

2508

פרוטוקול מס' 135 ד

מישיבת ועדת החוקה, חוק ומשפט, ביום ב'  
ד' באדר תשי"ח - 24.2.58 שעה 10.45

בכחו:

- |               |               |
|---------------|---------------|
| היו"ר י. רפאל | ז. ורהפטיג    |
| ב. אזניה      | י. כמיס       |
| ד. בר-רב-האי  | נ. ני"ר       |
| ט. בגין       | י. ש. רוזנברג |
| ע. דגני       | י. שופמן      |
| ש. הלל        |               |
| י. הררי       |               |

מוזמנים:

- שר המשפטים פ. רוזן  
 ח. כהן - היועץ המשפטי לממשלת ישראל  
 ד"ר ידן - משרד המשפטים  
 ס. אלון - משרד המשפטים  
 מר בר - משרד התחבורה  
 מר קולני - משרד התחבורה  
 רמ"ח גיא - משרד המשטרה  
 מר שלגי - משרד המשפטים

סדר היום:

חוק לתיקון פקודת התעבורה

- - -

היו"ר י. רפאל:

קבלנו את דו"ח ועדת המשנה, בו נמסרו שני עניינים בלבד בשתי נוסחאות. כל יתר הדברים נתקבלו פה-אחד. לפי המקובל היינו צריכים לאשר רק מה שנתקבל פה-אחד ולדון בדברים השנויים במחלוקת, אולם מצד ח"כ אזניה וורהפטיג בא ערעור גם על כמה דברים שנתקבלו, והסכמנו לחזור לענין כולו, כמובן בצורה כוגבלת. בינתיים נמסר לי ששרד התחבורה מציע לדון בכמה תיקונים נוספים, לפני הסיכום.

מר קולני:

(מגיש לחברי הועדה רשימת עניינים הטעונים סיכום ובידור נוסף). הסעיף הראשון ברשימה עוסק בהגדרת "רכב". בפקודת התעבורה היו שתי הגדרות - אחת מצומצמת והשניה רחבה יותר. בדיון בסעיף 23 של פק" התעבורה (סעיף 17(5) של הצעת החוק) החליטה הועדה למחוק את הסיפא. הגדרה רחבה זו של "רכב" היתה כלולה בסיפא, שכללה גם סמכות לשר התחבורה לקבוע עונשים; אבל בד בבד עם זאת, וכנראה בלי כוונה, נמחקה גם ההגדרה הרחבה של "רכב". אנו רוצים, איפוא, להכניס את ההגדרה החזרה.

תוך דיון בסעיף 3 של החוק אמר מ"מ יו"ר הועדה שהוא בדעה "שצריך להיות איסור כללי". מוצע כאן שבמקום שתי ההגדרות שהופיעו בפקודה המקורית תופיעה הגדרה אחת, הן לצרכי רישוי והן לצרכים אחרים, לאור סיכום היו"ר בישיבה הראשונה (קורא את הסיפא שנמחקה בסעיף 23).

ז. ורהפטיג:

באיזו מידה הכנסת ההגדרה מסעיף 23 לפרק "הגדרות" מרחיבה את חובת הרישוי על כלי-רכב שעד כה לא חלה החובה עליהם; והאם לא תהיה זו הרחבת-יתר אם זה יתיחס לכל כלי רכב של גרירה וכו'?

מ. קולני: נכון שכעת תחול חובת הרישוי, הרישום ותשלום האגרות גם על כלי רכב שמקודם לא היו כלולים. ההגדרה החדשה מטילה חובות גם על כלי-רכב שאינם סיועדים דוקא להובלת סחורות או בני-אדם, כגון טרקטור על גלגלי גומי וכו', אבל כמובן שזה כפוף לפטור ששר התחבורה רשאי לתת.

