

אוקטובר 2013

## ועדה בינמשרדית - סמכויות אכיפה פקחים (תעבורה)

### נייר עמדה ראשוני מטעם פורום ה-15 ומרכז השלטון המקומי

#### הקדמה

אנו חיים כיום בעולם עירוני. כ-90% מאוכלוסיית העולם מתגוררת בערים, ובישראל - 92% מהאוכלוסייה מתגוררת בערים. מגמה זו אף תלך ותגדל בשנים הקרובות. הערים הופכות למרכז חייהם של אזרחי המדינה ותושביה - הם עובדים בעיר, צורכים שירותי פנאי ותרבות, רווחה ובריאות, משתמשים באמצעי תחבורה מגוונים ומבלים את מרבית שעות היום במרחבים הציבוריים בערים.

שינוי זה בתפיסה העירונית מייצר תזזית וחיי עיר תוססים ופוריים, ומביא עמו שינוי גישה והתייחסות חדשה גם לסוגיית התחבורה העירונית והתנהלותה. יותר ויותר מהתושבים והיוממים בעיר בוחרים לרכוב על אופניים, ללכת ברגל, להפסיק להשתמש ברכבם הפרטי ולעבור לתחבורה אלטרנטיבית (תחבורה ציבורית, אופניים חשמליים, שיתוף נסיעות וכיוב'), מי מן הטעם הסביבתי הטהור, ומי מטעמי יעילות, ניצול זמן והתמודדות עם עומסי התנועה הכבדים, המהווים תולדה טבעית לאותה התעצמות ברוכה של התופעה האורבנית.

שינויים אלה מבורכים לא רק בהיבט של שמירה על הסביבה והבריאות, אלא גם בהיבטים מאקרו כלכליים רחבים של חיסכון כלכלי, הרחבת מעגלי התעסוקה והדיור ועוד<sup>1</sup>.

כדי שנוכל להתמודד, לייעל, לשכלל ולשפר את מערך התחבורה העירוני המורכב והמודרני הזה, ולהעמידו בקו אחד עם המקובל במטרופולינים והריכוזים העירוניים המקבילים בעולם, עלינו ליזום בשנים הקרובות (ויפה שעה קודם...) שינויי חקיקה ורגולציה מתאימים<sup>2</sup> (למשל - אסדרת תנועת אופניים ואופניים חשמליים, אסדרת מערכות שיתוף נסיעות ורכבים ועוד), ולפעול לאכיפתם באופן יעיל ואפקטיבי. מסגרות האכיפה הפועלות כיום, המתבססות על משטרת ישראל בלבד, כלל אינן מסוגלות להתמודד עם אתגרי ההווה של התנועה העירונית, לא כל שכן עם השינויים ההכרחיים הצפויים לנו בעידן הכרך המודרני.

כידוע לכל אדם המצוי בערי ישראל, כמות השוטרים העוסקים באכיפה של כל אותם עניינים קריטיים לתנועה העירונית (אכיפת נתיצים, נסיעת כלי רכב על מדרכה, עצירה של אוטובוסים שלא בתחום התחנה, אופניים ואופניים חשמליים), לרבות האמצעים הטכנולוגיים בהם נעשה שימוש, הינה כמות זעומה וזניחה ביחס לנושאי האכיפה האחרים בהם משטרת ישראל מטפלת.

מובן וברור לכל כי משטרת ישראל, במבנה התקציבי ובמבנה ההפעלה הנוכחי שלה, אינה מסוגלת לתת מענה סביר, שלא לומר הולם, לאתגרי התעבורה העירונית המודרנית. בעיה זו מהווה כשל אמיתי וחסם מוחשי וברור להתעצמות ערי ישראל, להתפתחותן הכלכלית, החברתית, הקהילתית והסביבתית. נראה כי ניתן לטפל בכשל הכבד הזה באחת משתי דרכים: האחת, להגדיל משמעותית את תקציבה של משטרת ישראל כך שתפנה כמות נכבדה של כוח אכיפה לטיפול פנים עירוני בכל הקשור בתחבורה העירונית, תפרוס כוח משטרת הולם ברחובות העיר ודרכיה, תפעל לעדכון החקיקה והרגולציה בכל הקשור בנושאי התחבורה החדשניים שהוזכרו לעיל ותפתח תו"ל אכיפה ברור, יעיל ואפקטיבי בתחום זה, במובחן משאר תחומי האכיפה המשטרתיים הקלאסיים.

