**הכנסת השבע עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 38**

**מישיבה ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, ח' בתמוז התשס"ו (4 ביולי 2006), שעה 10:00**

**ס ד ר ה י ו ם:** הצעת חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, התשס"ו-2005

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

גלעד ארדן – היו"ר

אבישי ברוורמן

אבשלום וילן

יצחק זיו

יואל חסון

יעקב כהן

יורם מרציאנו

חנא סוויד

עתניאל שנלר

רונית תירוש

**מוזמנים**:

גדעון סיטרמן – מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ליאור כרמל – יועץ השר לענייני הקמת הרשות

ירון שרעבי שילת – יועץ השר

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

עוזי יצחקי – סמנכ"ל בכיר תנועה משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אלכס לנגר – משנה למנהל הכללי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ד"ר יעקב שיינין

אודי אדירי – משרד האוצר

לי דגן – משרד האוצר

עו"ד עדנה הראל – משרד המשפטים

סנ"צ חזי שוורצמן – רמ"ד מחקר באגף התנועה המשרד לבטחון פנים

ד"ר רחל רותם – ממונה על תחום בטיחות וזהירות בדרכים משרד החינוך

סא"ל רן נופר – רע"ן בטיחות בדרכים משרד הבטחון

רס"ן סנדרה ברק – אמ"ץ, רמ"ד בטיחות, משרד הבטחון

אבי גולן – יו"ר ארגון מורי נהיגה

אבי קרמר – דובר ארגון מורי נהיגה

שמואל מלכיס – מנהל המחלקה הכלכלית איגוד חברות הביטוח

יהודה רודד – מנכ"ל איגוד יבואני רכב

חיים שפירא – יו"ר עמותת יד הנקטפים

חזי משיטה – מנכ"ל עמותת אור ירוק

זוהר גרינברג – מועדון האופנועים

עו"ד עמית ברגמן – מועדון האופנועים

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**יועצת משפטית:** אתי בנדלר

**רשמה**: מעיין מונק-מכלוף – חבר המתרגמים בע"מ

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

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

היו"ר גלעד ארדן:

בוקר טוב לכולם, אני מבקש לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה לדיון בהכנתה לקריאה שנייה ושלישית של הצעת חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

אני מברך את כל מי שטרח והגיע לישיבה ואני רוצה לציין שנמצאים אתנו גם כצופים בני נוער שהם משתייכים לעמותת קו הזינוק, שזו עמותה שמאתרת בני נוער בעלי פוטנציאל מנהיגותי גבוה. אז אני מברך אתכם, אני מקווה שחלק מכם אפילו יגיעו למשכן הכנסת במידה והם חפצים בכך. ואני שמח שבאתם לכאן דווקא לצפות בדיון בחוק שהמטרה שלו באמת היא לחזק משמעותית את המאבק בתאונות הדרכים, ואני מקווה שגם אתם חושבים שהנושא הזה מאוד חשוב ותפעלו למענו כשתגיעו לעמדות השפעה, שכולנו מאחלים לכם שתגיעו אליהם. תודה רבה לכם.

אני רוצה לפתוח בכמה מילות הקדמה, לרענן את זיכרוננו במה בעצם אנחנו עומדים לעסוק היום ואעשה זאת ממש בקצרה.

המלחמה בתאונות הדרכים גובה בכל שנה כחמש מאות קורבנות, אלפי פצועים, ומדינת ישראל בתחום הזה נמצאת במקום רע ביחס למדינות המתקדמות בעולם. לא ניכנס לדיון אם עושים את ההשוואה ביחס למספר האוכלוסיה במדינת ישראל, או ביחס למספר כלי הרכב או לקילומטרים שנעים בהם כלי הרכב במדינת ישראל. בכל מקרה, מדינת ישראל נמצאת במקום לא טוב והשאיפה שלנו היא שמדינת ישראל, בנושא של המלחמה בתאונות הדרכים, תהיה המובילה בעולם, מאחר ואצלנו מספר הקורבנות מתווסף לקורבנות שיש לנו בפיגועי טרור, במלחמות, ובכל הנושאים האחרים.

לכן הוקמה בפעם המי יודע כמה ועדת מומחים, ברשותו של ד"ר יעקב שיינין, שהגישה המלצות לממשלה איך באמת אחת ולתמיד לבנות תכנית לאומית, רב שנתית, למלחמה בתאונות הדרכים, שבמסגרת התכנית הזו ישונה לחלוטין המבנה של הרשות הלאומית, כי חלק עיקרי מהמסקנות היה שהרשות הלאומית למאבק בתאונות דרכים, שהיום היא חלק ממשרד התחבורה, אין לה את הכלים ואת היכולות באמת להיות גורם אפקטיבי במלחמה בתאונות הדרכים.

בגלל אלף ואחת סיבות, שכל מי שמכיר את התחום יודע אותם, ויש אפילו חבר כנסת שנלר שמכיר את הנושא באופן אישי, הרשות הזאת, מעבר לעובדה שכמעט ולא היו לה סמכויות באמת בנושא הזה, תפקדה בעיקר כצינור להעברת כספים למשרדי ממשלה אחרים לטובת פעילות בנושא של מאבק בתאונות הדרכים. לא היתה לה היכולת לעקוב, האם באמת הכספים שהיא נותנת משתמשים בהם בסטנדרטים שהיא מצפה, למטרות שהיא העבירה את הכסף, וגם בהנהלה של אותה רשות לאומית ישבו בעצם חברים מטעם אותם משרדי ממשלה שקיבלו את הכספים. כל המבנה הזה הוא באמת מבנה שהוא לא כל כך הגיוני ולא כל כך משרת את המטרה שכולנו רוצים. לכן ועדת שיינין, במסגרת ההמלצות שלה, המליצה על עצמאות לרשות ומתן סמכויות נרחבות לרשות, שדנו בהם בדיון האחרון שהיה כאן.

לצערי הרב, ולצערם לדעתי של רוב חברי הכנסת, ולא נחזור על הסיבות, הצעת החוק שיצאה מתחת ידיה של הממשלה לא בדיוק חפפה, וזה בלשון המעטה, את המלצות המומחים שישבו תחת ד"ר שיינין. אנחנו כעת, ואני הצהרתי בדיון הקודם, רוצים להכין את החוק הזה לקריאה שנייה ושלישית כדי שבאמת הוא יוכל לתת מענה אמיתי לצורך שלנו להילחם בתאונות הדרכים. אני אמרתי מראש ואני חוזר ואומר, אם משרדי הממשלה, ואני באמת מבקש כאן את שיתוף הפעולה שלהם, אם משרדי הממשלה יכשילו את הניסיון לתת באמת כלים ועצמאות לרשות הלאומית הכנסת לא תאפשר להעביר את החוק הזה. לא בגלל שאנחנו לא רוצים לסייע למאבק בתאונות הדרכים, כי אם יעבור חוק שבסופו של דבר גם המדינה תוציא יותר כסף וגם לא נחסוך בחיי אדם האמון של הציבור בכלל ביכולת להפחית את כמות ההרוגים והפצועים היא תאבד לחלוטין, ולא רק שלא נועיל למאבק בתאונות הדרכים אלא אפילו נזיק לו.

לכן אני באמת מאוד מבקש, אני קבעתי את הדיון הזה היום בלי הגבלת זמן, מצידי עד ארבע אחר הצהריים. יהיו פה נושאים שאולי חלק ממשרדי הממשלה בהתחלה לא כל כך יאהבו. אני מבקש עוד פעם, לצאת להתייעצויות, אפשר לעשות הפסקות בדיון, הצבעות יהיו רק בשעות מאוחרות יותר. וכך יתנהל הדיון. אני אשמח לשמוע כל הערה מטעם משרדי הממשלה וגם מהגורמים שהוזמנו לישיבה. ולפני שנתחיל לדון אני אעלה מספר סוגיות עקרוניות, כמו התקציב של הרשות הזו והמעמד שלה.

לאחר מכן נתחיל לעבור על כל סעיף בהצעת החוק, כי מדובר בהכנה לקריאה שנייה ושלישית ולא יהיו לנו עוד הזדמנויות. וכל מי שירצה לגבי כל סעיף להציע הצעות, לשפר, לשנות, הוועדה תדון בהצעתו ובהתאם לצורך נראה אם מצביעים מייד בתום הדיון על הסעיף או בסוף היום. אז אני רוצה לאפשר למנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מר גדעון סיטרמן לומר מספר מלים במידה והוא מעוניין.

גדעון סיטרמן:

אני חושב שהחוק הזה הוא תולדה של עבודה מאוד מאומצת ומקצועית שנערכה על ידי ועדת מומחים, והיא כוללת הסתכלות מאוד אינטגרטיבית על איך אנחנו אמורים כחברה לטפל בנגע שהוא מייצר דרמות וטרגדיות אנושיות ומשפחתיות למאות משפחות ואלפי פצועים שנרשמים בסטטיסטיקה כפצועים קלים, בינוניים וקשים. כל אחד כזה הוא סיפור וכל סיפור כזה הוא משפחה, ואנחנו חייבים ואמורים לעשות את כל המאמצים כדי לאגד את כל הכוחות הממשלתיים, והמומחים הכי חשובים והמקצועיים ביותר להתגייס למלחמה בתאונות דרכים, והקטנת הנזק שזה גורם, הן בהיבט האנושי.

אסור גם להקל ראש על הנזק למשק הלאומי. הנזק למשק הלאומי מוערך במעל לשנים עשר, שלושה עשר מיליארד שקל כל שנה. כשני אחוז מהתל"ג. ואנחנו מצויים גם בתוך תהליכים של הכנת תקציב, תקציב המדינה יש שם ביקוש יותר ממה שאפשר לתת, ואנחנו צריכים להיות אלה שיוצרים תהליכים ומצבים שאנחנו מקטינים את הנזק למשק הלאומי באמצעות חוק שיאפשר ריכוז מאמץ, משאבים ואת כל היכולות של הממשלה כדי להקטין.

יחד עם זה, אנחנו גם צריכים להביט קדימה, אני שמח שפה יש לנו דור צעיר שמקשיב לדיון הזה, וגם בתכנית של ד"ר שיינין והצוות שלו יש דגש על פעילות חינוכית, החל מגיל הגן, כדי שאנחנו נגיע לכך שכשאזרחים צעירים עולים על הכביש כנהגים צעירים הם יהיו יותר מוכשרים מהנהגים של היום. התשתית האנושית היא גורם מאוד חשוב, אנחנו נשים על זה דגש, יש שיתוף פעולה גדול מאוד עם משרד החינוך.

אני מקווה שבהצעת החוק ובתקציבים שהובטחו וסוכמו על ידי ראש הממשלה, שר התחבורה ושר האוצר, אדוני היושב ראש, אני דווקא לנושא של התקציב רציתי להדגיש, מעבר למלל, בלי משאבים תקציביים בטוחים אי אפשר לצאת לדרך בתכנית חומש. הנושא הזה עומד על סדר עדיפות ראשון בממשלה, וראש הממשלה ראה לנכון לא רק להגדיל את התקציב השנה אלא להכפיל אותו ממאה ששים מליון לשלוש מאות ששים מליון, לשנת 2007, השנה התקציב המקורי היה מאה ששים, ראש הממשלה הכריע על תוספת של עוד מאתיים מליון וזה מביא את התקציב לסך הכל שלוש מאות ששים. לשנת 2006, עוד השנה. ב- 2007 בהנחה שזה ייכנס לתכנית העבודה, כי כך סוכם, התקציב שמיועד לרשות הוא ארבע מאות מליון, וסוכם שלשנים 2008, 2009, 2010 כל שנה חמש מאות חמישים מליון, תוך שמירה על הערך הריאלי של הסכומים האלה.

עם חבילה כזאת אפשר לצאת לדרך לתכנית חומש, אנחנו נמדד אותה ונבדוק את המדדים של ההצלחה ואנחנו נתחייב להביא לוועדת הכלכלה לא רק את התשומות התקציביות אלא גם את התפוקות, וגם נקווה שבעזרת המשאבים האלה ובעזרת החוק הזה נוכל לבוא ולהקטין באופן משמעותי את הנזק למשק, את כמות הפצועים והנפגעים, ובעיקר את כמות ההרוגים, ואז נביא אולי בשורה לציבור הישראלי שאנחנו יודעים להתייחס למלחמה בדרכים כמו במלחמה.

זה היעד וזו המטרה של שר התחבורה והבטיחות בדרכים, סגן ראש הממשלה שאול מופז, והוא העמיד את זה בסדר עדיפות ראשון במסגרת המשרד. על כן אני מבקש, ואני מברך על זה שיושב ראש הוועדה נחוש היום ללא מגבלת זמן להעביר את החוק הזה, לעבור עליו, לשמוע את ההצעות שלנו, אבל בסוף היום לסכם, ואתה יודע אדוני היושב ראש שהאוייב של הטוב זה הטוב מאוד. בוא נצא לדרך, גם אנחנו התלבטנו על התקציב, והסכמנו לתקציב שלא אופטימלי אבל הוא נותן אפשרות שהאוטובוס הזה יתחיל לנסוע, וככה אני אמרתי לאנשים, בואו נעלה על האוטובוס, בואו ניסע כולנו וניסע בבטיחות ובזהירות אבל נגיע למטרה. תודה רבה.

יורם מרציאנו:

קודם כל אפשר לברך כמעט שהחיינו היום, שהחוק של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים יוצא לדרך, כמו שאני מבין מהיושב ראש, הוא גם עומד לסיים אותו היום, בשאיפה. אתה יודע, אני סומך עליך, בחן שלך וביכולת שלך שאתה תגמור את זה היום.

אני רוצה פה לומר שני דברים מאוד משמעותיים. ראשית התבשרנו היום בעיתונות, התבשרנו כבר בישיבה הקודמת, על הרצינות שמגלה השר והמנכ"ל בעניין הכל כך חשוב הזה של חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. אני כבר שומע תשובות, למרות שאני אומר לפרוטוקול, הגיס שלי הוא סגן מזכיר ועד העובדים של הרכבת, כדי שמחר לא יתקפו אותי, זה כבר הפך להיות סיוט כמעט, ויש גיס אחר במקורות וגיס אחר באילת, אנחנו משפחה מרובת ילדים.

אני רוצה לומר שאני מברך את השר על ההחלטה החשובה שלו, לאמץ בעצם את עניין המפלסיות, שאני מבין שיוצאים לדרך מהבוקר, אחרי שוועדות התכנון יתנו לכך את האישורים ואנחנו נראה את זה, כמו בכל העולם המתקדם, גם את הרכבות שלנו תחת המפלסיות. אני רק מקווה שגם הנושא של הרכבת יוצמד לכל העניין הזה של חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, וגם המפלסיות האלה יעברו את הבחינה של אותה חברה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ושהרכבת לא תהיה מונופול עצמאי שבודק את עצמו ונותן תשובות לעצמו בעניין הזה. אני אשמח מאוד אם זה יופיע במסגרת הסתייגות שלי להצעת החוק הזאת, שאני לא רואה שזה עדיין כתוב פה.

דבר נוסף, איך שלא יהיה זה בסוף עולה כסף, מטילים מסים, ואני מבין שהולכים להטיל מס של תשעה אחוז.

לאה ורון:

ממה אתה רוצה להסתייג?

יורם מרציאנו:

אני מבקש להסתייג בעניין של החוק, שתהיה פה תוספת שאומרת שכל העניין של הבטיחות בדרכים ברכבת, כמו למשל היום הנושא של המפלסיות, יצטרכו לעבור בדיקה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, בטרם מקבלים את האישורים. שזה יעבור את הבדיקה שלהם. זה תפקיד הרשות. כי עד היום אני לא בטוח שזה מופיע,

היו"ר גלעד ארדן:

לא, היום זה לא מופיע. אנחנו חושבים שדרוש אישור של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

יורם מרציאנו:

במפורש התשובה היא כן.

אתי בנדלר:

חבר הכנסת מרציאנו, תעלה שוב את ההצעה הזאת כשנדון בסעיף הרלוונטי, כדי שהוועדה תוכל להצביע עליה, אולי היא בכלל תתקבל.

יורם מרציאנו:

גבירתי יודעת שאנחנו חברים בוועדות נוספות, לא משוכנע שאני אהיה פה בדיוק כשתדונו בזה, אני מייפה את כוחו של יושב ראש הוועדה להביע את ההסתייגות הזאת בשמי, ואני אשמח מאוד שזה יופיע.

אתי בנדלר:

אולי לא תהיה הסתייגות, אולי היא תתקבל על ידי הוועדה.

יורם מרציאנו:

אני אשמח עוד יותר. עכשיו אני מבין שהולכים להטיל מס, ומשרד התחבורה כבר מכיר במצוקה, אני מבין שנהגי המוניות הולכים להעלות להם במסגרת אותה הצעה כוללת בתשעה אחוז את המס על ביטוחי הרכב חובה. רציתי לדעת אם זה נכון או לא.

גדעון סיטרמן:

על רקע הסיכום בין ראש הממשלה ושר התחבורה ושר האוצר לתקציבים מעוגנים, לפחות בהסכם ובסיכום, ההצעה היא להוריד את האגרה של תשעה אחוז, לא תהיה אגרה של תשעה אחוז. תודה רבה.

גלעד ארדן:

טוב, אנחנו בהמשך נדבר איך זה מעוגן בחקיקה, כי תמיד יוצאים לדרך עם כוונות טובות ופתאום רבים "ומתגרשים" והשאלה היא איפה הרכוש, ומאיפה לוקחים את הרכוש.

חנא סוויד:

גם אני רוצה לברך את היושב ראש על היוזמה לסיים את החוק. אני חושב שזו יוזמה מבורכת והיא באה למטרה מאוד ראוייה. אני רציתי אולי בשלב הזה לשמוע קצת פירוט על הבסיס של היוזמה הזו, בעיקר בשני מישורים. המישור הראשון זה העקרונות הכלליים, שהרי כינון הרשות בא ליישם איזו שהיא תכנית מוקדמת או להשיג איזו שהיא מטרה מוקדמת.

לכן חשוב מאוד לדעת, לשמוע על המטרות הכלליות, על קווי המדיניות, היעדים, והמדדים. הרי מקימים רשות ומשקיעים הרבה כספים. אחר כך, בעוד שנה או שנתיים, איך יודעים שהיוזמה הזו, הרשות הזו באמת תרמה להילחם בתאונות דרכים והשיגה את היעדים שלה? צריך לשים אלו מדדים כמותיים כך שאפשר לשפוט נגיד מה מקובל, נעשתה השוואה כאן לגבי מדינות מתקדמות בעולם, אולי זה היעד שלנו, או יעדים אחרים. אנחנו צריכים לשמוע על העניין הזה. מרכיב נוסף, אני חושב שכדאי גם להצהיר עליו כבר בראשית הדרך, כל תכנית כזו צריכה לכלול שלושה חלקים עיקריים: השקעה בתשתית, חינוך ואכיפה.

הייתי מעוניין לדעת, לראות, לשמוע, הסברים לגבי החלוקה הזו, בין שלושת המרכיבים הללו שחייבים להיות בתכנית הזו. שלא תהיה רק בסופו של דבר תכנית של אכיפה, שרוצים לקנות ניידות ולהעסיק שוטרים ושום דבר אחר לא, כי זה לא ישיג את המטרה. או מבלי לעסוק בפיתוח תשתיות או מבלי לחנך את הציבור. הדור הצעיר. שלושת המרכיבים הללו חייבים להיות כלולים בתכנית עם איזון מסויים ביניהם. אני חושב שבלי ראייה אסטרטגית כזו אנחנו נעסוק אולי בדקויות המשפטיות של העניין אבל אנחנו נאבד את המטרה.

היו"ר גלעד ארדן:

תודה רבה.

תרשה לי לענות לך בשם משרד התחבורה, אני לוקח לעצמי את הזכות, משרד התחבורה בהחלט, דרך אגב גם שר התחבורה הנוכחי וגם הקודם אמרו שהם מוכנים להתחייב גם ליעדים מדידים, גם בקשר לאחוז ההפחתה במספר ההרוגים בתאונות הדרכים. אלא שהם אומרים לפני שאתה רוצה שאני אתחייב קודם בוא תיתן לי את הכלי שבעזרתו אני יכול לפעול. הם לא יודעים גם מה יצא מתחת ידינו. ברגע שיהיה חוק שמקים רשות עם סמכויות, עם תקציב, תבוא הממשלה, כך אנחנו מקווים.

אני משוכנע שלפני שיש אכן רשות כזו, עם סמכויות ויכולת לעבוד, הממשלה לא יכולה, היא יכולה אבל זה לא יהיה רציני להתחייב על משהו מדיד בשלב זה. אני מעריך שאחרי שהרשות הזו תוקם אפשר יהיה לדרוש. קודם כל זה שמביאים, מגישים את זה, ואני מקווה שהממשלה גם תתמוך במה שייצא מהוועדה, זה כבר צעד חשוב.

אתה דיברת על תשתיות, ממשלת ישראל הקודמת, לפני ממשלת המעבר של קדימה, אישרה השקעה של תשעה עשר מיליארד שקל, אני מדבר על השקעה בתשתיות, ממשלת ישראל, זו שלפני ממשלת המעבר, ממשלת שרון, אישרה סכום של תשעה עשר מיליארד שקל לטובת תכנית רב שנתית של מע"צ, תכנית החומש ואני חושב שזו השקעה מכובדת מאוד בתשתיות. בנוסף היא אישרה השקעה של עשרים מיליארד שקל ברכבת ישראל, וגם זו השקעה מכובדת מאוד.

התפקיד של הרשות הלאומית שתוקם בעניין הזה הוא באמת לפעול לטובת הדברים האחרים שאתה אמרת, אם זה הנושא של החינוך, העלאת הרמה שלו, אם זה הנושא של האכיפה, ועוד כל הנושאים האחרים שעלו בוועדות המקצועיות שהוקמו, ובדיוק לשם כך אנחנו נעבור היום על כל סעיף וסעיף, ונראה איך אולי אפשר לשדרג את היכולות הביצוע והמעקב והבקרה של הרשות הזו שתוקם, בדיוק בנושאים שאתה אמרת. פשוט עשיתי איזו שהיא הפרדה בתשתיות, כי אני לא חושב שבעניין הזה אמורים להיות לרשות את הכלים.

חנא סוויד:

אני מקבל את מה שאתה אומר אבל אני חושב שבמסגרת תכנית חומש אפשר פחות או יותר המנכ"ל כבר הצביע על סכומים, אני חושב שבמסגרת של חמש שנים עם סכומים ידועים אפשר לפחות להגיד אנחנו מתכוונים להוריד עשרים אחוז בתאונות הדרכים, או בנפגעי תאונות הדרכים. אפשר להתחיל, אפשר להגיד משהו. זה כבר חמש שנים, אני לא מדבר על השנה הזו, צריך להתחיל ממשהו.

היו"ר גלעד ארדן:

אתם הצבתם לעצמכם איזשהו יעד של אחוזים או כמותי? אם תוכל לחזור שוב, מר ליאור כרמל, היועץ לשר לענייני הקמת הרשות, בבקשה.

ליאור כרמל:

הכוונה היא שבחמש שנים כשלושים אחוז, בנשואה, אם הנשואה תישאר אותו דבר והנתונים של מספר הרכבים ומספר הנהגים יישארו אותו דבר יהיה שלושים אחוז פחות במספר ההרוגים בתאונות דרכים בחמש שנים, ותוך חמש עשרה שנה להגיע למצב של חמישים אחוז.

חנא סוויד:

צריך לרדת בהרוגים, שזה בעצם הבסיס לירידה בתאונות דרכים, לחמש שנים ולעשר שנים, יעדים ברורים.

היו"ר גלעד ארדן:

חבר הכנסת סוויד, מנהלת הוועדה הסבה את תשומת לבי, והיא צודקת, שבסעיף 9 בחוק שמונח בפניכם כתוב שהרשות תגבש ותגיש לשר ולשר האוצר, לאישורם, תכנית רב שנתית, ובכלל זה תקבע הרשות יעדים מדידים להפחתת תאונות הדרכים. זאת אומרת החוק באמת אכן קובע שהרשות צריכה להגיש לאישור הממשלה יעדים מדידים בנושא של הפחתת תאונות הדרכים. אני חושב שזה עונה על הדרישה שלך בגדול.

יעקב שיינין:

שאלת על תשתיות, בתשע עשרה מיליארד שקל שאישרו, אנחנו ביקשנו ארבע מאות מליון שקל כל שנה לתיקון כשלים בכבישים הקיימים. אישרו את זה, הממשלה אישרה את זה, וזה מצטרף לשני מיליארד שקל שמסומנים לצורך מטרה אחת, לא לבניית כבישים חדשים אלא לשם תיקון כשלים במערכת הקיימת. זה אושר, זה חמש שנתי, זה צבוע בכסף, זה צבוע לכיוון של מטרות של תיקון כשלים, זה בעצם תפקידה של הרשות להצביע למע"צ, להגיד את הכביש הזה, את הדרך הזאת, את העיקול הזה אנחנו צריכים לעשות, יש את הכסף ואת זה האוצר כבר נתן.

עתניאל שנלר:

אני מתנצל שאני מבקש לדבר עכשיו, כי אנחנו צריכים לנסוע לעזה במסגרת ועדת חוץ ובטחון, אבל אני חושב שהנושא מספיק חשוב בשביל שאני לפחות אומר את עיקרי הדברים בהתייחסות שלי להצעת החוק. אני באמת חושב שזה "יום חג", במובן הזה שהמשרד וועדת הכלכלה, קואליציה ואופוזיציה וכל הבית הזה מבין שהנושא הזה הוא לא נושא פוליטי, הוא נושא שכולם עשו אגודה אחת ורצים קדימה. ועל כך אני ממש שמח. יחד עם זאת, כמה הערות קטנות, אולי גם מהותיות, להצעת החוק המונחת בפנינו.

הדבר הראשון בהקשר הבסיסי, הוא הנושא התקציבי. מבחינתי, איך שאני מבין את הדברים, עד היום חוסר הגמישות של הרשות, ולא משנה אם קראו לזה רשות או קראו לזה מינהל, לאורך כל השנים, בעצם מי שקבע את הבטיחות בדרכים היה משרד האוצר. אני חושב שזו בעייה מבנית לא נכונה, בהגדרה. אני חושב שמשרד האוצר שהוא המשרד הכי חשוב במדינה הזאת, אנשים נפלאים אבל הם לא מבינים בבטיחות בדרכים. ולכן כל כלי שהחוק יעניק לעצמאות כלכלית יגביר את הבטיחות בדרכים. אני לא נכנס ל- 'איך', ולא משנה עכשיו כמה, את זה צריכים לקבוע אחר כך, מה אפשר ומה אי אפשר. המהות של רשות, זה בעיניי בין השאר העצמאות הכלכלית.

היו"ר גלעד ארדן:

האם אתה תומך בכך שנכניס את הסכומים שהגיעו עליהם להסכמה עם שר התחבורה וראש הממשלה בחוק?

עתניאל שנלר:

בוודאי. אולי לא הקדמתי עוד הערת מבוא חשובה. כל ההסתייגויות שלי אין בהם בכדי לעכב ולו במילימטר אחד את ביצוע החוק. אני אומר כבר, אני מצביע בעד. אני רק רוצה להצביע על מספר נקודות שהן טורפה שאני מבקש לבחון אותן, בין אם במסגרת החוק הזה ובין אם בהמשך הדיונים של הוועדה במהלך התיקונים אם צריך ותוספות, כי נדמה לי שגם המנכ"ל אמר בצורה מאוד ברורה, אנחנו עולים על העגלה ומתחילים ללכת, אבל ההליכה יש לה עוד מסע לעבור.

לכן אני אומר את הדבר הזה, העצמאות הכלכלית היא תנאי בעיניי בל יעבור, אחרת לא תהיה שום רשות, זה סתם שמות. כל החוק הזה, רוב החוק זה על איך הרשות מבחינה מנגנונית, מי נגד מי, זה נראה לי, תסלחו לי, לא חשוב. לעומת שני העמודים על המהות. אז אני אדבר רק על שני העמודים של המהות, זה בעיניי הכי חשוב. ולא שאני מזלזל בשאר אבל נדמה לי שזה הדבר המרכזי.

הדבר השני שאני רוצה להפנות את תשומת לב החברים בוועדה, תפקידי הרשות. מכל החוק הזה המשפט הזה הוא המשפט הכי מפריע לי ב-6.1, ובכלל סעיפי 6 למיניהם. סעיף 6 אומר לקיים ולהפעיל מערך בקרה על פעולותיו וכו', גם בשאר זו מן רשות לייעץ. זה כשל מערכתי על פניו.

אם יש דבר בסיסי שאני רוצה לבקש לשנות, ואני משוכנע שנגיע להסכמה עם כל המשרדים, הרשות בעיניי היא תכנון תפיסת הבטיחות בדרכים, הרב מערכתית והרב משרדית, ייעוץ לשר, לוועדת שרים אני מקווה שתקום, לממשלה, על תכניות העבודה הבין-משרדיות, תוך תאום ומימוש תכניות הממשלה. מעבר לזה להשאיר את בקרה וייעוץ בכל שאר התחומים. במלים אחרות אם הרשות הזאת היא לא רשות מתכללת, מתכננת ומתכללת, אז בעצם היא בנק, בנק שזה הכלי שלה.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה יכול לחזור על הניסוח שהצעת?

עתניאל שנלר:

תכנון תפיסת הבטיחות בדרכים הרב מערכתית והרב משרדית, אני מדבר עכשיו על תפקיד הרשות, ייעוץ לשר, לוועדת השרים ולממשלה על תכנית עבודה של הממשלה או תכניות עבודה בין משרדיות, ואז תאום ומימוש תכנית הממשלה, בקרה וייעוץ בכל התחומים הקשורים לעניין הזה.

למה אני אומר את הדבר הזה, חברים, כי אם אנחנו ניקח את הלשון שיש כאן, נתחיל מהתחלה במשפט אחד, משום מה שמו לי: שיפור תשתית התחבורה ולא שמו כאן גורם אנושי. התשתית, עם כל הכבוד חברים, היא גורם זניח. היא גורם לא המהותי. הנושא המרכזי, הגורם האנושי, לא מוזכר כאן בעיניי. דורש תוספת. הייתי רוצה שייכנס תחום הגורם האנושי.

אם ניקח נושא האכיפה, שחברי העלה מקודם, לסייע בתגבור מערכת האכיפה של דיני התעבורה. לא. לקבוע לאגף התנועה את דרכי העבודה והאכיפה. אחרת לא יהיה אכיפה. כי ברגע שיש בעיה ביטחונית הם ילכו למקום אחר. ואין שום בקרה על המערכת האכיפתית. למעט אם יש איזה שהוא תקציב, אומרים בוא תדווח לי כי יש לי כסף לתת לך. אבל זה לא מספיק. בעיניי זה לא מספיק.

לא הוזכר כאן בתפקידים את הפעלת הציבור בכלל, נושא בעיניי מהותי שצריך להיכלל. לא חשוב איך קוראים לזה, אחד יקרא לזה תנועה מתנדבת כזאת ואחד יקרא לזה אחרת, זה לא משנה. הציבור הוא חלק מהעניין.

לאה ורון:

השר אמר שהוא הולך להפעיל סטודנטים.

עתניאל שנלר:

דווקא בגלל שהשר אמר אני נותן את הדגש, אני חושב שהשר צודק בעניין הזה. והנקודה האחרונה שאני רוצה בגדול לדבר, או למשל בואו נדבר רגע על משרד החינוך, כתוב פה לייעץ למערכת החינוך על פי בקשתה לגבי תכנים. לא, מה פתאום, עם כל הכבוד מערכת החינוך אני רוצה כרשות להנחות את משרד החינוך באשר לתכנים. צריכים להנחות. זה תפקיד של מנהל דבר מערכתי. לא לייעץ, בעיניי צריכים להיות עם בסיס מידע מספיק חזק בשביל להעניק את הידע שיאפשר למערכות להפעיל תכניות משולבות.

