

פרוטוקול מס' 100
מישיבת ועדת הכלכלה
יום רביעי, ל' בניסן התשנ"ז (07.05.97), שעה 11:00

נכחו: חברי הוועדה: אלי גולדשמידט - היו"ר
עבד-אלמאלכ דהאמשה
נסים דהן
צבי הנדל

מוזמנים: מנשה חדד - יו"ר מועצת המובילים
דוד כוכבא - מנכ"ל מועצת המובילים
סנ"צ טילדה מיכאלי - ראש מדור החקירות במח' תנועה
עו"ד עודד ברוק - ס. יועמ"ש - בטחון פנים
תמר חריף - לשכה משפטית - בטחון פנים
גרשוב אורי - יו"ר איגוד קציני הבטיחות
גולד מיכה - יו"ר ועדת השתלמות - איגוד קציני
הבטיחות
עו"ד מלי סיטון - לשכה משפטית - תחבורה
אלי אביר - לשכה משפטית - תחבורה
חזי יהלומי - מנהל מחלקת קציני בטיחות - תחבורה
גלוריה ויסמן - משרד המשפטים
שמואל זקס
שלום בן משה - מנהל הבטיחות בדרכים
אבישי מיכאלי - מ"מ מנהל אגף מטענים ושינוע חמ"ס
עו"ד שמחה ניר - לשכת עורכי הדין
יפעת רווה - לשכה משפטית
סרן תומר גוטהף - קצין ייעוץ בפרקליטות הצבאית

יועץ משפטי: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: יפעת שפרכר

סדר-היום: הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 44) (איסור נהיגה ברכב מסחרי עם עומס יתר), התשנ"ז-1997 (של חה"כ אלי גולדשמידט)

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 44)
(איסור נהיגה ברכב מסחרי עם עומס יתר),
התשנ"ז - 1997, (של חה"כ אלי גולדשמידט).

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מתכבד לפתוח את הישיבה. מדובר בהצעת חוק שהגשתי אותה כהצעת חוק פרטית והיא עברה את הקריאה המוקדמת ואת הקריאה הראשונה. אין תקדים במערכת דיני התעבורה שלנו שעל נהיגה בעומס יתר, בנוסף לכל הסנקציות האחרות שתלויות בפקודת התעבורה ובתקנותיה, ניתן יהיה להשבית את הרכב שבו נעברה העבירה. השבתו על פי ההצעה תעשה לפי אחוזי החריגה במטען העודף ל-30 יום ול-60 יום.

אתי בנדלר:

סעיף 1 תיקון כותרת הפרק החמישי "בפקודת התעבורה (להלן - הפקודה), בכותרת הפרק החמישי, במקום "וברירות קנס" יבוא "ברירות קנס והשבת רכב. זה תיקון מתחייב מעצם העובדה שמכניסים הליך חדש לפרק הזה.

סעיף 2 הוספת סעיף 31 אחרי סעיף 30 לפקודה יבוא: סמכות להשבית רכב מסחרי 31. (א) היה לשוטר יסוד סביר להניח, כי אדם הוביל מטען ברכב מסחרי כשמשקלו הכולל של הרכב עלה באותה עת, ב-15% או יותר על המשקל הכולל המותר, יודיע על כך לקצין משטרה בדרגה שאינה פחותה מדרגת מפקח (להלן - קצין משטרה).

לאחר המילים מטען ברכב מסחרי יבואו המילים ו\או עליו. התיקון השני הוא משקלו הכולל של אותו הרכב והמטען (להלן המשקל הכולל).

היו"ר אלי גולדשמידט:

מדובר במשקל הברוטו.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

מדברים על המשקל המותר של המטען ולא של הרכב.

נסים דהן:

מדובר על המשקל ביחד.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יש משקל רשום של הרכב ויש מטען על פי רשיון הרכב שמותר לו לשאת. נניח שהסכום הכולל של שני המשקלים צריך להיות 40 טון. אי אפשר לפרק את המטען ולשקול את המטען בנפרד, ולכן מעלים אותו על המשקל ואם הוא שוקל 70 טון אז ברור שיש עומס יתר של 15%.

נסים דהן:

בקריאה ראשונה אמרנו שהחוק מתייחס לרכב מסחרי. בצורה הזו אנחנו עושים אפלייה בין אותם טנדרים ומשאיות קטנות שהם לא מוגדרים כרכב מסחרי על פי החוק.

P.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הוצאנו את הטכניזטים.

נסים דהן:

אם מדברים על משקל כולל של עומס יתר גם המכוניות שהן חצי משאיות יכולות לגרום לתאונות ולאותן בעיות.

אתי בנדלר:

כאשר מדברים על רכב מסחרי אנחנו מדברים על רכב מסחרי כהגדרתו בפקודה.

יפעת רווה:

רכב מסחרי מוגדר כרכב שמשמש או מיועד לשמש להובלת משא בין בשכר ובין בקשר לעסקיו או מסחרו של בעל הרכב. הפגיעה היא מאוד גדולה ולכן אולי כדאי שיהיה ממשקל מסויים.

אתי בנדלר:

כפי שזה הוצע זה לא היה קשור למשקל. הצעת החוק חלה על כל רכב שהוא רכב מסחרי בכל משקל שהוא. נציגי משרד המשפטים או נציגי משרד התחבורה העלו את הרעיון שהצעת החוק הזאת תחול רק על רכב מסחרי ממשקל מסויים ובוועדה התנגדו. ההצעה, כפי שהיא מונחת היום, תואמת את מה שחבר הכנסת נסים דהן מבקש.