האפשרות השנייה היא לראות בפקחים העירוניים, הפזורים ברחבי העיר ומכירים מקרוב את רחובותיה ואת אתגריה התעבורתיים, כגורם היעיל והאפקטיבי ביותר לאכיפת הנושא.

<sup>1</sup> לחץ כאן לקריאת מאמרו של עו"ד איתן אטיה: "העצבים של נוסעי האוטובוסים הם בעיה לאומית" (The Marker), 11.11.2010.

<sup>2</sup> ראו נספח 1 - הצעת חוק שכתב ויזם פורום ה-15 לפני מספר שנים.

לדעתנו, לאור העובדה שמשטרת ישראל כלל אינה ערוכה להיכנס לתחום פעילות מיוחד זה, ומכיוון שלהערכתנו ממשלת ישראל אינה צפויה להגדיל באופן משמעותי את תקציבה לצורך זה, הרי שמן הראוי לפעול על פי האפשרות השנייה ולאפשר לפיקוח העירוני לפעול לאכיפת הנושא. יש לציין, שגם בתחום אכיפת חוקי הסביבה השונים והרלבנטיים לחיי העיר קיבלו פקחי העירוניות סמכויות אכיפה מפליגות במסגרת חוק הרשויות המקומיות (אכיפה סביבתית – סמכויות פקחים), התשס"ח-2008 (להלן: "חוק האכיפה הסביבתית"), ומן הראוי לראות בכך תקדים חשוב וראוי. לשיטתנו, בחירה באפשרות זו תאפשר לייעל ולשפר את התעבורה העירונית בערי ישראל, תאפשר מתן עדיפות אמיתית לתחבורה הציבורית על פני כלי הרכב הפרטיים, תאפשר נסיעה מהירה ויעילה יותר בעיר, ותסייע באסדרה ובפתרון דילמות דרך לא פשוטות שצצו בשנים האחרונות בחיי העיר, כגון: הקונפליקט בין רוכבי האופניים ורוכבי האופניים החשמליים לבין הולכי הרגל, נסיעה של כלי רכב דו-גלגליים על מדרכות העיר ועוד.

### עמדת השלטון המקומי - פירוט

לאחר בדיקה מעשית של נושא האכיפה בתחום התחבורה, ולאור פיילוטים שונים שבוצעו לאחרונה בחלק מערי פורום ה-15, עמדתנו הינה כדלקמן:

1. רשימת העבירות/תחומים לאכיפה על ידי הפיקוח העירוני: אנו סבורים שיש לפעול לאסדרת מספר תחומים בתחום אכיפת התעבורה העירונית, ולהסמיך את הרשויות המקומיות ואת הפיקוח העירוני לאוכפם, והן:

א. נסיעת רכב פרטי בנתיב המיועד לתחבורה ציבורית (נת"צים) – מטרת נתיבי התחבורה הציבורית היא מתן עדיפות לתחבורה הציבורית בתנועה האורבנית, על יד מתן זכות שימוש בלעדית באותם נתיבים. הדבר מאפשר נסיעה מהירה ויעילה ברחבי העיר. אי לכך, אי אכיפת השימוש בנת"צים מביא לכך שכלי רכב פרטיים עושים שימוש הלכה למעשה בנתיבים אלה, ובכך בולמים ומעכבים את תנועת התחבורה הציבורית ואת הציבור הרחב העושה בה שימוש. הדבר פוגע קשות במאמצי הממשלה ובמאמצי העירוניות לעודד את הציבור להגביר את השימוש בתחבורה הציבורית ולהפחית את השימוש ברכב פרטי. לתופעה זו יש השפעה ישירה ומידית על עומס התנועה העירוני, על כמות וריכוזי מזהמי האוויר וגזי החממה הנפלטים לאוויר ועל איכות החיים העירונית בישראל.

