**הכנסת השבע עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 40**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, י"ד בתמוז התשס"ו (10 ביולי 2006), שעה 11:30**

**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

שמואל הלפרט

אבשלום וילן

יצחק זיו

ישראל חסון

עתניאל שנלר

רונית תירוש

**מוזמנים**:

שר התחבורה שאול מופז

ליאור כרמל – יועץ השר לענייני הקמת הרשות

עו"ד מלי סיטון – היועצת המשפטית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אלכס לנגר – סמנכ"ל בכיר והמשנה למנכ"ל תחבורה משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

צ'רלי סולומון – סמנכ"ל בכיר תכנון וכלכלה משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד עדנה הראל – משרד המשפטים

יואל הדר – יועץ משפטי המשרד לבטחון פנים

סנ"צ חזי שוורצמן – רמ"ד נפגעי תאונות דרכים באגף התנועה המשרד לבטחון פנים

עו"ד דורית מורג – יועצת משפטית משרד החינוך

רחל רותם – מנהלת אגף זהירות ובטיחות בדרכים, משרד החינוך

עו"ד דרורה לסקר – לשכה משפטית משרד הפנים

אודי אדירי – משרד האוצר

אהוד ענבר – נציג השלטון המקומי לתכנון ובנייה

שמואל מלכיס – מנהל המחלקה הכלכלית איגוד חברות הביטוח

חיים שפירא – יו"ר עמותת יד הנקטפים

עו"ד עמית ברגמן – מועדון האופנועים

ד"ר משה בקר

חזי משיטה – מנכ"ל אור ירוק

אורנה קליין – מנכ"ל חיים בדרך מתונה

עו"ד ירון מאיר – יועץ משפטי למרכז השלטון המקומי בישראל

יוסי בן אהרון – מע"צ

אבי קרמר – דובר ארגון מורי הנהיגה

אבי גולן – יו"ר ארגון מורי נהיגה ארצי

חיים מלאן – מנכ"ל איגוד המוסכים

אהרון כהן – סגן יו"ר איגוד נהגי המוניות הארצי

חזי יהלומי – עוזר למנכל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**יועצת משפטית:** אתי בנדלר

**רשמה:** מעיין 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:

צהריים טובים, אני פותח שוב את ישיבת ועדת הכלכלה, בנושא של הכנה לקריאה שנייה ושלישית של חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

אנחנו קיימנו כבר שני דיונים בחוק הזה בוועדה בשבועות האחרונים, ואין לי כוונה לחזור כרגע על כל הדברים שנאמרו. אני מקווה ומאמין שהיום אנחנו נגיע להשלמת החוק ונביא אותו להצבעה סופית פה בוועדה. לכן אני באמת מבקש מכל הדוברים היום להיות כמה שיותר קצרים וענייניים.

המטרה כפי שאמרתי, בגלל החשיבות של החוק והיכולת שלו בעזרת השם להציל את חייהם של אזרחים רבים ממוות בתאונות דרכים זה לא לעכב את החוק ולהשלים אותו עוד במושב הזה של הכנסת, ומתוך חשיבות העניין גם שר התחבורה מגיע לדיונים, ואנחנו מקיימים את הדיונים באמת ברצף ו בלי הגבלת זמן, וגם היום אנחנו נדון ככל שיהיה צורך, אבל כפי שאמרתי בסוף הדיון היום תתקיים הצבעה.

אני רוצה רק לומר מלה אחת, כיוון ששמענו פה את ד"ר שיינין, שעל בסיס הדו"ח שלו והמומחים שישבו תחתיו הוגש הדו"ח שהיווה את הבסיס להצעת החוק הנוכחית, ושמענו מומחים רבים שאומרים שהצעת החוק שגובשה בסופו של דבר על ידי הממשלה לצערי לא ייצגה באופן הולם את המלצות ועדת שיינין, וזאת כנראה מהסיבה שמשרדי ממשלה רבים אחרים כרסמו קצת בסמכויות של אותה רשות לאומית, שבעזרת השם תקום ותסייע לבטיחות בדרכים.

אני אומר לכם, שהגשתי הרבה מאוד הצעות לשיפור הצעת החוק, ואני גם ויתרתי בדרך על חלק מהן, ואני כנראה גם אוותר היום על חלק מהם. אבל אני באמת פונה למשרדי הממשלה האחרים שנמצאים כאן לא להתבטא בצורה קיצונית מידי, לנסות ולחשוב באמת על טובת העניין. לא תמיד צריך לחשוב רק על הסמכות של המשרד שאתה מייצג, לפעמים אפשר גם לחשוב על טובת העניין, ולא בכל דבר צריך לדקדק כחוט השערה. אז אני פותח את הדיון, כבוד השר, אני מבין שאפשרת לחברת הכנסת תירוש לומר בפתיחה מספר דברים, אז בבקשה חברת הכנסת תירוש.

רונית תירוש:

אני מודה לשר ואני מודה ליושב ראש. אני מבקשת להתייחס לתגובה של משרד החינוך, בעצם שרת החינוך הגיבה בשני מכתבים לגבי ההצעה שלנו לשנות בחקיקת יסוד בחוק חינוך חובה את אותו סעיף שבו אנחנו רוצים להוסיף שבמסגרת מטרות החינוך תוגדר גם מטרה לחנך את ילדי ישראל לזהירות ובטיחות בדרכים, זה דבר אחד שהיתה התייחסות. והדבר השני שאנחנו מבקשים על פי המלצות ועדת שיינין להחיל על זה את חובת הזכאות לבגרות, בין אם זו תהיה בחינה לבגרות ובין אם זו תהיה בחינה שרק מי שעובר אותה יהיה זכאי לבגרות, זה קצת משנה.

