

**פרק ו': תחבורה**

- (1) בסעיף 1, אחרי ההגדרה "מסוף לתחבורה ציבורית" יבוא:  
"חוק נתיבים מהירים" – חוק נתיבים מהירים, התש"ס-2000<sup>35</sup>;
- (2) בסעיף 27א(א), אחרי פסקה (5) יבוא:  
" (6) מספר הנוסעים ברכב";
- (3) בסעיף 27א1, אחרי סעיף קטן (א) יבוא:

"(א1) על אף האמור בסעיף קטן (א), בדרכים המנויות בתוספת השתיים עשרה שגוף אחר מונה לגביהן כרשות תימרון מקומית ושמצויות בתחומה של רשות מקומית מסוימת, רשאית אותה רשות מקומית לבצע פעולות כמפורט בפסקאות (1) ו-(2) של סעיף קטן (א), לענין עבירה המנויה בפרט 1 לתוספת האחת עשרה; שר התחבורה, בהסכמת השר לביטחון הפנים, רשאי לשנות את התוספת השתיים עשרה, להוסיף לה או לגרוע ממנה דרכים נוספות כאמור";

- (4) אחרי סעיף 27 יבוא:

**ד ב ר י ה ס ב ר**

(4) זמן הימצאו של הרכב המצולם במקום האמור בפסקה (2) כפי שצוין בצילום או על גביו, אם צוין, הכל כפי שייקבע בתקנות;

(5) מהירות נסיעתו של הרכב.

מוצע להוסיף לסעיף 27א(א) את פסקה (6), הקובעת כי מספר הנוסעים ברכב שהתקבל מצילום הרכב כאמור באותו סעיף (27א(א)), יהיה ראייה קבילה בכל הליך משפטי לגבי מספר הנוסעים בו, ובלבד שהוכח כמו לגבי כל אחד מחמשת הנתונים המפורטים לעיל, כי הצילום המוגש הוא העתק אמין של הצילום שנשמר בסרט, וכי מרגע ביצוע הצילום עד שהוגש לבית המשפט לא נעשתה בו שום פעולה שיש בה כדי לשנות פרט מפרטיו.

הוספת פסקה (6) תאפשר לפתוח נתיבי תחבורה ציבורית, לרכבים מרובי נוסעים בדרך של צילום מספר הנוסעים בו, (פסקה (2));

זיהוי מספר הנוסעים ברכב ברשומה אלקטרונית – מוצע לקבוע דרך נוספת לזיהוי מספר הנוסעים ברכב שתיקבע לפי רשומה אלקטרונית כהגדרתה בחוק נתיבים מהירים, התש"ס-2000 (פסקה (1)), והיא תהיה ראייה מספקת לזיהוי מספר הנוסעים ברכב (סעיף 27ד(א)). עוד מוצע ששר המשפטים יהיה רשאי לקבוע הוראות שיסדירו את הפיקוח והבקרה על המכשירים המפיקים את הרשומה האלקטרונית ואופן הגשת הפלט לבית המשפט (סעיף 27ד(ב)). בסעיף 27ד(ג) מוצע כי פלט שהוא רשומה אלקטרונית לא ייחשב כהעתק, אלא כמקור. סעיף קטן זה נדרש כדי להתגבר על "כלל הראייה הטובה ביותר" (פסקה (4)).

לפסקאות (3) ו-(5)

רשות מקומית מוסמכת כיום לאכוף עבירות תעבורה רק בדרכים עירוניות ובמקום שבו היא רשות תימרון

פרק ו' פרק זה נועד להביא לצמצום העומס בכבישים כללי ולעודד את השימוש בתחבורה ציבורית בדרך של מתן כלים חוקיים לביצוע מטרה זו, בשני ערוצים – מתן אפשרות שימוש בנתיבי תחבורה ציבורית לרכבים מרובי נוסעים באמצעות תיקון פקודת התעבורה, והסרת המגבלות הקבועות בחוק בית הספר החקלאי מקווה ישראל, התשל"ו-1976, המקשות לשנות את ייעודן של הקרקעות בתחומן וזאת לשם סלילת דרך הסדרת ניקוז לטובת דרך או הקמת מפעל ניקוז.

