי, אם תעד אינו מודע, צריך  
הסוסר להופיע ולהעיקל כך, ואילו במקרה של מספס צבאי, מספיק הדו"ח  
החתום על-ידי הסוסר.

ב. מבניאל:  
הייתי רוצה לדעת מהו היחס בין תאונות סקרו  
באסטת נהגים צבאיים, לבין אלה סקרו באסטת  
נהגים אזרחיים.

האם ישנה איזו שהיא דרך חוקית שבמקרה שאדם  
טורב בתאונה שהוא אסט בה, שהוא יטא בעצמו בקנס או בתוצאות ההפסד  
של התאונה, וסלא גוף או איגוד אחד שהוא חבר בו יסלם את ההפסד הזה?

ה' גיא:  
לא הצטיידתי בחפריה חטיבתיים, אבל בסנת  
1951 מצין המספר הכללי של תאונות בדרכים על-  
ידי כלי רכב, היו כ-20%-30% כלי רכב צבאיים.

רל.

ח' ברנ:

בכונן כי קיים נוהג, בעיקר בגופים גדולים, כשנהג עובר עבירה ומטילים עליו קנס, שהגוף הכללי מטלט עבורו, במידה שהמנובד הוא כחף, ואין האיש עצמו צריך ללכת למאסר. בינתיים החוק אינו מאפשר לנו להביא את הגוף הכללי לאחריות בפני בית-דין על כך שהוא מטלט את הקנס, ובמידה שהועדה ממליץ על הכללת סעיף כזה בחוק - תבוא עליה ברכה. בינתיים אנחנו עושים את הדבר מזה בצורה אחרת. הדבר היחיד שניתן לעשותו הוא לבדוק את החסכון של החברה ולא להכיר בהופאה כזאת, אבל אין לזה השפעה רבה. בזמן האחרון הסגנון בדרך של הסברה הבטחות מצד ההנהלות, מפני שהן נוכחו לדעת כי הגהגים הורסים את המסק, ואין זורק עבירה פלילית הפוגעת באינטרס הציבור, כי אם זה מתחיל לפגוע בקיום המסק. במידה שאנחנו מתרחקים מסיטה של "קומס פלוס" בחישוב המחירים, הם מתחילים להיות מעוניינים בדבר הזה.

אומר משהו לעצם החוק. טכל חוגי הציבור מפניית אלינו בטשך כל הזמן התביעה להסדיר את עניני התנועה, להגן על הנפש והרכוש. יש גם אמצעי שאפשר להפנות את תשומת לבנו אליו, שיכול לבוא במקום החוק, או, על כל פנים, לפנינו: סיפורים טובים. אך אין הצעת החוק באה במקום הדברים האלה. במידה שניתן מבחינה אובייקטיבית לספר הדבר בעטה. אבל יש בעיה של כסף, של דוויזים ודברים אחרים אשר מבחינה אובייקטיבית אינם מאפשרים ביצוע הדברים האלו. לצערנו נוכחנו לדעת שיש השפעה פסיכולוגית רבה לידיעה שנגד יודע על עבירה על החוק אין פירושה רק הוצאה גוספת של גלוס לירות לחודש, מתוך חישוב ספס-דינו יבוא כעבור כמה חדשים. אנחנו אומרים לחקל על האזרח במידה שהוא מודה באשמתו, אבל להחמיר באותם המקרים שהם גורליים לחיי אדם. מביא לכם דוגמא של עבירה, שהספיעה על י מאור אדם נסע והרג אדם. מתחילה חקירה. בינתיים אסור לאף אחד לסלול מסנו את הרסיון, והוא מטשיך לנסוע. החקירה נמסכת. הוא מופיע בפני שופט שלום וטודיע כי אינו טאמין בסופט שלום ותובע להעביר את הענין לשופט המחוזי. בינתיים הוא עובר עבירה שניה, בה לא הרג אף אחד, אבל הרס כלי ופגע ברכוש. גם אחרי עבירה שניה הענין הועבר, אבל אסור היה לקחת מסנו את הרסיון. הוא הספיק לעשות עבירה שליטית לפני שניתן פסק-דינו, אבל אחריה אי-אפשר היה להביאו לבית-דין, מפני שהוא נהרג בה. וגם אם מביאים לדין, הוא יוצא בקנס נטור.