בשני המקרים יש פה התנגדות של המשרד שמובעת על ידי השרה, כאשר התנגדות אחת אני בהחלט מסכימה, אכן אין תקדים בחוק שבו תכנית לימודים נכפית על מוסדות החינוך במסגרת חוק. אני מסכימה ואני בזה מסירה את הסכמתי להצטרף ליוזמה הזאת. יחד עם זאת אני כן מצפה, אולי אפילו כתנאי להסרה הזאת, שמשרד החינוך יתחייב עם לוחות זמנים, ושוב, שהוא יגדיר בדיוק אילו משאבים עומדים, אני מסכימה שהמשאב צריך להיות תוספתי, אילו משאבים יעמדו, אילו שכבות גיל ילמדו, באיזה היקף שעות. התחייבות כזאת תספק אותי.

דבר שני שאני לא מסכימה עם ההתנגדות של המשרד, זה הנושא של זכאות לבגרות. גם בהיותי מנכ"לית, הבעתי את הסכמתי במסגרת ועדת משנה של שיינין, שבה אמרתי שאכן המקצוע או הדיסיפלינה או תחום הדעת הזה הוא מספיק חשוב לחיינו, תרתי משמע, כדי שאנחנו נאמר כל תלמיד בוגר מערכת החינוך חייב לעבור איזושהי הכשרה, שבסופה הוא גם יהיה זכאי לבגרות, כי הבגרות היא גם להיות אזרח לחיים נכונים.

לכן אני הסכמתי שזה ייכלל בבגרות, אפילו אם זו לא תהיה בחינת בגרות אלא בחינה בסוף טווח לימודים כזה או אחר, נניח ב-י"א, שכבת גיל שתסכימו ביניכם, ומי שעובר אותה ואני לא צריכה שם ציון שם, מספיק שהוא יעבור אותה, אני יודעת שהוא בסדר, הוא קיבל את הכלים הנכונים, ואז הוא גם רשאי להגיע לבגרות בדיוק כמו מעמד החינוך הגופני. גם שם אין ציון, צריך להיות "עובר".

אני עדיין מתעקשת על זה, אני לא רואה סיבה למה המשרד מתנגד לזה, ואני מצפה שהמשרד יתחייב לעשות את זה עם לוחות זמנים. מקובל עלי שהוא יגיד אני צריך מספיק מורים שיוכלו להכשיר. אגב בשלב ביניים או לא ביניים, אפשר לקחת מורים מבחוץ שהמשרד יאשר אותם, מורים שמלמדים תיאוריה, מורי נהיגה שיכולים להשתלב. אבל לתת לוח זמנים מתי זה ייכנס לתוקף זה בהחלט יניח את דעתי.

היו"ר גלעד ארדן:

יש היום חובה בכתות י"א ללימודי בטיחות בתעבורה, תשתית הלימודים קיימת, רק התשתית לבחינה חסרה.

רונית תירוש:

בדיוק, והנחיה שאומרת שאם אתה עובר את הבחינה אז אתה זכאי לגשת לבגרות או לקבל את התעודה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני רק מדגיש שחסרה הדלתא למימון המבחן. לא להמציא היום מחדש את כל המורים לעניין, כי המורים קיימים ב-י"א שהוכשרו.

רונית תירוש:

בדו"ח שיינין יש המלצה מגן ילדים ועד י"ב וזה מאוד רחב. אבל לעניין הזה אתה צודק.

השר שאול מופז:

ואם כל סוגיית הנושא של הקמת הרשות תעמוד על העניין הזה האם זה נכון שלא תוקם רשות בסוף בגלל זה?

רונית תירוש:

בשום פנים ואופן לא.

השר שאול מופז:

רק שאלתי שאלת הבהרה.

רונית תירוש:

אדוני היושב ראש, השרה כותבת במכתב שהיא ממש ברגע זה שלחה: "..לפתח מנגנון הערכה משמעותי שיבטא את חשיבות הנושא..".

אתי בנדלר:

אבל ברשותך, אני מבקשת להבין, האם את רוצה לעגן את המבחן הזה כהסתייגות לחוק שזה יעוגן בחוק או שאת מסתפקת בנושא הזה בהתחייבות,

רונית תירוש:

התחייבות תספק אותי, התחייבות עם לוח זמנים.

היו"ר גלעד ארדן:

אם אפשר תדברו עם השרה האם אפשר לשפר את ההתחייבות. תודה. בבקשה אדוני.

השר שאול מופז:

צהריים טובים לכם, יושב ראש ועדת הכלכלה חבר הכנסת ארדן ולכל החברות והחברים שנמצאים כאן בוועדה. מדינת ישראל הזניחה במשך שנים את סוגיית הבטיחות בדרכים. ואנחנו החלטנו להעמיד את זה כיעד לאומי ולהקים את הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים כרשות סטטוטורית, כהוראת שעה, על מנת שהיא תקום בינואר 2007. אני מאמין שזאת המטרה של כולנו, שהרשות תתחיל לעבוד, יהיה אפשר לתקן את כל מה שהוזנח במשך שנים בחודש אחד ובשנה אחת.

לכן אני ברשותכם מבקש שהצעת החוק שהוכנה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים תהיה הבסיס לחקיקה ולהצבעה שעברה הצבעה ראשונית ובעזרת השם השבוע תעבור הצבעה שנייה ושלישית, ואם יהיו עוד נושאים נוספים מעבר לנושאים שאני תיכף אמנה אותם, שראוי ונכון על פי הבקשה של חלק מחברי הוועדה ובראשם חבר הכנסת ארדן שיהיו בנוסף לתשתית המשפטית שהוכנה במשרד, אני ממליץ שהנושאים הנוספים, אני גם אתחייב על כך, יבוצעו על ידי צווים, תקנות, וחקיקה בהמשך הדרך, ולתת לנו את היכולת לצאת לדרך בינואר 2007 עם הרשות.

התקציב לשנה הזאת כבר ניתן, תוספת של מאתיים מליון שקל, כלומר סך הכל שלוש מאות ששים מליון שקל לשנה הזאת, והתקציב לשנת 2007 בסכום כולל של ארבע מאות מליון שקל כבר הובטח ומעוגן בסיום של ראש הממשלה ושר האוצר. וכנ"ל התקציב של חמש מאות חמישים מליון ₪ לשנים 2008-2010.

