

נוסח לא מתוקן

הכנסת הארבע-עשרה  
מושב רביעי

פרוטוקול מס' 382

מישיבת ועדת הכלכלה  
יום שלישי, י"ז בטבת התשנ"ט (5 בינואר 1999), שעה 11:30

נכחו:

חברי הוועדה: אמנון רובינשטיין - היו"ר  
מאיר שטרית

יונה יהב  
אברהם פורז

<u>מוזמנים:</u>	<u>משרד התחבורה:</u>
	שמואל הרשקוביץ
	עו"ד אלי אביד
	רונן ישעיהו
	בני רובין
	<u>משרד לביטחון פנים:</u>
	טילדה מיכאלי
	עו"ד מרגוליס-באר
	משה בן-זיקרי
	סרן תומר גוטהלף
	מוטי פלדמן
	עו"ד רבקה בן יששכר-
	מנהל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
	לשכה משפטית
	סגן סמנכ"ל בכיר תכנון תחבורתי
	משרד המשפטים
	ראש מדור תביעות אגף התנועה
	פרקליטות צבאית
	מזכיר מועצת המובילים
	לשכת עורכי הדין

יועצת משפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: חנה כהן

סדר היום: 1. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (איסור עקיפה),  
התשנ"ח-1998 - חבר הכנסת מאיר שטרית.

2. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (איסור עקיפה),  
התשנ"ח-1998 - חבר הכנסת יונה יהב.

- 4446 -

1. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (איסור עקיפה), התשנ"ח-1998 - חה"כ מ' שטרית

2. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (איסור עקיפה), התשנ"ח-1998 - חה"כ י' יהב

### היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני מתכבד לפתוח את הישיבה. אנחנו עוסקים היום בשתי הצעות חוק, אחת של חבר הכנסת יונה יהב והשניה של חבר הכנסת מאיר שטרית. מכיוון שמדובר בקריאה מוקדמת ויש לנו סמכות לצרף בקריאה ראשונה דברים נוספים ונושאים חדשים, אנחנו רוצים גם לצרף שני נושאים אחרים שנסביר אותם בהמשך.

### מאיר שטרית:

שתי הצעות החוק עולות למעשה בקנה אחד. אחת הבעיות שמטרידות אותי כנוסע הרבה בכבישים, כ-70 אלף ק"מ בשנה, ורואה כמובן את מה שמתרחש בתנועה, נראה לי שהיא מטרידה גם את כולנו, זו בעיית תאונות הדרכים. כל הפתרונות עד עכשיו לא נראה שעזרו, וצריך למצוא פתרונות חדשים לענין.

לדעתי יש כמה דברים מאוד בולטים בתנועה על הכבישים. העובדה שמשאיות כבדות מעורבות בתאונות הרבה מעל לשיעורם היחסי בכלל כלי הרכב. אני מדבר על תאונות קטלניות, כי בדרך כלל תאונה עם משאית היא תאונה קטלנית. על פי נתונים סטטיסטיים המעורבות שלהם היא גבוהה הרבה יותר מאשר חלקם היחסי במספר של כלי הרכב.

אמרתי מראש שאני אשמח לשמוע את דעת משרד התחבורה או לשנות דבר שייראה לנו, ובתנאי שנשיג את המטרה. הרעיון של הצעת החוק הוא שרכב שמשקלו מעל 4,000 ק"ג, מדובר במשאיות כבדות, יהיה אסור להם לנסוע בצד שמאל של הכביש, בכביש רב מסלולי, בשום מקרה, אלא לצורך עקיפה של רכב איטי. זאת אומרת, שאסור להם לעקוף מעל מהירות מסוימת. אם יש טור ארוך של משאיות, שיהיה טור ארוך של משאיות והצד השמאלי ישתחרר. מי שנוסע בכבישים יודע שנוסעים בצד ימין ועוברים לצד שמאל כדי לעקוף, ואם נוסעת לפני כן משאית, אפשר ליסוע בשיירה קילומטרים רבים. בעליות לירושלים רואים דבל-סמיטריילרים שעוקפים אחד את השני בעליות. אין דבר כזה בעולם. אני לא מכיר מקום באירופה או בארצות הברית שקורה שם דבר כזה. יש שם הגבלות מאוד חמורות על הענין הזה. אנחנו צריכים ליצור מגבלה שתביא לפינוי הכבישים, תפתח את המסלול השמאלי למהירות נסיעה גבוהה יותר ופחות עצבנות מצד נהגים שצריכים לתמרן בין המשאיות.

הצעת החוק באה לתת תשובה לדברים הללו ואומרת שאדם לא יסע בצד שמאל של הכביש. אם הוא נוהג במשאית הוא חייב לנסוע רק בצד ימין, אלא לצורך עקיפה של רכב איטי. אסור שמהירות העקיפה תעלה על 70 קמ"ש, זה אומר שהרכב האיטי צריך לנוע במהירות של 50 קמ"ש כדי שאפשר יהיה לעקוף אותו. אם לא, אזי שיסע בשיירה כל הזרזן מן ועד אילת.

### יונה יהב:

מה שאמר חבר הכנסת שטרית בהחלט מייצג את מה שכתבתי בהצעה, רק עם תיקון קטן, שמבחינתי ההגבלה הזאת מוגבלת לשעות מסוימות, בין השעה שבע לתשע בלילה.

מוטי פלדמן:

יש משהו בהצעת החוק, אך תוקפים את המשאיות על תאונות הדרכים, כאשר המעורבות שלהן בתאונה אינה נגרמת בגלל שהמשאית היתה בנתיב השמאלי, אלא שרכב אחר נכנס לנתיב של המשאית ויש תאונה חזיתית. אני מסכים לזה שמשאיות לא צריכות לנסוע בצד שמאל, אבל לא זאת הטענה.

יחד עם זאת, יש פה גם סתירה. אי אפשר לתת לנהג משאית שנוסע כל היום על הכבישים, לנסוע כל הזמן בשיירה בצד ימין מדין ועד אילת.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

או 70 קמ"ש.

מוטי פלדמן:

נדמה לי שהחוק מדבר על 80 קמ"ש.

שמואל הרשקוביץ:

למשאיות מותר לנסוע 80 קמ"ש.

מוטי פלדמן:

חייבים בפירוש לנסוע בצד ימין, אבל לא להגביל את העקיפה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אם כן, אתה לא תומך בחוק.

מוטי פלדמן:

אני לא תומך בהצעת החוק שלפיה אסור לעקוף בכלל. אם רכב נוסע לפני במהירות של 60 קמ"ש והמשאית נוסעת על 80 קמ"ש, האם אסור יהיה לעקוף?

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אתה מציע שסמכות העקיפה תהיה כאשר המהירות היא 80 קמ"ש.

מוטי פלדמן:

גם היום אסור לנסוע בצד שמאל של הדרך, לא למשאיות ולא לרכב פרטי.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

האם נמצא כאן נציג של ארגון נהגי המשאיות?

לאה ורון:

הם הודיעו שהם לא יגיעו. הם גם ביקשו להודיע שהם תומכים בהצעת החוק.

שמואל הרשקוביץ:

באופן עקרוני אנחנו מבקשים לומר שההצעה הזאת היא בבחינת גזירה שהציבור לא יעמוד בה.

יונה יהב:

המשטרה צריכה לעמוד בה.

שמואל הרשקוביץ:

המשטרה היא חלק מהציבור.

גזירה כזאת אין מקומה בספר החוקים, מסיבה אחת פשוטה, משום שסוגיית העקיפה מהווה בעיה לכשעצמה כאשר מדובר בשיירות ובמשאיות עוקפות משאיות, אבל כדאי לזכור דבר אחד: עיקר התאונות הן כתוצאה מסטיות של רכב וזה מרכיב מאוד חשוב בתאונות הדרכים. יתרה מזאת, יש במדינת ישראל כבישים שלא יעלה על הדעת ליצור בהם מצב של שיירות אין סופיות, שגם רכב אחר לא יוכל לעקוף בהם. ניקח לדוגמה את כביש הערבה או כבישים בגליל.

מאיר שטרית:

האם כביש הערבה הוא דו-סטרי?

שמואל הרשקוביץ:

הוא דו-סטרי, אבל חד נתיבי.

מאיר שטרית:

אם כך מימלא יש לך שם שיירות.

שמואל הרשקוביץ:

אתה יכול ליצור מצב בו אתה אומר שמשאית לא עוקפת משאית - -

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אם כך נאמר שזה חל רק על כבישים של ארבעה נתיבים, שניים לכל כיוון.

שמואל הרשקוביץ:

מימלא במצב כזה אין צורך בחקיקה כזאת בכבישים מדו-נתיבים, כי אין בעיה כזאת. משאית יודעת שהיא צריכה לשמור על הימין דרך קבע.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

בכביש ירושלים תל-אביב, כדי לנסוע מהר אני נוסע בצד ימין, כי שם זה נתיב פנוי זהכי מהיר.