הערה אחרונה, ראיתי כאן הסתייגויות שיעלו יותר מאוחר לגבי מידע. אני משתתף איתן במלוא מובן המילה לגבי מרכז מידע ומחקר. אבל יש נקודת חולשה אחת גדולה. אמרתי את זה בישיבה הקודמת, אני רוצה לסיים את הדברים שלי בהקשר הזה. אין מידע על בטיחות בדרכים במדינת ישראל. אין מידע. הטכניון לא חוקר כי אין לו תקציבים. הלמ"ס מקבל את התוצרים שהמשטרה מגישה, וטוב שכך. המשטרה עושה עבודה נפלאה, לצרכי המשטרה. חקר תאונות דרכים או כתב אשמה, הרי כל תאונת דרכים חזית עורף תהיה אי שמירת מרחק, כי זה כתב האישום הרלוונטי.

אין חקירת תאונות דרכים לעומק במדינה. אין חקירת תאונות דרכים לעומק רב מערכתית, רב תפיסתית, רב דיסיפלינרית. כן יש חקירה לטובת נושא כתב אישום בהקשר המשטרתי אכיפתי. ולכן אני רוצה להטיל על הרשות הלאומית להקים יחידת חקירת תאונות דרכים לעומק, שהיא לא סמך משטרתית, היא של הרשות. ויהיה בה גם נציג שמבין בנושא התביעתי, בנושא האכיפתי. אבל יש שם תפיסה של הצד האנושי, תשתית, ועוד כיוצא באלה דברים.

איך עושים? בהזדמנות אחרת ודאי יהיה דיון ייחודי לכך, ואז אני אשמח להציג תכניות מפורטות. כתוצאה מכך, יהיה לפי דעתי מאגר מידע הרבה יותר משמעותי, שהוא יהיה נחלת הרשות. זה כוח, זה לא רק כסף, זה גם ידע. והיום אין. לא כסף ולא ידע. אז החוק צריך לתת גם את זה וגם את זה. ואז זה משלים את ההסתייגות לגבי הידע.

הערה אחרונה בהקשר, אני לא מציע, אני חושב שלשון החוק היא טובה, לשאוף למדדים, לא להתחייב, בעיניי להתחייב למדדים זה נראה לא ראוי, אני חושב שצריך לשאוף למדדים, לא צריכים להתחייב למדדים, זה דבר שאי אפשר להתחייב אליו, לשאוף למדדים מאוד חשוב. אני שוב רוצה, אדוני היושב ראש, לברך אותך ואת הוועדה על הדבר החשוב הזה, שוב אני מתנצל שאני לא יכול להיות לאורך הדיון, אני מבקש את ההסתייגויות לדברים שאמרתי אם אפשר להתייחס אליהם בדיון המפורט.

גדעון סיטרמן:

אנחנו נתייחס באופן נקודתי על כל הערה שנתת כשנגיע לסעיף הרלוונטי.

יצחק זיו:

אני רואה כאן בהצעת החוק הרשות תעשה, הרשות תפקח, הרשות תיידע. הדבר הראשון שצריך לתת לרשות זה כלים. כי כל הדברים האלה לא ניתן לבצע בלי כלים. ואני חושב שבין הכלים הכלי החשוב ביותר זה הפרסום. אם על ידי שידורי טלויזיה, איך אני אומר, שישדרו כמו כל הפרסומות, עוד פעם ועוד פעם. כי ככל שנפרסם יותר זה ייכנס יותר למודעות. הבסיס הראשוני זה תקציב.

אכן, חבל על כל הדיבורים. כמו בטלויזיה, ככה ברדיו. כשאני אפתח את גלי צה"ל אני אשמע שוב ושוב את הנושא של הבטיחות בדרכים. אני יכול לומר לכם שאני לא הנהג הכי זהיר, אני כבר נוסע כמה חודשים עם חגורה. אני לא רוצה להגיד פחות מזה, אמרתי ככה. אז הדברים האלה, ככל שאתה שומע אותם יותר ורואה אותם בשידורי הטלוויזיה, זה יחדור. אין ספק שבלי כסף לא ניתן לעשות כלום, ובלי כסף אי אפשר בכלל להקים את כל הנושא הזה. זה נושא שלדעתי ככל שנשמע אותו יותר הוא יחדור יותר. וזו הנקודה שהיא, לפני שנתחיל בכלל לדבר על כל התפקידים, זה התקציב והפרסום. תודה.

היו"ר גלעד ארדן:

תודה חבר הכנסת זיו. אני רוצה להתחיל בדיון המהותי יותר לגבי החוק. אני חושב שכמו שאמרנו תנאי ראשון לקיומה של הרשות וליכולת שלה זה הנושא התקציבי. אז הייתי מבקש לשמוע מנציג האוצר מבחינתכם מה ההסכמות שהושגו לגבי תקצוב הרשות לשנים הבאות.

אודי אדירי:

קודם כל כמו שאמר מנכ"ל המשרד מר גדעון סיטרמן אז סוכם שעוד בשנת 2006 יינתן תיגבור תקציבי לצרכי הרשות, כמובן בהתאם לצרכים בפועל ולתכניות עבודה עד לסכום של מאתיים מליון שקלים.

היו"ר גלעד ארדן:

הוא אומר בהתאם לתכניות ולצרכים, זאת אומרת הרשות תצטרך להגיש תכניות לאישור האוצר, אם הוא יחשוב שהתכניות מצדיקות תוספת מאתיים מליון שקל, ככה זה נשמע,

אודי אדירי:

אני לא אמרתי לאישור האוצר, אני אומר שמכיוון שאנחנו נמצאים אחרי אמצע השנה אז כמובן בהתאם לצרכים בפועל של הרשות.

היו"ר גלעד ארדן:

ומי יקבע מהם הצרכים של הרשות, שר התחבורה,

גדעון סיטרמן:

אדוני היושב ראש, אני רוצה בכל זאת גילוי נאות ושקיפות, נערכו כבר שני דיונים, ברמת מנכ"לים של משרד ראש הממשלה ומשרד התחבורה, ואחר כך ברמת ראש הממשלה, שר התחבורה ושר האוצר. הוצגו התכניות, אנחנו בנושא המאתיים מליון תוספת הגענו לרמת פירוט של שורה. כולל כל הפעילות האינטגרטיבית עם מערכת החינוך, מערכת האכיפה, באמצעות המשרד לבטחון פנים והמשטרה, הכל מתואם, אנחנו מחכים לאישור החוק ולמעשה זה יתן את אות הפתיחה גם לתקציב של המאתיים מליון, אין בזה פשרות ואין בזה שום תהליכים אפורים. העסק הזה מתוקצב ברמה מקצועית לרמת השקל.

אבשלום וילן:

ואם לא תוציאו את כל הכסף ב-2006 זה עובר ל-2007?

אודי אדירי:

על פי חוק התקציב כמובן שעודפים שהם מחוייבים הם עוברים לשנת 2007 כדינם של כל עודפים במקום אחר. כלומר יש תוספת של מאתיים מליון לצרכי הפרוייקט, ועודפים מועברים, בדיוק כמו כל סכום אחר משנה לשנה. כל מה שאמרתי לפני כן, שבמידה, קודם כל התכניות באמת מוגשות לאישור בפורום של מנכ"ל משרד ראש הממשלה ונציגות של האוצר, וכל מה שאמרתי שבמידה ובסופו של דבר לא יהיו לרשות את הצרכים האלה בשנת 2006 כרמה של התחייבויות אז הכסף לא יתוקצב לשווא. זאת היתה כוונתי.

גדעון סיטרמן:

להערתו של חבר הכנסת וילן, אנחנו יודעים להוציא את הכסף הזה למטרות הנכונות ובהתאם למקצועיות של משרד התחבורה.

אודי אדירי:

לגבי תיקצוב השנים הבאות.

אתי בנדלר:

האם אתם מצפים שהתיקצוב של השנה הזאת ושל השנים הבאות יבוא לידי ביטוי בחוק הזה?

אודי אדירי:

העמדה שלנו היא, שהתקציב עצמו לא צריך להופיע בחוק, תקציב כל צרכי הממשלה והמדינה נקבע על פי סדר עדיפויות של הממשלה ובא לידי ביטוי בחוק התקציב, בא לידי ביטוי בתקציב בכל שנה. אני חושב שראש הממשלה הצהיר, כמו שאמר מנכ"ל המשרד, גם העלה את זה על הכתב, שבכוונתו לתקצב את רשות הבטיחות בסכומים שהזכיר המנכ"ל, וההתחייבות הזאת, עד כמה שהיא משקפת, היא אמורה לשקף את סדר העדיפות של הממשלה ובכך להבטיח את תיקצוב הרשות. אנחנו לא סבורים שתקציב של חוק כלשהו הוא דבר שצריך להופיע במסגרת החוק.

היו"ר גלעד ארדן:

יש לכך תקדימים?

אודי אדירי:

אני לא מכיר, אני לא רוצה להגיד שאין.

אתי בנדלר:

יש תקדימים.

היו"ר גלעד ארדן:

מה היה לאחרונה עם השר פינס בנושא התרבות, היה משהו כזה?

אודי אדירי:

אני לא מכיר את הפרטים, אבל זו עמדה שלנו שהיא כללית, לא רק במקרה הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

מה עמדת משרד התחבורה בעניין?

גדעון סיטרמן:

עמדת משרד התחבורה שאנחנו הולכים לתכנית חומש. כמו שציין היושב ראש היכולת של מע"צ ורכבת ישראל לתכנן על ציר הזמן של חמש שנים נובעת מהעובדה שהתקציב שניתן למע"צ ולרכבת, לא רק שעבר החלטת ממשלה, יש הסכם בכתב בין הממשלה לשני התאגידים האלה.

לכשתוקם הרשות, בהנחת עבודה, אני חושב שאי אפשר לצאת לתכנית חומש ללא משאבים תקציביים, ולשיקול דעתכם איך להביא את זה לידי ביטוי בחוק. אבל אני בהחלט חושב שללא בטחון מוחלט שהתקציבים האלה יוקצו, אני רק אתן לך דוגמא אחת, ההתלבטות עם מערכת החינוך, אתה לא יכול להתחיל ללמד כיתות או להכניס תכנית לימודים לחמש שנים ולא לדעת כל שנה האם יש לך כסף לביצוע. רק דוגמא קטנה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני רוצה רק להביא בפני חברי הכנסת, יש פה כרגע התלבטות, לפי עמדת שני המשרדים, גם תחבורה וגם אוצר, יש הסכמה בין ראש הממשלה, שר האוצר, ושר התחבורה לגבי תיקצוב הרשות הלאומית לשנים הבאות, כאשר ב- 2006 תהיה תוספת של מאתיים מליון שקלים, לתקציב שממילא קיים של מאה ששים, ב- 2007 תהיה תוספת - - -,

גדעון סיטרמן:

אני לא רוצה להיכנס לדיון הזה אבל אני חושב שזה יכול לעכב את הדיון פה, אני מציע לדון על זה במקום אחר.

היו"ר גלעד ארדן:

ב- 2007 תהיה השלמה של סך של תקציב של ארבע מאות מליון שקל, וב- 2008, 2009 ו- 2010, התקציב כבר יגיע לסכום המלא שהמליצו כל גורמי המקצוע, של חמש מאות וחמישים מליון שקלים, ולאחר מכן הוא ישמור על הערך הריאלי שלו.

משרד האוצר כמובן לא מעוניין שהסיכום הזה יבוא לידי ביטוי בתוך החוק. היועצת המשפטית של הוועדה אומרת שיש לכך תקדימים, ומשרד התחבורה מעוניין שהנושא הזה כן יבוא לידי ביטוי בחקיקה. עמדתי, והיא כמובן לא מחייבת אתכם, כל אחד יאמר את עמדתו, עמדתי היא שהדבר הזה הכרחי שיהיה בחקיקה אם אנחנו באמת רוצים אחת ולתמיד לדאוג לכך שמדינת ישראל תפעל לא עם אקמולים אלא באמת לטווח ארוך במלחמה בתאונות הדרכים.

בעבר אני על בשרי נאלצתי לנהל מאבקים על קיצוצים, כאשר לדוגמא פתאום קוצץ התקציב של הפעלת משמרות זהב במערכת החינוך, אז מתחילה מריבה בין משרד התחבורה לרשות הלאומית למשרד לבטחון פנים מי יתן את אותם חמישה מליון שקלים, ואז מי שניזוק הם התלמידים. אם לדעתי זה לא יעוגן בחקיקה אני לא חושב שנוכל להבטיח באמת ביצוע אמיתי של תכנית כזו לטווח ארוך. ולכן עמדתי היא שאני חושב שהוועדה כן צריכה לעגן את זה בחקיקה.

עדנה הראל:

רק לעניין העיגון של תקציבים בחקיקה, יש הרבה תחומים שבהם הממשלה מעגנת תכניות כאלה ואחרות בחקיקה מבחינת הליכי העבודה, נהלי העבודה, אופן המינויים וכו'. התקציבים אינם מעוגנים בחקיקה. מספר הדוגמאות שבהן תקציבים מעוגנים בחקיקה הן דוגמאות ספורות.

היו"ר גלעד ארדן:

באיזה נושאים למשל?

עדנה הראל:

היה מאבק שלם בניגוד לעמדת הממשלה, לדוגמא של חבר הכנסת רענן כהן בזמנו, את התקציב של חוק חיילים משוחררים לעגן בחוק חיילים משוחררים. זו דוגמא קיצונית שבאמת עיגנו נדמה לי ארבע מאות מליון שקלים בחקיקה.

היו"ר גלעד ארדן:

ומאז ועד היום אני מניח שלא פגעו בתקציב הזה בחקיקה.

עדנה הראל:

ברשותך אני רק רוצה לטעון טיעון קצת יותר רחב. מכיוון שאפשר להביא מספר דוגמאות, אני חושבת שמספר הדוגמאות הוא פחות מעשר דוגמאות. בכלל יש הרבה נושאים שבהם הכנסת מבקשת לעגן שאכן יהיה תקציב, ואז נאמר שסעיף תקציב מתאים יעוגן בסעיף תקציב נפרד במסגרת תקציב המדינה, ואז הכנסת במסגרת חוק התקציב השנתי רואה עד כמה באותו סעיף תקציב שהכנסת חייבה את הממשלה לשים כסעיף תקציב נפרד, כמה הממשלה שמה ביחס לסדרי העדיפויות האחרים.

גם הכנסת רואה את זה ביחס לסדרי העדיפויות השנתיים באונה שנה. אתה לא עושה פה חוק לתכנית חומש, אתה עושה פה חוק להרבה יותר זמן. יכול להיות שביחס לסדרי עדיפויות אחרים שיהיו בממשלה, בדיאלוג בין הכנסת לבין הממשלה בשנת 2020 תגיע למסקנה שצריך להיות X מאות מיליונים ולא Y, ולכן להבנתי, וזאת העמדה החוזרת של הממשלה בוועדת שרים לחקיקה, כאשר באות הצעות לעיגון תקציבים בחקיקה, זה להתנגד לעיגון תקציבים בחקיקה. כי לא נכון לקבוע מספרים ספציפיים בחקיקה.

הנושא לא נמצא כרגע בהצעת החוק הממשלתית, וככל שמדובר בעמדת ממשלה נחזיר את זה לוועדת השרים לחקיקה, אפילו למשאל היום, במידת הצורך אם אתם חייבים לגמור היום. אני רק חושבת שכדאי לזכור שעמדת הממשלה החוזרת היא התנגדות לעיגון תקציבים ספציפיים.

היו"ר גלעד ארדן:

קודם כל אני מבין שההערה הזאת תבוא על כל דבר שהוועדה תכניס בו שינוי, כי אם על כל דבר עמדת הממשלה - - -,

עדנה הראל:

אני התייחסתי לעובדה שיש מחלוקת בין המשרדים.

היו"ר גלעד ארדן:

קודם כל אני מניח שיש בהרבה נושאים פה מחלוקות בין המשרדים, ובכל נושא כזה בסוף ועדת השרים לחקיקה הכריעה מה עמדת הממשלה.

עדנה הראל:

אין מחלוקת בין המשרדים, על דעת כל המשרדים הנוגעים בדבר.

היו"ר גלעד ארדן:

זה כרגע. בשלב המקדמי היו מחלוקות בין המשרדים, שהוכרעו, וזו תוצאת ההכרעות. זה אנחנו מבינים את תהליך החקיקה. אבל אם עמדת משרד המשפטים היא שכל דבר שישונה כאן צריך לחזור לוועדת השרים לחקיקה, כי הרי הוא משנה את החלטת ועדת השרים, אז רשמנו את זה כהערה קבועה, בסדר.

עדנה הראל:

לא אמרתי את זה, ואני בוודאי לא מתכוונת למסור עמדה כזאת מול הוועדה, הוועדה סוברנית, ההיפך, הממשלה מביאה למחוקק הצעת חוק. אני מדברת על עמדת הממשלה. אדוני הציג בפני חברי הכנסת מצב בו יש לכאורה מחלוקת בין משרד האוצר ומשרד התחבורה לגבי הצורך בהכללה של העניין. לעניין הזה ציינתי שככלל עמדת הממשלה מובאת לוועדה בנושאים אלה. עמדת הממשלה ככלל היא כזאת.

היו"ר גלעד ארדן:

עורכת דין הראל, אני הבנתי, עמדת הממשלה היא שלא צריך להיות מעוגן התקציב בהצעת החוק. עכשיו נשמע מה חושבת הכנסת על העניין הזה. בבקשה חבר הכנסת וילן.

אבשלום וילן:

עורכת הדין הראל, עקרונית את צודקת, ככה בדרך כלל מתנהלים סדרי החקיקה. אבל במקרה דנן, הרי אנחנו עמדנו בשלהי הכנסת הקודמת במצב בלתי אפשרי, שאנחנו הצענו פשרה והממשלה סירבה לפשרה והעדיפה למשוך את החוק. למשוך את החוק, אדוני היושב ראש, אני מזכיר לך, ולא להעביר, משיקולים תקציביים.

במקרה דנן יש לסיפור היסטוריה, ואני חושב שהוועדה, אם היא רצינית, צריכה פה, בדיוק בהתאם לעמדתך, לפעול לפנים משורת הדין ולומר שהיא כן רוצה לעגן בחקיקה מיוחדת את התקציב חמש שנים, למען לחשק את הממשלה שהיא מחוייבת לנושא הזה מחוייבות תקציבית כפי שהיא התחייבה.

אחרת מה יקרה, הרי אין גבול לחוצפה לציניות, ולצורה השלומיאלית הגלותית שבה עבדה הממשלה. צדק יושב ראש האופוזיציה ביבי נתניהו צדק מלא מה שהוא אמר במליאה. מחלקים פה כספים ייחודיים. איך יכול להיות שאנחנו פה בוועדה נאבקנו על פשרה שהיינו מוכנים שהאזרחים ישלמו קרוב לשלוש מאות מליון, הממשלה תשים מאתיים חמישים מליון, ופתאום יש כסף ייחודי לישראל ביתנו, שהם רצו מטרה טובה, מה שאנחנו רצינו, מאה מליון שקל, להשקעה בתשתיות.

עכשיו אומרים לי פה, הכסף עוד לא בפנים, עזוב, זה הסכמים קואליציונים, עוד ימרחו אותם, בלשון עממית. אז אני מציע תכניס את כל זה, תכניס את המאה מליון שהובטחו לתשתיות, שהכל יהיה בחוק. אז תהיה ממשלה רצינית, שתבוא ותגיד אני לא רוצה בחקיקה, אני נותנת התחייבות שלטונית לכנסת, אני מבטיחה, יש אלטרנטיבות שיכולים לעקוף את זה שזה לא יהיה בחקיקה, אבל שתהיה התחייבות מאוד ברורה, ולא שמחר מצב כלכלי פחות טוב, ואז מה עם כל דו"ח שיינין, מה עם כל שינוי החוק, מה עם המאמץ הלאומי, לא קיים. לכן כאשר מתנהגים עם הכנסת בצורה לא נכונה אין ברירה לכנסת כנציגת הציבור אלא לעגן את הכל לפנים משורת הדין כמקרה מיוחד בחקיקה, כולל המאה מליון של ישראל ביתנו.

אתי בנדלר:

אני מבקשת להגיב על דבריה של גב' הראל. אכן מספר דברי החקיקה או החוקים שהתקציב ליישומם נקבעו באותם חוקים איננו רב, הייתי אומרת אפילו מספר נמוך של מקרים, אבל הם קיימים. אבל במקרה הזה, הדיון בנושא זה התקיים בכנסת הקודמת, בעת שהיא דנה בהצעת החוק דנן, ואני מזכירה שבכנסת הקודמת השלימה ועדת הכלכלה את דיוניה בהצעת החוק והניחה את הצעת החוק לקריאה שנייה ולקריאה שלישית על שולחן הכנסת, ובאותה הצעת חוק שנוסחה מונח לפני כולכם כרגע כלול גם סעיף 30 להצעה.

אני מפנה לסעיף 30 ג' בהצעת החוק, "..חלקו של התקציב השנתי מתוך תקציב המדינה, בהתאם להוראות סעיף קטן ב', ייקבע בחוק התקציב השנתי של המדינה בסכום פעולה נפרד במסגרת תקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים..". עד כאן, את הנוסח הזה היו מוכנים לקבל ולשים נקודה, דא עקה שאין כאן נקודה. וממשיך הסעיף ואומר: "..ובלבד שהסכום שייקבע כאמור לא יפחת מחמש מאות חמישים מליון שקלים חדשים לשנה..".

אני מזכירה שבעיקר על רקע הנושא התקציבי משכה הממשלה את הצעת החוק ולכן לא הוצבע עליה בקריאה השנייה והשלישית, ובכנסת הנוכחית חזרה בה הממשלה מהחזרה מהצעת החוק, ורק כך אפשר היה בכלל לבקש להחיל את חוק רציפות הדיון בהצעת החוק על הצעת החוק דנן.

עדנה הראל:

אבל זה לא חל על השנייה והשלישית.

אתי בנדלר:

הרשי לי להשלים את דבריי. מה אומר חוק רציפות הדיון בהצעות חוק התשנ"ג-1993, שחל על הצעת החוק דנן? לאחר שהממשלה חזרה בה מהחזרה של הצעת החוק וביקשה להחיל את החוק, אומר סעיף 6 לאותו חוק:

"..6 ב': החליטה הכנסת להחיל רציפות כאמור בסעיף קטן א..", שזה מה שנעשה במקרה דנן, ואני מדלגת על חלקים שאינם רלוונטיים, "..תמשיך הכנסת הנכנסת לדון בהצעת החוק, ורשאית היא לנהוג בדיונים שנתקיימו בכנסת היוצאת כאילו היו אלה דיונים שלה..".

דהיינו, רשאית הכנסת להחליט במקרה זה שכל הדיונים בנושא התקציב, לרבות עיגון הסכום הנדרש בתקציב המדינה לצורך ביצוע החוק, ייכללו רק בהצעת החוק דנן, דהיינו לצאת מתוך הנחה ברורה שמה שעומד היום בפני הוועדה הוא רק הנוסח שפורסם בכחול לקריאה ראשונה, ושכל הדיונים שנעשו בכנסת הקודמת, דיונים סוערים, נוקבים, עמוקים בנושא הזה, לצאת מתוך הנחה שהם לא היו ולא יבואו לידי ביטוי בכנסת הנוכחית, אני חושבת שזו הנחה מרחיקת לכת בנסיבות של הצעת החוק דנן.

עדנה הראל:

לא צריך לצאת מנקודת הנחה, שהממשלה מסכימה לתיקונים שהכניסה הוועדה, כי עובדה שהממשלה אז משכה את החוק.

אתי בנדלר:

אין ספק שלא ניתן לצאת מתוך הנחה שהממשלה מוכנה לאותן הצעות, אבל גם לא ניתן לצאת מתוך הנחה שהם לא קיימים ואנחנו חוזרים היום לנקודת המוצא של הנוסח הכחול.

היו"ר גלעד ארדן:

החלנו דין רציפות, דין רציפות על מה שהוועדה שמה.

אתי בנדלר:

לא, אפשר כך ואפשר כך.

אבשלום וילן:

אני רוצה לשאול על מה שהממשלה הגישה, לא על מה שהוועדה תיקנה.

אתי בנדלר:

לגבי החוק, בוודאי שנקרא את הסעיפים.

אבשלום וילן:

אני רוצה לשאול שאלה, במקרה יושב ראש הוועדה פה הוא מהאופוזיציה, אבל לממשלה יש שתי עמדות. היתכן?

היו"ר גלעד ארדן:

מבחינת החוק היבש, כל המחלוקות שהיו קיימות לפני, התבטלו ועברו מן העולם, ברגע שוועדת השרים לחקיקה החליטה מה הנוסח שמקובל עליה, וזו העמדה המחייבת את הממשלה, את שריה, את פקידיה וכו', אך לא מחייבת את הכנסת.

לכן אני הפניתי את השאלה אל חברי הכנסת, גב' הראל ביקשה בכל זאת להבהיר את עמדת הממשלה, האם חברי הכנסת חושבים שהכנסת צריכה לשנות את עמדת הממשלה ולהכניס את ההסכמות שהושגו בין ראש הממשלה, שר האוצר ושר התחבורה לגבי תיקצוב הרשות לשנים הבאות, באופן חריג, כי זה לא דבר שבשגרה, להכניס אותו לתוך הצעת החוק שתובא בפני הכנסת.

אבשלום וילן:

גם אתה וגם אני היינו שותפים לדיון הקודם, הגענו לנוסח מסויים, כולל את ההבנה התקציבית, ולא במקרה כתבנו את סעיף ג' על החמש מאות חמישים. תקרא לזה את ההסכמה החדשה, חמש מאות חמישים, אני מזכיר לחברי הכנסת, אם אנחנו חפצי חיים, ברמה אמיתית של מחוקק, לא להסכים לשינויים נוספים, ובלבד שנעביר את המהות שהנושא התקציבי כולו ייכנס לחוק, אחרת דבר לא יקרה.

אבישי ברוורמן:

אני חושב שמהות הדיון שהיה בשבוע שעבר, היה ברור שאנחנו רוצים רשות חזקה, אנחנו רוצים תיקצוב, גם כסף אבל גם סמכויות עם מערכת בקרה ואכיפה. לכן אני חושב שעם כל הרצון הטוב שקיים יש מקום להוסיף כאן תיקונים, הסתייגויות, כדי לחזק את ידה של הממשלה בביצוע ולפקח אותה, זה המנדט שלה.

לאה ורון:

גם בעניין התקציב.

היו"ר גלעד ארדן:

אני רק רוצה להבין, מבחינתך חבר הכנסת ברוורמן, אתה תתמוך בכך שהתקציב של הרשות, כסכום ממש, יעוגן בתוך החקיקה?

אבישי ברוורמן:

כן.

גדעון סיטרמן:

לממשלה יש עמדה אחת, החוק שמוצג בפניכם הוא עמדת הממשלה. יש לנו גם עמדה אחת על דעת האוצר, ראש הממשלה ושר התחבורה, אנחנו מבקשים להוריד את האגרה. לשיקול דעתכם כמחוקקים איך ומה לתת לרשות הזאת ברמת תיקצוב או איזה חוזק, זה באמת נשאר בתחום שלכם, אנחנו נכבד כל החלטה שאתם תגיעו אליה.

היו"ר גלעד ארדן:

מר סיטרמן, אני לא יודע אם הקשבת ליועצת המשפטית אבל כרגע מבחינת הכנסת, נכון, יש את האגרה כרגע כיוון שאנחנו הצעת חוק ממשלתית,

אתי בנדלר:

עומדת בפנינו גם הצעת החוק שהוועדה הניחה לקריאה שנייה ושלישית.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל ברגע, נניח שלא היה קורה פה בכלל דיון ואנחנו רק מאשרים את הצעת החוק אז זאת הצעת החוק הממשלתית. אז מה שאני מציע, ואני לא אצביע על כך, אני אצביע על כך בהמשך היום כאשר נעשה את ההצבעות במרוכז, ההצעה שתבוא בפני חברי הוועדה היא להוריד את כל נושא האגרה ולעגן לחמש השנים הבאות את התקציב המדוייק, כפי שהגעתם להסכמות, ולאחר מכן לשמור על הערך הריאלי של אותם 550 מליון.

מה שאני מבקש מהממשלה, עד שנקיים את ההצבעה אתם יכולים לדבר ביניכם, אני מקווה שלא תבואו עם איזה שהם שינויים או הצעות דרמטיות, תזכרו שהרווחתם שנה בינתיים, הרי זה היה אמור להתחיל לפעול ב-2006. 500 מליון כבר נחסכו לקופת המדינה, לצערי זה לא באמת נחסכו, כי עד היום לא הבנתי את תפיסת האוצר שסכום כזה שגורם נזק, נניח שאנחנו מתעלמים מהנזק הנוראי למשפחות ולפצועים ולהרוגים, בכל זאת גם לשיטתכם המחמירה הנזק למשק הוא של 10 מיליארד שקלים, הם אומרים 12.6, אני אומר, גם למחמירים של האוצר יש פה נזק של עשרה מיליארד שקלים.

אז אני חושב שכדאי בכל זאת להכניס את הנושא הזה בחקיקה, ואם הממשלה תיקלע למצב כלכלי מאוד קשה היא תמיד תוכל לבוא בפני האזרחים בחוק ההסדרים או חוק התקציב ולהסביר למה היא חושבת שצריך לקצץ את התקציב שיינתן למלחמה בתאונות הדרכים. אבל יהיה עליה לשכנע את חברי הכנסת. אני חושב שהתחום הזה הוא מספיק חשוב, שמעתם את חברי הכנסת, כולל חברי כנסת מהקואליציה, שאני באמת משבח את עמדתם בעניין הזה הציבורי, שחושבים שהנושא הזה מספיק חשוב. אני לא חושב שיש פה קואליציה, אופוזיציה, אני מסכים עם חבר הכנסת מרציאנו. אז זה הסיכום בעניין הזה, אנחנו עדיין לא הצבענו עליו, ושוב אני משאיר, אם הממשלה תרצה להגיב בהמשך היום, לפני ההצבעה, בבקשה.

נושא שני, לפני שאנחנו עוברים להקראת החוק, זה נושא של מעמד הרשות הלאומית. עד היום, וחשוב שחברי הכנסת יבינו את הנקודה הזו, עד היום הרשות הלאומית היתה חלק בלתי נפרד ממשרד התחבורה. כמו שהציג השר בישיבה הקודמת יש איזושהי סתירה מובנית בכך שהרשות היתה חלק מתוך משרד התחבורה. משרד התחבורה שואף שהתנועה במדינת ישראל תזרום כמה שיותר באופן חופשי, ותחום הבטיחות, מה לעשות, מצריך לפעמים בדיוק את ההיפך. איך הציג את זה קצת בצורה קיצונית ד"ר שיינין, אם כל המדינה היתה פקק אחד גדול אז אולי כמעט ולא היו או בכלל לא היו תאונות הדרכים.

לכן ברגע שיש את הסתירה הזו, ברגע שהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים כל פעולה מפעולותיה כמעט היא זקוקה גם לשיתוף פעולה או לכפיפות כלשהי לאגפים אחרים של המשרד, זה דבר שמאוד מאוד מקשה על היכולת שלה לתפקד כרשות עצמאית בעלת שיניים ובעלת סמכויות. ולכן הצעת החוק דיברה על כך שהרשות עכשיו תוקם כרשות סטטוטורית, שבמועצה שלה, ואני מניח שקראתם את הצעת החוק, יהיו אנשי ציבור שימנה השר, או חלק מהם ימונו על ידי משרדי הממשלה. ובעניין הזה אני הבנתי שהיו דיונים בקרב משרדי הממשלה, והייתי רוצה לשמוע מה העמדה האחרונה שיש לממשלה בעניין הזה.