מ. בר: יכול להיות אוטו משא שהוא עצמו גורר וקושרים אליו נגרר, והמטען מונח על הנגרר; יכול להיות ספק אם זה אוטו משא במידה שהוא נוסע בלי נגרר או איננו אוטו משא. לפי ההגדרה הנוכחית הוא יכול להיות גם לא אוטו כי באופן ישיר איננו נושא עליו מטען.

ב. איזנ'ה: האם לא מוטב במקום למחוק את הסיפא, למחוק בה רק את העונשים ולהשאיר את ההגדרה באותו מקום? אזי בנוגע לרישוי ישאר המצב הקיים, כי אחת תהיה הגדרה רחבה, אלא עם מתן אפשרות פטור ע"י שר התחבורה - דבר שאני מטיל ספק אם הוא רצוי.

י. ש. רוזנברג: אני בעד הרחבת ההגדרה. אמצעי ראשון כדי להפסיק תאונות בדרכים הוא מתן אפשרות למשרד התחבורה לפקח על כלי-הרכב. מאידך יש בעיה רצינית של אפניים. אנו יכולים לסמוך על משרד התחבורה שלא ידרוש רשיונות על גלגלי נכים אבל הוא כן יבצע דברים שימצא לנחוץ לפקח על כל מיני כלי-רכב. מתוך כך אני מציע להשאיר את ההגדרה הרחבה.

ח. כהן: אני קצת מפחד מפני האימפליקציות שיש כאן. הגדרת "רכב" כאן אינה מגבילה את הרכב לרכב מסווע, אלא כוללת למשל עגלת תיבוק, ואינני יודע אם זוהי הכוונה. לפי כל הדוגמאות ששמענו יוצא צריך להיות או רכב מסווע בלבד, או רכב שאם איננו מסווע - נסחב ע"י בהמה או ע"י רכב מסווע. אפניים באמת אינם שייכים לכאן.

שר המשפטים פ. רוזן: לגבי אפניים יש רשיונות עירוניים.

רמ"ח גיא: הצעתו של ח"כ רוזנברג, עד כמה שהיא מרחיקת לכת, היתה תורמת בסופו של דבר הרבה אם אפשר היה לכלול אפניים לא לצורך רישוי אלא לצורך פיקוח של משרד התחבורה. צורת הרישוי כיום היא אנדרלמוסיה שגורמת יום-יום לתאונות, ומספר האפניים במדינה אינו ידוע. למעשה בדיקת האפניים כיום היא פיקציה.

היו"ר י. רפאל: בימים האחרונים היתה קריאה אל הציבור מטעם משרד התחבורה בנוגע לתאורה על האפניים. האם זה נעשה באופן התנדבותי או על יסוד חוקי?

מ. קולני: דוקא אפניים או תלת-אפניים נכללו במיוחד בפקודת התעבורה מקודם, בהגדרה הרחבה, ולכן יש פיקוח למשרד התחבורה על כך.

הנוסח המוצע אומר: "רכב - כל אמצעי הובלה, הולכה או גרירה בדרך וכן כל מכונה או מיתקן המוסעים דרך כלל על גלגלים או שרשראות והנגדרים ע"י רכב מנועי או בהסחה", ואפשר להוסיף: "או אפניים או תלת-אפניים".

ח. כהן: אינני יודע אם צריך להטריח את בעלי האפניים לקבל רשיונות פעמיים, גם בעירייה וגם במשרד התחבורה.

מ. בר: לא יידרשו שני רשיונות.

ח. כהן: אם כן לא צריך להכניס זאת בהגדרה בכלל.

י. ש. רוזנברג: הגדרה זו אינה קובעת שיש צורך ברישוי בכל המקרים המפורטים. אח"כ נאמר ששר התחבורה רשאי לקבוע צורך רישוי. הגדרה זו רק נותנת אפשרות לשר לקבוע בתקנות רמה יהיה רישוי ורמה לא יהיה. אני מציע להשאיר משאיר רשאי להכניס

בתקנות צורך ברישוי בכל אחד מהסקרים האלה.

