**הכנסת השבע עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 32**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, א' בתמוז התשס"ו (27 ביוני 2006), שעה 10:00**

**סדר היום:** הצעת חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, התשס"ו- 2005

**נוכחים:**

**חברי הוועדה:**

גלעד ארדן – יו"ר

אבישי ברוורמן

אלי גבאי

אבשלום וילן

יצחק זיו

יואל חסון

יעקב כהן

יורם מרציאנו

רונית תירוש

**מוזמנים:**

שר התחבורה והבטיחות בדרכים שאול מופז

גדעון סיטרמן – מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ליאור כרמל – יועץ השר לענייני הקמת הרשות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ג'וני סבג – יועץ מקצועי לשר, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ירון שרעבי-שילת – יועץ השר, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד מלי סיטון – יועצת משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אלי קמיר – ראש מטה המנכ"ל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ישי דון יחיא – יועץ מקצועי למנכ"ל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יצחק זוכמן – מנהל אגף בכיר תשתית ופיתוח, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עוזי יצחקי – סמנכ"ל בכיר, מינהל התנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אילנית שרבט – לשכת שר התחבורה

דר' יעקב שיינין – יו"ר הוועדה להכנת התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים

שאול צמח – משרד האוצר

פיני שחר – אגף הפיקוח על הביטוח ושוק ההון, משרד האוצר

עו"ד עדנה הראל – משרד המשפטים

אל"מ גברעם הגלילי – ראש מחלקת בטיחות בדרכים, מפקדת זרוע היבשה, משרד הבטחון

רפ"ק ניבה רפאלי – מדור תביעות, אגף התנועה, המשרד לבטחון פנים

רחל רותם – מנהלת אגף זהירות ובטיחות בדרכים, משרד החינוך

יואב בן-אור – סגן הממונה על שוק ההון

שמואל מלכיס – מנהל המחלקה הכלכלית, איגוד חברות הביטוח

יוסי בן-אהרון – מנהל אגף בטיחות, מע"צ – החברה הלאומית לדרכים

גבי בן-הרוש – יו"ר מועצת המובילים והמסיעים

חזי משיטה – מנכ"ל עמותת "אור ירוק"

ולדימיר רובין – מנהל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

אבי קרמר – דובר ארגון מורי הנהיגה

יהודה רודד – מנכ"ל איגוד יבואני הרכב

עודד שאולוף – חבר הנהלה, איגוד קציני הבטיחות והתעבורה

חיים שפירא – יו"ר עמותת יד הנקטפים

**מנהלת הוועדה:** לאה ורון

**רשמה:** אורית חלוצי-לבנשוס – חבר המתרגמים בע"מ

**ערכה:** שלי עשהאל – חבר המתרגמים בע"מ

**הצעת חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, התשס"ו- 2005**

**היו"ר גלעד ארדן:**

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה, על סדר היום דיון והכנה לקריאה שנייה ושלישית של חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

לפני שנתחיל את הדיון אני מבקש קודם כל לברך את שר התחבורה החדש שאול מופז, קודם כל נאחל לו כולנו בהצלחה, זה תפקיד שבעיניי הוא לא פחות חשוב, אולי אני לא אגיד יותר, אבל לא פחות חשוב מהתפקידים הקודמים שהוא עשה. אני חושב שהיכולת להציל חיים וחיי אזרחים שנהרגים בכבישי המדינה היא גדולה לא פחות מאשר היכולת לחסוך בחיי אדם בתחום הביטחוני.

אין לי ספק ששר התחבורה יעשה כמיטב יכולתו, ואני חייב כבר לברך אותו ולהודות לו על כך שבאמת כבר בראשית תפקידו הוא מצא לנכון להטיל את כל כובד משקלו לטובת השלמתו של החוק החשוב הזה שמונח לפנינו, כי החוק הזה לטעמי יוכל באמת להציל את חייהם של אזרחים רבים במדינת ישראל. אני רוצה גם בשם הוועדה והכנסת לברך את מנכ"ל משרד התחבורה החדש, רואה חשבון גדעון סיטרמן שמהיכרותי אותו אני רוצה לומר, השר שאתה עשית את הבחירה הטובה ביותר שיכולה להיות ואין לי ספק שגם הוא ימלא את התפקיד בהצלחה רבה.

לפני שנתחיל בדיון ולפני שאעביר את רשות הדיבור לשר, אני רוצה לסקור בקצרה את מה שעבר על החוק החשוב הזה, שבעצם אושר אתמול על ידי הכנסת והוחל עליו דין רציפות מהכנסת הקודמת, שאישרה אותו בקריאה ראשונה. כעת אנחנו נדרשים לדון בו ולהביא אותו למליאה, במידה והוא יאושר כאן, לשם אישורו הסופי בקריאה שנייה ושלישית. הדיונים בכנסת הקודמת היו דיי סוערים בוועדת הכלכלה כיוון שהחוק הזה עבר אילו שינויים מאז שהוגש הדו"ח של דוקטור שיינין שנמצא איתנו כאן וגם הוא יציג את הדברים כפי שהוא רואה אותם. אבל אני רוצה לתאר בקצרה בעיקר עבור חברי הכנסת החדשים מה בעצם קרה לחוק, איך בעצם נולד החוק הזה.

היום יש רשות לאומית במדינת ישראל שלצערנו היא אחרי בחינה של מומחים רבים וועדות רבות הוחלט שבצורה שבה היא קיימת, מתפקדת, לא באשמתה, היא עושה את מירב המאמצים, אבל המבנה שלה, התקציב שלה, הסמכויות שלה, כל הדברים האלו מונעים ממנה באמת להביא לתוצאות אמיתיות, משמעותיות במאבק בתאונות הדרכים.

שר התחבורה הקודם, אביגדור ליברמן, הקים ועדת מומחים שבראשה עמד דוקטור יעקב שיינין ובאמת היו בה מומחים ממיטב המומחים במדינת ישראל בתחום המאבק בתאונות הדרכים. הוועדה הזו לאחר שישבה חודשים ארוכים הביאה לממשלה הקודמת את הדו"ח המלא כיצד צריך להילחם בתאונות הדרכים ואני רוצה לומר לכם חברי הכנסת, שמדינות שלקחו את הנושא הזה ברצינות ושמו אותו בראש סדר העדיפויות, הצליחו להפחית תוך מספר שנים את מספר ההרוגים בתאונות הדרכים בעשרות אחוזים, אני לא רוצה להגיד אם זה 50% או 30%, הצליחו להפחית בעשרות אחוזים.

הדו"ח של דוקטור שיינין על כל המלצותיו, אושר בממשלת ישראל ברוב חסר תקדים של 19 שרים תומכים מול אפס מתנגדים אם אני זוכר נכון. לאחר מכן, כאשר הדו"ח הזה היה צריך להיות מתורגם להליכי חקיקה ולהביא את החוק שאמור ליישם אותו, התחילו כמו שכולנו מכירים כל מיני מאבקי כוחות שצמצמו משמעותית את תכולת החוק.

אני יכול לתת דוגמאות, הדו"ח של דוקטור שיינין המליץ שלרשות הלאומית, כמו שיש רשויות, רשות ניירות ערך ורשויות אחרות שהן הסמכות המקצועית העליונה בתחום שלהם, הדו"ח המליץ שהרשות הזאת תהיה גוף עצמאי שעובד ישירות מול שר התחבורה, מקבל ממנו הנחיות ועובד מולו. אבל הרשות הזאת תהיה מן מעמד על, כלומר אם היא חושבת שכביש מסוים במדינת ישראל הוא כביש מסוכן, תהיה לרשות הזאת את הסמכות להורות על סגירת אותו כביש. או אם הרשות הזו חושבת שהתכנים שמערכת החינוך מעבירה אינם מספקים, לא בהיקף מספיק או לא ברמה מספיקה, היא תוכל להנחות את משרד החינוך אילו תכנים יעברו במערכת החינוך במסגרת החינוך לבטיחות בדרכים.

לצערי הרב במסגרת מאבקי הכוחות וכיפופי הידיים וכולנו מכירים הרי, ואני לא בא להאשים פה אף אחד באופן ספציפי, אבל כולנו מכירים שכשיש פקידים בשירות המדינה שרוצים לשמור על הסמכויות שלהם ועל הכוח שלהם, הם לא תמיד רוצים שיבוא גוף חדש שיש לו סמכויות חדשות שאולי לפעמים הם מעבר לסמכויות של אותם פקידים שעובדים עשרות שנים במערכת.

לדעתי האישית, זה התהליך שעבר על החוק הזה ולצערי הרב קוצצו ממנו הרבה מאוד מהסמכויות שהיו אמורות להיות לרשות הלאומית, אם זה העצמאות שלה, אם זה הסמכויות שלה בתחום חקירת תאונות דרכים וכדאי לדעת שהיום המשטרה בגלל חוסר בתקציב וכוח אדם חוקרת פחות מחמישית מהתאונות שקורות במדינת ישראל, זה לפי דו"ח מבקר המדינה האחרון. אין בעצם למדינה כרגע, אפשרות לדעת באמת מהם הגורמים לתאונות הדרכים כי בעצם היא לא חוקרת אותם. אז אין לרשות כמעט סמכויות אמיתיות בתחום החקירה, אין לה סמכויות אמיתיות בתחום התכנים במערכת החינוך ותשימו לב שבסעיף 11 לחוק שמונח לפניכם, כתוב במפורש, שהרשות הזו, הסמכויות שלה, לא גורעות מסמכות של כל גוף אחר שיש לו סמכויות בהתאם לכל דין אחר.

אני חושב שעכשיו כאשר נתחיל לעבור על החוק הזה, אנחנו צריכים להתייחס לכל הנושאים האלו, לנסות לתקן אותם, ולהביא בפני הכנסת ולציבור במדינת ישראל חוק שבאמת יעשה שינוי ומהפכה אמיתית בנושא הזה. אם אנחנו נביא חוק שבעצם כל מה שהוא עושה זה מגדיל את התקציב של המלחמה בתאונות הדרכים, אבל הרשות תמשיך להיות רק צינור שמזרים תקציבים, אז לא רק שאני לא בטוח שנועיל במאבק בתאונות הדרכים, אנחנו עלולים אפילו להזיק, כי אם אחרי שיוסיפו הרבה כסף לא יהיה שינוי אמיתי, הציבור יאבד את האמון שלו בכך שבכלל אפשר לעשות שינוי בנושא הזה.

דבר אחרון, ובכך אני מסיים ומעביר את רשות הדיבור לשר התחבורה, זה הנושא של מימון הרשות הלאומית. הממשלה הקודמת, לתדהמתי, החליטה החלטה, פשוט אין לי שום שם לכנות אותה מלבד מזעזעת, שאומרת שהרשות הלאומית למלחמה בתאונות הדרכים, לא תתוקצב על ידי ממשלת ישראל, אלא שהמאבק בתאונות הדרכים והצלת אותם, או הניסיון להציל את אותם 500 אזרחים שנהרגים בכבישי ישראל, המשימה הזאת מוטלת על אזרחי המדינה, ומי שיממן אותה יהיו האזרחים.

אני חושב שזה דבר חמור ביותר, אני לא מתכוון שוועדת הכלכלה כאשר אני אחראי על הדיונים בחוק הזה, תעביר חוק שאומר שאם רוצים להציל אזרחים ממוות בכבישים, האזרחים בנוסף למיסים על הדלק והמיסים על הרכב וביטוח חובה וביטוח מקיף, הם אלו שיממנו גם את המלחמה בתאונות הדרכים. אף אחד לא חושב לעשות את זה כדי לממן את גדר הביטחון, אף אחד לא חושב לעשות את זה כדי לממן את מערכת החינוך או את איכות הסביבה וכך לא צריך לעשות גם בתחום המלחמה בתאונות הדרכים.

מאוד שמחתי, ואני מברך שוב את שר התחבורה על כך שגם הוא חושב כמונו בעניין הזה והוא בנושא הזה רואה עין בעין יחד עם הכנסת, לפחות עם הכנסת הקודמת, אני עוד לא יודע מה יחליטו כאן חברי הכנסת ואני מקווה שמשרד האוצר וראש הממשלה יתעשתו בעניין הזה ויבינו שמעבר להצהרות בראיונות, שהמלחמה בתאונות הדרכים היא בראש סדר העדיפויות, אני אמנם פוליטיקאי צעיר, אבל למדתי שסדרי עדיפויות אמיתיים של פוליטיקאי ומנהיג נבחנים קודם כל במשאבים שהוא מוכן להקצות ולא בראיונות בתקשורות ובהצהרות. אז אני שוב רוצה לאחל לכולנו הצלחה בהעברת החוק הזה, כי זה באמת מבחינתי חוק היסטורי ואני התחייבתי שאנחנו נביא אותו עוד במושב הזה לקריאה שנייה ושלישית. תודה, בבקשה אדוני השר.