אין ישיבה של ועדת הכלכלה, מאז שאני מכהן כיושב ראש, שבה לא אומרים לנו שאי אפשר לאכוף את חוקי המדינה. אני בעצם לא יודע בשביל מה קיים המוסד הזה. אנחנו יושבים ודנים בקריאה ראשונה ושניה ואחר כך רבים וצועקים, אך אני לא יודע בשביל מה אנחנו עושים את זה. אם אי אפשר לאכוף שום דבר - -

יונה יהב:

רק מס הכנסה אוכפים.

שמואל הרשקוביץ:

המצב החוקי הקיים היום מאפשר לאכוף את הענין הזה. כלומר, אין צורך בחקיקה נוספת. אם היה צריך חקיקה נוספת, מהזווית שלי, הייתי שמח מיד להצטרף לענין הזה. לדעתי התקנות הקיימות מאפשרות למשטרת ישראל לנקוט בצעדים ולא צריך שום תיקון בענין.

התקנות היום אומרות שאדם שמבצע עקיפה בקרבת צומת יעשה את זה רק בנתיב הימני. בכביש רגיל הוא לא צריך לבצע סטיה שיכולה להפריע לתנועה. אם עקיפה כזאת מפריעה לתנועה, אז יש לשוטר אפשרות לנקוט בצעדים נגד הנהג.

מאיר שטרית:

איך אפשר בכלל לבדוק את זה?

שמואל הרשקוביץ:

אם יש שוטר שנוסע אחריו הוא יכול לראות את זה.

מאיר שטרית:

אבל אין שוטר.

שמואל הרשקוביץ:

אם הוא לא נמצא, גם אם החוק הזה יעבור, זה לא יעזור.

מאיר שטרית:

כדי ששוטר יראה את הסטיה, הוא צריך להיות שם. אם אסור למשאית לנסוע מצד שמאל, את זה כל אחד רואה.

יונה יהב:

היום מאפשרים לכל אזרח להגיש תלונה.

שמואל הרשקוביץ:

בכל מקרה, אם שוטר איננו, ההצעה הזאת לא תסייע לנו בשום דבר. יתרה מזאת, הנהג יודע, חזקה עליו שהוא יודע, ואם הוא לא יודע הוא בחזקת עברייני, שצריך לשמור על ימין הדרך מרבית זמן הנסיעה.

אנחנו מציעים לקשור אולי את התהליך הזה עם תהליך שגורם לתאונות. אנחנו מדברים פה על איזושהי איכות חיים, אנחנו לא מדברים פה על תאונות. לי חשוב לקשור את ההצעה הזאת לקטע שמקושר לתאונות.

מאיר שטרית:

מה מספר התאונות בהן מעורבות משאיות בהשוואה לחלקם בכלל כלי הרכב שנעים בכבישים?

יונה יהב:

בשנה האחרונה משאיות היו מעורבות ב- 83 תאונות קטלניות.

שמואל הרשקוביץ:

במרבית המקרים חומרת התאונות שבהן מעורבות משאיות נובעת מגודל המשאית וממשקלה. אבל בחלק גדול מהמקרים אנחנו רואים התנהגויות של רכב פרטי שסוטה ונכנס במשאיות.

מאיר שטרית:

כי אין לו ברירה.

שמואל הרשקוביץ:

לא, כי הוא לא מבין את יכולותיו וכישוריו של נהג משאית, שלא מסוגל לבלום על המקום.

מאיר שטרית:

אלא אם הוא יסע בצד ימין ואז אנשים יעקפו רק משמאל.

שמואל הרשקוביץ:

כך כתוב בתקנה היום. בתקנה 47(א) כתוב כך: "נוהג רכב לא יעקוף בכביש רכב אחד בין שהוא באותו נתיב נסיעה ובין אם לאו, אלא מצידו השמאלי". זה כתוב.

בתקנת משנה (ג) כתוב: "מבלי לפגוע בהוראות תקנת משנה (א)..., בכביש חד-סטרי שיש בו שני נתיבים או יותר באותו כיוון נסיעה אשר מחמת צפיפות התנועה נעים בו כלי רכב בטורים בכל נתיב --

מאיר שטרית:

מה שאנחנו אומרים שונה מהתקנות הכתובות. הצעת החוק אומרת שמשאית לא תעקוף מצד שמאל במהירות שעולה על 70 קמ"ש, אלא אם היא נוסעת אחרי טרקטור.

שמואל הרשקוביץ:

אני רוצה לסיים את הסייפא של 47 (ג): לא ידאו כעקיפה את תנועתם של כל כלי הרכב שנעים בנתיב אחד והנוסעים מעל המהירות שבה נוסעים כלי רכב שבנתיב האחר ובלבד שהדבר לא יגרום הפרעה או סיכון לתנועה. זאת אומרת שהמושג הפרעה קיים, סיכון לתנועה קיים, ואני חושב שלמשטרה יש כבר כלי מסודר לבצע אכיפה ולא צריך את החקיקה הנוספת.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

ברור דבר אחד, שיש הבדל משמעותי ומהותי בין התקנות לבין שתי הצעות החוק. זו לא הצעה שמתפרצת לדלת פתוחה. אתה אומר שבעצם המשטרה יכולה להגיע לאותה תוצאה גם על ידי אכיפה של התקנות הקיימות. חברי הכנסת האחרים חושבים שלא, כי זה לא מקרה שמכוסה. יש טענה שזה לא טוב שפתאום תבוא הוראה כזאת בחוק ולא בתקנה, אבל אנחנו עובדים כרגע על קריאה ראשונה ולא על קריאה שניה ושלישית. אני משוכנע שתחברי הכנסת יסתפקו אם הדבר הזה יועתק לתקנות.

מאיר שטרית:

שיעשו את זה כבר מעכשיו, אנחנו מסכימים לזה.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

לצורך הקריאה הראשונה יש כאן בעיה. קריאה ראשונה היא לא קריאה שנכנסת לפרטי פרטים, אלא מביאים לכנסת את הרעיון הכללי. יש דיון כללי של חברי הכנסת בעד ונגד הרעיון הכללי ומעירים הערות. הפרוטוקול שלהם עובר אלינו ולאחר מכן מתחיל הדיון המפורט לגבי כל סעיף וסעיף, כאשר כל סעיף עובר הערות של נציגי ציבור ומשרדי ממשלה. לכן הקריאה הראשונה היא פחות משמעותית, אם כי היא משמעותית מהבחינה הזאת שהיא כבר קבעה עובדה שתהליך החקיקה החל.

אני רוצה להתייחס לשני זכרים שאנחנו רוצים להכניס לכאן. הדבר הראשון הוא יחמה שלי, לגבי מגביל המהירות. לדעתי יש לכך קשר ישיר לתאונות. ביקשתי שיהיו סמכויות מינהליות מרחיקות לכת לגבי נהגים או בעלי חברות הובלה, שמטרפדים את פעולתו של מגביל המהירות.

שמואל הרשקוביץ:

מדובר למעשה על התקן שקיים היום במשאיות כבדות החל משנת ייצור '96. ההתקן יוצר מצב שבו משאית איננה יכולה לעבור את המהירות שנקבעה לה בחוק, דהיינו 80 קמ"ש מכסימום ובסטיות מעבר לזה היא מגיעה ל- 85 קמ"ש.

יונה יהב:

זה מה שנקרא קופסא שמורה.

שמואל הרשקוביץ:

מגביל המהירות הזה הוא התקן מכני שיושב על משאבת הדלק ומכניס מעט דלק יחסית והמשאית נוסעת לאט, או התקן אלקטרוני שמייצב את מהירות הנסיעה על המהירות שדיברנו עליה. מדובר במנגנון שהוא נגיש רק למכונאים, אבל יש לנו מימצאים עובדתיים לכך שרבים מקרב הנהגים פורצים את אותו התקן ולכן רואים משאיות חדישות שנעות במהירות של 120 קמ"ש ואנו עומדים חסרי אונים לנוכח התופעה הזאת.

פריצת מגביל מהירות כזה יכולה להיעשות בצורה פשוטה ובלתי נראית לעין, שגם שוטר מיומן שנכשיר אותו לכך, לא יוכל לגלות את העניין הזה. הוא יכול לגלות את זה רק באמצעות רישומי דיסקט הטכוגרף שמוחקת במשאיות האלה.

אנחנו רוצים להרתיע מפני עיסוק בעניין. לכן תיקנו קודם כל את התקנה שמי שמשבש את רישומי הטכוגרף מחמירים בעונשו. סעיף 62 קובע שדינו שנתיים מאסר או קנס של כ- 50 אלף ש"ח. בהצעה הזאת אנחנו מדברים על תיקון נוסף שמדבר על מי שמחבל או משבש את פעילותו של מגביל המהירות. ההצעה שאנחנו מציעים היא להגדיר קודם כל את מגביל המהירות בפקודה. ההצעה אומרת שזהו מכשיר המוחקן ברכב לפי הוראות פקודה זו ומיועד להגביל באופן מכני את מהירות הנסיעה של הרכב.