**ח. כהן:** אני רוצה להפנות תשומת לבכם לסעיף 3 כפי שנתקבל כאן (קורא את הסעיף). אינני יודע בדיוק ברגע זה איזה אימפליקציות יש עוד מן העובדה שנכניס את האפניים להגדרה. לגבי הסקרה הראשון עכ"פ סעיף 3 פותר את הבעיה. אני חושב שמבלי לראות את האימפליקציות האלה קשה לה לועדה להחליט על דבר כזה, ולטען העבודה התקינה והיעילה מן הדין שהצעות אלו ייבדקו קודם במשרד המשפטים לפני שיובאו לשולחן הועדה.

**מר קולני:** סעיף 3 המקורי באמת כלל את הפסקה למעט אפניים או תלת-אפניים" אולם הועדה החליטה למחוק פסקה זו. המצב החוקי הוא זה שאפניים כלולים ברכב שטעון רישוי. לעומת זאת סעיף 25(1)(ד) של פקודת התעבורה הקיימת מאפשר להעביר לעיריות ולרשויות מקומיות את הסמכות להתקין חוקי-עזר בנוגע לפתן רישיונות.

אשר להגדרה בכלל, אם נכניס בהגדרה הכללית בסעיף 2 את הסיג, שהמדובר רק ברכב מנועי או רתום למנוע, אנו מוציאים אפשרות ששר התחבורה יקבע הוראות שאינן נראות לועדה.

**היו"ר י. רפאל:** הייתי סבור שסיימנו את הדיון ונשארו רק אותם דברים שחזרו מועדת המשנה בחילוקי-דעות. בינתיים באו כמה הצעות שינויים מטעם משרד התחבורה וכן שמענו מפי היועץ המשפטי שהדבר לא נעשה בתיאום מלא עם משרד המשפטים. נראה לי כי רצוי שנפסיק את הדיון ונבקש את משרד התחבורה לבוא בדברים עם משרד המשפטים על מנת להכין לנו הצעה מושלמת, כדי שנהיה בטוחים שלא התעלמנו מכמה דברים, ונמשיך עתה בדיון בתוספת.

**סוכם:** לקבל את הצעת היו"ר. משרד התחבורה יגיש הצעה מתואמת עם משרד המשפטים בנדון, לישיבת הועדה שתתקיים ביום ב' הבא.

**היו"ר י. רפאל:** לפי בקשת ח"כ אזניה וורהפטיג, נחזור לדיון על דו"ח ועדת המשנה.

**ש. הלל:** ח"כ אזניה הציע לבדוק מחדש את כל מה שהוחלט להעביר מן התוספת הראשונה לתוספת השניה, וכן לבדוק כל מה שהוחלט לבטל בשתי התוספות. בעקבות זאת צריך לבדוק הכל מחדש.

**היו"ר י. רפאל:** למעשה זה מכון לשני סעיפים - ענין הסנוור ונהיגה מעל למכסימום הסותר.

**ב. אזניה:** לדעתי, ענין סנוור בעיר צריך להיות כלול בתוספת השניה, כי זה בכ"ז ענין רציני.

**ז. ורהפטיג:** הבאתי בשעתו כמה דוגמאות ואמרת שאינני מסכים לכמה דברים, ואמנה אותם: -  
(1) סעיף 9 בתוספת השניה, לדעתי צריך להיות בתוספת הראשונה;  
(2) סעיף 10 בתוספת השניה, גם זו פרצה הקוראת לתאונה ואף מקומה בתוספת הראשונה; (3) סעיף 11, סנוור, מקומו בתוספת הראשונה;  
(4) סעיפים 12 ו-13, גם מקומם בתוספת הראשונה. לדעתי אלו עבירות כה חמורות, שהן שייכות לתוספת הראשונה.

אשר לדברים שהוצאו מן התוספת השניה, לדידי אי-אפשר למחוק את סעיף 5 מן התוספת, וכן הסעיפים 7 ו-9 צריכים להישאר בתוספת השניה.