האויב העיקרי הוא חוסר הזהירות האלטמנטארית, חוסר זהירות פושעת, מתוך חוסר כל הגיון. כנראה שמידת החינוך של האזרח, של הנהג ושל הולך-הרגל, טרט הגיעה לשלב שהיתה צריכה להצטע. בחוק זה התכוונתי יותר למניעת העבירה מאשר להטלת העונש. יש תקווה כי עצם ההחמרה בעונשים תקל עלינו. מפני זה יש הצדנו בקטה נמרצת אל הועדה לטפל בענין זה מתוך אהדה.

יש עוד העיף אחד, סטר טינץ לא עמד עליו. דובר פה על ביטול רסיון לפני המספט, ועל ביטולו לאחר המספט. אנחנו מבקשים גם סמכות לבטל רסיון אחרי המספט, וללא קטר עם המספט. אתן דוגמא: אדם עבר עבירה. הסופט ספט אותו והטיל עליו קנס, אבל לא ביטל את רסיונו. אנחנו מנהלים את התיק של הנהג, נתוך צילום חתמונה הכללית מסתבר כי יש לחדוש כי משהו התרחס עם האדם הזה, והוא מתחיל להיות מסוכן לתנועה. אנחנו יכולים לבטל את רסיונו ולדרוס מסנו לעבור בחינות נוספות, או לעבור בחינות רפואיות מסויימות. אמנם לפני שניתן הרסיון נערכת בדיקה רפואית מסויימת, אבל היא אינה טעמיקה. נאמר כי מתברר תוך זמן מסוים על-ידי עדות מסויימת כי איש מסוים סובל ממחלת נפילה, והדבר לא הורגט בטעת הכדיקה. אין זה קטור עם המספט, אבל אינפורמציה כזאת ישנה בידינו. אנחנו רוצים כי תהיה לנו הזכות להפחיק לו מיד את הרסיון. אדם כזה יהיה רטאי לפנות בעדעור, אבל אנחנו רוצים להעמיד לו תנאי, שנחדט את רסיונו לאחר בדיקה רפואית מסויימת, ובינתיים אמנו רוצים להסיר את הסכנה הזאת, יש גם ענין של הוגנות. ישנם דברים אינם מקובלים כעבירה חמורה. למשל: נהג המאטיין בכך שהוא באוין קבוע מקלל את הנוסע שלו. אין בכך סכנת נפשות, אבל זהה עבירה חמורה

ה' בר:

