**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 393**

**ישיבת ועדת הכלכלה**

**מיום רביעי, ט"ו בטבת, התשע"א (22 בדצמבר, 2010) בשעה 09:00**

**סדר היום:**

**תקנות התעבורה (איסור שימוש ברכב – מגרשי אחסנה)(הוראת שעה)(תיקון)\, התש"ע-2009**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

כרמל שאמה – היו"ר

חמד עמאר

**מוזמנים**:

המשרד לביטחון פנים:

נצ"מ מאיר אור – ראש מחלקת התנועה, משטרת ישראל

רפ"ק רוני לוינגר – ראש חוליית תעבורה, משטרת ישראל

עו"ד יואל הדר

משרד התחבורה והבטיחות דרכים:

עו"ד חוה ראובני – סגנית בכירה, יועמ"ש

מאיר אלרם – הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

אלברטו הודארה – סמנכ"ל מחסני נעמן

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**ייעוץ משפטי:** ניר ימין

**רשמה**: לאה קיקיון

**תקנות התעבורה (איסור שימוש ברכב – מגרשי אחסנה)**

**(הוראת שעה)(תיקון), התש"ע-2009**

היו"ר כרמל שאמה:

שלום, אני מתכבד לפתוח את הדיון. על סדר היום - תקנות התעבורה (איסור שימוש ברכב – מגרשי אחסנה)(הוראת שעה)(תיקון)\, התש"ע-2009. מי מציג את התקנות?

יואל הדר:

התקנות עצמן – אם נדבר בגדול, כי סך הכל אנחנו מבקשים להפוך את התקנות הקיימות להוראת קבע, ולכן התקנות הקיימות מאפשרות במקרים מסוימים לתת סמכות בידי קצין משטרה ובית המשפט אפשרות לאחסן רכבים בשורה מסוימת של עבירות שקצין המשטרה לאחר שערך שימוע החליט שיש מקום לאחסן את הרכבים האלה. האחסון נעשה על חשבון בעל הרכב. גם האחסון וההובלה למקום האחסון נעשים על חשבון בעל הרכב. העבירות הן מאד מצומצמות. עם הזמן הוספו מספר עבירות בעיקר, העבירה העיקרית שבגינה מאחסנים כלי רכב היא עבירת השכרות. אנחנו ליווינו את העבודה של התקנות במשך השנים מאז שהן נחקקו, ליווינו אותם במחקר מלווה, התוצאות של המחקר מצויות בידי אדוני, והן ממרץ 2010, כאשר המחקר המלווה מוכיח שיש יעילות באחסון של הרכבים לפחות לגבי האנשים שהרכבים שלהם אוחסנו במגרשים, אז בהחלט בשנה הראשונה, אם לא מדובר על נהגים רצידיביסטים, אלא נהגים נורמטיבים, בהחלט אנחנו רואים ירידה בכמות העבירות שהם ביצעו, בכמות ניכרת בשנה הראשונה לאחר שאחסנו את הרכב שלהם. זאת אומרת, אנחנו רואים שיש יעילות. יש לנו כמה דברים שאנחנו צריכים עוד לתקן, אולי בנושא של הבאת העניין לתודעת הציבור יותר, כי הנהגים שביצעו להם אחסון של רכב מודעים לעניין הזה, אבל לא כל הציבור מודע. הציבור מודע לכך שמישהו נוסע בשכרות שיאחסנו לו את הרכב, זה כן, אבל לא מודע לכל שאר העבירות.

אנחנו רואים בהחלט שיש יעילות לתקנות האלה ולכן אנחנו רוצים להפוך אותם להוראת שעה. מאחר שהמחקר הזה ליווה רק תקופה קצרה, אנחנו לא יכולים לדעת את התוצאות לטווח יותר ארוך. לכן אנחנו רוצים להפוך את זה להוראת קבע, אבל בהחלט - גם יש מחקרים ממה שקורה בעולם בעניין הזה, שבהחלט יש לזה יעילות.

לאה ורון:

אתם יודעים למסור לוועדה כמה כלי רכב אוחסנו במגרשי האחסנה לפי פילוח של כל אחת מהעבירות?

יואל הדר:

כן. אני אאפשר למשטרה לתת את הפילוח הזה.