אלי אביר:

רכב מסחרי רשום ברשיון הרכב כרכב מסחרי.

נסים דהן:

הסמכויות של השוטר הן לא רק להודיע למפקח אלא גם לנקוט איזה שהוא צעד ביניים עד שהמפקח ינקוט את הצעדים שנדרשים על פי החוק. אם הוא רק יודיע לו אז המשאית תיעלם. ברגע שאדם עובר עבירת מהירות השוטר בו במקום מזמין אותו עם תאריך התייצבות להתייצב בפני מפקח.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו מדברים על סנקציה נוספת שנקראת השבתה.

יפעת רווה:

הסנקציה הזאת לא שוללת שום סנקציה אחרת. מובן מאליו שמותר לשוטר לקחת לאדם את רשיון הנהיגה.

נסים דהן:

הוא יכול לקחת את רשיון הנהיגה רק אם האדם עובר עבירת מהירות.

טילדה מיכאלי:

אפשר לקחת מעל 25%.

יפעת רווח:

כל זה לא שולל את כל מה שהיה קודם לכן. אין לשוטר סמכות לקחת מנהג רישיון נהיגה בלי לתת לא אישור זמני. יש לו את הסמכות לקחת לו את הרישיון ולתת לו אישור זמני לנסוע כמה ימים עד שזה יגיע בפני נציג משטרה. יכול להיות שצריך לעשות את אותו הסדר גם פה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

חבר הכנסת נסים דהן רוצה להביא לכך, שרכב עם מטען מאוד כבד מעבר למותר לא ימשיך לנסוע עד הרגע שהדברים יושלמו.

יפעת רווח:

אנחנו לא נותנים לשוטר שהוא לא קצין לקחת רישיון נהיגה בלי שהמקרה יובא בפני קצין.

היו"ר אלי גולדשמידט:

לא מדובר על השבתה. חבר הכנסת נסים דהן מתכוון לכך שעד שהדברים יובאו בפני קצין משטרה שהרכב ימשיך לנוע במסגרת המטען המותר.

גלוריה ויסמן:

צריך לשמוע מפי נציגי המשטרה ונציגי משרד התחבורה איך אפשר שהרכב לא ימשיך לנסוע עם עומס יתר, ואיך לא משאירים אותו באמצע האוטוסטרדה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

חבר הכנסת נסים דהן מעלה בעיה שלא קשורה לחוק הזה אלא היא בעיה קיימת גם בלי החוק.

אלי אביר:

יש תקנה שמתירה לשוטר לעצור את הרכב ולהביא רכב אחר כדי לפרוק את המטען.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

זה לא אסון גדול אם הוא ימשיך לנסוע, הרי ממילא הוא ישלם על זה אחר כך.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אבל כך הוא יכול לעשות תאונה.

יפעת רווח:

בתקנה 89 כתוב: "מצא שוטר רכב מוביל מטען שלא בהתאם להוראות סימן זה, רשאי הוא להורות את הנוהג בו להפסיק את הנסיעה עד שיפורק חלק מהמטען המובל..."

היו"ר אלי גולדשמידט:

לא צריך להכניס את זה לחוק כי זו סמכות שקיימת. אנחנו עוסקים פה במתחם ההשבתה.

אורי גרשוב:

לעצור את הרכב במקום זה חלק מהסנקציות.

יפעת רווח:

האם מבחינה טכנית המשטרה ערוכה לשקול את המטענים?

שלום בן משה:

המשטרה לא ערוכה ואין לה כלים לשקול את המשאיות. המשאיות נשקלות באמצעות ניידות של משרד התחבורה. קנינו השנה עוד שתי ניידות כדי שנוכל לשקול בצורה הרבה יותר רחבה. צריך למצוא דרך שיהיה קשר בין השוטר או בין תחנת המשטרה והמדווח לבין הניידות שנמצאות באיזה שהוא מקום, שבמקרה ויש חשש כזה הניידת תגיע למקום ותבצע את השקילה. אין היום שום דרך אחרת לשקול. המערכת הנוספת שנערכה לשקילה היא מערכת ממע"צ במשקלים שהם משקלים קבועים. הגוף היחיד ששוקל בדרכים הן ניידות הבטיחות של משרד התחבורה. יש לנו בסך הכל 5 ניידות.

שוטר לא רואה רכב ופתאום עוצר אותו אלא יש ניידות בטיחות שמבצעות עבודה במהלך כל השנה ויש איתן שוטר, ולכן כאשר שוטר עוצר את הרכב זה לאחר שהניידת שקלה אותו.

נסים דהן:

אם כך זה כבר לא יסוד טביר אלא דבר עובדתי.

שלום בן משה:

וודאי.

אתי בנדלר:

רק בית המשפט יכול לקבוע חד משמעית.

תומר גוטהרף:

אנחנו מבקשים שהסמכות הזאת לא תחול על רכב של צה"ל.

שמואל זקס:

כאשר שוטר חושב שהמשקל המועמס על הרכב איננו מתאים לתעודת השקילה של הבודק יש לו את הסמכות לקחת את האוטו למתקן שקילה קרוב והאדם חייב יהיה לשלם את ההוצאות. עם כל הפעילות הברוכה של משרד התחבורה ועם כל הניידות שלו אפשר יהיה לפתור את כל הבעיות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

איפה יש מתקני שקילה?

שלום בן משה:

במפעלים, במחצבות, במוסכים וכו'.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אתה מתכוון שכל החוק הזה לא יחול על רכב צבאי?