יורם מרציאנו:

אני מבקש בעניין ההצעה שלי, שהיא תתקבל ללא הסתייגות. אם יורשה לי עוד משפט אחד, מעיון שאני עורך בהצעת החוק, בישיבה הקודמת, דיברתי על זה והעליתי את ההצעה, להטיל סנקציות על ראשי רשויות שאינם מבצעים את ההוראות בעניין הבטיחות בדרכים בתחומי היישוב שלהם. אני יודע לצערי הרב, ואני אומר לך את זה גם מהיותי סגן ראש עיריית לוד, שהדבר הזה כמעט לא נעשה בתחום הרשויות המקומיות, והם לא נותנים את דעתם בעניין הזה. אין שום סנקציות שמופעלות על ראש עיר, בנושא של כבישים, בנושא של סימוני כבישים, וכל זה הרי חל על הרשות המקומית, והם לא עושים שם שום דבר בעניין הזה.

אני מציע טרם יציאתי החוצה, שנצמיד את זה לעניין למשל של המשרד לאיכות הסביבה, שבמסגרת המשטרה הירוקה הגישה כתבי אישום על ראשי רשויות. ראש עיר שיבין שמונחת על צווארו חרב של כתב אישום, ינהג אחרת. אני רק רואה שאנחנו נעביר כסף לרשויות המקומיות במסגרת הצעת החוק, אבל הכסף הזה ילך בסוף לכיסוי חובות ומשכורות כמו שאנחנו יודעים.

היו"ר גלעד ארדן:

חבר הכנסת מרציאנו, בוא ואציע לך, הדיון בחדר הזה מתקיים עד השעה שתים עשרה, לאחר מכן תהיה הפסקה של חצי שעה ואנחנו נמשיך אותו בחדר ועדת הכלכלה. בהפסקה הייתי מציע שמי שיש לו הצעות יותר קונקרטיות ישב אתי ועם היועצת המשפטית, יגיש את זה ואז נגיע אל זה באמת בתום יום הדיונים. תודה רבה. בבקשה גבירתי היועצת המשפטית של משרד התחבורה מלי סיטון.

מלי סיטון:

משרד התחבורה, על דעתה של הממשלה, מבקש למעשה להקים רשות לאומית לבטיחות בדרכים שלמיטב הבנתנו ותפיסתנו שונה בתכלית מהרשות שקיימת היום. הרשות שקיימת היום, כמו שאמר אדוני, מהווה חלק ממשרד התחבורה, ותפקידיה אינם תפקידים ביצועיים. התפקידים שיש היום לרשות הלאומית הם לייעץ לשר התחבורה ולממשלה, במובן בחינת תכניות העבודה והתכניות השנתיות.

ההצעה שמונחת בפני הוועדה הנכבדה למעשה בונה רשות עצמאית כתאגיד סטטוטורי חיצוני לממשלה, תאגיד שהוא תאגיד שמתנהל באמצעות יושב ראש, מנהל, עובדים ומועצה, עצמאי לקבלת עובדים, עצמאי במיצוי תקציב שהוקצה לו, כמו כל תאגיד סטטוטורי יש לו שר אחראי, אבל הוא איננו חלק ממשרד התחבורה. וכשאנחנו ניכנס לסעיפים אחד לאחד נראה את רמת העצמאות שלו ואיך הוא משתלב במובן המקצועי מול התחומים השונים שנשארו במשרד התחבורה.

היו"ר גלעד ארדן:

יש בעניין הזה הסכמה, הגב' הראל?

עדנה הראל:

בעניין הזה, כן.

היו"ר גלעד ארדן:

אז אני מברך את הממשלה שבעניין הזה יש הסכמה, ואני חושב שאנחנו יכולים כבר להתחיל לקרוא את הצעת החוק. אני חושב שגם בעניין העצמאות של הרשות, יש עוד מה לעשות בהצעת החוק, ואני מקווה שחברי הכנסת יאמרו את דעתם בעניין הזה.

אנחנו מתחילים לקרוא את הצעת החוק, הנוסח שייקרא הוא הנוסח הממשלתי, הכחול, וכל חבר כנסת שרוצה באיזה שהוא שלב להציע שינוי שיפור הערה מוזמן לעשות זאת. בנוסף אני מבקש בזמן ההקראה שהיועצת המשפטית של הוועדה תסב את תשומת לבנו לשינויים שהכנסת הקודמת, כאשר ישבה על החוק הזה ודנה, הציעה, כדי שאם חברי הכנסת יחליטו שהם רוצים לאמץ את השיפורים או התיקונים האלה, נוכל להצביע עליהם. יש לכם עצם את הנוסח הממשלתי שאנחנו מקריאים.

מלי סיטון:

הצעת חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, התשס"ו-2005. פרק א' – הגדרות.

1. הגדרות. בחוק זה דרך, כהגדרתה בפקודת התעבורה, לרבות מסילת ברזל כהגדרתה בפקודת מסילות הברזל נוסח חדש התשל"ב-1972. המועצה – מועצת הרשות שמונתה לפי סעיף 7. המנהל – מנהל הרשות שמונה לפי סעיף 24. הרשות – הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים שהוקמה לפי סעיף 2. מפקח על התעבורה, רכב, רשות תימרור מרכזית ורשות תימרור מקומית – כהגדרתם לפי פקודת התעבורה. השר – שר התחבורה והבטיחות בדרכים.

ברשותך, אם אני יכולה שני משפטים להבהרה. לנוכח התפקידים שיוטלו על הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מהווה למעשה הסעיף הזה אוסף של הגדרות מהחוקים הרלוונטיים לתפקידים שמושטים על הרשות. במלים אחרות, הכוונה היא ואנחנו נראה את זה בסעיף 6 בהמשך, לקחת את המונחים מפקודת התעבורה ומהתקנות לפיה, כמו גם את ההגדרה של מסילת הברזל מפקודת מסילות הברזל, כדי שאחר כך, במניין התפקידים של הרשות, אפשר יהיה להיעזר באותם מונחים מקצועיים.

אני רק רוצה להוסיף ולומר שתוארו של שר התחבורה בהמשך להחלטת הממשלה שונה ופורסם כדין והוא מונח לפני הוועדה. זה תוארו הפורמלי.

אתי בנדלר:

הוספנו הגדרה של דרך עירונית, כי נזקקים למונח הזה בהמשך והוא לא הוגדר.

היו"ר גלעד ארדן:

ההגדרה היא חופפת להגדרה בפקודת התעבורה.

מלי סיטון:

פרק ב' – הקמת הרשות ותפקידיה.

2. הקמת הרשות. מוקמת בזה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים אשר תפעל להגברת הבטיחות בדרכים בהתאם להוראות חוק זה. הרשות תפעל במסגרת מדיניות הממשלה ובכפוף להחלטות השר לפי חוק זה.

3. הרשות תאגיד. הרשות היא תאגיד.

4. הרשות תהיה גוף מבוקר כמשמעותו בסעיף 9.6 לחוק מבקר המדינה, התשי"ח-1958 נוסח משולב. אפשר להעיר רק אדוני היושב ראש שכל הסעיפים האלה בעצם מצביעים על אותה ששאלת בראשית הדיון, מהי בעצם העצמאות שלה רשות. אלה הדוגמאות למשל סעיפים 3 ו-4.

5. פעילות הרשות. הרשות תפעל באמצעות המועצה, המנהל ועובדי הרשות.

6. תפקידי הרשות. תפקידי הרשות הם:

1. לקיים ולהפעיל מערך בקרה על פעולתן של רשויות תימרור מקומיות כאמור בסעיף 7.

2. לפעול למימון פעולות בתחום הבטיחות בדרכים ברשויות מקומיות, כאמור בסעיף 8, ובכלל זה פעולות לשיפור תשתית התחבורה ואמצעי הבטיחות בדרכים עירוניות ולפקח על ביצוע פעולות שמומנו כאמור.

3. לגבש תכנית רב שנתית להגברת הבטיחות בדרכים ולפעול ליישומה באמצעות תכניות שנתיות כאמור בסעיף 9.

4. לקדם, לתכנן ולקיים פעילות הסברה וכל פעילות אחרת במטרה להגביר את מודעות הציבור לנושא הבטיחות בדברים.

5. להקים ולנהל מרכז מידע לאומי למידע ולמחקר בתחום הבטיחות בדרכים בהתאם להוראות פרק ו'.

6. לייעץ למערכת החינוך על פי בקשתה לגבי תכנים של לימודים עיוניים בנושא תורת הנהיגה והבטיחות בדרכים.

7. לייעץ לגופים העוסקים בחילוץ והצלחה, לאחר שמיעת עמדתם, בדבר פעולות הנדרשות לצורך ייעול ושיפור הטיפול בנפגעי תאונות הדרכים ולצורך תאום בין הגופים האמורים ולפעול על פי אמות מידה שתגבש למימון פעולות כאמור.

8. לסייע בתיגבור מערך האכיפה של דיני התעבורה.

9. לייעץ לשר ולממשלה בתחומי הבטיחות בדרכים, בטיחות הרכב ורישוי נהגים.

10. למלא כל תפקיד אחר שהוטל עליה לפי חוק זה.

הסעיף הזה למעשה כשהוא מטיל את התפקידים על הרשות מנסה לשלב את העבודה של הרשות שתוקם בפעילותם של הגורמים המקצועיים שחקיקה מסועפת הקנתה להם סמכויות בתחום התשתיות, בתחום רשויות התימרור ובכל התחומים האחרים שמנויים. כל סעיף קטן למעשה במסגרת סעיף 6 מפנה לסעיף מאוחר יותר, שמסביר את אופן השתלשלות העניינים. אם יורשה לי אני אעבור על כל סעיף וסעיף ואפנה לסעיף המתאים.

כשנאמר לקיים ולהפעיל מערך בקרה על פעולתן של רשויות תימרור מקומיות צריך לזכור שלמעשה רשות תימרור מקומית הן כל אותן עיריות, רשויות מקומיות, חברת נתיבי איילון למיתחם של הכביש שלה, רכבת ישראל, חברת רכבת ישראל בע"מ, חברה ממשלתית לתחום הדרך ומסילת הברזל שמצויות באחריותה, חברת הדרכים הלאומית, מע"צ, היא רשות תימרור מקומית לתוואי הדרכים הבין-עירוניות שמסורות לאחריותה.

במלים אחרות רוצה לומר שזה הסעיף שאליו כיוונו הדוברים הקודמים, באשר לאינטגרציה שיש בין הרשות שתוקם לבין הצורך לקיים בקרה, גם בתחום הדרכים, גם בתחום מסילות הברזל, גם בדרכים הבינעירוניות לצורך העניין באמצעות חברת מע"צ וגם באמצעות הרשויות המקומיות, שהן רשויות תימרור, כל אחד בתחום שנמסר לו.

כשאנחנו מדברים על קיום מערך של בקרה הכוונה היא למעשה לייצר עבודה משולבת. ההנחיות שלפיהן עובדות רשויות התימרור הן הנחיות למעשה שיוצאות מבית מדרשו של משרד התחבורה. במינהל היבשה, וזה מפורט בסעיף 7 למעשה, במינהל היבשה במשרד התחבורה יש משנה סדורה ביותר שמשתרעת למעשה כמעט על חמישים וחמישה אוגדנים, שסורקת את הנחיות הבטיחות בכל התחומים.

במלים אחרות יש לכל רשות מקומית את הפרופיל הבטיחותי שלה, יש הנחיות לנושא של מעגלי תנועה, פסי האטה, מפגשי מסילות ברזל, תאורה, תמרורים, הולכי רגל, רוכבי אופניים. כל המשנה הזאת היא בעצם בהנחיות שמוציא מינהל היבשה, ולענייננו המפקח הארצי על התעבורה כשההנחיות האלה מוצאות לצערנו אין ביד משרד התחבורה את היכולת לפקח על הביצוע של ההנחיות האלה על ידי רשויות התימרור המקומיות.

אתי בנדלר:

אם לרשות תהיה איזושהי עמדה, בעצם גיבוש ההנחיות של רשות התימרור המרכזית.,

מלי סיטון:

אני חושבת שעצה מקצועית שתבוא מכל כיוון - - -,

אתי בנדלר:

אבל זה לא יהיה בגדר תפקידיה.

מלי סיטון:

למעשה התשובה לזה מצוייה בעבודה השוטפת בסעיף 7 שמדבר איך תזרום למעשה הבקרה על הרשויות המקומיות. מעבר לזה, מאחר והשר האחראי על הרשות הוא שר התחבורה, בהנחה ויהיה לרשות משהו להציע לגורמים המקצועיים שנמצאים בתוך משרד התחבורה, אני חושבת שהעבודה תחת שר אחד ושר אחראי היא יכולה לתת את המענה.

עדנה הראל:

אני רוצה להבין האם תהליך העבודה שלצורך גיבוש הנחיות של המפקח על התעבורה או תיקון שלהם הם יכולים וולונטרית, זה לא יהיה בגדר תפקידיהם אלא וולונטרית הם יוכלו לייעץ, או שהם יוכלו לעשות את זה רק באמצעות המלצה לשר ולא לגוף שבעצם אחראי על גיבוש אותן הנחיות.

מלי סיטון:

אני חושבת שהחיים הם חזקים יותר מכל דבר אחר. בפועל היום זה מה שמתקיים. רשות תימרור מקומית כזאת או רשויות שיש להן, הטכניון, מכוני מחקר, האוניברסיטאות.

עדנה הראל:

אבל את אומרת מעמדם יהיה בדיוק כמו של הטכניון, של כל רשות מחקר אחרת, ירצו יתנו עצה, לא ירצו לא יתנו עצה. ירצו יקבלו עצה, לא ירצו לא יקבלו.

מלי סיטון:

זה מעבר לזה. בתהליך העבודה הסדור שמתקיים במינהל היבשה ההנחיות המוצאות הן אחרי עבודה משותפת של ועדות היגוי, עם כל מכוני המחקר שמטפלים בבטיחות בדרכים. רוצה לומר שכשיוצאת הנחיה כזו מבית מדרשו של משרד התחבורה היא כבר פועל יוצא שמסכם עבודה מקצועית שנעשתה מול כל הגופים הרלוונטים, והיא נמצאת כהנחיה.

היו"ר גלעד ארדן:

השאלה שלי היא אחרת, אני קורא פה לגבי הרשויות המקומיות, סעיף 7, מערך בקרה. כפי שאת הצגת מערך הבקרה הזה לא נותן לרשות סמכויות משלה אלא הוא אומר אם במסגרת הבקרה היא מוצאת לנכון שצריך לעשות פעולה X או Y בקטע דרך ברשות מקומית, היא צריכה לבוא למפקח על התעבורה במשרד התחבורה ולהגיד לו תשמע, יש כביש אחד שהוא מפגע בטיחותי לעניות דעתי באזור זה וזה. האם עד כאן הבנתי נכון?

מלי סיטון:

אני חושבת שאולי זה לא מספיק מדוייק, לכן אולי כדאי לקרוא את סעיף 7 שמבהיר למעשה את המעגל של איך מופעל 6.1 והסעיף קובע כך:

"..הרשות תפעיל מערך בקרה על פעולתן של רשויות תימרור מקומיות..", וכבר אמרנו שזה לא רק עיריות ורשויות אלא זה כל החברות, כל אחת בתחומה, "..בכל הנוגע ליישום הכללים וההנחיות שנתנה להם רשות התימרור המרכזית, שהוא המפקח הארצי על התעבורה במשרד התחבורה, לעניין תכנון דרך, בטיחותה, אחזקתה, הסדרי התנועה והבטיחות בה..". פה מגיע התהליך, "..ב. ממצאי הבקרה של הרשות לפי סעיף קטן א יועברו לרשות התימרור המקומית הנוגעת בדבר ועותק מהם יועבר לרשות התימרור המרכזית לצורך הפעלת סמכויותיה לפי פקודת התעבורה. ג. רשות התימרור המקומית רשאית להשיג לפני רשות התימרור המרכזית על ממצאי הבקרה שהועברו אליה..".

חשוב להדגיש, שרשות התימרור המרכזית היא זו שפקודת התעבורה והתקנות לפיה הסמיכו אותה לבצע את ההליך מול אותן רשויות התימרור המקומיות. במלים אחרות, אם מגיעה רשות התימרור המרכזית למסקנה שהרשות המקומית חרגה או מהבקרה שהגישה לה הרשות עולה שיש לפעול מול אותה רשות מקומית המפקח הארצי על התעבורה, שהוא רשות התימרור המרכזית, רשאי לסגור את הדרך, להורות על סימונה, תיקונה או ביצוע כל דבר אחר שנדרש לפי התקני הבטיחות.

היו"ר גלעד ארדן:

יש לי שאלה, כאשר חברת נתיבי איילון מודיעה לציבור שבתאריך כלשהו נתיבי איילון סגורים, מכוח מה היא יוצאת עם ההודעה הזאת לציבור?

מלי סיטון:

נתיבי איילון היא רשות תימרור מקומית לתחום הדרך שלה, והיא עושה את זה תמיד בהתייעצות עם רשות התימרור המרכזית, שהוא המפקח הארצי על התעבורה. והוא יושב כאן. בהתייעצות ובידיעה ובתאום עם משטרת ישראל.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מדגיש, זה בהתייעצות איתו. זה לא שהמפקח על התעבורה יכול להגיד להם סליחה, לאור ההתייעצות אני אוסר עליכם לסגור את הדרך הזאת.

מלי סיטון:

הוא לנצח יכול, זה צריך להיות על דעתו. זה מעוגן בפקודת התעבורה.

לאה ורון:

למה צריך בחוק הזה את 7ג?

מלי סיטון:

בגלל שמה שאנחנו מייצרים בחוק הזה, הוא בעצם תהליך בין שלושת הקודקודים הרלוונטיים. רק פקודת התעבורה מקנה איזשהו תהליך, זה המשמעות של הסעיף, בגלל שכל התהליך בחוק המוצע מתחיל ברשות הלאומית. הרשות הלאומית קיימה בקרה, והגיעה למסקנה שרשות תימרור מקומית מסויימת לא קיימה את ההנחיות כמו שהן על ידי רשות התימרור המרכזית. פה מתחיל התהליך. אז צריך להודיע אותו לרשות המקומית.

היו"ר גלעד ארדן:

נגיד שהיא החליטה להשיג על ההחלטה בפני רשות התימרור המרכזית, עד שהיא משיגה על ההחלטה ועד שיש החלטה בינתיים הכביש פתוח או סגור?

מלי סיטון:

כן, אבל זה יכול להיות עניין של בו ביום, זה לא צריך להיות תהליך מתמשך, והיו דברים מעולם.

היו"ר גלעד ארדן:

אפשר לשאול מה כוח האדם שלך לצורך העניין?

מלי סיטון:

כמה עשרות הוא אומר.

היו"ר גלעד ארדן:

יש הבדל, כאשר יש רשות שעושה בקרה פתאום יום אחר על כל הרשויות, ויש לה אגף לעניין הזה, וכמות הדברים שיש לה לומר יכול להיות פי עשרה ממה שהיום יש לומר, בהתחשב, עוד פעם, לא בגלל שאני בא בטענות, כי זה מה שהקצו לו במסגרת משאבי המדינה, ועכשיו המדינה מקצה לזה הרבה יותר משאבים, לעניין הזה. הרי כולנו חשופים לכך, לכל תכניות הטלויזיה, שתמיד אם לא היו מצלמים מטעם הטלויזיה איזשהו מקום שיש בו סכנה, עד שהיו מגיעים לזה, שוב, לא כי אני בא בטענה, כי זה כוח האדם שהקצו, כמו שלמשטרת ישראל אין מספיק כוח אדם ויש להם איקס מתקנים לבדיקת אלכוהול, הם היו רוצים שיהיה להם פי מאה, אבל המדינה זה מה שהיא הקצתה.

מלי סיטון:

אני אסביר את פריסת מערך המפקח הארצי על התעבורה. המפקח הארצי על התעבורה, בהיותו רשות התימרור המרכזית, פועל באמצעות המחוזות שלו. בכל מחוז יש רשות תימרור מרכזית, שבעצם חולשת על רשויות התימרור המקומיות באותו איזור. לכן הפעלת הסמכויות של רשות התימרור המרכזית באמצעות המחוזות היא בנגישות ישירה, בפתרון מיידי ובמענה לכל דבר. זה לא צריך להיות רק דרך המפקח הארצי על התעבורה. יש לו בכל מחוז את הנציג שלו, עם האנשים שלו, כולל אנשי הנדסה, שבודקים כל דבר לגופו בזמן הבדיקה.

היו"ר גלעד ארדן:

למה ייגרע חלקה? אני לא אומר כרגע את הפתרון הקיצוני יותר, אבל למה ייגרע חלקה של הרשות הלאומית, שכמו שנתיבי איילון יכולה, בהתייעצות איתו, להורות על סגירת דרך מסויימת עד למצב שיתוקן, למה שלא ניתן את הסמכות גם לרשות הלאומית, שאתם בעצמכם מסמיכים אותה לקיים את הבקרה. למה ליצור את פער הזמנים הזה? יש פה איזה יצור כלאיים, כי אם הוא אחראי על זה אז למה לא שכל האחריות תהיה עליו. שיקים מערך בקרה, ואם לא אז נדע מי האחראי, הם הבקרים,

מלי סיטון:

אני רוצה לומר משפט כללי ואחר כך אני ארד לגוף הסמכות של המפקח הארצי על התעבורה. בניסיון שלנו להקים את הרשות אנחנו למעשה חיפשנו את האיזון הכי נכון שיכול להיות בין רשות שמה שיעמוד לנגד עיניה יהיה הבטיחות בדרכים, אבל לצד זה צריך לזכור, יש סמכויות ויש מערכת מאוד ענפה של התמקצעות בנקודות ספציפיות במשרד התחבורה. מה שאני רוצה להדגיש הוא שאין למשרד התחבורה בימינו הנוכחיים, כבר הרבה מאוד זמן, את היכולת לתגבר את עצמו מבחינת כוח אדם.

אנחנו חושבים שהרשות החדשה תוכל לסייע למשרד התחבורה במגבלה. המגבלה המאוד בעייתית היא שהתאגיד שאנחנו מקימים הוא תאגיד עצמאי חיצוני לממשלה. בהיותו חיצוני למערכת הממשלתית הוא לא יכול לבצע,לנתיבי איילון אין סמכויות לסגירת כבישים, היא פועלת מכוח סמכויות שיש לה מהמפקח הארצי על התעבורה, מהיותה רשות תימרור מקומית, במובן הזה שבהיות התאגיד הזה תאגיד חיצוני לממשלה אי אפשר להעניק לו סמכויות שלטוניות. סמכויות שלטוניות הן סמכויות שמצויות רק בידי הממשלה, והן לא ניתנות להאצלה. לכן גם המונח בקרה,

היו"ר גלעד ארדן:

שר לא יכול להאציל בהחלטה מינהלית שלו סמכות כזאת, את צודקת. אבל הכנסת בהחלט יכולה.

מלי סיטון:

העשייה הממשלתית סדורה כעשייה שלטונית, שלא יכולה להיות מועברת לתאגיד שהוא לא ממשלה. מצד אחד רצינו שהתאגיד יהיה עצמאי ויפעל ויפעיל את החוק שלו וימצה את התפקידים שלו. במסגרת התפקידים שלו בגלל היותו עצמאי הוא לא יכול להחליף את זרועות השלטון שמבצעים את התפקיד הממשלתי. ולכן ניסינו למצוא את האיזון הנכון בין התפקיד הממשלתי שנשאר ויישאר לנצח במשרד התחבורה, ולכך גם מכוון למעשה סעיף 11 שאומר שאין בסמכויות ובתפקידים של הרשות לפגוע בסמכויות שניתנות לאחר לפי כל דין.

האחר לצורך העניין, הוא המפקח על התעבורה, הארצי, המקומי, רשויות התימרור והחשוב באותה מידה אגפי הרישוי של המשרד, שהם אלה שמבצעים את רישוי הנהגים ורישוי הרכב. אדוני, זה ברור שאין כוונה בחוק הזה להקים משהו שיבוא תחתיו של משרד התחבורה. אין כוונה כזאת. הכוונה היא שהרשות שתוקם תסייע למשרד התחבורה לקיים את כל אותם דברים שבכוחות המתדלדלים שלנו אנחנו לא מצליחים לקיים את הבקרה עליה.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא מה שהשר הציג בשבוע שעבר. כי השר הציג לא שהוא מקים גוף שנועד לסייע למשרד התחבורה אלא הוא אמר המשרד יהיו לו שתי רגליים, רגל אחת זה התחבורה, הזרמת התנועה, ורגל שנייה זו הבטיחות בדרכים. ולעתים הן גם מתנגשות אפילו.

מלי סיטון:

למיטב הבנתי זה בדיוק משמעותו של סיוע. במלים אחרות אם לא היתה הרגל הזאת אז השולחן היה עומד עקום. לכן אני חושבת שאין חילוקי דעות, לא בהבנה עצמה, לא בניסיון שלי להעביר את הכוונה שלו, שהכוונה היא שהרשות שתוקם תתגבר את הנושא שמשרד התחבורה לא מצליח לקיים אותו, מפאת כוחותיו, ותיתן את הדגשים בנושא של הבטיחות, כשמצד אחד היא תוכל לקיים את התפקידים שלה, של הרשות, שאנחנו רואים אותם בסעיף 6, ומצד שני זה לא יחליף את הגורמים המקצועיים שעובדים במשרד התחבורה ופקודת התעבורה והתקנות לפיה בעצם מנו את כל הסמכויות השלטוניות שלהם.

היו"ר גלעד ארדן:

אני אפרוש בפניך את החשש שלי. אותי לימדו מגיל צעיר שכשאין סמכות גם אין אחריות. אם לא נותנים בידי מישהו סמכות גם קשה לדרוש ממנו להיות אחראי באמת לנושא מסויים. ברגע שאתה מטיל בחוק, זה התפיסה שלי, ברגע שאתה מטיל בחוק על הרשות הלאומית, כל מה שקשור לבקרה על הרשויות המקומיות בנושאים האלה, אבל הסמכויות הן על המפקח על התעבורה אני חושש מאוד שהרשות הלאומית גם לא לגמרי תבצע את העניין הזה בצורה כפי שהיא היתה מבצעת אותו אם היתה לה סמכות, כי היא תחשוב שאולי ביום מן הימים, כאשר יבואו בטענות למישהו, אז יבואו בטענות קודם כל אל המפקח על התעבורה.

אני רוצה להגיש הצעה לתיקון את הסעיף הזה. אני לא אצביע על זה עכשיו, אבל עד אחר הצהריים הייתי מבקש לדעת מדוע את רואה הבדל, או אם יש הבדל משפטי בין סמכות של חברה ממשלתית לבין הסמכות של תאגיד סטטוטורי. כי מבחינתי, בעיניי שניהם זה להוציא החוצה סמכויות, אני שואל מכוח מה זה מעוגן. אני לא רואה הבדל בין תאגיד סטטוטורי לבין חברה ממשלתית, ששניהם הם לא עובדי מדינה לפי ההגדרות של חוק שרות המדינה, כך אני רואה את זה.

השאלה השנייה, אני הייתי מבקש לראות את סמכות הסגירה של כבישים לפני שאני מצביע על ההצעה שלי, של חברה כמו נתיבי איילון, דומני שגם למע"צ יש סמכות כזו, איך בדיוק זה מנוסח ביחס לסמכויות של המפקח על התעבורה, לגבי התייעצות, אישור.

מלי סיטון:

תאגיד סטטוטורי למעשה הוא משמו נובע שחוק מקים אותו. מה שנותן לתאגיד את הסיוע הסטטוטורי הוא העובדה שהוא הוקם בחוק. חוק מטבע הדברים גם קובע את תפקידי אותו תאגיד, היכולות שלו לפעול, מסגרת הפעולה שלו והממשקים, אם יש כאלה, לגופים אחרים. בשונה מכך, חברה ממשלתית היא חברה שהוקמה בהחלטת ממשלה, היא פועלת מכוח חוק החברות הממשלתיות. אבל מה שמונח לנגד עיניה או תפקידיה, הוא התזכיר והתקנון שקבעו את הקמתה של אותה חברה, כאשר התזכיר והתקנון מונים את התפקידים של החברה.

חוק החברות הממשלתיות הוא לא חיקוק מקצועי שמסביר לחברה איך לבצע את תפקידיה, אלא במישור ההתנהלות השוטפת שלה, מבחינת הדירקטורים שלה, המנכ"ל שלה, היושב ראש שלה, היועץ המשפטי שלה ומבקר הפנים שלה. הוא לא קובע פנים במהות במה תעסוק החברה. כי פה היא כבר נסמכת על החקיקה המקצועית הרלוונטית, כמו למשל פקודת התעבורה. בניגוד לתאגיד סטטוטורי שבגלל שחוק הקים אותו החוק צריך לקבוע את התפקידים שלה, והוא צריך בחוק, בתפקידים, לומר מפורשות מה הממשקים מול גורמים אחרים,

היו"ר גלעד ארדן:

חוץ מחריג אחד קטן, סעיף 4 לחוק החברות הממשלתיות, שהממשלה יכולה להורות לחברה בנושא מסויים גם לפעול לפי הנחיה שלה.

מלי סיטון:

נכון. זה החריג היחיד שהתקיים בעבר אכן מול חברת אל-על, שהורה לה לפעול. לכן מכיוון שלפנינו בעצם מונחת הצעה להקים תאגיד סטטוטורי, צריך לקבוע בחוק את התקציבים שלו, ומעבר לזה לייצר את אופן הממשק מול גורמים אחרים, שכבר יש להם סמכויות בתחום הזה, ועדיין לא לקחת מהשלטון את מה שהוא בעצם מופקד עליו. הממשלה לא מתנערת מהסמכויות שלה, זה גם עלה בדיונים הקודמים, אבל הממשלה רוצה סיוע נקודתי, בתחום מאוד מסויים, והוא הבטיחות בדרכים.

היו"ר גלעד ארדן:

אולי אני יכול לשפר את ההצעה שלי, כי ההצעה המקורית שלי היתה שסעיף 6 יתוקן ונוסיף לו סעיף קטן 8 במסגרת תפקידי הרשות, ולא צריך לרשום כרגע כי אני עוד אולי אשנה את זה. "..הרשות תוכל להודיע על סגירת דרך כמשמעה בפקודת התעבורה, במידה וקיים בה מפגע בטיחותי חמור או במידה והתשתית בה מסוכנת..". בנוסף, לתקן את סעיף 39 ולתת לשר סמכות להתקין תקנות בדבר סגירת הדרך כאמור בסעיף 6, "..דרכי ההתראה במידה ותיעשה טרם הסגירה ואופן אכיפת הוראות אלה..".

לפי מה שאת אמרת לגבי המימשקים, מדוע לא נאפשר לרשות את הסמכות הזו שקיימת לנתיבי איילון, אבל נכפיף אותה בדרך שהיא קיימת היום כלפי נתיבי איילון ואחרים לאישורו הסכמתו של המפקח על התעבורה, זה בהכרח גם ייעל את לוח הזמנים של הסגירה, או לחילופין ניתן לו שהוא יהיה הגוף שבפניו משיגים, כפי שניתן להשיג היום. סליחה, היום מי זה הגוף שבפניו משיגים?

מלי סיטון:

רשות התימרור המרכזית, המפקח הארצי על התעבורה.

היו"ר גלעד ארדן:

בעצם אני מקביל את הסמכות שלהם כמו שאת תיארת שיש לו רשויות אזוריות שהן תחתיו, שהם לא צריכים להיות פחותים מאשר הרשות המקומית הזו, ועדיין הוא הגוף שבפניו ניתן להשיג.

מלי סיטון:

אני חושבת שצריך להבהיר שהחוק הזה, החוק שמונח בפנינו, הוא לא חוק שיכול להחליט על פקודת התעבורה. בפקודת התעבורה יש את כל ההסדרים שעניינם תעבורה. החוק הזה למעשה מקים רשות,

היו"ר גלעד ארדן:

הוא משלים, הוא לא מוסיף. ומשרד התחבורה מסייע לו עכשיו.