ב. נסיעה אסורה של כלי רכב על מדרכה – תופעה נפוצה בערי ישראל היא נסיעה של כלי רכב שונים על מדרכות העיר, ובמיוחד של קטנועים ואופנועים. לא אחת ניתן להיתקל בכלי רכב דו גלגליים המזוגגים ונעים על גבי מדרכות, שבילים, גינות ופארקים ציבוריים, חוצים מעברי חציה המיועדים להולכי רגל וכד'. הדבר מעמיד בסיכון פיזי גבוה את הולכי הרגל השונים (כולל נכים, קשישים והורים המסיעים את עגלות ילדיהם) להם מיועדים מדרכות, שבילי וגינות העיר. הדבר מהווה תמריץ שלילי להולכי הרגל השונים מלהתהלך ולעשות שימוש ברחובות העיר, שביליה וגינותיה, ובכך פוגע בניסיון של ערי ישראל לקדם יוזמות של התחדשות עירונית במתחמים שונים בעיר, ומיזמים ברי-קיימא כמו יוזמת 'החזרה לרחוב העירוני', 'עירוב שימושים ברחובות העיר' וכד'. מן הצד השני הדבר מהווה "תמריץ חיובי", לצערנו, להעדפת השימוש בקניונים ומרכזים סגורים – עניין הידוע כיום בעידן התכנון האורבני המודרני כתופעה שאינה בריאה, אשר מובילה לכמישה עירונית והזנחת הרחוב העירוני.

ג. עצירת אוטובוס שלא בתחום התחנה להורדת והעלאת נוסעים – מדובר בתופעה שכיחה עד מאד בצירי התנועה העירוניים. נהגי אוטובוס העוצרים את רכבם לצורך העלאת והורדת נוסעים שלא בתחום התחנה כאשר אין כל חסימה או הפרעה בשטח מפרץ התחנה. הסיבה לכך ידועה – אותם נהגים מבקשים להעמיד את רכבם בנתיב התנועה הראשי, ובכך יקל עליהם להשתלב בתנועה ברגע שסיימו להעלות/להוריד הנוסעים. מדובר בתופעה קשה ומסוכנת המביאה לחסימה ועיכוב של נתיבי תנועה, מסכנת את ציבור הנוסעים באוטובוס בכך שמחייבת אותם לצעוד מהתחנה אל תוך הכביש, ומהווה קושי בלתי ראוי ובלתי הגון כלפי נכים שתנועתם קשה, שהשימוש בתחבורה הציבורית בישראל קשה להם ממילא.

ד. תנועת אופניים ותנועת אופניים חשמליים – התגברות תופעת השימוש באופניים ובאופניים חשמליים ככלי רכב אלטרנטיביים לתנועה בעיר הינה תופעה ברוכה, ראויה, המתרחשת בכל ערי העולם ואין ספק שיש לעודדה. לתופעה זו יתרונות ותועלות רבות – הפחתת פליטות מזהמי אוויר וגזי חממה, גיוון ושכלול אמצעי התחבורה בעיר, הגברת הנגישות והרחבת אזורי החיפוש (לתעסוקה, פנאי, מגורים וכו') גם עבור תושבים שאינם יכולים או אינם מעוניינים לרכוש רכב פרטי ועוד. עם זאת, התגברות השימוש בכלי רכב אלה מייצרת קונפליקטים שונים עם משתמשי דרך אחרים, קונפליקטים שלא ניתן להסדיר ולפתור אותם כיום בשל החקיקה המיושנת בתחום זה, ובשל כך שהסמכות לאכוף עניינים אלה עדיין מצויה בידי משטרת ישראל שאינה עוסקת או מטפלת בהם. כך, למשל, מרבית הציבור עדיין אינו מקפיד על כיבוד ההפרדה בין אזור המדרכה המיועד להולכי רגל, לבין שבילי האופניים. כמו כן, במקומות בהם אין שבילי אופניים מופרדים ומובחנים או סימון של שבילי אופניים על המדרכה נוצר מצב בו משתמשי האופניים רוכבים על המדרכה ולא בכביש, מהחשש פן יפגעו על ידי כלי הרכב הממונעים המשתמשים בכביש. הדבר מייצר מצבי סיכון פיזי לא פשוטים הן עבור הולכי הרגל, והן עבור משתמשי האופניים. יתר על כן, חשוב לזכור שהאופניים החשמליים הנמכרים כיום בישראל כמעט בכל פינת רחוב בערים הגדולות עושים שימוש בטכנולוגיות שונות, ומסוגלים לפתח מהירות נסיעה גבוהה וכל מפגש בלתי מתוכנן ביניהם לבין הולך רגל מסתיימת בפגיעה פיזית קשה, לרבות מקרי מוות שקרו בשנים האחרונות. לצערנו, גם תופעה זו כמעט שאינה מוסדרת ואינה נאכפת על ידי משטרת ישראל ורשויות התחבורה בישראל. אי לכך, מן הראוי לייצר אסדרה חדשה ומודרנית לנושא האופניים והאופניים החשמליים (זכויות שימוש בדרך, שימוש במדרכה ו/או כביש, הפרדה בין שבילי אופניים לשימוש הרגיל במדרכה ועוד), ולאפשר לפיקוח העירוני לאכוף את הנושא.