מבחינת נתינת השירות, אפשר להזמין בהג כזה עשרים פעם, ובמקרה הטוב ביותר הוא עונה בניסוח ומסטיך בזרכו. מוכרחה להינתן מסכות לרשות מוסמכת ביוח לעבירות שאנחנו קוראים להן "הגירות סקצועית", כלומר, פגיעה בכבוד הנוסע באופן קבוע. צריך שתהיה לנו מפסדות לפחות פעם אחת, לדוגמא, לשלול רשיון מאיש כזה. אביא דוגמא נוספת: בימי השטפון בתל-אביב בתחנת ההצלה ברחוב לוינסקי חתאספו 400 נפשות, ובחורה מטעם עזרה חוציאלית של עיריית תל-אביב טיפלה בניצולים אלה. איסה אחת התחילה ללדת. עובר בהג מוניית. הבחורה מטעם העזרה החוציאלית פונה אל הנהג ומבקשת כי יעזור, ומסבירה לו את העניין. הנהג עונה: מי ישלם? הבחורה אומרת: אני טצטערת, אצלי אין פרוטה, אבל אתן לך פתק, תקבל את הכסף או מהעירייה, או שאתן לך כתובתי הפרטית, או שתתן לי אתה את כתובתך, ואני מתחייבת באופן אישי לשלם לך בעד הנסיעה הזאת. הנהג אונה: אני מכיר את ההבטחות האלה - ומסטיך לנסוע. האשה נשארת ללא עזרה. דוגמא אחרת: דופא מצלצל לנהג ואומר כי קראו לו לעזרה דחופה לאדם שעלול למות מהתקפת לב. הנהג, לא כדאי לו לנסוע נסיעה קצרה מדי או ארוכה מדי. כתוצאה מכך הדופא אינו מגיע אל החולה. עבירות כאלה קרו מפעם לפעם. יש דוגמא קיצונית קלאסית: נהג מטמטט בכלי שלו, ומתוך נטיותיו לעבירה פלילית מנסה לאנוס בחורה או נוסעת שלו. אמנם זוהי עבירה שהוא ייספט עליה לפי החוק הפלילי, אבל אין זה נכנס בגדר הטעוים שהמטרה רשאית לשלול בגללם את רשיון הנהיגה. ישנם מקרים שבהם הכרחית מסכות הזאת. אצלנו מתחילים לכבד את הדעות, כשיש לה מסכות לפגוע בדבר העיקרי. אנחנו מבקשים כי במקרים של פגיעה באזרח, בכבוד הציבור או בכבוד האזרח, מה שאנחנו מכנים "עבירות בהוגנות של מנינת שירות", לאפשר לנו לבטל את הרשיון, עד אשר יובא הערעור בפני בית-דין, אשר יוכל לבטל את לאסר זאת.

אני מציע לגשת לדיון סעיף סעיף.

י. הררי:

2. סוגות.

היו"ר מ. אונא: אני מפסיק את הדיון הזה על מנת להביא לוועדה כמה דברים קצרים.

י. קלינרוב:

קיבלתי העתק מכתב של סר המספטים לטופט חטיין, לפיו מתברר כי הוא מפעיל את הוועדה אשר הוקמה לניסוח חדש של חוקים לפי סעיף 16 לפקודת חדרי-השלטון והמספט. מתכוונים לכך שבינואר תיכנס הוועדה לישיבותיה הראשונות. אני מביא זאת לישיבת הוועדה.

בתקבל מכתב מן המנהל של גתי-המספט לטופט אייזנברג, וברצוני לשאול לחוות דעת הוועדה בעניין זה. הוא מציע כי בטאות הסתדרות עורכי-הדין תופיע בפני הוועדה לסם בירור בעיות סוגות. ביקשתי חוות דעת סר המספטים בעניין זה, והוא חושב כי פנייה כזאת צריכה לבוא אל הוועדה מצד הסתדרות עורכי-הדין ולא מצד הטופט אייזנברג.

י. קלינרוב:

על פנייה כזאת דובר בנושאות ובוועד המרכזי של הסתדרות עורכי-הדין כבר מזמן. ישנם כמה וכמה חוקים והצעות חוקים שהסתדרות עורכי-הדין מעונינת בהם. הייתי מציע כי נזמין את נושאות הסתדרות עורכי-הדין מטעם לפעם בתוך מוסחיים, כדי לטמוע את חוות דעתם בענינים הנוגעים באופן יסר וכלתי מטעם להסתדרות עורכי-הדין. אני מציע שכן גם נענה להם: כי באותם ענינים שיש ענין לטמוע את חוות דעתם של הסתדרות עורכי-הדין - נזמין אותם.

רל.

ועדת החוקה, חוק ומספט  
3.12.52  
טונו.

י. הררי:  
אני מסכים עם סר המספטים כי מוזר שהסופט  
אייזנברג טבקס סאתנו סנטמע את נסיאות  
עורכי-הדין. אם נקבל בקטה כזאת מצום, אין ספק סנטכים לסמוע את  
דעתם על נושא זה או אחר.