התיקון שאנחנו מציעים בסעיף 62 לפקודה, אחרי פסקה (10) יבוא: (11) "מחבל במגביל מהירות, מנתק אותו או עושה כל דבר המשבש פעולתו התקינה". זה כדי לגרום למצב שבו מהירות הנסיעה של המשאיות תוגבל בהתאם למה שקבע המחוקק בעבר.

מאיר שטרית:

אתם מציעים להתקין את זה גם במוניות?

היו"ר אמנון רובינשטיין:

לא, רק במשאיות. התקנה הזאת תבוא לפני ההגדרה של "מונית".

רונן ישעיהו:

אני יוצא מתוך הנחה שהחוק כן ימומש ותהיה אכיפה. זה דבר שמדאיג אותי, כי המצב שיווצר כתוצאה מכיבוד החוק ויצירת שיירות של משאיות, יחייב נהגים ברכב פרטי לעקוף לא רק משאית אחת או שתיים, אלא שיירה שלמה.

מאיר שטרית:

רק בכביש רב נתיבי.

רונן ישעיהו:

אבל ההכרח של נהג מצוי לעקוף שיירה של משאיות במקום משאית אחת, הוא תמרון הרבה יותר מסובך והרבה יותר קשה. לכן אני חושב שכל התמרון הזה הוא שמקשה על העניין.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

עמדה זו של משרד התחבורה הוצגה בצורה מאוד חדה.

רבקה בן יששכר:

לנושא איסור העקיפה, סעיף כזה לא צריך לבוא בפקודה, אלא בתקנות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

הם מוכנים שזה יהיה.

רבקה בן יששכר:

הנוסח כפי שהוא אינו טוב.

אתי בנדלר:

עדיין לא קראנו את הנוסח ואנחנו נתקן את כל מה שצריך תיקון.

עו"ד מרגוליס-באר:

למורת רוחו של יושב ראש הוועדה אני חייבת לציין שאנחנו כמשרד לביטחון פנים מסתייגים מהצעת החוק של שני חברי הכנסת, בעיקר בגלל נושא האכיפה, בעיקר בגלל שאנחנו לא רואים איך אפשר לאכוף את הנושא הזה של המהירות בזמן העקיפה.

מאיר שטרית:

זה דבר פשוט. אם שוטר רואה משאית שנוסעת בצד שמאל במהירות של 80 קמ"ש, הוא עבר עבירה. לפי הצעת החוק אסור לו לנסוע מעל 70 קמ"ש מצד שמאל. אחרת אתם לא מבינים את החוק.

טילדה מיכאלי:

זה לא מובן כך מהצעת החוק.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

המשטרה העלתה נקודה לגיטימית שמציעי החוק יצטרכו להתייחס אליה. אני מבקש שתסבירו לי את קשיי האכיפה של החוק המוצע.

טילדה מיכאלי:

יש פה בעצם שלושה פרמטרים: מהירות של 50 קמ"ש, מהירות של 70 קמ"ש וזמן של זקה. אנחנו לא מבינים בדיוק מה רוצים. האם מתכוונים שדווקא כשהוא עוקף הוא צריך להאיט, כלומר אסור לו לנסוע 80 קמ"ש. הנקודה הזאת לא ברורה לנו, כי לפי הבנתנו אם הוא רוצה לעקוף במהירות, הוא צריך לנסוע במהירות יותר גבוהה. אני לא מבינה מדוע ההגבלה שהוא חייב לנסוע בין 50 ל-70 קמ"ש דווקא כשהוא עוקף.

יש בעיה לעשות מדידה כזאת. לשוטר אין בעצם מכשיר עקיפה והוא צריך למדוד אותו לפחות על פני שניים-שלושה קילומטר, כדי לתפוס את המהירות עם שעון עצר, מה שאנחנו כבר כמעט לא משתמשים. כלומר, כל מכשירי האכיפה של מהירות בכלל לא מתאימים לזה.

מאיר שטרית:

למה?

טילדה מיכאלי:

יכול להיות שבקילומטר מסויים המכשיר יראה שהוא נסע במהירות של 50 או 60 קמ"ש, אבל הוא לא יבוא ויגיד שזה לקח זקה או דקה וחצי. שלושת הפרמטרים בכלל לא מתאימים לאכיפה, כך שגם אם הם יהיו אנחנו לא נוכל לאכוף אותם וחבל שהם יהיו כתובים.

אני גם מסכימה לענין של התקנות וזה היה גם בהסתייגות של שר המשטרה.

לגבי מגביל המחירות, אנחנו בהחלט בעד.

היו"ד אמנון רובינשטיין:

נניח שהצעת החוק הזאת לא תעבור. המצב הקיים מבחינה משפטית והתקנות שקרא מר הרשקוביץ, מניחים את דעתה של המשטרה או שהייתם מבקשים שינויים בהם?

טילדה מיכאלי:

הערנו לגבי משקל המשאית שלפי הצעת החוק הוא 4,000 ק"ג, כי המשאיות היום מאוד מהירות והמשקל הזה שמונע מהם עקיפה הוא גזירה שהם לא יוכלו לעמוד בה, כי הם מהירים בדיוק כמו רכב פרטי. לכן זה לא מעשי.

במשרד התחבורה היתה ועדה מיוחדת לנושא המשאיות, שבה הועלו כל הטענות האלה וביניהם גם איסור העקיפה של משאיות. ניסו להגביל את זה לשעתיים הראשונות של הבוקר, אך גם זה לא התקבל, לאחר שכל המומחים והמהנדסים הראו שזה יגרום לפקקים נוראים.

באותה ועדה דובר על משקל של 10,000 ק"ג. אנחנו חשבנו להגביל את איסור העקיפה לרכב שהוא עמוס, כי אם הוא לא עמוס הוא יכול לפתח מהירות בדיוק כמו כל רכב אחר.

בסעיף 47 נאמר שאסור למשאית לעקוף רכב עוקף.

היו"ד אמנון רובינשטיין:

זה בכלל לא נשמר.

טילדה מיכאלי:

במקרה שיש שלושה נתיבים לא נוצרת הבעיה הזאת.

אתי בנדלר:

כשנוסעים בשלושה נתיבים בטורים, זה הרי לא נחשב לעקיפה.

שמואל הרשקוביץ:

לדעתי צריך לחדד את השאלה אם התקנות היום מאפשרות למשטרה לבצע אכיפה נכונה ונאותה בנושא עקיפה של משאיות. אם התשובה היא כן, אז בסדר, ואם התשובה היא לא, אז צריך לתקן.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני אחדד יותר. האם את חושבת שלצורך יעילות עבודת המשטרה, צריכה להיות איזושהי הוראה ספציפית לגבי משאיות בענין זה, או שאפשר להסתפק בהוראה הכללית?

טילדה מיכאלי:

לדעתי צריך להסתפק במצב הקיים, בגלל דעתם של מומחים לגבי מהירות הנסיעה של המשאיות. אני חושבת שצריך לחשוב על הרעיון שהעלנו לגבי משאיות עמוסות, שאז הן לא מפתחות מהירות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

את מתכוונת לאיסור עקיפה של משאיות עמוסות בגלל משקלן הגדול יותר.

טילדה מיכאלי:

כן. צריך גם לזכור שלא כל הכבישים הם כביש ירושלים תל-אביב. אני מבינה שכל פעם שמגיעים לכנסת מאוד כועסים, אבל כל הארץ מלאה בכבישים כאלה ולא רק הכביש הזה. אין טענות לגבי כבישים אחרים, אני תמיד שומעת טענות על כביש ירושלים תל-אביב.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

כך גם כביש הערבה וגם כבישים שוליים בנגב ובגליל, אף לא נסעתי בכביש ריק.

מוטי פלדמן:

אני מציע לחייב משאיות לנסוע רק בנתיב הימני, אלא אם כן יש בדרכו מכשול שמחייב לעקוף אותו. אני חושב שזה יפתור את כל הבעיות. הוא חייב לנסוע בצד ימין של הדרך.

אתי בנדלר:

זה לא מדויק, אין הוראה כללית כזאת.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

ציפיתי למצב הרגיל שהנהגים והמובילים יתנגדו בכל תוקף והמשטרה ומשרד התחבורה יאמרו שצריך שינויים מסויימים. כאן קורה בדיוק ההיפך, וזה קצת מקשה עליי. אני חושב שאסור להעביר חוקים שאי אפשר לאכוף אותם, אבל מצד שני המצב הקיים לא תקין.