תומר גוטהף:

על רכב צבאי חלים כל הכללים של עומס יתר ואם יש עבירה אז מטפלים בה. הנהגים בצבא הם הרבה יותר כבדים מאשר הנהגים באזרחות, במיוחד הנהגים של רכב כבד שזה תחום בעיתי בצבא כי יש קושי להכשיר את הנהגים. אם נהג העלה עומס יתר כדי לחסוך לעצמו הובלה ותפשו אותו אז אין סיבה להשבית את המשאית הצבאית כי יכול לנהוג בה נהג אחר.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יש סעיפים שמאפשרים לבעלים של הרכב, בעניין הזה המדינה ומשרד הביטחון, להגיב בבית המשפט על כך שנקטו בצעדים הדרושים על מנת למנוע את הנסיעה ברכב בעל מטען עודף, ואז לבית המשפט יש את שיקול הדעת לא לקיים את ההרשעה.

תומר גוטהף:

כל הטיפול, גם אם הוא פלילי, נעשה בבית דין צבאי.

דוד כוכבא:

הצבא הוא זה שפתח את הנושא של השבת רכב.

גלוריה ויסמן:

אני חושבת שיש מקום להטיל את החובות האלה גם על הצבא.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ה צ ב ע ה

(על סעיף קטן א' של סעיף 31 שמופיע בתוך סעיף 2 להצעת החוק)

בעד - 3

נגד - 0

הסעיף אושר בנוסח כפי שכתוב בחוק עם התיקונים שהוקראו.

שלום בן משה:

צריך לאפשר לצה"ל לקחת את כלי הרכב המושבת לבסיס צה"ל הקרוב, ולא שיקחו לו את כלי הרכב למגרש קרוב.

נסים דהן:

זאת תהיה תקנה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

משרד התחבורה יצטרך שיהיו לו מקומות איחסון.

אתי בנדלר:

כאשר הכנסנו את ההגדרה של משקל כולל חסרה היתה ההגדרה של משקל כולל מותר.

גלוריה ויסמן:

המשקל הכולל המותר המצוין ברישיון הרכב.

אתי בנדלר:

זאת ההגדרה שתובא בחוק שירותי ההובלה והיא תידון היום. היא לא חופפת להגדרה של תקנות התעבורה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו מסמיכים את משרד התחבורה ומשרד המשפטים יחד עם היועצת המשפטית של הוועדה למצוא את הנוסח המתאים ולכתוב אותו בחוק.

נסים דהן:

כאשר מדברים על 25% מעל המשקל הכולל אנחנו בעצם מתכוונים ל-100% מעל המטען המותר.

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה בהתאם למשקל של הרכב. אם זה המצב אז יכול להיות שנוריד את זה ל-20%.

אתי בנדלר:

בסעיף קטן ב' כתוב: "קיבל קצין משטרה הודעה כאמור בסעיף קטן (א), רשאי הוא להורות, בצו, על השבתת הרכב לתקופה שלהלן, וכן על החסנת הרכב במקום שעליו יורה בצו".

(1) לתקופה של 30 ימים ממועד מתן הצו - כשמשקלו הכולל של הרכב עלה ב-15% עד 25% על המשקל הכולל המותר.
(2) לתקופה של 60 ימים ממועד מתן הצו - כשמשקלו הכולל של הרכב עלה ביותר מ-25% על המשקל הכולל המותר.

כאן אין הערות לתיקון אלא יש כאן נושאים שצריכים לדון בהם: א. בהתאם לנוסח המוצע אין שום זכות שימוע מותנת לבעלים של הרכב חוץ ממקרה אחד שבו הוא מוכיח שהרכב נגנב ממנו.

לנושא של החסנת הרכב מדובר במפורש על מקום שעליו יורה בצו. זה יכול להיות בכל מקום כגון חצריו של הבעלים או במקום כלשהו שיש צורך לשלם דמי אחסנה. מדובר על כל מקום שעליו יחליט קצין המשטרה.

נסים דהן:

הסעיף בצורתו הנוכחית אינו מקנה זכות שימוע. אם אומרים שקצין המשטרה רשאי, הרשאי בא לומר שיש לאדם זכות שימוע. אם אין זכות שימוע אז זה הולך בצורה אוטומטית להחסנה והוא לא רשאי. רשאי פירושו ששמעתי ואני מחליט.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אפשר לבוא ולומר שקצין המשטרה רשאי להורות בצו לאחר שנתן לבעל הרכב

להשמיע את טענותיו בפניו. זה ניסוח אפשרי.

אתי בנדלר:

בעת הכנת הצעת החוק לקריאה ראשונה הועלתה לדיון השאלה מה יהיו סמכויותיו של קצין המשטרה, דהיינו האם הוא יהיה מעין סמכות שיפוטית. דעת הרוב בוועדה היתה שלא להעניק לקצין המשטרה שום שיקול דעת כדי לא להפוך אותו לסמכות משפטית.

יש מקום לשנות את הנוסח כך שהוא יהיה מנדטורי ושיהיה כתוב יורה על השבת הרכב. הרשאי אולי ישאר לאיזה שהם מקרים חריגים שקשה לנו כרגע לחשוב עליהם. בסופו של אותו דיון החליטה הוועדה להשאיר את סעיף קטן ד' כפי שהוא אבל להשאיר את הדיון לשלב מאוחר יותר כאשר המגמה היא לא לתת שיקול דעת לקצין המשטרה. אנחנו מציעים לתקן את סעיף קטן ד'.

היו"ר אלי גולדשמידט:

לקצין המשטרה אין שיקול דעת אבל לבעל הרכב יש אפשרות לפנות לבית המשפט. בצורה הזאת האסון הוא יחסית קטן.