יש כמה נושאים חדשים שאני חושב שנכון לצרף אותם. הסוגייה של הדיווח, יש התנגדות של היועצת המשפטית של ראש הממשלה לכך שהוא ידווח לכנסת בתום כל שנה, ואני מבקש שהדיווח הזה יהיה דיווח שלי, של שר התחבורה והבטיחות בדרכים, כל עוד אני משמש בתפקיד הזה, על התקדמות בהשגת היעדים בשאר הנושאים.

אין בעיה עם מינוי מדען ראשי לרשות הלאומית שישמש כמנהל ומרכז המידע והמחקר ברשות וקביעת תפקידיו. ממילא התכוונתי שיהיה מדען ראשי לרשות ואני מקבל את ההמלצה של חבר הכנסת ארדן ובעניין הזה אנחנו חושבים אותו הדבר.

היו"ר גלעד ארדן:

היועצת המשפטית של משרד ראש הממשלה נמצאת כאן, או שהיא רק הודיעה שהיא מתנגדת?

השר שאול מופז:

היא דיברה עם מלי.

מלי סיטון:

לא בענייני לוח זמנים, ההצדקה להחלטה הזאת או לבקשה הזאת שתישאר בתחום סמכותו ואחריותו של שר התחבורה כשר שמופקד על נושא הבטיחות בדברים.

השר שאול מופז:

הדבר השלישי זה הוספת נציג הרשות הלאומית בוועדה למתן היתרים להצבת שלטים בדרך, על פי חוק הדרכים סוגיית השילוט, וגם הנושא של חקירת התאונות, אני לאחר שיחה עם השר לבטחון פנים אני מבין שיש הסכמה שהרשות תסייע למשטרת ישראל בחקירה לעומק של תאונות דרכים,

קריאה:

עם כל הכבוד, פרקליטות המדינה גם רלוונטית לאכיפת החוק בסוגייה הזאת, ואני מבינה שיש הסכמה.

השר שאול מופז:

תביעו את דעתכם, אני כרגע אומר מה אני סיכמתי עם השר לבטחון פנים. ולא צריך לקטוע אותי באמצע, תנו לי רק לסיים. תודה לך.

הרשות תסייע למשטרת ישראל בחקירה לעומק של תאונות דרכים ושר התחבורה והשר לבטחון פנים יקבעו את הכללים/ התקנות לשיתוף פעולה. נוסף לזה אני רוצה לומר לכם שאני מתכוון שהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים מעבר לחקירה היא גם תעשה את כל מה שנדרש לגבי מה שקשור במחקר בתחום של הבטיחות בדרכים. כך שמעבר לעובדה שנהיה שותפים לתקציבים עצמם יהיה גם מימד מסויים של עומק שקשור גם לחקירה, גם לאיסוף נתונים, גם להסקת מסקנות, וזה יהיה גוף מאוד רציני וייחודי.

באשר לסוגיית הזכאות לבגרות, אני מציע גם כאן לא להתנות את הקמת הרשות בסוגייה הזאת. אני בזמנו כרמטכ"ל ביקשתי משר החינוך, נדמה לי זה היה אז השר לשעבר יוסי שריד, שכל סוגיית הכושר הגופני והספורט יהיה כתנאי לקבלת תעודת בגרות. אני חושב שעל אחת כמה וכמה סוגיית הבטיחות בדרכים. אבל אני מציע שגם על זה תתנו לנו לדבר עם השרה ויחד נגיע לאיזו שהיא תקנה או צו או חקיקה בעתיד.

בעיניי זאת סוגייה שהיא מעבר לנושא הספורט, הנושא הזה של תורת הנהיגה והבטיחות בדרכים. אני חושב שבשלב ראשון צריך לחייב את זה כתנאי לקבלת תעודת בגרות, ובשלב השני כנושא בבחינות הבגרות. צריך לכתוב את זה, להכין מערכי שיעור, להקים את כל מערך הלמידה בבתי הספר התיכוניים, זה גם עולה כסף, וזה יהפוך להיות בעתיד בעיניי כנושא בבחינות הבגרות.

בנוסף אנחנו מציעים שהתחולה של החוק כפי שאמרתי בהוראת שעה תהיה לחמש שנים ובתום ארבע שנים אפשר גם לארבע שנים וגם שלוש שנים. ייבחן פעילות של הרשות כרשות סטטוטורית חיצונית למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, היא תהיה כפופה לשר, אפשר יהיה להעריך את הוראת השעה הזאת, אפשר יהיה לקבע אותה ואפשר יהיה גם להחזיר את הרשות חזרה לתוך משרד התחבורה, דבר שאני חושב שלא נכון שזה יהיה. אני הבנתי מנציג של היועץ המשפטי לממשלה שזה מקובל עליהם, לכן אני לא רואה בזה בעיה, כי זה פותר לי את הבעיה מול הממשלה, מאחר וחלק גדול מהשרים וגם ראש הממשלה רצו שהנושא הזה יהיה בתוך המשרד. אני שכנעתי אותם וקיבלתי את הסכמתם לניסוח שאמרתי כרגע.

מעבר לכך, אני מאמין שיש כאן רצון משותף של כל החברים, במיוחד לחברי הכנסת ונציגי המשרדים השונים שיושבים כאן שנעשה הכל על מנת להציל חיים במדינת ישראל, וצריך לצאת לדרך. האוייב של הטוב זה הטוב מאוד, ואם לא נמתין הטוב מאוד לא יהיה. אני רוצה להקים את הרשות בינואר 2007, ואם אנחנו לא נעביר השבוע את החקיקה זה אומר שצריך להמתין למושב החורף. אני לא יכול להמתין למושב החורף כי צריכים להתחיל עם מכרזים, למנות בעלי תפקידים, לצאת לדרך.

האלטרנטיבה שתהיה להמשיך להחזיק את הרשות בתחום המשרד, עד אשר בשנה הבאה נעביר את זה, וחבל, השנה הזאת אני מאוד נחרץ וכפי שאתם גם מתרשמים מאוד נחוש להילחם בכל סוגיית עבריינות התנועה במדינת ישראל ולהציל חיים, ואני שמח שגם חבר הכנסת גלעד ארדן ועוד מספר חברי כנסת שהם בשדולת הח"כים שעוסקים בכל סוגיית החקיקה הם בראש אחד וברצון אחד להגיע ולהשיג את המטרה.