מוכרח להיות הבדל מהותי כלשהו בין משאית, יכול להיות במשקל מסויים או עומס מסויים, לבין מכונית פרטית. יש הבדל בין סמיטריילר לבין סובארו לענין העקיפה.

טילדה מיכאלי:

במשרד התחבורה אומרים הפוך. יכול להיות שמה שאתה אומר זה ענין של תחושה, הרי יש גם מכוניות פרטיות שמאוד מרגיזות כשהן מנסות לעקוף ולא מצליחות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אבל אנחנו גם יודעים מה הפגיעה של המשאיות. אנחנו רואים כל שנה את הסטטיסטיקה המחרידה.

מאיר שטרית:

אני מבקש סליחה על כך שאני ויונה יהב לא חיים בארץ הזאת וכנראה שאנחנו טועים ואין בכלל בעיה עם משאיות. אני חושב שיש בעיה, הנתונים הסטטיסטיים מראים שמעורבות של משאיות כבדות בתאונות קטלניות היא מעל ומעבר, באופן בולט ביותר, לעומת חלקם בכלל כלי הרכב בארץ. זה בולט ביותר בעיקר בתאונות קטלניות.

בהרבה מדינות בעולם החוק הזה קיים. משאיות לא נוסעות בצד שמאל, בכלל לא. נציג המובילים אמר שהוא מציע שהחוק יהיה שמשאית תיסע רק בצד ימין, אלא אם יש מכשול לפניו.

מוטי פלדמן:

או שהוא צריך לבצע עקיפה.

מאיר שטרית:

זה מה שאנחנו מציעים.

מוטי פלדמן:

אבל אתה אוסר עקיפה.

מאיר שטרית:

הצעת החוק אומרת: נהג שנוסע במשאית כבדה יכול לעקוף רק רכב שמהירותו עד 50 קמ"ש.

לגבי האכיפה על ידי המשטרה. גב' טילדה מיכאלי ציינה שלא ניתן יהיה לאכוף את החוק הזה. על פי הצעת החוק שלנו אסור בעצם לשום משאית מעל 4,000 ק"ג לנסוע בצד שמאל, אלא רק לצורך עקיפה של רכב איטי. זאת אומרת, אם רואים משאית בצד שמאל, כל שוטר יודע שכאן בוצעה עבירה.

לגבי הטענה שלא ניתן יהיה למדוד מהירות. אפשר לנסוע אחרי המשאית עם מד מהירות.

טילדה מיכאלי:

אתה התייחסת רק למהירות של רכב עוקף ולא למהירות של רכב נעקף.

יונה יהב:

אם זה לא כתוב, תציעו תיקונים ונכניס אותם להצעה.

טילדה מיכאלי:

בהסתייגות שלי כתבתי, שלא ברור לי למה אתם לא מתייחסים למהירות של רכב נעקף.

רבקה בן יששכר:

אני תומכת בעמדת הממשלה לגבי הנושא של המהירות של רכב נעקף.

שמואל הרשקוביץ:

בדיון הקודם בוועדה, הוועדה אישרה את התקנות שהתקין שר התחבורה בנושא של איסור מינהלי על שימוש ברכב שנמצא במשקל עודף, במשך שלושים יום. התקיים דיון על כך שהתקנות מדברות על הדבקת מדבקות והעמדת הרכב בסמוך לביתו של הנהג או במקום אחר שתקבע המשטרה.

אנחנו מנסים להציע כאן הצעה מתקנת לפקודה ולהוסיף גם את המילה "מגרש". המגרש ייקבע על ידי המשטרה או משרד התחבורה. הרעיון הוא ליצור אופציה שגם אם מחר אנחנו נשכור מגרשים לאיחסון רכב כזה, כדי שלא ייווצר מצב מגוחך שבו אנחנו אומרים לנהג להעמיד את רכבו ליד הבית ל- 30 יום והוא בעצם עושה צחוק מההנחיה הזאת, כי אף אחד לא יוכל לאכוף את זה.

הנוסח שאנחנו מציעים הוא כדלקמן: בסעיף 57 א לפקודה, בסעיף קטן (ב) בפסקה (2), לפני המילה "המקום" יבוא: "המגרש או" ולאחר המילים "איסור שימוש" יבוא "שנקבע על-ידי משטרת ישראל" ולהוסיף את המילים "או משרד התחבורה".

לאה ורון:

בהצעה שהעברתם מצויין רק על ידי משטרת ישראל, וכאן אתה מבקש להוסיף גם את משרד התחבורה.

שמואל הרשקוביץ:

זאת כדי שנוכל לסייע בענין הזה למשטרה. יכול להיות שאנחנו נפרסם את המכרז, נשכור את המגרשים והמשטרה תשתמש בהם.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

זה לא משרד התחבורה. אתה צריך לכתוב או את שר התחבורה או מי שהוא הסמך.

שמואל הרשקוביץ:

עוד אנחנו מבקשים לתקן בסעיף 57 א בפקודה: לאחר המילה "בהתחשב" יבוא: "ככל האפשר". זאת אומרת, גם אם יהיו ארבעה מגרשים והנהג יעדיף מגרש א' זה בסדר, אנחנו נוכל להתחשב בבקשה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני מבקש שתקרא שוב את הסעיף מתחילתו ועד סופו, כדי שנוכל להתייחס לזה.

שמואל הרשקוביץ:

אנחנו מדברים בעצם על סעיף 57 א, סעיף קטן (ב), פסקה (2): לפני המילה "המקום" יבוא: המגרש או המקום שבו יועמד הרכב במהלך תקופת איסור השימוש. לאחר המילים: "איסור השימוש" יבוא: "שנקבע על ידי משטרת ישראל או על ידי שר התחבורה או מי שנקבע מטעמו. זה יקבע בהתחשב בהצעתו של הנהג ולאחר המילה "בהתחשב" יבוא: "ככל האפשר" בהצעתו של הנהג ובלבד שאין בהעמדת הרכב במקום המוצע כדי להפריע לתנועה או לבטיחות הציבור.

זה התיקון שנראה לנו והוא פותר בעצם את הבעיה שהעלינו אז בתיקון התקנות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מדובר על התקנות בענין עומס יתר, כאשר יש פסילה. בפעם הראשונה קבענו שהעמדת הרכב תהיה במקרה של 20% מעל העומס המותר. אז נשאלה השאלה איך מפקחים על זה. משרד התחבורה הציע שברחבי הארץ יהיו מגרשים בהם אפשר יהיה לאחסן את המשאיות. דרך אגב, גם הנהגים מאוד תמכו בזה, מכיוון שהם טענו שלעיתים קרובות נכפה עליהם להפר את החוק והם צריכים להמשיך לנסוע גם כאשר יש איסור חוקי.

טילדה מיכאלי:

איך מממשים את זה?

שמואל הרשקוביץ:

את לא היית באותה ישיבה. היתה פה גב' רחל גוטליב.

טילדה מיכאלי:

מצחיק שהם אמרו את זה, כי זה עוד לא נאכף. אם כך מאיפה יש להם נסיון בזה?

שמואל הרשקוביץ:

הם דיברו על משהו כללי.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אם מעמידים את הרכב באיזשהו רחוב בתל-אביב, אי אפשר לאכוף את החוק, כי אין שוטר שיהיה צמוד למכונת. לכן האכיפה האפקטיבית היא שיהיו מגרשים שאליהם יביאו את המשאיות שיושבתו.

שמואל הרשקוביץ:

כולם תמכו בהצעה שיהיו מגרשים, כולל גב' רחל גוטליב כנציגת המשרד לביטחון פנים. לכן אמרנו שאנחנו נכין את המגרשים.

טילדה מיכאלי:

אני מאוד מצטערת שלא הייתי באותה ישיבה. זה היה אחד התנאים שלנו להסכים לענין של החוק וחרונו על זה יותר מפעם, שאנחנו לא נהיה אחראיים על שום מגרש שבו יאחסנו את המשאיות. לכן גם נכתב במפורש בחוק שבעל הרכב יציע איפה הוא מעמיד את הרכב ואנחנו נפקח לפי המקום שהוא אמר. בדרך כלל מדובר במשאיות כבדות ששייכות למפעלים, יש להם מגרשים, כך שזה לא עומד באמצע רחוב אלנבי. לחברת "אוסס" לדוגמה יש את המגרשים שלה, אנחנו יכולים לבוא ולראות אם אותו רכב אכן מושבת, זאת בנוסף למדבקה. אנחנו לא מוכנים בשום אופן שנהיה אחראים על המגרשים האלה.

שמואל הרשקוביץ:

אתם לא תהיו אחראים להם.

טילדה מיכאלי:

בתיקון כתוב במפורש שמשטרת ישראל תעשה ביקורת ולזה אנחנו לא מוכנים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

האם זה לא יותר קל לפקח על מגרשים מסויימים?