אני מתנגד להצעת קליבנוב סנוזמין אותם לסמוע  
את חוות-דעתם על חוקים סונים. חשוב לסמוע את דעתם רק על חוקים  
הנוגעים לעורכי-דין או לאומיניסטרציה של בתי-המספט, סבהם הם  
נוגעים בתור ציבור סאורגן.

על כל פנים, אני מציע לענות לסופט אייזנברג  
סנסמח לסמוע אותם אם ייפנו אלינו.

י. ספירא:  
הסופט אייזנברג, דומני, עטה דבר פסוט: הוא  
נפגט אתם, סמע סהם כל מיני דברים סחשב  
כי טן הראוי סגם הועדה ססמע אותם, ואינני יודע סדוע סעמדיים את  
הדברים על הצד הפורמאלי. אנחנו ססמענו סקירת סר המספטים ועוזדיו.  
חשוב לסמוע גם את הצד הסני, את עורכי-הדין. אין רע בכך סתינתן  
סרובה כי אנחנו סוכנים לסמוע את אשר יס להם להגיד. כדי סהדבר  
יהיה יותר יעיל, רצוי סייסלה להם העתק ססקירה והדיון סהיה פה  
בענין זה.

אסר לעתיד, חשוב לנו לסמוע מכל אדם סה  
סיס לו להסמיע. אינני סקבל את סהכללה של סר קליבנוב, סאנחנו  
צריכים לסמוע את נסיאות עורכי-הדין בתור סוסחים. הנסיאות איננה  
חבר סוסחים. זוהי אורגניזציה של אנשים, אסר ביניהם סוסחים יותר  
בדולים וסוסחים יותר קטנים, והיא נבחרת על יסוד אורגניזטורי, לסם  
תפקידים אורגניזציוניים.  
סה סנוגע לעתיד - דייה לצרה בסעתה.

ז. ורהפטיג:  
הזמנת נסיאות עורכי-הדין בדיון על חוקים  
ססויימים, היא ענין לחלטה בכל חוק וחוק.

אסר להצעת הסופט אייזנברג, אינני סבור כי  
אנחנו צריכים להזמין אותם ביוזמתנו אנו, ואינני סבור גם כי  
נכנסנו לפרטי פרטים בדיון על בתי-המספט, עד סאנחנו צריכים לסמוע  
עורכי-דין. אבל אם הם רוצים בכך, עלינו לערוך קודם לכן ביקור  
בבתי-המספט.

הנחלט:  
להסיב לסופט אייזנברג כי פנייה כזאת, לפי הנוהג  
הסקובל בוועדה, צריכה לבוא סצד ססתדרות עורכי-הדין.

הינו"ס מ. אונא:  
הועבר אלינו החוק להארכת תוקף של תקנות סעת  
חידום (חוקת הסי פוט - ט"ח).

י. ספירא:  
אני מציע כי נסמע סקירת סר המספטים על  
החוקים האלה. אין אנחנו מעוניינים להכביד,  
אבל יס טעם לכך סאנחנו סאריכס את החוקים האלה ספעם לפעם, ולא  
לתמיד, רק אם בודקים בכל פעם אם אומנם יס צורך כסארכתם של  
החוקים האלה.

הנחלט:  
לקבל את הצעת י. ספירא, להקדים לדיון  
בחוק זה סקירת סר המספטים על החוק סקורי.

חוק לתקון פקודת התעבורה (הסדר).

ה'ר"ט. אונגא: אני מחדש את החצעה להקים ועדת טענה לטיפול בחוק זה.

י. הררי: אני מסכים לכך, בתנאי שהחוק יוחזר לוועדה.

י. ספירא: אני מתנגד לכך. זהו החוק הפוגע בציבור גדול של אנשים. זה ענין של פרנסה לאלפי ואולי רבבות מספחות, ואין זה ענין של סותרות, כפי שאנשים מקבלים זאת. לכן אני מציע שבדון בחוק זה במליאת הועדה.

הרחלט: לקבל את הצעת י"ס ספירא לדון בחוק במליאת הועדה.

ע. מימון: מדוע אין רסיונות נהיגה לנהגים בצבא?