לכן אנחנו באים, לאחר שבדקנו את הנושא הזה, הנושא לווה במחקר, ואנחנו סבורים שלמען הפחתת תאונות הדרכים, שלצערנו נמשכות, אנחנו חושבים שזה מהווה כלי נוסף, כלי יעיל לצורך המלחמה בתאונות הדרכים ואנחנו מבקשים מכבוד הוועדה להפוך את הוראת השעה להוראת קבע ולהמשיך בפעילות. כמובן שאנחנו נמשיך לעקוב ואם יהיה צורך – נוסיף סעיפים נוספים. אני מקבל את זה גם מהמשטרה וגם מגורמים אחרים, משרד התחבורה, כדי שהתקנות תהיינה דינמיות ותהיה להם יותר יעילות, ואנחנו צריכים למצוא את הדרכים, כמובן, לפרסם את זה יותר לידיעת הציבור, כדי שאנשים יירתעו מלבצע את העבירות.

היו"ר כרמל שאמה:

מה התעריפים של האחסנה|? איך הם נקבעים ואיך הם מפוקחים?

יואל הדר:

היה מכרז בזמנו לגבי כל מקום ומקום. לא בכל מגרש זה אותם תעריפים, אלא- התעריפים משתנים בהתאם לתוצאות של המכרז.

ניר ימין:

אבל יש מחירי מינימום ומקסימום, נכון?

קריאה:

המקסימום הוא 55 שקלים ליום.

מאיר אור:

אבל באף חניון לא משלמים 55 שקלים. ברוב החניונים זה 14 שקל.

ניר ימין:

עורך הדין הדר, מאחר וציינת שהמחקר בחן תקופה יחסית קצרה- אתה לא סבור שראוי להאריך את תוקפה של הוראת השעה בשנתיים או שלוש ולבחון לאורך זמן תקופה ארוכה יותר את היעילות של ההשבתה? אתה אומר בעצמך שהיעילות נבחנה בתקופה קצרה יחסית – שנה, אם אני לא טועה.

יואל הדר:

התקנות האלה הן כבר 5 שנים, אני חושב שזו תקופה מספיק ארוכה כדי לדעת שהן יעילות. אין צורך בהארכה נוספת. המחקר לווה לתקופה מסוימת תוך כדי המהלך הזה, אבל אם היינו אומרים שהתקנות הן בספק יעילות, אולי אפשר היה להאריך אותן, אבל התקנות הן יעילות, הן מוכיחות את עצמן. הן גורמות לנהגים להיות מודעים ולהתנהג בזהירות יתר. לכן, מאחר והן כבר מוכיחות את עצמן, אין טעם לעשות הערכה נוספת. אין לזה שום יתרון.

ניר ימין:

אתה אומר שחלק מהיעילות גובה במחקר, אבל רק – שליווה תקופה מאד מצומצמת. \

יואל הדר:

בכל מקרה, יחסית לעולם, בעולם יש הרבה יותר שנים - - מאשר הדברים האלה קיימים, אבל זה לא יעזור שום דבר לתת עוד שנתיים –שלוש, לא נצא עם איזה משהו, לא נרוויח הרבה יותר אם נהיה בעוד שנתיים –שלוש. תמיד אפשר להפסיק את התקנות האלה אם מישהו יחשוב שהן לא יעילות, אבל כבר הוכח שזה יעיל. לכן, מאחר שכבר הוכח שזה יעיל, אז אין טעם לעשות את זה לעוד שנתיים. יש לנו מספיק דברים שאנחנו עושים בהוראת שעה ולא צריכים להעמיס על הוועדה ועלינו – זה גם נותן ודאות שהדבר הזה יימשך. יודעים שהמדינה החליטה שהדבר הזה יכול להיות שהוא רק יתרחב, ולא ייפסק, זאת אומרת - אין מחשבה להפסיק את הדבר הזה. אני מקווה שזה ירתיע גם נהגים - -

לאה ורון:

כשדובר על תעריף של 14 או 55 שקלים – הכוונה היתה ליממה, נכון?

מאיר אור:

כן.

לאה ורון:

ומה העלות של הגרירה?

מאיר אור:

ברוב המקרים אין גרירות, רק במקרים מאד קונקרטיים כאשר יש נהג שיכור, ואין מי שיפנה את האוטו – דברים כאלה, או אין מישהו אתו. המקרים שבהם משתמשים בגרירה יחסית זניחים לכלל הגרירות.