לכן אני מבקש את התמיכה שלכם היום, לאור הדברים שאמרתי כאן. אני לא רוצה להיכנס לסעיפי הניסוח הדקדקנים ,לצורך כך קיימת ועדת הכלכלה. אבל אני מבקש שהנושא הזה יעבור להצבעה היום. אני מקווה שהוא יעבור הצבעה חיובית ושאפשר יהיה להניח את זה לקריאה שנייה ושלישית ביום רביעי. ואני שוב מודה לכל חברי הכנסת וליושב ראש הוועדה חבר הכנסת גלעד ארדן גם על הנחישות שלו וגם על הנחרצות שלו וגם על המעורבות שלו ושלכם בכל מה שקשור לסוגיה הזו של הבטיחות בדרכים. תודה רבה. אני ברשותכם צריך לצאת, אם מישהו רוצה לשאול אותי דבר מה, אני מוכן להתעכב עוד מספר דקות.

עתניאל שנלר:

כפי שאמרתי בישיבה הקודמת, יש לי לא מעט הסתייגויות בכל מיני היבטים, בין אם זה בתחום הרישוי ובתחום התשתית ובתחום כזה או אחר, ודאי בתחום החקירה לעומק במרכז המידע. משום שאני מזדהה לחלוטין עם דברי השר בצורך להתחיל להניע את הגלגלים. משום אדוני היושב ראש ההצהרה של השר שכל אותם נושאים הדורשים עיבוד נוסף יבואו בתאום ותוך כדי עבודה עם המשרדים השונים מייד אחרי החקיקה שתהיה בעזרת השם השבוע, אז את ההסתייגויות שלי, שהיו וישנן, חלקן הצגתי וחלקן לא הצגתי, אני אשמור להציג בהמשך הדרך. ואני תומך בכל הסכמה שלא תהיה ובלבד שהחוק הזה יצא היום לדרך. ואין לי ספק אדוני היושב ראש שיחד אתך אנחנו נלך להשבחה של חלקים לא קטנים מתוך החוק המוצע.

היו"ר גלעד ארדן:

חבר הכנסת שנלר, אני רק אעיר הערה כללית אחת, אני מקבל את כל הדברים שאמרת, ומה שהשר אמר. אני רק מפנה אותם בחזרה גם לממשלה. כלומר שגם אם החוק לא בדיוק עובר כמו שהממשלה רוצה לא על זה שתעכב את כל ההצלה של אותם אזרחים. זאת אומרת זה חל על שני הצדדים. אמנם לי יש אחריות כבדה, אני מניח שלממשלה יש אחריות לא פחותה משלי כרגע על מה שמתחולל בכבישים.

האבסורד הוא, שרוב הדברים שמתבקשים פה הם לתת סמכויות לממשלה, לא לכנסת או לועדת הכלכלה ובטח לא לגלעד ארדן לממשלה. אז כל האיומים המרומזים של הממשלה אני לא מקבל אותם. תודה. אני רואה שנותרנו בלי אף חבר כנסת ממפלגת השלטון הראשית. חבר הכנסת ברוורמן פה, אבל כנראה שהם רגילים לעבוד עם קבלני ביצוע בענייני החקיקות שלהם.

לפני שנתחיל לקרוא את הסעיפים שעליהם עדיין לא הצבענו ולדון בשינויים שהוצעו לגביהם, אני אאפשר למי שלא היה בדיונים הקודמים ורוצה לומר את דבריו, שיאמר אותם עכשיו, ממש בקצרה. לפני ד"ר בקר, אני הבטחתי לנציג של ארגון "יד לנקטפים". כפי שאני זוכר בחוק הקודם שאמור להיות מבוטל, חוק המאבק הלאומי, הוקצה לכם איזה שהוא תקציב לטובת הנצחתם של הרוגי תאונות הדרכים, סיוע למשפחות, ורצית לבקש משהו בעניין הזה לגבי החוק החדש, בבקשה.

חיים שפירא:

תודה רבה. אני יושב ראש עמותה של משפחות שכולות מתאונות דרכים, אני רוצה להגיד אנחנו מאוד מברכים את הנושא הזה, וקדימה צאו לדרך, כל יום שעובר המספר גדל והוא נוראי בפני עצמו.

אנחנו מדברים על הסעיף 43 שבו בעצם חוק הרשות החדשה בעצם מטפל בנושא של התיקצוב של הפעילות של מרכז הסיוע, התיקצוב של חוק סיוע למשפחות נפגעות תאונות דרכים 2002. בקדנציה הקודמת בישיבה שונתה התקנה ובמקום שיהיה כתוב שמשרד האוצר יעביר רק סכום נאמר במפורש שהסכום יועבר מתקציב הרשות ולא יפחת מהסכום שהועבר עד עכשיו. אז קודם כל רק לסבר את האוזן, הסכום שהועבר עד היום זה סכום של 3.2 מליון שקל, כאשר מתוך ה- 3.2 מליון שקל 1.6 הועבר למשטרה לשם הפעלת יחידת הנפגעים, אותה יחידה שבעצם קציני הנפגעים עובדים ברחבי הארץ.

היו"ר גלעד ארדן:

מי החליט שזה הולך למשטרה?

חיים שפירא:

זה חלק מהחוק, חוק הסיוע. והחצי השני להקמת מרכז הסיוע לפעילות של קבוצות תמיכה שאנחנו היום מפעילים, אנחנו מפעילים בין שתים עשרה לארבע עשרה קבוצות תמיכה בכל רחבי הארץ, להורים שכולים, לאחים, אחיות, לאלמנים ואלמנות. מעבר לפעילות הזאת, ישנה פעילות של מתנדבים, פעילות של הקמה, אנחנו מקימים עובדים סוציאליים שמלווים את המשפחות, ישנה פעילות ענפה מאוד של הסברה שנעשית בשיתוף המשטרה, מרכז לסיוע והעמותה שלנו בכל מגזרי הארץ, אני מדבר גם על המגזר היהודי, גם על המגזר הערבי, כמעט מדי שבוע יש פגישות והרצאות במועצות מקומיות, כאשר ההרצאות והימי עיון האלה, גם בנושא של הודעות הנפגעים וגם בנושא של המניעה, שהם חלק בלתי נפרד.