ה' ברז: יש להם רסיונות צבאיים.

ה'ר"ט. אונגא: נעכר לדיון בסעיפי החוק.

סעיף 1(א).

"במקום חלק ו' יבוא חלק זה:

"חלק ו'. בתי ספר וטורים לנהיגה

14. (1) לא יחזיק אדם ולא ינהל בית ספר לנהיגת כלי רכב, אלא ברסיון מאת הרשות למתן רסיונות ובהתאם לתנאיו.
- (2) לא יעסוק אדם בהוראת נהיגה ולא ידריך בנהיגה, אלא ברסיון מאת הרשות למתן רסיונות ובהתאם לתנאיו.
- (3) הרשות למתן רסיונות רשאית לפטור, בהודעה בכתב, כל אדם או סוג של בני אדם מחובת הרסיון לפי סעיף זה, בתנאים הנראים לה.

ז. ורהפטינג: מה פירוש "בהתאם לתנאיו"? אני מתנגד לכך שהתנאים שייקבעו יהיו טובים מבית-ספר לבית-ספר.

בסעיף-קטן (3), אני מתנגד למלים "כל אדם". הרשות לפטור צריכה להיות מיוחסת לסוגי בני-אדם ולא לאנשים פרטיים. אני בכלל מסופק בנחיצות בסעיף הזה. האם הוא מכוון לצבא ולמטטרה? (ה' ברז: כן).

ב. אבניאל: אם זה מכוון לצבא ולמטטרה, אינני יודע מדוע שלא לכתוב זאת במפורש, ואינני יודע גם מדוע לא יחולו אותם התנאים גם על הצבא והמטטרה.

ע. אסא: כדי לקבל רסיון נהיגה, אדם חייב לעמוד בבחינות, ואין זה מענין מאין רכש את הסכלתו בענין זה. מה הביא אותכם לסעיף המחייב חחטרה בענין זה?

י. ספירא: גם אני סבור כי אין להסאיר את המלים "בהתאם לתנאיו" בצורה הנוכחית. אני מניח שיכולים להיות תנאים מסויימים בתל-אביב, ותנאים אחרים לגסרי בעפולה, אם ייאסר כאן שהתנאים ייקבעו בתקנות שיוקנו על-ידי סר התחבורה, אסכים לנוסח כזה.

ועדת החוקה, חוק ומספט  
3.12.52  
חוק לתיקון פקודת התעבורה.

רל.

**י. ספירא:** ביחס למעייף-קטן (3), ברור שמעייף זה יכול לחול רק על צבא ומטסרה. אך צריך להבחין בין צבא לבין מטסרה. אין כל צורך לשחרר את המטסרה מן החובה הזאת. המטסרה יכולה להקים בתי-ספר ללימוד נהיגה, ולהוציא רישיונות לטוטרים שילמדו נהיגה, כמו כל מוסד אחר. אין בכך קושי. הקושי הוא בצבא, מפני שסגן ישנם טורים אחרים.

**י. הררי:** אני תומך במה שנאמר ביחס למליה "ביחס לתנאים", ורואה אפשרות לקבוע את הדבר בתקנות.

אשר למעייף-קטן (3), אילו במעייפים הקודמים היו תנאים קובעים מתי יכול אדם לקבל רישיון, הייתי מבין כי מעייף (3) בא לפטור מתנאים אלה. אבל יוצא כי הרשות לסמן רישיונות עושה כמתוך שלה, והיא מסילה את הנה קטורה לטוס תנאים בענין זה. לכן יש לקבוע קודם לכן את התנאים בהם אדם רשאי לקבל רישיון כזה.

לדעתי כל המעייף צריך להיות בנוי על דבר אחד: אמור לנהל בית-ספר בלי רישיון, וטרם התחברה יתקין תקנות בדבר הרישיון להנהלת בית-ספר כזה ודברים אחרים.