2. חובת אסדרה ואכיפה - הבחנה הכרחית בין רשות מקומית גדולה לרשות קטנה: כיוון שנתבקשנו לחוות דעתנו לגבי אפשרות של הטלת חובת אכיפה כללית על הרשויות המקומיות בעניינים אלה, הרי שדעתנו היא כי אין להטיל חובה כללית על כלל הרשויות המקומיות. לאור העובדה שהאתגרים אותם אנו מציינים במסמך זה מובהקים ואף אקוטיים הרבה יותר ברשויות הגדולות, ולאור העובדה שברשויות הגדולות כבר קיימים ידע ויכולת ארגונית רחבה יותר להתמודד עם אתגרים אלה, הרי שמן הראוי לדעתנו לערוך הבחנה (כפי שמוגדר בהצעת החוק שבנספח 1) בין רשויות מקומיות גדולות (מעל 75,000 תושבים) ובין רשויות מקומיות קטנות (עד 75,000 תושבים). היינו, אם יוחלט להטיל חובת אכיפה, אזי מן הראוי שזו תוטל אך ורק לגבי רשויות מקומיות גדולות, ואילו לגבי רשויות קטנות הדבר יוותר בגדר רשות. כמו כן, מוצע שמשטרת ישראל תמשיך להחזיק בסמכות מקבילה לאכיפת הנושאים הללו, ואף תפעל לסייע לרשויות מקומיות באכיפת הנושא.

3. צורך הכרחי בסמכות אכיפה ישירה: מבדיקה מקצועית שערכנו עולה כי אכיפת העבירות הנ"ל רק באמצעות אכיפה ממוכנת (מצלמות) אינה אפשרית במרבית המקרים או שלא תהיה אפקטיבית ובעלת כיסוי יעיל במקרים אחרים. כך, למשל, כדי למנוע נסיעה של כלי רכב דו גלגליים לא ניתן להסתמך על צילום בלבד, שכן מצלמות נייחות יכולות לכסות נתיבי תנועה ראשיים ומרכזיים בלבד, ואילו אכיפה באמצעות מצלמות ניידות או מצלמות טלפון למיניהן אינה אפשרית כאשר מדובר בקטנוע זריז הנוסע על המדרכה או חוצה במעבר חציה ונעלם מספר מטרים לאחר מכן. כך גם לגבי שימוש באופניים או באופניים חשמליים – אכיפה מצולמת אינה אפשרית ולא תתרום דבר. על כך יש להוסיף את העלויות התקציביות הפנומנליות שצריך יהיה להשקיע ברכש של מצלמות ומערכות אכיפה ממוכנות, אם נרצה להתבסס אך ורק על אכיפה ממוכנת ולהביאה לרמה אפקטיבית. בנוסף, מן הראוי להביא בחשבון את כללי השימוש הנוקשים בשימוש במצלמות, בשל היבטים עקרוניים וחוקתיים חשובים של פרטיות וכיוב'.