סעיף 22 לפסקאות (1), (2) ו-(4)

כדי להרחיב את השימוש בנתיבי תחבורה ציבורית ברכב מרובה נוסעים יש צורך לעדכן את פקודת התעבורה כך שיהיה ניתן לזהות את מספר הנוסעים ברכב.

היכולת לזהות את מספר הנוסעים ברכב, כאמור, יכולה להיעשות באמצעות נוצלמה או רשומה אלקטרונית שתהווה ראייה קבילה למספר הנוסעים בו, כמפורט להלן:

זיהוי מספר הנוסעים ברכב בצילום – סעיף 27א(א) לפקודת התעבורה (להלן – הפקודה), קובע כי צילום רכב שנעשה בדרך שנקבעה בתקנות, במצלמה המופעלת באופן אוטומטי או בידי שוטר יהיה ראייה קבילה בכל הליך משפטי לגבי חמישה נתונים המנויים בסעיף האמור והם:

"(1) מספר הרישום של הרכב המצולם המופיע בלוחית הזיהוי של הרכב שבצילום;

(2) מקום הימצאו של הרכב בעת הצילום;

(3) הימצאו של הרכב במקום האמור בפסקה (2), או נסיעתו שם, בניגוד לאות "עמוד" או באופן אחר בניגוד להוראות פקודה זו או תקנות שהותקנו לפיה;

<sup>34</sup> דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 7, עמ' 173: ס"ח התשכ"ב, עמ' 64.

<sup>35</sup> ס"ח התש"ס, עמ' 199; התש"ס, עמ' 26.

רשומה אלקטרונית 27ד. (א) רשומה אלקטרונית שהוגשה בדרך שנקבעה בתקנות לפי סעיף קטן (ב) תהיה ראייה קבילה בכל הליך משפטי לגבי מספר הנוסעים ברכב.

(ב) שר המשפטים רשאי לקבוע בתקנות הוראות בעניינים אלה:

(1) פיקוח ובקרה על המכשירים המפיקים את הרשומות האלקטרוניות, על הרשומות האלקטרוניות המוגשות כראיות, ועל דרך הטיפול בהם;

(2) אופן הגשתן לבית המשפט של רשומות אלקטרוניות שנעשו בהתאם להוראות סעיף זה.

(ג) לעניין סעיף זה –

(1) לא ייחשב פלט שהוא רשומה אלקטרונית כהעתק, אלא כמקור.

(2) "פלט" ו"רשומה אלקטרונית" – כהגדרתם בסעיף 4ט(א) לחוק נתיבים מהירים;

(5) אחרי התוספת האחת עשרה יבוא:

#### "תוספת שתיים עשרה"

(סעיף 1א27)

(1) קטעי הדרך באחת מהדרכים המפורטות להלן ששר התחבורה קבע אותם כנתיב מהיר לפי סעיף 2 לחוק נתיבים מהירים:

(א) כביש ארצי מספר 1;

(ב) כביש ארצי מספר 2;

(ג) כביש ארצי מספר 5;

(ד) כביש ארצי מספר 20.

23. בחוק בית הספר החקלאי מקווה ישראל, התשל"ו-1976<sup>36</sup>, אחרי סעיף 4(א) יבוא:  
"1א) על אף האמור בסעיף קטן (א), לא יחולו ההוראות שקבועות בו לגבי מקרקעין המפורטים בתוספת אם מדובר באחד מאלה:

#### דברי הסבר

סעיף 23 סעיף 4(א) לחוק מקווה ישראל, התשל"ו-1976, קובע כי שינוי ייעוד של המקרקעין המפורטים בתוספת מיועדים לשימוש בית הספר החקלאי ואין לשנות את ייעודם זה אלא לפי יוזמת שר ובאישור שרי החינוך והתרבות, החקלאות והפנים, וועדה משותפת של ועדת החינוך והתרבות וועדת הפנים ואיכות הסביבה של הכנסת.

