

2336

א.ס.

מדינת ישראל
הכנסת

פרוטוקול מס' 18/ג

מישיבת ועדת החוקה, חוק ומשפט, שהתקיימה
ביום ב', ל' בכסליו, תשי"ח - 23.12.57
בשעה 10.45.

נכח נ:

חברי הוועדה: נ. ניר - היו"ר

- ד. בר-דב-האי
- ב. אזניה
- ע. איכילוב
- ס. בגין
- ט. הלל
- ז. ורהפטיג
- י. כמיס
- ב. לוקר
- ס. סנה
- י. קליבנוב
- י. ש. רוזנברג
- י. שופמן

סוזמנים:

- מר כהן - היועץ המשפטי לממשלה
- מר ידין - המשנה ליועץ המשפטי לממשלה
- מר שלגי - נציג משרד המשפטים
- מר מינץ - היועץ המשפטי, משרד התחבורה
- מר בר - המפקח על התעבורה
- מר גיי - ראש סח' התנועה, משרת ישראל

סדר-היום:

חוק לתיקון פקודת התעבורה, תשי"ז-1957.

===

אני פותח את הישיבה.

היו"ר נ. ניר:

סעיף 17

סעיף משנה (1)

החלה

הסעיף בתקבל בנוסח הבא:
"חייב לקיים סוננים בסונניות; הסדר השימוש
והטיפול בסוננים".

סעיף משנה (2)

החידוש החיד שסעיף זה מכניס הוא בטלת דמי-
פיגור בעד אי-תשלום האגרה במועדה.

מר מינץ:

ז. ורהפטיג:
אני מונוגד להטלת תשלום דמי-פיגור. אם נהג
אינו מוציא דשיון, יש עליו סנקציות אחרות כה
הסודות שאין צורך בסנקציה הנוספת הזאת. לא ברור לי אם יש צורך בטלים
"או התקנות", כי אינני רוצה לתת לטף סמכות לקבוע בתקנות פעולות
אחרות שתיגבה ענורן אגרה.

א.ו.

י. טומטון:

אף אני מתנגד להטלת דמי-פיגור, בגלל
קיום סנקציות אחרות.

י. ט. רוזנברג:

אם הכוונה היא להטיל דמי-פיגור גם על
מי שלא הוציא רשיון בזמן כיוון שלא
השתמש במכוניתו, הרי אין הם מבחינת קנס אלא מעין מס על מכונית
שיש לשלמן בין אם משתמשים בה ובין אם אין משתמשים בה.

מר בר:

צדק חה"כ רוזנברג, אבל ישנו עוד נימוק
אחד להטלת דמי-פיגור, פיגור בהוצאת רשיון
נהיגה אינו מהווה עבירה חמורה, כי אם עבירה שגרתית, אך יש לעבירה
זו גם אספקט בטחוני, מבחינת בטחון התנועה בדרכים, אם אדם אינו
מחדש במועד את רשיון הנהיגה, יתכן והוא נוסע ברכב שאינו הולם את
תנאי הבטיחות, אדם כזה מעדיף לעתים להסתכן בנסיעה ללא רשיון מאשר
לשלם את אגרת הרשיון, המביעה בכלי רכב מסויימים ל-800 - 700 ל"ל לשנה,
כדי להקל על בעלי מכוניות שצריכים לשלם אגרה גבוהה, נתנה אפשרות
לשלט את האגרה בארבעה שיעורים במשך השנה, כמו כן, במידה ובעל המכונית
אינו משתמש בה, יכול הוא להודיע על כך ואז לא יגבו את דמי האגרה בעד
התקופה בה הייתה מכוניתו מושבתת.

מר סיני:

יש להזכיר גם את התקנות, כי יש דברים
כמו מתן היתר להולכת נוסעים במכונית-משא
המוסדרים בתקנות ולא בפקודה.

ז. ורהפטיג:

אם תתקבל הצעתי לסעיף 3 להוסיף "ולא יחזיק",
אסכים להטלת דמי-פיגור, אם הצעתי בסעיף 3
לא תתקבל, אעמוד על סחיקת דמי-הפיגור, כי אינני רוצה להסכים לחוסר
העקביות שבנישת סנסחי החוק.

ה ח ל ט ה

בעד סחיקת "דמי פיגור" - 3 קולות
נבד - 3 קולות

בתקבלו שתי גירסאות

בעד ההצעה האלטרנטיבית לסחוק
אם לא ייווספו בסעיף 3 המלים "ולא יחזיק" - 3 קולות

נבד - 3 קולות

בתקבלו שתי גירסאות

סעיף מסנה (3)

הדברים המוסדרים בפיסקה זו הוסדרו כבר
בפיסקה הקודמת ולכן אפשר לסחוקם כאן.