כל אלה הופכים את ההסתמכות על אכיפה ממוכנת בלבד לבלתי יעילה, בלתי אפקטיבית ובמקרים רבים, כאמור, לבלתי אפשרית. אי לכך, אנו סבורים שבנוסף לסמכות להפעיל אכיפה ממוכנת יש להעניק לפקחים העירוניים סמכויות זהות לאלו המוענקות לשוטרים, לרבות סמכות ליצור מגע ישיר



עם עובר העבירה (לרבות הסמכות לסמן לעובר העבירה לעצור בצד הדרך, לדרוש ממנו להזדהות, להגיש לו הודעת קנס, ואם צריך אף לעכבו עד להגעת שוטר וכד').

4. **סמכויות עזר מלאות: קבלת האחריות צריכה לבוא לצד קבלת מלוא הסמכויות**, על כן, לצורך הסכמתנו לקבל עלינו אכיפה של עבירות תעבורה, תהיינה אשר תהיינה, אנו עומדים על כך שהפקחים יקבלו את מלוא סמכויות העזר, לרבות סמכות עיכוב, סנקציה בגין אי-הזדהות, וכן מלוא ההגנות המשפטיות (נזיקי ופלילי) הנתונות כיום לשוטר. חשוב להדגיש שבלעדי סמכויות העזר, סמכות האכיפה של הפקחים העירוניים תהיה לוקה בחסר ולא תאפשר אכיפה אפקטיבית.

5. **בסוגיית האכיפה הממוכנת (באמצעות מצלמות):** יש להסמיך את הרשויות המקומיות לאכוף הן באמצעות מצלמות אוטומטיות נייחות, והן באמצעות מצלמות ניידות, ולא רק במצלמות Real Time.

6. **ערוץ ההסמכה המוצע:** אנו סבורים, בדומה לעמדתנו של עו"ד קלוד גוגנהיים ממשטרת ישראל, כי יש לפעול בערוץ ההסמכה פשוט וסביר, בהתבסס על טיוטת הצעת החוק שפורסם ה-15 הכין כבר לפני מספר שנים (ראו נספח 1), ולהימנע מרגולציה מסורבלת, פרטנית וכבדה מדי כפי שמוצע כעת בהצעת החוק הממשלתית בנוגע לאכיפת נת"צים. מומלץ כי הצעת החוק והרגולציה שתלווה אותה יגובשו וינוסחו בתיאום מלא עם השלטון המקומי.

7. **פיילוט ביצוע:** לאור האמור לעיל, דעתנו היא כי עד שנגיע להתקדמות בהיבטים המשפטיים והעקרוניים הנ"ל, הרי שאין בשלב זה כל טעם בדיון, לא כל שכן בקידום או ביצוע של פיילוט אכיפה. מה גם שלדעתנו כלל אין צורך או הכרח בביצוע פיילוט רשמי שכזה.

### מענה לחסמים אפשריים בתהליך

תהליך הענקת סמכויות אכיפה לפקחים העירוניים הינו מטבע הדברים תהליך מורכב, ואנו מודעים לכך שיש לתת מענה לחסמים אשר עשויים לעכב אותו. בחלק זה נבקש לתת מענה לחלק מן הסוגיות אותן אנו מזהים:

1. תקדים קיים – כפי שהוזכר בהקדמה, בשנת 2008 נחקק חוק האכיפה סביבתית. חוק זה מקנה לפקחים עירוניים סמכויות אכיפה רבות ומגוונות - עיכוב, חיפוש ועוד, ומהווה תקדים חשוב. אנו סבורים שעבירות תעבורה, הפוגעות במרקם העירוני ואף יכולות לסכן חיי אדם, אינן נופלות בחשיבותן מעבירות סביבתיות, ועל כן אין כל הצדקה שלא להעניק לפקחים את מלוא סמכויות העזר לאכיפה גם בתחום זה.