סעיף זה, הייחודי לבית הספר החקלאי מקווה ישראל, עלול להקשות על פיתוח תשתיות לאומיות עתידות המתוכננות לעבור במקרקעי בית הספר ולעכב את קידומם. כך לדוגמה, הליך האישור כאמור בסעיף 4(א) מעכב את אישורה ופיתוחה של מסילת הרכבת הרביעית בנחל איילון, אשר מקודמת בימים אלה במסגרת הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות.

מוסמכת (סעיף 1א27(א)). סעיף קטן (1א) שמוצע להוסיפו בפסקה (3), יאפשר לרשות מקומית לאכוף עבירות תעבורה המנויות בפרט (1) בתוספת האחת עשרה. בכל דרך שגוף אחר מונה לגביה כרשות תימורר מקומית, המצויה בתחומה והמנויה בתוספת השתיים עשרה.

עוד מוצע לקבוע בפסקה (א1), ששר התחבורה, בהסכמת השר לביטחון הפנים, יהיה רשאי לשנות את התוספת השתיים עשרה.

נוסף על כך בפסקה (5) מוצע להוסיף את התוספת השתיים עשרה שקובעת את קטעי הדרך שקבע שר התחבורה כנתיב מהיר לפי סעיף 2 לחוק נתיבים מהירים, התש"ס-2000. קטעי הדרך שנקבעו עתידים להיות מופרדים מהדרכים המהירות הקיימות.

<sup>36</sup> ס"ח התשל"ו, עמ' 222: התשס"ט, עמ' 327.

- (1) דרך כהגדרתה בחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965<sup>37</sup>, או הסדרת ניקוז לטובת דרך כאמור וכן העתקת תשתיות הנדרשת למימושה של הדרך והכול מכוח תכנית מיתאר ארצית כמשמעותה בחוק האמור;
- (2) מפעל ניקוז, כהגדרתו בחוק הניקוז וההגנה בפני שיטפונות, התשי"ח-1957<sup>38</sup>, מכוח תכנית לפי החוק האמור

פרק ר' - תחילה 24. תחילתו של פרק זה ביום פרסומו של חוק זה.

### פרק ז': כבאות

25. בחוק הרשות הארצית לכבאות והצלה, התשע"ב-2012<sup>39</sup> -
- (1) בסעיף 2 אחרי ההגדרה "הוראות הרשות" יבוא:

### דברי הסבר

הפנים כאשר מדובר בתקנות (להלן - השר), ולנציב הכבאות (להלן - הנציב) כאשר המדובר בהנחיה מקצועית שיש בה כדי להשפיע על אסדרה שנוגעת לביטוחות אש בנכסים לסוגיהם.

ועדה מסוג דומה הוקמה לעניין הליך קביעת דרישות בטיחות אש במבנים חדשים. הליך זה מבוצע באמצעות ועדת מילוט וביטוחות אש במינהל התכנון שבה חברים נציגים מכמה תחומים: נציג הכבאות, נציג מקצועי - מהנדס בטיחות אש, נציג התאחדות הקבלנים, נציג משרד השיכון ועוד. ועדה זו היא תת-ועדה המייעצת לוועדת המשנה של המועצה הארצית במנהל התכנון. ועדת המילוט מאמצת תקן בין-לאומי לביטוחות אש ומתאימה אותו לישראל. לאחר התאמתו, מעבירה ועדת המילוט את התקנות לוועדת המשנה לתקנות שמאשרת אותן ומעלה אותן להצבעה במועצה הארצית לתכנון ובנייה. לאחר אישור המועצה הארצית לתכנון ובנייה, התקנות מועברות לאישור שר האוצר וזאת בהתאם לסעיף 265(7) לחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965.

מוצע כי הוועדה תבצע הליך דומה לקביעת דרישות בטיחות אש במבנים קיימים.

