

נושא מס' 3

אחריות המשתמשים בדרך והחוק במרחב התעבורתי



Eyal Eilat

תוכן עניינים

1.....	אחריות המשתמשים בדרך והחוק במרחב התעבורתי
1.....	מערך השיעור
3.....	חובת הזהירות הכללית
4.....	מהותם של חוקי התעבורה והציות להם
7.....	ציות ואי-ציות לחוקים
11.....	תרשים: אי-ציות לחוקי התעבורה – גורמים ותוצאות
14.....	אכיפת חוקי התעבורה
16.....	שאלות תרגול לקראת מבחן התיאוריה

אחריות המשתמשים בדרך והחוק במרחב התעבורתי

מערך השיעור

מטרות השיעור

התלמידים:

- יכירו בצורך בחוקים ובתקנות התעבורה.
- יכירו את תקנת "חובת הזהירות הכללית" ומשמעותיה ביחס לאחריות המשתמשים בדרך.
- יכירו את "מדרג הציות" ומשמעותיו.
- יבינו את הסיבות שעלולות לגרום לאי-ציות לחוקי התעבורה שלהם ושל אחרים.
- יזהו מצבים של אי-ציות לחוק אצלם ואצל אחרים.

רעיון מרכזי

במרחב התעבורתי נעים משתמשי דרך שונים: הולכי רגל, נוסעים ברכב, נהגים ורוכבי אופניים. חוקי התעבורה, ובכללם פקודת התעבורה ותקנות התעבורה, נועדו ליצור סדר וארגון במרחב התעבורתי באמצעות כללי התנהגות אחידים בדרך ונשיאה באחריות משותפת, ובכך להבטיח את שלומם ובטיחותם של משתמשי הדרך.

בשיעור זה נעסוק בחוק ובציות לחוקים במרחב התעבורתי. נדון בהיבטים שונים של החוק, ונעמוד על חשיבותו. נבין, שעל הנכונות לציית לחוקים לנבוע לא רק מאימת העונש, אלא מתוך הכרה והבנה עמוקה של חשיבות מערכת החוקים להתנהלות תקינה ובטוחה בדרך. שמירה על החוקים מאפשרת לכולם לנוע מבלי להיפגע.

כמו כן, נדון בתרומת מערכת החוקים לשיפור התקשורת בין משתמשי הדרך (קישור עם הפרק הקודם) וליחסי הגומלין בין משתמשי הדרך השונים.

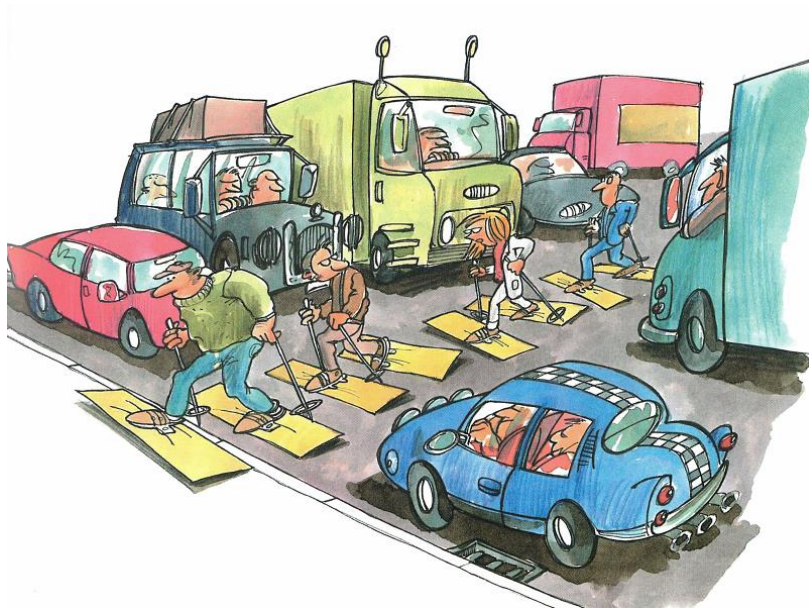
מהלך השיעור

משימות לתלמידים	זמן	פירוט פעילויות / אמצעים	שיטת ההוראה	פירוט התוכן	ראשי פרקים של התוכן
תרגול שאלות מהמבחן העיוני (תיאוריה)	5 דקות	הצגת התקנה ובירור משמעויותיה	הסבר המורה ודיון	אחריות אישית ויחסי הגומלין בין הנהג לבין הולכי הרגל	חובת הזהירות הכללית
	5-10 דקות	הצגת התקנות	הצגת התקנות הרלוונטיות	תקנות וחוקים המטילים אחריות על הנהג	אחריות הנהג
	10 דקות	דיון בהבדלים בין חוקי התעבורה לחוקים בתחומים אחרים	הסבר ודיון בכיתה	מטרתם של חוקי התעבורה וחשיבות הציות להם	מהותם של חוקי התעבורה והציות להם
	5-10 דקות		הסבר ודיון בכיתה	גורמים לאי-ציות לחוקים	אי-ציות לחוק - כללי
	15-20 דקות	צפייה בסרטון בסוף נגמרים כל התירוצים (אור ירוק, 0:33 דקות) + שאלה לתלמידים: "מדוע נהגים לא מציינים לחוקים?"	הסבר ודיון בכיתה	גורמים לאי-ציות לחוקי תעבורה	אי-ציות לחוקי התעבורה
תרגול שאלות מהמבחן העיוני (תיאוריה)	5-10 דקות	תרשים ותקנות	הצגה של מדרג הציות והתקנות בנושא	ההיררכיה של מדרג הציות והתמרוקים כחלק ממערכת החוקים	מדרג הציות
תרגול שאלות מהמבחן העיוני (תיאוריה)	5-10 דקות	הצגת החוק	הצגת החוק וההסבר בדבר אופן יישומו	שיטת הנקודות בחוק ואמצעי תיקון	אכיפת חוקי התעבורה

חובת הזהירות הכללית

חובת הזהירות הכללית מחייבת את כל עוברי הדרך: נהגים, הולכי רגל, נוסעים ברכב ורוכבי אופניים, לשאת באחריות אישית לבטיחות בדרכים, והיא באה לידי ביטוי בתקנה 21. תקנה זו מגדירה את חובותיו של עובר הדרך – הולך הרגל והנהג, לשמירה על חיי אדם במרחב התעבורתי: אחריות הולך הרגל כלפי עצמו וכלפי משתמשי דרך אחרים, ואחריות הנהג כלפי עצמו וכלפי משתמשי דרך אחרים. כדי לאפשר נסיעה בטוחה עליו גם להתמצא בסוג הרכב ובאופן הפעלתו, ולציית להוראות שוטר ולסימנים שבדרך.