הבקשה שלנו, לכתוב שהתקציב לחוק מרכז הסיוע יהיה כחלק מתקציב הרשות, בודאי שלא יפחת ממה שהיה, אבל היינו מבקשים שיהיה איזה שהוא גידול ברור ומובהק כדי שזה לא יהיה איזה דבר שהולך לאיבוד. בסופו של דבר כבר היום התקציב הוא קטן מידי, הוא בקושי מספיק לפעילויות שאנחנו מנסים לעשות.

היו"ר גלעד ארדן:

מה ההצעה שלך?

חיים שפירא:

ההצעה שלי היא, שנכניס את זה כמו שזה תוקן בתקנות הקודמות, שיהיה כחלק מתקציב הרשות שיועבר על ידי משרד האוצר, חלק מתקציב הרשות, ושיהיה גידול קבוע של עשרים אחוז בשנה, איזו שהיא מתכונת ברורה כדי שיובהר בפירוש מה הכספים שעומדים לרשות הפעילות הזאת. כי היום הפעילות ממש "נחנקת" ברמת התקציב.

היו"ר גלעד ארדן:

אפשר לשמוע את עמדת משרד התחבורה בנושא הזה? האדון מציע לקחת את מה שועדת הכלכלה הציעה, וזה אומר לצבוע חלק מהתקציב.

אני רוצה להזכיר, בכנסת הקודמת נכנס תיקון שאמר שלשם מימון פעולות המרכז יועבר תקציב ממשרד האוצר מתוך תקציב המדינה המיועד לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, הסכום שיועבר כאמור לא יהיה נמוך מהסכום שהועבר למרכז בשנת הכספים שקדמה ליום תחילתו של חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

מלי סיטון:

מה שמוצע עכשיו זה עוד, מעבר לכך מבקשים גם מנגנון לשמירת ערך ריאלי. מבחינת עמדת משרד התחבורה מקובל עלינו הנוסח שהוועדה הקודמת הגישה לקריאה השנייה והשלישית. כמו התקציב. גם בתקציב אין מנגנון עידכון.

חיים שפירא:

זה היה שני אחוז מתקציב הרשות. תקציב הרשות אז בזמנו היה מאה ששים מליון שקל, וזה היה שני אחוז מהסכום הזה. אז אני מבין שבגידול הקיים יש בעיה.

אודי אדירי:

למשרד האוצר אין התנגדות לנוסח שמלי הציגה.

היו"ר גלעד ארדן:

פה מדובר על הגדלה משמעותית. התוספת של עידכון ראלי, זה אומר מדד, זה דבר סביר בנסיבות החוק שאמור להגדיל משמעותית.

מלי סיטון:

אני חושבת אדוני שברגע שאנחנו מוסיפים את הסיפא שתגיד שהסכום לא יהיה נמוך מהסכום שהועבר זה בעצם שומר על ערכו הריאלי, כי בגדול תקציב המדינה כל שנה שניתן אין בו הנחייה להצמדה או לשמירת ערך ריאלי גם לתקציב עצמו. אז אני לא יכולה מול גורם חיצוני להתחייב.

אתי בנדלר:

נכון שאין בתקציב המדינה מנגנון ששומר על ערך ריאלי של סכומים בדרך כלל אבל הנוסח שנמצא לא נותן תחליף לעניין הזה, הוא לא נותן מנגנון של שמירה על ערך ריאלי. את יכולה לומר אין בחוק תקציב המדינה לכן שגם כאן לא יהיה.

מלי סיטון:

יותר מזה, אני אומרת שהוא לא מאפשר ירידה בסכום. אם יש חשש שעם הזמן הסכום הזה יישחק פעם שנאמר מפורשות שזה לא יקטן,

אתי בנדלר:

הוא ביקש לשמור על ערך ריאלי.

מלי סיטון:

לא, אני לא יכולה לשמור על ערך ריאלי. זה רק תקציב מדינה. הרשות הזאת יושבת כולה על תקציב מדינה.

חיים שפירא:

אני מקווה שזה לא צריך להיות כתקציב נפרד בסופו של דבר, ויש גם בסופו של דבר לצערנו אנחנו מדברים על כמה עשרות אלפי משפחות, אני לא רוצה להיכנס לכל המחקרים שגם פרופ' שיינין הדגיש אותם, כמה עולה כל משפחת שכול כזאת, מה העלות של המדינה בסיפור. אין ספק שההחזרה לחיים שאנחנו עושים היא מקדמת בהרבה מאוד, מקטינה את הנזק בואו נגיד ככה.

אודי אדירי:

אולי אם הפחד הוא פחד מכך שתקציב הרשות יגדל באיזה שהוא אופן ויוצמד ורק החלק שמועבר להם לא יוצמד אולי אפשר להוסיף בנוסף לסכום סייג שבודק כמה הסכום הזה מהווה היום מתוך הכסף שמועבר לרשות. נגיד שלושה מליון מתוך ארבע מאות מליון זה כמעט אחוז, אז לא יפחת מזה ומזה, הגבוה מבין השניים.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא חושב שזאת היתה הכוונה שלו, וגם לא שלנו. אני לא מבין על מה ההתנגדות, הרי מדובר בסכום התחלתי של כשלושה מליון שקלים, אנחנו מדברים על מדד, זה לא איזה שהוא עידכון שאמור להשפיע כל כך.

מלי סיטון:

יש לי אולי הצעה. אולי אפשר לומר שההעברות למרכז לא יפחתו, כל מה שיש פה יהיה מינימלי. במובן הזה שהרשות בשנה מסויימת הרי היא סוברנית לעשות שימוש בתקציב שלה, ואם היא תמצא לנכון, אלוהים ישמור, ולא עלינו, שהמרכז נדרש ליותר תקציבים, או ליותר סיוע, היא סוברנית בתוך התקציב שלה לא להפחית מהתקציב הזה אבל להוסיף עליו אם היא רואה שיש צורך. זו המשמעות של לתת לרשות את שיקול הדעת איך לעשות שימוש בתקציב שלה. היא לא יכולה להפחית את זה אבל היא יכולה להוסיף עליו, כהחלטה שלה.