**השר שאול מופז:**

בוקר טוב לכם, אני שמח מאוד על המפגש הזה, בוקר טוב ליושב ראש ועדת הכלכלה במושב הזה, חבר הכנסת גלעד ארדן שהוא מאוד פעיל בכל התחומים של המלחמה והמאבק בבטיחות בדרכים וחברי הכנסת שנמצאים כאן. לדוקטור שיינין שעשה עבודה בהחלט מקצועית, רחבה, מעמיקה. ולמעשה אנחנו הולכים להחיל במסגרת הרשות הלאומית בבטיחות בדרכים את מסקנותיו אני מניח שיהיו עוד מסקנות נוספות. ונמצאים איתי כאן מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים צריך להקפיד לומר את זה ברצף יחד עם חברים נוספים.

אני רוצה לפתוח ולומר לכם ולדעתי התבטאתי על כך מספר פעמים ואני רוצה לומר שמדינת ישראל לא עשתה דיי עד היום בכל הסוגיה של הצלת חיים בכבישי הארץ אל מול יעדים ומטרות אחרות שהיא הציבה לעצמה ואני יכול להעיד לאחר ארבעים שנות שירות במערכת הביטחון שבנושאים של הצלת חיים של אזרחי מדינת ישראל, מדינת ישראל לא משקיעה ולו עשרה אחוז ממה שמערכת הביטחון משקיעה. ובעיניי הגיעה העת ליצור תפנית ולשנות את המציאות הזאת והיא בידינו, אני אומר שוב היא בידינו, אם נדע ליישם את המסקנות שהוגשו לנו, היא בידינו.

אני כשנכנסתי לתפקידי למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מצאתי משרד עם הרבה עולמות תוכן ועם הרבה מאוד דיסציפלינות שונות. אבל בחרתי בראש ובראשונה להטיל את כל כובד משקלי על סוגיית הבטיחות בדרכים. אני קורא לזה מלחמה כנגד עברייני התנועה, על מנת להציל חיים. וזה היעד שלנו, להילחם בעברייני התנועה על מנת להציל חיים.

החוק המדובר הוגש בקריאה ראשונה ומכל מיני סיבות שאינני רוצה להיכנס לתוכם כרגע, הוא נמשך חזרה ואני החלטתי להביא את החוק לקריאה שנייה ושלישית. אני מתנגד בכל תוקף שההשקעה במאבק הזה, במלחמה הזאת כנגד עברייני התנועה, התקציב שלו יגיע באמצעות אגרה, שהיא אגרת בטיחות שהיא למעשה מס נוסף על אזרחי מדינת ישראל. לכן פניתי לראש הממשלה ולשר האוצר לקבל תקציב ייעודי קבוע לא משתנה, עד שנת 2010 על מנת שנוכל להשיג את היעדים שהוצבו בפנינו.

הסיכום לגבי התקציב, שהוא בעיניי לא הדבר המרכזי אבל הוא דבר מאוד חיוני, שבשנת 2006 סך הכול הסכום יעמוד על 360 מיליון שקל, כלומר תוספת של 200 מיליון לשנה הזאת. בשנת 2007 הוא יעמוד סך הכול על סכום של 400 מיליון שקל, עוד תוספת של ארבעים מיליון שקל נוספים ומשנת 2008 ועד 2010 כולל, יעמוד על סכום של 550 מיליון שקל כל שנה.

לצערי הרב, הייתי צריך לפרוץ דרך שדה מוקשים לא קל על מנת להגיע למציאות הזאת של קבלת תקציב צבוע. בעיניי הסמכויות שינתנו לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים הם הדבר החשוב ביותר, היא צריכה להיות סמכות סטטוטורית שמנותקת ממשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, כפופה לשר התחבורה והבטיחות בדרכים ולמעשה מנחה את כל הגופים שיש להם זיקה וקשר לכל סוגיית המאבק והמלחמה כנגד עברייני התנועה.

החלטתי, לאור העובדה שהקמת הרשות לא הסתייעה במהלך השנה הזאת, שבינואר 2007 הרשות תתחיל לפעול. זאת אומרת, שיש חשיבות עליונה שהחוק הזה יעבור בקריאה שנייה ושלישית עוד לפני תום מושב הקיץ של הכנסת הנוכחית על מנת שאנחנו נוכל להתחיל להקים את הרשות, לאייש אותה להכין אותה לקראת המשימות כבדות המשקל שמצפות לה בשנה הבאה.

אנחנו נציג כאן תוכנית שהוכנה על ידי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, האיש שמרכז את זה, זה ליאור כרמל שהיה עד לא מזמן מזכ"ל הצופים, אני מצאתי בו איש מתאים על מנת ליצור את הסנכרון בין כל הגומרים במשרד ומחוצה לו. אנחנו עוסקים במגוון רחב מאוד של פעילויות, בעיניי הנושא של התשתית הוא המרכזי שבהם, התשתית, אנחנו פועלים במקומות שבהם יש צורך דחוף ומיידי בטיפול בתשתית, זה יעשה השנה ובשנה הבאה. אבל אנחנו משקיעים בה בשעה גם בתשתית לטווח הארוך.

הסוגיה השנייה היא הסברה והחינוך, אני מקווה מאוד שאנחנו נצליח בשנה הבאה להכיל בתוך תוכנית החינוך של משרד החינוך גם במסגרת בחינות הבגרות נושא שקשור לבטיחות בדרכים, תורת הבטיחות בדרכים והנהיגה. כנ"ל בתחום של ההסברה, כנ"ל בתחום של ההצלה ויש לנו לפחות שורה ארוכה של כעשרה עד חמישה עשר תקנות וצווים שהם בסמכותי ואני הולך לממש אותם עד גבול המעטפת שמותרת לי על פי החוק.

בנוסף לכך יחד עם שדולת חברי הכנסת שעוסקת בנושא הבטיחות בדרכים שבראשה עומד חבר הכנסת גלעד ארדן, אנחנו נביא שורה של חוקים חדשים ואם יהיה זמן אני אוכל לפרט כחלק מהרעיונות על מנת להגביר את האכיפה ואת ההרתעה כנגד עברייני התנועה בכבישי הארץ. זה לא סוד שבכבישי הארץ יש עשרות אלפי נהגים שנוהגים ללא רישיון, זאת אומרת בין אם הם בפסילת רישיון או שמעולם לא היה להם רישיון.

**אבשלום וילן:**

עשרות אלפים?

**השר שאול מופז:**

כן, אף אחד לא יודע לומר כמה במדויק, אבל אלה המספרים. יש אלפי שיכורים ומסוממים שמסתובבים בכבישי הארץ כנהגים ומסכנים את החיים של הילדים והמשפחות שלנו.

חשבתי שהדרך שבה אנחנו הולכים לטפל בסוגיה הכאובה הזאת היא קודם כל בתחום העירוני ובתחום הבינעירוני. בתחום העירוני אני הולך להציע שראשי הערים יהיו אחראיים על כל סוגיית הבטיחות בדרכים על פי גבולות השיפוט שלהם בכל אזור ואזור. יהיה להם צוות שעוסק בבטיחות בדרכים, לפחות בראשות סגן ראש העיר, נאמני בטיחות שיהיו מתנדבים, אנחנו נממן את הכשרתם, ניתן להם יכולת אכיפה. כידוע לכם, כ- 38% מכלל הנספים בדרכים הם הולכי רגל ועיקרם של התאונות הללו קורה בתוך הרשויות העירוניות.

בשבוע הבא אני עתיד לדבר עם 15 ראשי הרשויות העצמאיות וכבר חלק מהם נתנו לי את ברכת הדרך ומוכנים שהפיילוט הזה בסוגיה הזאת יעשה אצלם. ובחודש יולי אנחנו נקיים מפגש עם כל ראשי הרשויות, המועצות, העיריות והישובים במדינת ישראל, על מנת שהם יכינו תוכנית לשנת העבודה 2007. חלק מההנחיות הם יקבלו כבר עכשיו, חלק בעתיד מהרשות לכשהיא תוקם בינואר 2007 והם יתחייבו להכין תוכנית ואני מתכוון לפרסם כל שנה, בין אם במחצית השנה או אם בסוף השנה את התוצאות בכל עיר ועיר בישראל. על מנת שהמאמץ של ראשי הערים שהוא מבורך בתחומי החינוך, איכות החיים, יכוון גם לנושא של הבטיחות בדרכים.

הדבר האחרון שאני רוצה לומר, יש את עמותת "אור ירוק" שהיא מאוד פעילה והיא משולבת בתוך התוכנית שאנחנו נציג כאן עכשיו. אנחנו מסתייעים בעמותה הזאת, היא עשתה הרבה מאוד פעילויות. בראש העמותה עומד אבי נאור, שהוא למעשה גם פעיל וגם תורם מדם ליבו בעקבות העובדה שבנו ניספה בתאונה, ואנחנו נרחיב גם את העזרה של עמותות וגופים נוספים שיהיו מוכנים לסייע לנו במלחמה הזאת.

בשורה התחתונה, עם ישראל במירכאות, צריך להתגייס גם תודעתית וגם מעשית על מנת להילחם בעברייני התנועה. ואני אומר שבמלחמה כמו במלחמה צריך לנקוט בכל האמצעים בתוך מעטפת החוקית הקיימת ובחוקים נוספים שאנחנו נחוקק בקרוב על מנת להציל נפשות בישראל. ומכאן אני הייתי רוצה להעביר את רשות הדיבור ברשותכם לליאור כרמל שיציג כאן את התוכנית, התוכנית היא לשנת העבודה 2006. אנחנו כבר פועלים להכין את התוכנית לגבי שנת 2007 יחד עם הסמכויות, התקנות, הצווים והנושאים לחקיקה שישלימו את המערכת של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים שתתחיל לפעול מינואר 2007. ליאור כרמל בבקשה.

**ליאור כרמל:**

בוקר טוב לכולם. חלק מהדברים כבר השר ציין ואני לא אחזור עליהם אבל מה שחשוב לי זה לחדד את המטרות, לחדד את היעדים, כי עד היום במדינת ישראל היה פחד לקבוע מדדים כמותיים בכל מה שקשור לפגיעה ולהרוגים בתאונות דרכים. ממשלת ישראל קיבלה את ההחלטה לאור המלצות ועדת שיינין ב-17 ליולי, ההמלצות להיות בעצם המדינה המובילה או בין המדינות המובילות בתחום הבטיחות בדרכים. היום אנחנו במקום 16 בעולם, משרד האוצר, במחקר שעשה בחודש מאי קבע שאנחנו הרבה יותר גרוע ותכף גם את זה נציין. ואם אנחנו היום במיליארד קילומטר נסיעה יש לנו כ- 13 הרוגים, הכוונה לרדת לבין שבעה לשמונה ומאוחר יותר אפילו לשישה.

מה שחשוב בכל המודל שלנו שכל הזמן נשווה את עצמנו למדינות המערב, יש היום תופעה חדשה שבכל מדינות המערב נלחמים בתאונות הדרכים, ועל לנו להישאר בשמונה או שבעה הרוגים למיליארד קילומטר אלא כל הזמן לשאוף לרדת ולרדת.

ההמלצה המרכזית של דו"ח ועדת שיינין אומרת שכדי שנצליח צריך להקים רשות סטטוטורית עצמאית. פה אני אבקש מיעקב שיינין במילה אחת, לנמק ולהסביר שוב למען חברי הכנסת, מדוע המלצת את ההמלצה הזו.

**היו"ר גלעד ארדן:**

ליאור, פה אני מנהל את הישיבה. מה שאני מבקש, אני דיברתי עם שיינין וביקשתי ממנו לתת אחר כך סקירה בכלל על כל הדו"ח המקורי שלו, מול החוק בסופו של דבר.