<p>א . כל עובר דרך חייב להתנהג בזהירות.</p> <p>ב . כל עובר דרך חייב להתנהג באופן שלא:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. יקפח זכותו של אדם להשתמש שימוש מלא באותה דרך. 2. יגרום נזק לאדם או לרכוש ולא ייתן מקום לגרום נזק כאמור. 3. יפריע את התנועה ולא יעכבנה. 4. יסכן חיי אדם. <p>ג . לא ינהג אדם ברכב בקלות ראש בלא זהירות או ללא תשומת לב מספקת בהתחשב בכל הנסיבות, ובין השאר: בסוג הרכב, במטענו, בשיטת בלמיו, באפשרות של עצירה נוחה ובטוחה והבחנה בתמרורים, באותות שוטרים, בתנועת עוברי דרך ובכל עצם הנמצא על פני הדרך או סמוך לה ובמצב הדרך.</p>	<p>תקנה 21</p> <p>חובתו של עובר דרך</p>
---	--



מהותם של חוקי התעבורה והציות להם

המדינה מחוקקת חוקים וחובתם של האזרחים לציית לחוקים אלה. כך גם משתמשי הדרך השונים נדרשים להתנהג באחריות ולציית לחוקים ולתקנות במרחב התעבורתי. על אחריותו של כל אדם לקבל החלטות חיוניות בנוגע לעצמו, לאחרים ולסביבתו, ולשאת באחריות אישית ומשותפת לשמירה על החיים.

חוקי התעבורה מורכבים משלושה נדבכים:

פקודת התעבורה – החוק שנחקק בכנסת בשנת 1961 ומשמש חקיקה ראשית.
תקנות התעבורה – הן התוספות לחוק משנת 1961. המחוקק הבין, כי המציאות היא דינמית ועל כן העניק לשר התחבורה סמכות להתקין תקנות בענייני תעבורה המתאימות למציאות היום-יומית המשתנה. התקנות מותאמות לצרכים עדכניים ומשמשות כחוקים לכל דבר ועניין.
חוקי העזר העירוניים – הרשויות המקומיות מתקינות חוקי עזר ומשרד הפנים מאשר אותם. תוקפם מחייב ומעמדם בגבולות אותה רשות מקומית כמעמד כל חוק וחוק, בתנאי שלא יעמדו בסתירה לחוק קיים אחר.
חוקי התעבורה כוללים גם את **התמרורים, הרמזורים והסימנים על פני הדרך**.

תקנות התעבורה מחייבות ומפורטות, אך הן לא יכולות לצפות כל מצב או אירוע שעלול להתרחש בדרך. לכן, על משתמשי הדרך להפעיל במצבים אלה שיקול דעת במהלך ההתנהלות בדרך, בהתאם לחובת הזהירות הכללית. האחריות לשיקול הדעת מוטלת הן על הנהג והן על הולך הרגל. למשל, נהג יכול להפעיל שיקול דעת, ובשל תנאי הדרך לבחור בנהיגה במהירות סבירה הנמוכה מהמהירות המרבית המותרת בחוק (תקנה מס 51). גם הולך הרגל חייב לציית לתקנות התעבורה ובו-בזמן להפעיל שיקול דעת כנדרש, למשל, היכן ומתי ניתן לחצות את הכביש בבטחה.

בנוסף לתקנה 21, ישנם עוד תקנות וחוקים המטילים אחריות מפורשת על הנהג. להלן חלק מהם:

(1) הוא שרוי במצב העלול לסכן עוברי דרך.	תקנה 26: אדם שמתקיים בו אחד מאלה לא ינהג ברכב
(2) הוא נתון להשפעת סמים משכרים או משקאות משכרים.	
(3) הוא אינו מסוגל לנהוג ברכב בביטחון סביר מחמת מצב נפשו או מחמת חולשה או ליקוי גופני.	
(4) הוא במצב השולל ממנו את השליטה ברכב או את ראיית הדרך והתנועה בה.	
אחריות לרישיון נהיגה תקף:	

<p>(א) לא ינהג אדם ברכב מנועי אלא אם הוא בעל רישיון נהיגה תקף לרכב מאותו סוג, שניתן על-פי פקודה זו, ולא ינהג אדם אלא בהתאם לתנאי הרישיון זולת אם פוטר מחובת רישיון נהיגה ובמידה שפוטר.</p> <p>(ב) בעל רכב ומי שהשליטה על הרכב בידו לא ירשה לנהוג ברכב למי שאינו רשאי לפי סעיף קטן (א) לנהוג בו, ובלבד שלא יהיה בעל רכב או מי שהשליטה על הרכב בידו אחראי על נהיגתו על-ידי אדם שאינו רשאי לנהוג בו, אם הוכיח שנקט את כל האמצעים הסבירים כדי שאותו אדם לא יוכל לנהוג ברכב.</p> <p>(ג) לעניין סעיף זה, אין נפקא מינה אם הרכב רשום בארץ או בחוץ לארץ.</p> <p>בנוסף, קיימות תקנות הנגזרות מחובת הזהירות הכללית, המפרטות את אחריותם של הנהגים על הרכב. להלן חלק מהן: אחריות לתקינות הרכב ולבקיאות בהפעלתו:</p>	<p>פקודת התעבורה סעיף 10: איסור לנהוג בלי רישיון נהיגה</p>
<p>(א) לא ינהג אדם ברכב כשהרכב נמצא במצב העלול לסכן עוברי דרך.</p> <p>(ב) לא ינהג אדם ברכב אלא אם מבנהו של הרכב, ציודו, סימונו ונשיאת מטענו הם בהתאם להוראות הפקודה או לתקנות אלה, לרבות תנאים בהיתר וברישיון.</p> <p>(ג) לא ינהג אדם ברכב כאשר הרכב במצב השולל מהנהג שליטה בו.</p> <p>(ד) לא ינהג אדם ברכב שבו הוגבלה בכל אופן שהוא, למעט הגבלה זניחה, יכולתו לראות את הדרך והתנועה בה מן השמשה הקדמית של הרכב או האחורית, או זו שלצד הנהג או זו שלצד הנוסע במושב הקדמי.</p> <p>(ה) על-אף האמור בתקנת משנה (ד) מותר לנהוג ברכב שבו קיימת הגבלת ראות מן השמשה האחורית, אם מותקנות ברכב, מכל שנת ייצור, מראות תשקיף.</p> <p>(ו) לא יתקין אדם ברכב מכשיר או אבזר המשבש או העלול לשבש מכשיר אכיפה ובכלל זה שיבוש היכולת לזהות את הרכב, ולא ינהג אדם ברכב שיש בו מכשיר כאמור.</p>	<p>תקנה 27: מצב כללי של הרכב</p>
<p>(א) בעליו של רכב, קצין בטיחות או מי שהשליטה על הרכב בידו, לא ישתמש ברכב ולא ירשה לאחר להשתמש בו אם נגרם בו נזק למערכת ההיגוי, לבלמים, לשלדה, לקורת האורך, לקורת הרוחב, לחלקי המרכב שמעבר לקו ציר הגלגלים הקדמיים והאחוריים, למסגרת גג המרכב, לרצפת המרכב בתא הנוסעים או למערכת המתלים הקדמיים והאחוריים, או נזק שגרם לפתיחת כריות אוויר, אלא לאחר שהרכב תוקן במפעל וניתנה עליו תעודת בדיקה בידי מנהל מקצועי של מפעל בודק מוסמך, ואחריות לביטוח רכב תקף.</p>	<p>תקנה 309: שימוש ברכב שניזוק</p>

פעילות 1:

שאלות לתלמידים:

- מה מאפיין לדעתכם את חוקי התעבורה?
- האם יש שוני בינם לבין חוקים בתחומים אחרים?