צבי הנדל:

אי אפשר להעלות את כל התסריטים שיכולים להיות כי זה יכול להגיע למצבים אבסורדיים. זהו מהלך לא פשוט. יהיו 20% פושעים שינסו לתחמן אבל השוטר הוא לא טיפש. אני מציע להשאיר את זה כפי שזה אבל לתת אפשרות לאדם לפתוח את הפה.

נסים דהן:

זוהי מעין סמכות שיפוטית.

אתי בנדלר:

הסעיף שנצטרך להוסיף אותו ועוד לא הספקנו לגבש אותו הוא קביעת הליך לשיפוט מהיר בפני בית משפט, דהיינו איזה שהן תקנות סדר דין באופן שאם הבעלים של הרכב ירצה לטעון כנגד השבת הרכב יהיה איזה שהוא הליך מאוד מהיר בפנייה לבית משפט.

צבי הנדל:

היינו צריכים לקחת את כל המטלות שאנחנו רוצים להטיל על בתי המשפט, חלק מהמטלות החדשות בוועדת חוקה גם בנושאים של מעצר וכו', ולרכז אותן.

נסים דהן:

מצד אחד לא צריך לכתוב יורה הקצין כי בכך אין שום שיקול דעת ומצד שני לא נהפוך את הקצין למעין בית משפט שהוא חייב לשמוע את כל הדברים. יהיה לו שיקול בגבול המותר. בית המשפט הוא זה שישפוט. המילה רשאי היא במקום, לא צריך לשלול אותה ולא להרחיב אותה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

כלומר להשאיר את הסעיף כמות שהוא. אנחנו מדברים כאן על סמכות שהיא מעין סמכות שיפוטית. גם כאשר שוטר עוצר מישהו על מהירות מופרזת הוא יכול לתת לו דו"ח או הוא יכול להמיר את הדו"ח באזהרה. אלו דברים שקורים. יש מצבים ששוטר עוצר אדם בגין עבירת תעבורה ושומע אותו ומחליט אחרי שיקול דעת להזהיר אותו ולא

להפעיל את הסנקציה הזאת.

נסים דהן:

הסנקציה של השבתה היא סנקציה מיידיית ואילו הסנקציה של תשלום היא לא סנקציה מיידיית. תוך 21 יום אתה יכול להחליט אם אתה רוצה לשלם או שאתה רוצה ללכת לבית משפט.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הנושא מצדיק את מתן האפשרות לאותו קצין משטרה. נגרם פה נזק כספי ולאדם יש את האפשרות ללכת לבית המשפט ולבקש הליך מהיר. הוא ישמע תוך יומיים שלושה או תוך פרק זמן יותר ארוך. האופציה להשמיע את טענותיו ישנה. אני הייתי מוסיף: שהשוטר לאחר שישמע את טענותיו, במילה רשאי גלום העניין של הפעלת שיקול דעת.

טילדה מיכאל:

בסעיף ד' מופיע ויוכית בעליו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הסעיף משתנה. כל סעיף ד' יחול על מה יקרה בבית המשפט. רשאי הוא לאחר שנתן הזדמנות לבעל הרכב להשמיע את טענותיו בפניו להורות בצו על השבתת הרכב.

עודד ברוק:

אנחנו נשקול הגשת הסתייגות במידה וזה התקבל. אין מקום לתת שיקול דעת.

גלוריה ויסמן:

הייתי משאירה את הסעיף כפי שאתם הצעתם אותו. אין כאן איסור על בעל הרכב לעשות משהו. הבעיה היא שברוב המקרים הנהג איננו בעל הרכב והוא איננו גם זה שיש לו שליטה על הרכב. אנחנו מלחיצים את קצין המשטרה בצורה בלתי רגילה.

שלום בן משה:

ברגע שהמשאית תעצר הנהג יודיע בקשר או בטלפון לבעליו ובעליו יתייצב במהירות האפשרית. אני מציע שזה יהיה יורה בסמכות בית המשפט. הוא יפנה מהר לבית המשפט כי זה יהיה כלכלי ושם הוא יטען את טענותיו.

שמחה ניר:

אם שוללים את שיקול הדעת מהקצין אז נותנים אותו בידי השוטר. זה הרבה יותר מסוכן. ברגע שזה יהיה המוני יהיה פה פתח לשחיתות. אני מציע לא לשלול מהקצין את שיקול הדעת.

כל הפסילות המנהליות הן אמצעי לחץ על אנשים להודות באשמה. מגישים בקשה לביטול פסילה מנהלית כדי להודות באותו המקום. כאשר הוא הופך מחשוד לאשם הוא חדל לסכן את הציבור והוא מקבל את הרישיון חזרה. צריך שתהיה סנקציה עונשית, זאת אומרת להעמיד את האדם לשיפוט מהיר תוך 48 שעות כי אחרת בעל הרכב יביא את הנוהג לבית המשפט והוא יודה והוא יקבל את הרישיון חזרה.

צבי הנדל:

אני מציע שזה ישאר רשאי.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מציע להשאיר את זה בנוסח הקיים. אנחנו נשאיר את המילה רשאי.

נסים דהן:

אני אגיש הסתייגות.

אתי בנדלר:

בהצעה המקורית דובר רק על 25% ובהתאם להחלטת הוועדה דובר על 60 ימים. אם יש עומס יתר שבין 25%-15% תהיה השבתה ל30 ימים ואם עומס היתר עלה ביותר מ-25% אז ההשבתה היא ל60 ימים. בהתאם לצו התעבורה עבירת קנס עד 24.99% של עומס יתר מהווה עבירת קנס. לכן יכולה להווצר סיטואציה שלפיה מצד אחד תהיה השבתת רכב ומצד שני אפילו לא יוגש כתב אישום נגד אותו אדם.