טילדה מיכאלי:

לא זה הענין. יש ענין של מכרזים שיש לנו היום בעיות מאוד גדולות עם המגרשים האלה. כשהחוק הזה הוצע, הוצגו כל הבעיות שיש לנו עם גרירות רכב, עם מגרשים וכו'. על דעת כולם הוחלט שהכי טוב יהיה שהנהג יגיד איפה הוא מעמיד את הרכב.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

תסבירי לי למה הצבת או אחסון משאיות כאלה במגרש מרכזי היא לא יותר קלה מאשר לבקר פעם ב"אוסם", פעם ב"תלמה" ובמקומות אחרים?

טילדה מיכאלי:

כל אלה הם מגרשים מרכזיים. אם תפסת מישהו בצפת, אתה לא יכול לומר לו שהוא ישים את זה בתל-אביב. זה לא יעלה על הדעת.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אין שום כוונה כזאת.

טילדה מיכאלי:

אתה אומר מגרש מרכזי. צריכים להיות מגרשים שפזורים על פני כל הארץ.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אין כל ספק בכך.

מוטי פלדמן:

לא לכל בעלי המשאיות יש מגרשים.

טילדה מיכאלי:

לכן השוטר ואותו נהג יקבעו את המיקום.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

איך ניתן לאכוף את זה אם אין לבעל המשאית מגרש? אלא אם כן הכוונה היא שזה יהיה עוד אייטם בבית הקברות של דברים שלא נאכפים.

טילדה מיכאלי:

בוודאי שזה ניתן. באיסור שימוש קובעים בדיוק את המיקום ששם יעמוד הרכב.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

והשוטר יסע לבקר אותו?

טילדה מיכאלי:

כן. הרי גם למגרש הוא צריך ללכת ולפקח.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

זה הרבה יותר קל. אנחנו אומנם לא אנשי משטרה מקצועיים, אבל כמות האנרגיה והמשאבים הדרושים לפקח על מגרש מרכזי, הם פחותים מאשר אם כל אחד יציב את המשאית היכן שהוא רוצה. במגרש מרכזי בתל-אביב כאשר יש בו 50 או 60 משאיות קל יותר לפקח מאשר לפקח על 50 או 60 משאיות שפזורות ברחבי העיר.

טילדה מיכאלי:

אנחנו לא חושבים שזה יותר קל ואנחנו לא מוכנים לקחת את האחריות על גניבת כלי הרכב, על בלאי וכו'.

שמואל הרשקוביץ:

אנחנו עובדים בסך הכל תוך הבנה ולכן כדאי שנבהיר את הדברים. אני מבקש להעיר מספר הערות לדבריה של גב' טילדה מיכאלי. א. בדיון שהיה במשרד כבר אמרתי שנראה לי שהאילוץ של כל ה"טופסולוגיה" כאן, רק כדי ללמד את זה, צריך ללמוד חודש בפומ"מ של המשטרה. זה לא יעבוד בשום מקרה. אמרנו שהמשטרה לא צריכה להתעסק עם העניין המינהלי, אנחנו צריכים ליצור פלטפורמה למשטרה, כדי שהיא תוכל להסתייע בקלות רבה מאוד בשירותים חיצוניים שהיא מקבלת. אמרנו שאנחנו נעשה את זה. אנחנו נפרסם מכרז, נשכור שלושה-ארבעה מגרשים, נקבע בהנחיות המכרז מה צריך לעשות במגרש כזה, אגף התנועה יקבל את הכתובות של המגרשים והמגרשים הם שיהיו אחראים לתקינות, לביטוח, לקליטה ולשמירה.

אני רוצה להסב את תשומת לבך, שסעיף 57 ד לפקודה קובע שהוצאות בשל העמדת רכב בתקופת איסור השימוש ישולמו על ידי בעל הרכב, וניתן לעכב את הרכב עד שישולמו. גם הוצאות המימון לענין הזה יבואו מאותו אחד שייעצר על ידי המשטרה.

זה נראה לנו הרבה יותר אפקטיבי. ההצעות של יושב ראש הוועדה לגבי האכיפה עלו בדיון הקודם וגב' רחל גוטליב הסכימה לכך.

טילדה מיכאלי:

אנחנו לא רוצים להתעסק עם הוצאות שונות.

שמואל הרשקוביץ:

את לא מתעסקת בשום דבר.

טילדה מיכאלי:

אם כך, מי מתעסק בזה?

הי"ר אמנון רובינשטיין:

חילוקי דעות בין משרדי הממשלה לא צריכים להיות כאן.

טילדה מיכאלי:

זה לא תואם איתנו קודם.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני רוצה לקבל שלוש החלטות מקדמיות ואחר נתחיל לפעול. א. אנחנו מחליטים לפנות לוועדת הכנסת כדי לאחד את שתי הצעות החוק הפרטיות.

אתי בנדלר:

בשלב של קריאה ראשונה לא צריך לפנות לוועדת הכנסת.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אם כך אנחנו מאחדים לקריאה ראשונה את שתי הצעות החוק של חבר הכנסת יונה יהב וחבר הכנסת מאיר שטרית.

ב. אנחנו מקבלים לתוך החקיקה הראשונה את ההצעה של מגביל המהירות, כפי שהוגשה לנו על ידי משרד התחבורה.

אתי בנדלר:

אני מבקשת לקרוא ולשמוע גם הערות של משרד המשפטים בענין הזה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

ג. לגבי חילוקי הדעות שנתגלו כאן בין משרד התחבורה והמשטרה, אני רוצה לקבוע את הפרוצדורה הבאה: אנחנו נעביר את הצעת החוק של משרד התחבורה לקריאה ראשונה. לא נעביר אותה לקריאה שניה ושלישית עד שלא תהיה לנו עמדת ממשלה. אנחנו אומנם יכולים להחליט נגד עמדת הממשלה, אבל אנחנו לא נדון בזה עד שלא תהיה לנו עמדת ממשלה. הוועדה צריכה לדעת מה עמדת הממשלה, לא מה עמדת המשרדים.

אתי בנדלר:

אני מבקשת לשלב תיקון נוסף. אני אציג את זה כרגע ברמה העקרונית. בתיקון האחרון שהתקבל בפקודת התעבורה, שונתה ההגדרה של רשות הרישוי, באופן שמסמיכים את מי שמונה כדין להיות סגן מנהל כללי לתנועה במשרד התחבורה, לרבות עובד מדינה אחר שהוא צל לו מסמכותו כרשות הרישוי בשטח המדינה כולה ולחלק ממנה לענין פלוני ולסוג של עניינים.

מסתבר שמפאת טעות, הוועדה לא נתנה את דעתה, שגם במסגרת צה"לית או המשטרה, מסמיכים פונקציונרים להיות רשות רישוי. הדבר יוצר כמובן תקלות מאוד גדולות בשטח. משהסתברה הטעות, גם בהסכמת משרד המשפטים ולפי פניית צה"ל, הבטחתי שבתיקון הראשון לפקודת התעבורה שאנחנו נעסוק בו, אנחנו נשלב תיקון להגדרה של רשות הרישוי, באופן שעובד המדינה לענין הזה יכלול גם קצין בצבא הגנה לישראל ומשטרת ישראל.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

התיקון הזה מוסכם עליכם?

עו"ד אלי אביר:

כן.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אם כך, זה התיקון הרביעי שאנחנו מכניסים לפקודה.

נקרא כעת את הצעות החוק וגם התוספת של מגביל המהירות והמגרשים. אני מתחיל בהצעת החוק של חבר הכנסת יונה יהב, כיוון שהיא יותר מפורטת.

"איסור עקיפה" - 65א. "נוהג ברכב לא יעקוף בכביש רכב אחר, בין שהוא באותו נתיב נסיעה ובין אם לאו, בין השעות 07:00 - 21:00 אלא בתנאים המפורטים להלן:

(1) נוהג רכב שמשקלו הכולל עד 4,000 ק"ג לא יעקוף רכב אחר אלא מצידו השמאלי";  
זה ברור וכתוב בתקנות.

אתי בנדלר:

בעצם מה שרוצים לומר הוא שרכב שמשקלו מעל 4,000 ק"ג יסע בכל הנסיבות, אך ורק בנתיב הימני ביותר. הוא יהיה רשאי לצאת מהנתיב הימני אך ורק לצורכי עקיפה, אם יתקיימו התנאים שייקבעו.

יונה יהב:

נכון.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מדובר אך ורק בכביש רב-נתיבי.

רון ישעיהו:

המונח הנכון הוא כביש דו מסלולי שיש בו יותר מנתיב אחד בכל כיוון.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אם כך, כל האיסורים האלה חלים אך ורק בכביש דו-מסלולי שיש בו יותר מנתיב תנועה אחד.

שנית, נוהג רכב שמשקלו הכולל עד 4,000 ק"ג יסע בכביש האמור, בנתיב הימני.