מר סיני:

ה ח ל ט ה

סעיף מסנה (3) כהצעת הממשלה
או ש ר

סעיף מסנה (4)

פיסקה 1

ש. הלל:

מה יהיו המניעים להגבלת מספר כלי רכב?
האם לא רצוי לפרט את השיקולים שיכולים להביא
להגבלת כלי רכב?

ועדת החוקה, חוק ומשפט,
23.12.57

או.

ז. ורהפטיג :

אני מבין שיכול להיות טעם להגבלת מספר כלי רכב באזור מסויים, בו הכביש אינו רחב, כדי לשטור על סדר התנועה. אבל אני חושב שמעיקף זה נותן גם מקרה לשיקולים כלכליים בהגבלת מספר כלי הרכב וטנציח על-ידי כך מנופול על חברת תחבורה זו או אחרת.

בר בר :

גם בארצות ברך החלק המכריע של חיי הכלכלה חופשי מכל פיקוח, גם שם נתונים שירותי התחבורה הציבורית - גם האוטובוסים וגם הטוניות - תחת פיקוח כבד. אין הסדור כאן על תל-אביב, בה ישנם כיום 1500 בעלי טוניות, ומהווים עקב דינאמיקים גם בעיה של קיט, וגם מטילים עומס על הכבישים ויוצרים הפרעות בתנועה, כי מספר הטוניות בתל-אביב עולה על המספר הדרוש.

לא מדובר במעיקף זה על הגבלת מספר חברות התחבורה, אלא על הגבלת מספר כלי הרכב. אפשר לקבוע כי לשירות בינעירוני לא דרושים יותר מ-2000 אוטובוסים, אשר יהיו נבעלותן של 4 חברות תחבורה.

פר גי :

אין המשרה מתעבדת באספקט הכלכלי של הבעיה, אלא באספקט הבטחוני. נוכח התנאים התחוקתיים יכול כיום נהג טוניות הגר בכל מקום שהוא לבוא ולעבוד בתל-אביב. הטוניות בתל-אביב הן כה רבות, עד כי הן הגורם העיקרי בטליש מהתאונות, נוסף להפסדים אחרים ולהפרעות שהן גורמות בתנועה. ברוב תאונות-הדרכים בתל-אביב אגרות הטוניות בטישורן או בעיקיפין, כי נהג טוניות הרוצה להשיג את פרנסתו טוכן לעקוף את חוקי התנועה ולעצור את הטוניות בכל מקום על-מנת לאסוף נוסעים, אט בתחנת אוטובוסים ואם במקום אחר. דבר זה גורם להפרת בתנועת האוטובוסים שבהם משתמש בכל זאת רוב האוכלוסייה. יתכן שהגבלת מספר כלי הרכב באזור מסויים עלאה ליצור מצב כלכלי קשה במסגרת הטוניות או האוטובוסים. אבל אני סבור שאין כל אפשרות להטע עמתן רשות תחוקתית בידי מידד התחבורה להגביל את מספר כלי הרכב.

ס. בגין :

אם ההוראה הזאת היתה קיימת גם קודם לטע, כיצד נוצר בתל-אביב עודף של טוניות?

בר בר :

בהרבה מקרים הוצאנו רשיונות לטעלה מן הסותר וכיום יש עודף טוניות. אנחנו חייבים כיום חוק הצמדה של הטוניות, שגם הציבור וגם בעלי הטוניות תוטלים לטע. אנו רוצים לטנוע מצב בו יהיה בתל-אביב עודף של טוניות ואילו במקומות אחרים יותר, כמו בקריית-שמונה בה הוצאנו רשיונות ל-4 טוניות, לא תהיה אף טונית אחת לסקרה הצורך, מפני שבעלי הטוניות צעדיפים לעבוד בתל-אביב.

לגבי אוטובוסים רשאי משרד התחבורה לקבוע את לוח הזמנים ואת מספר הנסיעות. להבדיל מממשלת הטנדט ירצתה לטע את התפתחות חברות התחבורה ולכן קבעה את הטכניסיום הסותר, קובעים אנו את המספר המינימלי של כלי רכב בקו מסויים ואת מספר הנסיעות המינימלי בדרוש כדי לקבל רשיון. מחברות תחבורה הנותנות שירות לטע מן המיניסיום הנקבע על-ידינו שוללים את הרשיון.