ניר ימין:

כשאתה מתייחס ל- 55 שקלים אתה מתייחס לרכב פרטי, עד 4 טון. לרכב גדול יותר הסכומים גבוהים יותר?

מאיר אור:

כן. כל גרירת המשאיות זה פחות מ-1%.

ניר ימין:

אנחנו לא מדברים על גרירה.

מאיר אור:

בסך הכל כמות המשאיות שהושבתה היא פחות מ – 1%.

ניר ימין:

כי הם עוברים פחות עבירות, או כי האכיפה היא פחותה?

מאיר אור:

גם, וגם – פחות עבירות, וגם – בית המשפטי מחזיר להם אחרי שאנחנו משביתים. בעיקר – העבירות מבוצעות בעיקר ברכב פרטי, פחות ברכב ציבורי, פחות באוטובוסים, ואנחנו נתקלים בזה פחות במשאיות. יש, אבל מעט מאד.

ניר ימין:

ומחיר האחסנה שם זה פי 2?

מאיר אור:

תלוי, יש מקומות שזה אפילו פחות.

ניר ימין:

אני מדבר על המחיר המקסימלי.

מאיר אור:

95 שקלים, כאשר בפועל, הכי גבוה זה 75 שקלים והכי זול זה 8 שקלים ליום.

אולי אני אעשה קצת סדר בנתונים. בשנת 2010 עד דצמבר היו כ- 8100 השבתות. הממוצע השנתי שלנו עומד על 10,000 השבתות, מתוך זה מתקרב כמעט ל – 50%, השנה – 43%, השבתות בגין שכרות.

ניר ימין:

אתה מתכוון בשנה.

מאיר אור:

כן, בשנה. אני אומר שהממוצע השנתי הוא בערך 10,000 לשנה. השנה היה לנו 8,100 עד דצמבר. אני מניח שנגיע ל – 8,500.

חמד עמאר:

אבל חוק השכרות שונה - -

מאיר אור:

החוק של השכרות לא שונה.

חמד עמאר:

אבל עד גיל 24 - -

מאיר אור:

בשנה הבאה. אבל השנה- החקיקה הזו עוד לא - -

חמד עמאר:

אבל אם אתה אומר 50, אנחנו יודעים שרוב האנשים שנתפסים זה עד גיל 24, אז בטוח שזה יעלה את ה - -

מאיר אור:

הכל יכול להיות. אנחנו מקווים שלא.

קריאות:

- - -

מאיר אור:

הכוונה היא שזה יעשה את האפקט ההפוך ויהיה פחות. זו השאיפה של כולם.

מבחינת הנתונים – קרוב ל-50% זה שכרות, השאר זה –נושא של נהגים בפסילה, נהגים ללא רשיון נהיגה והסעת נוסעים שלא כדין.

חמד עמאר:

מה זה הסעת נוסעים שלא כדין?

מאיר אור:

נהג שמסיע, נניח 10 נוסעים במכונית פרטית. מעבר לכמות הנוסעים המותרת, כשהם לא חגורים, וכן הלאה, וגם עבירות ברכבים ציבוריים. אבל אני אומר - המסה המרכזית היא שכרות, נהיגה בפסילה, ונהגים ללא רישיון בכלל.

יואל הדר:

יש חברות הסעה פרטיות בירושלים – אתה תראה אותם הרבה, שלוקחים הרבה מאד מעבר למותר.

מאיר אור:

יש פרסומים, אמרו לי שקראו אתמול ב "גלובס" שכאילו משלמים 1,500 שקל להשבתה של רכב, אז מישהו עושה קצת עיוות של הנתונים וזה חבל. מתוך ה- 8,100 כלי רכב שהושבתו, מעל 75% שמו את כלי הרכב שלהם בחניונים שהעלות שלהם היא בסביבות 14 שקלים, ואפילו יש חניון בעלות של 11 שקלים בכפר רמה. אני אומר – מעל 75% מכלי הרכב המושבתים פחות מ- 500 שקל לכל החודש. מה שציינו ש-1,500 שקל – אין כזה דבר. יש 1,350 באילת, כי שם יש איזושהי בעיה, מבחינת המיקום, וכמות כלי הרכב מתוך ה – 8,100 שחנו במחיר הזה, בסך הכל - 86 כלי רכב, זה הכל. בעלות של 45 שקלים ליממה, שזו העלות המקסימאלית, כי אף אחד לא התמודד אתו שם, במכרז. גם האזרח עצמו לפי החוק לא מחויב להחנות באילת. הוא יכול להחנות איפה שהוא רוצה.