רון ישעיהו:

אם הנתיב הימני מוביל ימינה בלבד, אז מה יהיה?

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אנחנו מדברים כרגע על עקרונות, לא על ניסוח. אפשר לומר שהוא יסע בנתיב הימני בכיוון נסיעתו של הנהג. זאת הכוונה של מציעי החוק.

כעת בא איסור העקיפה. (2) "נוהג רכב שמשקלו הכולל מעל 4,000 ק"ג לא יעקוף רכב אחר כלל, אלא אם העקיפה מתבצעת בכביש בו יש שני נתיבים לפחות באותו כיוון נסיעה..." באותו כיוון נסיעה אנחנו מוציאים, כי כתבנו את זה למעלה, "...ומהירותו של הרכב העוקף אינה גבוהה מ- 70 קמ"ש ואינה נמוכה מ- 50 קמ"ש, והרכב העוקף לא נוסע בנתיב השמאלי יותר מדקה אחת".

לזה יש התנגדות של המשטרה. אני חייב לומר שהיא נשמעת לי לגיטימית, ששלושת הפרמטרים האלה מקשים כל כך על מדידה ועל שילובם, שמוכרחים ללכת עם משהו הרבה יותר פשוט. יש כאן שתי הצעות: יש הצעה שמוותר לעקוף רכב יותר איטי. כלומר, שהדגש יהיה על הרכב האיטי ולא על העוקף. זה הרבה יותר קל לביצוע. ההצעה השנייה אומרת להוריד את כל המגבלות האלה ולומר: לא תהיה עקיפה של רכב, אלא במהירות של 70 קמ"ש. כלומר, למדוד רק את מהירות הרכב העוקף.

שמואל הרשקוביץ:

אנחנו מציעים חלופה שמחמירה עם מי שמבצע. זה בעצם הקשר לתאונות הדרכים. ההצעה שלנו אומרת: עוקף או מנסה לעקוף רכב אחר באופן הגורם סיכון לעוברי דרך.

אברהם פורת:

זה לא ניתן לאכיפה.

שמואל הרשקוביץ:

זה דבר שאומר - -

אברהם פורת:

שלא ניתן להוכיח כלום.

שמואל הרשקוביץ:

וגרימת הפרעה, זה בסדר?

היו"ר אמנון רובינשטיין:

יש לנו נסיון עם בתי המשפט לתעבורה והשופטים אומרים שהם צריכים הוראות חדות.

אברהם פורת:

הוראה פלילית צריכה להיות ברורה. צריך להיות ברור מה איסור ומה לא איסור. כל הסעיפים הכלליים הם פרובלמטיים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

גם לגבי הפרת אמונים אנחנו אומרים שזה פרובלמטי, לא כל שכן כאן, שאנחנו עוסקים בדברים יום-יומיים.

אני מציע שחברי הכנסת יחוו את דעתם לגבי העקיפה, מכיוון שהוא ענין קשה מאוד. נציגת המשטרה אמרה שאת הדבר המוצע הם לא יכולים לבצע, וצריך להתחשב בדעתם.

אברהם פורז:

לדעתי צריך לקבוע שלא עוקפים רכב שמהירותו מתחת ל- X קמ"ש. אם הרכב שנוסע לפני מהירות פחות מ- 60 קמ"ש לדוגמה, מותר לעקוף. אם הוא נוסע למעלה מ- 60 קמ"ש, אסור לרכב כבד לעקוף.

יונה יהב:

אני מקבל את זה.

אברהם פורז:

דרך אגב, אם כבר הוא יוצא לעקיפה, צריך שיגמור אותה כמה שיותר מהר, שיאיץ בכל יכולתו ויגמור מהר את העקיפה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

בגלל זה התנגדנו לנוסח המוצע.

שמואל הרשקוביץ:

אני מציע שנעשה עבודה קצת יותר מעמיקה בענין הזה ונציע הצעה לתיקון התקנות הקיימות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

את זה נקבל בכל שלב. אני מצהיר כאן שלא נביא את הצעת החוק הזאת לקריאה שניה ושלישית אם יהיו תקנות תעבורה באותה דוח.

אברהם פורז:

למה משאית צריכה לעקוף כלי רכב אחד שנוסע למעלה מ- 60 קמ"ש?

מוטי פלדמן:

למשאית מותר לנסוע במהירות של 80 קמ"ש.

שמואל הרשקוביץ:

אני רוצה להזכיר לכם שלא העקיפות האלה גורמות לתאונות. מה שגורם לתאונות הן עקיפות פתאומיות, סטיות פתאומיות שמפתיעות את זה שבא ממול ואת זה שנוסע מימין, או בלימות חידום, כל מה שאיננו רוטיני בכביש. לכן אנחנו מדברים על כך שמהירות גבוהות בשונות רבה מעל המהירות המכסימלית המותרת, הן הרעה החולה ולא דווקא העובדה שכולם נוסעים 90 קמ"ש. כאן אנחנו נכנסים בדיוק לאותה גישה - אתם אומרים שמי שנוסע במהירות של 60 קמ"ש זה בסדר ומי שנוסע פחות מזה אפשר לעקוף אותו.

משטרה שנוסעת במצב של אכיפה, צריך לתת לה כלים פשוטים וחד ערכיים לבצע אכיפה. אם נתחיל עכשיו לקבוע כל מיני מהירויות וכו' זה לא יהיה יעיל. יש גם ענין של התנהגות, זה מה שנקרא אכיפה איכותית, שמחייבת בעצם שיקול דעת של שוטר שנוסע אחרי משאית כזאת. אם אותו נהג יוצא פתאום לעקיפה עם משאית באורך 18 מטרים או סוטה בלי לאותת, אלה הבעיות העיקריות של התנהגות המשאיות בכביש.

#### אברהם פורז:

יכול להיות שמשקל של 4,000 ק"ג הוא משקל נמוך מדי וצריך להגביל את ההוראה למשאיות ממש כבדות. משקל כזה יכול להיות משקל של כל מיני רכבי שטח. לכל הטנדרים יש מנועים וחקים והם נוסעים מהר.

#### שמואל הרשקוביץ:

זה צריך להיות משאיות מעל 15 טון.

#### אתי בנדלר:

אתם עוברים מקיצוניות לקיצוניות.

#### היו"ד אמנון רובינשטיין:

זה צריך להיות 10 טון. מדובר בקריאה ראשונה בלבד. אני חוזר ואומר: אני אמליץ בפני חברי הכנסת לא לחוקק את הסעיף הזה, אם תהיה תקנת תעבורה.

אני מבקש לסכם. איסור זה חל רק בכביש רב נתיבי דו-מסלולי. החובה היא לנסוע מצד ימין. העקיפה לא תימדד בדקות ובלי מהירות עקיפה, הרי המגבלה של 80 קמ"ש חלה בלאו הכי. ניתן יהיה לעקוף רכב שמהירותו עד 70 קמ"ש.

האם יש הערות להצעה זאת?

#### רונן ישעיהו:

אני מוכרח להתנגד, משום שבצורה הזאת יוצרים באופן מלאכותי שיירות. שיירה, מעצם טיבה ותנועתה הכבדה היא אלמנט אנטי בטיחותי, מפני שאתה מחייב אחרים לעקוף שיירה במקום רכב אחד או שניים. בעיניי הסיכון שהחוק הזה כן יכובד בכביש, הוא אלמנט אנטי בטיחותי בפני עצמו. נהג רגיל שאנחנו מכשירים בבתי הספר, לא יודע לעקוף שיירות. המשטרה יכולה לספר לכם מה קורה כשצריך להעביר מטען חריג, כאשר השיירה מתנהלת בכבדות. המשטרה מאוד מודאגת מזה והם עושים סידורים מיוחדים לזה, ליווי מקדימה ומאחור וכו'. המשטרה מודאגת ממצב של שיירה שנוסעת ומפריעה לכולם.

בהצעת החוק הזאת אנחנו נאפשר שיירות ללא ליווי שיימצאו באופן טבעי ואקראי בכל מיני מקומות, בלי ליווי וכו'. כאן אנחנו מכניסים מכשול במו ידינו.

#### היו"ד אמנון רובינשטיין:

אני נוסע הרבה מאוד בכבישי אירופה. כשאני נוחת באיזשהו מקום שלא נסעתי בו אף פעם, אני נוסע ביתר ביטחה ושקט נפשי, יותר ממה שאני נוסע בכבישי הארץ. אם אני צריך להגיע לעיירה נידחת בצרפת, אני נוסע בשקט נפשי, בלי שום בעיה. אני לא יודע תמיד איך להגיע לטבריה. יש תנועת משאיות אדירה באירופה, ציים של משאיות כבדות, שרק לראות אותן זה מפחיד, ובכל הנסיעות האלה לא ראיתי משאיות עוקפות. גם לא בכבישים של שלושה נתיבים או ארבעה נתיבים.