מלי סיטון:

לא. אני סבורה שהחוק הזה יעדו בעיקר להקים את הרשות. הוא לא חוק שייצר איזו שהיא כפילות מול פקודת התעבורה או חוק שיחליף את תקנות התעבורה. אני סבורה שהכוונה היא לתת בחוק הזה לרשות את המעמד הנכון שלה ואת היכולת שלה לפעול מול גופים מקצועיים קיימים, עובדים, והקושי הכי גדול בעיני הוא לתת לתאגיד שמחוץ לממשלה משהו שאין היום לשום גורם, גם לא לחברות הממשלתיות, את היכולת לקיים אותו. גם נתיבי איילון, או גם מע"צ, כשמביעות את החשש לסגירת דרך או לאיזו שהיא עשייה לא עושות את זה בלי רשות התימרור המרכזית.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא הצעתי בלי רשות התימרור המרכזית. אני בדיוק אמרתי, או להכפיף את זה או שהוא הגוף שבפניו משיגים והוא הרשות העליונה. אני כאילו מוסיף לו את הכוח אדם שלהם כרשות מקומית שלו, עם סמכות כלל ארצית. מה רע בזה?

מלי סיטון:

אבל הוא לא מקומי. להבהיר, כשאני אומרת רשות תימרור מקומית היא רשות שתחום הפעולה שלה ותחום העשייה שלה קבוע. הרשות הזאת היא כלל ארצית.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל אתם נותנים להם סמכות בקרה בכל הארץ, בכל הרשויות מקומיות. מה לעשות?

מלי סיטון:

יש הבדל אדוני. אני חושבת שיש הבדל בין לתת לרשות את היכולת לקיים בקרה, כל רשות תימרור מקומית כזו יש לה את המשבצת המאוד מדוייקת לפעילות שלה. נתיבי איילון על תוואי הדרך של נתיבי איילון, מע"צ בדרכים הבינעירוניות, הרשויות המקומיות בדרכים שבתחום הרשויות המקומיות, ועל כל אלה הרשות תקיים בקרה. אי אפשר לקחת את הרשות, שהיא בעצם במעוף כלל ארצי, או רואה את כל הדרכים, ולתת לה סמכויות של רשות תימרור מקומית. זה לא הרציונל של רשות תימרור מקומית. זה לא מה שתקנות התעבורה קובעות. תקנות התעבורה קובעות שעל מנת שיהיה קל יותר ליישם את הסמכויות של רשות התימרור המרכזית יש רשויות מקומיות, כל אחת על פי הדין בתחום שלה.

היו"ר גלעד ארדן:

ד"ר שיינין, אתם עבדתם עם ייעוץ משפטי בוועדה שלך?

יעקב שיינין:

היה אצלנו חבר ועדה, כב' השופט עזרא קמל, שנחשב שופט בית משפט מחוזי. אני לא יודע אם זה ייעוץ משפטי, הוא מייעץ למשרד התחבורה במשך הרבה מאוד שנים.

מלי סיטון:

עזרא קמל היה יושב ראש ועדת המשנה לחקיקה.

היו"ר גלעד ארדן:

האם במסגרת ההמלצות היתה המלצה כזאת לתת סמכות?

יעקב שיינין:

היתה המלצה על דעתו, כי זה מה שעלה פה עכשיו בדיון, אם אתה מקים רשות שבסופו של דבר היא לא יכולה לעשות שום דבר, היא רק תודיע שזה קיים, בעצם לא עשינו שום דבר. זו היתה בעיה שהתלבטנו בה. ולכן אתה מוכרח לתת לאותה רשות, שאם היא אחראית על הבטיחות בדרכים היא צריכה גם, לא רק לפקח אלא גם לפעול במקרה שהדרך היא לא בסדר, בדיוק באותה צורה שדיברת על נתיבי איילון ודיברת על בין עירוני.

אני חושב שבכדי ליישב את הבעיה הזאת של גוף חוץ-שלטוני אני חושב שאפשר לתת תמיד לשר את הזכות בסוף שהוא חייב לאשר את זה. הדבר שאנחנו בנינו, אני חושב שזה מקובל שיש לשר את השתי רגליים האלה. בוא נניח ככה, הרשות, כשהיא מחליטה שכביש הוא מסוכן והיא רוצה לסגור אותו היא חייבת להעביר אותו לשר, השר יכול להתייעץ עם המפקח על התעבורה, עם מי שהוא רוצה, כי הוא בעצם על שתי רגליים, והוא בעצם צריך לאשר את זה.

אם הוא לא אישר את זה, זה לא סגור, ומבחינתנו זה מספק. זאת אומרת שהיא תבוא ותגיד אני חושבת שהכביש הזה עד שלא יעשו כך וכך דברים מסוכן, אסור לנסוע בו. השר חייב, בואו נגיד ככה, לאשר את זה. לא אישר את זה, זה לא קיים. והוא הרי לפניו עומד כל המנגנון, כל המערכת של משדר התחבורה, שמשרד התחבורה יכול בעצם להסביר לו האם זה נכון או לא נכון.

מלי סיטון:

השר עם כל הכבוד, ויש כבוד, לא רלוונטי לרשויות התימרור. כשפקודת התעבורה ותקנות התעבורה סורקות תחומי אחריות וסמכות הן נוקבות ברשות תימרור מרכזית, שהוא מפקח על התעבורה שמונה והוסמך,

היו"ר גלעד ארדן:

מכוח מה הוא סגר את מעבר הרכבת בבנימינה?

מלי סיטון:

סגירת מעבר הרכבת בבנימינה נעשתה על ידי רכבת ישראל בתוקף סמכותה כרשות תימרור מקומית בתוואי מסילות הברזל.

היו"ר גלעד ארדן:

השר הורה לה לעשות כן.

מלי סיטון:

לעשות שימוש בסמכותה, כן. הסמכות והאחריות שהופעלו הם של רכבת ישראל.

היו"ר גלעד ארדן:

והשר יכול להורות למפקח על התעבורה גם לסגור כביש?

מלי סיטון:

הוא יכול לחוות את דעתו המקצועית, והמפקח אם הוא מסכים עושה ואם הוא לא מסכים אז הוא מסביר למה לא. זו ההיררכיה בפקודת התעבורה והתקנות שלה.

אני רק רוצה לומר לד"ר שיינין שאני לא חושבת שאמירה בסעיף 6.1 להפעיל מערך בקרה זה כלום. אני חושבת שאם יהיה מערך כזה זה הרבה מאוד, בשים לב לכמות הרשויות המקומיות שיש ותחומי העשייה שלהם זה הרבה מאוד אחריות וסמכות, וזה לדעתי גם נותן את המענה לכל הכשלים שאנחנו יודעים שמתקיימים באותן רשויות תימרור מקומיות.

היו"ר גלעד ארדן:

מה שאני מבקש, גבירתי היועצת המשפטית, בכל זאת אני מתכוון להעלות הצעה להצבעה בנושא הזה, לכן אם יש לכם הערות נוספות בעניין הזה, ההצבעות יהיו איפה שהוא בין שתיים לארבע, אני אשמח לשמוע אותן. גבירתי היועצת המשפטית, אני מבקש עד השעה הזו אם אפשר בכל זאת להראות לי כיצד מופיע היום בחקיקה ההליך של סגירת כביש על ידי חברה ממשלתית כמו נתיבי איילון.

מלי סיטון:

זה מעוגן היום אם אינני טועה בתקנות התעבורה בסמכויותיה של רשות תימרור מקומית, משהו בסביבות סעיף 19, 30, אינני זוכרת.

היו"ר גלעד ארדן:

ומי הקנה לנתיבי איילון סמכות של רשות תימרור מקומית?

אתי בנדלר:

רשות התימרור המרכזית היא זו שמסמיכה את רשות התימרור המקומית.

והודעה על כך מתפרסמת ברשומות. השאלה מה רוצים כאן. הטכניקה נמצא אותה לאחר מכן. השאלה היא אם אתה רוצה לתת לרשות סמכות, ובאיזו דרך, להורות למשל על סגירת כביש, במקרה שהיא מצאה שיש כשלים בטיחותיים באותו כביש.

מלי סיטון:

ולבוא תחתיו למעשה של המפקח הארצי על התעבורה כרשות תימרור ארצית בכל תחום הארץ. אם אתה מקנה לרשות שבדרך את הסמכויות שיש היום למפקח הארצי על התעבורה ייתרנו את המפקח.

היו"ר גלעד ארדן:

גבירתי, סליחה, בדיוק באותה מידה אני יכול לטעון באותו סוג של דמגוגיה.

מלי סיטון:

לא, זו לא דמגוגיה.

היו"ר גלעד ארדן:

זה סוג של דמגוגיה. כי באותה מידה אני יכול לטעון שהוא, ברגע שהוא הכניס את נתיבי איילון במסגרת ההסמכות שלו גם הוא מינה תחתיו את נתיבי איילון.

מלי סיטון:

אבל לא תחתיו.

היו"ר גלעד ארדן:

תחתיו. אני הצעתי את אותו מסלול, הרי לא הצעתי שהם מחליפים את שיקול הדעת שלו, ברגע שאנחנו מתקצבים אותם, כדי לבצע בקרה, בכל אחת ואחת מהרשויות המקומיות, ויש להם אנשים ואת הידע ואת המקצועיות כדי לבוא ולהמליץ בפני הרשות המקומית, מדוע במקום לבוא אל הרשות המקומית ולקוות שזה יעבור אליו גם, הם לא יכולים לגשת ישירות אליו? אני הצעתי שהוא יהיה או הסמכות, כמו עם נתיבי איילון, שמחליטה סופית או לא, ואם לא שהוא יהיה הרשות שבפניו משיגים.

אני חושב שהאופציה הראשונה היא פחות פוגעת בסמכויות המפקח אלא היא פשוט מרחיבה את רשויות התימרור המקומיות שלו להרבה יותר מאוד. כמו שהרחיבו אותה נתיבי איילון אני מרחיב אותה שגם הרשות הלאומית היא כמו רשות תימרור מקומית לכל מקום שבו היא פועלת.

מלי סיטון:

אבל היא פועלת בכל הארץ, אז מה, אז היא תפעל בראשון ולא בבת ים? כי רשות התימרור המקומית היא מאוד נקודתית גיאוגרפית אפילו. אתה רוצה שהרשות החדשה תפעל רק במקום מסויים? היא מקיימת בקרה בכל הארץ. וכשאתה מדבר על משהו שהוא ברמת פיקוח על כל הארץ זה תפקידו של המפקח הארצי על התעבורה.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל גבירתי, אין לי כוונה שאדון משה כהן בבנימינה ימצא כביש מסוכן, יעביר את ההמלצות שלו לרשות התימרור המקומית ויקווה שהם יפעלו מספיק מהר, ועד שהרשות תשיג ועד שהמפקח ידון וכל התהליך הזה עד שהוא יקרה שלא יקרה שום דבר בכביש המסוכן הזה. אני מעדיף שלפי השיקול דעת שלהם המקצועי הם יפנו בדחיפות המהירה אליו, ואני עדיין משאיר את הסמכות העליונה בידיו של המפקח על התעבורה, לא מוציא אותה ממנו. אני לא מבין למה ההתנגדות הזאת. אני חושב שזו הצעה יותר מתונה מאשר מה שרצו,

מלי סיטון:

אני חושבת שאני מבינה את ההצעה.

היו"ר גלעד ארדן:

למה את נתיבי איילון אתם כן מוכנים שהוא יסמיך ואותם לא, במה הם פחות טובים?

הישיבה הופסקה בשעה 11:57 ונתחדשה בשעה 12:43

היו"ר גלעד ארדן:

אנחנו נמשיך את הדיון מהמקום שהגענו אליו, סעיף 6.

אתי בנדלר:

כשגב' סיטון הקריאה את סעיף 6, היא הסבירה את הפירוט של כל אחת מהפסקאות.

היו"ר גלעד ארדן:

אני ביקשתי בסוף הישיבה להציג בתחילת הישיבה הזו מה הדרך שבה המפקח על התעבורה מסמיך גופים נוספים כרשות תימרור מקומית תחתיו.

מלי סיטון:

בעצם, תקנות התעבורה שמותקנות מכוח פקודת התעבורה מאפשרות שני סוגי הסמכות. תקנה 17 עוסקת בסמכויות רשות התימרור המרכזית. רשות התימרור המרכזית רשאית להורות לרשות תימרור מקומית על קביעת הסדר תנועה, שינויו, ביטולו ודרך החזקתו. ניתנה הוראה כאמור, ורשות התימרור המקומית לא פעלה על פיה, רשאית רשות התימרור המרכזית לקבוע את הסדר התנועה שיראו אותו כאילו הוסף, סומן, הופעל או סולק בידי רשות התימרור המקומית. זו עשייה של רשות התימרור המרכזית, שהיא בין היתר לעתים לסגירת כבישים.

מעבר לזה, יש סימן אחר שעוסק ברשות התימרור המקומית, והוא קובע כך: זולת אם הורתה רשות התימרור המרכזית אחרת רשאית רשות התימרור המקומית, לאחר התייעצות עם קצין משטרה או קצין משטרה צבאית פיקודי לגבי דרכים שבשטח צבאי, להציב, לסמן או לסלק בכל דרך אחד מהתמרורים שמנויים שם. מעבר לזה רשאית רשות התימרור המרכזית להאציל לרשות התימרור המקומית את הסמכות להציב שלט על סגירת דרך. הכלי המשפטי נמצא בתקנות התעבורה אדוני היושב ראש,

היו"ר גלעד ארדן:

ובנוסף המפקח גם יכול לפרסם, בנוסף רשות התימרור המרכזית יכולה לפרסם ברשומות גופים נוספים שיוסמכו כרשות תימרור מקומית, כמו לדוגמא נתיבי איילון.

מלי סיטון:

כל רשות תימרור מקומית היא פרי הסמכה של רשות התימרור המרכזית, שהוא המפקח הארצי על התעבורה.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא דורש אישור של מישהו, אלא פשוט מודיע ברשומות?

מלי סיטון:

של המפקח הארצי של התעבורה, לצורך העניין.

היו"ר גלעד ארדן:

חוץ מהמפקח על התעבורה, זה לא דורש אישור של אף אחד? הוא יכול לקום מחר בבוקר, תיאורטית, אם יבוא אדם פחות מקצועי ממר לנגר, אם נגיד פעם יהיה מישהו אחר שם, יגיד אני קובע שלא משנה מי הוא רשות תימרור מקומי. הוא רק צריך לתת הודעה ברשומות ובזה מסתיים העניין. אני בכוונה מדגיש את זה כדי להראות מה הדרך שבה המחוקק בעבר הסתכל, כפי שאני מבין לא ראו בזה כנראה משהו נורא קשה להאציל בכך סמכות. זה לא דורש אישורים יותר מידי, חוץ ממנו באופן אישי.

מלי סיטון:

אבל צריך לזכור אדוני שהמשמעות של הענקת סמכות למישהו לסגור רחוב היא רק מתחילה בזה, היא לא נגמרת במתן הסמכות. המשמעות של סגירת רחוב היא לקחת אחריות על כל הסדרי התנועה החלופיים שצריכים להיות לרחוב הסגור, אחריות למשמעות של הסטת התנועה, אחריות לתשובה לתביעות נזיקיות על הסגירה, והדבר הכי בעייתי הוא שכל מערך התנועה מתנהל כמו כלים שלובים.

במלים אחרות, פעם שסגרת דרך אחת יכול מאוד להיות שאתה מגיע בכלל לתחומיה של רשות מקומית אחרת, שהיא זו שצריכה למצוא את החלופות התנועתיות, ואתה משפיע בהכרח על כל זרימת התנועה, לאו דווקא בתחום הרשות המקומית. לכן הרציונל שזה יושב בידי רשות התימרור המרכזית הוא שהוא, כמי שאחראי ובעל הסמכות והאחריות בעצם רואה את מכלול ההסדרים, כשהם למעשה נושקים אחד בשני ונותנים פתרונות כמו מערכת של כלים שלובים.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מסכים אתך, ולכן שיפרתי את הצעתי במהלך ההפסקה, גם אותה את לא תאהבי אבל שיפרתי אותה כך שאני חושב שהיא הרבה יותר מאוזנת. קודם כל אם המדינה מטילה בחוק על הרשות הלאומית לקיים בקרה אז ברור שלצורך כך גם הרשות הזו יהיו לה את הכלים המקצועיים כדי לקיים בקרה, אם במקום מסויים יש מפגע או תמרור לא נכון או כן נכון צריך ידע מקצועי. אתה לא לוקח מישהו שהוא, לא יודע מה התחום שלו, והופך אותו לבקר בתחום הזה.

זה גם כן אנשי מקצוע, אבל כיוון שאת אומרת ראיית העל בנושא הזה מצוייה בידו של המפקח על התעבורה, ההצעה שלי תהיה שבמידה ונוכחה הרשות הלאומית, כמובן דרך האנשים שפועלים בשטח, כי קיים בדרך ליקוי או מפגע העלול לסכן את שלומם של הנהגים או עלול לפגוע בבטיחות התנועה, רשאית היא להורות לרשות התימרור המקומית לפעול מיידית לתיקון הליקוי או המפגע, ובכלל זה להורות על איסור שימוש באותה דרך, כולה או חלקה.

העתק מההוראה יימסר לרשות התימרור המרכזית, ופה השיפור, שרשאית רשות התימרור המרכזית להתלות את ביצוע הוראת הרשות או ליתן הוראות אחרות, כמו שהצגת קודם על הצרכים להזרים, בעזרת כביש חלופי, וכו', בהתאם לסמכויותיה לפי פקודת התעבורה. בהצעה הזו אני רואה איזון בין הצורך שלה לטפל מיידית במפגע לפני שייהרג שם מישהו לבין שמירה על הסמכות שלו כמי שרואה את כל האינטרסים התחבורתיים במדינת ישראל להתלות את ההוראה הזו ולעכב את הביצוע שלה עד שיימצאו ההסדרים החלופיים שהוא חושב, יכול להיות שגם הוא חושב שכרגע זה יותר חשוב לעצור שם את התנועה מאשר למצוא כרגע הסדר חלופי, אבל אני משאיר את הסמכות עדיין בידיו בעניין הזה.

מלי סיטון:

אני חושבת אדוני שפעם שאנחנו מייצרים מצב שיש שתי רשויות מקומיות על אותה גזרה, לא חשוב איך קוראים לזה מבחינת הסמכויות, או שתי רשויות תימרור מרכזיות על אותה גזרה, אנחנו מחטיאים את הכוונה של היצירה של הרשות הזאת.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל אין שתי מרכזיות, באותה מידה גם המקומית את תקראי לה מרכזית, כי גם היא יכולה להורות על סגירה,

מלי סיטון:

מה שאני מכוונת אליו הוא בשני מישורים. ראשית אני לא רוצה לייצר כפילויות. כשיש את המערך הקיים של מקומיות, מרכזיות ורשות, שלכל אחת ברור מה התפקידים שלה, ההוריה על הסגירה לא יכולה לבוא מרשות שהיא מחוץ למערכת של רשות התימרור המקומית או רשות התימרור המרכזית. כי זה המבנה של תקנות התעבורה. אני לא יכולה לקחת רשות שיושבת מחוץ לממשלה, שתפקידה לקיים בקרה, והיא זו שתיתן הוריה למישהו שכפוף לרשות התימרור המרכזית או לרשות התימרור המקומית. כי במלים אחרות לקחתי את כל המערך של תקנות התעבורה ועשיתי ממנו פלסטלינה, כי ייצרתי כביש עוקף. וזה לא הרעיון.

היו"ר גלעד ארדן:

האם בדיני התעבורה אין לפעמים סמכויות מקבילות לפקח תנועה עירוני ולשוטר?

מלי סיטון:

לא, אלה שני דברים שונים. הפקחים העירוניים מפעילים סמכויות שיש לרשויות המקומיות בחוקי העזר.

היו"ר גלעד ארדן:

לא משנה מכוח מה, פקח עירוני יכול לגרור לי את הרכב כי עמדתי על המדרכה וגם שוטר יכול לעשות את אותו דבר.

מלי סיטון:

לא אדוני, אין חפיפה.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא נכון ששניהם יכולים לעשות את אותה פעולה מבחינת האקט כלפי האזרח?

מלי סיטון:

לא שזה לא נכון, אלא זה רק לא מדוייק, כי המהות היא שונה. כשפקח עירוני גורר כלי רכב הוא גורר אותו מכוח סמכות שיש לרשות המקומית בחוק העזר, ובצד עבירות הקנס של שר התחבורה הוסמכו רשויות מקומיות לטפל בעבירות חניה. זה דבר אחד. משטרת ישראל אוכפת את הדין הפלילי, ולא עושה מה שהרשות המקומית עושה. משטרת ישראל אוכפת ומסייעת בענישה ובאכיפה של תקנות התעבורה והרשויות המקומיות אוכפות את חוקי העזר שלהן.

אני מבקשת להדגיש את זה כי מרוב הרצון לטפל כמו שצריך אנחנו בסופו של דבר נייצר מנגנון שיהיה משותק, כי לא ידעו לאיזה רשות לצריך לדווח, ובסופו של דבר יש פה היררכיה בתוך המשרד שהיא היררכיה שנותנת תשובות בזמן אמת. ומצאנו את הדרך שהרשות יכולה להשתלב בזה.

היו"ר גלעד ארדן:

הבעיה שלי זה לא איתו עם הזמן אמת, הבעיה שלי זה עם הרשות המקומית על הזמן אמת.

מלי סיטון:

אבל יש לו את כל הסמכויות עליה.

היו"ר גלעד ארדן:

אז מה אם יש לו את הסמכויות עליה, אבל הרשות המקומית לא פועלת בזמן אמת. הרי כמה פעמים ראינו שעד שאין תחקיר בטלויזיה על מקום מסויים הרשות המקומית לא פועלת בעניין הזה.

מלי סיטון:

יש למעשה שתי סיטואציות. או שהרשות תימרור המקומית מבקשת לסגור דרך, וזה לא עולה בקנה אחד עם רשות התימרור המרכזית, אז הוא מפעיל את הסמכויות שלו משיקולי התחבורה. לעומת זאת אם הרשות המקומית מסרבת לסגור את הדרך, או שהיא לא מבקשת, זו סמכותו. הוא סוגר את הדרך. זו בדיוק סמכותו. אחרי שהוא עושה את כל ההשלכות,

היו"ר גלעד ארדן:

עורכת הדין סיטון, נניח שאזרח רואה מקום שהוא מסוכן, הוא פונה פעם אחר פעם לעירייה שלו, שהיא הרשות המקומית, והעירייה, בגלל שהוא פעל למען מועמד אחר שמים עמוק בפח הזבל את הפניות שלו כי אומרים הוא מקנטר אותנו. הוא לא בטוח שכולם שמעו על המפקח על התעבורה, הם היו צריכים לשמוע אבל לא תמיד הם שמעו עליו, ובינתיים הדבר הזה נופל בין הכסאות. אני כן רוצה לתת סמכות לרשות הלאומית שמפעילה בקרים כאלה, לא רוצה לחכות לחסדיה של הרשות המקומית, פלוס העתק למפקח על התעבורה, אני רוצה לתת לה אפשרות במצבים קיצוניים, שיש להורות בה על סגירה מיידית או על טיפול אחר שהוא מיידי, ואני עדיין משאיר את הסמכות להתלות את ההחלטה הזו בידיו של המפקח על התעבורה. אני לא מבין מה לא מאוזן בזה.

מלי סיטון:

פעם שהבקר של הרשות יצא לדרך ורוצה לעשות שימוש בסמכויות שיש לו בסעיף 7, כשהוא מעביר את ההודעה לרשות התימרור המקומית הוא בה בעת מעביר את ההעתק לרשות התימרור המרכזית, שיכולה להפעיל את כל הסמכויות שלה, אם באמת הגיע למסקנה שהמדובר הוא בסכנה לחיי אדם. אני לא מעכבת משהו בהליך, זה בדיוק המנגנון והזרימה של סעיף 7.

היו"ר גלעד ארדן:

פה כתוב שממצאי הבקרה יועברו. הם לא מחייבים את הרשות, ואני רוצה שהם יחייבו את הרשות המקומית.

מלי סיטון:

הם עוברים לרשות המקומית, עותק לרשות המרכזית. למה אנחנו מעבירים עותק לרשות המרכזית, בגלל שתושבי בנימינה יוכלו לעתור לבית המשפט העליון כשסגרו להם את הדרך למשל. אתה חייב לתת את האפשרות לשמע רשות מקומית כזאת. אבל כל זה עד שהמפקח הארצי על התעבורה כרשות תימרור מרכזית מגיע למחשבה שיש סכנה לחיי אדם והשימוע יגיע עם כל ההליכים המשפטיים שלו אחרי שתימצא חלופה והדרך תיסגר.

הזרימה היא אותה זרימה, אם יש דחיפות עדיין ההוראה על הסגירה לא יכולה להיות של הרשות הלאומית לבטיחות, בגלל שהיא מצוייה אצל רשות התימרור המרכזית או המקומית בכל אחת מהחלופות שדיברנו עליה. היא לא יכולה להיות של הרשות על כל מקרה. בנוסף לזה כשהרשות הלאומית היא לא גוף שיכול להורות, אני מצטערת, אבל היא לא גוף שלטוני, וסגירת דרכים זה פעילות שלטונית במלוא מובן המילה.

היו"ר גלעד ארדן:

הבנתי, לא הגענו להסכמה. אני בכל זאת אעלה את הצעתי להצבעה ואני רק אומר שוב שבעיניי ברגע שהמפקח יכול להסמיך גופים, כמו רשויות מקומיות, כמו נתיבי איילון, ולהאציל להם בעצם בפרסום הזה בתקנות את הסמכות כן להורות על סגירת כבישים, ובלבד שעדיין משתמרת אצלו הסמכות, הרי בפניו משיגים על ההחלטות האלה. אני חושב שאני עושה פה בדיוק את אותה דרך מקבילה, הייתם יכולים גם להציג את זה אחרת, אם הייתם אומרים לי שהוא יפרסם שהרשות הלאומית מבחינתו בכל מקום שהיא מפעילה בקר, יש לו את אותן סמכויות.

מלי סיטון:

כשרשות התימרור המקומית, במקרה שאתה הצגת, מפעילה סמכות כזו שלה, היא יכולה למצוא כמו שאמרתי את החלופות ואת המשמעויות התנועתיות והיא מכונסת לתוך משבצת גיאוגרפית מאוד ברורה. מה שלא קורה ברשות הלאומית. הרשות הלאומית פועלת בכל הארץ.

היו"ר גלעד ארדן:

אז אם היית רוצה לסייע לי בזה היית יכולה לעזור לי בניסוח לצמצם את הפעלת הסמכות הזו של הרשות הלאומית למקרים באמת קיצוניים וחריגים, שבהם נשקפת סכנה מיידית לחיי אדם.

מלי סיטון:

אבל הפעלת שיקול דעת כזה הוא שלטוני. זה בדיוק הנושא שהממשלה לא יכולה להתנער, לא רק מהסמכויות שלה, מהאחריות שלה. וזה דבר הרבה יותר בעייתי. בגלל שהתביעות שנלוות לסגירת דרך כזאת והמשמעויות המשפטיות שלה, אני לא רוצה שהם יושתו על הרשות הלאומית לבטיחות, בשום אופן לא, כי אין לה דרך לפעול עם זה בכלל.

המשמעות של זה היא, שמישהו אחר כך תובע בנזיקין. המשמעות היא שמישהו צריך לתת דין על האחריות שיש לו, לא רק על הסמכות. ואני לא חושבת שזה בכלל המגזר של הרשות. לא לשם כך היא מוקמת. היא מוקמת כדי להשאיר גם את האחריות של גורמי הממשלה כשהם מורים על דבר מסויים. כי האחריות היא תמיד לצד סמכות. וזה לא רק סמכות. וזה דבר מאוד בעייתי.

עדנה הראל:

קודם כל אני רוצה להתנצל, כי נאלצתי לעזוב לוועדה אחרת וחלק מן הדיון שקיימתם בסוף הישיבה הקודמת בעניין הזה לא שמעתי, ואני מקווה שלא אומר דברים מיותרים. אני רוצה להוסיף לקושי, שגם אני רואה בהצעה של הוועדה. אני לא חושבת שההצעה שלך נותנת, אני חושבת שכשאתה עושה את האנלוגיה לרשויות תימרור מקומיות יש פה איזה שהוא קושי. רשות תימרור מקומית חיה מכוח ההסמכה,

היו"ר גלעד ארדן:

דרך אגב, אמרתי שנוכל לצמצם את האנלוגיה מאוד, אם אתם הייתם רוצים לעזור בזה. אם לא, אנחנו נגיש הצעה לנוסח מצומצם אחר. אני לא רוצה שזה יהיה מקביל לגמרי לרשות תימרור המקומית, אני מסכים אתכם בעניין הזה, לא נקביל את כל הסמכויות של הרשות הלאומית בדיוק לרשות המקומית.

עדנה הראל:

אני מנסה ברשותך לומר שנדמה לי שמה שאתה עושה זה משהו שהוא יותר מאשר רשות מקומית, יצור שלישי חדש, ושיש קשיים שנלווים לעיגון שלו בחקיקה בדרך שהוצעה, גם אם הסמכויות שלו קצת יוגבלו, ועל זה אני רוצה בשניים שלושה משפטים לנסות להאיר עוד זווית.

היו"ר גלעד ארדן:

אם זה קשור לדרשה בעניין הוצאת סמכויות שלטוניות לטובת תאגידים סטטוטוריים,

עדנה הראל:

הבנתי שנאמרה. בבסיס הפעילות המינהלית, כשאתה מקנה סמכות למישהו אתה רשאי גם לקחת. ולכן האצלת סמכות או קביעה שנתיבי איילון היא רשות תימרור מקומית לכאורה יכולה מחר להשתנות אם יגיעו למסקנה שרשות התימרור המקומית הזו לא פועלת בהתאם להוראות המפקח. כי כל המבנה שעליו דובר זה שרשויות התימרור המקומיות פועלות לפי הנחיה והוראות של רשות התימרור המרכזית, שיש הסתכלות אחת כוללת של איך לפעול, איך להפעיל את שיקול הדעת.

אם אתה קובע בחקיקה שלגוף הזה יהיו סמכויות כאלה או אחרות, קודם כל לא קבעת שהם כפופים למפקח על התעבורה כמו שכל רשות תימרור מקומית. אז כבר יצרת משהו חדש, שלא ברור איך בדיוק הוא מפעיל את שיקול הדעת שלו. כי נכון להיום, כמו שאני הבנתי, המפקח על התעבורה נותן הנחיות לרשות התימרור המקומית איך להפעיל את שיקול דעתה.

אני לא הבנתי שבכלל מוצע פה על ידכם שהרשות, גם אם היא תקבל סמכות מהסוג הזה היא תוכפף להנחיות של המפקח על התעבורה. ואם היא מוכפפת להנחיות, לא שהוא רשאי להתלות החלטות שלה, זה משהו אחר, אלא שהוא נותן לה הנחיות איך להפעיל את שיקול דעתה בסמכות הזאת. אם היא לא תפעיל את סמכותה באופן שעולה בקנה אחד עם התפיסה הכוללת של המפקח על התעבורה כרשות תימרור מרכזית, בעולם המינהלי הרגיל.

היו"ר גלעד ארדן:

כשלא היית, החלק השני של ההצעה אמר ששר התחבורה יתקין תקנות בעניין של איך יבוצע העניין הזה בנוגע לשיתוף הפעולה ביניהם.

עדנה הראל:

אני לא מדברת על שיתוף הפעולה, אני מדברת על כפיפות. אם לא מדברים על כפיפות אז כבר יוצרים משהו שהוא חדש. משהו שיש לו איזה אוטונומיה, אג'נדה, תפיסה מקצועית אחרת. זה כבר לא בתוך ההיררכיה. זאת אומרת אני מנסה להסביר איך אתה יוצר משהו שהוא חיצוני להיררכיה, והוא יצור מסוג שלישי.