חמד עמאר:

אבל אם הוא גר באילת - -

מאיר אור:

אז יש לו בבאר שבע. זה שיקול כלכלי. אבל אני אומר – לא להוציא את המעט מהכלל כי באמת, הכלל משלם פחות מ-500 שקלים ואני לא חושב שזו עלות בשמיים, והאפקט ההרתעתי פה הוא אדיר. מי שקרא את המחקרים בנושא - -

היו"ר כרמל שאמה:

על זה אין לנו ויכוח, אבל אנחנו חושבים שאם הרכב יהיה מסונדל ליד הבית תהיה יותר הרתעה.

מאיר אור:

התבקשנו להתייחס גם לנקודה הזו, ואני חושב שהתייחסנו. יש כמה בעיות בנושא הסנדול – ותכף תראה שזה גם לא זול. קודם כל, אנחנו בעצם מקבעים מצב שיש רכב שתופס חניה, ולא לכולם יש חניה פרטית בבית. אני מטיל מעמסה על הרשות המקומית בנושא של חניה. דבר שני – לי, כמשטרה, אין יכולת פיקוח. אני לא אתחיל להסתובב בין כלי הרכב ולראות אם הוא עדיין מסונדל, אם פירקו את הסנדל או לא. יש לי בכל משטרת ישראל קצין אחד שמתעסק ביום בפיקוח על המגרשים. אין לי אנשים.

היו"ר כרמל שאמה:

מה זה – פירקו לו את הסנדל?

מאיר אור:

האם הסנדל פורק או לא פורק – האם מישהו פיצח את המנעול והוציא - -אני הרי לא עושה לו בקרה יום יומית בסנדול.

חמד עמאר:

אתה גם לא עושה בקרה יום יומית בחניון.

מאיר אור:

אבל החניון סגור ומאובטח. מתחת לבית – אף אחד לא משגיח לו על הרכב.

רוני לוינגר:

יש כאן נציג של אחד החניונים והוא יכול להגיד- בקרה ממוחשבת, עם אבטחה, תאורה. דרשנו במכרז דרישות מאד קפדניות. יש בקרה שלנו על כלי הרכב.

היו"ר כרמל שאמה:

אתה באמת מאמין שמישהו יפרק את הסנדל?

מאיר אור:

בטח.

קריאות:

* - - -

מאיר אור:

אגיד לך עוד משהו. הרי במדינה שלנו אנחנו לצערנו נתקלים בהרבה תופעות. קח לדוגמה מוניות. היתה תופעה. הרי למוניות יש לו מונה. המונה מכויל לפי גודל הצמיג. אז הוא מגיע לכיול, שם צמיג, מה שמותר לו, עלפי החוק, יוצא משם, מחליף צמיגים למידה שונה כדי שתהיה קריאה שונה, נוסע משם, מגיע לטסט, מחליף עוד פעם את הצמיגים, עושה את הכיול ויוצא החוצה. אנחנו בזמנו עלינו על התופעה הזו והתחלנו להוריד את המכוניות האלה מהכביש. אבל אני צופה לכל. ברגע שהרכב יהיה מתחת לביתו של האדם, עטוף באיזושהי יריעה, ואנחנו לא מפקחים ולא מבקרים, לא רואים – היכולת שלו לתמרן ולעשות - - כמובן שאנחנו יכולים גם לתפוס אותם בדרכים, אבל היכולת שלו - -

היו"ר כרמל שאמה:

אבל אם הוא מזיז את הרכב, בזמן שאתה בא להוריד לו את הסנדל יכול להיות שלא יהיה לו אותו מיקום. היום הרי אין בעיה לצלם איפה הרכב עמד. בי"ת- יש לך את כל השכנים הטובים בעולם, שאם הם יראו את אותו עבריין שפירק את הסנדל הם המפקחים הכי טובים שלך. האפקט של אדם שרואה את הרכב מול העין, עם הסנדל, בכל יום שהוא יוצא מהבית, ויודע שכל הסביבה שלו רואה את זה – אין הרתעה יותר גדולה מזה. תגיד לי רק מה העלויות של סנדול.