בדיוק כמו בפסילה מנהלית של רשיון רכב אנחנו סבורים שאין מקום לפסילה מנהלית של רשיון רכב אם הנהג איננו מועמד לדין. כל הרעיון הוא שאם הנהג ממשיך לנסוע אז הנסיעה מסוכנת.

בפירוש לא מדובר פה על סנקציה פלילית. ההשבתה המנהלית איננה סנקציה פלילית. אם אין בכלל צ'אנס שישביתו את הרכב, האם זה בכלל מקנה לבית משפט כסנקציה פלילית אפשרות להשבית רכב?

נניח ועומס היתר היה בשיעור של 50% והשביתו אותו לתקופה של 60 ימים והגישו נגדו כתב אישום, בית המשפט לא רשאי להשבית את הרכב.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הדבר הזה ישקל במשרד המשפטים ובמשרד התחבורה ואם יגיעו למסקנה שצריך להוסיף את הסנקציה הזאת כסנקציה של בית המשפט אז נוסיף את זה.

טילדה מיכאל:

צריכה להיות סנקציה נוספת של נהיגה בזמן השבתה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

גם את זה צריך להחיל.

עודד ברוק:

האם זאת סנקציה עונשית?

היו"ר אלי גולדשמידט:

חד וחלק זאת סנקציה מנהלית.

יפעת רווה:

מדובר על תקופות ארוכות של 30 ו60 יום. אם זאת עבירה ראשונה אז לא צריך להגיע לתקופה של 30 או 60 יום אלא לתקופה יותר קצרה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בישיבה הקודמת אמרנו שאחרי 10 פעמים שישביתו את הרכב לא יהיה מטען חורג.

שלום בן משה:

על ידי כך שמתבצעות שקילות המספר של משאיות שנושאות עומס יתר יורד.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בעלי הרכבים צריכים לדעת שכאשר הם שולחים רכב עם מטען עודף זה מעשה מאוד חמור. הפגיעה של הרכבים הכבדים האלה היא כל כך קטלנית. אם כל זה שיש סנקציה לא מכניסים בן אדם למעצר. מדובר כאן על נזק כלכלי בלבד. כמו שיש נזק של קנס כך גם פה יש נזק כלכלי והוא כואב.

גלוריה ויסמן:

במקום לדבר על תקופות הארכה של 30 ימים ו60 ימים כתקופות שלימות, צריך שזה יהיה עד 60 ימים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

קצין משטרה זה לא בית משפט. 60 יום זה כואב אבל זה כואב פחות מאשר תאונות קטלניות.

שלום בן משה:

מתוך 100% שעוברים ברמזור אדום המשטרה מצליחה לתפוס 2% בלבד.

טילדה מיכאל:

למה שלא נשווה את זה לצו הפסילה של 10%?

היו"ר אלי גולדשמידט:

בואו נשאיר את המספרים כפי שהם. צריך לקחת בחשבון שכל דבר נבחן. חצי שנה יבחנו את העניין ואז יגיעו למסקנות.

ה צ ב ע ה

(על סעיף קטן ב' של סעיף 31 שמופיע בתוך סעיף 2 להצעת החוק)

בעד - 3

נגד - 0

הסעיף אושר.

צבי הנדל:

בסעיף ג' השאלה היא אם יכתיבו לאדם איפה לשים את הרכב.

אתי בנדלר:

בסעיף ב' כתוב וכן על החסנת הרכב במקום שעליו יורה בצו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

קצין משטרה יורה בצו איפה לאחסן את הרכב.

נסים דהן:

זה יהיה כתוב בתקנות.

אתי בנדלר:

בדיון הקודם היה מישהו שאמר שהקיבוצים מוכנים להכשיר מגרשים לצורך הענין הזה כי הם רואים בזה מקור הכנסה.

צבי הנדל:

אם בן אדם רוצה לאחסן את זה בחצר שלו אז למה לא?

היו"ר אלי גולדשמידט:

קצין משטרה יכול לאפשר את זה.

צבי הנדל:

ישא בהוצאות ההחסנה של הרכב במידה ואין לו מקום פרטי לאחסן אותו. כאשר שללו את הרישיון מאדם יש להכניס אותו לכלא כי כאשר הוא חופשי הוא יכול להכנס לרכב וכתוצאה מזה להרוג.

אתי בנדלר:

לגבי שלילה מנהלית דורשים מהנשלל להפקיד את רישיון הנהיגה שלו, השאלה היא אם לא ראוי לחייב אותו להפקיד גם את רישיון הרכב.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הרעיון הזה נראה לי.

שמחה ניר:

אם האדם צריך לממן את ההחסנה ומכניסים אותו לבית הסוהר צריך להגיד לו לממן גם את האחזקה שלו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מי שיושב בכלא מן הסתם קשה לו לממן את חייו בכלא, לעומת זאת מי שהרכב שלו מושבת הוא עדיין לא פשט את הרגל. חבר הכנסת צבי הנדל מציע שההחסנה תעשה בחצרו של הבעלים של הרכב בתנאי שיפקיד את רישיון הרכב בידי הרשות הממונה או בידי קצין

המשטרה.

קצין המשטרה צריך לדעת איפה הרכב עומד כדי שהוא יוכל גם לעשות ביקורת. אני מציע שכן יאחסנו ויהיה מקום קונקרטי ואם המשטרה רוצה לבדוק שהרכב באמת מאוחסן שם יהיה לה מקום לבקר. לא מכבידים על הנהג מכיוון שאם הוא אדם ישר אז ממילא הוא לא ינהג ברכב והרכב יעמוד בחצרים שלו.