**ליאור כרמל:**

בסדר גמור. אז בגדול, ועדת שיינין המליצה להקים רשות חדשה ואנחנו הולכים לקראת זה בעזרתכם, להוריד את מספר ההרוגים בחמש שנים הקרובות בשלושים אחוז ואחר כך בחמישים אחוז. להוריד את הנזקים, הרוג מבחינת התל"ג, היום זה 4.7 מיליון שקל עלות למשק הלאומי, אם אנחנו נצמצם את מספר ההרוגים ואת מספר הנפגעים, מטבע הדברים גם הנזקים הכלכליים יהיו יותר קטנים. יש לנו דוגמה של שנת 2002, בשנת 2002 העלות הכוללת למשק של ההרוגים במדינת ישראל הגיעה ל 12.59 מיליארד שקלים. כך שלא רק שיש לנו עניין ערכי שקשור למספר הרוגים, יש פה גם אינטרס כלכלי לאומי.

יעדי משנה, התשתיות במדינת ישראל, בכל מה שקשור לתחום העירוני ירודות מאוד והרבה מאוד תאונות קורות בגלל שיש תשתית ירודה. בוועדת שיינין המליצה שבחמש שני הקרובות יהיה מאמץ עיקרי והשר הנחה שזה לא יהיה חמש שנים, כי בחלק מהמקומות זה פצצה מתקתקת לכל עניין ולכל דבר, אבל אנחנו רואים את זה כתשתית גרועה. לכן, השר הנחה לצמצם את הטווחים ולהגדיל את האכיפה, כך שבשנת עבודה יהיה מפגש שוטר נהג כשני מיליון בשנה, כאשר היום המספרים הם הרבה יותר קטנים.

אנחנו מדברים על כך שאם מערכת ההסברה ומערכת החינוך תהיה טובה, טעויות האנוש יהיו קטנות יותר וכראייה עוד הפעם, 38% ממספר ההרוגים הם הולכי רגל, חלק מטעויות של נהג וחלק מטעויות של הולכי רגל, זה נתון מדהים שזה לו רק טעות אנוש, הסתכלות, ריכוז גבוהה יותר.

שיפור יכולת ההצלה והגעה של כוחות ההצלה, לנקודות של תאונות דרכים בזמן מצומצם יותר. יש נתון שנקרא שעת הזהב, אם בשעת הזהב כוחות ההצלה לא מגיעים לפצוע קשה, הסיכוי שהוא יאבד את חייו גבוה מאוד. למדינת ישראל, יש מקומות בעיקר בצפון ובדרום שאין נקודות הצלה שיבטיחו את המשכיות חייו של הפצוע.

בעיה קשה שקשורה גם למשרד המשפטים יש לנו המון תיקים שלא מטופלים וגורם ההרתעה כמעט ולא קיים ולכן בתאום עם משרד המשפטים, הנהלת בתי המשפט, כבר התחלנו להקצות הקצאה לשופטים ותקנים נוספים לבית המשפט.

**היו"ר גלעד ארדן:**

סליחה, אני חושב שזה הרבה יותר אפקטיבי כשמציגים דברים מאוד בקצרה, אומרים מה התכלס ונותנים לדבר. כי מה שקורה, אנחנו עוד מעט נעזוב, הדיונים האלה על מצב התחבורה בארץ, אנחנו עדים לתאונות שהן קשות מאוד. בוא נרד באמת ל- communication for action .

**אבישי ברוורמן:**

קודם כל אני מקבל את הערתך שצריך לקצר, זו הערה שתמיד נכונה. במקרה הספציפי הזה, אני חושב שמתחייבת סקירה מעט יותר מקיפה. אני עדיין רושם את הערתך, אבל אני חושב שרוב חברי הכנסת פה הם חברי כנסת חדשים, זה חוק מאוד משמעותי שכרוך גם בסכומים מאוד משמעותיים ובחיי אדם, כדאי שחברי הכנסת בכל זאת ידעו טיפה, בכללי, מה הבעיות העיקריות ובמה החוק עוסק. אבל באמת אני מקבל את הערתך ומבקש באמת ליאור, אם אפשר באמת להגיע כבר ליעדי הרשות.

**ליאור כרמל:**

יעדי הרשות כבר ציינו אותם, לרדת במספר ההרוגים תוך חמש שנים בשלושים אחוז, ותוך עשר שנים בחמישים אחוז. בסיכומו של עניין, כאשר אנחנו נמדוד את עצמנו ובמדינת ישראל אף פעם לא היה יעד כמותי שמדבר על מספר הרוגים. מבחינתי שר הבטיחות בדרכים והתחבורה לקח על עצמו והעמיד את זה כמדד מרכזי לבדיקת ההצלחה.

שאנחנו מדברים על תוכנית העבודה צריך לנתח מה קורה לפני תאונה ברמה של דרך, רכב ואנוש, בעת התאונה ואחרי התאונה. לכל נקודה צריך לקבוע תוכנית עבודה מפורטת, עם תקנות, עם חקיקה מתאימה כדי להבטיח שהמכלול וכל הרגולציה שקשורה לטיפול בבעיות דרכים תהיה במיטב, וכאן אני לא אכנס לתקציבים.

תשתיות, במדינת ישראל יש מחסור גדול מאוד בסימוני דרכים וכבישים, באזורים של בתי ספר ותלמידים, יש שם בעיות קשות של בטיחות בדרכים, שיפורי צמתים, מעגלי תנועה, שיפורי דרך, הפרדות מפלסיות. רק תאונה לפני שבועיים של הרכבת, בכוונת הרשות לטפל בזה באופן מיידי.

מטות בטיחות ברשויות המקומיות, במחקר בבדיקה שעשתה הרשות הנוכחית נמצא, שבמקום שראש העיר לוקח את זה לתשומת ליבו, במקום שראש העיר מקים בשותפות עם משרד התחבורה והרשות, מטה לבטיחות בדרכים, מספר ההרוגים והנפגעים יורד. יש רשויות מקומיות היום במדינת ישראל שאין מטה בטיחות, מתוך 300 רשויות יש בסך הכול ב- 144, כלומר פחות מחצי ממספר הרשויות. זה נתון מדהים ועד היום לא היה מי שיניע את התהליך, מי שידחוף את התהליך ויריץ את זה קדימה.

**יורם מרציאנו:**

ברגע שתטיל אחריות פלילית על ראשי הרשויות אז תאמין לי שיבער להם, כמו שעושים המשרד לאיכות הסביבה. אני בטוח שהשר יפעל בעניין הזה.

**ליאור כרמל:**

השר כבר ציין, ופה הנה חבר הכנסת מה שאתה אומר, אחריות ראש הרשות לנושא הבטיחות בדרכים בכל השטח המוניציפאלי שבאחריותו, זה חלק מהעזרה שאנחנו נצטרך לקבל מכם, הקמת משטרת תנועה עירונית מבוססת על מתנדבים, כי ברור מאליו והאוכלוסייה במירכאות הם החיילים במלחמה הזאת, הם החיילים במאבק הזה, בלעדיהם לא נצליח לעשות כמעט שום דבר. יש פה את התוכנית, שעליה לא אחזור כי השר כבר דיבר על זה, ודיברנו גם על תגבור מערך השפיטה כך שאין צורך לחזור.

אני חושב שאני אעצור פה, אבל אני רק אגיד משהו אחד אישית לחלוטין. לפני כחודש, היו פה הפגנות של חולי הסרטן שהם ביקשו להעלות את תקציב סל התרופות. במרחב מדינת ישראל כל שנה נהרגים בין 400 ל- 500 איש, שלא יכולים להתאגד כי הם עדיין לא יודעים את זה. אנחנו, ועדת שיינין, שר התחבורה, בעצם נלחמים את המלחמה של אלה שעדיין לא הצליחו להתאגד ועד היום לא איגדנו את זה מספיק, תודה.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה רבה.

אני מבקש מדוקטור שיינין להציג בקצרה ככל שניתן, את עיקרי הדו"ח שלו שהוגש לממשלה ואושר. הייתי מבקש ממך, להתייחס בעיקר לכשלים שאתה זיהית במבנה הקודם של הרשות הלאומית ומה החסמים שמנעו ממנה לבצע את תפקידה ומה הפערים המרכזיים או המשמעותיים ביותר שאתה רואה בין הדו"ח שלך לבין הצעת החוק שבסופו של דבר הובאה לפתחה של הכנסת.

**יעקב שיינין:**

בוקר טוב, אני חושב שזו כבר פעם שלישית שאני מופיע פה, אבל חברי הכנסת מתחלפים. אני רוצה להגיד שאני לא חיי את זה את היום יום, אבל כשאני מסתכל על התהליכים, אני חושב שזה מאוד מעודד. אני חושב שאני מכיר את גלעד ארדן מהפעילות שלו למען הפעילות בדרכים כבר יותר משנתיים. אני חושב גלעד שהתרומה שלך היא אדירה ואם תמשיך ככה בסוף אני חושב זה יצליח.

שנכנס השר שאול מופז לתפקידו, הוא קרא לי והופתעתי עד כמה משקל נותן השר מופז לתחום הזה של בטיחות בדרכים, ועד כמה שהוא החליט ללכת בצורה אפקטיבית. אני חושב שמבחינה זו אני מאוד אופטימי כי אם אני מסתכל על הקריירה שלו במשך שלושים ארבעים שנה, אז אני חושב שיזוז עכשיו משהו, כי נראה לי שבטיחות בדרכים אני מסכים שזה חשוב לא פחות מביטחון, אבל כנראה זה הרבה יותר קל מאשר ביטחון להשיג את הביטחון היחסי בבטיחות בדרכים, אז כרמטכ"ל וכשר ביטחון לשעבר, אני חושב שזה קטן עליך. זאת אומרת, אני לא חושב שזו באמת אותה בעיה, אבל החשיבות היא אותו דבר, היכולת פה ממש מונחת לפנינו ואנחנו באמת יכולים להגיע ליעדים דיי בקלות.

עוד נקודה אחת שאני חושב שלמרות כל המחלוקות וכל חילוקי הדעות אם זה מימון באגרה או לא באגרה, אנחנו חילקנו את הפעילות של הרשות לשני מקורות כספיים, אחד זה 550 מיליון שקל שזה הרשות ואחד זה 400 מיליון שקל שבעצם נמצא היום בחברה הלאומית לדרכים, במע"צ, שמיועדת לבטיחות בדרכים.

אני שמח שלפחות על ה- 400 מיליון שקל, האוצר נתן, תקצב לחמש שנים, 400 מיליון שקל כל שנה, זה שני מיליארד שקל שמטרתו היא אחת, בטיחות בדרכים. לא להוסיף עוד מסלול, לא להגדיל את הכביש, אלא לקחת את הכבישים הקיימים, הכבישים שסימנו אותם כאדומים, ובחברה הלאומית לדרכים מכירים אותם, ובעצם לשפר את הבטיחות. יש לזה את הכסף ותזכרו זה כמעט 40% מתקציב של הרשות שבעצם קיבלנו מתוך תקציב המדינה וסומן. זאת אומרת זה אחד הדברים אני חושב, זה הישג שאיך שהוא בעצם שכחנו אותו, אבל זה כבר קרה ואני לא חושב שבצעם יש למישהו בעיה אם זה.

לכן אנחנו מדברים על החלק השני, על ה- 550 שבתוכם יש 200 מיליון שקל שזה הולך לכבישים, לבטיחות העירונית. ה- 400 מיליון שקל לשנה זה מתוקצב כבר, זה נמצא, זה צבוע וזה הבינעירוני, ה- 200 שזה הרבה מאוד פעילויות אבל שהן זולות יחסית לבינעירוניות, זה באחריות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים וזה צריך ללכת לישובים, למועצות וחלק גדול מזה כנראה לישובים הערבים ששם רמת הבטיחות והתשתית היא נמוכה הרבה יותר.

אני רוצה לדבר רגע בעיקרון, על מה שאנחנו ראינו ויש עוד דבר אחד שאני חושב שאני שמח שהוא נראה כאילו סתמי אבל שאנחנו שינינו את השם למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים וזה השם הרשמי. אני מאוד שמח שהשר מופז אימץ את זה כי היום יש אחראי לבטיחות.