י. שופמן :

גם בניו-יורק וגם בפריס נמצאות הטוניות כמעט תמיד בתנועה. לכן אין זה פגם שהטוניות בתל-אביב נמצאות בתנועה, כי הדבר הוא לעתים קרובות לנורמליות הנוסע.

מספר הטוניות קיים.

פר מינץ :

אין אפשרות לשלול רשיונות קיימים, מפני שמדובר על "הגבלת" עתן רשיונות.

10.

סר בר:

בענין השנים של קיום הסדינה לא היה בין
סקרה של שלילת רשיון מטעמים כלכליים.

1. ו. רוזנברג:

אני בעד טחיקת הטלים "מספרם בכלל
ובכל איזור, קו או סוג של שירות".

בנידון התחבורה ציבורית צריכה להיות מוטפול הנתון לפיקוח. נאמר כאן
שבמל-אביב כל תאונה שלישית נגרמת על-ידי טונית. יתכן שזוהי הפרופורציה
הנכונה לפי מספר הטוניות בעיר. אך אין לקבל את הטענה הזאת בלאו הכרח
הפני טוניות נמצאות בכל הערים באולם. הייתי מציע לאנשי המשטרה
לפקח קצת יותר על האוטובוסים, כי ידוע לי כיצד עוברים הם על חוקי
התנועה ובכל זאת אין נוגעים בהם. הטוניות רצויות יותר מכוניות
טרטיות, כי בטוניות נוסעים יותר אנשים.

אפשר להקטין את מספר הטוניות על-ידי
תחבורה יעילה יותר ברכבאו באוטובוס, כי אז יטענו לנסע בטוניות,
בצורה זו יכול משרד התחבורה להקטין את מספר הטוניות, ולא על-ידי
הגבלת מספרן בדרך אדמיניסטרטיבית. הוא יכול גם להסיל על בעלי הטוניות
תנאים טובים שיעשו החזקת טונית לבלתי-כדאית.

אין כל צורך בחוק הצסדה מיוחד, כי

לפי חוק הפיקוח על טצרכים ושירותים יכול שר המסחר והתעשייה להוציא
צו הצסדה, מבלי שאזו ידון בכנסת.

בעיית טוניפול או קרטל של חברות המס
מתעוררת כאן בגלל הלחץ שגוף טוניפוליסטי כזה יכול להפעיל על
התחבורה לבל יתן רשיונות נוספים לטוניות. הציבור לעומת זאת
טאורגן ולכן אינו יכול להפעיל לחץ נגדי וגם טי שטבקש את
לינו יכול ללחוץ. ברור שחברות האוטובוסים ילחצו על משרד התחבורה
שיטעם בהוצאת רשיונות לטוניות. זה יהיה לחץ של קרטל חזק וטטטי
היטב. אין להטנע טקיום קרטל כזה, אבל אין לתת לו אפשרות להשפיע
באמצעות חוק על משרד התחבורה ולגרומ נזק לציבור. על-ידי קבלת
טעיף זה כפי שהוצע כאן טאפשרים לחברות התחבורה להפעיל לחץ על משרד
התחבורה. לכן אני מציע לפחוק את הטלים המאפשרות זאת.

2. ורהפטיג:

אם רוצים שתהיינה הגבלות על מספר
הרשיונות, צריך לקבוע קריטריונים

הטוייטים להטלת ההגבלות.

3. איכילוב:

חולשתו של משרד התחבורה היתה כל השנים
לא בזה שהטמטש בזכות ההגבלה, אלא
בזה שלא הטמטש בזכות ההרחבה. היה ויכוח ארוך על כך אם חברות התחבורה
טקדיטות את החלק הטמאים מהכנסותיהן להרחבת טסק הטוניות. עד כה
זכור לי, טענו מטיד חברות התחבורה שבטחירים הקייטים אין הן יכולות
לרכוש כלי רכב נוספים. אינני רואה בחוק זה טעיף הטקנה למשרד ההגבלות
אפשרות להורות על הרחבת מספר כלי הרכב. אני רוצה שתאיה לשר התחבורה
טוכות חוקים לומר לחברות התחבורה שאם לא יקנו בטסך השנה מספר טטוניות
של כלי רכב יינטו טנקציות נגדן.

אני מציע להוסיף כאן גם את הוראת

סר בר:

אני אומר בטחירות טלאה כי בטסך עיר
השנים של קיום הסדינה לא היה

בו העטדנו לרשות חברות התחבורה טטבע חוץ לקניית אוטובוסים והחזקתם
לא בקנו. לא היה סקרה להצטנו להן אפשרות קניה והם לא ניצלו

יחד עם זאת, החסד של חה"כ איכילוב

יכול להתבטא לא באי-הגדלת מספר כלי הרכב, אלא באי-הפעלת קו
בלתי-רנטבילי אם כי הוא חיוני מאד ליטוב הנוגע בדבר. אין
טוכות להכריח את חברות התחבורה להפעיל קוויים חדשים, אבל כאמור
האחרונים טירב אג"ד להפעיל קו חדש, הודענו לו כי עליו להחליט
טנוע ימים ואם יטרב - נראה עצטנו חופשים למסור את הפעלת הקו
טי הן אחר.