מאיר אור:

אני אגיד לך מה העליות של סנדול. אנחנו עשינו בדיקה לראות כמה עולה סנדול. הרי אין היום סנדול בארץ, פעם היה בזמנו, בתל אביב. אין לנו נתונים לגבי עלויות, אבל אני התקשרתי לכל מיני אנשים, סתם לעניין אותם ולשאול כמה הם היו לוקחים. קודם כל עשינו בדיקה באינטרנט לראות כמה עולה בכלל לקנות את ההתקן עצמו. אז זה עולה מ-1000 שקל ומעלה לסנדל אחד, כאשר זה כמובן תלוי בגודל, כי ככל שהרכב יותר גדול אתה צריך מידה יותר גדולה של סנדל. משאיות, למשל, צריכות יותר מאשר רכב פרטי. וזה הולך ומשתנה.

ניר ימין:

אבל על זה אמרת שעם משאיות יש לכם פחות בעיה.

מאיר אור:

אבל גם במכוניות מסחריות. אני נותן, בכוונה, את מצבי הקיצון. יש מספר דרגים באמצע. זה הולך מהקטן ל - -

היו"ר כרמל שאמה:

משאיות – אין לי בעיה שימשיכו להיות במגרשי אחסנה.

מאיר אור:

בעיקרון זה בסביבות האלף שקל, ואלי קצת למעלה מזה. אלף שקל זה הדגם הכי זול, הכי פשוט.

היו"ר כרמל שאמה:

זה לא משהו מתכלה, הפחת שלו לא רציני.

מאיר אור:

בעיקרון – לא צריך להתכלות אבל - -

היו"ר כרמל שאמה:

העלות פה היא שולית. השאלה כמה הפעולה עצמה.

מאיר אור:

אתה שואל אדם כמה יעלה כדי לבוא ולעשות התקנה והסרה. אז הוא אומר – אני לוקח כמו על גרירה. שולחים אדם, מבזבזים זמן ודלק, זה כמו גרירה פשוטה: הגעה למקום, חיבור, הרמה ויציאה. ואחרי חודש הוא מפרק. כלומר, מבחינתי, כל יציאה לזירה זו גרירה פשוטה. גרירה פשוטה זה 250 שקל היום. כלומר, על כל אוטו אני צריך פעמיים גרירה, זה כבר 500 שקל, בלי העלויות המשתנות מסביב.

היו"ר כרמל שאמה:

כמה ימי השבתה זה, בממוצע?

מאיר אור:

30.

היו"ר כרמל שאמה:

קבוע? לכל העבירות?

מאיר אור:

כן.

מבחינת המפעיל זה פעמיים להגיע. כל גרריסט לוקח 250 שקל אם זה בטווח של 30 ק"מ שממנו הוא נמצא. מעבר לכך, גם על פי החוק, כל ק"מ נוסף זה תוספת תשלום. אנחנו יודעים – אם הוא צריך לנסוע לאילת, אז אותה גרירה לאילת או התקנה באילת יכולה להגיע גם כן לאותו סכום בגלל הקילומטראז' של הנסיעה. ואם היום – 75% מהאנשים משלמים פחות מ-500 שקל אז אני חושב שהסנדול בעצם לא משיג שום אפקט רווחי, גם לא לאזרח, גם לא לצרכן.

היו"ר כרמל שאמה:

הוועדה מאד אוהבת את הרעיון של הסנדול. איך אנחנו יכולים להתקדם עם זה?

מאיר אור:

אני לא רואה בזה כדאיות – לא כלכלית. אני מבין את החשיבה של אדוני, אבל אני לא רואה בזה לא כדאיות כלכלית וגם לא יכולת פיתוחית ושליטה שלנו. זה יעשה לנו בלגאן שלם.

היו"ר כרמל שאמה:

איך נעשית השבתה בעולם?

מאיר אור:

אני חושב שגם במגרשי אחסנה.

היו"ר כרמל שאמה:

כלומר, לא בדקנו את זה.

מאיר אור:

אני לא בדקתי. זה המחקר עשה את הבדיקה. דרך אגב, המחקר, אם מישהו יסתכל מה כתוב שם, אחד הדברים שהם מציינים הוא שהאפקט ההרתעתי הולך ומשתבח עם הזמן, כמו יין. ככל שהשנים עוברות, אתה מקבל אפקט הרבה יותר גדול.