למורה:

תשובות אפשריות: פקודה ותקנות בשונה מחוק. חוקי התעבורה מגנים על הזכויות הנוגעות לחיי אדם ולקניינו. אכיפה וענישה אחרת. רוב האנשים העוברים על חוקי התעבורה הם אנשים נורמטיביים בתחומים אחרים. במקרים רבים עוברים על החוק בשוגג ולא במזיד. העובר על החוק הוא אנונימי.

במרחב התעבורתי נעים עוברי דרך שונים שביניהם יחסי גומלין ונקודות מפגש רבות ומורכבות. נקודות מפגש אלה עלולות להיות מסוכנות.

חוקי התעבורה מסדירים מפגשים אלה, קובעים כללים, קובעים מה מותר ומה אסור, את סדר הקדימויות ואת המיקום ומניחים את הבסיס להתנהגות בטיחותית.

על כל עוברי הדרך לציית לחוק. אולם, ככל שהחוק מפורט ומקיף לא יהיה בו די, ועל האנשים מוטלת החובה להפעיל שיקול דעת ולקבל החלטות לשמירה על החיים. לדוגמה, על-פי החוק מותרת נסיעה במהירות מרבית מסוימת, אולם הנהג צריך להפעיל שיקול דעת ולנהוג במהירות סבירה בהתאם לנסיבות, לתנאי הדרך ולתנועה בה, באופן שתהיה לו שליטה מוחלטת ברכב (תקנה 51). מערכת החוקים והתקנות, באמצעות כללי ההתנהגות והסימנים המוסכמים, משפרת את התקשורת בין עוברי הדרך השונים.

הציות לחוקים הכרחי לשמירה על חיי אדם – הן לשמירה על חיי-הוא והן לשמירה על חיי אחרים. במקרים רבים החוק מצמצם את זכויות הפרט על מנת להרחיב את רווחת הכלל, וכך קורה גם בתחום הבטיחות בדרכים. לדוגמה, סגירת רחוב בפני כלי רכב ממונעים כדי שישמש את הציבור בנוחות לצורכי קניות ופנאי (מדרחוב); איסור על חניית משאיות בדרך מקומית צרה כדי לאפשר תנועה בטוחה למשתמשי הדרך האחרים; פתיחת נתיבי תחבורה מסוימים לתנועה של תחבורה ציבורית בלבד (נת"צים) כדי לאפשר לבני אדם רבים יותר להגיע בפרק הזמן הקצר האפשרי ליעדם.

ציות ואי-ציות לחוקים

פעילות 2:

עד כאן למדנו עד כמה הציות לחוקי התעבורה מבטיח את הסדרת התנועה בדרך ואת השמירה על חיי אדם. יחד עם זאת, אנחנו יודעים, כי יש מי שאינו מציית לחוקי התעבורה.

שאלות לתלמידים:

האם נתקלתם במקרים שבהם אנשים שנסעתם איתם לא צייתו לחוקי התעבורה? ציינו מקרים כאלה. מהן לדעתכם הסיבות לאי-ציות לחוקי התנועה?

למורה: כדאי לרשום את תשובות התלמידים על הלוח [בתרשים "אי-ציות לחוקי התעבורה – גורמים ותוצאות"](#) המוצג בהמשך, ולהסביר את התשובות לתלמידים על-פי המפורט להלן.

גורמים לאי-ציות לחוק¹

אדם מתנהג בזיקה לתכונותיו, לדחפיו, לחולשותיו ולנטיותיו. יחד עם זאת, האדם אינו חי לבדו בעולם ומשפיעים עליו החברה והתרבות הסובבים אותו, החוקים, הכללים, הערכים, המוסכמות ודפוסי ההתנהגות המקובלים. כאשר אדם בודד או הציבור כולו מעריכים את תרומתו של חוק, מכבדים אותו, מצייתים לו, ומתנהגים על-פיו, ניתן לומר שהחוק הופנם – כלומר הפך לחוק פנימי מחייב, והציות לו אינו מושפע או תלוי בעונש חיצוני המוטל על המפר אותו.

אי-ציות לחוקי תעבורה

ישנם חוקים, ביניהם חוקי תעבורה כמו חציית כביש במקום האסור על-פי חוק או נהיגה במהירות מופרזת, שמופרים על-ידי עוברי דרך על-אף שקיימת החובה לציית לחוק, ובכך הם פוגעים בעצמם ובאחרים. לרוב האנשים אין כוונה מפורשת להתנהג בחוסר זהירות בכביש וכמובן שלא לפגוע בבני אדם, בבעלי חיים או ברכוש, אולם לצערנו קורים מקרים כאלה.

¹ מבוסס על "זהב של אזרחות", אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח.



צילום: גיל קלנר, חדשות "סרוגים"

במחקרים נמצא, כי לאי-ציות לחוקי התעבורה ולתקנות סיבות רבות ומגוונות. מחקרים אלו מצביעים על שלושה גורמים עיקריים: **גורמים אישיותיים, גורמים חברתיים וגורמים הקשורים למדיניות האכיפה של החוקים והתקנות:**

גורמים אישיותיים - כגון דחפים, חולשות, רמה מוסרית, מחויבות נמוכה, אי-ידיעת החוק או אי-הבנתו, או תחושת שליטה ומסוגלות עצמית מוטעית. לאדם יש צורך פסיכולוגי להאמין שהוא נמצא בשליטה. מידת השליטה והמסוגלות שאנו מאמינים שיש לנו במצבים שונים בכביש חשובה להערכה שלנו את מידת הסיכון שאותה אנו נוטלים. לעיתים, נוטלים עוברי הדרך סיכונים כדי להעמיד במבחן את תחושת השליטה והמסוגלות שלהם. למשל, נהג שנוסע מהר ואינו שומר מרחק מהרכב שלפניו בהנחה מוטעית שהוא שולט במכוניתו. ההערכה המוטעית מביאה להסתכנות מיותרת בדרך.