כמו כן, כדי לסייע בטיוב דרישות המניעה בכבאות כאמור מוצע כי לעניין סמכותו של השר להתקין תקנות לפי סעיף 42(א)(1) לחוק הכבאות והצלה, ולפי חוק רישוי עסקים, יהיה השר מחויב להתייעץ עם הוועדה ולקבל, במקרים המפורטים להלן, את הסכמתו של שר האוצר עוד מוצע שהשר יהיה מחויב, בנוסגרת הפעלת סמכותו לפי חוק רישוי עסקים, להתייעץ עם שר האוצר וזאת בהוראת שעה למשך שלוש שנים.

סעיף 25 לפסקאות (1) ו(2)

סעיף 42(א) לחוק הכבאות והצלה קובע: "לשם מניעת דליקות והתפשטותן, כיבוי דליקות, צמצום נזקיהן וחילוף לבודים. רשאי השר באישור ועדת הפנים והגנת הסביבה של הכנסת, לקבוע הוראות בעניינים המפורטים להלן ואת האחראי לביצוען". פסקה (ג) באותו סעיף קטן

בהתאם לכך, מוצע לקבוע שהוראות סעיף 4(א) לא יחולו על הנקרקעין המפורטים בתוספת אם מדובר בדרך כהגדרתה בחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965, או בהעתקת תשתיות הנדרשת למימושה של הדרך וכן בהסדרת ניקוז לטובת דרך כאמור. ובלבד שכל שימושים אלה נכללו בתכנית מיתאר ארצית. כמו כן מוצע להחריג מהוראות הסעיף גם מפעל ניקוז, כהגדרתו בחוק הניקוז וההגנה בפני שיטפונות, התשי"ח-1957, שתוכנן בתכנית לפי חוק זה.

סעיף 24 מוצע כי תחילתו של פרק זה תהיה ביום פרסומו של חוק זה.

פרק ז' מטרת התיקון של חוק הרשות הארצית לכבאות וכללי והצלה, התשע"ב-2012 (להלן בדברי ההסבר לפרק זה - חוק הכבאות והצלה), ושל חוק רישוי עסקים, התשכ"ח-1968 (להלן בדברי ההסבר לפרק זה - חוק רישוי עסקים). המוצעים בפרק זה, היא להביא לטיוב דרישות בטיחות אש בנכסים שונים בפרט ביחס לאיזון הנדרש בין שיקולים בטיחותיים לשיקולים נוספים, באמצעות אימוץ תקני בטיחות אש בין-לאומיים והתאמתם לישראל תוך הפחתת הסיכונים לנזק כתוצאה משריפות מצד אחד ובחינת התועלת בדרישות מצד שני. נציין כי רשות הכבאות וההצלה קובעת דרישות בטיחות אש למאות אלפי נכסים במדינת ישראל.

לצורך טיוב הדרישות בתחום בטיחות אש בכבאות מוצע להקים ועדה מייעצת לביטוחות אש (להלן בדברי ההסבר לפרק זה - הוועדה), שתכלול נציגים מכמה תחומים תוך הסתכלות כוללת על מגוון של שיקולים בעת קביעת הדרישות. הוועדה תאזן בין שיקולים בטיחותיים לשיקולים כלכליים ושיקולים נוספים, באמצעות בחינת תקני בטיחות אש בין-לאומיים והתאמתם במידת הצורך לישראל והכול תוך הפחתת הסיכונים לנזק כתוצאה משריפות מצד אחד, ובחינת התועלת בדרישות מצד שני.

לאחר שקילת השיקולים השונים תגבש הוועדה את המלצותיה בדבר האמצעים הנדרשים לצורך מניעת דליקות, ותעביר את המלצותיה כאמור לשר לביטחון

<sup>37</sup> ס"ח התשכ"ה, עמ' 307.

<sup>38</sup> ס"ח התשי"ח, עמ' 4.

<sup>39</sup> ס"ח התשע"ב, עמ' 702; התשע"ז, עמ' 668.