לאה ורון:

ככל שהציבור יותר מודע לנושא של אחסנה במגרשי אחסנה. בוודאי.

מאיר אור:

גם כשאני יושב עם אנשים ומדבר, וזה רץ מפה לאוזן השמועה שהשביתו לאב רכב כי בנו נהג עם הרכב - זה עושה אפקט די חזק וזה מתחיל להיות - -

לאה ורון:

אולי המשטרה לא צריכה לחכות שזה יהיה מפה לאוזן, וכו', אלא לעשות קצת הסברה בנושא.

מאיר אור:

אנחנו עושים, ביכולות שלנו. לי אין מחלקת הסברה. יש לי איזה דובר אחד, שמפיץ פה ומפיץ שם, אנחנו מפרסמים מה שאנחנו יכולים. את יודעת שהתקשורת מפרסמת מה שהוא בעל עניין באותו יום – לא בשליטתנו מה נכנס לפרסום ומה לא.

חווה ראובני:

לעניין השאלה של הוראת שעה, כן או לא, אני מבקשת להפנות את תשומת הלב לכך שהחקיקה שיוצרת את נושא ההשבתה שקובעת את הסמכויות, שאומרת שתהיה השבתה, שיש סמכות להשבית - השבתה מנהלית, השבתה עונשית – היא חקיקה קבועה, היא לא הוראת שעה. אנחנו כל הזמן מדברים כאן על תקנות טכניות של ביצוע, אבל הסמכויות עצמן, הוועדה הזו ומליאת הכנסת סברה שזו צריכה להיות סמכות קבע לשימוש רשויות האכיפה. אני רואה שיש איזה שהוא אבסורד במצב שבו מצד אחד יש לנו מדיניות חקוקה של השבתה ומצד שני אנחנו נאלצים לחזור לכנסת אחת לשנה כדי לתת לנו את הכלים הטכניים לחלוטין ועל ידי, בדלת הזו, מטילים ספק אולי גם מנטרלים, אם לא מספיקים לדון בשבוע האחרון של דצמבר – את הסמכות שהכנסת קבעה. אני לא אוסיף לגבי הממצאים של אפקטיביות, אמרו לפני את הדברים.

לעניין האופציה של הסנדול: אחד, אני מבקשת להפנות את הלב לכך שאם אנחנו רוצים סנדול הדרך לכך מחייבת תיקון חקיקה ראשית כי הנושא של המגרשים מעוגן בפקודת התעבורה עצמה.

לאה ורון:

היושב ראש מודע לכך.

חווה ראובני:

דבר שני – לגבי ההרתעה, היושב ראש מצביע על כך שזה מאד מרתיע לצאת מהבית ולראות את האוטו עם סנדל. אני, אישית, חושבת שיש אפקט עוד יותר מרתיע, זה אולי עניין של טעם – לצאת מהבית ולראות שאין אוטו בכלל, הוא לא נמצא שם. החניה, במיוחד למי שיש לו חניה פרטית והיא ריקה.

דבר נוסף – לגבי רשימת העבירות, אנחנו פתוחים לעדכן אותה. אני מבקשת להפנות את תשומת הלב שמונחת על שולחן הוועדה זה תקופה ארוכה בקשה שלנו לתקן את התוספת השביעית ולהוסיף ליקויים. זה אפילו תיקון שהוועדה עצמה ביקשה כשאנחנו רשמנו רשימת ליקויי רכב.

לאה ורון:

גברתי צודקת. משרד התחבורה - -

חווה ראובני:

הוועדה ביקשה, אישרה את הרשימה וביקשה להרחיב אותה. אנחנו נענינו לבקשה, הגשנו ואנחנו עדיין מחכים זמן רב לדיון ברשימה הזו. אלה ההערות שלי. מעבר לזה אנחנו כמובן תומכים בתיקון המבוקש על ידי המשרד לביטחון הפנים.