גורמים חברתיים - כגון נורמות חברתיות, קונפורמיות, לחץ חברתי, נטילת סיכונים והתנהגויות אחרות הנובעות מאישיותו של אדם. במחקרים שונים נמצא, כי על משתמשי הדרך השונים, נהגים והולכי רגל, חלה השפעה קבוצתית. אפילו נהגים הנמצאים לבדם ברכב מושפעים מנורמות קבוצתיות שונות המכתיבות את אופן התנהגותם בדרך. השפעה חברתית קבוצתית בעת נסיעה מתבטאת, למשל, בקבוצת חברים שנוסעת יחד ברכב ומנסה להשפיע על הנהג לשנות את מהירות נסיעתו או את סגנונה.

מחקרים מצביעים על כך, שבמסגרת קבוצה אנשים נוטים ליטול סיכונים במידה רבה יותר מאשר אילו היו צריכים להחליט או לפעול כשהם לבדם. ניתנו לכך כמה הסברים: "**פיזור אחריות**" - ההחלטה הקבוצתית משחררת את האדם מאחריות אישית. גם לאחר כישלון קשה להצביע על אחד מחברי הקבוצה כאחראי בלעדי לו, ולכן מרשים לעצמם חברי הקבוצה להסתכן יותר.

היכרות עם הבעיה - ההנחה היא, שדיון קבוצתי מסייע לנהג להכיר את הבעיה על כל צדדיה. לצערנו נמצא, כי היכרות זו גורמת לו לעיתים ליטול סיכונים רבים יותר בכביש.

הסבר משכנע - ההנחה היא, שאנשים שמסתכנים יותר הם בעלי תכונות מנהיגות בולטות יותר, והם מצליחים לשכנע את יתר חברי הקבוצה בצדקתם באמצעות **הסבר משכנע**. **הערך התרבותי** - לפי הסבר זה, הסתכנות או הססנות הם ערכים בתרבות. כשהערך התרבותי הוא לעודד העזה, עובר הדרך יציג עמדות של הסתכנות-יתר.



עמדות כלפי חוקי התעבורה והשפעתן על ההתנהגות

אי-ציות לחוקי התעבורה קשור לעמדה של אדם כלפי חוקים מסוימים ולמידת השלטתם בחברה. מסתבר, שנהגים אשר מאמינים כי נהיגה על-פי חוקי התעבורה יכולה לצמצם את תאונות הדרכים, נוטים לציית לתמרור "עצור" בכל מצב, ואינם נוהגים אחרי שתיית משקאות אלכוהוליים וכדומה. נמצא גם, כי נהגים שאינם מצייתים לחוקי התעבורה אינם מייחסים לחוקים אלה משמעות של חוקים מחייבים והתנהגותם בדרך מותנית במצב - הזדמנות לעבור עבירה או סיכוי נמוך להיתפס, והם המכתיבים לנהג אם לציית לחוק.

בחירה מוסרית

אנשים מייחסים מידת חומרה לעבירות שמקורן באי-ציות לחוקי התנועה על-פי שני ממדים עיקריים: ממד הסכנה וממד המוסר. לבני האדם יש שיפוט מוסרי המניע את התנהגותם. עם זאת, לעיתים הם מרשים לעצמם לסטות ולהתנהג שלא בהתאם לנורמה שהם מאמינים בה. בני האדם מבחינים בין שיפוט מוסרי, הנוגע לעיקרון כללי שאינו קשור לנסיבות, לבין בחירה מוסרית הקשורה להתנהגות במצבים קונקרטיים. נמצא, שלפעמים ההתנהגות עונה על רמת המוסר שלהם, אולם החלטה ביחס להתנהגות במקרה מסוים מבוססת על שיקול דעת כמותי - עד כמה ההתנהגות המסוימת חורגת מההחלטה המוסרית העקרונית שהאדם קבע לעצמו.

בחירה מודעת בעבירה על חוקי התעבורה

לעיתים, אי-הציות לחוק נעשה בכוונה מודעת, ולא תמיד ניתן לייחס את העבירות לנסיבות או ליד המקרה. כך לדוגמה: הסעת מספר נוסעים גדול מהמותר על-פי הרישיון. גם אם לנהג אין כוונה לפגוע בנוסעים או בהולכי הרגל. בהתנהגות כזאת הוא מביע זלזול מוחלט בחוקי התנועה. אמנם הוא מודע לסכנה, אך מוכן להסתכן וכופה זאת גם על הזולת. הציבור מוצא בהתנהגות הזאת חומרה ורואה אותה כהתנהגות עבריינית.

עמדה סלחנית כלפי עבריינות תנועה

אי-הציות לחוקי התנועה נתפס אצל חלק מציבור הנהגים והולכי הרגל כזלזול וכרשלנות, אך לא כעבירה על החוק, לדוגמה: חציית כביש באור אדום או דיבור בטלפון נייד ללא דיבורית בזמן נהיגה. התפיסה המקובלת היא, שאנשים שלא מצייתים לחוקי התעבורה הם אנשים נורמטיביים, כמו כל אחד מאיתנו. תפיסה כזו רואה באי-ציות לחוקי התעבורה התנהגות לא חמורה ולא מסוכנת, אלא רק הפרעה כלשהי לאחרים. כמו כן, אנשים נוטים לדבוק בהתנהגות מכחישה בבחינת "לי זה לא יקרה".