היו"ר גלעד ארדן:

זה נכון שעד היום זאת לא היתה החלטה של הרשות, אבל הרעיון הוא עכשיו להקים רשות סטטוטורית חדשה, עם ראיה ויכולות. אומרת היועצת המשפטית, וזה לא שתמיד אני נוטה להסכים איתה, אבל במקרה הזה אני מוכן לשקול להסכים איתה, אומרת אנחנו נכניס שהסכום לא יפחת, דרך אגב זה בדיוק התיקון שהיה בכנסת הקודמת, ונוסף במקום ההצמדה למדד, תראה, מה הבעיה, הבעיה היא שכנראה אנחנו נצא מפה היום בלי שהסכום שהרשות תקבל מהמדינה מעוגן בחקיקה.

זאת אומרת, זה נכון שהשר אמר שהוא יקבל ארבע מאות וחמש מאות חמישים וכולנו כל יום קמים בבוקר מתפללים שזה יקרה. אבל יכול לקרות, אני אומר, יכול לקרות, קרו כבר דברים כאלה בעולם, שעוד שנה תבוא אליו בממשלה וראש הממשלה יגיד לו תשמע, המבצע בעזה התארך כל כך הרבה, אתה לא מאמין, עלה לנו שם מיליארדים, ההיערכות הצבאית וההיערכות נגד הטילים וכו', אנחנו עכשיו עושים קיצוץ לכולם.

אנחנו לא יכולים פשוט לעמוד, לא רק לך, לקשישים אנחנו מקצצים, אז לא נוריד שלושים ארבעים מליון מהרשות, היא תסדר גם עם שלוש מאות שבעים במקום ארבע מאות. הרי זה לא תרחיש מנותק מהמציאות. ובמצב כזה אי אפשר, מסלול אחד שהרשות תרד בתקציב, מסלול שני שרק אחד מהגופים בתוכה ימשיך להעלות. זאת אומרת היועצת המשפטית, וזה אני חושב שיש בזה היגיון, בואו ניתן סמכות, התקציב שלכם הוא לא מקובע לדורי דורות. יש סמכות לרשות הלאומית להעלות אותו.

אתי בנדלר:

כמו שהכנסת היוצאת סיכמה, מה שאתה קראת, הסכום שיועבר כאמור לא יהיה נמוך וכו'. אני רק רוצה אבל בכל זאת להעיר או לשאול איזו שהיא שאלה. הנוסח המוצע, ואנחנו מדברים כרגע על סעיף, אינני יודעת מה מספרו בכחול, אצלי זה 42 – תיקון חוק נפגעי תאונות דרכים סיוע לבני משפחה, הנוסח שמוצע זה: "..לשם מימון פעולות המרכז יועבר תקציב ממשרד האוצר מתוך תקציב המדינה המיועד לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים..". לא ברור מהנוסח הזה מלי, שמי שקובע את הסכום זו הרשות ולא משרד האוצר. ואם את רוצה שמי שיקבע את גובה הסכום שיוקצה מתוך סך כל התקציב שמיועד לרשות, הסכום שיועבר למרכז ייקבע על ידי הרשות, הדברים צריכים להיאמר מפורשות. כי לדעתי הדברים לא עולים מהנוסח.

מלי סיטון:

אם אני מבינה את התיקון העקיף שיש בפנינו, זהו תיקון לחוק נפגעי תאונות דרכים, כשההעברה לפעולות של המרכז הן ישירות ממשרד האוצר. זה לא חוק הרשות. מה שאני אומרת הוא, הרף המינימלי עובר ממשרד האוצר למרכז ישירות. אני אומרת עוד דבר, מעבר לזה הרשות רשאית כתאגיד סטטוטורי, במסגרת התקציב שיש לה, לייעד, לא מתוך הכספים שהאוצר העביר ישירות למרכז אלא מתוך הכספים שהם התקציב של הרשות, לייעד למרכז הזה כספים.

אתי בנדלר:

לא קשור בכלל לתיקון בחוק.

היו"ר גלעד ארדן:

תראי, ברגע שאנחנו משאירים את הסעיף כמו שהוא האוצר הוא זה שמעביר מתוך התקציב שאמור להגיע לרשות, בעצם הרשות תקבל את מה שמגיע לה מינוס מה שהאוצר, אז ברור שתמיד האוצר יעביר את המינימום.

מלי סיטון:

זה היה הרעיון, לכן זה התפקיד של האוצר.

היו"ר גלעד ארדן:

אולי נוסיף משפט דקלרטיבי שאומר שהרשות תבחן בדיוני התקציב.

מלי סיטון:

אבל את זה צריך בחוק הרשות ולא בחוק הנפגעים. כי זה תיקון לחוק הנפגעים. ואז בחוק הרשות אתה צריך לומר שהסעיף הזה והזה בחוק נפגעי תאונות דרכים אינו גורע מסמכותה של הרשות להקצות תקציבים,

אתי בנדלר:

הרשות היא סוברנית לעשות עם התקציב שלה מה שהיא מבינה.

מלי סיטון:

אני חושבת שבסעיף על התקציב שהעברנו יש שם לא רק לקבל מענקים תרומות וכו' אלא גם לעשות שימוש למטרות שהיא תחליט עליהן.

אתי בנדלר:

צריכים לעגן את זה, כי היום זה לא מעוגן.

חיים שפירא:

באיזשהו מקום בסופו של דבר, הפעילות שלנו זו פעילות של כאילו אחרי, אחרי שכבר נכשלו, ובאיזה שהוא מקום הרשות זו לא המטרה העיקרית שלה. אין ספק שהמטרה העיקרית של הרשות זה המניעה והבטיחות לפני ולא טיפול אחרי.

מלי סיטון:

לכן צריכים לעגן את זה מפורשות כי אחרת אני חושבת שלא היה לה סמכות להעביר סכומים.