ניר ימין:

אני לא חושב שהוועדה חשבה שבאמצעות הארכת תוקף של הוראת השעה בתקנות מגרשי אחסנה היא תביא לתיקון החוק. הוועדה, אני חושב, מודעת היטב שהאופציה של סנדול דורשת תיקון חוק. גם בשנה שעברה וגם כעת, כאשר מדברים על הארכת תוקף של הוראת השעה ולא לקבוע אותה כהוראת קבע, הכוונה היא במהלך תוקפה של אותה הוראת שעה לבחון את האופציות באמת להביא תיקון חקיקה שמאפשר את הסנדול, ובהתאם – לתקן את תקנות האחסנה. ברור שזה דורש תיקון חוק. היושב ראש וחבר הכנסת עמאר התייחסו לזה בתחילת הישיבה.

רוני לוינגר:

היסטורית, הסיבה שזה נקבע מלכתחילה כהוראת שעה זה היה רצון של הוועדה ללוות את זה במחקר. ישב כאן המדען הראשי של המשרד לביטחון פנים והוחלט – יושב ראש ועדת הכלכלה הקודם אמר שזה משהו חדש בארץ – אני רוצה להיות שקט ולגבות את הממצאים במחקר אקדמי. עשינו את המחקר, זה דרש מאתנו משאבים ועבודה, והצגנו את המחקר כבר בשנה שעברה, מחקר שמספק את מה שחשבנו, ומוכיח, אקדמית, את האפקטיביות של כלי הענישה של ההשבתה, לרבות המגרשים שבהם מאוחסן הרכב.

היו"ר כרמל שאמה:

עוד חלופות, למעט סנדול – קיימות, להשבתת רכב?

רוני לוינגר:

לא שידוע לנו.

היו"ר כרמל שאמה:

מה לגבי נטילת לוחית הרישוי? ראיתי במחקר שזה מוזכר, איפה שהוא – במינסוטה, בקנדה?

חווה ראובני:

ב- 50 שקל אפשר לקנות חדשות.

היו"ר כרמל שאמה:

אבל זה כבר זייפנים.

חווה ראובני:

למה זייפנים? אלה עסקים פזורים, מורשים. הם לא יודעים שהרכב הושבת. אדם בא ואמר - נפל, קיבל מכה, אני צריך חדש.

רוני לוינגר:

ביוון אני יודע שלוקחים לוחית רישוי אם לא שילמת עבור חניה. אתה חוזר לרכב בלי לוחית הזיהוי ומוצא פתק לגשת למשטרה, תשלם קנס ותקבל את הלוחית. פה אנחנו מדברים על עבירות של שכרות, של נהיגה בפסילה, עבירות של מסוכנות. אני חייב להגיד- יש איזה שהוא רצון להוסיף. אנחנו שומרים - -

היו"ר כרמל שאמה:

לגבי זה שצריך להשבית, אין ויכוח.

רוני לוינגר:

מחפשים רק עבירות עם מסוכנות, עבירות שהאפקט ההרתעתי חייב להיות כזה שהאדם יחשוב 10 פעמים לפני שהוא יחשוב לבצע את העבירה. לכן הסנקציה היא בהתאם.

חמד עמאר:

אנחנו, כוועדה, חושבים מה מרתיע יותר – לסנדל או לקחת למגרש.

רוני לוינגר:

בכל מגרש חייבנו בשלטים. הנה, יש כאן את חניון הלאום בקרבת הכנסת. יש שלט גדול של 2 מ' - -

היו"ר כרמל שאמה:

אם היית שואל אותי על שלטים כאלה – כאחד שמסתובב בכבישי הארץ, לא מכיר שלט כזה. זה שיש – אני מסכים. אבל זה אומר שזה לא מספיק בולט.

מאיר אור:

על השאלה אם צריך לפרסם את זה יותר – אין ויכוח. זו גם המלצה של הצוות המחקרי. זה מופיע.

היו"ר כרמל שאמה:

אז אני אומר שהיתרון בסנדול שזה כמו שלט חי.

מאיר אור:

אבל יש עם זה הרבה בעיות נוספות שאני לא יודע להתמודד אתן.

היו"ר כרמל שאמה:

אתה אומר לדוגמה – עומס בחניה. זה לא עומס בחניה, כי הרכב הזה - -

מאיר אור:

לא, גם אמרתי לך – פיקוח ושליטה. אין לי יכולת לפקח. אם אותו אדם פירק ונסע 29 ימים וביום ה- 30 - -

היו"ר כרמל שאמה:

כמה רכבים בחודש מושבתים? זה בערך 700?