אם בוחנים סמכות לתת לבתי-ספר לנהיגה רישיונות, יש לתת אפשרות גם לבטל רישיונות כאלה. למשל, יש לקבוע שאם נגד בידון על עבירות תנועה, אין הוא יכול להורות בבית-ספר לנהיגה.

**ה' מינץ:** אשר להסתייגות ביחס למלים "ובהתאם לתנאים", דוסיני כי נוכל להחכים להצעת חברי הכנסת שפירא והררי. ברצוני להביא לתשומת לבכם כי במעייף 23 ישנן פיסקות בנוגע למסכותו של טר התחברו להתקין תקנות בעניני בתי-הספר לנהיגה: פ"סקא כ"א וכ"ב.

אני מציע לכתוב במקום "בהתאם לתנאים" - "בתנאים שייקבעו, לפי פקודת הירושלים, פירוט הדבר, שייקבעו בתקנות.

אשר לפטור במעייף (3), כוונתנו היתה בעיקר לצבא, ולא חשבנו על המטסרה. לצבא יש מערכת מיוחדת של בתי-ספר וטורים, שאינה כפופה כלל למפקח על התעבורה, ולא נוכל להשתלט עליה, ולא נוכל גם להקים את המנגנון הדרוש לכך. על כן ביקסנו את האפשרות לפטור גופים או בני-אדם, וכשאמרנו "בני-אדם" הכוונה היתה לאנשים הלומדים באותם הגופים. הכוונה השניה היתה לאפשר פטור במקרים מסויימים גם לבני משפחה. נאמר, אם לאדם יש סכונית שלו והוא רוצה להדריך את אשתו, לשם כך איננו צריך להיות מורה מקצועי. הפנו את תשומת לבו לכך שאולי טוב היה שתהיה סמכות לפיטורו להתיר באופן כללי לבעל הסניף להדריך את בני-ביתו בנהיגה.

**ב. אבניאל:** לגבי אדם שצריך להורות נהיגה בבית-ספר לנהיגה אתה תובע כל מיני תנאים, וכצדק. אך לגבי אדם שצריך ללמד את אשתו נהיגה, אתה מסתפק בכך שיש לו רישיון נהיגה, שאולי זה אך קיבלו?

**ה' מינץ:** אפשר להתנות את הדבר בכך שיש לו נסיון של חמש שנים בנהיגה. נסינו להיות ליבראליים בענין זה, אבל בסופו של דבר נסאיר את הדבר לטיקול דעתכם.

**י. הררי:** מה בנוגע למעייף כללי, שישחרר את הצבא, או יקבע כי הוראות מעייפים אלה ואלה אינן חלות על הצבא?

דל.

ועדת החוקה, חוק ומשפט  
3.12.52  
חוק לתיקון פקודת התעבורה.

י. קלינגוב: בסעיף-קטן (2) נאמר "לא יעסוק בהוראת נהיגה ולא ידריך בנהיגה". אני מבין שאין לעסוק בהוראה בלי שיהיה לכך רשיון, כי זה עסק, אבל מה ההגיון בטניעת האפשרות של הדרכה? מה הסכנה בכך? (ה' סיבץ: הסכנה שהאדם שהוא מדריך אותו יוטב ליד ההגה). אני מציע להסתפק באיסור הזה לגבי מקרים שזה עסק.

ד. בר-גב-האי: האם החוק הזה נוגע לטרקטוריסט? קורים מקרים רבים עם טרקטוריסט.

ה' בר: אין זה בחוק זה.

ה' גיא: היום קיים חלל ריק בחוק בכל הנוגע לבתי-ספר לנהיגה. היום יכול כל אדם שקיבל רשיון נהיגה לפני שלושה ימים, לקבל עבודה בתור מורה לנהיגה. כוונתו של הסעיף-קטן (1) שרק מי שטרם איש שהרשות תצא אותו לטמאית להיות מורה, יוכל לעסוק בהוראת נהגות. אפשר לאמר כי אם בעל רוצה ללמד את אשתו לנהוג, זה תלוי בה אם היא טמאית בו או לאו. אבל ברקע שבן-אדם פונה לבית-ספר, הוא רשאי להיות בטוח כי האיש שידריך אותו יהיה בעל רשיון. כוונת הסעיף שהאיש שילמד נהיגה, יוכל לקבל את ההדרכה הדרושה.