2. לא אחת נשמעת הטענה כי אחד הקשיים המרכזיים בתהליך מסוג זה הוא יצירת אחידות במדיניות האכיפה בין הרשויות השונות. ייתכן וטענה זו מוצדקת במידת מה, ואולם, בל נשכח שגם פעילות האכיפה של המשטרה שונה ונבדלת לעתים בין מחוזותיה ומרחביה השונים, על אף שמדובר בגוף אכיפה מרכזי. אי לכך, יש להיות מודעים מראש שאין דרך שבאמצעותה ניתן לייצר אחידות מלאה והרמטית בכל הרשויות המקומיות בישראל. ציפייה שכזו אינה סבירה ואינה מציאותית כאשר מדובר בתופעה ארצית רחבה ומורכבת, מה גם שצרכיה, אתגריה ומורכבותה של כל עיר ועיר בישראל שונים זו מזו. ואף על פי כן, אנו מוכנים לגבש בתאום עם הממשלה, כשם שהדבר נעשה לגבי הפקחים העוסקים באכיפה הסביבתית, מסגרת עקרונית וביצועית של מסמך מנחה, שיכלול התייחסות מפורטת לכל מרכיבי האכיפה, ובהם: שלב המיון וההכשרה של הפקחים העירוניים הרלבנטיים; מדיניות ותו"ל הפעלת האכיפה הלכה למעשה; אופן הפיקוד והבקרה על האכיפה ועל עבודת הפקחים וכיוב'. השלטון המקומי יפעל להטמעת הנחיות אלה בפעילות העירונית של כל העיריות הרלבנטיות. לא למותר לציין,



כי מאחר והמשטרה תשמור לעצמה סמכות מקבילה בנושאים אלה, ומאחר והיא גוף האכיפה המרכזי הראשי בישראל, היא עצמה גם תוכל לערוך ביקורות בערים הרלבנטיות ולפקח על אופן האכיפה הלכה למעשה.

3. כפי שציינו במפגש השני של הוועדה הבינמשרדית (אשר התקיים ב-31.7.2013), אנו קוראים לממשלה ומשרדיה לערוך רשימה מסודרת של כל אותם עניינים או נושאים המעלים בהם חשש או היכולים להוות חסם, לשיטתם, מפני הענקת סמכויות אלה לפיקוח העירוני, ולהביא רשימה זו לדיון מסודר עם נציגי השלטון המקומי. אנו בטוחים כי בכל אחד מהנושאים ניתן יהיה לעצב את ההסדר העקרוני והביצועי הראוי שיפחית ואף יבטל את מרבית החששות.

בברכה,

שלמה דולברג  
מנכ"ל מרכז השלטון המקומי

עו"ד איתן אטיה  
מנכ"ל פורום ה-15



## נספח 1

### חוק הרשויות המקומיות (תעבורה - סמכויות פקחים), התשע"ב – 2012

- |                   |    |                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------|----|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| הגדרות            | 1. | בחוק זה –                                                            | <p>”חוק סדר הדין הפלילי“ – חוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ”ב - 1982 ;</p> <p>”פקודת התעבורה“ – פקודת התעבורה [נוסח חדש];</p> <p>”תקנות התעבורה“ – תקנות התעבורה, התשכ”א - 1961 ;</p> <p>”בית משפט לעניינים מקומיים“ – בית משפט לעניינים מקומיים שהוקם לפי פרק ב' סימן ד' לחוק בתי המשפט [נוסח משולב], התשמ”ד- 1984 ;</p> <p>”חיקוק שעניינו תעבורה“ – חיקוק כמפורט בתוספת לחוק זה ;</p> <p>”פקח“ – עובד רשות מקומית שהוסמך בהתאם להוראות חוק זה לאכיפת חיקוק שעניינו תעבורה ;</p> <p>”פקודת מעצר וחיפוש“ – פקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) [נוסח חדש], התשכ”ט - 1969 ;</p> <p>”רשות מקומית“ – עירייה או מועצה מקומית ;</p> <p>”רשות מקומית גדולה“ – עירייה או מועצה מקומית שמספר תושביה הרשומים במרשם האוכלוסין עולה על 75,000 ;</p> <p>”רשות מקומית קטנה“ – עירייה או מועצה מקומית שמספר תושביה הרשומים במרשם האוכלוסין אינו עולה על 75,000 ;</p> <p>”רכב ביטחון“ –</p> <p>”השר“ –</p> <p>כהגדרתו בפקודת התעבורה ;</p> <p>שר הפנים.</p> |
| סמכות רשות מקומית | 2. | (א) רשות מקומית גדולה תפעל בתחום שיפוטה לאכיפת חיקוק שעניינו תעבורה. | (ב) רשות מקומית קטנה רשאית לפעול בתחום שיפוטה לאכיפת חיקוק שעניינו תעבורה.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |



- הסמכת פקחים 3. (א) ראש רשות מקומית רשאי להסמיך מבין עובדי הרשות המקומית, פקחים בסמכויות לפי חוק זה, כולן או חלקן, ובלבד שלא יוסמך פקח, אלא אם כן התקיימו בו כל אלה:
- (1) משטרת ישראל לא הודיעה כי היא מתנגדת להסמכתו של הפקח בתוך שלושה חודשים מפנייתו של ראש הרשות המקומית אליה; משטרת ישראל לא תתנגד להסמכתו של פקח אלא מטעמים של ביטחון הציבור, לרבות בשל עברו הפלילי;
- (2) הוא עומד בתנאי כשירות נוספים ככל שהורה השר בהסמכת השר הממונה על אותו חיקוק והשר לביטחון הפנים.
- (ב) הודעה על הסמכת פקח לפי סעיף זה תפורסם ברשומות.
- סמכויות פקח 4. (א) לשם אכיפת חיקוק שעניינו תעבורה, רשאי פקח שהוסמך לפי חוק זה, לאחר שהזדהה לפי סעיף 6 -
- (1) לדרוש מכל אדם למסור לו את שמו ומענו ולהציג בפניו תעודת זהות או תעודה רשמית אחרת המזהה אותו;
- (2) לדרוש מכל אדם הנוגע בדבר למסור לו כל ידיעה או מסמך שיש בהם כדי להבטיח או להקל על ביצועו של חוק זה; בפסקה זו, "מסמך" - לרבות פלט, כהגדרתו בחוק המחשבים, התשנ"ה - 1995;
- (3) להיכנס למקום או לכלי רכב, ובלבד שלא ייכנס למקום המשמש למגורים אלא על פי צו של בית משפט.
- (ב) התעורר חשד לביצוע עבירה על חיקוק שעניינו תעבורה רשאי פקח שהוסמך לפקח על ביצועו של החיקוק, בתחום הרשות המקומית שבה הוא עובד:
- (1) לחקור כל אדם הקשור לעבירה כאמור, או שעשויות להיות לו ידיעות הנוגעות לעבירה כאמור; על חקירה לפי פסקה זו יחולו הוראות סעיפים 2 ו-3 לפקודת הפרוצדורה הפלילית (עדות), בשינויים המחויבים;
- (2) לתפוס כל חפץ הקשור לעבירה כאמור; על תפיסה לפי פסקה זו יחולו הוראות הפרק הרביעי לפקודת מעצר וחיפוש, בשינויים המחויבים;
- (ג) סירב אדם להיענות לדרישת פקח, על פי סמכותו בהתאם להוראות סעיף זה, והיה חשש שיימלט או שזהותו אינה ידועה, רשאי הפקח לעכבו עד לבואו של שוטר ויחולו על עיכוב כאמור הוראות סעיף 75(ב) ו-(ג) לחוק סדר הדין הפלילי (סמכויות אכיפה - מעצרים), התשנ"ו - 1996, בשינויים המחויבים.
- (ד) לרכב המשמש את הפקח לשם ביצוע עבודתו יהיו סמכויות של רכב ביטחון.