מאיר אור:

קרוב לאלף. השנה- קצת פחות אבל בדרך כלל זה מגיע לפחות מאלף. השנה נגיע ל– 9,000, בשנה שעברה היה לנו 10,000.

היו"ר כרמל שאמה:

אז אלף, במספרים עגולים. כמה רכבים יש לך במשטרת ישראל?

מאיר אור:

זה לא קשור.

היו"ר כרמל שאמה:

אבל בכמה רכבים משטרת ישראל פרוסה, בערך?

מאיר אור:

* - -

היו"ר כרמל שאמה:

זה אומר - בערך 60 כלי רכב על מרחב בחודש, שמושבתים.

יואל הדר:

אבל אדוני, בנושא הסנדול -אם יש לו חניה מתחת לבית –הוא יחנה שם, בלי לשלם, וגם לא בטוח שמישהו יראה את הסנדול. לא בהכרח. מי שאין לו חניה מתחת לבית הרי לא יחנה בכחול-לבן, כי אז יצטרך לשלם סכומים אדירים לרשות המקומית. אז הוא ייחפש מקום נידח כדי שהוא יוכל להשאיר את הרכב שם, וגם אז לא יראו את הרכב שלו. כלומר, אין יתרון לסנדול גם מהכיוון הזה.

קריאות:

- - -

היו"ר כרמל שאמה:

אנחנו נאריך את התקנות בשנה. במהלך השנה תדאגו לקיים כאן הליך עמוק.

חווה ראובני:

שנה?

חמד עמאר:

בוא נלך על שנתיים.

היו"ר כרמל שאמה:

שנתיים.

חמד עמאר:

אבל שיבדקו מה קורה בעולם כי לא קיבלנו תשובה ברורה מה קורה בשאר מדינות העולם – חניה, סנדול, מה שעושים.

קריאות:

* - -

היו"ר כרמל שאמה:

שנתיים זה לא מספיק זמן?

יואל הדר:

אנחנו חשבנו שעברנו את התהליך של הוראת שעה ושסיימנו את זה, בעת הזו.

היו"ר כרמל שאמה:

לתת לזה הוראת קבע? זה נראה לי - -

חווה ראובני:

כיוון שהחוק הוא הוראת קבע.

היו"ר כרמל שאמה:

ככה תהיה נקודת זמן כדי לבדוק את זה, לראות איך זה מתפתח, איך מתקדם.

מאיר אור:

אנחנו כל פעם מגיעים וכל פעם יוצאים דברים. פעם קודמת, לפני שנתיים, שלחו אותנו לעשות את המחקר.

חמד עמאר:

בדרך כלל המשרדים באים בבקשה להאריך. הפעם הוועדה מבקשת עוד שנתיים - -

יואל הדר:

לא, אנחנו מבקשים להאריך קבע, כי אנחנו יושבים כבר כמעט 5 שנים - מילינו אחרי ההוראות של הוועדה, באיזשהו שלב צריך להגי ד- -

היו"ר כרמל שאמה:

עשינו מחשבה מחודשת – נעשה את זה לקבע, ומקסימום נתייחס לזה בחקיקה.

לאה ורון:

כן, תגישו שניכם הצעת חוק פרטית בנוגע לסנדול, ואז ייבחן נושא הסנדול.

יואל הדר:

אבל תחשבו על זה נכון לפני שמגישים.

לאה ורון:

זה ייבחן. במסגרת הצעת חוק תמיד ניתן לבחון את הנושא לעומק.

יואל הדר:

אני אקרא את התקנות: "תקנות התעברוה (איסור שימוש ברכב – מגרשי אחסנה)(הוראת שעה)(תיקון), התשע"א-2010

בתוקף סמכותי לפי סעיפים 57א(ב)(2) ו-57ו לפקודת התעבורה (להלן – הפקודה), בהסכמת שר התחבורה והבטיחות בדרכים ובהתייעצות עימו, ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, אני מתקין תקנות אלה:

תיקון שם

1. בשם תקנות התעבורה (איסור שימוש ברכב – מגרשי אחסנה)0הוראת שעה), התשס"ו-2006 (להלן- התקנות העיקריות), המילים "הוראת שעה" יימחקו.

ביטול תקנה 9

1. תקנה 9 לתקנות העיקריות – בטלה. "

היו"ר כרמל שאמה:

מי בעד? תודה, פה אחד אושרו התקנות. הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 09:45**