ועדת החוקה, חוק ומשפט,
23.12.57

או.

ב. כר : בסעיף אחר ניתנת למשרד התחבורה סמכות להטיל חובות על שירותי התחבורה. אבל לא הסתפקנו בזה ואנו רוצים להבטיח בחוק זה שאטור יהיה לחברות התחבורה להפסיק את השירות בכל טקרה שהוא.

אשר לטובניות, יש טעות בהשוואה עם חברות אחרות. גם בניו-יורק וגם בפריס קובעים השלטונות את מספר הטובניות ואין שם שירות טובניות במקום שירות אוטובוסים. ההפרעה העיקרית אצלנו נגזרת על-ידי טובניות אלו דווקא, מפני שאין הן עוזרות בתחנות קבועות.

ג. ורהפטיג : היות וסעיף זה הוא בעל חשיבות רבה, אני מבקש לתת לנו שהות לשיקול בוסף ולדחות את ההצבעה לישיבה הבאה.

הצו"ר נ. ניר : ההצבעה נדחית לישיבה הבאה. אני מסכים את ההצעות לסעיף זה: א) לחוק את הסיפא החל בטלים "מספרם בכלל"; ב) לחוק את הטלה "הגבלה"; ג) לפרט את השיקולים לפיהם תבוצע ההגבלה.

סעיף משנה (4)
פסקה 2

פסקה 2, כהצעת המשלה, אושרה

סעיף משנה 4
פסקה 3

כר מינצ : פסקה זו מאפשרת רגולציה של כלי-רכב, כדי שאפשר יהיה לפעיל כלי רכב מסויימים רק באזורים ידועים.

ה ח ל ט ה

פסקה 3, כהצעת המשלה, אושרה

סעיף משנה 4
פסקה 4

ז. ורהפטיג : אני מציע לאחר הטלים "דרך פרטומט ומקומם" להוסיף: "וכן הגבלת זמני נסיעה בהם יופעל רכב סכל שיקול בעל ערך ציבורי שהוא".

ע. איכילוב : אני רוצה אשר התחבורה יקול את האפשרות של הנהגת קווים ארוכים, כדי לאפשר לנוסעים מקצה האחד של העיר למסנהו לא יאלצו להחליף אוטובוסים. לכן איבני מסתפק בנוסח המוצע, אלא אני רוצה בוסח אשר יחייב את משרד התחבורה לפעול בדבר.

י. שופמן : נותנים כאן למשרד התחבורה סמכות רחבה מאד בקביעת טדיניות התחבורה. אנו יודעים שהנסיון וגם המשטרה וגם משרד התחבורה אינם טרוצים כל-כך לשירות הטובניות ועושים להם קשיים טובים ואינם לוקחים בחשבון שדווקא הטובניות הן שהצילו את התחבורה בתל-אביב לגבי כל אלה שאין להם סכונות פרטיות ואין ידם מגעת לקחת "ספיישל". אנו יודעים ששירות האוטובוסים הטוב ביותר בתל-אביב קיים באותם קווים בהם ישנה התחרות עם הטובניות. על משרד התחבורה להתחשב בזה. גם משטרת התנועה אינה מתיחסת לשירות הטובניות כמו לשירות האוטובוסים.

או.

רושם

סדר ג' : נוצר כאן/מוטעה במקצת, כי אין למטרת כל יחס עוין או כל טעוה-פנים כלפי סוג רכב זה או אחר. המטרה חייבת לשטור על החוק ובטידה ונהג אוטובוס עובר על חוקי התעבורה הוא סוגא לדיון. הוא הדיון ביחס לנהג המוניות, אלא שלטוניות אין כל אפשרות אחרת, אלא לעצור דווקא בפני הרחובות או בתחנות האוטובוסים. אין שירות הם וניות יכול לפעול מבלי שיהיה עבריין תנועה. אם הכנסת תחוקק חוק שיתיר לטוניות לעצור בכל מקום שהוא, המטרה לא תתבע את נהגי המוניות לדיון על כך.

אני חושב שבהעדר המעיפים המוצעים כיון לא תקויים תחבורה ציבורית סדורה כלשהי.