- (ה) אין בסמכויות פקח לפי חוק זה כדי לגרוע מסמכויות פיקוח שניתנו לו לפי כל דין אחר.
5. עבירת קנס  
 נקבע כי עבירה על חיקוק שעניינו תעבורה היא עבירת קנס לפי סעיף 30 לפקודת התעבורה, לא יעשה ראש רשות מקומית שימוש בסמכותו להסמך עובד רשות מקומית למסור הזמנה לפי סעיף 222 לחוק האמור ביחס לאותה עבירה, אלא אם כן הוסמך אותו עובד כפקח לפי הוראות חוק זה.
6. זיהוי פקח  
 פקח לא יעשה שימוש בסמכויות הנתונות לו לפי חוק זה, אלא בהתקיים כל אלה:  
 (א) הוא בעת מילוי תפקידו;  
 (ב) הוא לובש מדי פקח, בצבע ובצורה שהורה לעניין זה ראש הרשות המקומית, ובלבד שלא יהיה בהם כדי להטעות כנחזים להיות מדי משטרה, והוא עונד באופן גלוי תג המזהה אותו ואת תפקידו;  
 (ג) יש בידו תעודה החתומה בידי ראש הרשות המקומית, המעידה על תפקידו ועל סמכויותיו שאותה יציג על פי דרישה.
7. ייעוד קנסות  
 על אף האמור בכל דין, קנס שהטיל פקח או שהוטל בבית משפט עקב הפעלת סמכותו של פקח, ישולם לקופת הרשות המקומית.
8. שינוי התוספת  
 השר, בהסכמת השר הממונה על החיקוק שלגביו מתבקש השינוי ובאישור ועדת הפנים והגנת הסביבה של הכנסת, רשאי, בצו, לשנות את התוספת.
9. שמירת דינים  
 הוראות חוק זה באות להוסיף על הוראות כל דין ולא לגרוע מהן, אלא אם כן נקבע במפורש אחרת.
10. ביצוע  
 השר ממונה על ביצוע הוראות חוק זה, והוא רשאי, בהתייעצות עם השר לביטחון הפנים ובאישור ועדת הפנים של הכנסת, להתקין תקנות בכל עניין הנוגע לביצועו.
12. תיקון חוק בתי המשפט (נוסח משולב) תשמ"ד-1984 (התוספת השלישית)  
 בחוק בתי המשפט בתוספת השלישית אחרי פרט 36 יבוא פרט 37: התקנות המפורטות בתוספת הראשונה לחוק הרשויות המקומיות (תעבורה - סמכויות פקחים), התש"ע-2009.
11. תחילה  
 תחילתו של חוק זה 9 חודשים מיום פרסומו.





### תוספת (סעיף 1 לחוק)

1. סעיף 34 לתקנות התעבורה.
2. סעיף 38 לתקנות התעבורה.
3. סעיף 114 לתקנות התעבורה.
4. סעיף 428 לתקנות התעבורה.

### דברי הסבר

במהלך השנים האחרונות מתרחבת מגמת ביזור הסמכויות לרשויות המקומיות בתחומים הקשורים בחיי הקהילה והסדר הציבורי ברשות המקומית, בשאיפה לשפר את חיי היום יום של האזרח בסביבת חינו הקרובה, ומתוך הכרה בפוטנציאל הכפלת כוח האכיפה על ידי "גיוסם" של פקחי הרשויות המקומיות הארציים לטובת עניין זה. דוגמא בולטת לכך היא חקיקת חוק הרשויות המקומיות (אכיפה סביבתית - סמכויות פקחים) במסגרתו הוענקו סמכויות אכיפה נרחבות לפקחים ברשויות המקומיות, בכפוף להכשרה והסמכה מתאימים, וזאת במטרה לייעל ולשפר את האכיפה בתחום איכות הסביבה.

באופן דומה, מטרתו של חוק זה להגביר ולחזק את מנגנוני האכיפה של עבירות בתחום התעבורה, הפוגעות בגיעה של ממש בחיי היום יום של האזרחים בתחומי הרשויות המקומיות, ובמיוחד בישובים העירוניים. במסגרת זו מוצע להרחיב את גדר הסמכויות הנתונות כיום לפקחי הרשויות המקומיות בקשר עם אכיפתן של עבירות מסוימות הקבועות בתקנות התחבורה (נוסף על עבירות אשר כבר כיום בסמכות הרשויות המקומיות לאכוף בתחום המוניציפאלי).

בין העבירות אותן יורשו פקחי הרשויות המקומיות לאכוף מכוחו של חוק זה: נסיעת רכב פרטי בנתיב המיועד לתחבורה ציבורית (נת"צ), נסיעת רכב דו-גלגלי על המדרכה, עצירת אוטובוסים שלא בתחום התחנה להורדה והעלאה של נוסעים וחסומות צירי תנועה, אכיפת חנייה אסורה במקומות חנייה המיועדים לנכים במקומות ציבוריים (קניונים, מתחמי בילוי סגורים, חניונים וכיוב'). עוד מוצע, כי הוראות החוק יחולו כחובה רק ברשויות גדולות המונות למעלה מ- 75 אלף תושבים.