אנחנו הסתכלנו על כל המערכת וזה העיקרון בעצם ששתי רגליים, שתי רשויות שכל אחת דואגת רק לתחום שלה, כל מה שהיה עד היום זה שמשרד התחבורה שהוא אחראי על הזרימה הוא גם אחראי על הבטיחות, ויש פה בעיה, זרימה ובטיחות זה לא בדיוק שני דברים מקבילים, הרבה פעמים יש תחלופה. תשמעו, מקסימום בטיחות, אם אני צריך להיות ציני, זה פקק אחד גדול, אם יש פקק אחד גדול, אין הרוגים, זאת אומרת שיסעו אלף קילומטר לשעה, אם לא יורים יכול להיות שגם יורים וכבר זה קרה. אבל אם לא יורים אז יש אפס הרוגים. זאת אומרת בטיחות היא לא בהכרח זרימה.

אנחנו תמיד עושים את התחלופה, יש לנו בעיה, אנחנו מוכנים בעצם לקחת סיכונים לכן אנחנו מגדילים את הזרימה, ולכן אמרנו שהדרך היחידה שזה יעבוד, שיש גוף אחד שדואג לזרימה ויש גוף אחד שדואג לבטיחות. עכשיו, בכדי שזה ילך ולא יהיה בעצם ברדק, לקחנו את שר התחבורה שהוא שר התחבורה והבטיחות בדרכים והוא בצעם השופט, אם יש מחלוקות איך לתאם את זה. זאת אומרת זה שתי רגליים שיש בנאדם אחד שעוד בסוף והוא מסתכל והוא המכריע. ולכן אני לא רוצה שהתחבורה תדאג לבטיחות ולא שהבטיחות תדאג לתחבורה, אלא אותו שר מטעם ממשלת ישראל שהוא בסופו של דבר צריך לתת את הדין והחשבון על הבטיחות בדרכים, הוא צריך להכריע בין זרימה לבין בטיחות. זה המבנה, זה העיקרון.

לא רצינו לעשות עוד משרד ממשלתי ולכן עשינו את זה בתור רשות, אבל הרשות חייבת להיות עצמאית, סטטוטורית עצמאית, עם כסף שלה, שהתחבורה לא תגיד לה מה לעשות, חייבת להיות הפרדה מוחלטת, לא יכול להיות שאנשי התחבורה יעשו איזה שהוא פעילות בתוך הרשות, הרשות תהיה עצמאית. זאת אומרת אנחנו אמרנו במפורש שמנהל הרשות הוא מעמד מנכ"ל כמו מנכ"ל משרד התחבורה.

זה לא משרד התחבורה אלא זו הרשות שהיא עצמאית ורק השר הוא אותו בנאדם שבעצם מקשר בניהם. אם זה ישבר לא עשינו שום דבר, זה הרשות של היום. ואם לא יוקם עד הסוף ההפרדה המוחלטת הזאת, חבל על כל הזמן, כי זה יש לנו את זה היום, זה המערכת שקיימת היום, ראינו אותה, אנחנו יודעים את המגבלות שלה. וזה חייב להישמר פה בוועדת הכלכלה, זה שתי הרגליים. ואני שמח גם שהשר מופז קיבל את זה, זאת אומרת אני חושב שזה מקובל היום על כולם, רק צריך להקפיד שזה אמנם כך יתבצע.

לשאלתך להצעת החקיקה, אנחנו ראינו את הרשות שהיא גוף מפקח, אפקטיבי, פעיל, לא חברה לייעוץ כלכלי, או לייעוץ בטיחותי. זאת אומרת, היא לא מייעצת לאף אחד, היא פועלת ואנחנו נתנו לה את האפשרות לא לפתוח כביש חדש שהוא לא בטיחותי ואת האפשרות לסגור כביש אם הוא לא בטיחותי. היא מבחינתי כמו הרבנות הראשית, היא קובעת עם הכביש, או כמו זה שעושה על המעליות, נותן את האישור על המעלית.

**היו"ר גלעד ארדן:**

למה ההמלצה הזאת לדוגמה, היא סמכות לסגירת כבישים לא נכנסה בסופו של דבר בהצעת החוק?

**יעקב שיינין:**

אנחנו גמרנו את התפקיד שלנו שהגשנו את זה לממשלה, הממשלה אישרה את כל ההמלצות, הלכנו הביתה.

**היו"ר גלעד ארדן:**

אז אתה לא יודע, לא כי חברה ממשלתית כמו נתיבי איילון יכולה להחליט שהיא סוגרת מחר את הכביש לטובת שיפוצים או שיפורים, אבל רשות המקצועית של מדינת ישראל שאמונה להחליט איפה בטיחותי ואיפה, לא יכול להיות בסמכות - - -,

**יעקב שיינין:**

אני חושב שכן, תראה את הרשות לניירות ערך מה היא עושה, בוא תראה מה עושה הרשות לניירות ערך, תראה מה היא מחליטה. אני חושב שכן ואני חושב שאם היא לא תעשה את זה, אני חושב שיש בעיה מאוד גדולה. זאת אומרת אני רוצה שמשרד התחבורה באמת יבנה כבישים, אבל בסוף שאומר שהכביש הזה הוא בטיחותי ואפשר לפתוח אותו, זה הרשות.

עכשיו, כמובן שיש את השר מעל, שהוא בעצם לוקח את כל השיקולים של בטיחות וזרימה ואני חושב שלשר יש בעצם את הוטו להחליט, אבל אתה רוצה שהרשות היא זו שתהיה אותו גוף אפקטיבי שמפקחת, זה אחד.

דבר שני שאני חושב שדיברנו עליו והוא עקרוני, זה כל הנושא של חינוך של לימודים. אנחנו לא אמרנו שנהיה יועצים או שהרשות תהיה יועצת למשרד החינוך, למשרד החינוך יש הרבה מאוד יועצים, בוודאי לא צריך להקים רשות סטטוטורית שתייעץ למשרד החינוך, מה שכן צריך זה בוא נגיד ככה, לקבל את ההחלטה שיש מבחני בגרות, שיש מבחן בגרות בתורת הנהיגה והבטיחות בדרכים. על זה המלצנו ואמרנו במפורש שבסוף השישית יש מבחן בתורת הנהיגה ובטיחות בדרכים, זה חלק ממבחני הבגרות, בלי המבחן הזה התלמיד לא יכול ללמוד לבית ספר מעשי. זאת אומרת, היכולת ללכת לבית ספר מעשי ללמוד נהיגה, מותנית שהוא קיבל את זה, כל משרד החינוך הסכים, בחיי כולם הסכימו, הנה רונית יושבת פה, היא הסכימה, אמרו יופי. הוויכוח הוא על הכסף, אנחנו תקצבנו 50 מיליון, אני לא יודע אם זה מספיק, אם צריך יותר, אבל זה לא סכום קטן.

**היו"ר גלעד ארדן:**

רק לידע כללי, ממשלת רבין, בשנת 1992 כבר קיבלה החלטה שבחינות הבגרות יכללו את נושא הבטיחות בדרכים, זה היה ב- 1992 והיום 2006.

**יעקב שיינין:**

אני חושב שאסור לוותר על זה, אני חושב שאסור לוותר על הדברים האלה.

**רחל רותם:**

לא מבחן בגרות, ציון בבגרות כמו חינוך גופני.

**היו"ר גלעד ארדן:**

כן, שזה תנאי למעבר לגשת לבחינות הבגרות, כמו שהיום יש בהתעמלות.

**יעקב שיינין:**

אנחנו המלצנו כמו חינוך גופני.

**רחל רותם:**

לא בחינה אלא ציון.

**יעקב שיינין:**

זה לא רק זה, שזה יהיה תנאי ללמוד נהיגה מעשית, בלי זה הוא לא יכול ללמוד מעשית.

**רחל רותם:**

תקצוב השעות ומיהם המורים, או שמכשירים מורים, או שמביאים מורים מבחוץ לצורך העניין.

**יעקב שיינין:**

בשביל זה יש את הרשות הלאומית, היא צריכה להיות זו שתעשה את זה. אין לי דרך אגב דבר נגד חברת ייעוץ, לי יש חברת ייעוץ, אני חושב שזה דבר מאוד חשוב, אבל לא חשבתי שהרשות צריכה להיות חברת ייעוץ, כי היא מתחרה בי.

**היו"ר גלעד ארדן:**

אולי נכניס במודלים כלכליים, שהיא תהיה גוף מייעץ למשרד החינוך.

**קריאה:**

המינוח "בטיחות בדרכים" זה בסדר, לימודי תיאוריה זה שונה, יש הבדל בין בטיחות בדרכים - - -,

**היו"ר גלעד ארדן:**

אני לא רוצה להסית את הדיון עכשיו.

**יעקב שיינין:**

אני חושב שיש דבר נוסף שהוא קריטי, ולכן אני רוצה לדבר על זה, וזה כל נושא האכיפה. אנחנו ראינו בטווח הקצר, בשביל להגיע ליעדים שאנחנו דיברנו עליהם וליאור הציג אותם זו האכיפה, זה דבר שהרבה יותר מהיר. תזכרו חינוך, בוא נניח אנחנו מצליחים, שכל הנהגים החדשים, זה הדבר הכי מתסכל, אני רוצה להגיד דבר אחד, בוא נניח שהצלחנו, שכל הנהגים החדשים הם נהגים פרפקט, בעשרים שנים הבאות רוב הנהגים על הכביש, אנחנו, שלא עשינו את זה, הסטוק של הנהגים זה הנהגים הישנים, גם אם נצליח, רק בעוד שלושים שנה, הם יהיו הרוב על הכביש. תבינו שההצלחה של מאה אחוז לא משפרת כלום ב- 2007, לא משפרת כלום ב- 2008.

לכן המדיניות הכי אפקטיבית לטווח הקצר. זו האכיפה של המשטרה. אנחנו מציעים פי שלוש ניידות, לא עשרים אחוז שלושים אחוז, זה 450 ניידות פחות מעשרה קילומטר בין ניידת לניידת, אנחנו תקצבנו 160 מיליון שקל לטובת הדבר הזה, שבעצם הרשות תהיה אחראית על כך שבאמת תהיינה עוד ניידות, לא במקום ניידות. כי מה שקרה, משרד התחבורה נתן שמונים ניידות ואז המשטרה קנתה פחות ניידות, לא הרווחנו מזה שום דבר. זאת אומרת, אנחנו רוצים להגיע ל- 450 ניידות ובנוסף אנחנו צריכים כוח אדם. כוח האדם שאנחנו המלצנו זה 1500 חיילים, אם לא הולך עם חיילים שיהיה 1500 סטודנטים. תקצבנו 50 אלף שקל לכל אדם, מבחינתי יכולים להיות סטודנטים, אני לא רוצה תקנים קבועים, כי אז מה שקורה שאותו סייר אחרי שנתיים שלוש בתקן קבוע, הוא יושב במשרד.

הדרך היחידה להבטיח שיהיו סיירים, עוד 1500 סיירים, זה לקחת אותם לתקופות קצרות, סטודנטים זה בסדר, חיילים זה בסדר, תיקח עובד קבוע, בגיל ארבעים הוא כבר לא רוצה להיות סייר, יש לו קביעות, הוא רוצה לשבת מאחורי השולחן. ואז מה שקורה הוא, יהיה לכם הרבה מאוד פקידים, אפס סיירים בכביש. לכן אנחנו התעקשנו, שזה יהיה אנשים צעירים שיעשו את זה שנתיים שלוש, סטודנט זה יכול להיות פיתרון פנטסטי, הוא גומר ללמוד, הוא שמח, הוא הולך לדברים שלו.

זו נקודה שאני בא ואומר שאנחנו צריכים להקפיד, ופה גם הרשות צריכה לפקח ולהקפיד שאמנם הכסף שנותנים עושים איתו פעילות שאנחנו דיברנו עליה. זאת אומרת זה כולל גם שאנחנו דיברנו, בין שש בדיקות לעשר בדיקות שניידת במשמרת חייבת לבדוק אקראי נהגים, כדי שיהיו שני מיליון בדיקות בשנה כדי שכל נהג ידע שמוקדם או מאוחר עוצרים אותו, פשוט לבדיקת ניירות להגיד לו "שיהיה לך יום טוב", ואתה יודע שבזה אתה חיסלת כמעט את התופעה של נהיגה בפסילה, ונהיגה ללא רישיון. היום, ההסתברות שיתפסו אותך קרובה לאפס. המשטרה הסכימה, ישב איתנו בוועדה חבר בכיר בשם שחר איילון שהסכים לכל הדברים, הוא מקבל את זה ומוכן ללכת עם זה. זאת אומרת, אין היום מחלוקת. זה הדבר שקצת מתסכל, שכולם מסכימים עם הכול ואין מחלוקת.