י. ש. רוזנברג:

בענין הסנוור. יש שני סעיפים בתקנות - 127 ו-128. בסעיף 127 לא מדובר על האור המוגדל

של האור הגדול. צאו הערב ותראו לי מכונית אחת שאינה משתמשת באורות הגדולים, כי אלה הם האורות הרגילים ואי-אפשר לנסוע בלעדיהם. יש אורות קטנים המשמשים לחנייה. יש אורות גדולים שמשמשים בהם כל הזמן, ואח"כ באמצעות כפתור למטה מדליקים אור גדול המופנה למרחק וזה האור המסנוור. ח"כ ורהפטיג אינו מתכוון כלל למה שהציע.

ש. הלל:

היתה פה הבחנה בין עיר ללא-עיר אבל השארנו במקומו את סעיף 11, שכל סנוור של מכונית שבאה ממול, אדם עלול להיות נשפט לפי סעיף זה ובפעם השניה ישללו רשיונו לשלשה חדשים. אין נפקא-מינה אם הסנוור הוא בתוך העיר או מחוצה לה.

י. ש. רוזנברג:

(קורא סעיף 128). בסעיף זה יש שלשה סעיפים קטנים. את הסעיף השני מחקנו והענין נשאר בדיסקרציה של ביהמ"ש, ואת הסעיף השלישי השארנו. אור מאחור אינו יכול לסנוור. לא צריך לבלבל את ביהמ"ש ולתת לו הנחיות מחייבות. יש דיסקרציה לביהמ"ש לבטל רשיון ופה מדובר על חובה ולא על זכות.

היו"ר י. רפאל:

יש להבחין בין האורות הגדולים לבין האורות המוגדלים המסנוורים.

ז. ורהפטיג:

ענין האורות המסנוורים יהיה בתוספת הראשונה. על הסעיף לגבי האורות האמצעיים אפשר עוד לדון.

מר שלגי:

גם 127 וגם 128 מדברים על אורות גדולים. סעיף 127 מדבר על אי סור שימוש בהם בדרך עירונית, אם אין הדרך מוארת כראוי. סעיף 128 מחייב שלשה חיובים לגבי עמדם האורות הגדולים וועדת המשנה הבינה שהמקרה המסוכן הוא רק כשהוא נוסע לקראת רכב אחר.

היו"ר י. רפאל:

אין הבדל בין סעיף-קטן 1 ל-2. גם כשהוא עומד ומשאיר את המאור הגדול ביותר קיימת אותה סכנה. אחרת הדבר לגבי סעיף-קטן 3, שבכ"ז אם כי יש גם סנוור מאחוריו, זה פחות סנוור.

רמ"ח גיא:

היו שלשה שיקולים שלאורם נבחנו הדברים: (1) באיזו מידה עבירה גורמת למעשה לתאונות דרכים; (2) באיזו מידה העבירה היא עבירה שהשוטר אשר נתקל בה יכול במינימום של שיקולים לקבוע שאדם אמנם עשה זאת וזאת בניגוד לחוק; (3) באיזו מידה ביהמ"ש, לאחר שאדם הובא לדין, יכול לשקול את רצינות העבירה לגבי ובהתחשב בעניישה.

בכונן סנוור זו אחת העבירות שקיימת לגביהן פסיכוכוזה בציבור כולו, וזו אחת העבירות המרגיזות ביותר את הנהג השני, כי בלי לה הענין נראה מסוכן יותר, אם כי לכאורה נשארת אותה בריחה - להאיט אם הנסיעה או לעצור. רגישות העיניים של כל אדם שונה לגבי סנוור. לעומת זאת בכל מקרה של סנוור, אפילו במקרה המסוכן ביותר, ע"י האטת המהירות אפשר למנוע את התאונה. מתוך כ-19 אלף תאונות במשך 1957, בפחות מ-200 מקרים טען נהג להגנתו שהוא סנוור. לכן אני חושב שהפסיכוכוזה קיימת אבל העבירה איננה עבירה שגורמת לתאונות באותה מידה.