היו"ר גלעד ארדן:

כל המטרה של הקמת הרשות הלאומית זה שיהיה גוף עצמאי, שיש לו תפיסה לגבי הבטיחות בדרכים. אם את כופרת גם בזה אני לא מבין בכלל, אנחנו לא מדברים על אותו דבר. גורמי הממשלה והכנסת לא מדברים בכלל על אותו גוף. אני לא מבין מה אתם חושבים שהתפקיד של הרשות הזאת בכלל. אם היא גוף מחקרי שמגיש את ממצאיו לכל גורמי הממשלה אז זה לא הרשות הלאומית בכלל. תקימו גוף מו"פ בתוך משרד התחבורה והוא יגיש לכם ממצאים כל היום. זה לא גוף בכלל שיש לו איזה השפעה מיידית על חיי המדינה.

עדנה הראל:

אני הצלחתי להרגיז בחצי משפט אז אני אנסה בחצי משפט השני קצת להסביר. אני חושבת שהרשות הזאת חייבת שיהיה לה שיקול דעת עצמאי, חייבת שתהיה לה אג'נדה מקצועית, חייבת לפתח עמדה בלתי תלוייה בממשלה, אחרת באמת לא צריך להקים תאגיד סטטוטורי.

הממשלה גם כך מאוד נרתעת מהקמת תאגידים סטטוטוריים, במקרה הזה היא הסכימה על מנת שיהיה גוף שיש לו שיקול דעת עצמאי ובלתי תלוי, אבל לא על מנת לבצע תפקיד שהוא בתוך היררכיה מוגדרת, עם השלכות על נושאים אחרים, על תחבורה, על משטרה, על סדר ציבורי וכו', שזה חלק מהמערכת השלטונית, ואתה, בגלל שאתה רוצה שהוא יהיה עצמאי, לא מוכן לתת לו להיות כפוף למפקח על התעבורה. אני אומרת אם כבר בכלל אפשר היה לשקול דבר כזה זה רק שהוא יהיה כפוף ולא עצמאי. לעניין התפקיד הספציפי שאתה אומר.

היו"ר גלעד ארדן:

יש סתירה בתוך דבריך. מצד אחד את אומרת שזה מקרה נדיר שהממשלה מוכנה להקים תאגיד, למרות שהיא לא אוהבת את הרעיון כי היא חושבת שאכן צריך שיהיה גוף שיש לו אג'נדה וכו'. זאת אומרת, הגענו למצב הזה כי כנראה הבנו שהדרך שבה היום מנוהלת המלחמה בתאונות הדרכים דרך משרדי הממשלה איננה דרך מספקת. כנראה, או שאין מספיק כלים או שאין מספיק מקצועיות וכו'. אם הגוף הזה, כל מה שנותיר בסופו של דבר זה את הסמכויות שלו, זה רק להמליץ בפני או משרד החינוך או גורמים בתוך משרד התחבורה או גורמים בתוך משטרת ישראל, רק להמליץ להם מה הדרכים הנכונות, מה בעצם השוני בעניין הזה. למה היה צריך להקים תאגיד. יש פה סתירה בתוך מה שאת אומרת. נכון, רוצים ליצור גוף חדש עם סמכויות חדשות, כן. למה הרתיעה מהדבר הזה.

עדנה הראל:

אני לא חושבת שהיתה סתירה כלשהי במה שאני אמרתי. אמרתי חשוב שיהיה גוף עצמאי ובלתי תלוי עם יכולת לקבוע מדיניות וכו'.

היו"ר גלעד ארדן:

את מי היא מחייבת המדיניות הזאת? ברשותך, בואי תראי לי דוגמא אחת שהיא מחייבת מישהו.

עדנה הראל:

בתחומים שבהם הממשלה חשבה שהעמדה העצמאית והבלתי תלוייה שלה תוכל לתרום למאבק בתאונות הדרכים.

היו"ר גלעד ארדן:

להגיד הממשלה חשבה זה ביטוי שאני לא מכיר אותו לחלוטין. מי שחשב זו ועדת שיינין. ההמלצות של שיינין אושרו ברוב של תשע עשרה מול אפס בממשלה.

עדנה הראל:

עקרונות ההמלצות. הממשלה הכינה את הצעת החוק.

היו"ר גלעד ארדן:

אין חולק שבין ההמלצות של שיינין לניסוח ירדו הרבה דברים. אחד מהם זה הנושא של סגירת כבישים. לייחס לשרים שהשתתפו אחר כך בהצבעה, בסדר, אני מסכים אתך שככה צריך לקרוא לזה. אבל לדרוש ממני להתייחס זה כאילו באמת כל השרים שם חשבו על הדברים האלה וכו'. קצת מרחיק לכת.

עדנה הראל:

אז מכיוון שיש פה כמה פקידים שעסקו בהכנת הצעת החוק לפי החלטת הממשלה והחלטת הממשלה אמרה, עסקנו בהכנת הצעת החוק בהתאם להחלטת הממשלה והחלטת הממשלה אמרה אימוץ עקרונות דו"ח ועדת שיינין, והממשלה נתנה את דעתה, ואני דווקא בשונה מנושאים אחרים שהייתי מעורבת בהם אני יכולה להגיד שיש נושאים שבהם יש יותר דיון ופחות דיון, זה היה על צד היותר דיון, כולל דיונים של כל השרים הנוגעים בדבר, דיונים מאוד סוערים על הפרטים שבהם בחרו כן ליתן סמכויות או לא ליתן סמכויות.

לכן אני כן עומדת על זה שהממשלה נתנה את דעתה והחליטה כאן על קו שהוא קו מאוד מוגדר, שבא ואומר הרשות הזאת תהיה רשות שיש לה עצמאות ושיקול דעת על מנת להשפיע על הממשלה. עכשיו כשבאתי להגיד סטטוטורית זה מעביר בקרה שמקום מסויים הוא מסוכן ואחר לא, זה משהו שיכול גוף עצמאי לפעמים לעשות ופקיד מסויים לא. כי יגידו לו רגע, תכנית העבודה שלנו השנתית מוגבלת מסיבה תקציבית, ואל תסמן לי השנה יותר מאשר איקס כבישים אדומים. אולי, אני לא יודעת. אני חושבת שזה עמד ביסוד התפיסה שרשות עצמאית בלתי תלוייה תגיד כל מה שהיא חושבת שמסוכן, באופן בלתי תלוי, בעמדות של המשרד. עכשיו מי שצריך לבצע זה המשרד ומי שצריך לסגור זה המשרד ומי שצריך לתקן זה המשרד.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מונע מהרשות היום להגיד את זה? אז למה צריך להגיד, שהרשות תישאר כמו שהיא ותגיד למפקח על התעבורה בירוחם יש כביש מסוכן.

גדעון סיטרמן:

אני לומד מאוד, אני רק חודש מנכ"ל ואני לומד על פעילות משרד התחבורה דרך הדיון גם, אבל יחד עם זה, קודם כל אם האווירה תמשיך ככה אני אבוא, כי זה נחמד. אני בא מהצד הפרקטי של החיים, ואני חושב שברמה של הרשות העצמאית, למה עצמאית ולמה רשות, הכוונה היתה, גם קודם היה קצת כסף והיו קצת אנשים והיו מקצועיות אבל מה קרה, יש איזה פתגם יהודי, בעל המאה הוא בעל הדעה. ומה שקרה שהרשות, עצמאותה של הרשות, אדוני היושב ראש, תשים כל מלל שתרצה, ואם לרשות הזאת יהיה מליון שקל אז המלל הזה לא יעשה כלום. תעשה הפוך, תעשה פחות מלל אבל תיתן לה כסף בטוח לחמש שנים, אז אנחנו נשב עם משרד המשטרה, ולא בגלל שכתוב פה אנחנו נגיד להם מה לעשות, אלא בגלל שאנחנו נתקצב ונעשה מהלכי בקרה וניהול של התקציב ונדע לאיזה תפוקות אנחנו מכוונים אז תאמין לי שהמשטרה תעשה את זה, וברמה האפקטיבית של מלחמה בתאונות דרכים זה הרבה יותר אפקטיבי מכל מלל שתמצא.

הרי אני לא מתייחס בכבוד למלל בצורה ראוייה. ולכן אם אתה מסתכל על התהליך, כמו שהתחלתי בתחילת דבריי, בואו ניתן לאוטובוס הזה לנסוע. אני בטוח שאין לנו פה את האופטימיזציה המילולית של מה שנרצה, אבל אם נעגן את הרשות הזאת, עם תקציב שבו אנחנו נוכל לשבת וכן לתרום למשרד החינוך, וכן לתרום למשטרה, תאמין לי שאנחנו נוכל להשפיע בתהליך הניהולי של יישום החוק דרך התקציב לכל המטרות שאנחנו נרצה להגיע אליהם. ולכן אני מכבד את כל התהליך הדיוני הזה, והמלל, זה נורא חשוב כי אתם המחוקקים, אבל יחד עם זה הייתי רוצה פשוט שלא נאבד מרוב הפרטים את העיקר. אני בא מהפרקטיקה של החיים, ולכן זו התרומה הצנועה שלי לדיון המילולי המשפטי. ואני לא כל כך מוטרד מאם יהיו לה עשרים שיניים או יהיו לה שש עשרה שיניים, שיהיו לה אגוזים. אין אגוזים פה בכלל על השולחן. תודה.

היו"ר גלעד ארדן:

אם אמרת אגוזים תחשוב גם על הפתגם הידוע שלפעמים נותנים אגוזים למי שאין שיניים, אז האגוזים כבר לא עוזרים.

מלי סיטון:

למה אדוני סבור שהקמת מערך בקרה הוא לא תפקיד רציני? אני חושבת שזה תפקיד רציני, שהמשמעות שלו זה משהו שלא היה קיים עד היום, ואם הוא יוצא לדרך כמו שצריך ומנצל את המשאבים שהקנו לו ומסמן את כל הכבישים האדומים ויביא לכך שכל החברות הממשלתיות, כל אחת בתחומה, מע"צ, ורכבת, ונתיבי איילון, כולם יירתמו ויסמנו, לא צריכים מייד לסגור כבישים, אלא ישר לתקן, בתוך עשרים וארבע שעות, בור שיש בכביש בין עירוני, זה הדבר הכי חשוב שיכול להיות.

היא לא צריכה לתת את ההוראה, מספיק שהיא מאתרת את זה, ואם זה בדרך בינעירונית מע"צ, ואגב השיטפונות שהיו בחורף האחרון, בקרה אפשר לעשות למישהו שלא מוגבל בכסף ותקציבים וכוח אדם.

עדנה הראל:

תראה שורה של חקיקות שבהן ביקורת, גם בחברות, וגם במדינה, ביקורת היא חיצונית. בדיוק על מנת שביקורת בלי פחד, בלי מורא, בלי מדיניות,

מלי סיטון:

אבל אנחנו בענייני תחבורה, אדוני היושב ראש, ואני רוצה לתאר מצב דברים שמתגלה איזה שהוא פגם בתשתית בדרך בין עירונית, זה רשות תימרור מקומית לצורך העניין, מע"צ יש לו מוקד שפועל עשרים וארבע שעות ביממה, מוציאה על הדקה שבקרה כזאת מתגלה תיקון לדרך. רכבת ישראל עם אגף בטיחות חדש מקבלת התראה כזאת, מייד יוצאת לדרך. והן כולן רשויות תימרור מקומיות.

היו"ר גלעד ארדן:

אם זה לא היה עצוב מה שאמרת על רכבת ישראל זה היה מצחיק.

מלי סיטון:

אני נותנת דוגמא אדוני לכך שבעצם כל הדרכים והתשתיות שהרשות החדשה אמורה לקיים עליהם בקרה מצויות אצל אבא מסויים. זאת אומרת כל משבצת נמסרה למישהו שיש לו היום גם אנחנו יודעים את כל המשאבים והתקציבים לקיים את האחריות שהוטלה עליו. בדרכים הבינעירוניות כמו שאמרתי, בנתיבי איילון כמו שאמרתי.

לכן אני חושבת שהכי חשוב שהמענה יינתן, ולא חשוב מי יודיע למי, בפועל התשתיות מתוקנות לאלתר, בזמן אמת, זה מה שחשוב. ואני לא חושבת שכדאי שנוסיף עוד גורם על כל אחת מהרשויות האלה בשביל לפתור את הבעיות שהן כל כך מסכנות חיי אדם.

היו"ר גלעד ארדן:

נתת דוגמאות מצויינות לגופים מרכזיים, כמו מע"צ וכו', מה שלא נכון לגבי הרשויות המקומיות במדינת ישראל.

מלי סיטון:

ולכן למשרד התחבורה גם יש שוט מול הרשויות המקומיות האלה, ואנחנו נגיע אליו בסעיף הבא. סעיף 6 קטן 2 מסמן בעצם את התפקידים של הרשות החדשה בכל מה שקשור לעבודה מול הרשויות המקומיות והתקצוב שלהם לצורך שיפור תשתית התחבורה ואמצעי הבטיחות. במקביל לסעיף 6 קטן 2 יש את סעיף 8 שמורה על המימון ברשויות המקומיות, גם אגב כל אותה בקרה שהרשות החדשה תקיים.

היו"ר גלעד ארדן:

גבירתי היועצת המשפטית, אני חושב שמיצינו את הדיון. נער הייתי, עוד לא זקנתי, אבל עסקתי הרבה בפוליטיקה. ובין לקשור בין המימון לרשויות המקומיות לפרוייקטים, שלפעמים השיקולים, האם לעצור את המימון הזה או לא לעצור, הם לא תמיד בטיחותיים נקיים.

מלי סיטון:

זה לא מימון פרוייקטים.

היו"ר גלעד ארדן:

מימון פעולות בתחום הבטיחות בדרכים. אני אתן לך דוגמא, תוספת של מעברים עיליים להולכי רגל, לכאורה פרוייקט בטיחותי, בפועל פרוייקט שעוזר מאוד לראש העיר כאשר הוא מבצע אותו ועוזר מאוד לשר שמורה למנכ"ל הרשות הלאומית לתת את זה לאותה רשות. לכן בין האחריות והסמכות לסגור כביש מסויים לבין השוט של אי או כן מימון לרשות מקומית אני לא חושב שאני רוצה לעשות את הקשר הזה. אפילו אם יש, אני מעדיף שיהיה עוד שוט חוץ מזה.

מלי סיטון:

אני חושבת שאדוני צריך לחדד את הנקודה הזאת של הרשויות המקומיות. העבודה מול הרשויות המקומיות, מתבצעת למעשה בשני מסלולים שהם שונים בתכלית. מסלול אחד הוא ההקצבה או ההקצאה או התמיכה והסיוע שנותן מינהל היבשה ומשרד התחבורה לרשויות המקומיות, מול מיפוי של רשויות מקומיות בפרוייקטים שצריך לבצע. סעיף 6.2 הוא שונה בתכלית, בגלל שהוא מעניק לרשות החדשה לא רק את היכולת לאתר תשתיות תחבורה ובטיחות ברשויות המקומיות. אני מפנה לסעיף 8.א שהיא לא רק פועלת למימון הפעולות האלה, היא גם קובעת את אמות המידה לתמיכה שתיעשה ברשויות המקומיות בפרוייקטים של הבטיחות. זה שני מסלולים שרצים במקביל, והם לא אחד במקום השני.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא סותר את מה שאמרתי, אולי לא הובנתי נכון.

מלי סיטון:

יש בסוף סעיף 6.2 את האמירה: "..פעולות לשיפור תשתית התחבורה ולפקח על ביצוע פעולות שמומנו. זאת אומרת, הרשות היא זו שבעצם אחרי שהיא פועלת למימון של תשתיות הבטיחות יש לה את כל האפשרויות לדעת אם אותה רשות מקומית העבירה מתוך השני מליון שהיא קיבלה אפס כסף, או שהיא מילאה את כל מה שהיא ביקשה לשמו את הכסף. וזה דבר מאוד משמעותי. זה לא ייעוץ, זה בפועל עשייה לתשתית העירונית שכל כך היית חרד לגביה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא חושב שהובנתי לגבי הנושא הפוליטי, אבל לא משנה, לא נדוש בו. אני לא אמרתי שאין פה יכולת לבצע בקרה על הכספים שהוקצו לטובת פרוייקטים בטיחותיים ברשויות. יש את היכולת הזאת ויש גם יכולת לכאורה בשנה הבאה לא לתת להם אם הם לא ביצעו את הפרוייקט של השנה הזו. אני רק אומר שלא תמיד השיקולים בעניין הזה הם חופפים לגבי השיקול שיש למישהו בזמן אמיתי לסגור כביש מסויים. וזה לא עונה על הצורך פה. הרי למה את סיפרת את הסמכות הזאת, כי את אומרת לא חייבים את העניין הזה מול הרשות המקומית של סגירת כביש כי יש את הדרך הזאת לדוגמא כדי שהם יפעלו מהר, אני לא חושב שזה קשור. את רוצה שאני אגיד את זה בצורה הפוליטית הלא יפה?

מלי סיטון:

לא, בבקשה. אני רק חושבת אדוני ,שכדאי שנגיע לקטע הזה ונקרא את סעיף 8.

היו"ר גלעד ארדן:

את יודעת מה, אני כן אגיד את זה. אני לא חושב שבגלל ששר, אם שר התחייב לראש עיר מסויים שהוא יתן לו חמישים מליון לטובת מעברים להולכי רגל, ואנחנו מתקרבים לשנת הבחירות, הוא יעצור את הכסף הזה בגלל שהרשות לא נעתרה לטופס שהעתק שלו נמצא אצל אלכס לנגר, שמורה שכביש מסויים בתחומי הרשות הוא מסוכן. זו דעתי, מניסיוני הדל הפוליטי כך זה גם יקרה בסופו של דבר. אני כן רוצה שתהיה סמכות עצמאית לרשות בעניין הזה, אלא אם כן הגורם המקצועי יחליט להתלות את הביצוע של ההנחיה, למרות שכביש מסויים הוא נורא מסוכן.

מלי סיטון:

אני בכל זאת חושבת שכשנגיע לסעיף 8, ושם מדובר גם על האמות מידה של התמיכה ברשויות המקומיות, איך מבוצעת תמיכה, איזה מעקב מתנהל ואיך ניתן המימון, אני חושבת שיש בזה כדי להניח את דעתך, לא מהפוליטיקה אבל מההיבטים המקצועיים, אני חושבת שיש פה מענה טוב, כי המקבילה של 6.2 הוא סעיף 8 ועוד לא הגענו אליו.

היו"ר גלעד ארדן:

אני גם שואל את עצמי איך מינהל היבשה הסכים לזה?

מלי סיטון:

עובדה, אתה רואה, הוא השתכנע.

היו"ר גלעד ארדן:

כנראה שגם פה הוא בסופו של דבר זה שקובע.

מלי סיטון:

אמות המידה מומלצות על ידי הרשות, מגובשות על ידי הרשות ומאושרות על ידי השר. זה כתוב בסעיף 8.א.

היו"ר גלעד ארדן:

למה לא מינהל היבשה?

מלי סיטון:

ההעברה התקציבית מתבצעת דרך מינהל היבשה.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל למה לא מינהל היבשה קובע אם זה בוצע לפי מה?

מלי סיטון:

כי תפקידה של הרשות, זה לעקוב אחרי מה שהיא חשבה שהוא תשתית לא בטיחותית.

היו"ר גלעד ארדן:

במה נגרעו סמכויותיו של מינהל היבשה, שהיום הוא הגוף שקובע האם זה בוצע או לא בוצע, והסכמתם בכל זאת פה להכפיף את זה לקביעה סופית של השר, מהנושא של סגירת כבישים?

מלי סיטון:

בגלל שלרשות החדשה, להבדיל ממינהל היבשה, לא תהיה מגבלה של העסקת כוח אדם שיכול לקיים את הבקרה, לא כמו שאנחנו מוגבלים בתקציבים להוציא מסות של אנשים שיבדקו תשתית של כבישים.

היו"ר גלעד ארדן:

גם הוא מוגבל בכוח האדם.

מלי סיטון:

הרשות לא תהיה מוגבלת, בגלל שצריך לזכור שזה מימון תקציבי מדינה. הוא לא יכול לצאת החוצה לא דרך מינהל היבשה.

עדנה הראל:

השאלה של יושב ראש הוועדה היתה עכשיו איך סעיף 8 עומד בתנאים, על העקרון הזה, אם הבנתי את השאלה, איך זה עומד בעקרון של לא להוציא סמכויות שלטוניות. מה שמצוי בסעיף 8, של מעקב אחרי ביצוע פעולות תשתיתיות בתחום הבטיחות ברשויות המקומיות, זאת לא פעילות שלטונית. זה שונה לחלוטין מסגירת כבישים והסטת תנועה. זה עולם אחר לחלוטין, גם מבחינת האחריות וההסתכלות הכוללת והאחריות על שורה של חוקים שצריך להוציא לפועל. אבל מעבר לזה זה לא שלטוני, הביצוע נעשה על ידי הרשות המקומית.

היו"ר גלעד ארדן:

לבנות מעבר להולכי רגל ליד בית ספר, שבפועל זה ממומן מתקציב המדינה, והמדינה נותנת את הכסף לרשות הלאומית שנותנת אותו לעירייה, זה לא נחשב לפעילות שלטונית,

עדנה הראל:

החובה היא חובה של העירייה לבנות. המימון הוא סיוע לעירייה לבנות. הפיקוח על הביצוע של זה יכול להיעשות על ידי תאגיד סטטוטורי. לא מדובר בפעולה שלטונית. יש עקרון שגוף נתמך אינו תומך, בדיני התמיכות. אז פה לכאורה אותו עקרון אמור לחול. מי שמקבל תקציב מדינה, לא אמור לחלק. אבל זה עקרון שבא, לא מאחר שמדובר בעצם חלוקת הכספים עניין שלטוני. יש תאגידים סטטוטוריים שמוסמכים על חלוקת כספים בתחומים מסויימים. אין מניעה מהותית בנושא הזה.

חזי משיטה:

הדיון הוא באמת על הרשות החדשה לבטיחות בדרכים ועל הסמכויות שצריך להעניק לה. אני קצת לא מסתדר לי הויכוח שהיה פה, וחבל שאין פה את עמדת הרשות החדשה שעומדת לקום ולראות איזה סמכויות היא היתה רוצה לקחת לעצמה. בפירוש מופיע בדו"ח שיינין, אני חושב שהרשות החדשה, כפי שדו"ח שיינין מצביע עליה, היא צריכה להיות בעלת הסמכות והיכולת כן לסגור כבישים.

אני לא נכנס לניסוחים המשפטיים כיצד ניתן לעשות את זה וכיצד צריך לעשות את זה. הרגליים שעליהם במשרד התחבורה והרשות לבטיחות בדרכים, או שר התחבורה והבטיחות בדרכים צריך להישען זה גם הרגל של משרד התחבורה וגם הרגל של הרשות החדשה. ואי אפשר שלא תהיה להן עוצמה שווה כי אחרת הם ילכו עקום. שר התחבורה לא יידע להסתדר עם הדבר הזה. ומה שאני שומע מהבוקר בכירסום של הרשות החדשה לא יאפשר זוג רגליים זהות לגוף שיעלה פה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני אעלה את ההצעה שלי בסוף היום להצבעה. אם אתם רוצים איכשהו לרכך אותה או להתלות אותה בעוד תנאים נוספים אני מוכן לשקול.

אתי בנדלר:

זה היה לסעיף 6.1 לא נערך דיון לסעיף 6.2, האם יש הערות?

מלי סיטון:

יחד עם סעיף 6.2 צריך לקרוא את סעיף 8, אז אולי נקרא את סעיף 8, כי יחד עם סעיף 6.2 צריך לקרוא את סעיף 8, אז אולי נקרא את סעיף 8.

"..מימון פעולות ברשויות מקומיות, 8.א. הרשות תפעל למימון פעולות בתחום הבטיחות בדרכים ברשויות מקומיות, מימון כאמור יבוצע על פי אמות מידה שתגבש הרשות באישור השר. ב. מימון כאמור בסעיף א. יבוצע באמצעות מינהל היבשה ומשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, ויכול שיבוצע בשלבים כפי שתחליט הרשות. הרשות תנהל מעקב אחר ביצוע הפעולות שלשמן ניתן מימון כאמור בסעיף זה ואם החליטה על ביצוע המימון בשלבים רשאית היא להתנות את מימונו של כל שלב בביצוע השלב הקודם..".

אתי בנדלר:

האם באמות המידה שיש כוונה שייקבעו בהתאם לסעיף 8.א, הכוונה היא לכך שהמימון הזה לא יבוא במקום מימון שהרשות המקומית צריכה להעמיד לרשות הנושא של בטיחות בדרכים? דהיינו, איך נמנע מצב שבו רשות מקומית, שיש בה איזשהו מפגע בטיחותי, תגיד אין לי תקציב לזה, אנא הקצו לי כספים לצורך העניין הזה. זאת אומרת שזה יהיה החלפת תקציבים בעצם?

אלכס לנגר:

זה בדיוק מה שהסבירו פה בעניין של אחריותה של רשות שלטונית. הרשות המקומית היא רשות שלטונית. היא חייבת על פי חוק לטפל במערכת הדרכים שלה. ראש עיר יכול לטעון כל מיני טענות, אבל תכל'ס אם הוא לא נגיד פועל לתיקון הדרך הוא יכול להיתבע על זה. זאת אחריות בחוק. מה שאנחנו רוצים להגיד זה פעם אחת שהרשות הזאת היא מסייעת לרשויות, קודם כל מתחם הסיוע שלה הוא מתחם מגודר ומסויים.

מלי סיטון:

המלה "..אמות מידה אמורה לאצור בתוכה.." הכוונה למשהו שלא - - -,

היו"ר גלעד ארדן:

שיהיה כתוב פה שזה לא גורע מהאחריות של הרשות המקומית.

מלי סיטון:

האחריות של הרשות המקומית נמצאת בפקודת העיריות והרשויות המקומיות. היא בכלל בחיקוק אחר.

אלכס לנגר:

אני חושב שזה הלך לכיוון שאתה דיברת עליו קודם.

היו"ר גלעד ארדן:

הרשות תפעל למימון פעולות בתחום הבטיחות בדרכים, כאילו האחריות למימון הפעולות זה על הרשות. אולי כדאי שתהיה הבהרה שזה לא גורע מהאחריות של העירייה וזה פעולות נוספות.

אלכס לנגר:

אנחנו ראינו את העניין של אמות מידה בדיוק בצל ההערה שלך מקודם, להבטיח שכספים כאלה מהסוג הזה ניתנים רק בצורה שקופה וברורה.

אתי בנדלר:

לתיגבור מימון הפעולות.

היו"ר גלעד ארדן:

הכוונה פה היא שהכסף שניתן לרשות לטובת אותו פרוייקט שהוא תיגבור הרשות צריכה לפקח שהוא יבוצע כפי שהיא, היא לא יכולה על הכספים של הרשות, אפילו לי יש גבולות בסמכויות שאני רוצה לתת לרשות הזאת.

אתי בנדלר:

אז אנחנו נוסיף את זה גם ב-6.2 וגם ב-8.א. לפעול לתיגבור המימון של פעולות, משהו כזה.

היו"ר גלעד ארדן:

זה במסגרת המעקב הכספי אחרי כסף שאתה נותן שאתה יכול לפקח ולראות, אני מטיל על הרשות אחריות לא רק לתת כסף שגר ושכח, במסגרת זה היא צריכה גם לפקח שזה מבוצע בסטנדרטים ולמטרות שהיא נתנה. היא לא תוכל להגיד אחרי זה אני תקצבתי והרשות עשתה עם זה משהו אחר. היא צריכה ללוות את שלבי הביצוע של העניין.

מלי סיטון:

סעיף 6.3 בתקציבי הרשות קובע, "..לגבש תכנית רב שנתית להגברת הבטיחות בדרכים ולפעול ליישומה באמצעות תכניות שנתיות כאמור בסעיף 9..". סעיף 9 קובע תכנית רב שנתית ותכניות שנתיות, 9.א הרשות תגבש ותגיש לאישור השר תכנית רב שנתית להגברת הבטיחות בדרכים ותכניות שנתיות ליישומה, ובכלל זה תקבע הרשות יעדים מדידים להפחתת תאונות הדרכים והנפגעים מהן. ב. הרשות תגיש לשר בתום כל שנה דין וחשבון כולל על ביצוע התכנית השנתית. ג. השר יגיש לממשלה בתום כל שנה דין וחשבון על ביצוע התכנית השנתית בידי הרשות. הדין וחשבון יובא לידיעת הציבור בדרך שיורה השר.

היו"ר גלעד ארדן:

פה יש לי הערה והצעה לתיקון. תוספת של סעיף 9.ד, כאשר הניסוח שבו יילקח מחוק המאבק הלאומי שאנחנו מבטלים אותו בחוק הזה, והוא מחזיר את החובה על ראש הממשלה לבוא לכנסת שלוש פעמים בשנה ולתאר בפניה מה עשתה ממשלתו, כמו שקיים היום למעשה בחוק המאבק הלאומי, אני מקבל את הביטול שלו אבל אני עדיין חושב שכדי לשמור, כפי שהכנסת התכוונה בעבר, לשמור על הנושא הזה כנושא מרכזי בתחומי הפעולה של הממשלה אני חושב שצריך פה גם מעורבות של ראש הממשלה, דיווח, כפי שקיים כיום בחוק, שלא בדיוק מבוצע, אבל זה בג"צ יחליט, הרי זה נמצא בבג"צ כרגע.

מלי סיטון:

אני חושבת אתי שאנחנו חשבנו על דרך אחרת, לדעתי בדיון הקודם הגענו להבנה שהאחריות בכל זאת היא של שר התחבורה והבטיחות בדרכים, ואחרי שהוא מגיש את זה לממשלה ואחראי על מה שיש בזה הוא מציג את זה לכנסת, בשונה מהחוק הקיים שמטיל את התפקיד על ראש הממשלה.

אתי בנדלר:

אני יכולה לומר שבנוסח שהונח לשנייה שלישית אז בסעיף קטן ג היה כתוב השר יגיש לממשלה ולוועדת הכלכלה של הכנסת.

היו"ר גלעד ארדן:

היתה הסתייגות של חברי הכנסת מטעם שינוי בעניין הזה, שביקשו להחזיר את הסעיף של חוק המאבק הלאומי. היום החוק כמובן לא מבוצע כפי שאני מבין אותו, כי אכן שר התחבורה מגיש דו"ח לכנסת אבל ראש הממשלה לא בא באופן אישי ומדווח לכנסת. הנושא הזה כרגע נדון בבג"צ, גם תקני אותי אם אני טועה, יש עתירה בעניין הזה שעדיין לא היתה בהחלטה סופית, ואני כן רוצה להעלות להצבעה את העניין הזה, כאשר זה הנוסח בעצם שאני מקבל אותו. שר התחבורה הוא פועל בעניין הזה, הוא מרכז, הוא מניח את הדו"ח, עדיין אני רוצה פיזית שראש הממשלה יבוא ויציג בפני הכנסת.

מלי סיטון:

האמת היא שזה מחייב עוד שינויים כי בעצם הנוסח שצריך כדי להתאים את זה, זה שראש הממשלה ידווח לכנסת שלוש פעמים בשנה לפחות על התקדמות בהשגת מטרות הרשות בהתאם להוראות חוק זה. ואם כך אז שר התחבורה והבטיחות בדרכים יפעל בשם ראש הממשלה וירכז מטעמו את מכלול הפעולות להגברת הבטיחות בדרכים ולמאבק, אבל אתה צריך איך שהוא לבנות את זה אחרת כאן בחוק, כי אם אתה אומר שהשר הוא הממונה על החוק אתה צריך לבנות את הקונסטרוקציה הנכונה. אולי שר התחבורה והבטיחות בדרכים, יעביר לראש הממשלה וראש הממשלה יגיש ויציג בכנסת, כך אתה מייצר את כל השרשרת. אבל אני יכולה להגיד משהו, אנחנו מסכימים, אדוני היושב ראש.