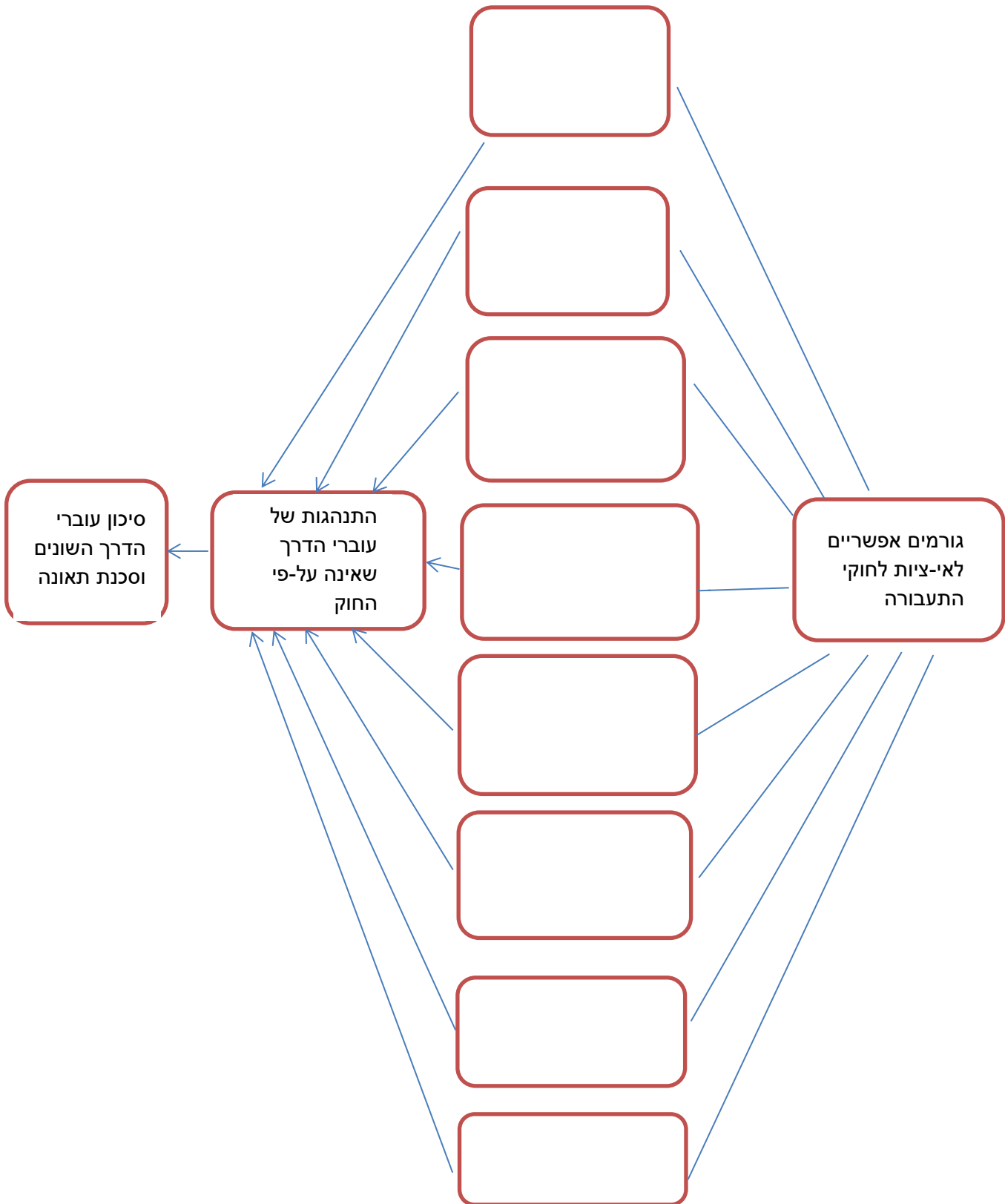
מגבלות ביכולת אכיפת חוקי התעבורה

חלק מהעבירות מתבצע במהירות, מבצען הוא אנונימי לסובבים אותו, ואם אין שוטר או מצלמה במקום קשה לאכוף את החוק. יכולת האכיפה היא מוגבלת ואי-אפשר לתת מענה לכל אירוע בכל מקום בדרך, לכן מפתחים גורמי האכיפה מדיניות של קדימויות באכיפת חוקי התעבורה. כאשר העבירות הן חמורות יותר, כמו אי-ציות לתמרור "עצור", מהירות מופרזת וכדומה הן מקבלות קדימות באכיפה. כמו כן, נעשים שינויים תדירים בנורמות ובחוקים עצמם, בחוקי התעבורה ובתקנות במרוצת השנים בהתאם לצרכים. כושר הלמידה של אנשים מוגבל, והם מתקשים להסתגל לשינויים וללמוד דרכי התנהגות חדשות ובמקביל לזנוח את דרכי ההתנהגות הקודמות. דוגמה לכך הוא שינוי התנהגות הנהג בשל הצבת תמרור חדש ברחוב. ניתן לומר, כי הדרכה והסברה עשויים לצמצם את הצורך באכיפה, ונודעת חשיבות רבה לחינוך בנוגע לשינויים התדירים בחוק.

פעילות 3:

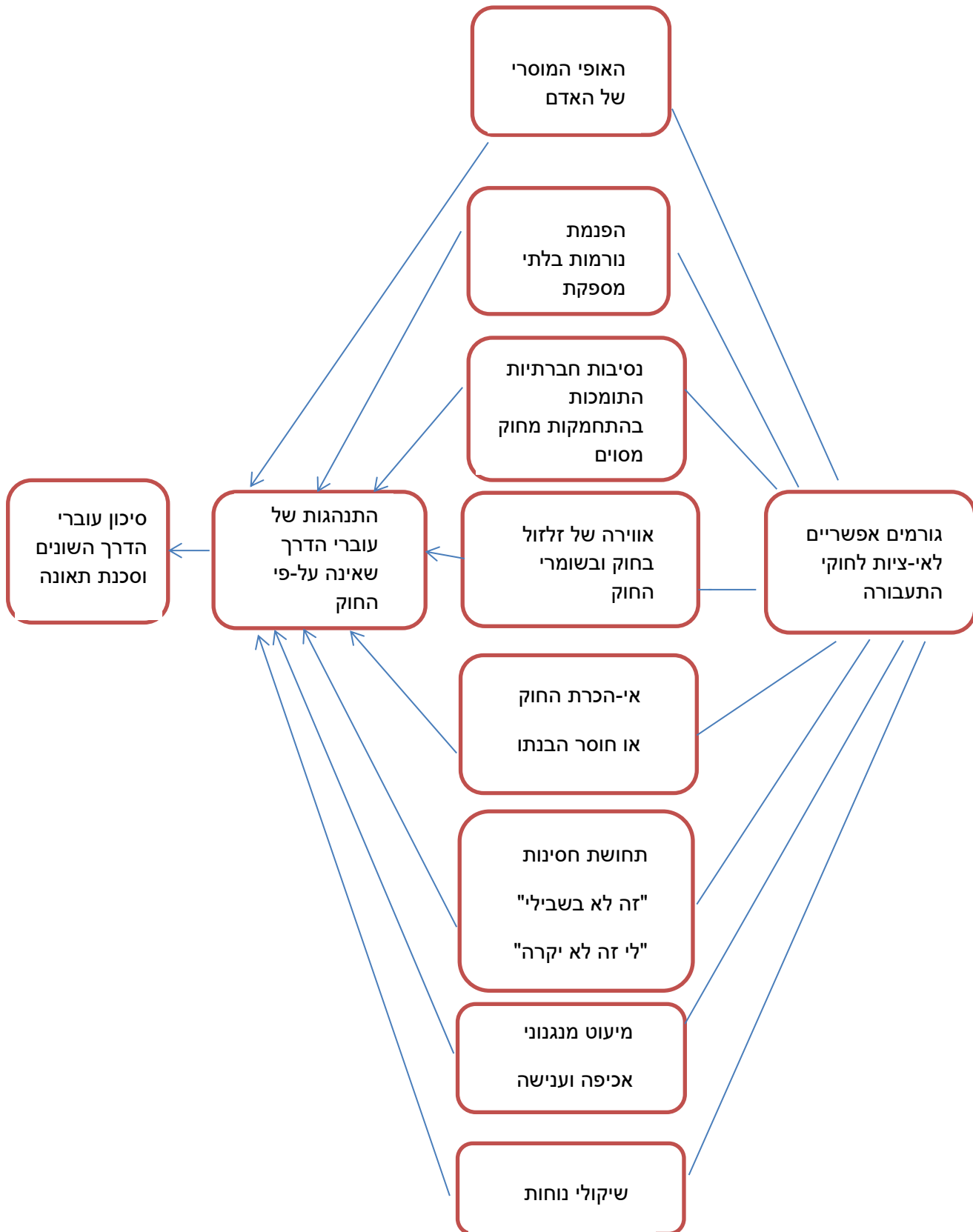
1. צפייה בסרטון: [בסוף נגמרים כל הטרופים](#) (אור ירוק, 0:33 דקות)
2. שאלה לתלמידים: מדוע לדעתכם נהגים לא מצייתים לחוקים?
למורה: כדאי לרשום את תשובות התלמידים על הלוח ולסמן על גבי התרשים (בעמוד הבא) את האפשרויות שהציעו.
תשובות אפשריות של התלמידים מוצעות בעמוד הבא.