היו"ר גלעד ארדן:

אז אנחנו גבירתי היועצת המשפטית נוסיף גם את התיקון הזה וגם את הסעיף הנוסף, וזה מה שיובא להצבעה.

מלי סיטון:

אני מציעה אדוני אם כך שאולי סעיף 42, אם כבר קראנו אותו, הסעיף שכותרת השוליים שלו תיקון חוק נפגעי תאונות דרכים סיוע לבני משפחה, אני מציעה שאם כבר קראנו אותו והוחלט על תיקונים אז אפשר כבר להצביע עליו ולאשר אותו.

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: לשם מימון פעולות המרכז יועבר תקציב ממשרד האוצר מתוך תקציב המדינה המיועד לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, שהוקמה לפי חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, התשס"ו-2005, הסכום שיועבר כאמור לא יהיה נמוך מהסכום שהועבר למרכז בשנת הכספים שקדמה ליום תחילתו של חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, התשס"ו-2006.

היו"ר גלעד ארדן:

לפני שאני מביא להצבעה אני מזכיר שאנחנו נוסיף עוד משפט אחד שאומר שהרשות הלאומית תבחן את הצרכים של המרכז ובמידה והיא תחליט היא תוכל להוסיף,

מלי סיטון:

תהיה רשאית להקצות סכומים נוספים למרכז.

היו"ר גלעד ארדן:

**הצבעה**

בעד סעיף 42 – הרוב

נגד – המיעוט

**הסעיף נתקבל**.

לפני שאנחנו ממשיכים אז ראשית אני רוצה להודות לך שהגעת, הבנתי שהיום אתה מחתן בן, אז שיהיה במזל טוב, וסימן שבאמת הנושא מספיק חשוב לך אם הגעת לדיון היום. אז אני מאחל לכם הצלחה בפעילות של המרכז, והכנסת תשמח לשתף פעולה בסיוע למשפחות נפגעתי תאונות הדרכים. מקווים שהמספר שלהם יקטן. תודה.

חיים שפירא:

תודה לכם.

היו"ר גלעד ארדן:

לפני שנמשיך בתיקונים ובסעיפי החוק ביקשתי מד"ר בקר לומר את אשר על לבו, ואני שוב מדגיש שאני מבקש באמת בקצרה כי אנחנו צריכים להשלים היום את החוק.

משה בקר:

אני אומר את מה שעם לבי אבל גם עם ניסיוני, ואני יכול לומר שכששמעתי את דברי השר ואת דברי חבר הכנסת שנלר שרוצים לראות את ההצבעה בקריאה שנייה ושלישית לקראת דיונים בהצעת החוק הזאת, היתה לי הרגשה של דה-ז'ה-וו. אני רוצה פשוט, גם לטובת חברי הכנסת שישנם פה, ויושב הראש, וגם אולי הפרוטוקול אפילו. לאה ורון, שהיא מנהלת הוועדה, וגם היועצת המשפטית היו עדים להליך מאוד מפורט בהצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים שנוסח והובא, עבר קריאה טרומית בשנת 1995, נמצא כאן לפניי.

ומה שקרה מהצעת החוק על שבעה עשר סעיפיה, לקחו סעיף וחצי ממנה ובדיוק באותה צורה כמו שהשר כאן הציג את הדברים בא השר יצחק לוי, שר התחבורה, ואמר רבותיי, תנו לי להעביר מתוך הצעת החוק הזאת את הקמת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. כי הוקמה רשות, על פי חוק, רק שזה נקרא חוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים, שלמעשה עיקר מתוך שבעה עשר סעיפים כשישה עשר, חמישה עשר סעיפים, עיקר אותם. אז אמר השר אם אני אעביר את חוק הרשות, ואני בנועם הליכות, ואמר את זה כאן בפני הוועדה אלי גולדשמיט שהיה יושב ראש הוועדה אז, אכניס את הרגל בתוך הדלת ואצליח בנועם הליכות לשכנע את חברי הממשלה האחרים לשתף פעולה כדי להעביר את כל הדברים האחרים באמצעות תקנות.

אנחנו יודעים מה שקרה, כי ב-1997 חוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים הפך להיות למעשה חוק הרשות. הרשות הוקמה, והיא פועלת על פי חוק. מה שאנחנו רואים כרגע זה שהרגשנו, אני אומר, שנלר דווקא ראה את הבעיות של המינהל והיה שותף להצעת החוק הזאת, שראו שלרשות הלאומית שקיימת, על פי חוק, אין שיניים. כדי שיהיו לה שיניים היא צריכה להיות הגורם שקובע את הסטנדרטים, המנצח על התזמורת חייב לדעת איזו פרטיטורה, איזה מוזיקה התזמורת הזאת מנגנת, מהם הסטנדרטים בכל תחום ותחום, ולפקח על המימוש של הסטנדרטים על בסיס של תכנית. הכל כמובן בשיתוף פעולה עם גורמי התשתית, המפקח על התעבורה, ומע"צ, ומשרד החינוך, עם כולם בשיתוף פעולה. אבל חייב להיות גורם מרכזי לנושא הזה.

החוק הזה הוכר, לרשות לא היו שיניים, כל אחד עושה כפי שמתחשק לו. ואם אנחנו לוקחים את הצעת החוק כפי שהיא, תעברו על כל סעיף וסעיף, מרבית הסעיפים זה לייעץ ל-, להתייעץ עם, לסייע ל-, אין דבר של מעמד של אני בעל הבית, אני הרשות הלאומית. אצלנו לפי מה שיש לנו כאן נחזור חזרה עוד כמה שנים ואני אשב פה ואני אגיד עוד פעם, רבותיי, כבר היינו בסיפור הזה. לשר לא יהיו שיניים כדי לקדם את הדברים.