עדנה הראל:

פעם בשנה, הרשות מגישה לשר דו"ח מאוד מפורט, ועל סמך הדו"ח הזה השר יכול להעביר לראש הממשלה שידווח לכנסת. אבל שלוש פעמים בשנה לא יהיה לו את החומר המקצועי של הדיווח.

היו"ר גלעד ארדן:

היום כמדומני, הרשות הלאומית מניחה את הדיווח על שולחן הכנסת שלוש פעמים בשנה.

עדנה הראל:

ומה הטענה בבג"צ, רק שראש הממשלה לא מקיים דיון?

היו"ר גלעד ארדן:

לא, שהוא לא בא בעצמו לדווח לכנסת.

עדנה הראל:

אבל פה זה רשות אחרת, עכשיו רשות עצמאית, יותר תפקידים, יותר כספים, השאלה אם נכון להטיל עליה לעשות שלוש פעמים שנה דיווח, או אולי שלוש פעמים בשנה דיווח אחר, דיווח מילולי, ואת הדיווח המאוד מפורט של הפעם בשנה זה יהיה,

היו"ר גלעד ארדן:

בחוק כרגע הקיים של הרשות החדשה היא צריכה לדווח פעם אחת לכנסת?

עדנה הראל:

כן, אבל דיווח מאוד מפורט.

אתי בנדלר:

הרשות צריכה להגיש רק לשר דין וחשבון, והשר מגיש לממשלה פעם בשנה. זה הנוסח שיש היום.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא הגיוני, אנחנו מכפילים את התקציב שלה פי שלוש ודורשים ממנה מבחינה ציבורית, מבחינת הכנסת, פחות דיווח מאשר קודם.

עדנה הראל:

אני רוצה להציע להבחין בין סוגי דיווח. כי יכול להיות שדיווח על ביצוע תכנית שנתית קשה לעשות, מבחינת ניהול תקציבים וכל זה, אז לעשות פעמיים בשנה דיווח שהוא יותר מילולי ופעם בשנה דיווח שהוא דיווח כולל והוא כולל ביצוע תכנית שנתית וכל מה שמשתמע.

אתי בנדלר:

אתם רוצים להעביר את ההצעה שלכם, תהיה עוד ישיבה בנושא הזה לפי דעתך?

היו"ר גלעד ארדן:

קודם כל לא תהיה בעיה כי אנחנו היום ברביעי לחודש, הכנסת תתפזר בתשעה עשר, אם אנחנו נקיים ישיבה ביום שני הקרוב, שזה העשירי לחודש, אז אין לנו בעיה. ואז גומרים את כל ההצבעות. נניח שבעשירי מצביעים על הכל, כמה זמן לוקח עד שיש לנו,

אתי בנדלר:

תלוי כמה שינויים ייכנסו להצעת החוק.

היו"ר גלעד ארדן:

טוב, עד לשבוע שאחרי זה ביום שני בוודאי שזה יהיה.

אודי אדירי:

אם אפשר הערה לגבי סעיף 9.א, סעיף 9.ב, אני הבנתי מהנוסח הקודם שהיה מוסכם שזה יהיה, הרשות תגבש ותגיש לאישור השר ושר האוצר תכנית רב שנתית .

אתי בנדלר:

זה עלה גם כתיקון.

היו"ר גלעד ארדן:

מקובל עלי.

אתי בנדלר:

אז זה יהיה במקום לאישור השר ושר האוצר. ולגבי ג יהיה שינוי ותוגש הצעה. ובכל מקרה זה לא יהיה רק שנה.

היו"ר גלעד ארדן:

לא, כאשר העקרונות שלה יהיו שראש הממשלה ממשיך לחול עליו החובה להגיע לכנסת, והרשות, בהתאם למה ואיך שתחליטו, אם זה פעמיים דו"ח כזה, לא על זה. לגבי סעיף 6.6, מערכת החינוך,

אתי בנדלר:

בסעיף 6.6 היה תיקון, ואני חושבת שאתה רצית לדבר על זה אדוני היושב ראש. בנושא תכניות לימוד. היום הסעיף הוא די, אם יורשה לי לומר מלה שמביעה גם הערכה בנושא הזה, דבר שאני בדרך כלל משתדלת להימנע ממנו, אבל הוא סעיף די אנמי. זאת אומרת זה שוב ברמה של ייעוץ, לייעץ ולסייע למערכת החינוך, אפילו לא לסייע, רק לייעץ, וזאת רק אם מערכת החינוך מבקשת, לפי בקשתה. כל זה כפי שהוסבר לוועדה בקדנציה הקודמת כדי לשמור על האוטונומיה של מערכת החינוך.

הסעיף המשלים לסעיף 6.6 הוא סעיף 42, שזה תיקון עקיף לחוק חינוך ממלכתי, תיקון לסעיף 2, אחרי פסקה 11 תבוא פסקה חדשה: לחנך להכרת קדושת החיים ולהנחיל תודעת בטיחות וזהירות, לרבות בטיחות בדרכים. זאת אומרת זה אחת ממטרות החינוך הממלכתי ותפקידה של הרשות בהקשר הזה הוא כאמור לייעץ. אם יבקשו ממנה.

לאה ורון:

בנוסח שהוגש למליאת הכנסת נמחקו המלים על פי בקשתה. לייעץ ולסייע, נקודה. וחבר הכנסת שנלר ביקש להנחות.

רחל רותם:

אנחנו לא מוכנים לשינוי העניין של לייעץ, השרה לא מוכנה. מערכת החינוך היא המערכת היחידה שמקצועית בחינוך לבטיחות בדרכים, והיא לא מוכנה לקבל לא הנחיות וודאי לא פיקוח, היא מוכנה לקבל ייעוץ. אני רק רוצה לומר, אגב יש דוגמא בעניין הזה, הרשות למלחמה בסמים,

היו"ר גלעד ארדן:

יש לי שאלה אליך, בנושא של משמרות זהב מי מכשיר את בני הנוער לפעול ברחוב?

רחל רותם:

משטרת ישראל, על פי תכנית שנכתבה על ידי משרד החינוך, ומשרד החינוך מסייע למשטרה להכשיר את השוטרות, וכל הפעילות היא ביחד. אבל המשטרה לא מפקחת. אנחנו גם מוכנים להכניס מורים אחרים למערכת החינוך. אמרה את זה חברת הכנסת רונית תירוש שבהחלט אנחנו, ואנחנו גם מכניסים גופים שמתאימים ללמד. אנחנו רק לא מוכנים שיהיה גוף, ואנחנו חושבים שאין במדינה גוף שיכול לפקח על מערכת החינוך או להנחות אותה בעניינים חינוכיים. אפשר לעזור לנו, אפשר לסייע, אפשר אתנו ביחד לכתוב תכניות נוספות, אנחנו כותבים עם הרבה מאוד גופים נוספים.

עכשיו אני רוצה לתת לדוגמא את עניין הרשות למלחמה בסמים. הרשות למלחמה בסמים היא לא אומרת למשרד החינוך איך ללמד למנוע שימוש בסמים.

היו"ר גלעד ארדן:

גם על זה יש לי מה להגיד, כיושב ראש אל-סם, על החאפרים שמנהלי בתי הספר לוקחים כדי לתת הרצאות בעניין הזה, אבל בסדר.

רחל רותם:

רק לסבר את האוזן, אם יש למישהו בעיה על כך שבאמת אנחנו מקבלים כסף מהרשות הלאומית, וזה נכון, אז יש בפרק ה סעיף 33, בעמוד 152 כתוב בצורה ברורה שגופים אשר הרשות העבירה להם תקציב לצורך ביצוע פעולות בתחום הבטיחות בדרכים לפי חוק זה יגישו לרשות אחת לשישה חודשים דין וחשבון בדבר מימוש התקציב האמור. על כך אין לנו התנגדות. אנחנו מגישים דין וחשבון, אנחנו נבדקים, כל אגורה אנחנו רוצים שיבדקו שמנוצלת לנושא.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מסכים איתך שיש פה לכאורה איזה שהוא הליך בקרה. שוב, אני לא רואה את הרשות הלאומית מודיעה יום אחד שכיוון שאתם לא בדיוק עושים כל דבר אתם מפסיקים לחלוטין לתקצב או לסייע, הרי חמישה מליון שקלים לא היה בעיה גם לכם וגם לבטחון הפנים להודיע על ביטול משמרות הזהב. אני לא בא אליך באופן אישי בטענה, אני מדבר על השרים הממונים. שר שנקלע למצוקה תקציבית, אז על חמישה מליון שקלים מאבק, מבחינתם הודיעו על הפסקה מצידם, שבני הנוער יחצו בלי משמרות, זה מה שהיה בכנסת הקודמת. אז מבחינה זאת אני לא חושב שזה אמצעי בקרה מספק.

אבי גולן:

אני דובר ארגון מורי הנהיגה, ודיברנו על זה גם פעם קודמת, יש הסתייגות שלך בנושא אז אולי עכשיו זו ההזדמנות. המושג תורת הנהיגה, ביקשנו שיוחלף לחינוך תעבורתי. כי תורת הנהיגה זו תורה בפני עצמה, ששייכת למשרד התחבורה.

רחל רותם:

בנושא החינוך התעבורתי אין לנו בעיה. על פי בקשתה להוריד אין לנו בעיה. במקום תורת הנהיגה יבוא החינוך התעבורתי. זה מושג מקובל עלינו לחלוטין.

היו"ר גלעד ארדן:

רחל, אני רוצה לשאול אותך, לפני שאני אגיד מה עמדתי. אין שום תחום במערכת החינוך, שבו יש גוף מחוץ למערכת החינוך שיש לו סמכות לקבוע תכנים, שלא בתחום הבטחון והבטיחות?

רחל רותם:

לא בתחום התכנים ולא בתחום דרכי ההפעלה, אין דבר כזה.

עדנה הראל:

באופן קונסיסטנטי יש כל פעם הצעות, תתנו הוראות למערכת החינוך, בכל מיני תחומים. ותמיד גם מצליחים לשכנע את הכנסת בעניין הזה, כעניין שבהיסטוריה, אתה שואל על ההיסטוריה אז אני אומרת בהיסטוריה קודם כל זה לא דבר חריג שרק הפעם חשבו על זה ולא נורא, חוזרות ועולות הצעות כאלה. יש כל מיני גופים שחושבים שהם יותר טובים ממערכת החינוך בעניין קביעת תכנים בנושאים מסויימים.

היו"ר גלעד ארדן:

הם לא חושבים, הם יודעים שהם יותר טובים, הם רק חושבים שהם יותר חזקים, ואחר כך מסתבר שהם לא חזקים כמו שהם חושבים כדי להכניס את זה. כי אין ספק הרי שהרשות למלחמה בסמים יש לה ידע מקצועי יותר מאשר מערכת החינוך לגבי הנושא,

עדנה הראל:

לא בהכרח פדגוגי בקביעת תכניות לימודים.

היו"ר גלעד ארדן:

ד"ר רותם, את מסכימה איתי שהמורים במערכת החינוך שמעבירים את התחום של חינוך תעבורתי הם לא אנשים שבהכשרה המקורית שלהם זה התחום שלהם. זה נכון? יש אנשים יותר מקצועיים מהם במדינה?

רחל רותם:

לא, אין אנשים יותר מקצועיים מהם בחינוך לבטיחות בדרכים. צריך להבחין בין בטיחות בדרכים לחינוך לבטיחות בדרכים. עם כל הכבוד, הדוקטור היחיד בחינוך לבטיחות בדרכים יושב במשרד החינוך ולא במשרד התחבורה. יש להבחין בין בטיחות בדרכים, ולכן אנחנו נעזרים במשרד התחבורה, ברשות הלאומית ובמשטרה, ובין חינוך לבטיחות בדרכים, שזו מתודה חדשה, גם בעולם אין הרבה, וזה יושב במשרד החינוך וזה מתפתח במשרד החינוך. להגיד לך פה היום שכל המורים שלנו מצויינים, לא. אבל גם במתמטיקה לא כולם מצויינים ועדיין מתמטיקה נלמדת דרך משרד החינוך, אפילו שאנחנו במצב לא טוב לעומת העולם.

היו"ר גלעד ארדן:

בעניין הזה אני לא קובע כאן מסמרות שאני אגיד הצעה בעניין הזה שהרשות תהיה גוף מנחה בקשר תכנים מקצועיים או לא. יש הצעה של חבר הכנסת שנלר שאנחנו נצטרך להעלות אותה, אני לא קובע את עמדתי דרך אגב עדיין בעניין הזה.

השאלה השנייה שלי, האם לגבי ההצעה שחברת הכנסת תירוש, אני שוחחתי איתה, וגם אני מעוניין להעלות, וזה לגבי הקבלה של מעמד החינוך לבטיחות בדרכים בכיתה יא' למעמד של לימודי חינוך גופני, כעקרון לא צריך את זה בחוק, "דה עקה" שזה לא קורה. אם תבוא השרה ותודיע שבכוונתה החל מהשנה הקרובה להנחות את מערכת החינוך שזה יהיה תנאי, איך זה מעוגן לגבי חינוך גופני?

רחל רותם:

תנאי לקבלת בגרות, זה ציון בית ספרי, לא חובת בחינה, ציון בית ספרי בתעודת בגרות ותנאי לקבלת תעודת בגרות. אנחנו בעד זה. ככה זה מעוגן, בחוזר מנכ"ל, אני לא חושבת שבחקיקה.

מלי סיטון:

זה נושא שלא מעוגן בחקיקה אבל הוא אחד מהנושאים ששר התחבורה מתכוון להניח אותו כהצעה להחלטה על שולחנה של ועדת השרים לבטיחות בדרכים, כהנחיה שתחייב את שרת החינוך. זה אחד מהנושאים, ואין חילוקי דעות. יש הסכמה בין המשרדים. זה על האג'נדה, זה רשום בהצעה להחלטה.

היו"ר גלעד ארדן:

קראנו שזאת הכוונה של המשרד, אבל אני חייב לומר לך שגם שר התחבורה הקודם היה לי איתו שיג ושיח בנושא הזה, וזה לא קרה. וזה לא בגלל שהוא לא רצה.

עדנה הראל:

מבחינה משפטית מבחינת מבנה מערכת החינוך לא מתאים לעגן את זה בחקיקה. אני חושבת שאם יש הסכמה כל כך ברורה של המשרדים המקצועיים אפשר להביא התחייבות ברורה לוועדה, עם לוחות זמנים, עם הסברים, על דעת מנכ"ל משרד החינוך בעניין הוראות חוזר מנכ"ל, עם לוחות זמנים, אפשר לעשות דבר שיפיס את דעתה של הוועדה. אני אבקש לא למהר ולעגן בחקיקה התייחסות ספציפית למעמד של מבחנים, בתעודת הבגרות אין הסדרה חקיקתית, אתה צריך להיכנס לתוך המטריה של קביעת ציונים בתעודות בגרות, שאין לגבי זה הסדרה חקיקתית. הרי בשביל להגדיר דבר כזה אתה צריך את הכל למשוך מלמטה.

היו"ר גלעד ארדן:

חוק זכויות התלמיד, סעיף 9 קובע שכל תלמיד זכאי להיבחן בחינת בגרות אלא אם כן הוא לא עמד בתנאים שקבע השר בהתייעצות עם הוועדה. מכוח זה אני מניח, לא יודע אם מכוח זה, אבל העניין של חינוך גופני לדוגמא זה לא מכוח הסעיף הזה, מכוח מה?

עדנה הראל:

מכוח חוזר מנכ"ל לעניין אגף הבחינות וההיערכות של מערכת החינוך להסדרת מערכת הבחירות. זה לא בתקנות.

היו"ר גלעד ארדן:

מכוח מה היום אי אפשר לגשת לבגרות אם אין לך ציון בהתעמלות, מכוח הסעיף הזה. הרי אתה צריך בחקיקה ראשית איזו שהיא הסמכה לשר לעשות את הדבר הזה, יש סעיף שכל תלמיד זכאי להיבחן.

עדנה הראל:

היו תנאים שמנעו קבלת תעודת בגרות גם לפני שהיה חוק זכויות התלמיד.

היו"ר גלעד ארדן:

מרגע שיש חוק צריכים הסמכה בחוק לבצע איזה שהוא הליך כדי לקחת את הזכות הזאת מהתלמידים.

עדנה הראל:

זה תנאים שקובע השר, זה לא תקנות, זה לא הוראת חוק. מה שאני מנסה לומר זה שעל מנת שנקבע הוראת חוק שמקבילה להסדר לגבי חינוך גופני, בחקיקה ראשית ולא בתנאים שקובע השר, שזה תנאים שהלשון שלהם היא בתוך כל ההקשר של הוראות חוזר מנכ"ל.

היו"ר גלעד ארדן:

את צודקת, אני מסכים איתך, זה בדיוק באותה מידה כמו החוק של האפוד הזוהר, הרי לא החקיקה הראשית אמרה לקבוע איזה דברים צריכים להיות בתוך הרכב, וגם זה יש הסמכה, אני מניח, לא יודע באיזה חוק, שמשרד התחבורה עושה את זה בדרך כלל בתקנות או בצווים.

מלי סיטון:

בפקודת התעבורה יש סמכות לשר התחבורה לקבוע את אותם אביזרים שייכללו ברכב, ועל סמך זה נוסף האפוד הזוהר, היה מוסף האפוד הזוהר אם לא החקיקה שאדוני יזם.

היו"ר גלעד ארדן:

אז גם העניין הזה דרך אגב היה אמור להיות בצורה שהסבירה עורכת הדין סיטון. אבל כיוון שזה לא קרה על ידי הממשלה אז בסוף זה קרה על ידי הכנסת. אז אמרתי אם תובא פה הצהרה מספקת להנחת דעתה של הוועדה, זאת הדרך הנכונה יותר, אני מסכים איתך עורכת דין הראל, אבל אני אומר שעד תום הליכי החקיקה פה, אם לא תהיה הצעה שתניח את דעתה של הוועדה אנחנו נאלץ להכניס את זה בחקיקה ראשית, מה שאנחנו לא רוצים.

אתי בנדלר:

מה עם סעיפים 6, 7? יש לזה מקביל בסעיפים האופרטיביים?

מלי סיטון:

לא, זה נקרא עצמאית, וגם כל שאר הסעיפים הקטנים אין בהם הפניות לסעיפים אחרים. למעשה אנחנו מגיעים לסעיף 10.

היו"ר גלעד ארדן:

לגבי מערכת החינוך אני עוד אחליט. דרך אגב ועדת השרים לבטיחות בדרכים מי חבר בה?

רחל רותם:

אני לא יודעת אבל היא ברשות שרת החינוך.

היו"ר גלעד ארדן:

ועמדת השרה היא שמקובל עליה שהנושא הזה יהיה תנאי לגשת לבחינות הבגרות?

רחל רותם:

כן.

היו"ר גלעד ארדן:

והשרה חושבת שזה כרוך גם בעלות תקציבית?

רחל רותם:

אנחנו מסדירים את העניינים התקציביים עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

היו"ר גלעד ארדן:

יכולה להיווצר סיטואציה שלמרות הרצון הטוב השרה תמצא בשיתוף הגורמים המקצועיים שזה דורש תוספת של ששים מליון שקלים, והרשות הלאומית ומשרד התחבורה לא יחשבו שזה הסכום שדרוש לעניין, ושוב לא יתבצע הנושא הזה. השאלה אם את תוכלי לדבר עם השרה לפני שנצביע פה שהכסף לא יהיה התנאי לביצוע הנושא הזה.

רחל רותם:

הוא יהיה חייב להיות התנאי. אי אפשר לגשת לבגרות אם לא לומדים, וכדי ללמוד צריך לקנות שעות.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל סליחה גברת רותם, לימודי הבטיחות והתעבורה הם היום הנחיה של חובה, הרי קיימנו דיון על זה אם את זוכרת, היום זו חובה במערכת החינוך, לא צריך להוסיף מורים כרגע, כי זה מתקיים בכל מערכת החינוך, רק אין בחינה בעניין.

רחל רותם:

זה לא מתקיים בכל מערכת החינוך. ב-יא' זה מתקיים מתקציב שניתן מהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מחר התקציב לא יינתן, זה לא יתקיים. זה שעות שנקנות פר שעה מהתקציב שניתן מהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. זה לא תקציב של המשרד.

היו"ר גלעד ארדן:

באיזה היקף כספי מדובר?

רחל רותם:

17 מליון כרגע, רק בתוך כיתות יא'. זה 5200 לכיתה.

היו"ר גלעד ארדן:

אז אם אני אחייב את הרשות הלאומית בחוק לממן את לימודי החינוך, לפחות ב- יא', אז מבחינתכם לא צריכה להיות בעיה להתחייב שגם יהיה מבחן שהוא תנאי לגשת לבחינות הבגרות. אז אני מבקש שתדברי עם השרה.

מלי סיטון:

10. דיווח לשר על פי דרישה. א. נוסף על הוראות סעיף 9 תמסור הרשות לשר לפי דרישתו בתוך זמן סביר דיווחים נוספים על פעילותה. ב. השר רשאי לדרוש מהרשות להביע את עמדתה בעניין מסויים המצוי בתחום פעילותה כפי שיפרט בדרישה. דרש השר כאמור, תדון הרשות באותו עניין שתגיש לשר את עמדתה בתוך שלושים ימים קבלת הדרישה או בתוך מועד סביר אחר שנקבע בה.

11. שמירת תוקף. אין בסמכויותיה או בתפקידיה של הרשות לפי חוק זה כדי לפגוע בסמכויות הנתונות לאחר לפי כל דין.

היו"ר גלעד ארדן:

אני משאיר וצריך עיון בזה, נראה בהמשך אם זה לא פוגע. שאלה מקדימה לפרק ג', כיוון שזה לא כתוב פה במפורש, חוות הדעת המשפטית של היועצת המשפטית של ועדת הכלכלה היא שמכוח חוק החברות הממשלתיות כל מי שהוא מועמד לנציג ציבור חייבים לעבור את "ועדת שפניץ". זו גם עמדתכם?

מלי סיטון:

לחלוטין כן, זה כתוב בחוק החברות הממשלתיות.

פרק ג', המועצה. מינוי המועצה והרכבה. 12. א. המועצה תהיה בת חמישה עשר חברים שתמנה הממשלה על פי הצעת השר והם: 1. נציג השר. 2. נציג שר האוצר. 3. נציג השר לבטחון הפנים. 4. נציג שר הבריאות. 5. נציג שר החינוך התרבות והספורט. 6. עשרה נציגי ציבור, ארבעה מהם לפחות בעלי ידע וניסיון בתחום מתחומי פעולתה של הרשות, ובכלל זה בתחום הכלכלה, ההנדסה או התכנון. ב. חברי המועצה שהם נציגי השרים ימונו מקרב עובדי משרדיהם של אותם שרים. ג. הרכב חברי המועצה שהם נציגי הציבור ישקף במידת האפשר את מגוון תחומי פעולתה של הרשות. חברי המועצה כאמור לא יהיו עובדי המדינה. ד. חברי המועצה יהיו תושבי ישראל. ה. הודעה על מינוי המועצה והרכבה תפורסם ברשומות.

רק צריך לעשות תיקון בסעיף קטן 5 על נציג שר החינוך והתרבות שזה כבר לא הספורט והתרבות, רק נציג שר החינוך.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא מבין למה רק ארבעה צריכים להיות בעלי ידע וניסיון,

אתי בנדלר:

בנוסח שהניחה הוועדה על שולחן המליאה גם ארבעה בעלי ידע וניסיון הוצא. כתוב עשרה נציגי ציבור בעלי ידע וניסיון בתחום מתחומי פעולתה של הרשות. זה נמחק הארבעה. לכן ביקשתי שתראי שוב את הנוסח של הסעיף הזה. זאת אומרת שכל העשרה צריכים להיות בעלי ידע וניסיון בתחום מתחומי פעולתה של הרשות, כדי להבטיח שלא יהיו מינויים פוליטיים אלא מינויים מקצועיים.

רחל רותם:

אבל אם רוצים שיהיה נציג ארגון ההורים, ואין לו ידע וניסיון, אל תכתבו שכולם יהיו בעלי ידע וניסיון.

היו"ר גלעד ארדן:

תחום מתחומי פעולתה של הרשות זה דבר מאוד רחב. זה ממש לא מגביל כמעט את השר, רק שזה לא יהיה תלוש לחלוטין מהעניין.

מלי סיטון:

הם צריכים להיות בעלי ידע וניסיון בכל התחומים של הרשות, ובכלל זה ספציפית בתחום ההנדסה, הכלכלה והתכנון. ככה כתוב.

עדנה הראל:

אנחנו חשבנו שצריך כן לתת הנחייה שיהיה מינימום של אנשים שהם ממש,

מלי סיטון:

אבל הוא רוצה שכולם יהיו.

עדנה הראל:

אז זה לא הנוח הזה. אם הוא רוצה שכולם יהיו אז צריך לנסח את זה אחרת.

היו"ר גלעד ארדן:

עו"ד הראל, אני לא יודע, אולי הובנתי לא נכון, הכוונה זה לא ללכת כמו לרשות השידור שיהיה נציג האומנים, וכו'. מתוך העשרה, כנראה אתם החלטתם שהתחומים של הנדסה כלכלה ותכנון הם החשובים ביותר, כיוון שההגדרה הראשונה היא מאוד רחבה, תחום מתחומי פעולתה של הרשות אנחנו אומרים אנחנו רוצים אבל להבטיח בתחום ההנדסה, הכלכלה והתכנון. יכול להיות שבתחום החינוך גם הייתי מוסיף, אבל אם נפתח את זה עכשיו לדיון, אם יש לכם איזו שהיא הצעה משופרת בנושא, כי אז יבואו מורי הנהיגה, ובצדק, ויגידו כך. לא מציע לפתוח את הנושא.

אתי בנדלר:

מה שאולי אפשר זה עשרה נציגי ציבור בעלי ידע וניסיון בתחום מתחומי פעולתה של הרשות, ארבעה מהם לפחות בתחום הכלכלה, ההנדסה או התכנון. זאת אומרת רק בתחומים שהם מאוד ספציפיים.

היו"ר גלעד ארדן:

אנחנו כנראה נצביע יום שני הבא, אז תציעו, אני גם אנסה לחשוב על איזה שהוא נוסח. אני לא חושב שאפשר, גם חבר הכנסת ברוורמן ביקש לחשוב על עניין של ייצוג רכב דו גלגלי, אז באותה מידה יש רכב כבד ויש נציג הולכי הרגל,

זוהר גרינברג:

זה לא באותה מידה, ואנחנו מבקשים שלושה ארבעה משפטים לומר. רכב דו גלגלי, אני אקרא לו אופנוע, רק שיובן כשאני אומר אופנוע, שמונים ושמונה אחוז זה קטנועים, אבל ההגדרה שלהם בפקודת התעבורה זה אופנוע. הרכיבה על אופנוע היא שונה לגמרי מנהיגה. והבעיה היא שברמה הפרסונלית של המועצה יהיו מאה אחוז נהגים ואפס אחוז רוכבי אופנועים, לפי המצב שאנחנו מסתכלים עליו בעשרים השנים האחרונות.

עכשיו זו דיסיפלינה שאנשים לא מכירים אותה, ולכן קשה להם להתייחס אליה. אנחנו מבקשים רק דבר אחד, אנחנו לא מבקשים נציג של ארגון, אנחנו מבקשים קישור, שאחד מתוך חמישה עשר או ליתר דיון אחד מתוך עשרת נציגי הציבור יהיה, וזה הנוסח, אשר לפחות אחד מהם יהיה רוכב פעיל על אופנוע. הוא יכול להיות כלכלן, הוא יכול להיות מהנדס, הוא יכול להיות הורה, הוא יכול להיות הולך רגל, הוא יכול להיות נהג כל רכב אחר. אבל מתוך חמישה עשר אנשים שישבו במועצה יבין מה זה אופנוע. ואופנועים, לא נעים לומר, זה חמישים הרוגים בשנה, זה עשרה אחוז מהנקטלים.

כל מה שאנחנו מבקשים, שלא יהיה מצב שהוא מצב שמאפיין את כל השנים האחרונות שיש אפס אחוז. לדבר הזה יש משמעות, כי כשבאים ומדברים, אנשים מביאים איתם את החוויות האישיות ואת ההיכרויות האישיות שלהם ואת המושגים שלהם. וכשכולם זרים לנושא, בלי יוצא מן הכלל, אז הקול שלנו, שאנחנו עשרה אחוז מההרוגים, אנחנו גם חלק נכבד בין הפצועים, ולא ניכנס עכשיו לסיבות מדוע, בנושא של בטיחות בדרכים רצוי שיהיה מישהו, ואנחנו בכלל לא קובעים שום פרמטר אחר.

היו"ר גלעד ארדן:

יש טעם במה שאתה אומר, אבל כיוון שהתחום הזה של הבטיחות בדרכים הוא בין התחומים המולטי-דיסיפלינרים באופן הכי רחב שאני מכיר, כל גוף היום יכול לבוא ולומר, אם זה המובילים, המשאיות, האוטובוסים, המוניות, לכל אחד יש איפיון שלו, ומונית זה שונה מאוטובוס ומורי הנהיגה וכל אימפקט שיכול להיכנס לדיונים הוא חשוב, הבריאות זה דבר חשוב, והרפואה הדחופה והכירורגים שתופרים את הפצועים, יש אלף ואחד דברים שאני יכול לחשוב עליהם. השאלה עד כמה נכבול את שיקול הדעת של המועצה.

זוהר גרינברג:

הדעת נותנת, כל היושבים כאן מסביב לשולחן כולל יושב ראש הוועדה, כשאתה אומר יש נהגי משאיות, יש נהגי אוטובוסים, אני לא מבקש להכניס מומחה בתחום הנהיגה על אופנוע. כל מה שאני אומר שבגוף שעוסק בתאונות דרכים, גוף שעוסק במשתמשים בדרך, יש ייצוג של מאה אחוז להולכי הרגל, מאה אחוז לנוהגים ברכב שהוא איננו רכב דו גלגלי ויש אפס אחוז לייצוג של רכב דו גלגלי. מדובר על אחד מתוך עשרה, והוא לא בא על חשבון שום דבר.

היו"ר גלעד ארדן:

עד ההצבעה, אני אבוא בדברים עם השר על הנושא הזה לשמוע את עמדתו. נצביע ביום שני הבא, אז במידה ואחד הח"כים יחליט להגיש הסתייגות בנושא אז נצביע עליה. אני מציע לך גם לדבר עם יתר הח"כים.

זוהר גרינברג:

אני רק מבקש אם אפשר לכתוב את הנוסח שאנחנו מציעים.

היו"ר גלעד ארדן:

אתם לא יכולים להציע. אתה יכול לבקש מאחד מחברי הכנסת שיגיש הצעה להסתייגות.

עמית ברגמן:

בנוגע לחינוך, י' או יא', בדרך כלל מתחילים מגיל שש עשרה לנהוג, ואני לא יודע אם זה שיקול שלקחתם אותו בחשבון.

רחל רותם:

אנחנו מדברים גם על י' וגם על יא'. היום אנחנו מדברים על ט', י', יא'.

היו"ר גלעד ארדן:

אני חוזר בי מדבריי, אני מציע שביום שני הבא, בתקווה שיהיו יותר ח"כים, אז תציע נוסח שאתם רוצים, ואם אחד מהם ירצה לאמץ את זה און-ליין.

יהודה רודד:

אני חושב שקצת מסוכן לעשות חלוקה של סקטורים. אני לא מדבר רק על אוטובוסים ומשאיות כבדות, יש טרקטורונים, ולטרקטור חקלאי שנוהגים בגיל שש עשרה, וזה מתחיל להיות מצב שהוועדה תהיה של חמישים וחמישה איש.