תרשים: אי-ציות לחוקי התעבורה – גורמים ותוצאות²



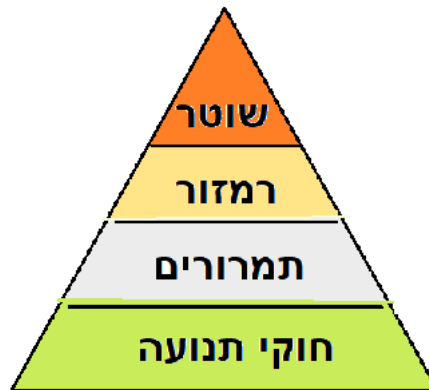
² ציות ואי-ציות לחוק - תרשים מתוך "אנשים שונים באמצע הדרך", אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח.

למורה: תרשים: אי-ציות לחוקי התעבורה - גורמים ותוצאות



מדרג הציות

הציות לתקנות, לתמרורים, לרמזורים או לשוטרים הוא כאמור חובה על-פי חוק. כיצד נוכל לדעת למי לציית בנסיבות שונות ומשתנות? קיימת היררכיה שמטרתה להסדיר את התנועה בהתאם לצורכי הדרך:



שוטר – בראש המדרג נמצא השוטר. הוראת שוטר עדיפה על הוראת הרמזור. עלינו לנהוג על-פי הוראת השוטר אפילו אם היא מנוגדת לאור המופיע ברמזור.
רמזור – באין שוטר ומוצבים בצומת תמרורים ורמזור, האור ברמזור הוא הקובע את סדר התנועה בצומת.
תמרור – באין רמזור, התמרור הוא הקובע את סדר התנועה בצומת.
הוראת החוק – באין רמזור ובאין תמרור יש לנהוג על-פי הכללים המופיעים בתקנות התעבורה.

<p>תקנה 23. ציות לשוטר, לפקח ולעובד חברת נתיבי ישראל בע"מ</p>	<p>(א) עובר דרך חייב לציית:</p> <p>1. להוראות או לאותות שנתן שוטר במדים, שוטר שהזדהה בתעודת מינוי, או אדם הנמנה עם הג"א כשהוא בתפקיד רשמי בפועל מטעם משטרת ישראל ובמדים, או שיש עליו סימן זיהוי חיצוני בולט אחר שאושר, או שוטר צבאי במדים או פקח עירוני במדים שהוא עובד רשות מקומית, שהוסמך בידי מפקד מחוז או ראש אגף התנועה במשטרת ישראל לאחר שקיבל הכשרה מתאימה (בתקנה זו – פקח עירוני), או להוראות שנתן עובד במדים של רשות תמרור מקומית המבצע עבודות במקום.</p> <p>(ב) הציות כאמור הוא חובה, אף אם ההוראה או האות הם בניגוד לתקנות או בניגוד לתמרורים או להוראות כלליות אחרות בעניין סדרי תנועה שניתנו על-ידי כל רשות מוסמכת לכך.</p>
---	---

<p>(ג) תמרור נייד שהוצב בדרך על-ידי שוטר יראוהו כתמרור שהוצב כדין. 2. להוראות רמזור 3. להוראות תמרור</p> <p>כל סימון, אות או איתות לרבות רמזור, שקבעה רשות התמרור המרכזית ואשר הוצב או סומן על-פי הסמכה או על-פי הוראה מאת רשות התמרור כדי להסדיר את התנועה בדרכים או כדי להזהיר או להדריך עוברי דרך.</p>	
<p>(א) עובר דרך חייב לקיים את ההוראות הניתנות בתמרור, אולם תהיה הגנה טובה לנאשם אם יוכיח שהתמרור הוצב, סומן או נקבע שלא כדין. (ב) האותות הניתנים על-ידי רמזור, למעט אור צהוב מהבהב, יהיו עדיפים על כל תמרור הקובע מתן זכות קדימה.</p>	<p>תקנה 22 ציות לתמרורים ורמזורים</p>

כאשר אין שוטר או תמרור / רמזור יש להתנהג לפי חוקי ותקנות התנועה.

אכיפת חוקי התעבורה

מערכת אכיפת חוקי התעבורה

האכיפה בתחום התעבורה מושתתת על ההנחה, שאכיפה באמצעות המשטרה ובאמצעות גורמי אכיפה אחרים שהוסמכו לכך כחוק, עשויה לתרום לשיפור הבטיחות. האכיפה מתמקדת בהקפדה על הפעילות הרצויה, על נהיגה נכונה ועל ציות לחוקי התנועה המבוססים על כללי בטיחות מוכרים ומוכחים.

כמו כן, יש בהימצאות המשטרה הרתעה לעבריין הפוטנציאלי על-ידי הגברת התחושה של הסיכוי להיתפס.

תקנה 551: שיטת הניקוד בעבירות תעבורה ואמצעי התיקון

שיטת הניקוד

מטרת השיטה היא הרתעה מפני ביצוע עבירות על חוקי התנועה באופן המחמיר ענישה על עבירות קשות המסכנות חיים, באמצעות מתן ניקוד גבוה וקנסות, אך מאפשרת שלא להעניש בחומרה על עבירות קלות יחסית. הכוונה בשיטה זו היא ליצור אצל הנהג תחושה מכבידה ומעיקה שעשויה למנוע ממנו מלשוב ולבצע עבירות, אפילו קלות יחסית, משום שהוא עלול להתקרב לסף העונש החמור יותר. כן עשויה השיטה לשמש מכשיר לזיהוי מורשעי תעבורה תכופים.