אתי בנדלר:

בסעיף קטן ב' מתחייב שינוי והוא שמקום החסנת הרכב לא יהיה אותו מקום שעליו יורה קצין המשטרה, או שאולי כן נוסיף את זה בסעיף קטן ה' שבו הנהג ידרש להפקיד את רישיון הרכב במשטרה ושימסור הודעה למשטרה על מקום מוצע להחסנת הרכב.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אם יש מקום אז אפשר לאחסן את הרכב אצל הנהג בחצרים. אם לבעלים של הרכב אין מקום החסנה אז יורה לו קצין המשטרה איפה לאחסן.

אתי בנדלר:

אם כך אני צריכה לתקן את סעיף קטן ב' וג'.

גלוריה ויסמן:

כאשר קצין המשטרה קובע על השבתת הרכב הוא צריך גם כן לקבוע איפה יהיה הרכב. הוא צריך לקבוע שהרכב יאוחסן במקום ששיך למדינה ואז יכול לבוא בעל הרכב ולהפקיד את כל רישיונות הרכב ולבקש שיאפשר לו לאחסן את הרכב אצלו. צריך שיהיה כתוב במפורש איפה הרכב הזה נמצא.

אתי בנדלר:

ברגע שאת כותבת כפי שכתוב כאן במקום שעליו יורה בצו, קרי קצין המשטרה, אז לקצין המשטרה יש שיקול דעת להחליט האם זה יהיה בחצריו של הבעלים או לא.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו נוסיף את הסייג כפי שיורה בצו. אם הבעלים של הרכב יציע לאחסן את הרכב בחצריו והדבר ירשם במשטרה אז זה יתאפשר לו לעשות את זה.

אתי בנדלר:

אז זה המקום שעליו יורה קצין המשטרה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

גם ההחסנה אצלי בחצר היא מכוח הוראת קצין המשטרה, ובתנאי שקצין המשטרה השתכנע שאין במקום החסנת הרכב כדי לקיים הפרעה לתנועה.

קצין המשטרה ישאל את בעל הרכב איפה אתה מתכוון לאחסן את הרכב והוא יגיד לו איפה הוא מתכוון לאחסן את הרכב. אם הוא אומר בחצר המפעל אז זה בסדר אבל אם זה ברחוב בן יהודה אז זה לא בסדר. אם זה מפריע לתנועה או לשלום הציבור יש שיקול דעת לקצין המשטרה להורות לו לאחסן במקום אחר.

שמחה ניר:

נניח ואני בעל משאית אחת ואין לי חצרים ואני מחנה כל לילה מול הבית שלי במקום שמותר לחניה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אז ההחסנה תהיה במקום אחר.

טילדה מיכאלי:

הקצין על ידי כך צריך לבדוק אם הדבר הוא מסוכן או לא, לכן אני מציעה שיהיה כתוב יורה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אז אנחנו מטילים עליו הוצאות מיותרות. חצרו של הבעלים לעולם לא יכול להיות הכביש.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

במקום שקצין המשטרה יורה עליו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו צריכים להבטיח שכאשר יש אפשרות לאדם לאחסן את הרכב בחצרים שלו מבלי להעמיס הוצאות שיעשה את זה. בעל הרכב צריך להוכיח להנחת דעתו של קצין המשטרה שיש לו מקום סביר. אני מציע שיהיה כתוב באופן שלא מפריע לשלום הציבור או לחופש התנועה.

טילדה מיכאלי:

למה שקצין המשטרה יהיה מעורב בזה? יש לנו הרבה תביעות בנושא הזה. אני מציעה שתחליטו או שאנחנו נורה. לצורך זה אנחנו נפרסם מכרזים ונקבע מקומות של החסנה וכולם יהיו שווים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני חושב שלקצין המשטרה יש שיקול דעת סביר. אני סומך על קצין המשטרה והוא יבדוק על מה מדובר ואיפה יהיה מקום ההחסנה. קצין המשטרה ישאל את בעל הרכב למקום שבו הוא יכול לאחסן את הרכב ואם המקום הזה סביר הוא יורה לו להחנות באותו מקום, ואם המקום הוא לא סביר והוא עלול לגרום קשיי תנועה אז הוא לא יאפשר לו להחנות שם את המשאית והוא יורה לו על מקום מסויים והוצאות ההחסנה יחולו על בעל הרכב.

צבי הנדל:

צריך שיהיה כתוב ובלבד שזה לא על עורק תחבורה. אם אתה רוצה למנוע עבירה אז תכתוב את מה שאתה רוצה למנוע. צריך לפשט את העניין. אי אפשר לחייב אותו לשלם על זה. אם אתה רוצה שזה לא יהיה על הכביש ובלבד שזה לא יהיה על דרך.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

אולי המשטרה לא תעשה מכרזים ולא תמצא מקומות להחסנה. אני חושב שצריך

שיהיה כתוב במקום שהשוטר יורה עליו.

נסים דהן:

אני מציע שיהיו מקומות מיוחדים להחסנה מההביט הפסיכולוגי. ברגע שיש מקומות ושם יחנו משאיות ואנשים ידעו שמשביתים משאיות אז אנשים ישלמו את דמי ההחסנה וזה יהיה גורם הרתעה מצויין.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מציע שבסעיף ב' יאמר שהדרך שבה יורה הקצין על השבתת הרכב יעשה בתקנות שיוציאו שר התחבורה ושר המשטרה בתוך 60 יום מיום קבלת החוק ויאשרו בוועדת הכלכלה של הכנסת.