היו"ר גלעד ארדן:

סך הכל חיזקת את דבריי, כי אני גם אמרתי את זה, אבל בנושא של כלי הרכב הדו-גלגלי, כיוון שגם אני בעל רישיון כבר עשרים שנה כמעט, יש איזו שהיא בעיה בעניין הזה, שוב, לא הייתי רוצה לכבול בעניין הזה את שיקול הדעת של השר אבל בהחלט אין ודעות מספקת, לא במקרה הרשות הלאומית כבר יצאה בעבר בקמפיינים כדי לשים לב לעניין, וזה מאות אלפי אנשים בסופו של דבר שיש להם אפיונים מיוחדים.

עמית ברגמן:

אני רוצה לתת דוגמא כדי לסבר את האוזן, התקן של מחלפים במדינת ישראל נוגד את יכולת הנהיגה הבסיסית שמקבל רוכב על אופנוע בגלל שהוא בנוי על האטה בתוך הפנייה.

היו"ר גלעד ארדן:

תרשה לי לחסוך לך גם בזמן וגם באנרגיות, בסוף הח"כים הם אלה שמצביעים על זה והם לא פה.

עמית ברגמן:

זה נושא שלא שמעת אותו. אנחנו נפגשנו עם מע"צ, וכשסיפרנו להם את הדבר הזה הם הופתעו, וזה בגלל שגם הם לא מכירים את הנושא הזה. אני חושב שהנושא הזה הוא שונה בגלל שזה רק שני גלגלים, ויש לו המון דברים גם בתפעול וגם בתאונות, סוג התאונות המיוחד שלו.

היו"ר גלעד ארדן:

בסך הכל חיזקת את מה שאני אמרתי, אז זה גם היה מיותר. אפשר להמשיך.

מלי סיטון:

"..סעיף 13. יושב ראש המועצה. א. השר באישור ראש הממשלה ימנה את יושב ראש המועצה מבין חברי המועצה שהם נציגי הציבור ושלהם ידע וניסיון בתחום מתחומי פעולתה של הרשות.."

היו"ר גלעד ארדן:

זה מיותר כרגע. ברגע שהכנסנו שלכולם צריך להיות ידע או ניסיון בתחום מתחומי פעולתה של הרשות המשפט הזה מתייתר. מבין חברי המועצה שהם נציגי הציבור.

מלי סיטון:

נכון.

"..ורשאי השר למנות באישור כאמור מבין אותם חברי המועצה ממלא מקום קבוע ליושב ראש המועצה. ב. הודעה על מינוי יושב ראש המועצה וממלא מקומו תפורסם ברשומות.

14. תקופת כהונה. תקופת כהונתו של חבר המועצה תהיה שלוש שנים וניתן לשוב ולמנותו לתקופת כהונה אחת נוספת.

15. תפקידי המועצה. תפקידי המועצה הם: 1. להתוות את קווי הפעולה של הרשות.2. להנחות את המנהל במילוי תפקידיו ולפקח על ביצוע מדיניות הרשות ותכניותיה. 3. לאשר את התקציב השנתי של הרשות וכן לאשר את התכנית הרב שנתית, התכניות השנתיות והדין וחשבון הכולל האמורים בסעיף 9, הכל בטרם יוגשו לאישור השר. 4. לפקח על פעילותה השוטפת של הרשות ובכלל זה לדרוש מהמנהל דיווחים על פעילותה כאמור.

16. ישיבות המועצה. א. ישיבות המועצה יתקיימו אחת לחודש לפחות, אלא אם כן החליטה המועצה בנסיבות מיוחדות אחרת. ב. המועצה תקיים ישיבה מיוחדת אם דרשו זאת שליש מחבריה לפחות. נדרשה ישיבה כאמור תתקיים הישיבה בתוך שבעה ימים מיום הדרישה אלא אם כן נדרש לקיימה בנסיבות העניין בתוך זמן קצר יותר. בישיבה תדון המועצה בנושאים המפורטים בדרישה. ג. יושב ראש המועצה יזמן את הישיבות ויקבע את זמנן, מיקומן וסדר יומן.

17. סדרי הדיון במועצה. א. 1. המניין החוקי בישיבות המועצה הוא שמונה חברים, ובהם יושב ראש המועצה או ממלא מקומו. 2. משנפתחה הישיבה במניין חוקי יהיה המשך הישיבה כדין בכל מספר נוכחים, ובלבד שבעת קבלת ההחלטות נכחו שישה חברים לפחות, ובהם יושב ראש המועצה או ממלא מקומו. 3. לא היה מניין חוקי בעת שנפתחה ישיבת המועצה רשאי יושב ראש המועצה לדחותה במחצית השעה. עברה מחצית השעה האמורה תהיה הישיבה כדין בכל מספר של נוכחים, ואולם על קבלת ההחלטות יחולו הוראות פסקה 2. ב. החלטות המועצה יתקבלו ברוב דעות של החברים המשתתפים בהצבעה. היו הדעות שקולות יכריע יושב ראש המועצה או בהעדרו ממלא מקומו. ג. המועצה תקבע את סדרי עבודתה ככל שלא נקבעו לפי חוק זה..".

רחל רותם:

לגבי ישיבת מועצה, עד עכשיו ישיבת מועצה לא יכולה היתה להתקיים אם לא היו נוכחים מינימום מספר של נציגי משרדי ממשלה. פה אם זה עשרה, זאת אומרת שאפשר לקיים את זה רק עם נציגי ציבור.

מלי סיטון:

מה רע? זה תאגיד סטטוטורי, זה כבר לא אגף בתוך הממשלה. זה בדיוק העניין, זה חלק מהעצמאות.

היו"ר גלעד ארדן:

תסבי את תשומת לבי, רציתי לדעת אבל בינתיים ראיתי שיש הליך להפסקת כהונת חבר מועצה בגלל היעדרות. אני חושב שההליך הזה הוא קצת מכביד מידי על השר.

מלי סיטון:

כן, זו הממשלה לפי פקודת שר התחבורה.

היו"ר גלעד ארדן:

וגם בשביל להפסיק זה אותו הליך, בקיצור, זה לעולם לא יקרה.

מלי סיטון:

"..18. קיום המועצה, סמכויותיה ותוקף החלטותיה לא ייפגעו מחמת שנתפנה מקומו של חבר המועצה או מחמת ליקוי במינויו או בהמשך כהונתו.

19. א. ניגוד עניינים. א. חבר המועצה יימנע מהשתתפות בדיון או מהצבעה בישיבות המועצה אם הנושא הנדון עלול לגרום לו להימצא במישרין או בעקיפין במצב של ניגוד עניינים בין תפקידו כחבר המועצה לבין עניין אישי שלו או לבין תפקיד אחר שלו למעט תפקידו בגוף שאותו הוא מייצג במועצה. חבר מועצה לא יטפל במסגרת תפקידו בנושא כאמור גם מחוץ לישיבות המועצה. ב. התברר לחבר המועצה כי נושא הנדון בישיבת המועצה אמור לגרום לו להימצא במצב של ניגוד עניינים כאמור בסעיף קטן א' יודיע על כך ליושב ראש המועצה. ג. לעניין סעיף זה אחת היא אם מילוי התפקיד האחר הוא בתמורה או שלא בתמורה. ד. בסעיף זה בעל עניין בגוף, מנהל או עובד אחראי באותו גוף או מי שיש לו חלק שעולה על חמישה אחוז בהון או ברווחים של גוף כאמור, עניין אישי של חבר מועצה, לרבות עניין אישי של קרובו או עניין אישי של גוף שחבר המועצה או קרוב שלו הם בעלי עניין בו. קרוב – בן זוג, הורה, הורי הורה, אח, צאצא, צאצא של בן זוג ובני זוגם של כל אחד מאלה או אדם אחר הסמוך על שולחנו של חבר המועצה, וכן סוכן, שותף, מעביד, או עובד של חבר כאמור..".

רחל רותם:

אני רוצה בכל זאת לחזור לעניין החלטות המועצה. יכול לקרות מצב שלמשל נציג החינוך נמצא בחוץ לארץ חודש. ואז מחליטים, עושים אמבוש, מחליטה המועצה להעלות נושא של חינוך ולהצביע. לדעתי צריכה להיות החלטה שכל נושא שקשור בנושא מקצועי של אחד מהגופים לא יכול להיות שיתקבל בלי הנציג.

מלי סיטון:

ככה משתקים פעילות.

רחל רותם:

אבל מצד שני אדם לא נמצא, יש ממלא מקום שיהיה בעל זכות הצבעה? אין.

מלי סיטון:

יש דרכים אחר כך, אחרי שההחלטות מתקבלות, לתקוף אותן. המדובר הוא היום בהצעה הזאת, בתאגיד שאופיו שונה לחלוטין ממה שהתרגלנו אליו.

רחל רותם:

בסדר, אפילו בכנסת לא עובדים ככה, לא יכול להיות דבר כזה, יש קיזוזים, יש כל מיני, לא יכול להיות מצב שנציג חולה או נסע לחוץ לארץ ועושים לו אמבוש ומעבירים החלטה, ואחר כך הוא צריך לרוץ אחרי ההחלטה ולתקן אותה. לא יכול להיות דבר כזה.

היו"ר גלעד ארדן:

יש הודעה מראש על סדר יום.

רחל רותם:

בסדר, אבל ההודעה יכולה להיות שבוע מראש.

היו"ר גלעד ארדן:

אז אם הנציג של המשרד שבו מדובר לא יכול להגיע אני מניח שהוא יפנה ליו"ר המועצה, ואם יו"ר המועצה ימצא או לא ימצא לנכון,

מלי סיטון:

או יבקש מנציג אחר במועצה למסור את המסר שהוא מבקש,

רחל רותם:

אבל החלטה, לא יכול להיות שתתקבל החלטה,

היו"ר גלעד ארדן:

אבל מתי מעגנים בחקיקה דבר כזה, את שמעת פעם דבר כזה?

רחל רותם:

זה היה, ברשות הקודמת,

מלי סיטון:

אני חושבת שיש דרכים להתגבר על זה.

"..20. איסור עסקאות עם הרשות. א. חבר המועצה, קרובו, סוכנו או שותפו או תאגיד שאחד מהאמורים הוא בעל עניין בו לא יתקשרו עם הרשות בעסקה ולא יקבלו ממנה תקציב לצורך ביצוע פעולות בתחום הבטיחות בדרכים אלא אם כן התיר זאת השר, באישור הממשלה ובתנאים שהתיר. ב. הודעה על היתר לפי סעיף קטן א תפורסם ברשומות. ג. בסעיף זה בעל עניין, כהגדרתו בסעיף 19 ד, קרוב, בן זוג, הורה, ילד, אח ובני זוגם.

21. א. חבר המועצה שאינו עובד המדינה, עובד גוף מתוקצב או עובד גוף נתמך זכאי לקבל מהמועצה גמול בעבור ההשתתפות בישיבות המועצה לפי הוראות סעיף קטן ג ובלבד שאינו זכאי לקבל ממקור אחר תמורה בעבור ההשתתפות. ב. חבר המועצה שאינו זכאי לגמול לפי הוראות סעיף קטן ג זכאי לקבל מהמועצה החזר הוצאות שהוציא לצורך השתתפותו בישיבות המועצה לפי הוראות סעיף קטן ג ובלבד שאינו זכאי לקבל ממקור אחר החזר הוצאות. ג. השר בהסכמת שר האוצר יקבע כללים ותנאים שלפיהם ישולם גמול והחזר הוצאות לחבר המועצה בהתאם להוראות סעיפים קטנים א ו-ב ואת שיעורים. בסעיף זה עובד המדינה, עובד גוף מתוקצב ועובד גוף נתמך כהגדרתם בחוק יסודות התקציב התשמ"ה-1985.

22. החלת דינים על חברי המועצה. חברי המועצה שאינם עובדי המדינה דינם כדין עובדי המדינה לעניין חיקוקים אלה: 1. חוק הבחירות לכנסת נוסח משולב התשכ"ט-1969. 2. חוק שרות המדינה, סיוג פעילות מפלגתית במגבית כספים התשי"ט-1959. 3. חוק שירות הציבור מתנות התש"מ-1979. 4. חוק העונשין התשל"ז-1977, ההוראות הנוגעות לעובדי הציבור. 5. פקודת הראיות נוסח חדש התשל"א-1971. 6. פקודת הנזיקין נוסח חדש. 7. חוק שירות הציבור הגבלות לאחר פרישה, התשכ"ט-1969.

23. פקיעת כהונה של חבר המועצה. חבר המועצה יחדל לכהן בה לפני תום תקופת כהונתו באחת מאלה: 1. הוא התפטר במסירת כתב התפטרות לממשלה באמצעות השר. 2. נבצר ממנו דרך קבע למלא את תפקידו והממשלה על פי הצעת השר העבירה אותו מכהונתו בהודעה בכתב. 3. נתקיימה בו אחת הנסיבות הפוסלות אדם מלהיות חבר המועצה. 4. אם נתמנה כחבר מקרב הציבור הוא נתמנה עובד המדינה ואם נתמנה כעובד המדינה הוא חדל להיות עובד המשרד הממשלתי שבו עבד ערב המינוי. 5. הוא הורשע בעבירה שמפאת מהותה חומרתה או נסיבותיה אין הוא ראוי לכהן כעובד המועצה. 6. השר, לאחר התייעצות עם המועצה ולעניין יושב הראש בהסכמת ראש הממשלה קבע באישור הממשלה כי הוא אינו ממלא את תפקידו כראוי. ב. נעדר חבר המועצה בלא סיבה מוצדקת משלוש ישיבות רצופות של המועצה או מחמש ישיבות בשנה אחת רשאית הממשלה על פי הצעת השר לבטל את מינויו. ג. הוגש כתב אישום נגד חבר המועצה בעבירה שמפאת מהותה, חומרתה או נסיבותיה אין הוא ראוי לכהן במועצה רשאית הממשלה, על פי הצעת השר, להשעות את החבר מכהונתו עד למתן פסק דין סופי בעניינו ולמנות לו ממלא מקום לתקופת ההשעיה בהתאם להוראות סעיפים 12 ו-13 לפי העניין. ד. לא יושעה חבר המועצה לפי סעיף קטן ג' אלא לאחר שניתנה לו הזדמנות להביא לפני השר את טענותיו לעניין ההשעיה, בתוך תקופה שהורה השר..".

היו"ר גלעד ארדן:

מה שאני מציע, שאנחנו נצביע על סעיפים 13 עד 23 כולל, וסעיפים 1 עד שתים עשרה אנחנו שומרים אותם לשבוע הבא. כאשר אני מזכיר שבסעיף 13 יש את התיקון שאנחנו משנים, שכל העשרה צריכים שיהיה להם ידע וניסיון בתחום מתחומי הוועדה.

**הצבעה**

מי בעד?

אין מתנגדים ואין נמנעים

סעיפים 13 עד 23 אושרו.

מלי סיטון:

"..פרק ד – מנהל הרשות ועובדיה. 24. מינוי המנהל. א. השר ימנה את מנהל הרשות על פי הצעת המועצה לאחר שקיימה הליך לאיתור מועמדים. הודעה על מינוי המנהל תפורסם ברשומות..".

היו"ר גלעד ארדן:

גם לגבי המנהל חל הנושא של מעבר של ועדת שפניץ.

מלי סיטון:

אמת. "..ב. תקופת כהונתו של המנהל תהיה חמש שנים, ורשאי השר בהתייעצות עם המועצה לשוב ולמנותו לתקופת כהונה אחת נוספת.

25. כשירות המנהל. כשיר לכהן כמנהל תושב ישראל שמתקיימים בו שני אלה: 1. הוא בעל תואר אקדמי מוכר מאת מוסד להשכלה גבוהה שמוכר לפי סעיף 9 לחוק המועצה להשכלה גבוהה התשי"ח-1958..".

היו"ר גלעד ארדן:

למה צריכים להכניס את כל הדברים האלה, אם הוא ממילא צריך לעבור את ועדת שפניץ, זה חל עליו ממילא.

מלי סיטון:

כי המדיניות החקיקתית של הממשלה היום קובעת שבכל תאגיד סטטוטורי, למרות שכבר אין הרבה כאלה שמוקמים יחזרו ויציינו את הדרכים למינוי ופקיעת כהונה של כל אחד ואחד מהמרכיבים שפועלים באותו תאגיד.

"..1958, באחד המקצועות האלה: כלכלה, משפטים, מינהל עסקים, ראיית חשבון או מקצוע אחר שבתחום פעילותה של הרשות. 2. הוא בעל ניסיון מצטבר של חמש שנים לפחות בתפקיד בכיר בתחום הניהול של תאגיד בעל היקף עסקים משמעותי או בתפקיד בכיר בשירות הציבורי.

26. תפקידי המנהל וסמכויותיו. א. המנהל אחראי לניהול השוטף של ענייני הרשות בהתאם להחלטות המועצה. ב. בכפוף להוראות חוק זה ולהחלטות המועצה יהיו למנהל כל הסמכויות הדרושות לניהול הרשות, ובכלל זה הסמכות לייצג את הרשות בכל תפקיד מתפקידיה ולחתום בשמה יחד עם חשב הרשות על הסכמים או מסמכים אחרים.

27. פקיעת כהונת המנהל. המנהל יחדל מלכהן לפני תום תקופת כהונתו באחת מאלה: 1. הוא התפטר במסירת כתב התפטרות לשר באמצעות המועצה. 2. נבצר ממנו דרך קבע למלא את תפקידו, והשר לפי הצעת המועצה או בהתייעצות עמה העביר אותו מכהונתו בהודעה בכתב. 3. התקיימה בו אחת הנסיבות הפוסלות אדם מלהיות מנהל הרשות. 4. הוא הורשע בעבירה שמפאת חומרתה, מהותה או נסיבותיה אין הוא ראוי לכהן כמנהל הרשות. 5. השר לפי הצעת המועצה או בהתייעצות עמה קבע כי הוא אינו ממלא את תפקידו כראוי.

28. תנאי העסקתם של עובדי הרשות והמנהל. א. סדרי קבלתם של עובדים לרשות יהיו כשל עובדי המדינה, בשינויים שתאשר הממשלה. ב. תנאי עבודתם של עובדי הרשות, לרבות המנהל, שכרם ותקניהם ייקבעו בהתאם להוראות כל דין החלות על העסקת עובדים ובשים לב לתפקידי הרשות..".

עדנה הראל:

כאן נדמה לי, עליתי על זה לאחרונה, שב-28 ב., צריך היה להיות "..להוראות כל דין החלות על העסקת עובדי מדינה..".

מלי סיטון:

ממש לא. בשביל מה את צריכה להגיד בחוק, מה המשמעות של האמירה הוראות כל דין החלות על העסקת עובדים, הרי בוודאי, גם אם לא היית כותבת את זה, זה חל לפי הוראות כל דין. כל המטרה של הסעיף הזה היתה לצורך העניין,

עדנה הראל:

זהו, זאת לא היתה הכוונה. אני חושבת שהכוונה היתה להעביר את זה לעובדי מדינה.

מלי סיטון:

ממש לא. לכן קובע סעיף קטן א שזה יהיה כשל, בשינויים שתאשר הממשלה. ולכן זה לא עובדי מדינה.

עדנה הראל:

זה סדרי קבלה. א מתייחס לסדרי קבלה. כל הנושאים האחרים, תקנים וכו', כשאומרים שדינם יהיה כדין עובדי מדינה זה לא מחכים לתקן מהולנדר, אבל סולמות השכר וכל הדברים האלה זה ברור שחל על זה, הוראות חוק יסוד התקציב וכל הדברים. אתם רוצים עוד שערוריה כמו בנק ישראל, אני לא מבינה את השאלה בכלל.

מלי סיטון:

אני חושבת שהמשמעות של סעיף קטן ב היא לא שתנאי העבודה של עובדי הרשות תהיה כשל עובדי מדינה, אבל בסופו של יום הוראות כל דין המשמעות היא של הכפיפות לממונה על השכר באוצר, שהוא דרך אגב אחראי גם על סולמות השכר של התאגידים. אבל זה לא כמו עובדי מדינה. זה שונה בתכלית.

גדעון סיטרמן:

זה משהו מהותי, יש החלטה ממשלה, וזה מייצג את החלטת הממשלה. אני מבקש לא לשנות ימינה או שמאלה. אם באמת מבחינה משפטית סעיף ב אין לו משמעות כזו, אני מקבל את הצעת היועצת המשפטית של הוועדה שאנחנו במילא פועלים לפי החוק.

אודי אדירי:

צריך לבדוק את זה עם הממונה על השכר באוצר, לגבי מה המשמעות של הדברים.

גדעון סיטרמן:

אדוני היושב ראש, דיברנו על עצמאות אז אני מציע שנשאיר את העצמאות של הרשות ברוח החוק. ולא להכניס עיזים בדקה האחרונה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מציע שנצביע גם על הפרק הזה, במידה ואתם חושבים שזה כל כך מהותי אז יש לכם שישה ימים לבוא עם נוסח אחר.

רחל רותם:

אני רק רוצה להציע משהו לגבי כישורי מנהל הרשות, אני לא יודעת למה חשוב ראיית חשבונות, אני כן חושבת שצריך מדעי ההתנהגות.

היו"ר גלעד ארדן:

רחל, תשמעי, קודם כל זה פשוט מועתק מחוק החברות הממשלתיות. כתוב או מקצוע אחר שבתחום פעילותה של הרשות, ובשביל זה יש את ועדת שפניץ שתפקידה לייעץ לממשלה אם הוא מתאים או לא מתאים. לא נצליח פה, בשביל זה יש ועדה. אם היה אפשר בצורה פורמליסטית לקבוע בדיוק מה המתכון למנהל מוצלח אז היו כבר מביאים את זה לחקיקה. אבל כנראה שאי אפשר.

מלי סיטון:

"..29. החלת דינים על עובדי הרשות. עובדי הרשות דינם כדין עובדי מדינה לעניין החיקוקים המנויים סעיף 22 וכן בשינויים המחוייבים בעניין חוק שירות המדינה התשכ"ג-1963..".

היו"ר גלעד ארדן:

אני מצביע כרגע על פרק ד', סעיפים 24 עד 29, כולל 29.

**הצבעה**

מי בעד?

אין מתנגדים, אין נמנעים

פרק ד' אושר.

פרק ה' אני מציע שתקריאי אותו, אני אגיד מה עמדת הוועדה שתבוא להצבעה אחר כך בשבוע הבא.

מלי סיטון:

נוכל להביא סעיף חליפי לנושא של האגרה, בהסכמות שיש בממשלה.

"פרק ו – מרכז לאומי למידה ולמחקר. 34. א. הרשות תקים ותנהל מרכז לאומי למידע ולמחקר בתחום הבטיחות בדרכים, בפרק זה מרכז המידע והמחקר, ותפעיל לשם כך מערך לאיסוף מידע ולעיבוד נתונים בתחום האמור. ב. מרכז המידע והמחקר יכלול נתונים בדבר תאונות דרכים ובכלל זה בדבר נהגים וכלי רכב המעורבים בהם, מפגעים, מאפיינים מיוחדים שלהם, תשתיות ואמצעי בטיחות וסביבת התרחשותן, וכן נתונים אחרים ומחקרים הנוגעים לבטיחות בדרכים..".

אני יכולה לקרוא את סעיף 35 מתוקן אדוני, כי יש בקשה אחרת של הממשלה לסעיף 35, חובת מסירת מידע למרכז. גופים שיקבע השר בתקנות בהסכמת שר המשפטים ימסרו למרכז המידע והמחקר את פרטי המידע שברשותם, כפי שייקבעו בתקנות האמורות, ובלבד שהוראות שעניינן מידע שברשות משטרת ישראל הנוגע לתיקי חקירה או להליכים משפטיים תלויים ועומדים יהיו גם בהסכמת השר לבטחון הפנים.

אתי בנדלר:

זה זהה למעשה לנוסח שהנחנו לקריאה שנייה ושלישית.

היו"ר גלעד ארדן:

בקשר לעניין של תיקי חקירה אני קצת מסוייג. זאת אומרת העניין של הליכים תלויים ועומדים אני עוד יכול להבין,

מלי סיטון:

זה היה הנוסח שהמשרד לבטחון פנים ביקש, ואנחנו הסכמנו.

היו"ר גלעד ארדן:

אני יכול אבל לרצות לעזור לכם בעניין הזה כי אני יכול להבין אותו אם תיקי חקירה תלויים ועומדים, איך היה הניסוח,

מלי סיטון:

ובלבד שהוראות שעניינן מידע שברשות משטרת ישראל הנוגע לתיקי חקירה או הליכים משפטיים תלויים ועומדים יהיו גם בהסכמת השר לבטחון פנים.

היו"ר גלעד ארדן:

תיקי חקירה זה גם אם הסתיימה החקירה לכאורה.

מלי סיטון:

רק תלויים ועומדים. המונח תיקי חקירה או הליכים משפטיים הם שניהם, גם התיקים וגם ההליכים צריכים להיות תלויים ועומדים.

היו"ר גלעד ארדן:

בואי נוסיף ברשותך הנוגע לתיקי חקירה כל עוד לא הסתיימה החקירה.

מלי סיטון:

זה תלוי ועומד.

היו"ר גלעד ארדן:

אני חושש שמשטרת ישראל תאמר שזה כל תיק חקירה, גם אם הוא הסתיים, אנחנו לא נותנים מידע עליו. תיק סגור לא מוסרים לכם מידע עליו, הנה ההחרגה בחוק.

מלי סיטון:

אני חושבת שאם הוא סגור אז הוא כבר לא תלוי ועומד.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא ברור מהניסוח.

מלי סיטון:

אדוני, אפשר במפורש לכתוב, אחרי תיקי חקירה פתוחים או תלויים ועומדים גם את ההליכים המשפטיים לכתוב, פעמיים לחזור על תלויים ועומדים.

עדנה הראל:

אני מתנצלת בפני המשטרה בעיקר, אני פשוט רציתי להציע שאנחנו נבדוק אם אין לפעמים תיקים סגורים שהם גם בעייתיים,

מלי סיטון:

שגם אם הם סגורים והם כבר לא תלויים ועומדים שהם ימשיכו לסרב לפתוח אותם.

היו"ר גלעד ארדן:

היום על פי החוק שר המשפטים באישור ועדת החוקה יכול לקבוע גופים שיקבלו מידע שחל עליו חוק הגנת הפרטיות. אני פשוט רוצה לשים את הדברים בפרופורציות, זה לא משהו שלא קיים בכלל בחקיקה ופה אנחנו נותנים להם משהו שאין לו אח ורע. מבחינת המגבלות,

עדנה הראל:

בואו נשמע אם יש מחיר לזה שבתיקים סגורים את כולם צריך יהיה לפתוח.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מתכוון שבסמכות שיש היום לשר המשפטים בחוק היא לא מצומצמת לתיקים תלויים ועומדים וכו'. היום שר המשפטים של ישראל יכול לקבוע באישור ועדת החוקה גופים שיקבלו מידע מהמדינה גם הוא מנוגד להגנת הפרטיות.

עדנה הראל:

אבל פה אנחנו לא מדברים על הגנת הפרטיות, אני לא חושבת שהנקודה פה היא הגנת הפרטיות.

היו"ר גלעד ארדן:

הרי אם שר התחבורה רוצה לקבל מידע על עברייני תנועה, הוא רוצה לבקש ממשטרת ישראל לדוגמא אנשים שיש להם למעלה מארבע עבירות בשנתיים האחרונות שהן או אור אדום או זה או זה. אני יודע שבעבר הוא נתקל בקשיים בעניין הזה ממשטרת ישראל. זה לא תיאור נכון?

חזי שוורצמן:

הכוונה לחקירת תיקי תאונות תלויים ועומדים ו/או הליכים משפטיים תלויים ועומדים.

מלי סיטון:

נוסיף פעמיים, תיקי חקירה תלויים ועומדים או הליכים משפטיים תלויים ועומדים. מדובר על חובת מסירת מידע למרכז. עניין מקצועי טהור.

לי דגן:

למשל יש מאגר הונאות וגניבת מידע שמשרד האוצר הקים, הוא מפחד שיבואו וירצו לקחת מידע ממאגר הונאות, בהיבט של הסודיות,

מלי סיטון:

מה זה קשור לבטיחות בדברים?

לי דגן:

זה מאגר להונאות של ביטוח רכב חובה, יש שם המון מידע שאני חושבת שיכול להיות שהחבר'ה מהרשות ירצו לקבל את המידע הזה. אני חושבת שזה מידע שאסור שיעבור אליהם.

מלי סיטון:

לכן התקנות ששר התחבורה יתקין יהיו בהסכמת שר המשפטים שיראה לנגד עיניו את כל אותם עניינים שעשויים לצוף במסגרת המידע שהרשות תבקש.

היו"ר גלעד ארדן:

מי אחראי על ביצוע חוק הגנת הפרט, שר המשפטים? אז בהסכמת שר המשפטים, זה האינטרס שהוא מגן עליו, הציבורי.

מלי סיטון:

"..36. העמדה לעיון הציבור. המידע שבמרכז המידע והמחקר, למעט מידע כהגדרתו בסעיף 7 לחוק הגנת הפרטיות התשמ"א-1981 יעמוד לעיון הציבור.

37. שמירת סודיות. אדם שהגיע אליו מידע לצורך ביצוע פרק זה לא יגלה את תוכנו אלא לפי הוראות פרק זה.

38. אגרות בעד מידע. א. השר על פי הצעת הרשות יקבע אגרות בעד שימוש בשירותי מרכז המידע והמחקר, ובכלל זה בעד עיון במידע שבמרכז, קבלתו או עיבודו. ב. ההכנסות מאגרות שנקבעו לפי סעיף זה יועברו לתקציב הרשות..".

אתי בנדלר:

בכנסת הקודמת תוקן כאן ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת. אבל אני לא רוצה להכניס את זה כאן, אני רוצה לשנות את נוסח סעיף 38, שבנוסף שהנחנו, כשהיא תקרא את זה אני תיכף אגיד את זה.

היו"ר גלעד ארדן:

התיקון היחיד שהצעתם זה התוספת של השר לבטחון פנים לגבי תיקים תלויים ועומדים,

מלי סיטון:

כן, וחקירות תלויות ועומדות.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא רוצה כרגע לשטוח את כל ההצעה שלי, כי היא שני עמודים, שמגדירה קצת יותר בפירוט את המטרות של מרכז המידע וכו'. אני רק יכול להגיד בגדול, אני אפיץ לכם את זה ותגידו יום שני הבא את דעתכם, אני גם מוכן לבצע בזה כמובן שינויים לפני שאני מעלה את זה להצבעה. אני סבור שבאופן עקרוני התחושה שלי היא, ואני עיינתי היטב, שהתפיסה של החוק היא שהמרכז הלאומי למידע ומחקר נותן דגש יותר על המידע מאשר על המחקר.

אני לא מרגיש שהמחוקק נתן פה בידי המרכז הזה מספיק כלים גם לחקור. מידע אולי כן, אבל בעניין החקירה אני מאוד מסוייג. ולכן בגדול אני מציע איזה שהוא מבנה אחר למרכז הזה, שבראשו יעמוד מדען ראשי עם איזה שהם נתונים, קישורים, ואת המדען הזה ימנה שר התחבורה. ואני גם מציע שלרשות הזו, ומשטרת ישראל אני מבקש רגע לפני שתקפצו ותגידו לי את עמדתכם כי כבר רבנו על זה בקדנציה הקודמת, אני מציע, וזה הדברים המהותיים יותר, שלמרכז המחקר הזה תהיה סמכות לבצע חקירה של תאונות דרכים, לא במגמה למצוא את האשם בתאונה, שזה התפקיד של משטרת ישראל ואין חולק, אלא במטרה ללמוד מהתאונה הזאת לעתיד.

עכשיו גם אם תגידו לי, אני מוכן פה לשתי פשרות, קודם כל יכול להיות שאם תגידו לי שזה מפריע לכם בזמן החקירה עצמה אז אולי אפשר להקנות להם את הסמכות לחקור, אני לא יודע אם בכלל צריך לעשות את זה, ומה מונע מהם, אני צריך עוד לחשוב על זה, בתום החקירה שלכם. דבר שני אני מבקש לשאול אותך האם זה נכון שהיום יש סמכות למינהל התעופה האזרחי לחקור תאונות אוויריות גם בזמן שמשטרת ישראל חוקרת אותן.