מה שמציעים חברי הכנסת אינו דבר פרוורטי, פופוליסטי. הם מבקשים לקרב אותנו למציאות האירופית.

אני מבקש שלקראת הקריאה השניה תביאו לנו את הדוקטיבה של בריסל ונראה איך זה קורה באירופה. התנועה באירופה היא קשה מאוד ומי שנתקע מאחורי משאיות כאלה, זה מאוד מאוד קשה. אני מסכים שזה קשה, אבל עולם שלם מפותח נוהג כך.

אברהם פורז:

באירופה המשאיות שומרות מרחק ולא נוצרת שיירה כמו שתיאר מר ישעיהו. יש 100 מטר בין כלי רכב אחד לשני ותמיד אפשר לעקוף אחד ועוד אחד, לא שנדבקים אחד לטמבון של השני.

בן זיקרי משה:

לנושא של המהירות. אם אנחנו קובעים מהירות כלשהי בחוק, זה מחייב את השוטר לאכוף עבירה של עקיפה באמצעות מד לייזר או כל מיני אמצעים אחרים. צריך לזכור שזה קשה לאכיפה.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

הכל קשה לאכיפה. כל המהירויות קשות לאכיפה. המשטרה לא תעסוק במקרים גבוליים. המשטרה תעסוק רק במקרה שהעקיפה היא ברורה וחדה של מכונית מהירה.

בן זיקרי משה:

זאת עבירה שצריכים לבדוק אותה באמצעות מכשיר מהירות, זה בעייתי, כי לזה צריך מיומנות גבוהה מאוד של השוטר.

אברהם פורז:

לדעתי החלק הכי מסוכן בעקיפה הוא כלי רכב שאין לו מספיק עוצמה כדי לגמור את העקיפה מהר, כאשר המהירות של הרכב הנעקף קצת יותר גבוהה, ואז העקיפה מתמשכת. האם יש לכם אפשרות טכנית לאכוף, אם היינו קובעים שהעקיפה חייבת להתבצע תוך X זמן? האם ניתן בכלל באמצעים טכניים לאכוף דבר כזה?

הי"ר אמנון רובינשטיין:

נציגי המשטרה אמרו שזה לא ניתן. זו קריאה ראשונה, אנחנו נקבל נתונים ונראה השוואות למדינות אחרות.

שמואל הרשקוביץ:

אני מציע לא להעביר את ההצעה הזאת לקריאה ראשונה. יש פרק שלם בתקנות שעוסק בנושא עקיפה. אנחנו נציע תיקון תקנה בתיאום עם כל הגורמים.

אברהם פורז:

תציעו את זה אחרי הקריאה הראשונה.

שמואל הרשקוביץ:

מר ישעיהו רונן, מנהל אגף בכיר במשרד התחבורה, איש מקצוע מהטובים שיש בארץ בתחום הזה, התייחס לנושא הזה. ההתייחסות שלו ראויה להתייחסות רצינית. אני מציע שאנחנו, בשיתוף פעולה כמובן עם כל הגורמים, נבחן את התקנות הקיימות, נתקן את התקנות תוך התייחסות ספציפית לנושא משאיות עמוסות וכבדות. אני מבקש לא להעלות את הצעת החוק הזאת לקריאה ראשונה ונעשה את התיקון הזה תוך זמן קצר יחסית.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

האם המציעים מוכנים לקבל את ההצעה?

יונה יהב:

לא.

מאיר שטרית:

לא. אין שום היגיון להתחמק מהחוק הזה. הצעת החוק הזאת הגיונית ואני לא מבין את גישתו של מר ישעיהו. לא ייווצרו שיירות, תהיה שיירה בצד ימין. צד שמאל יהיה פתוח וכלי רכב יסעו הרבה יותר מהר.

טילדה מיכאלי:

אז כולם יסעו בצד שמאל.

אברהם פורז:

בכביש שיש שני נתיבים לא איכפת לי שתהיה שיירה בצד ימין.

שמואל הרשקוביץ:

יש התחייבות של חבר הכנסת מאיר שטרית שהודיע: "על כן אני מודיע לכנסת שאני לא אגיש את החוק לקריאה ראשונה, אלא בהסכמת הממשלה. אני גם מתחייב ותיאמתי את זה עם יושב ראש הקואליציה שהחוק לא יוגש לקריאה ראשונה בלי הסכמת הממשלה".

יונה יהב:

את זה אני אמרתי.

מאיר שטרית:

את זה חבר הכנסת יונה יהב אמר.

שמואל הרשקוביץ:

לא, אומר את זה מאיר שטרית.

מאיר שטרית:

אני יושב ראש הקואליציה.

שמואל הרשקוביץ:

לא נחיל על זה שום רציפות ושום דבר, זה כתוב בפורוטוקול. מה שאני מציע - -

מאיר שטרית:

מאה אחת, זה בתנאי אחד שמשמיעים נימוקים הגיוניים.

שמואל הרשקוביץ:

עכשיו גרמת לנו להסמיק. אני לא מעיד על עצמי, אבל לפחות ממה ששמעתי מחברי, אני חושב שזה נימוק רציני.

מאיר שטרית:

הטענה המקצועית של חברך אומרת שאם נאסור על משאיות לנסוע בצד שמאל, תיווצר שיירה ארוכה של משאיות שצריך לעקוף אותן. אני טוען שבכביש רב-נתיבי אין בעיה כזאת, כי זה לא סיכון לעקוף מצד שמאל. בצד שמאל תהיה שיירה של מכוניות פרטיות שנוסעות במהירות יותר גבוהה מאשר השיירה שבצד ימין. אין כאן שום סיכון, כי זה כביש רב-נתיבי.

אתי בנדלר:

אני רוצה להציע שאם ועדת הכלכלה תאשר להעלות את זה לקריאה ראשונה, שהעקרונות יהיו כאלה: לגבי כביש דו-מסלולי שיש בו יותר מנתיב אחד לכל כיוון נסיעה, נוהג רכב שמשקלו הכולל מעל 10,000 ק"ג, יסע בנתיב הימני של כיוון נסיעתו של הנהג בלבד.

על אף העיקרון הזה יהיה נוהג רכב כזה רשאי לעבור לנתיב השמאלי לצורך ביצוע העקיפה, אם יתקיימו התנאים הבאים: הרכב הנעקף נוסע במהירות שאינה עולה על 70 קמ"ש. העקיפה תיעשה באופן שאינו גורם סיכון לעוברי דרך או הפרעה אחרת לתנועה.

מאיר שטרית:

האם מהירות הרכב הנעקף שונתה ל- 70 קמ"ש?

היו"ד אמנון רובינשטיין:

באתי לקראת אנשי המשטרה וקבענו שזה יהיה 70 קמ"ש ולא 60 כפי שהוצע.

אתי בנדלר:

כמו כן, הרכב העוקף יחזור לנתיב הימני מיד לאחר סיום העקיפה.

מאיר שטרית:

אני רוצה להודיע שאנחנו לא ממהרים ואנחנו לא נביא את זה לקריאה שנייה ושלישית בלי הסכמה, כך שיש לכם זמן להתקין תקנות.

אברהם פורז:

מה קורה כשיש נתיב אחד בכל כיוון?

אתי בנדלר:

כל ההוראה בחוק נכונה רק כשיש יותר מנתיב אחד.

אברהם פורז:

אבל כשיש נתיב אחד זה הכי מסוכן.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

בזה לא נדון בקריאה הראשונה.

מאיר שטרית:

אני לא מבין איך בכביש דו-סטרי תיווצר שיירה.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

כפי שקראה היועצת המשפטית, הלכנו בהצעת החוק לקראת המשטרה: א. הורדנו משלושה פרמטרים לפרמטר אחד. ב. העלינו את מהירות הרכב הנעקף ל- 70 קמ"ש. אלה מקרים קיצוניים שאנחנו עוסקים בהם, גם 10 טון וגם למעלה מ- 70 קמ"ש, הם מקרים מאוד קיצוניים ולפי דעתי קל לבדוק את זה.

אני מבקש להצביע להעברת הצעת החוק הזאת לקריאה ראשונה.

בני רובין:

אני מבין שכרגע אנחנו לא עוסקים כרגע בניסוח, אבל אני מבקש להעיר הערה לנוסח.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

אני לא מוכן לזה. בענין הניסוח נקבל את מה שתגידו.

בני רובין:

אני חושב שאם אני רוצה לומר שלושה משפטים במשך כל הישיבה, כנציג משרד המשפטים, צריך לאפשר לי.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

מי בעד העברת הצעת החוק לקריאה ראשונה?

הצבעה  
בעד - 3

החלטה: אנו מאשרים להעביר את הצעת החוק לקריאה ראשונה.

מאיר שטרית:

שתי הצעות החוק אוחדו להצעה אחת.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

כן.