אתי בנדלר:

האם התקנות האלה יהיו בהתייעצות עם שר המשטרה או שיקבעו ביחד את התקנות האלה?

היו"ר אלי גולדשמידט:

ביחד.

אתי בנדלר:

השר ושר המשטרה יקבעו כללים בתקנות להחסנת הרכב באישור ועדת הכלכלה.

יפעת רווה:

עושים את זה בדרך של הפקדת רשיון הרכב. אם כן אז צריך איזה שהוא אישור זמני.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מציע שגם זה יופיע בתקנות.

אתי בנדלר:

כללים לעניין מקומות להחסנת רכב לעניין הפקדת רשיונות הרכב יופיעו בסעיף קטן נוסף. מה שהוחלט כרגע הוא לא לשנות את סעיף קטן ב' כפי שאושר אלא שנוסף סעיף קטן שיהיה סעיף תקנות שיותקנו על ידי השר שזה שר התחבורה עם שר המשטרה, ובו יקבעו כללים לעניין השבתת רכב לעניין הפקדת רשיונות רכב ולעניינים נוספים שיתעוררו. כל התקנות האלה יהיו באישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה צריך להעשות תוך 60 יום.

אתי בנדלר:

סעיף קטן ג' כפי שמופיע כאן: בעל הרכב ישא בהוצאות ההחסנה של הרכב לפי סעיף זה. מה שברור הוא שלפי השינויים שהתקבלו עד כה יש לשנות את זה שאם יהיו הוצאות החסנה ישא בהם בעל הרכב.

אני מציעה להוסיף סעיף קטן נוסף שקשור לעניין הזה: הוכיח בעליו של רכב שהושבת בצו לפי סעיף זה, או מי שהשליטה על רכב כאמור עלתה בידי כה הרכב נלקח ממנו בלי ידיעתו ובלי הסכמתו (לגניבת רכב), יבוטל צו ההשבתה והוצאות החסנת הרכב כאמור בסעיף קטן ג' לא יחולו עליו.

בכוונה אנחנו לא קובעים על מי, מכיוון שאם הגנב לא מאותר אז המדינה תצטרך לספוג את זה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בדרך כלל גונבים מזדות ולא סמיטרילים.

אתי בנדלר:

הסיטואציה יכולה להיות מאוד פשוטה: מישהו גנב משאית והתחיל להשתמש בה והעמיס עליה עומס יתר והניידת תפסה אותו ואמרו לנהג תראה את רשיון הרכב ואמרו לו להשבית את הרכב.

היו"ר אלי גולדשמידט:

כאשר מדובר בגניבה והגנב יביא את האוטו להחסנה, במקרה הזה מדינת ישראל תישא בכמה ימים האלה ותחזיר את הסמיטריל.

הסעיף אושר.

אתי בנדלר:

את סעיף קטן ד' אנחנו מציעים להחליף לנוסח אחר: בעל הרכב או מי שהשליטה על הרכב בידי רשאי לפנות לבית המשפט המוסמך לדון בעבירות תעבורה בבקשה לביטול ההשבתה. בית המשפט לאחר ששמע את היועץ המשפטי לממשלה או בא כוחו או שוטר רשאי לבטל את ההשבתה בתנאים או ללא תנאי אם שוכנע שביטול ההשבתה לא יפגע בביטחון הציבור, ושמי שנהג ברכב פעל בניגוד להוראות בעל הרכב או בעל השליטה על הרכב לפי העניין ושאלה עשו כל שביכולתם על מנת למנוע הובלת מטען כאמור בסעיף קטן א'.

הסעיף הקטן המוצע בעצם מסתמך על בסיס ההצעה של משרד המשפטים שהובאה לפני עם שינויים קטנים. בסעיף קטן ה' כתוב הוראות סעיף 48 יחולו על צו להחסנה וזה במקום להפנות לסעיף 48. לקחו ממנו את האלמנטים שהם רלוונטיים לנושא הזה. הנושא הזה קיים בסעיף 48.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אם הוא יוכיח לבית המשפט שהוא עשה את כל הצעדים הדרושים ועל יסוד זה צריך להחזיר לו את הרכב, אז מי נושא בעלות?

אתי בנדלר:

זה סעיף קטן ו' המוצע.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יש מצב של גניבה ויש כל המצבים האחרים, לגבי כל המצבים האחרים זה יבוא לבית משפט.

אתי בנדלר:

צריכים לקבוע תקנות על ידי שר המשפטים לנושא של דיון דחוף.

גלוריה ויסמן:

אמנם שר המשפטים יכול להתקין תקנות מאוד מהר אבל בשביל זה צריך שהנהלת בתי המשפט תוזמן לכאן ויראו אם יש שופטים לכל הדברים האלה. הרצון שלנו ושלכם הוא רצון טוב מאוד אבל יש צורך בביצוע.

אתי בנדלר:

המשמעות הכלכלית של השבתת הרכב יכולה להיות אדירה, בעיקר שהיא יכולה לגזול את פרנסתו של אדם בפסילה מנהלית. אנחנו לא נותנים שיקול דעת בידי קצין המשטרה לדון בטענות שיכולות להיות מאוד חזקות של הבעלים של הרכב. אנחנו חייבים לתת לו איזה שהוא פתרון כדי שיוכל להביא במהירות את טענותיו בפני מי שהוסמך לכך על מנת שהוא יוכיח לבית המשפט שבעצם פעלו בניגוד גמור להוראותיו עם הנושא הזה ושיפסק הנזק הכלכלי שאנחנו גורמים לו, אחרת אנחנו עלולים לפסול את הסעיף הזה והפגיעה שלו היא במידה רבה עולה על הנדרש.