מלי סיטון:

על זה הוא לא יכול לענות, אני יכולה לענות, בגלל שהסמכויות שיש לרשות התעופה האזרחית הן מכוח אמנה בינלאומית של ארגון ה-IKO והממצאים של ארגון התעופה הבינלאומי, והממצאים מחקירת תאונת תעופה כזו מועברים ונפתחים כולם מול המשטרה. זה יושב בחקיקה. רשות התעופה האזרחית מתחילה ויש לה חוקר ראשי, שהוא מינוי סטטוטורי. החוקר הראשי מתחיל את החקירה שלו, במקביל או אחרי, הכל בשיתוף עם המשטרה. זאת אומרת יש סיטואציה גם שהרשות גומרת לחקור החוקר הראשי, ומעבירה הכל למשטרה, לעתים הרשות לא גומרת לחקור והמשטרה כבר נכנסת להיבטים הפליליים.

היו"ר גלעד ארדן:

אני בשום פנים ואופן לא מחפש לעשות משהו מקביל, זה לא העניין, שיובהר, אין עוררין על סמכות המשטרה בנושא תאונות הדרכים.

מלי סיטון:

כי מודגש בדין, וגם באמנה הבינלאומית שהחקירה של רשות התעופה האזרחית היא בהיבטים של בטיחות הטיסה, וזה לא ההיבטים הפליליים שהמשטרה בודקת. לכן האפשרות לחבירה.

היו"ר גלעד ארדן:

זאת אומרת שגם אם פה יודגש שזה בתחום של הבטיחות אז אולי יכולה להיות גם סוג של חבירה.

מלי סיטון:

אני לא ראיתי את שני העמודים, אבל אחר כך אני אגיב.

חזי שוורצמן:

הנושא הזה עומד על הפרק כבר מספר שנים. המשטרה היא לא נגד חקר לעומק של תאונות, אבל יש פה איזה סוגיה משפטית, שמלי יודעת יותר טוב ממני, שבעצם המקביל של החקירה לעומק מול החקירה הרגילה מביאה לממצאים נוספים שיכולים לשמש את הצדדים השונים בניהול התיק. זאת אומרת אתה תגלה ממצאים נוספים.

היו"ר גלעד ארדן:

המשטרה החליטה שאיקס הוא אשם, באה הרשות הלאומית ומצאה, ממש נורא, עוד הצדק יצא לאור.

חזי שוורצמן:

לא, אתה יכול להגיד בתיק רגיל, מעורב רגיל בתאונה יכול להגיד רגע, אני רוצה גם חקירה לעומק. בחקירה לעומק סביר להניח שתגלה עוד מעגלים. זה לא במגרש בדיוק של המשטרה, זה במגרש המשפטי יותר. אנחנו שנים מנהלים,

היו"ר גלעד ארדן:

אם נכניס סעיף מסקנות, מרכז המחקר והמידע לא ישמשו כראייה?

חזי שוורצמן:

זה הקושי המשפטי.

היו"ר גלעד ארדן:

אני שואל, אם אנחנו נכניס סעיף שאין תוקף כראייה למסקנות של מרכז המחקר בתביעות שמתנהלות אז זה יכול לפתור את העניין. אני מבקש שתעלה את הרעיונות האלה בפני היועצת המשפטית של המשרד לבטחון פנים. שוב, זה לא נוסח סופי, זו רק טיוטה כרגע.

יכול להיות רעיון אחר, שאנחנו נקבע ביום ראשון הבא בתל אביב את סיום הדיונים, או פה, נגמור את זה ביום ראשון הבא, ואז ביום רביעי זה יעלה להצבעה בכנסת.

אתי בנדלר:

תלוי מה קורה ביום שני שלישי, אני לא יודעת מה יהיה סדר היום של הוועדה, איזה עוד נושאים.

היו"ר גלעד ארדן:

סעיפים 1 עד 11 אנחנו נצביע בישיבה הבאה. סעיפים 13 עד 29 הצבענו.

לאה ורון:

לפרק ה' יובא נוסח חלופי. לפרק ו', אמר היושב ראש שבכוונתו להציע נוסח חלופי, ואנחנו עכשיו בפרק ז'.

מלי סיטון:

"..פרק ז – הוראות שונות. 39. ביצוע ותקנות. השר ממונה על ביצוע חוק זה והוא רשאי באישור ועדת הכלכלה של הכנסת להתקין תקנות לביצועו..".

אתי בנדלר:

ברשותך אני רוצה לברר, מכיוון שמדובר פה על תקנות ביצוע יכול מן דהוא לטעון שבתקנות מהותיות אם הוועדה לא הסמיכה בפירוש לאשר אותן אז זה לא יהיה באישור ועדת הכלכלה, אלא אם כן הדברים נאמרו מפורש, כך למשל בוצע בסעיף 37 לגבי האגרות.

לכן אני מציעה למחוק, כך שבסעיף 37 לא יהיה כתוב שזה באישור ועדת הכלכלה, ואני מסתכלת על סעיף הנוסח שהונח כאן. בסעיף 38 הוצע בנוסח שהונח לקריאה שנייה ושלישית שזה יהיה באישור ועדת הכלכלה. מה שאני מציעה לא להוסיף את זה בסעיף 38, או במספרו כפי שיהיה בחדש ושבסעיף התקנות וההוראות השונות יהיה: "..השר הממונה על ביצוע חוק זה רשאי להתקין תקנות לביצועו, ותקנות לפי חוק זה יהיו באישור ועדת כלכלה של הכנסת כך שיהיה ברור שזה כלל התקנות, לרבות האגרות..".

היו"ר גלעד ארדן:

אין התנגדות.

מלי סיטון:

"..40. ביטול חוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים".

היו"ר גלעד ארדן:

רגע, קודם כל סעיף 39 אני מעלה אותו עכשיו להצבעה בתיקון שהציעה היועצת המשפטית לוועדה.

**הצבעה**

מי בעד?

אין מתנגדים ואין נמנעים

סעיף 39 מאושר.

מלי סיטון:

"..40. חוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים התשנ"ז-1997.." בטל.

היו"ר גלעד ארדן:

הסעיף מאושר.

מלי סיטון:

סעיף 41 נשאיר אותו לפרק של התקציב. הוא לא רלוונטי עכשיו.

"..סעיף 42. תיקון חוק חינוך ממלכתי, בחוק חינוך ממלכתי התשי"ג-1953 בסעיף 2.." אחרי פסקה 11 יבוא: "..12. לחנך להכרה וקדושת החיים ולהנחיל תודעת בטיחות וזהירות לרבות בטיחות בדרכים..".

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא מצביע על זה כי אני שוב חוזר על העמדה שאם בשבוע הבא לא יובא הסדר להנחת דעתה של הוועדה איך נדע בוודאות שהנושא הזה נכנס כמקצוע חובה אנחנו נציע להכניס את זה בחקיקה, שוב, למרות שאנחנו לא רוצים.

מלי סיטון:

תיקון חוק נפגעי תאונות דרכים סיוע לבני משפחה. "..43. בחוק נפגעי תאונות דרכים סיוע לבני משפחה התשס"ב-2002.." בסעיף 6 במקום סעיף קטן א יבוא: "..א. לשם מימון פעולות המרכז יועבר תקציב ממשרד האוצר מתוך תקציב המדינה המיועד לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים שהוקמה לפי חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים שהוקמה לפי חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים התשס"ו-2005..".

היו"ר גלעד ארדן:

בחוק המקורי, בחוק נפגעי תאונות דרכים לא היה איזה אחוז, זה לא נקבע כאחוז מסויים?

מלי סיטון:

לכן אנחנו מחליפים את הסעיף.

לאה ורון:

בחוק נאמר לשם מימון פעולות המרכז יועברו אליו שני אחוז מהתקציב השנתי של הרשות הלאומית.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא רוצה להצביע על זה, אני רוצה לשמוע את עמדתם,

מלי סיטון:

דרך אגב אני רוצה להגיד במאמר מוסגר שאין פגיעה. במקום להשאיר את האחוזים למימון אנחנו השארנו את הסעיף של העברת המימון רק שלא באחוזים כי יש התחייבות לא כתובה בחוק באשר להיקף של המימון שיעבור למרכז הזה. התחייבות לא כתובה בחוק, אבל אוצרית תקציבית,

אתי בנדלר:

לא, אבל בנוסח שהונח לקריאה שנייה שלישית היתה תוספת בעניין הזה.

לאה ורון:

הסכום שהועבר כאמור לא יהיה נמוך מהסכום שהועבר למרכז בשנת הכספים שקדמה ליום תחילתו של חוק הרשות הלאומית,

מלי סיטון:

כל זה במקום האחרים.

אתי בנדלר:

אבל זו תוספת שהוועדה אישרה, ונדמה לי שגם לא הוגשה לגביה הסתייגות של הממשלה.

לאה ורון:

בשני הנוסחים, גם בנוסח החוק וגם בנוסח של מה שהוועדה הניחה.

היו"ר גלעד ארדן:

טוב, אני לא רוצה להצביע עדיין כי אני רוצה לשמוע אותם, אבל בכל מקרה תזכרי שאת זה צריך להכניס בכל מקרה.

לאה ורון:

הוא ביקש לא לפגוע בזה לפני שהוא הלך, הוא ביקש שיישאר מה שהיה.

מלי סיטון:

"..44. תיקון פקודת התעבורה..". בפקודת התעבורה: "..1. בסעיף 83 א במקום מנהל הרשות כהגדרתו בחוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים התשנ"ז, 1997 יבוא המנהל כהגדרתו בחוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים התשס"ו-2005. 2. בתוספת החמישית פרט זה יימחק. זה מסירת הכניסה למאגר המידע של הנתונים של הנהגים. שליפה ממאגר המידע. מנהל הרשות כשהוא היה בתוך המשרד הוא היה בעל הסמכה לתוספת החמישית. כאן כשהוא תאגיד סטטוטורי הדרך לכלול אותו היא בעשיית התקשרות מול המשרד, לקבלת נתונים לפי חוק הגנת הפרטיות וכל מה שכרוך בו.

45. תחילה – תחילתו של חוק זה במועד שיקבע השר בצו.

אתי בנדלר:

באישור ועדת הכלכלה של הכנסת. נדמה לי שאתה ביקשת כי אמרת שלכאורה בצו כזה הוא יכול לקבוע שההתחלה תהיה בשנת 2010.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא ביקשתי בחוק הזה, זה היה בעניין של החרמת רכבים.

אתי בנדלר:

אז לא יודעת מי זה היה, על כל פנים זו היתה הצעה של הוועדה שהתקבלה הפעם כדי שיהיה פיקוח פרלמנטרי על מועד תחילתו של החוק.

מלי סיטון:

יכול מאוד להיות שאנחנו נבקש מידרוג, חלק מהסעיפים להכניס לתוקף קודם, כי צריך להתחיל לגייס אנשים ולמנות את המועצה.

אתי בנדלר:

אז תחילתו של חוק זה כולו או חלקו, משהו כזה, זה מה שאתם מציעים, או: ויכול השר לקבוע תחילה בתאריכים שונים לסעיפים שונים.

היו"ר גלעד ארדן:

יש לי הצעה אחת שגם היא תופץ אליכם, שהוא תיקון עקיף לחוק התכנון והבנייה. אני מציע שתאמרו את זה גם למשרד הפנים, שההצעה שלי קובעת שישב גם במועצה הארצית וגם בוועדות המחוזיות, זה בסעיפים 2ב ובסעיף 7א לחוק התכנון והבנייה, שקובע את הרכב הוועדות האלה, ישב נציג של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

אני אפיץ לכם, גם בכתב, עוד היום. בסעיף 79 בחוק התכנון והבנייה אני מציע להוסיף שם סעיף 79 א' שאומר, שהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים רשאית להציע לכל מוסד תכנון תכנית שינוי תכנית, התלייתה או ביטולה אם הדבר דרוש לדעתה למען הבטיחות בדרכים. סמכות זאת אינה גורעת מכל סמכות אחרת של הרשות, כלומר הרשות התכנונית. זאת ההצעה שלי. אני מניח שמשרד הפנים מאוד יאהב את הרעיון.

לאה ורון:

אני רק מבקשת שמשרד התחבורה יפנה את תשומת לב משרד הפנים.

היו"ר גלעד ארדן:

אני רוצה לשאול את מר לנגר, בחוק הדרכים שילוט בסעיף 3 יש את הוועדה לעניין מתן היתרים, ועדת ההיתרים מה שנקרא. יש שם נציג של שר התחבורה. מי זה בדרך כלל?

אלכס לנגר:

לא יודע להגיד לך, לא נתקלתי בזה.

מלי סיטון:

לעומת זאת יש שם הגדרה של רשות, ובהגדרה של רשות יש הסמכה ששר התחבורה יכול לתת לפי חוק הדרכים שילוט, אני לא זוכרת את הסעיף,

היו"ר גלעד ארדן:

יש שם היבטים גם של בטיחות בדרכים. ואני רואה שיש פה נציג של שר התחבורה, אני הייתי רוצה להציע שזה יהיה הנציג של הרשות הלאומית בעניין הזה. תבדקו את העניין הזה. זה במסגרת לתת לרשות קצת שיניים, בעיקר אם זה לא בא על חשבון מישהו אחר במשרד.

אלכס לנגר:

אנחנו בדרך כלל עוסקים ברמה של ההנחיות, לייצר הנחיות וכלל עבודה,

היו"ר גלעד ארדן:

יש אפשרות לשר למנות נציג. אם זה לא מבוצע כי אין לכם אולי כוח אדם לשים, סעיף 3 ב בחוק הדרכים שילוט, וגם סעיף 4 דרך אגב קובע, גם שם אני רוצה שזה יהיה נציג הרשות הלאומית, שהוועדה המחוזית תשתמש להפעלת סמכויותיה לפי חוק זה בוועדת משנה, וגם בוועדת משנה אמור להיות נציג של שר התחבורה.

אלכס לנגר:

יש נציג של שר התחבורה.

היו"ר גלעד ארדן:

לצורך חוק שילוט הדרכים.

אלכס לנגר:

במסגרת ועדת התכנון יש כבר נציג, אתה מדבר על להוסיף נציג?

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא מדבר על במקום הנציג של משרד התחבורה, אני מדבר על תוספת נציג.

מלי סיטון:

יש עוד דרך לחזק את הרשות. סעיף 1 בחוק הדרכים שילוט כתוב הרשות – מי שהשר האחראי על מחלקת עבודות ציבוריות או מי שהשר לאיכות הסביבה הסמיכו בהודעה ברשומות להיות הרשות לעניין חוק זה. השר האחראי כמובן לצורך העניין של הגדרת רשות הוא שר התחבורה או השר לאיכות הסביבה, ולפי הסעיף הזה הוסמכה חברת הדרכים הלאומית מע"צ להיות רשות לצורך העניין.

אני חושבת שאפשר לשלב גם את הרשות שתקום. יש לשני שרים סמכויות להסמיך רשויות לצורך החוק הזה, ואחר כך במהלך החוק כתוב, מע"צ למשל בדרכים שלה, בדרכים הבינעירוניות שהיא מופקדת עליהן, מע"צ הוסמכה. למשרד לאיכות הסביבה יש את ההסמכות שלו בעניינים שלו. אז אני אומרת שאפשר לצרף לעשיות של שר התחבורה את הסמכת הרשות הלאומית שתצא לדרך כרשות לצורך סעיף 1 א.

אתי בנדלר:

תבדקי את זה ותביאי הצעה.

מלי סיטון:

לא צריכים לכתוב את זה בחקיקה, אני מציעה את זה כחיזוק לרשות. זאת אחת האפשרויות, ששר התחבורה ימנה את הרשות החדשה כרשות לצורך חוק הדרכים שילוט. מע"צ מקבלת את ההסמכה לדרכים הבינעירוניות שעליהן היא מופקדת. הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים אחראית על הרבה מאוד שטחים מעבר למה שמע"צ אחראית עליהם.

אתי בנדלר:

אבל כל החוק חל רק על נסיעה בדרכים בינעירוניות ודרכי מע"צ.

מלי סיטון:

עדיין יש גם דרכים שחוצות רשויות מקומיות, והן מוגדרות כדרכים בינעירוניות. הצעתי את זה כהיבט נוסף לחזק את הרשות .

אודי אדירי:

לגבי ועדות התכנון המחוזיות והמועצה הארצית הכוונה לנציג של הרשות בכל אחת מהוועדות האלה? וזה בנוסף או במקום נציג של משרד התחבורה?

מלי סיטון:

זה לא יכול להיות במקום.

יורם מרציאנו:

אני רוצה להציג את ההצעה שלי, אני מציע תיקון.

היו"ר גלעד ארדן:

כדי להיות הוגן עם משרדי הממשלה אני אמרתי שדברים שהם חדשים כרגע עולים בפניהם לא נצביע עליהם היום ,נצביע עליהם בשבוע הבא כאשר החוק יעלה פה להצבעה.

יורם מרציאנו:

אני מציע תיקון עקיף לפקודות העירייה במסגרת הצעת חוק רשות לאומית לבטיחות בדרכים. בדברי ההסבר שלי לתיקון שלי מדבר כמו שאמרתי היום בבוקר על הדגשת אחריותן של הרשויות המקומיות בטיפול במפגעי בטיחות בדרכים.

לצערי הרב הרשויות המקומיות לא מספיק עושות בעניין של מפגעי בטיחות בדרכים כמו כבישים, מעברי חציה, אנחנו בפתיחה של שנת לימודים, אני יודע מה קורה ליד בתי הספר, לא מעט בגלל הבעיות הכלכליות הקשות, ואני יכול לספר לכם מתוך היכרותי את המערכת גם כסגן ראש עיר, לצערי הרב אני גם אומר לכם שלא בכל רשות מקומית יש דבר מינימלי של קצין בטיחות בדרכים. למשל אני יודע על עיריית לוד שבמסגרת תכנית הבראה פיטרו שם את הממונה על קצין בטיחות בדרכים ואני יודע שזה קיים בעוד רשויות מקומיות, כי קל לפטר מישהו כזה שהוא איש מקצוע.

היו"ר גלעד ארדן:

אני חושב שהחוק כן מחייב את העירייה להעסיק ממונה לבטיחות בדרכים, "דה עקה" שהחוק לא קבע את כישוריו הנדרשים ולכן ראשי ערים נוהגים למנות את הגיס שלהם לדוגמא לממונה על בטיחות בדרכים גם אם אין לו את הכישורים.

יורם מרציאנו:

או לקחת מישהו שהיה במערכת הבחירות ולהגיד לו אתה ממונה על בטיחות בדרכים והקשר שלו לבטיחות בדרכים כמו שלי לחלל, ולי אין שום מושג בחלל. אני חושב שפעולה כזאת באופן יסודי שתפתור את בעיית הבטיחות יכולה לצמצם באורח משמעותי קיומם של מפגעי בטיחות בדרכים שבסופו של דבר גם עולים בחיים. מוצע לתקן בתיקון חקיקה את פקודות העירייה באופן הבא: סעיף 149 יתוקן ובסופו יתווספו ההוראות הבאות: הוועדה תפעל על פי הנחיות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, תוודא כי תקציבי הבטיחות בדרכים יוצאו אך על נושא בטיחות בדרכים ועל פי אבני הדרך שנקבעו לשם הוצאת תקציבים אלו.

אתי בנדלר:

מי קובע את אבני הדרך?

יורם מרציאנו:

לצערי הרב עד היום זה לא עובד באופן מסודר. קובע אותם מועצת העיר, ועדה שעוסקת בעניין של בטיחות בדרכים, במקרה הטוב היא מתכנסת פעם בשנה. מזמינים לשם את קצין המשטרה במקום ואת מי שמונה להיות קצין הבטיחות של העירייה, והם לפעמים גם מקבלים תקציבים, התקציבים האלה לצערי הרב עוברים למקומות אחרים ולא לשם הייעוץ שאליהם הם הובאו ממשרד התחבורה, ויש פה את המנכ"ל שיכול להעיד על כך. הוועדה תפקח על פעולות קצין הבטיחות בדרכים שימונה על פי סעיף 170 ד. אני עכשיו מציע שבמסגרת חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים היא זאת שתקבע את אבני הדרך.

אין לי ספק שבשבוע הבא, עם כל הכבוד, אנחנו נמצא פה את מרכז השלטון המקומי, ולובי של ראשי עיריות,

היו"ר גלעד ארדן:

נציג מפלגת העבודה העלה את ההצעה המבורכת הזאת, והשר גם לא מתנגד, ואני חושב שגם אני לא אהיה לאבן נגף בדרך לאישור ואני חושב שזה בסדר גמור.

יורם מרציאנו:

אתה רוצה שאני אמשיך?

היו"ר גלעד ארדן:

לא, אני רק חושב שאתה קובע פה חובה למנות קצין בטיחות בדרכים וזה מקביל למה שיש היום, רק אולי ההבדל הוא שצריך להוסיף פה את הדרישה לידע והכישורים שלו.

יורם מרציאנו:

אני מבקש להכפיף את זה לכל הנושא של המועצה לבטיחות בדרכים, לרשות, שהיא תהיה זאת שתאכוף את זה, לא רק ראש הרשות. משום שכמו שאמרת לצערי ולצערך, בהיכרותנו את זה כאנשים פוליטיים ראש הרשות לא תמיד ממנה את האיש המקצועי שצריך לעמוד בראש הרשות. יותר מזה, אם אנחנו נעשה בדיקה אני אוכיח לך שיש רשויות מקומיות שאין בהן קציני בטיחות.

היו"ר גלעד ארדן:

אם קצין הבטיחות של העירייה יונחה על ידי הרשות הלאומית אתה מסיר אחריות מראש העיר, אתה לא מטיל אחריות על ראש העיר. כי כל דבר שלא יקרה בעיר ראש העיר יגיד מה אתם רוצים ממני, יש קצין בטיחות, הרשות הלאומית לא אמרה לו לטפל, או כן אמרה לו. אז יכול להיות שצריך לחשוב על הנקודה הזאת. אני מסכים שצריך לחזק את העניין הזה ברשויות המקומיות,

יורם מרציאנו:

אני אשמח לקבל חיזוקים ולשמוע עצה נוספת כדי לראות איך אוכפים את זה על הצד הטוב ביותר.

מלי סיטון:

אם אפשר לא להשתמש במונח קצין בטיחות אלא ממונה כי קצין בטיחות אצלנו בחקיקה זה משהו שונה בתכלית.

היו"ר גלעד ארדן:

אם תוכלי בבקשה להציג לנו בשבוע הבא מה קיים מבחינת ממונה בטיחות עירוני.

מלי סיטון:

בפקודת העיריות, כן.

יורם מרציאנו:

אני אעשה לך את זה בצורה הכי פשוטה, אני אפשט לך את זה. משרד התחבורה, עד להצעה הנהדרת שלכם להקים רשות לבטיחות, מעביר מדי שנה לרשויות המקומיות בהעברת תב"רים ובהעברות תקציב שוטפים כסף לריפוד כבישים או לסלילת כבישים. אני מודיע לך מהיכרותי את העניין, לא תמיד הכסף הזה הולך לטובת המטרות שאליהן התכוון משרד התחבורה.

אני אומר לך שלא פעם אנחנו נתקלים באובדן נפש שבהן נגרמו תאונות דרכים קשות מאוד בהעדר אחריות של ראש העיר בעניין הזה שהוא לא נתן את דעתו בעניין הבטיחות בדרכים. אם יהיה שם ממונה, לא קצין בטיחות, אולי זה עושה לי שכל שיהיה כפוף לא לראש הרשות, יכול להיות, שאנחנו נאמר מבחינה פוליטית יהיה לו קשה להתמודד עם העניין הזה ונכפיף אותו לאותה מועצה כדי שהם יפקחו על העניין הזה, ובמצב מסויים שראש העיר לא יפעל על פי ההחלטות של הוועדה שנקבעה על ידי מועצת העיר.

יחד עם זאת, הממונה על הבטיחות שכפוף למועצה אותו ראש עיר יקבל אשמה פלילית על דברים שנגרמים כתוצאה מאי טיפול שלו, שיכולים להוות סכנת חיים. והדוגמא הזאת לא אני המצאתי אותה, התחלנו אותה במשרד לאיכות הסביבה, עם אחריות פלילית. שבה המשרד לאיכות הסביבה לא אחת הגיש כתבי אישום נגד ראשי רשויות בעניין של אי אכיפה בנושא הזה. ולכן אני מציע אולי לאמץ את המודל של המשרד לאיכות הסביבה בעניין הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

טוב, אנחנו ננסה לגבש איזה שהוא נוסח יחד איתך ולהביא אותו בשבוע הבא להצבעה, אבל אני מציע שמשרד הפנים ידע על הכוונה הזאת ויוזמן לישיבה הבאה. וגם גבירתי היועצת ה משפטית של משרד התחבורה נשמח לשמוע את עמדתכם בנושא הזה. אני רוצה לסיים ורק לשאול שתי שאלות אחרונות. שאלה ראשונה לגבי נושא של רכבת ישראל, האם אתם רואים את נושא הבטיחות ברכבת גם כמונחה מקצועית על ידי הרשות הלאומית?

מלי סיטון:

כן, זה יושב בסעיף ההגדרות אדוני. ברגע שבסעיף 1 כתבנו בחוק זה, דרך כהגדרתה בפקודת התעבורה, לרבות מסילת ברזל כהגדרתה בפקודות מסילת הברזל כל מה שקבענו לגבי הדרכים חל. בנוסף לזה, בגלל שחברת רכבת ישראל בע"מ היא רשות תימרור מקומית, ממילא כל המבנה, שבטח לא שכחת אותו, לכן המסילות בפנים.

היו"ר גלעד ארדן:

אז כיוון שאנחנו סומכים על רכבת ישראל אבל רוצים לעזור לה, שיהיה לה אולי עוד איזה עין מקצועית, כי לפעמים כנראה לוחצים עליה מהממשלה מהר מהר לפתוח קוים או מסילות, מהר מידי, אז יכול להיות שתוגש הצעה שלי לתקן את פקודת מסילות הברזל ולהכפיף את,

יורם מרציאנו:

אולי כדאי לעשות, לבקש ממנכ"ל הרכבת להעביר את הנהגים איזו שהיא בדיקה בעניין הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

יש הצעת חוק שמתגבשת עם הרשות למלחמה בסמים שבעלי מקצועות מסויימים, תהיה רשימה, יעברו בדיקות תקופתיות של סמים,

יורם מרציאנו:

אני יודע שיש נהג קטר אחד שהוא נרקומן והוא מסומם. אז אני אומר את זה למנכ"ל משרד התחבורה, למען הידיעה.

מלי סיטון:

משרד התחבורה, בגלל שינוי הסטטוס של רכבת ישראל, שהיתה בשלב מסויים בתוך רשות הנמלים והרכבות ועכשיו הפכה להיות חברה ממשלתית, משרד התחבורה שוקד על עבודה של תיקון מאוד יסודי לפקודת מסילות הברזל באופן שכל תפקידי הרגולציה מול רכבת ישראל ייכנסו כפרק חדש בפקודת מסילות הברזל, מה שלא קיים היום, בגלל שהרכבת היא תולדה של אגף בתוך משרד התחבורה, אחר כך בתאגיד סטטוטורי והיום חברה ממשלתית, אנחנו שוקדים על זה.

היו"ר גלעד ארדן:

היום היא רשות תימרור מקומית והיא כפופה ללנגר?

מלי סיטון:

כן.

היו"ר גלעד ארדן:

דבר אחרון, כיוון שבמסגרת המלצות ועדת שיינין היתה המלצה לאפשר לגייס גם חיילים למשטרת התנועה, ואני שמעתי היטב את שר התחבורה בשבוע שעבר אומר שבעניין הזה יכול להיות שזה לא מסתייע אבל יש לו עניין לגייס סטודנטים למשטרת התנועה.

אני רוצה לאפשר לממשלה במקרה והשר לא יצליח לממש את תכניתו בעניין הסטודנטים, אני רוצה להגיש הצעת תיקון לחוק שירות הביטחון, סעיף 24 א שקובע ששר הביטחון, בהסכמת שר המשטרה, רשאי להורות בצו כי יוצא צבא שנמצא כשיר לשירות והוא באחד הגילאים משמונה עשרה עד עשרים ותשע ישרת ביחידות של משטרת ישראל שאינן משמר הגבול ושעיקר פעילותן היא בטחון המדינה ותושביה או בטיחות בדרכים, כאשר סעיף קטן ב' יקבע שמספר יוצאי הצבא שישרתו ובאיזה יחידות ייקבע על ידי שר הבטחון בהסכמת שר המשטרה, ולפי העניין גם בהסכמת השר לבטיחות בדרכים ובאישור הממשלה וועדת חוץ ובטחון.

מלי סיטון:

אני מוכרחה להודות שהעניין הזה היה בבסיסה של הצעת החוק הממשלתית שמשרד התחבורה רצה ליזום אבל לבקשת שר הבטחון והשר לבטחון פנים נמחק הסעיף הזה כי הממשלה קיבלה החלטה כללית שעוסקת לא רק בתחום הבטיחות בדרכים אלא בכלל בכל התחומים על הקטע של הגיוס. החלטת ממשלה כבר יש.

עדנה הראל:

עמדת היועץ המשפטי לממשלה, וזה גם הובא בפני ועדת שרים לחקיקה כי גם שם הנושא עוד שב ולובן, זה לא רק היה בהסכמה בין השרים, זה שככל שניתן לעשות הסדר כזה כללי של שימוש בחיילים למטרות אחרות זה צריך להיעשות כהסדר רוחבי, בכל הנושאים, וזה נמצא בדיונים בימים אלה, לגבי כל התחומים שבהם זה נדרש, ולא באופן ספורדי באיזה חוק מסויים משתמשים בשלוש מאות חיילים, אנשים שהם בשירות חובה וכו'. ולכן התקבלה עמדת ממשלה שבהצעת החוק הממשלתית הספציפית הזאת לא ייכלל שימוש בחוק שירות הבטחון. זה מבחינת עמדת הממשלה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מבין, אבל אני עדיין חושב, בעיני לפחות בסדרי העדיפויות שלי זה יותר חשוב אולי מאשר הלחצים או המריבות שיש בין שרי הממשלה מי יקבל חיילים לטובת מה. ולי חשובה הדקלרציה. כמו ששמת לב לא הצעתי שבהכרח יהיו, ושוב הכפפתי את זה לשר הבטחון, שר המשטרה, ממשלת ישראל וועדת חוץ ובטחון, שזה מסלול שאני לא יודע מי מסוגל לעבור אותו, ואני חושב שברמת הדקלרציה אני רוצה להעלות את זה כהצעה שזה יוכנס לחוק. כרגע, אין לזה שום משמעות ממשית.

עדנה הראל:

אבקש להביא גם את עמדת היועץ המשפטי לממשלה ביחס לנוסח שאתה מציע אם אנחנו רואים קושי.

מלי סיטון:

יש הסכמה בהחלטת ממשלה, לתגבר את משטרת התנועה בתקנים שמשרד התחבורה מממן לנושא של בטיחות בדרכים. מה שהגברת הראל ציינה הולך לקבל כיסוי רוחבי. אבל בגלל שאנחנו מודעים לצורך לתגבר את אגף התנועה, בלי שום קשר לגיוס, אז יש הסכמה על מספר תקנים שאני לא זוכרת אותו כרגע לתיגבור אגף התנועה במימון של הרשות.

היו"ר גלעד ארדן:

מתי זה מתחיל להיות מיושם?

מלי סיטון:

ברגע שהרשות תצא לדרך.

גדעון סיטרמן:

אתה צריך רשות ואתה צריך תקציב.

היו"ר גלעד ארדן:

תודה. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 15:42