אלה הם הדברים שאני רואה אותם כקריטיים, אני לא חושב שאני צריך לחזור על כל הדברים, אבל אני חושב שהדברים האלה הם קריטיים ואם הם יהיו אפקטיביים ברמת היישום ואני חוזר, לא ברמת הייעוץ, כי את הייעוץ גמרנו, יש את החוברת, כולם קראו, כולם יודעים, כולם אומרים את אותו דבר, את השלב של הייעוץ, לא צריך בשביל זה להקים רשות עצמאית בשביל הייעוץ, אפשר לעשות מבחן של כל האנשים שנוגעים אם הם יודעים את הייעוץ, נגמר העסק, זאת אומרת זה פשוט הפוך ממה שאנחנו אמרנו. אנחנו דיברנו על גוף אפקטיבי, מבחינתי זו הרשות לניירות ערך.

תודה רבה.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה, דוקטור שיינין.

אני רוצה לאפשר עכשיו לחברי הכנסת לדבר באופן כללי על החוק, ועל הנושא, וככל שיאפשר לנו הזמן ניתן אחר כך גם למוזמנים לדבר. אני מציע שהמעבר על כל סעיף וסעיף בחוק, כולל הכנסת תיקונים, נעשה בשבוע הבא כי לא נראה לי שנספיק, אלא אם כן נתחיל ונספיק כבר היום.

חבר הכנסת מרציאנו, בבקשה.

**יורם מרציאנו:**

קודם כל אדוני היושב ראש, אני חושב שיש משב רוח מרענן בעצם ההחלטה של השר שהוא עומד על כך שמשרדו ייקרא "משרד התחבורה והבטיחות בדרכים", זה כבר מוכיח על האופן הרציני שהשר מתייחס לעניין ואני מברך אותך אדוני השר על העניין הזה ואני בטוח כמו שאמרו קודמי בתפקידך עד היום, אתה באמת האיש הנכון במקום הנכון, במלחמה חשובה למדינת ישראל, במלחמה בתאונות הדרכים.

שמעתי פה בקשב רב את הדברים, אינני מומחה לתנועה ולא לתחבורה ואינני מתיימר להיות, אבל לפחות מתוך השקפת עולמי, אני חושב שאחת הבעיות הקשות שלנו זה חוסר הסבלנות של הנהג הישראלי ואני שמח על כך שאחת ההחלטות שאתה הולך ליישם זה להכניס את זה למערכת החינוך.

אני בהחלט חושב שזה חשוב לחנוך את הדור הצעיר שלצערי על פי הנתונים שיש הוא יותר מעורב מהגיל היותר מבוגר בתאונות הדרכים ובאיזה שהיא עבודה אחרת שאני עושה עכשיו בעניין אחר באיזה חוק שאני מקדם מעורבים בו צעירים וזה קורה דווקא בימי חמישי ושישי ובימי הבילוי שבו הם חוזרים מבילויים, שיכורים ומבקשים להגיע הביתה מהר ואז אנחנו עדים ללא מעט תאונות דרכים שקורות בימי חמישי ושישי.

אני בטוח אדוני השר, שאתה יחד עם משרדך ואחרי הסקירה ששמענו כאן, אני חושב שבהחלט יש מקום לתמוך בחוק הזה ולקדם אותו ולהביא סוף כל סוף לפתרון אמיתי לבעיית תאונות הדרכים שזאת המלחמה האמיתית שלנו במדינת ישראל. ולא נותר לי אלא לברך גם את חברי גלעד ארדן שעושה עבודה נהדרת במסגרת השדולה שלו ואנחנו נתמוך בחוק הזה ונסייע להעביר אותו בתוקף תפקידנו כחברי כנסת. תודה רבה לכם.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה רבה. חבר הכנסת גבאי, בבקשה.

**אלי גבאי:**

טוב, קודם כל אני גם מברך את השר, אני מצטרף לברכות של השר, כשמישהו נלחם נגד אויבים ומחבלים, עכשיו אני שמח שהוא עומד על המשמר להילחם ברוצחים בכבישים. ואני יש לי אמון מלא בו שיוביל את המהלכים האלה.

אני רוצה לומר, אנחנו יכולים להעביר חוק שילמדו בבית ספר וייגשו לבחינות בבגרות, ולא ייגשו לבחינות, רבותיי זאת לא הבעיה, אם ילמדו לבגרות או לא לבגרות. מתי נהרגים הכי הרבה? זה שכרות וסמים ושכרות בלילות שהם חוזרים ממועדונים, אנחנו חייבים לתת מענה לתשובות האלה כי עיקר הרצח זה בלילות שבת ובימי חמישי כפי שאמר מרציאנו חבר הכנסת.

לכן צריך לדעת, ההתנהגות בכביש היא החשובה, היא ערובה ואיך לעצור את העניין הזה של אנשים שנוסעים, שללו להם את הרישיון ואדם עם עבירה 21 הוא ממשיך עם רכב ובלי רישיון, למה לא שמים יד על אותם אנשים לוודא שהם לא ממשיכים לנסוע ואותו אדם עד שהוא רצח מישהו, תופסים אותו ואומרים, הוא נוסע כך וכך שנים עם כך וכך עבירות ותפסו אותו מתי, כשהוא רצח מישהו על הכביש.

כלומר, מדוע אנחנו יכולים לתת לבנאדם להמשיך לנסוע, כאשר אין לו רישיון שנה אחרי שנה ועבירה אחרי, צובר עבירות והוא ממשיך לנסוע. ואילו עצרנו אותו בזמן הרצח לא היה קורה. כלומר, לאתר את האנשים האלה שממשיכים לקבל רכב ונוסעים זאת תהיה המשימה לא פחות מכל דבר אחר.

דבר נוסף, ישנם, אנחנו לא מזמן ביררנו בוועדת הכלכלה, מדוע כל ההחלטות שמתקבלות בנושא של מעברי רכבת, מדוע לא התבצעו? בגלל שבוועדות תכנון ובנייה העסק לא זז. פה צריך לקבל החלטה שמה שקשור לבטיחות בדרכים, מה שקשור לסכנת נפשות, כמו למשל המקרה של מעברים בפסי הרכבת. למנוע את העניין הזה, שזה צריך לעבור ועדה לתכנון ולהפקדה ועוד הליכים כאלה, מחוזית ומקומית, התנגדויות ועוד התנגדויות, וכך זה יכול להמשך שנה ושנתיים. ראש מועצת בניימינה, זייתוני, אמר ששנתיים שלוש הוא רוצה להעביר את ההחלטות של מעברי הרכבת התת קרקעית, וזב לא הולך בגלל הוועדות.

כלומר, בנושאים האלה צריך למנוע מצב שזה יעבור את התהליכים הרגילים, אלא מסלול מקוצר, שהשינויים בכביש או דברים שקשורים לבטיחות, יוכל לעשות אותם באופן מיידי ולא לעבור את כל השלבים ואת כל מדורי הגהנום.

אני אומר, בנושא שדובר על חינוך, מעל הכל צריך לבדוק איך לחנך לסבלנות ולייחס לזולת ולהתמודד עם הבעיה הזאת שאמרתי של השכרות והסמים וחוסר הכבוד לזולת. זה בעיה שלא אם הוא למד את זה בתיכון או לא, אלא זה עניין שצריך להפנים התנהגות בכביש. שלושת הנקודות האלה, אם ניישם אותם בצורה חזקה יותר יכולים להועיל לנו במלחמה והם הנושא של התיקונים שיעברו מסלול מהר, הנושא שאנשים ממשיכים לנסוע בכבישים והם שללו להם רישיון והשלישי שדיברתי עליו. תודה רבה.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה חבר הכנסת גבאי.

בישיבה הזאת אני מאפשר דיון שהוא יותר כללי, כאשר כל אחד מביע את עמדתו באופן כללי לגבי מה שצריך. אבל חשוב לזכור, ואני פונה בעיקר לחברי הכנסת, שאנחנו צריכים גם להעביר פה חוק, את אחד החוקים החשובים ביותר שמונחים על שולחנה של הכנסת.

לכן אני מבקש מחברי הכנסת, בישיבה הבאה להתעמק בו קצת, כי יש ביכולתכם להשפיע פה על דברים שבאמת ישפיעו עשרות שנים על אזרחי המדינה ועל הנהגים ואני ממליץ פשוט כדי שבאמת אנחנו נהיה אפקטיביים לדיון הבא קצת ללמוד את החוק קצת יותר. אבל זה באמת הערה לטובת העניין. בבקשה חבר הכנסת ברוורמן, בקצרה.

**אבישי ברוורמן:**

ברוח הדברים של חבר הכנסת ארדן, אני אדבר רק שלושים שניות. אני לא צריך לחלק מחמאות לידידי שאול מופז, שאול יש לו את הרקורד ואת הכוח, גלעד מוביל פה מהלך, יש פה את ליאור, המבחן הוא בביצוע, לכן ב רגע ששמו קריטריונים כמותיים, המבחן הוא בביצוע. כי הגוף הזה, אנחנו יודעים כבר, דיבורים את הציבור לא מעניינים.

לכן מה שאמר חבר הכנסת ארדן, אנחנו בשבוע הבא צריכים להסתכל עם הצעת החוק שהוגשה נותנת מספיק כוח אפקטיבי לביצוע ולכן אם אני מקבל לחלוטין את הערתו של חבר הכנסת ארדן, בוא נלמד עד השבוע הבא, נתייעץ עם הגופים האם הצעת החוק שמונחת כרגע מספקת כדי להיות אפקטיביים, ואם לא בוא נשנה אותה במשך השבוע הזה. אני עוד פעם מאחל הצלחה כי זה ברור שהנושא הזה הוא מדיד והוא ברור ויש את האנשים המתאימים להוביל אותו, תודה רבה.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה. חבר הכנסת כהן, בבקשה.

**יעקב כהן:**

אני גם רוצה לקדם בברכה, אני רואה שתפסו לי, אני הייתי מציע כזה חוק חשוב, אני קיוויתי שיביאו את זה כמה ימים קודם כדי שנוכל ללמוד את החומר, אני חושב שבעיית הבעיות של מדינת ישראל שהיא יותר מהכול גובה דמים זה תאונות הדרכים ולכן זה בנפשנו. ואם מציעים חוק, אני הייתי מציע שבפעם הבאה שיתנו לנו את זה כמה ימים קודם שנלמד את זה.

לגופו של עניין אני חושב ורוצה לשאול, האם יש בעיה של חוסר כוח אדם בדרכים? זה מהווה מרכיב? אני חושב שכל שוטר שעומד, הוא מוציא את הפרנסה שלו החודשית ואם לא אני הייתי מציע דבר פשוט, בוא ניתן את זה לחברה, להפריט את זה. תראו שתצא חברה לרחוב, היא תעשה הרבה כסף והיא תעמיד שוטרים לרוב בכל רחוב, כל שוטר שיעמוד יוציא את המשכורת שלו.

אני מתכוון לומר, לבדוק את זה, יכול להיות שאם נפריט את הנושא של השוטרים בדרכים ותעמוד חברה, היא תעמוד והיא תוציא את המקסימום מה שאפשר להוציא והיא תצדיק את עצמה, אין בעיה כספית לדעתי אני חושב להחזיק שוטרים, זה מחזיק את עצמו, כל שוטר שגובה, הקנס שהוא לוקח זה מחזיק את עצמו, אם הוא מוציא ביום כך וכך קנסות, זה לא צריך לעלות כסף, לכן צריך להרבות בשוטרים וזה לא עולה כסף ואם זה עולה ננסה להפריט את זה.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה חבר הכנסת כהן. חברת הכנסת תירוש בבקשה.

**רונית תירוש:**

אני פתחתי ואמרתי שבחינת בגרות בסוף כיתה י' היא בהחלט מבורכת, זה לא סתם ויכוח קנטרני, אני רוצה רק לסבר את האוזן בסכומים. יש לנו שישים אלף כיתות במערכת כאשר אני הפחתתי את כיתות י"א – י"ב והכנסתי את גני הילדים בהיקף של 12 אלף גנים. כל שעת לימוד עולה בין 4500 עד 5000 שקל, מה שמביא אותנו לכדי 300 מיליון שקלים.

רק לסבר את האוזן, שעם כל הרצון הטוב ויש רצון טוב במשרד, אם לא יהיה התקציב לזה, צבוע ולא יהיה ניתן לגרוע אותו בגלל קיצוצים כאלה ואחרים, כמו שאמרנו שרשות היא לא כפופה לכל קיצוצי הפלט של הממשלה, אז אם התקציב הזה מגיע צבוע משם למשרד, הוא יצבע רק לזה ואפשר יהיה למלא את המשימה הזו.