היו"ר אלי גולדשמידט:

האם צריך לרשום שתוך 72 שעות יתקיים דיון?

אתי בנדלר:

אני לא יודעת, ולכן יש לשמור על הדבר האפשרי ולקבוע את זה לפחות בתקנות כהסדר משלים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

פסילה מנהלית היא אולי פחות נזק כלכלי לפעמים אבל היא נזק מסוג אחר. אני מציע שמשרד המשפטים יחד עם משרד התחבורה ויחד עם משרד המשטרה ינסו למצוא פתרון כולל לסוגיה הזאת של מועדי הדיון בבתי המשפט. בזה שאנחנו קובעים את הסעיף הזה מבלי להגדיר לוח זמנים יש גם סבירות. אם הרכב צריך להיות מושבת ל-30 יום ובית המשפט יתחיל לדון בעניין הזה אחרי 29 יום ברור שזה בלתי סביר. יבוא מישהו ויפעל בדרכים משפטיות ובג"ץ יגיד למשרד המשפטים להוציא מיד תקנות.

גלוריה ויסמן:

למה לא להזמין את מנהל בתי המשפט לפחות שהוא ישמע את זה מאיתנו? למה לא לפני שמאשרים סופית את ההצעה לקריאה שנייה ושלישית לשמוע אותם? המטלות על בתי המשפט עם החוק החדש של המעצרים הן מאוד קשות. כאן מדובר על אפשרות של נזק להרבה מאוד אנשים. צריך לדבר איתם כדי שיהיו מוכנים, ולא להביא להם דבר מוגמר ולהגיד להם עכשיו תתחילו לעבוד, כי אחרת בית המשפט יפסול את החוק.

היו"ר אלי גולדשמידט:

נוסיף סעיף לסעיף התקנות תוך 60 יום שיקבע יחד עם שר המשפטים, שר התחבורה ושר המשטרה לקבוע את מועד הדיון בבקשה הזאת.

גלוריה ויסמן:

ההוראה כהוראה היא מיותרת. יש לשר המשפטים את הסמכות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אז שיעשה את זה.

גלוריה ויסמן:

הוא בהחלט יכול לעשות את זה, אבל אנחנו מדברים על המציאות ועל החיים ולא על מה שהמשפטנים כותבים. אני רוצה שמנהל בתי המשפט יגיע לפה ואתם תסבירו לו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני לא הייתי רוצה לעצור את זה. אני לא חושב שהאסון הוא כל כך גדול. הסמכות נמצאת ממילא בידכם מבלי שנכתוב את זה, והנושא של תאונות דרכים הוא לנגד עיני כל שרי המשפטים.

אתי בנדלר:

סעיף קטן ו' המוצע: על אף האמור בסעיף קטן ג' רשאי בית המשפט לקבוע כי הוצאות החסנת רכב שהושבת לפי סעיף קטן ב' יחולו על מי שהשליטה ברכב בעת ביצוע העבירה היתה בידי. בסעיף קטן ג' הם חלים על הבעלים של הרכב. המשך סעיף ו': או על מי שנהג ברכב או על מי שיורה או לחלק ביניהם את הוצאות ההחסנה ובלבד שנתן להם ההזדמנות להשמיע את טענותיהם.

סעיף קטן ז' המוצע אומר: הוצאות סעיף 49 יחולו על החלטת בית המשפט לפי סעיף הזה בסעיפים המחוייבים. סעיף 49 לפקודה קובע שהחלטת בית משפט לפי סעיפים מסויימים הנקובים בו ניתנת לדיון חוזר ולערר בדרך הקבועה בחוק סדר הדין הפלילי.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מה קורה אם הבעלים לא משלם את דמי ההחסנה, האם זה הוצאה לפועל של המדינה?

אתי בנדלר:

אינני יודעת, אולי לא יאפשרו לו לשחרר את הרכב.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בוא נחיל את הסעיף הזה של הגרירה על הסעיף הזה. אותו נוהל שחל בגרירה יחול על הסעיף הזה.

טילדה מיכאלי:

אם מדובר על ההחסנות האלה אז אני מבקשת תחילה של החוק לתקופה מראש מכיוון שנצטרך להערך עם מגרשים ומכרזים.

גלוריה ויסמן:

ההשבתה היא גם כאשר המשקל האסור הוא 15%, ובמידה והוא משלם את הקנס עדיין הרכב מושבת.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ההבנה שלנו היא שאין קשר בין השניים. אם הוא שילם את הקנס ההשבתה ממשיכה להתקיים. אם התחילה היא מעכשיו ברור שבלי תקנות אי אפשר להפעיל את החוק הזה, אז איך נהוג במצבים כאלה לקבוע מועד תחילה?

אתי בנדלר:

תקנות ראשונות יובאו לאישור הוועדה תוך 60 ימים מיום תחילת החוק. צריכים לקבוע מתי תהיה תחילת החוק.

היו"ר אלי גולדשמידט:

60 יום זה מסוכן בוא נחליט על 90 יום.

אתי בנדלר:

אולי כדאי שתחילתו של החוק תהיה 120 ימים כלומר 4 חודשים ממועד פרסומו ברשומות, ותקנות ראשונות יובאו לאישור הוועדה תוך 60 ימים ממועד הפרסום ולא ממועד התחילה. יהיה פער של 60 ימים מהמועד שזה יובא לאישור הוועדה ועד תחילת החוק.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אושר.

תודה רבה. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12:40