היו"ר ג. ג. : ישנה הצעת ח"כ איכילוב להוסיף גם את הסמכות להורות על איחוד קווים ואני מציע גם את הסמכות להפריד קווים.

ה ח ל ט ה

במקום המלים "הסדר קווי שירות" יבואו המלים "קביעת קווים, איחודם והפרדתם וכל הסדר אחר של קווי שירות".

ג. ורהפטיב : אני חוזר ומציע להוסיף את המלים: "והגבלת זמני נסיעה גהם יופעל רכב מכל שיקול בעל-ערך ציבורי שהוא", למען לא יתעורר ספק אם מוסמך שו' התחבורה לעשות זאת.

ד. הלל : מתעוררת שאלה אם יכול להיות שר מסויים מוסמך לקבוע בעניינים אלה מה מותר ומה אסור. אני בכל אופן מתנגד לסמכות כזאת של שר. לכן, אם רוצים לקבוע הלכות מסויימות, יש לעשות זאת באמצעות הצעת חוק מתאים ולא בחוק זה.

ה. איכילוב : נקבע כבר בכנסת תקדים שח"כ ורהפטיב אף הציע אותו, כי הכנסת מסמיכה את הרשויות המקומיות לחוקק חוקי עזר לגבי דברים הנובעים משיקולים איבוריים ולאומיים. לכן הדרך היא להסמיק את הרשויות המקומיות ולא את שר התחבורה, ואם תבוא הצעה כזאת לפני הכנסת, אמתוך בה.

ו. הלל : אם תוענק לרשויות מקומיות סמכות להגביל את זמני הנסיעה של בלי רכב בכבישים שבתחום שיפוטן, תוכל רשות מקומית שבטסחה עובר קטע של כביש מוכוון לתקן שטחים משטח המדינה בימים מסויימים על-ידי כך שתאסור כל תנועה באותו קטע של הכביש.

ז. ליסקר : אם תוענק לרשויות מקומיות סמכות להגביל את זמני הנסיעה, יוכל רוב דחי ברשות מקומית מסויימת להגביל את תנועתו של מעוט באותה רשות מקומית, שאף הוא ניכר. לכן רצוי יותר להעניק את הסמכות לשר, אשר ישקול את כל הנסיבות.

ח. שופמן : אני מתנגד להצעת ח"כ ורהפטיב. בתנאים הקיימים כיום מסתדל כל שר לנהוג כפי שהאידיאולוגיה שלו מתייבה לו ואינו מתחשב בדעת הממשלה לכן מסוכן במקצת להסמיק שר.

אשר להסמכת הרשויות המקומיות, אני סבור שהסמכת הרשויות המקומיות על-ידי הכנסת בטסח אחר אסנם נותה תוצאות רצויות כל-כך. אולם במקרה הקודם לא היתה יכולה החלטתה של רשות מקומית להטפיע על מהלך עניינים במקום אחר, בעוד שבמקרה זה ישנה מקומית אחת להפריע לתנועה גם במקומות אחרים. לכן אי-אפשר להענין את הענין להכרעת רשות מקומית.

ועדת החוקה, חוק ומשפט,
23.12.57

א.ו.

הנוסח של הצעת חה"כ ורהפטיג הוא: סר ח. כהן:

"הגבלת הפעלת רכב ותנועתו בימים, במקומות ובצורה שיקבע לשם שמירת ימי המנוחה".

הממשלה מסתייגת כמובן מהצעה זו. לא זו נלבד שאני רואה בה נושא חדש לענין חוק זה, אלא גם הפרת המוסר של סטאטוס-קוו; מה גם שהשאלה עצמה, בקוויים אותם ציין חה"כ איכילוב, נמצאת עתה בדיון בממשלה.

אם הצעת חה"כ ורהפטיג, כפי שנוסחה על-ידי היועץ המשפטי, תועמד להצבעה, אחסוף בה, בתנאי שהוראות ייחמסו על-ידי שר החכורה וראש הממשלה. ע. איכילוב:

אף אני סבור שהצעה זו היא בבחינת נושא חדש ואני מבקש להגזא אותה. ש. הלל:
לבירור.

אני כשלעצמי איני רואה בה נושא חדש. אך אם החברים יעמדו על כך, אעביר את השאלה לנועת הכנסת. הי"ר נ. ניר:

אני מבקש לדחות את ההצבעה על הצעת לישיבה הבאה. ז. ורהפטיג:

אני שומר לעצמי את הזכות להעלות בישיבה הבאה את הטענה של נושא חדש. ש. הלל:

הישיבה ננעלה בשעה 13.00.