**היו"ר גלעד ארדן:**

מותר לי להעיר לך הערה בתחום החינוך או שאלה? כבר היום יש חובה במשרד החינוך, זאת אומרת השעות האלה כבר מתוקצבות רק אין חובה לעבור מבחן שמחייב בעניין הזה.

**רונית תירוש:**

זה בדיוק מה שאני רוצה לומר. יש הרבה מאוד חוקים וגם החלטות ממשלה לצערי שראיתי כמנכ"לית שהם לא מיושמים כהלכתם כי לצידם לא נקבע תקציב צבוע ודרשו מהמשרד שימצא את המשאבים מתוכו והמשרד ככל שהוא יכול היה עשה, אבל היום אנחנו לא מלמדים בכל שכבות הגיל. כבר היום יש החלטה, על כל שכבת גיל שיהיה בה, תילמד שעה שבועית בנושא הזה וזה קורה היום בגני הילדים כן, זה קורה בכיתות אלף, זה קורה בכיתות ה' - ו' ובכיתות יא', זהו. כל היתר זה לא קורה מפאת מחסור במשאבים, למרות שיש חוק או החלטת ממשלה בעניין. באמת רוצים הפעם לעשות את זה טוב יותר ולכן אני מתריעה שאם לא יהיה תקציב צבוע תהיה בעיה.

הדבר השני, זה הנושא של הכשרת מורים לעניין הזה, אפשר ואני לא חושבת שתהיה בעיה, גם להכיל במערכת מורים מן החוץ, לפחות בפיקים מסוימים בשכבות גיל מסוימות ששם צריך אולי יותר מומחים שזה לא סתם מורה רגילה שלוקחת איזה השתלמות ויכולה אחר כך להעביר שנה שלמה. אפשר אולי לעשות את זה בגיל הרך יותר, אבל ככל שמתבגרים לקראת כיתה י' והמבחן צריך מישהו מקצועי ואני כבר מזמן הצעתי לקחת את מורי הנהיגה או לחילופין התיאוריה שנמצאים בחוץ, אבל לשיקולה של הרשות, להביא ממש מורים מומחים.

במקביל, אני יודעת שלפני שנה נפתחה תוכנית בבר אילן של הסמכה ממשית ברמת בי איי, אבל זה ייקח זמן, ככל שמורים יותר יכנסו לשם ויצאו משם כבוגרים נוכל באמת להשתמש בהם כמאגר יעיל לנושא.

דבר נוסף שאני רוצה לדבר עליו, זה איזושהי הצעת חוק שראיתי אתמול בבלו פרינט, ואני רוצה להזהיר את עצמנו מפניה, להגביל את שעות הנהיגה לצעירים בין שתיים בלילה לחמש בבוקר משהו כזה. אני זוכרת לפני שנים, הצעירים שבנו שינו את הרגלי הבילוי שלהם בדיוק כשיצאה החקיקה אז, שאמרה שבין אחת בלילה לשש בבוקר לא נוסעים. מה הם עשו? בחמישה לאחת הם הגיעו למועדון וסיימו את הבילוי בשש בבוקר, עייפים, מותשים ומתודלקים היטב באלכוהול. לכן אני לא חושבת, ופה צריך לראות איך אנחנו, בדרך כלל חוקים באים לנוגעים בדבר כדי לקבל חוות דעת, אז פה צריך להשים לב באמת שהחוקים יצאו בהלימה עם החשיבה של הרשות ולא נפקשש ויצא לנו איזה חוק שאחר כך נאכל את הלב שהוא אכן יצא.

הנושא של הכשרת נהגים מקצועיים, יש לי איזה רעיון בעניין ברמת חקיקה, אני מדברת על אותם מובילי משאיות כבדות וכל הרכב הכבד הזה שגם הם מעורבים בתאונות קשות במיוחד, אז זה עניין של חקיקה ובוודאי יהיו עוד כמה רעיונות.

מיסוד בית הספר העתידי לנהיגה, לא ברור לי למה הכוונה, מי יעשה את זה, עבור מי זה קיים, האם זה ישרת את תלמידי בתי הספר, או את כלל הנהגים במסגרת ההכשרות שמוצעות בהמשך חייהם. והדבר האחרון שאני רוצה להתייחס אליו שלא קשור דווקא לחינוך, הנושא של מחקר ופיתוח, אני חושבת שזה "עקב אכילס" של כל הנושא הזה, שהמדינה לא השכילה לתקצב את הנושאים הללו שהם בסופו של יום יכולים לחסוך הרבה מאוד כסף למדינה, כי הם לא יצאו, זאת אומרת הכסף לא ינותב בעקבות חקיקה כזו ואחרת שלא תמיד היא על בסיס מקצועי, אלא באמת רק על פי מחקרים בני השוואה עם מדינות אחרות ורק יוזמות כאלה יהיה נכון לתקצב אותם לתועלת הציבור.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה. חבר הכנסת יואל חסון, ואחר כך חבר הכנסת בראכה.

**יואל חסון:**

טוב, אני רוצה כמובן לברך את השר ואת צוותו, לברך גם את ליאור כרמל ואת כל הצוות שנערך לזה. קיימת באמת תחושה שיש כאן הסתערות על העניין, וגם אם אנחנו ניקח את השבוע או שבועיים הקרובים ונדון בסעיפים, אני מציע שנעשה עבודה מאוד מהירה ונוציא כבר את התוכנית הזאת לדרך. הדבר הזה כבר התעכב כמה וכמה פעמים, ואני חושב שאנחנו צריכים להניע את "העגלה" הזאת.

אני חושב שאחד הדברים המרכזיים שקראתי וראיתי בתוכנית שהוצגה כאן, ושאני מברך על זה, זה נושא המדדיות. אני חושב שעניין המדדיות והעניין שגם אנחנו בכנסת וגם השר וגם גורמים אחרים יוכלו כל הזמן את הצלחת התוכנית, אני חושב שזה אחד הדברים. אני לא זוכר בתוכניות האחרונות שהוצגו כאן בכנסת של גורמים שונים שהדגישו כל כך את נושא המדדיות, זה משהו שלדעתי הוא באמת לזכות התוכנית הזאת ואני מקווה שנראה תוצאות.

אני גם חושב, ובטח נדון על זה בישיבה הבאה, שהמשמעות של סנכרון המערכת הזאת, של הרשות הזאת מול הגורמים האחרים, הרי היא לא עובדת בחלל ריק, היא עובדת מול גורמים נוספים ואני קצת מוטרד מהסנכרון הזה ואני קצת מוטרד שהרשות עם כוונותיה הטובים, עם תקציביה ועם הכול לא תוכל להטמיע את הכוונות שלה בגורמים שותפים למטרות שלה. ופה גם צריך לחשוב על זה כוועדה איך נותנים לרשות כוח ואפשרות לסנכרון נכון מול הגורמים שצריכים להיות מושפעים מעבודתה, זה כולל אכיפה וזה כולל עוד נושאים שקשורים לעניין הזה.

הנושא האחרון שאני מאמין שהוא חשוב ומרכזי זה נושא החינוך. אני חושב שהרשות צריכה להדגיש וראיתי את זה כבר בתוכנית, את נושא החינוך, אני חושב שזה מתחיל בחינוך, נכון שיש אכיפה אחר כך ודברים כאלה, אבל זה מתחיל בחינוך וזה אחד הדברים המרכזיים שהרשות צריכה לכוון אליה ולתת לה את הכוח לאפשר את זה, אני מקווה שבישיבה הבאה נוציא את זה לדרך.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה. חבר הכנסת בראכה בבקשה.

**מוחמד בראכה:**

רבותי, כמי שמלווה את הנושא של הבטיחות בדרכים מאז כניסתי לכנסת ב-99' אני יכול לומר שאני מתרשם לחיוב מהיחס של השר החדש, השר מופז ואני חושב שהוא רוצה אבל הוא גם יכול לקדם את כל הנושא הזה של בטיחות בדרכים שהוא נושא שחוצה מפלגות וחוצה אידיאולוגיות ואני חושב שבעניין הזה אנחנו בכנסת קואליציה אחת.

שמעתי את הדברים של חבר הכנסת יעקב כהן וזה מחזיר אותי לאחד הנושאים החשובים ביותר, אחד הדיונים החשובים ביותר שוועדת דוקטור שיינין שמה לב לעניין הזה ועכשיו שמענו את הדברים בפירוש מדוקטור שיינין על הגברת או העלאת מספר הניידות בכביש. הרי העלאת מספר הניידות לא כדי לתפוס יותר עבריינים, אלא כדי ליצר אפקט של הרתעה בעיקר.

לכן הגישה היא לא ללכת על לתפוס יותר עבריינים כעדיפות ראשונה, אלא כדי לייצר מינימום של עבירות ואחר כך מה שיישאר צריך לתפוס אותם ואני חושב לא לבנות את תקציב משרד התחבורה ותקציב הניידות על הקנסות אלא על גישה של המדינה, על גישה של משרד התחבורה, על גישה חברתית רצינית ואני חושב שהדברים ברורים מהדו"ח של דוקטור שיינין שאני באמת מברך עליו ואני גם הרמתי יד בעדו.

אדוני השר, אני חושב שלצד כל התוכניות, בעצם לפני זה, אני רוצה לברך על עצם החוק שמובא כאן היום, הרשות לבטיחות בדרכים היא גוף חשוב מאוד, גוף מציל חיים. יש גופים ויש עיסוקים שלנו שהם נוגעים לאיכות החיים, פה אנחנו מדברים על החיים עצמם ולכן צריך לאפשר ואני גם מלווה את העבודה של הרשות, אני גם נענה באופן מתמיד להזמנות שלהם להופיע בפני ציבורים שונים, במיוחד ובעיקר בקרב האוכלוסייה הערבית. אני אומר לכם, הרשות הזו לא צריכה לסבול כהוא זה ממחסור בתקציבים, כדי למלא את יעודה ואת תפקידה. העובדה שהיום מובא חוק שמגדיר את מעמדה בחוק, הוא צעד אדיר וצעד גדול קדימה.

לצד כל ההמלצות, מה צריך לעשות בנושא של החינוך כמובן שאני מסכים עם מה שאמרה חברת הכנסת תירוש ואחרים, אבל יש מוקדים, יש מקומות שהם מועדים לפורענות.

יש את הכביש שעובר וחוצה את העיר טייבה, שאושר לסלילה לפני 16 שנה. 16 שנה לסלול כביש, זה איום ונורא. לכביש שדיברתי עליו עם כבוד השר לפני כמה ימים, כשנכנס לעיר תמרה, יש את כל האישורים המתאימים שנת 2001, חמש שנים, כביש שאורכו לא עולה על קילומטר. יש צמתים וכבישים שהם צמתי מוות וכבישי מוות.

עד מתי למשל יישאר הכביש בין עפולה לבין צומת גולני איך שהוא נמצא היום ורק לפני כמה ימים חווינו תאונה מחרידה. יש דברים שהם פשוט, הם כותבים את הכתובת על הקיר באותיות מנקרות עיניים וזה לא קשור לכמה ניידות וזה לא קשור לכמה חינוך, זה הדבר הבסיסי שצריך לעשות בתשתיות.

אני אמנם מודע לקשר בין תשתיות ובין הגורם האנושי, כמובן שהמשקל, נוטים לומר שהמשקל העיקרי הוא לגורם האנושי, גם בכביש רעוע תשומת לב יתר יכולה למנוע תאונה, כמובן, אבל בוא נעשה את מה שמוטל עלינו כנבחרי ציבור וכאנשים שמופקדים על הקצאת משאבים לכל מיני דברים על פי סדר עדיפות מסוים, לתת עדיפות לדברים האלה.

אני חושב שהטיפול בתאונות הדרכים והבטיחות בדרכים צריך לחרוג מהכלים התחבורתיים, וצריך גם לאמץ גישה חברתית בעניין הזה. למשל זמינות או חוסר זמינות למקומות עבודה, דבר שמביא הרבה אנשים לנסוע מרחקים כדי להגיע למקומות עבודה. אחרי יום עבודה, אתה פחות מרוכז וכו', במיוחד אם אתה עובד בעבודות קשות ומתישות. אני חושב שצריכה גם להיות אמירה בעניין הזה, אני לא אומר ששר התחבורה יהיה שר על לתעסוקה ולתחבורה ולתעשייה ולמסחר, אבל אני חושב שצריכה להיות אמירה חברתית בעניין הזה.