שמואל הרשקוביץ:

לגבי מגביל המהירות, אנחנו מציעים את תיקון סעיף 1: בפקודת התעבורה, לפני ההגדרה "מונית" יבוא: "מגביל מהירות" - מכשיר המותקן ברכב לפי הוראות פקודה זו, המיועד להגביל באופן מכני את מהירות הנסיעה של הרכב.

לאחר מכן: בסעיף 62 לפקודה, אחרי פסקה (10) יבוא: (11) "מחבל במגביל מהירות, מנתק אותו או עושה כל דבר המשבש פעולתו התקינה".

מאיר שטרית:

אני תומך בשני התיקונים.

רון ישעיהו:

מדוע צריך לקבוע מכני, יכול להיות שיהיה דבר אחר.

שמואל הרשקוביץ:

אם כך אפשר לכתוב: מכני או אחר.

אתי בנדלר:

אני מבינה שכל ההגדרה של מגביל מהירות לא מוצע להכניס לסעיף 1 לפקודה, אלא לצורך העונשין בענין הזה. אתם תקפתם קודם את נושא העקיפה ואמרתם שאפשר להסדיר את זה בתקנות. האם את זה אי אפשר להסדיר בתקנות? האם צריכים באמת את התיקון הזה?

עו"ד אלי אביר:

זה הולך על המשקל של הטכוגרף.

אתי בנדלר:

לגבי הטכוגרף קבענו הרבה מאוד הוראות אופרטיביות בפקודה, שמסמיכות למשל את שר התחבורה לקבוע איך להתקין וכיוצא בזה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני מציע שאם זה יכול לחול במסגרת התקנות, אנחנו לא נביא את זה לקריאה שניה ושלישית. זה כמו בסעיף הראשון.

שמואל הרשקוביץ:

פה מדובר בענישה, עם מסר מאוד ברור. מי שמחבל בענין הזה, יכול לגרום פה לאסון נוראי. העובדה שמשאיות שינועו במהירות של 100 או 120 קמ"ש, מחמיר את כל הענין.

אתי בנדלר:

בסעיף 68 לפקודה כתוב: העובר על תקנה שהותקנה לפי פקודה זאת, דינו כאמור בסעיף 62 וסעיף 63 או עונש קטן מזה שנקבע בתקנות. לכן אני שואלת, אם כל זה הוא רק לצורך ענישה, האומנם יש צורך בזה? האם מישהו במשרד המשפטים נתן דעתו לעניין?

היו"ר אמנון רובינשטיין:

נציג משרד המשפטים נפגע ממני אולי בצדק, אבל דווקא זה, הוא ענין של משרד המשפטים. אני נוטה שזה יהיה בפקודה, זה דבר מאוד דרסטי.

אתי בנדלר:

בתקנות התעבורה יש הוראות בדבר מגביל מהירות. מי שפועל בניגוד לתקנות התעבורה עונשו גם קבוע - או העונש לפי סעיף 62 או עונש אחר נמוך יותר שנקבע בתקנות. זאת אומרת שאפשר לתת לו את העונש לפי סעיף 62 לפקודה. לכן השאלה שלי אם יש צורך בזה. ייתכן שהתשובה לכך היא חיובית, אני רק לא רוצה שתם להכניס תיקון מיותר לפקודה.

שמואל הרשקוביץ:

דעתי המקצועית היא - -

אתי בנדלר:

זאת שאלה משפטית.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אנחנו נחיל על מגביל המהירות את מה שאמרנו לגבי הסעיף הראשון. אם משרד התחבורה יתקין את זה בתקנות ומשרד המשפטים יאמר שזה יכול להיות בתקנות בלי הסמכה בפקודה, אנחנו לא נביא את הסעיף הזה לקריאה שניה ושלישית.

אתי בנדלר:

זה קיים בתקנות. השאלה היא רק לגבי העונשין. אני מציעה שוועדת הכלכלה תחליט לכלול את זה בהצעת החוק, אלא אם כן משרד המשפטים יתן חוות דעת ויקבע שהתיקון הזה הוא מיותר.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

זה מקובל עליי.

הענין השלישי הוא המגרשים למשאיות חורגות.

שמואל הרשקוביץ:

בסעיף 57א לפקודה בסעיף קטן (ב) בפסקה (2) לפני המילה "המקום" יבוא: "המגרש או" ולאחר המילים "איסור שימוש" יבוא: "שנקבע על-ידי משטרת ישראל או על-ידי שר התחבורה או מי שנקבע מטעמו". ולאחר המילה "בהתחשב" יבוא: "ככל האפשר". זה התיקון שמוצע על-ידנו ואני רוצה להזכיר שזה היה על דעת היועצת המשפטית, גב' גוטליב.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אנחנו מעבירים את זה לקריאה ראשונה. לפני הקריאה השנייה והשלישית, אני מבקש לקבל את עמדת הממשלה בעניין הזה.

אתי בנדלר:

אני מבקשת להבין למה כוונת התיקון. האם תהיה אפשרות להעמיד כלי רכב שנמסרה נגדם הודעת איסור שימוש, אך ורק במגרשים או גם במקומות אחרים?

שמואל הרשקוביץ:

משמעות התיקון היא: המגרש או המקום שבו יועמד הרכב במהלך תקופת איסור השימוש - -

אתי בנדלר:

מקום כולל מגרש. אני לא צריכה לכתוב מקום או מגרש. אני רוצה להבין את המהות ולא את הנוסח.

שמואל הרשקוביץ:

תהיה אפשרות להכניס את הרכב גם למגרש וגם למקום שקיים היום בתקנות שאושרו לפני כשבוע.

אתי בנדלר:

זאת אומרת גם וגם. מי יחליט על כך? הפקודה מדברת על כך שהשוטר הוא שמוסר את הודעת איסור השימוש והוא שקובע איפה יהיה הרכב.

שמואל הרשקוביץ:

המשטרה טענה שהיא לא רוצה להתעסק בצד המינהלי. אמרנו שמשרד התחבורה ישכור את המגרשים ונאמר לאגף התנועה מהם המגרשים שאליהם אפשר לשלוח את כלי הרכב, כמו שאפשר לומר שאפשר להחנות את הרכב ליד הבית. אנחנו מדברים על הענין הזה כאופציה למשטרה. לדעתנו האכיפה תהיה נכונה יותר כאשר הרכב בתוך מגרש, כי אם הוא ליד הבית אף אחד לא יכול לבדוק אם משתמשים בו או לא.

אתי בנדלר:

אם כך, בהתאם לנוסח הקיים, המקום שבו יועמד הרכב במהלך תקופת איסור השימוש נקבע בהתאם לפקודה בהתחשב בהצעתו של הנהג.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

ככל האפשר.

אתי בנדלר:

אני עדיין לא מבינה מה זה להתחשב ככל האפשר בהצעתו של הנהג.

שמואל הרשקוביץ:

זה נתון לשיקול דעתו של השוטר להחליט איפה.

טילדה מיכאלי:

גם כך יש לו את שיקול הדעת.

שמואל הרשקוביץ:

היום אין לו שיקול דעת. הוא חייב לתת לו מדבקה ולשלוח אותו לרחוב מסויים כדי להחנות את הרכב. פה מדובר על שיקול דעת בין לשלוח אותו לרחוב ליד הבית או למגרש.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

ייתכן שהניסוח אינו מושלם, זאת הצעה שבאה אלינו ברגע האחרון, אבל היא נדונה בישיבת הוועדה בשבוע שעבר.

אני מציע שתובא לנו הצעה מנוסחת, כדי שנדע בדיוק למה הכוונה וגם שלא תהיינה טענות של נהגים. יתכן שצריך להגדיר מה זה "מקום" ויתכן גם שצריך לנסח ניסוח יותר מדויק את "ככל האפשר". לצורך הקריאה הראשונה אפשר לקבל את זה.

אני מעמיד להצבעה להעביר את הצעת החוק המאוחדת על תיקוניה להצבעה.

סרן תומר גוטהלף:

יש גם את התיקון שלנו. התיקון אומר: בפקודת התעבורה בסעיף 1 בהגדרת "רשות הרישוי" יבוא: במקום "עובד מדינה" יבוא "עובד ציבור". בסייפא יבוא: בהגדרה זו "עובד ציבור" - עובד בשירות מדינה או קצין בצבא הגנה לישראל או משטרת ישראל.

אתי בנדלר:

כמובן שהנוסח יתוקן. אני אשאיר את זה "עובד מדינה" ולצורך זה עובד מדינה יהיה גם קצין צה"ל וקצין משטרה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מי בעד העברת החוק עם שלושת התיקונים לקריאה ראשונה?

הצבעה

בעד - 2

החלטה: הצעת החוק עם שלושת התיקונים עוברת לקריאה ראשונה.

אני מבקש להתנצל שוב בפני נציג משרד המשפטים.

אני מודה לכולם, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 13:00