הורשע בעל רישיון נהיגה בעבירה מן העבירות המפורטות ברשימת עבירות חמורות, יחויב בנקודות כמספר שנקבע בה לצד אותה עבירה שבה הורשע.

סיכום נקודות וצבירתן:

1. רשות הרישוי תסכם את מספר הנקודות התקפות הרשומות לחובת נהג בכל פעם שנרשמות לו נקודות חדשות.
2. נקודות שחויב בהן נהג יעמדו בתוקפן במשך תקופת הצבירה שהיא שנתיים מיום ביצוע העבירה.
3. הצטברו לחובתו של נהג בתקופת הצבירה 22 נקודות או יותר, תוארך תקופת הצבירה שלו בשנתיים, ותעמוד על 4 שנים.
4. על-אף האמור לעיל, הצטברו לחובתו של נהג בתקופת הצבירה הקבועה בהן, לפי העניין, שתיים-עשרה נקודות או יותר, הן יעמדו בתוקפן כל עוד הוא לא ביצע את "אמצעי התיקון" שנדרש לבצע.

אמצעי תיקון

אמצעי התיקון - כולם או מקצתם:

1. קורסים בנהיגה נכונה ומבחן בסופם.
2. מבחן עיוני בנהיגה.
3. מבחן מעשי בנהיגה.
4. פסילתו של נהג מלהחזיק ברישיון נהיגה לתקופה מסוימת או עד למילוי תנאים שקבעה רשות הרישוי.
5. בדיקות רפואיות.

הטלת אמצעי תיקון:

1. נהג שלחובתו רשומות 12 עד 22 נקודות תקפות יוזמן לקבלת הדרכה בנהיגה נכונה בקורס בסיסי מטעם רשות הרישוי ויעמוד בהצלחה במבחן.
2. נהג שלחובתו רשומות 24 עד 34 נקודות תקפות יוזמן לקבלת הדרכה בנהיגה נכונה בקורס מתקדם מטעם רשות הרישוי ויעמוד בהצלחה במבחן.
3. נהג שלחובתו רשומות 36 נקודות תקפות, ייפסל מלהחזיק ברישיון נהיגה למשך 3 חודשים, ורישיונו יחודש לאחר שיעמוד בבחינה עיונית.
4. נהג שיצבור 72 נקודות ויותר רישיונו יפסל לתקופה של 9 חודשים ויחודש רק לאחר שיעמוד בבדיקות רפואיות של המכון הרפואי לבטיחות בדרכים וכן במבחן עיוני (תיאוריה) ומעשי (טסט).

שאלות תרגול לקראת מבחן התיאוריה

1. האם שוטר רשאי לעכב נהג שעבר עבירה לעיניו בלא צו?
 - א. רשאי, רק אם הנהג עבר עבירה שסיכנה עוברי דרך בפועל.
 - ב. אינו רשאי בשום מקרה.
 - ג. רשאי, אבל רק באישור שופט.
 - ד. רשאי, אם הנהג אינו מוסר את שמו ומענו או אינו מציג את רישיונו כנדרש.
2. האם הוראות הרמזור עדיפות מהוראת תמרור הקובע מתן זכות קדימה?
 - א. לא. הוראות הרמזור והוראות התמרורים שוות על-פי החוק.
 - ב. לפעמים. העדיפות של הוראות הרמזור חלה בדרך עירונית בלבד.
 - ג. כן. הוראות הרמזור, למעט אור צהוב מהבהב, עדיפות על הוראת כל תמרור.
 - ד. לא. אך תמרור "עצור" עדיף על הוראת אור ירוק ברמזור באותו כיוון נסיעה.
3. האם חובה לציית להוראות שוטר גם כשההוראה או האות מנוגדים לתמרורים?
 - א. לא, אין חובה לציית.
 - ב. כן, חובה לציית, ובזהירות רבה.
 - ג. כן, פרט להוראה המנוגדת להוראת תמרור "הכניסה אסורה".
 - ד. כן, פרט להוראה המנוגדת להוראת תמרור "עצור".
4. אילו הוראות עדיפות בצומת שבו מוצבים רמזורים ותמרורים?
 - א. הוראת תמרור "תן זכות קדימה" עדיפה על הוראת רמזור שאינו מהבהב.
 - ב. הוראת תמרור עדיפה תמיד (רמזור עלול להתקלקל).
 - ג. הוראת תמרור "עצור" עדיפה על הוראת רמזור שאינו מהבהב.
 - ד. הוראת רמזור (פרט לאור צהוב מהבהב) עדיפה על הוראת תמרור שמשמעותו מתן זכות קדימה.
5. נהג שצבר לחובתו 36 נקודות או יותר:
 - א. רשות הרישוי תפסול את רישיון הנהיגה שלו למשך שלושה חודשים והוא יחויב במבחן עיוני (תיאוריה).
 - ב. על-פי שיטת הניקוד, אין רשות הרישוי מוסמכת לפסול את רישיון הנהיגה שלו.
 - ג. רשות הרישוי רשאית להמליץ לבית משפט לפסול את רישיון הנהיגה שלו לצמיתות.
 - ד. רק בית משפט רשאי ומוסמך לפסול את רישיון הנהיגה שלו.
6. אמצעי התיקון המנהליים שמטילה רשות הרישוי על-פי שיטת הניקוד:
 - א. הם המלצות בלבד. על-פי שיטת הניקוד רק בית משפט מוסמך להטיל אמצעי תיקון.
 - ב. באים במקום הרשעה בדין על עבירת תעבורה.
 - ג. מוטלים בנוסף לכל עונש שהטיל בית המשפט על הנהג ברכב בשל עבירות תעבורה.
 - ד. אינם כוללים פסילת רישיון נהיגה (רק קצין משטרה רשאי לפסול רישיון נהיגה).

7. על-פי החוק, במשך כמה זמן תקופת נקודות חובה לנהג?

- א. שנתיים מיום ביצוע העבירה, כאשר לנהג עד 20 נקודות חובה.
- ב. אין תקופת זמן מוגדרת. אין בתקנות כל אזכור בדבר תקופת צבירת הנקודות.
- ג. שש שנים מיום ביצוע העבירה, כאשר לנהג פחות מ-12 נקודות חובה.
- ד. זמן בלתי מוגבל. על-פי שיטת הניקוד החדשה נקודות החובה לא יימחקו כלל.