אשר לאבחנה השניה, כשם שיכולה להיות רגישות לגבי הסנוור, הרי אותו שיקול עלול להיות לגבי השוטר. כל שיפוע בכביש משנה את זווית האורות ושוטר יכול, שלא בכוונה, לתת דו"ח ולהעמיד נהג לדין על סנוור, בו בזמן שנסע 10 מטרים לפני כן עם אותם אורות שלא היו מסנוורים כלל. מכונית קטנה מסוג "רינו" תסנוור תמיד ע"י "שוטון" או "טייגר" והנהג צריך להביא זאת בחשבון. גם נסעירות מופרזת איננה מוכן לקבל את טענת הנהג שלא הסתכל על מדי-המהירות. בכל זאת הסכמנו שאפילו אם לא מבחינה אחרת אלא מבחינה פסיכולוגית, חייבים להשאיר זאת בין העבירות החמורות, בהנחה נוספת, שיש להניח כי מלבד העבירות שתשארנה בתוספות ביהמ"ש לא ישללו רשיונות.

מי שחונה בדרך ומשאיר אורות גדולים, נכון שהסעיף אינו מכסה זאת, אבל למעשה עבירה זו אינה קיימת, ואנשים אף חסים על מצבניהם. העבירה של נסיעה מאחור - כאן הדבר ממש מסוכן לגבי אפשרות של אי-צדק. אם אני נוטע בלילה ומנסה לעבור כלי-רכב, הצעד האפשרי הוא החלפת האורות, ועי"כ אני עלול לסנוור באמצעות הראי, אולם אפשר להזיז את זווית הראי במקצת ולמנוע זאת.

י. הררי:

ברצוני להפנות תשומת-לבכם לבעיה, שנדמה לי כי איש לא שם לב אליה, והיא - שכולם מביטים סנקודת מבט הנהג ולא של הולך-הרגל. ברגע שבתוך עיר מוארת 99% מאירים באור הרגיל ופתאום מופיעה באמצע מכוננית אחת שמאירה באור המוקטן - רוב הולכי-הרגל אינם רואים אותה. אם מדברים כבר על כל העניין, הייתי מציע שתהיה תקנה כללית, שתאסור מעבר לאורות הקטנים בעיר.

רמ"ח גיא:

העניין לא ניתן בעיר. מספר הפעולות שנהגו חייב בהן בנסיעה מחוץ לעיר מתבטא בכך שלעתים רחוקות עליו להחליף את המהלכים ותשומת לבו מופנית לכביש וצדדיו. בתוך העיר, גם נהג זהיר ביותר ישכח מתוך מאה פעמים להחליף פעם את האורות, מתוך ריבוי הפעולות שמוטלות עליו תוך נהיגה בשטח בנוי.

היו"ר י. רפאל:

אני מבין שמר גיא תומך בהצעת ועדת-המסנה. לאחר ששמענו את ההסברות מודיע לי ח"כ אזניה כי הוא מסיר את התנגדותו.

ז. ורהפטיג:

בסעיף 127 אני מציע לכתוב: "אורות הגדולים שאינם מסנוורים", שתהיה איזו הגדרה.

ה צ ב ע ה

בעד הצעת ועדת-המסנה בעניין הסנוור - רוב  
בעד הצעת ח"כ ורהפטיג להשאיר סעיף-קטן  
(ב) וב-127 לכתוב: "אורות גדולים שאינם מסנוורים" - 2 קולות

בתקבלה הצעת ועדת-המסנה. הסתייגות לח"כ ורהפטיג  
הסתייגות לח"כ רפאל, המציע להשאיר 128(2)

ז. ורהפטיג:

אני מציע להעביר לתוספת הראשונה את סעיף 9 שבתוספת השניה.

ש. הלל:

זה היה מלכתחילה בהצעת הממשלה בתוספת השניה.