בנושא של החינוך, אני מסכים עם מה שאמרה חברת הכנסת רונית תירוש, ואני חושב שבלי להגדיר תקציב צבוע אנחנו נישאר בדיבורים בעלמה. ולכן אני מאוד מקווה, שהקואליציה שלי, שאני מקווה שהיא מקיר לקיר, בתוך הכנסת למען בטיחות בדרכים, תטיל את כל כובד משקלה בדברים ואני כמובן מקבל ומבקש שהשר בעצמו ומשרד התחבורה יקבע את סדר העדיפויות התקציביות ומה נדרש מאיתנו בכל שלב ושלב, כמובן אנחנו נחווה את דעתנו מתוך הידע המועט או הלא מועט שלנו בעניינים האלה. אני מקווה שאנחנו יוצאים לדרך חדשה עם חקיקת החוק. תודה רבה.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה חבר הכנסת בראכה. חבר הכנסת זיו, בבקשה.

**יצחק זיו:**

קודם כל אני מצטרף לכל הברכות, שתי נקודות הייתי רוצה להעלות כאן, הנקודה של מעל גיל 65 או 60, לא על ידי רופא המשפחה, כי כשאני רואה אדם שעבר אירוע מוחי ובקושי הולך על הרגליים, מתנדנד מצד לצד, ופתאום אני רואה אותו נוהג על הכביש ואני שואל איך, איך האדם הזה קיבל אישור רפואי, אז רופא המשפחה נתן לו אישור רפואי. לא יכול להיות שרופא משפחה ייתן אישור רפואי, צריך שיהיה או רופא לאחר מקרים של אירוע מוחי או רופא מטעם משרד הרישוי, או מנהלי סניפים שהם רופאים. לא ייתכן שרופא משפחה ייתן את האישור הזה, זה נקודה שמאוד מאוד צורמת ואני רואה אותה, וזה לא משנה הגיל, כמובן שהבדיקות והאישורים הרפואיים מעל גיל 60 – 65 מאוד חשוב.

נקודה שנייה, אני רואה תמיד את השוטר מתחבא לאחר איזה רכב כדי לתפוס מישהו שאולי לא אותת, שיעמוד במקום שיראו אותו, הוא לא צריך להתחבא, הוא צריך לעמוד במקום שיראו אותו וכשרואים אותו אנשים מודעים לנושא שצריך לנסוע בזהירות. הנושא הזה של שוטרים מתחבאים זה נושא מאוד צורם לעין. תודה רבה.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה חבר הכנסת זיו.

השר ביקש להשיב באופן מרוכז לחברי הכנסת ולאחר מכן נעבור להמשך הדיון.

**השר שאול מופז:**

טוב, אני ברשותכם רוצה לומר כמה דברים לאור הנושאים שעלו כאן על ידי חברי הכנסת. תראו, אני בקושי חודשיים בתפקיד שלי, ואני רוצה לומר לכם שהבעיה מספר אחת שאני מזהה במערכות שלא נחשפתי אליהם עד היום זה בעיית הבירוקרטיה. אם היה מדד לבירוקרטיה אנחנו היינו במקום הראשון בעולם. צא ולמד מדוע לא סיימו את הנושאים הסטטוטורים לגבי הפתרון המפלסי לרכבת,מעל לשנתיים.

השבוע הזמנתי למשרדי את הממונה על התכנון במשרד הפנים, יחד עם כל הבעיות הסטטוטוריות שמונעות את הפתרון המפלסי ואם הם תוך שלושה חודשים כל הוועדות האלה המחוזיות והארציות ותכנון על לא יסיימו, אני הולך להביא לחקיקה ואני מקווה מאד שהוועדה הזאת תעזור לי, שוועדת השרים לענייני בטיחות בדרכים שאני עומד בראשה, תהיה מוסמכת לסכם את סוגיות הסטטוטוריות תוך שלושה חודשים מרגע שהם הוגשו ומספיק עם הבירוקרטיה.

תראו מה אנחנו עושים, אנחנו חוסמים כבישים, אנחנו משלמים בחיי אדם, אנחנו מנסים לחפש פתרונות טכנולוגיים שלא חיפשו אותם עד היום ואת כל זה למה? כי הוועדה הזאת העבירה לוועדה הזאת והוועדה האחרת העבירה לוועדה שנייה, וכל אחד שואל במה אני יכול להפריע כלומר במה אני יכול להיות חשוב והוא מעביר אליו סמכויות ועד שלא תאשרו אצלי אני לא אעביר הלאה. זה אחת הבעיות הרעות החולות במדינת ישראל ואת זה צריך לפתור ובכל מה שקשור בתחום המשרד שלי קודם כל אני הוראתי את המנכ"ל להקים צוות בתוך המשרד על מנת לפתור את צווארי הבקבוק הללו ואת הבירוקרטיה בתוך המשרד, ויש בירוקרטיה בתוך משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. הדבר השני הוא לבזר את מה שניתן לבזר לרשויות ולמערכות האחרות.

בנושא של שוטרים ואכיפה, דנו בזה כאן לא מעט מהדוברים. אני רוצה לומר לכם שעלות של שוטר, ברגע שאנחנו באים למשטרת ישראל, הוא 200 אלף שקל לשנה, 220, אני מוכן גם ב- 200. הבעיה היא שגם היכולת לגייס לוקחת זמן, אני לא יודע כיצד יסתיים הדיון בסוגיית ה- 1500 חיילים כי זה עומד מול קיצור השירות בצה"ל שבעיניי הוא יעד לאומי. לכן אנחנו הולכים ככל הנראה על הפתרון של סטודנטים ואנחנו נביא סטודנטים, נכשיר אותם כסיירים, נקנה להם את הרכב והם יצאו לדרך.

לגבי נושא ההפרטה, יש תחומים שאני מתכוון לעשות בהם הפרטה. היום יש במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים שבע חוליות בחינת כלי רכב בכבישים, אני ביקשתי מהמנכ"ל לבדוק שיהיו מאה כאלה, בשתי משמרות, בכל הארץ, יעצרו אלפי כלי רכב, יבדקו את הרישיונות, יבדקו את התקינות. כל מי שרכבו לא תקין ואני הולך להחמיר את הקריטריונים לגבי רכב תקין, רכבו פשוט יוחרם, חודש ימים זה סלחנות בלתי מתקבלת על הדעת, שיוחרם לחצי שנה, לשלושה חודשים.

כל נהג שעובר עבירות תנועה ביודעין, צריך פשוט לקחת את רישיונו, להפסיק, אני הולך להפסיק עם המודל של נקודות ואחר כך הוא הולך לשיעורים על מנת ללמוד מחדש או לרענן את זכרונו בנושא של בטיחות בדרכים. פשוט יש שיטת ניקוד, חלק מהנושאים יהיו בעבירה הראשונה נלקח הרישיון, חלק מהנושאים האחרים הוא צובר מספר נקודות, נלקח רישיונו והדרך ללמד אותו והדרך לרענן את זכרונו, זה שהוא עובר את התהליך של קבלת רישיון מחדש, ואז לא צריך את כל בתי הספר האלה והמורים ואת כל הזיופים שנעשים שם ששולחים אנשים במקום אנשים וכן הלאה.

עלתה כאן הערה חשובה מאוד לגבי מחקר ופיתוח, לצערי הרב לא רתמו את הטכנולוגיה לכל סוגיית ההתמודדות בתחבורה בכלל ובבטיחות בדרכים בפרט.

**מוחמד ברכה:**

משקיעים הרבה בביטוח הרכב והרכבים הופכים למטוסים ולא משקיעים בתשתית שנוסע עליו הרכב.

**השר שאול מופז:**

אני ביקשתי מהאלוף במילואים, פרופסור איציק בן- ישראל, לעמוד בראש ועדה שתמליץ לנו בכל הנושאים הטכנולוגיים, קודם כל בפתרון בעיות מסילת דרך ואחר כך גם בנושאים נוספים. בתוך הרשות לבטיחות בדרכים, יהיה גם גוף שיעסוק במחקר ופיתוח ויהיה גם גוף שיעסוק בכל הסוגיות של חקירת תאונות ואיסוף נתונים והסקת מסקנות. אלה שני גופים שהם must.

לגבי מספר הניידות, לצערי הרב התקציב של המאתיים מיליון תוספת השנה לא הספיק לנו על מנת לקנות ניידות. אבל אנחנו נשיג את הכסף הזה, בדרך חוקית כמובן, ונקנה ניידות לשנה הבאה ובשנה הבאה נקנה ניידות נוספות, אני רוצה להגיע ל- 450 ניידות לפני המועד שקבע דו"ח שיינין. כי בעיניי מפגשי שוטר נהג הם חשובים מאוד וככל שנקדים את השני מיליון מפגשים האלה מידי שנה, כך סוגיית האכיפה תהיה יותר משמעותית.

לגבי נושא האישור הרפואי, זאת שאלה ונושא מאוד חשוב, אני פניתי לשר הבריאות וביקשתי ממנו שיערך לכך. אנחנו ככל הנראה נחייב, אנחנו מתלבטים האם זה גיל ארבעים או גיל חמישים, לבדיקות שנתיות של נהגים בגילאים הללו. וכל מי שלא יעבור את הבדיקות השנתיות, לא יוכל לחדש את רישיונו. אז הנושא המטופל, הוא ברשימת הנושאים שלנו.

ראשי הרשויות ידרשו להכין תוכנית ולהגיש אותה עוד השנה על מנת שאנחנו נוכל לתקצב את התוכניות הללו בדגש על סוגית התשתיות והפתרון לצמצום הפגיעה בהולכי הרגל. לגבי תמרה פנה אליי חבר הכנסת ברכה ואני אם אני לא אצליח להגיע לשם בשבוע הבא, הוא יבוא אליי ואני אתן לו את כל פתרונות התשתית לסוגיית אותו קטע כביש.

לגבי כבישים אדומים וצמתים אדומים, הנושא הזה הוא נושא מקצועי, זה מופה על ידי הרשות הנוכחית, על ידי המשטרה ומע"צ וכולנו מסונכרנים על זה ותהיה תוכנית עבודה שיתחילו לעבוד על זה עוד השנה. אני מתכוון שגם ישלטו את המקומות הללו וכל ציר שהוא ציר אדום אנחנו נשלט ונכתוב, זה ציר אדום, העבודה מתחילה בתאריך זה וזה ומסתיימת בתאריך זה וזה, על מנת שהציבור ידע שגם נעשית עבודה באותם צירים שלצערנו הרב גובים מאיתנו מחיר כבד מאוד.

אלה הדברים שעלו כאן על ידי חברי הכנסת ואני רק רוצה לומר עוד דבר אחד, אני אמרתי את זה לחבר הכנסת, ליושב ראש הוועדה היום, לחבר הכנסת ארדן ואני מבקש את זה גם מכל חברי הכנסת שיושבים כאן, לי חשוב מאוד, חשוב מאוד, שהחקיקה הזאת תעבור בקריאה שנייה ושלישית לפני ה- 15 ביולי ולכן אתמול בכנסת אישרו את סוגיית הרציפות, אם זה יסתיים בדיון אחד או שניים ויובא לפני ה- 15 לחודש זה יהיה הישג גדול מאוד, כי אנחנו חייבם זמן על מנת להתחיל לגייס את האנשים, לבנות את המערכת, לחוקק חלק מהחוקים, למצוא את המקום בכלל, להביא את האנשים המתאימים, זה לוקח זמן. ולכן אני מאוד מבקש שהבירוקרטיה פה לא תתקיים ושמחצית יולי נתבשר שהחקיקה הזאת עברה בכנסת.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה לכבוד השר.

אני הודעתי לשר גם שאני בטוח שחברי הכנסת מבינים את חשיבות החוק והחוק אכן יבוא להשלמה לקריאה שנייה ושלישית עוד במושב הזה, ובלבד שהממשלה, תרתי משמע, לא תתקע גלגלים ברגלי המחוקק וברגלי שר התחבורה. ואולי אם כבר מדברים על מקלות בגלגלים, אז נעבור עכשיו קצת לכמה דוברים, כמה שיספיק לנו הזמן כי אנחנו צריכים לסיים תוך שלוש ארבע דקות.