אשר לצבא ולמסטרה: הכל העולם נהוג כי הצבא מסוחרר לא טן הבחינות, אלא שהוא בעצמו רשאי להוציא רשיונות נהיגה, טובים רק לנהיגת כלי-רכב צבאיים. מה שנוגע למסטרה, אם הועדה תחליט שלא להוציא את המסטרה טן הכלל, נגיע לאבסורד: המסטרה דורשת מנהיגיה ידיעה הרבה יותר מזה הנדרשת מנהג רגיל. אנחנו צריכים להיות מסוכנעים כי נהגי המסטרה הם הטובים ביותר.

אשר לרשות לפטור אדם או סוג בני-אדם, טר התחבורה יתקין את התקנות הדרושות להפעלת החוק, אבל הייתי מאוד מבקש להשאיר את הרשות הזאת, מפני שכאן עלולות להתעורר כל מיני בעיות. למשל, ישראל הסכימה באמנה בינלאומית לפטור נהג טסט לו רשיון בארץ אחרת טלחגיס בקסת רשיון כאן. יתכן שאם לא נכניס את הסעיף הזה, לא נוכל לקבל על עצמנו את אשר יחליטו טם.

ה' בר: הכרחי שתהיה לטר סטכות לפחות לקבוע בתקנות את המוגבלים הפטורים מכך. יש סכנה בהצמח במעבר מצד אחד לשני. היום יש אי-סדר טוחלט, ואנחנו רוצים להפוך את הדבר לסדר טוחלט, ולהפוך את בתי-הספר לנהיגה לקבוצות טובותפוליסטיות? אינני יודע אם זאת כוונת מישהו שהיושבטם כאן. נהיגה טקצועית אינה דומה לנהיגת מכוננית פרטית. אצל נהג ציבורי, חומר ידיעה פוגע באינטרס של הצליבור, והסיכון נוגע לאנטי רביה מאוד, אשר גם טטלמיס תמורת הנסיעה. בעוד שלגבי מכ בית פרטית, מקובל בכל העולם שהתביעה לגבי ידיעות הנהג טצטמצט. לכן אני תוסך בדעת אותם חברי הועדה שאמרו כי אמנם סעיף (3) צריך לחול רק על אנטי הצבא והמסטרה, אבל צריך לאפשר לטר התחבורה מתקנות לפטור חוגים אחרים שהדבר הזה.

ה' סיבץ: חסר בחוק טשהו: סעיף 7 לפקודת התעבורה אומר נהיגת כלי רכב לטי שאין לו רשיון נהיגה. טטבע הדברים, מי שלומד נהגות, נוהג כשאיין לו רשיון. יש להוסיף תוספת לסעיף 7 האמרת כי: הנוהג כלי רכב תוך כדי לימוד בהתאם להוראות אלה, לא תחול עליו האיסור של סעיף 7, בתנאי שיטב לידו כורת.

אשר לסעיף (2), יש הכחח בנוסח הטוצע, הכולל "העוסק בהוראה" וכן ידריך בנהיגה, טטוט טברוב המקרים אי-אפשר להוכיח כי אדם עושה זאת בטכר.

- הוחלט: 1. בסעיף-קטן (1) במקום המלים "בהתאם לתנאים" יהיה כתוב: "בהתאם לתנאים שייקבעו בתקנות".
2. בסעיף-קטן (2) בתקבלה הצעת י. קליינבוך, שהעיקר יחול רק על אדם שהוראת נהיגה היא לו עסק. הצתייגות לט. אונא - להצעת ב"כ משרד התחבורה.
- זכות הסתייגות לב. אבניאל לסעיף (3), בנוגע למלים "סוג נהיגה אדם".

הישיבה נבעלה בשעה 11.10.