ה צ ב ע ה

בעד הצעת ועדת המסנה, להשאיר זאת בתוספת השניה - 4 קולות  
בעד הצעת ח"כ ורהפטיג להעביר זאת לתוספת הראשונה - 1 קול

בתקבלה הצעת ועדת-המסנה. הסתייגות לח"כ ורהפטיג

גם סעיף 12 אני מציע להעביר לתוספת הראשונה. ז. ורהפטיג:

היו"ר י. רפאל:

גם ענין זה היה סלכתחילה בתוספת השניה.

מר בר:

יש משהו בענין זה גם בתוספת הראשונה.

ש. הלל:

יותר להבחין בין הגשת עזרה ע"י הנהג שהיה מעורב בתאונה לבין כל עובד-אורח אחר.

ג. ורהפטיג:

המדובר בתקנה 132(2) (קורא את התקנה) זה מקיף גם את הנהג וגם את בעל הרכב וגם מישהו אחר. זו עבירה חמורה.

י. ש. רוזנברג:

ח"כ ורהפטיג לא קרא את הסעיף הראשון בתוספת הראשונה, כשנאמר "בה נחבל אדם". סמילא שוללים את הרשיון, רק מתוך החבלה. מדוע אתה צריך להוסיף?

ג. ורהפטיג:

אם כן, צריך לנסח מחדש את סעיף 132(ב).

היו"ר י. רפאל:

אם זה נכלל בסעיף ראשון בתוספת הראשונה, אין בכלל מקום לסעיף הזה, אלא צריך לכתוב: נהג שעובר ואינו נותן עזרה, וכו', מגיע לו גם כן עונש או לא מגיע.

י. ש. רוזנברג:

אני מבין שלא הכניסו זאת כי היה ספק מה פירוש "מעורב בתאונה". בכל זאת אני מסכים עם היו"ר, שאולי אין צורך בכך בכלל.

מר שלגי:

זה אינו חופף באופן מוחלט, כי יכול להיות שהיתה תאונה והנהג הובא לדין והתברר אח"כ שאינו אשם בתאונה ואינו מורשה לפי סעיף ראשון בתוספת הראשונה, אבל יחד עם זאת הוא לא הגיש את העזרה הדרושה. בכ"ז אפשר יהיה לשלול ממנו את הרשיון לפי התוספת השניה.

היו"ר י. רפאל:

אם כן, דינו כדין נהג אחר שעובר במקום. אע"פ צריך לכתוב: "מעורב ובלתי-מעורב". הייתי מציע להוסיף תוספת, שהיה מובן כי זה מוסב למי שמעורב בתאונה והוא אינו אשם, ולמי שבכלל אינו מעורב.

ה צ ב ע ה

הצעת ועדת-המשנה נתקבלה ברוב קולות.

ג. ורהפטיג:

אינני עומד על ההצבעה. אני רק אומר שהנוסח אינו ברור.

היו"ר י. רפאל:

אם כן, אנשי משרד המשפטים ומשרד התחבורה יבהירו את הנוסח.

ג. ורהפטיג:

(קורא סעיף 134(1)). את הסעיף הזה מציעים להכניס לתוספת השניה. אני חושב מקרה זה לכל-כך חמור, שצריך להעבירו לתוספת הראשונה, ובפרט במקרה שנפגע אדם ואפשר עוד להצילו. יבוא ח"כ רוזנברג ויגיד שכתוב כבר משהו בתוספת הראשונה, אבל אז שוב לא אבין את האבחנה בין שני הדברים; אלא אם ידויקו ויגידו שבתוספת הראשונה מדובר על הנהג שגרם לתאונה ומבחינים בינו לבין מי שלא גרם לה, ודבר זה יתברר אח"כ במשפט. היות והעבירה היא כל כך חמורה, הייתי אומר שנהג שאינם אשם, אם הוא מעורב בתאונה - צריך להודיע.