8. על-פי שיטת הניקוד:

- א. רשות הרישוי רשאית לחייב נהג שצבר נקודות לחובתו לעבור מבחנים, והיא רשאית גם לפסול את רישונו.
- ב. רק קצין משטרה רשאי לפסול רישיון נהיגה.
- ג. רשות הרישוי אינה מוסמכת לפסול רישיון נהיגה.
- ד. רק בית המשפט לתעבורה רשאי לפסול רישיון נהיגה.

9. על מי מוטלת החובה להכיר את חוקי התנועה ולציית להם?

- א. רק על נהגים מקצועיים.
- ב. רק על הולכי הרגל.
- ג. על כל אדם המשתמש בדרך.
- ד. רק על הנהג ברכב.

10. "שיטת הניקוד בעבירות תעבורה" היא על-פי החוק:

- א. מערכת לדיווח לבית המשפט על אי-תקינותו של כלי רכב.
- ב. מערכת לרישום נקודות חובה לנהגים המורשעים בעבירות תעבורה אחת לחמש שנים.
- ג. מערכת לרישום הרשעות על כל עבירה פלילית.
- ד. מערכת לרישום נקודות חובה על הרשעות בביצוע עבירות תעבורה שנקבעו בחוק.

11. על אילו שינויים בבריאות חייב הנהג לדווח למשרד הרישוי?

- א. הנהג אינו חייב להודיע על שינוי כלשהו בבריאות.
- ב. הנהג אינו חייב לדווח מאומה למשרד הרישוי, אלא למשרד הבריאות בלבד.
- ג. הנהג אינו חייב לדווח מאומה למשרד הרישוי, אלא הדיווח נעשה על-ידי רופאו האישי.
- ד. על מחלת לב ועל מגבלות במערכת העצבים, העצמות, הראייה או השמיעה שהתגלו.

12. האם כל עובר דרך חייב לציית לתמרורים?

- א. כן. כל עובר דרך חייב בציית לתמרורים.
- ב. כן, בהיותו על הכביש בלבד.
- ג. כן, בהיותו על המדרכה בלבד.
- ד. לא. רק הנהגים ברכב חייבים לציית להוראות הניתנות בתמרור.

13. האם חובה לציית להוראות ולאמותות של פקח עירוני במדים?

- א. לא. חובה לציית רק לעניין הצגת רישיון נהיגה.
- ב. בדרך כלל לא.
- ג. לא. חובה לציית רק לעניין הוראות חנייה בתחום העיר.
- ד. כן, אם ההוראות קשורות לסדרי התנועה.

14. האם חובה לציית להוראות עובד של מחלקת עבודות ציבוריות במדים?

- א. כן, במקום שנעשות בו עבודות סלילה או תחזוקה בכביש.
- ב. לא. חובה לציית רק לשוטר במדים.
- ג. לא, אבל יש חובה לציית לו לעניין עצירה בשול הדרך בלבד.
- ד. כן, בדרך עירונית בלבד.

15. האם חובה לציית להוראות ולאמותות של שוטר צבאי במדים?

- א. לא, פרט להוראה לעצירת רכב.
- ב. בדרך כלל לא.
- ג. לא, רק להוראה להצגת רישיון נהיגה.
- ד. כן, כמו לשוטר אזרחי.

16. האם חובה לציית להוראות שוטר צבאי, גם כשההוראה או האות מנוגדים לתמרורים?

- א. לא, אין חובה לציית.
- ב. כן, פרט להוראה המנוגדת להוראת תמרור "אסורה הכניסה".
- ג. כן, חובה לציית, ובזהירות רבה.
- ד. כן, פרט להוראה המנוגדת להוראת תמרור "עצור".

17. האם חובה לציית להוראות פקח עירוני שהוסמך לכך, גם כשההוראה או האות מנוגדים לתמרורים?

- א. כן, חובה לציית, ובזהירות רבה.
- ב. לא, אין חובה לציית.
- ג. כן, פרט להוראה המנוגדת להוראת תמרור "אסורה הכניסה".
- ד. כן, פרט להוראה המנוגדת להוראת תמרור "עצור".

18. האם תמרור זמני שמוצב לפי הוראת קצין משטרה הוא תמרור חוקי?

- א. כן, הוא תמרור חוקי.
- ב. כן, למעט תמרור "עצור".
- ג. לא, הוא אינו תמרור חוקי.
- ד. כן, למעט תמרור "אסורה הכניסה".

19. האם לנהג בעל רישיון נהיגה תקף לסוג רכב מסוים מותר לנהוג בכל רכב מאותו סוג?

- א. כן, ובתנאי שלא נזקפו לחובתו עבירות תנועה.
- ב. כן. בעל רישיון נהיגה תקף יכול לנהוג בכל רכב ללא כל תנאי.
- ג. כן, בתנאי שהנהג בקיא בהפעלתו ובשימוש בו.
- ד. כן, בתנאי שבידו אישור משטרתי על בקיאות בהפעלת הרכב.

20. באיזה מצב אסור לנהג לנהוג בכל רכב?

- א. כאשר מצבו הגופני או הנפשי עלול לסכן עוברי דרך אחרים.
- ב. לפני נטילת תרופה ובמשך 24 שעות רצופות לאחר מכן.
- ג. לא קיים מצב בחוק האוסר נהיגה, אם לנהג רישיון נהיגה תקף.
- ד. אם הוא לא נח לפחות שמונה שעות לפני תחילת הנהיגה.

21. האם מותר לנהוג ברכב מיד לאחר נטילת תרופות המשפיעות על כושר הנהיגה?

- א. אסור.
- ב. אסור, אלא אם כן חלפו ארבע שעות מנטילת התרופה.
- ג. מותר, כאשר השפעתה של התרופה מזיקה לאורך זמן.
- ד. מותר, כי התרופות אינן משפיעות על רמת הנהיגה.

22. האם מותר לנהוג ברכב שאינו תקין?

- א. מותר, אם התקלה אינה במערכת הבלמים.
- ב. מותר, אם התקלה ברכב במערכת ההיגוי.
- ג. אסור לנהוג ברכב שאינו תקין ושהשליטה בו אינה מלאה.
- ד. מותר, אם התקלה רק במערכת האורות.

23. האם חובה לציית להוראות שוטר שהזדהה בתעודת מינוי?

- א. כן, אף אם ההוראות מנוגדות להוראות תמרור.
- ב. לא, חייבים לציית רק לשוטר תנועה בהכוונת תנועה בצומת.
- ג. בדרך כלל לא.
- ד. כן, לעניין הכוונת תנועה בצומת בלבד.

תשובות: 1-ד, 2-ג, 3-ב, 4-ד, 5-א, 6-ג, 7-א, 8-א, 9-ג, 10-ד, 11-ד, 12-א, 13-ד, 14-א, 15-ד, 16-ג, 17-א, 18-א, 19-ג, 20-א, 21-א, 22-ג, 23-א