הדובר הראשון, סגן הממונה על התקציבים של משרד התחבורה במשרד האוצר, מר שאול צמח, בבקשה. אתה שמעת את חברי הכנסת, אתה מכיר את הנושא, מה העמדה העדכנית של משרד האוצר בנוגע למימון החוק?

**שאול צמח:**

אני מבקש להתייחס ברשותך לשני נושאים שקשורים בחוק, ראשית לעניין מימון התוכנית, משרד האוצר אמר גם בעבר, שעמדתו היא שזה צריך להיות ממומן מתוך סדרי העדיפויות של תקציב המדינה, אמרנו את זה בעבר, אנחנו אומרים את זה גם היום.

לגבי רשות עצמאית, אנחנו חושבים שזה צריך להיות יחידה במשרד, אנחנו נפרט יותר כשנגיע לסעיף עצמו בקריאה, אבל אני חושב שיש פה בעיה בנושא הבקרה והשליטה, נושא של מחויבות למדיניות הממשלה ונושא שקשור לפעילויות מול, פעילויות שיש להם מול מוסדות השלטון, כמו בתי משפט, כמו משטרה ואני חושב שבעניין הזה אולי כדאי גם לשמוע מה יש למשרד המשפטים להגיד כי גם להם יש כמה הערות בעניין הזה של מבנה הרשות. עד כאן באופן כללי.

**היו"ר גלעד ארדן:**

התשובה לא הייתה לנו ברורה כל כך בנוגע למימון הרשות, אני מבין שבאופן עקרוני אתם בעד שלא תוטל אגרה על הציבור, השאלה האם מבחינתכם הסכומים שהשר נקב בהם הם סכומים שהם מקובלים על משרד האוצר שיכתבו בחוק הזה כלפי השנים הבאות?

**שאול צמח:**

סדרי העדיפויות בתקציב המדינה נקבעים על ידי הממשלה ולא על ידי פקידים במשרד האוצר.

**היו"ר גלעד ארדן:**

אין לך הנחיה מהשר לגבי המדיניות של התקציב?

**השר שאול מופז:**

יש החלטה של ראש הממשלה, שכתובה ומנוסחת אחרי תיקונים מסוימים שנעשו ואני לא חושב שראש הממשלה יתכחש לה חס וחלילה.

**שאול צמח:**

על פיה אנחנו פועלים.

**מלי סיטון:**

לעניין מעמד הרשות כרשות עצמאית, יש החלטת ממשלה. כמו גם הצעת חוק ממשלתית שמעניקה עצמאות לתאגיד המדובר, אז אני לא מבינה איך פתאום הוא הופך להיות יחידה בתוך המשרד. זאת התשובה למר צמח שרוצה שהרשות תהיה בתוך המשרד, יש הצעת חוק ממשלתית והחלטת ממשלה שהרשות הזו היא עצמאית חיצונית.

**היו"ר גלעד ארדן:**

עורכת הדין סיטון, לגישתך הניסוח שכרגע מונח על שולחנה של הוועדה הוא מקנה עצמאות מספקת לרשות הזו?

**מלי סיטון:**

כן.

**היו"ר גלעד ארדן:**

זה נמצא בסתירה למה שאמר דוקטור שיינין שכתב את הדו"ח.

**מלי סיטון:**

דוקטור שיינין המליץ.

**היו"ר גלעד ארדן:**

אבל כרגע את השתמשת בטיעון שהממשלה אישרה את ההמלצות שלו פה אחד כדי לפתור את דברי האוצר.

**מלי סיטון:**

לא, סליחה, החלטת הממשלה מאשרת את עקרונות ההמלצות בדו"ח שיינין. המלצות דו"ח שיינין גובשו לחקיקה שיצרה את האיזונים הנכונים בין גוף שנמצא מחוץ לממשלה כתאגיד סטטוטורי עצמאי לבין התפקידים שיכול גוף חיצוני כזה לקיים. אנחנו חושבים, שזה מוצא את ביטויו בחוק. התשובה שלי למר צמח הייתה, שאין כוונה ולממשלה לא הייתה כוונה שהתאגיד הסטטוטורי שיוקם יהיה בתוך המשרד, הכוונה של הממשלה וזה מצוי בהחלטתה כסעיף מפורש שהרשות הזאת תהיה עצמאית.

**היו"ר גלעד ארדן:**

בסדר, מה שאמר מר צמח, זה עוד לחזור הרבה אחורה. לדיון הבא, הייתי מבקש ממך להציג לחברי הכנסת במה את רואה את עצמאות הרשות יותר מהעצמאות שהייתה לה קודם, בחוק הקודם, תודה. מר חזי משיטה, מנכ"ל אור ירוק, ואני אתן לך ממועצת המובילים דקה אחת אחריו ובזה אנחנו מסיימים להיום את הדיון.

**חזי משיטה:**

קודם כל, אני מברך גם את חבר הכנסת ארדן יושב ראש הוועדה וגם את שר התחבורה והבטיחות בדרכים, שאני מאמין ובטוח שבאמת הוא יביא גם ביטחון וגם שלום בדרכים ואנחנו זקוקים לזה, משתמשי הדרך. אני מאוד מודאג מהעמדה של האוצר כפי שנאמרה פה, כי אכן אחד הדברים העיקריים שאנחנו חוששים מהם, שאם התקציב לא יהיה מובטח ולא רק מובטח אלא מובטח רב שנתית, הרשות הלאומית החדשה גם תקיים תוכנית רב שנתית, אנחנו שמים מראש את התוכנית הזאת עם מקלות בגלגלים שכנראה יכשילו אותה וחבל.

נדמה לי שאמרת בפתח דבריך, שאם נקבל את הכספים ולא נשכיל להביא תוצאות, אז יש אנשים שמחכים לנו בדרך בין היתר, אולי האוצר יגיד, הנה הקצנו כספים ולא הגעתם לתוצאות, זה יותר גרוע מאשר לא לעשות כלום ולא לקבל את התקציבים. בהקשר הזה אני אומר, הרשות החדשה שמקצה כספים לגופים שונים שאמורים לעסוק בבטיחות בדרכים, צריכה להגדיר את היעד לאן אנחנו רוצים להגיע. היעד הזה צריך להיות מראש הממשלה והשרים הרלבנטיים שעוסקים בדבר ועד אחרון שוטרי התנועה שעוסקים בדרך וכל מי שבניהם שצריך לדעת לאיזה יעד הולכים ואיך עושים את זה.

כדי לעשות את זה נכון, צריך לבקש מכל גוף שמקבל כספים, באיזה תפוקות הוא צריך לעמוד, באיזה יעדים ומדדים הוא צריך לעמוד, על מנת באמת שנוכל לעשות את הדברים, אבל לעשות אותם נכון, כי אם לא כך, אנחנו לא נגיע ליעד שאנחנו נרצה להגיע אליו.

הסקר האחרון שעמותת אור ירוק ביצעה יחד עם האיחוד האירופי, בקרב אלף נהגים, מוכיח שהעם דורש אכיפה ואני מדבר על תוכנית האכיפה בתוכנית הלאומית כגורם שלפחות בשלבים הראשונים שלו יש לו יכולת בטווח הקצר להציל והרבה חיים. העם רוצה אכיפה אלקטרונית, אכיפה לגבי נהיגה תחת השפעת אלכוהול, ואנחנו חושבים שצריך לעשות את זה רק צריך לעשות את זה נכון, ללמוד מהכלים שיש למשטרה להשתמש בהם נכון, וללמוד ממדינות שעשו את זה ועושות את זה והגיעו לתוצאות בטווח קצר להורדה של ארבעים, חמישים אחוז במספר ההרוגים באותם מדינות.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה.

**גבי בן- הרוש:**

גם אני מצטרף לברכות, אני מכיר אתכם מתפקידים אחרים, אני יודע על היכולת. אבל אדוני השר, דיברת על שיכורים והאמן לי, אני נהייתי שיכור. הוקמה הוועדה, ועדה ציבורית לבחינת כל ענף התחבורה בארץ ב- 99' על ידי הממשלה. הממשלה אישרה את דו"ח הוועדה, שנקראה "ועדת סגיס", לאחר מכן קמה ועדה פרלמנטרית וחבר הכנסת גלעד ארדן יודע. אני אישית השקעתי חמש שנים בוועדות האלה, כאשר כל הגורמים, צה"ל, משרד החינוך, מורי הנהיגה, מע"צ, מי שרק עוסק בתחום התחבורה במדינה הזו, הופיע בוועדה הזו, בדו"חות האלה.

מתסכל אותי שכל זה זז הצידה, אני הוזמנתי לוועדת שיינין, הוזמנתי לחצי שעה, נתקעתי חמש שעות בוועדה, שאלתי את החברים שם מאיזה מקצועות הם, כי הבנתי לפי השאלות שאנשים ממקצועות אחרים, חופשיים, אבל לא בתחבורה. צר לי שפה הם רצים ומעבירים איזה חוק ויש פה עבודה שהושקעה, יש פה שני חברים שישבו איתי בוועדה, גם עוזי וגם מלי סיטון, במשך שנה וחצי. הדו"חות האלה יורדים לטמיון וחבל, הם יכולים להיות לך אדוני השר לעזר.

**השר שאול מופז:**

בשבוע הבא אפגש עם עמי סגיס, יחד עם הדו"ח שלו, ואני הולך ללמוד אותו מכף רגל ועד ראש.

**גבי בן- הרוש:**

אני שמח, אני אהיה איתו בפגישה.

יש לי עצה, והוא ישמח לשמוע את זה. אדוני השר, האוצר יושב פה, וחבר הכנסת ארדן תזכור מה היה בדיון בוועדת הכספים בכנסת הקודמת, העלו בעצם את הבלו על הסולר כאשר המגמה הייתה לקחת משם עשרות מיליונים ולצבוע אותם, חבר הכנסת ארדן, אתה זוכר את זה?

**היו"ר גלעד ארדן:**

כן, עם הכספים של אבנר צבוע לטובת הבטיחות בדרכים, איפה שהכספים של אבנר שם גם הכספים של הסולר.

**גבי בן- הרוש:**

לסיכום אדוני, לרשויות גם עזרה, אתה מתקצב את הרשויות, יש לך את השוט, שמונים אחוז מהרשויות במדינה מקבלות את הכסף ממשרד התחבורה לנושא התשתיות, יש לך את השוט לשלוט עליהם, תודה.

**היו"ר גלעד ארדן:**

אחרון הדוברים מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

**גדעון סיטרמן:**

תודה אדוני היושב ראש, אני מבקש להדגיש דבר אחד, אני מקווה שהח"כים קוראים את הפרוטוקולים כי יש לנו רק שני ח"כים כרגע, אבל אני מניח שהם קוראים וגם האוצר קורא. אני רוצה להדגיש, אני מוניתי על ידי השר והונחיתי על ידי השר לשמש בתפקיד של להעביר מהלך ותהליך מהמשרד ולכיוון הרגל החדשה, שדוקטור שיינין כל כך הדגיש, וכדי שהרגל הזאת לא תהיה דקה וחלשה וכדי שנוכל לרוץ באותה מהירות עם שתי הרגליים, אנחנו מחויבים להבין שצריכה להיות עצמאות.

לעצמאות יש שני היבטים ומימדים, עצמאות משפטית כפי שעורך דין מלי סיטון ציינה ועצמאות תקציבית והמשמעות היא שאנחנו פועלים במשרד כרגע, אדוני היושב ראש, על בסיס הנחת העבודה שבעזרת השם החוק הזה יעבור בעוד שבוע שבועיים והוא יהיה הבסיס לפעילות של הרשות. אבל יחד עם זה אנחנו פועלים על פי סיכום חד משמעי של ראש הממשלה עם שר התחבורה, לפיו התקציבים שניתנו לרשות ולהקמתה ושלא נאבד זמן, כבר תוספת של 200 מיליון היום, 400 מיליון ב- 2007, 2008 – 2010, 550 מיליון כל שנה. ואני רוצה שהעניין הזה יהיה לאור לעינכם כשאתם באים לקבוע את החוק, כי בלי המהלך הזה של התקצוב ובלי הגישה המשפטית, הרגל הזאת תהיה מנוונת ולא נצליח כולנו ואנחנו נחטא למטרה של התהליך וזו הדגשה שלי ואת זה אני מבקש מהיושב ראש.

**היו"ר גלעד ארדן:**

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:45**