י. ש. רוזנברג:

ברור שהמדובר גם בנהג שאינו אשם. ברור שיש הבדל נוסף בין התוספת הראשונה והשניה. אילו נמצאו שני סעיפים אלה בתוספת הראשונה, נניח שעברו שמונה חדשים ואדם זה היה מעורב שוב בתאונה ולא הודיע למשטרה, אבל הפעם לא היה אשם; לא יכולים לשלול רשיונו. תוך שנתיים אותו אדם עבר עוד עבירה, של נסיעה במהירות מופרזת. זה נכנס בתוספת השניה ואינך יכול לשלול

רשיונו, כי הוא עושה זאת בפעם הראשונה.

ד.מ"ח גיא:  
ועדת המשנה קבעה, בצדק לדעתי, להשאיר בתוספת  
א" סקרה שאדם שפגע וברח - יישלל רשיונו.

ה צ ב ע ה

הצעת ועדת-המשנה - נתקבלה  
הצעת ח"כ ורהפטיג,  
להעביר לתוספת ה-1 - לא נדחתה.  
הסתייגות לח"כ ורהפטיג

ז. ורהפטיג: סעיף 5 אני מציע להחזיר לתוספת השניה.  
י. ש. רוזנברג: חלק מזה נשאר בתוספת השניה בפסקה 9.

ה צ ב ע ה

בעד הצעת ח"כ ורהפטיג, להחזיר את  
הענין לתוספת השניה - רוב  
בעד הצעת הועדה - מיעוט  
הצעת ח"כ ורהפטיג נתקבלה. הסתייגות  
לח"כ רוזנברג.

הי"ר י. רפאל: ועדת המשנה הציע למחוק את סעיף 9  
מהתוספת השניה.  
ש. הלל: יכול להיות שבאותו רגע לא היתה בידו  
תעודת הביטוח.

ה צ ב ע ה

בעד הצעת ח"כ ורהפטיג, להשאיר זאת  
בתוספת השניה - מיעוט  
בעד הצעת ועדת-המשנה - רוב  
הצעת ועדת-המשנה נתקבלה.

ש. הלל: החלטנו פה אחר להמליץ בפני הועדה לקבל  
את דעתנו בענין קיצור התקופה בתוספת  
השניה שבה ביטול הרשיון הוא אוטומאטי והכוזי, משלשה חדשים לשנים.  
התוספת הראשונה בדרך כלל כוללת דברים כל כך ברורים, שמועדים לגרום  
לתאונה. בתוספת השניה בהכרח השארנו גם דברים דיסציפלינריים שלא כל  
כך מובן שתהיה תאונה.

י. שופמן: הצעתי את הדבר כדי להשאיר יותר סעיפים  
בתוספת השניה.

סר שלגי: ההצעה היא שבסעיף 13 של החוק יהיה כתוב, שלגי התוספת השניה - חדשים, ולגי התוספת הראשונה - שלשה חדשים.

ס ו כ ס: לקבל את הצעת ועדת-המשנה.

ש. הלל: לגבי מהירות שישיש עמה מסום סיכון, חשבנו שכאשר מדובר על עבירה שאי-אפשר לטעון כלפיה כל טענה שהיא סיכון, אין הכרח לקבוע זאת בצורה שלא תהיה כל ברירה אלא שלילת הרשיון לתקופה של חדשים. לא יכולה להיות שום הופעה של הנתבע בביתם"ש בה יאמר: לא נכון הדבר. יכול להיות מקרה שהשוטר טעה. לא הצענו לבטל את העונש, אבל אמרנו שבמקרה כזה יש מקום להשאיר זאת לשיקון דעתו של השופט. אם הטענה היא שהמהירות היתה מסכנת, ברור שזה קיים; ואם אין טענה שהמהירות מסכנת, ישאר הדבר לשיקול-דעתו של השופט.

י. שופמן: אני מציע להשאיר את העונש עם שלילת הרשיון. אחרי שיצא חוק זה, אצל כל הנהגים ינוצר הרושם שישיש מיני עבירות: סוג אחד של עבירות רציניות שגוררות אחריהן שלילת הרשיון, וזה חסור ומפני זה צריך להיעשה; וסוג שני, שאין אתו שלילת רשיון ולא צריך לדאוג לו כל כך. אם להוסיף לזה את ענין המהירות, הרי תהיה הוסמת השתוללות בדרכים. מה שנוגע לתאונות, ידוע שרובן בכל אופן נובע ממהירות מופרזת ואסור לנו להחמיר בכל החוק ולפתוח פתח זה למהירות מופרזת בכבישים.

הינ"ר י. רפאל: יש הצעה אחת, להחזיר זאת לתוספת השניה; ויש הצעה להשמיט זאת.

ה צ ב ע ה

- בעד הצעת ח"כ שופמן, להחזיר זאת לתוספת השניה - רוב
- בעד הצעת ועדת-המשנה - מיעוט

בתקבלה הצעת ח"כ שופמן הסתייגויות לח"כ רוזנברג וש. הלל.

ש. הלל: תקנה זו, באם תוכנס, תוכנס רק לאחר שמשרד התחבורה יכניס את הנורמליזציה במהירות, שהוא עומד ממילא להכניס.

הינ"ר י. רפאל: הוגד כאן שמשרד התחבורה עומד לבדוק מחדש את ענין המהירות המותרת, וסעיף זה יכנס לתקפו לאחר שהסדר מטעם משרד התחבורה יונהג למעשה.

ש. הלל: הוחלט בוועדה זו שכאשר פוסק שופט גם מאסר וגם פסילת רשיון, ייאמר שפסילת הרשיון תתחיל לאחר גמר ריצוי תקופת המאסר. אנו מציעים שאפשרות זו תישאר לשיקול-דעת השופט. לכן אנו מציעים שזה לא יהיה אוטומאטי.

סוכם: לקבל את הצעת ועדת-המשנה.

י. ש. רוזנברג: אני מבקש רביזיה של ההחלטה בפסקה ה(5), לגבי "לא יוזז". בסעיף 64 (ב) נאמר: לא

זה נמצא בתוספת, ועל כך מוסיפים סעיף-קטן א' האומר שאחרי שנעשו כל הדברים האלה, בא משהו ושבר את הדלת.

היו"ר י. רפאל:  
אני מקבל את משאלת ח"כ רוזנברג, ונצביע על כך שנית. הצעת ח"כ ורהפטיג היא להחזיר זאת לתוספת ב'.

ה צ ב ע ה

בעד הצעת ח"כ ורהפטיג, לכלול זאת בתוספת השנייה - 4 קולות  
נ ג ד - 4 קולות.

ה צ ב ע ה ש נ י ה

בעד הצעת ח"כ ורהפטיג - 4 קולות  
נ ג ד - 5 קולות

ההצעה לא נתקבלה

היו"ר י. רפאל:  
נשאר לנו בחוק זה רק ענין ההגדרות וההצעות הנוספות שמשרד התחבורה מבקש להכניס. על כך נדון ביום ב' הבא, לאחר שהחומר יוכן לדיון.

אני רוצה להפנות תשומת-לבכם שחולק החומר בנוגע לחוק ההתיישנות, והחברים מתבקשים לעבור על הסתיגויותיהם, וביום ד' אפשר תיקונים להסתיגויות וכד'.

מ. אילון:  
הועדה החליטה בישיבה האחרונה - לגבי חוק ההתיישנות - להפנות מקרקעין לפקודת סידור זכות קניין. היות ולא מקובל שבחוק תופיע הגדרה המפנה לחוק אחר, הכנסנו בחוק זה הגדרה מפורשת שמקבילה לחוק ההוא. כמו כן חלו שינויים סגנוניים קלים שאין מן הראוי לעמוד עליהם כאן.

הישיבה נבעלה בשעה 13.00.