אפילו ראינו את זה בהערה אחת קטנה של מנכ"לית משרד החינוך לשעבר שהיא חברת כנסת היום. כי מה היא אמרה, שהיא הופיעה בפני ועדת שיינין, ואני ריכזתי את נושא החינוך בוועדת שיינין, באנו ואמרנו אנחנו רוצים את הנושא הזה של חינוך לבטיחות בדרכים בילד-אין, כאשר אם לחינוך גופני יש ציון בבגרות כך שיהיה לבטיחות בדרכים. אז יש התנגדות של השרה לעניין. כמובן יש התנגדות מפני שכל הלחצים בתוך משרד החינוך לא רוצים לשים את זה בסדר קדימות. ואם זה לא ייעשה בסדר קדימות אז נושא החינוך יימשך, למרות התאונות וכך הלאה.

אני מציע שמישהו יראה את הצעת החוק שעברה בקריאה טרומית, עם תשעים ושלושה חברי כנסת שחתומים עליה, ואנחנו כרגע דנים במשהו שהוא ורסיה שבאה קצת לתקן חלק מהצעת החוק שעברה כחוק הרשות הלאומית בשנת 97', הקימה את הרשות, בלי שיניים, ויש איתה הרבה מאוד בעיות. ואני מצטער שרק בשלב הזה אני יכול לומר את הדברים. אבל אם הכנסת רוצה ללכת הלאה, ואני אומר את זה לחברי הכנסת שיושבים כאן,

היו"ר גלעד ארדן:

כולם שומעים אותך, כל חברי הכנסת שיושבים כאן שומעים אותך בקשב רב, ואפילו השתכנענו.

משה בקר:

אתה הרי השתתפת בדיונים שהיו בהצעת החוק בשלהי הקדנציה הקודמת, ואני מניח שהרבה מאוד דברים אתה יודע את הבעייתיות שישנה. כי מי יקבע מה תהיינה תכניות של מע"צ בנושא של בטיחות בדרכים, מי יקבע מה תהיינה התכניות של הרשויות המקומיות לבטיחות בדרכים, מי יקבע מה ילמדו במערכת החינוך, יסייע, ייעץ וכך הלאה. לדעתי החוק הזה, כולם יגידו העברנו חוק, הכל טוב ויפה, קריאה שנייה ושלישית, הוא לא יעשה את מלאכתו.

היו"ר גלעד ארדן:

אני רק חייב להעיר הערה, העובדה שאין פה חברי כנסת זה מצער. אם היו, אני מניח שהיו משתכנעים מהמהות של הדברים שאמרת, ואני אמרתי אותם בישיבות שעברו. אני חושב שאתה צריך לכוון את דבריך לשני מגזרים אחרים, אחד זה שרי הממשלה, שלצערי הרב מקבלים את מה שאומרים להם בתוך המשרד ומצטטים את זה ולא לומדים לעומק את הנושא, וכל שר תמיד חושש לכרסום הכי קטן בסמכויות של משרדו, ואחר כך לפקידים הבכירים במשרדי הממשלה, שכל דבר שנראה להם כאיזה שהוא כרסום מייד הולכים ועושים הזעקת חרום אצל השר.

פה הבעיות שלנו בנושא הזה, לא אצל חברי הכנסת. ואחר כך באים השרים ואומרים לח"כים אם אתם תשנו כך או כך או במשקל מסויים מצטבר לא יהיה בכלל חוק, והאחריות תהיה על כתפיכם. זה הדבר שמצער, ובסופו של דבר נצטרך לקבל החלטות ולחשוב מה יגרום לממשלה להמשיך את הקטל בדרכים אותו דבר ואיזה פגיעה בסמכויות היא לא מספיק גדולה כדי שהם ימשכו את החוק.

משה בקר:

משפט אחרון, הרבה מדו"ח ועדת שיינין לא נמצא פה בחוק, חוץ מהתשעה אחוז, ובודאי לא היתה התייחסות למסקנות של ועדת חקירה פרלמנטרית, בראשותו של חבר הכנסת לנגננטל, שעלה על הרבה מאוד דברים והם לא מקדמים פה.

היו"ר גלעד ארדן:

טוב, כל מסע ארוך מתחיל בצעד אחד קטן, ננסה שהצעד הזה לא יהיה קטן מאוד.

דורית מורג:

רציתי לשאול בעניין תכניות הלימודים האם ההסתייגות הוסרה או שאתם רוצים לשמוע את דבריי?

היו"ר גלעד ארדן:

אז ראשית ההסתייגות לא הוסרה, יש שני מסתייגים, חברת הכנסת תירוש ואנוכי, וחברת הכנסת תירוש גם אמרה שהמכתב שהשרה הגישה הוא מבחינתה לא מספק כדי להסיר את ההסתייגות. והיא מבקשת הבהרה, וגם אני מצטרף לבקשה, קצת יותר ברורה בקשר לנכונות של השרה לקיים מבחנים בתחום של לימודי בטיחות בתעבורה בכתות יא' כתנאי למעבר של בחינות הבגרות.

דורית מורג:

אני רוצה רק לומר מספר משפטים קצרים בעניין הזה. קודם כל ככלל לא מכניסים תכני לימוד, וכך כתבה גם השרה, לרבות תכני מבחני הבגרות לחקיקה. משום שהנושאים האלה נמצאים לפי חוק בסמכות שר החינוך, ואם נתחיל להכניס, כמובן שיש הרבה מאוד נושאים חשובים שמידי פעם יש יוזמות להכניס אותם לחקיקה, והרי כך נמצא עצמנו כל הזמן מתמודדים עם הצעות כאלה ואחרות בנושאי תכני הלימוד. לכן בלי להפחית מהחשיבות המרובה שיש לנושא הזה, של המאבק בתאונות הדרכים ונושא הבטיחות בדרכים, הרי לקבוע נושא של חקיקה של תכני לימוד או איזה בחינות בגרות יהיו או לא יהיו,

היו"ר גלעד ארדן:

אין כוונה שבחינות הבגרות יהיו בנושא הזה.

דורית מורג:

בדיוק, הנושא של בחינות בגרות לא נמצא בכלל בחקיקה, לא המתמטיקה וגם לא נושאים אחרים חשובים, וגם לא הנושא הזה לא יוכל להיכנס לחקיקה.

בנוסף על כך במשרד נעשית בימים אלה עבודה לגבי בכלל הזכאות, איך תיראה תעודת הבגרות. ולכן גם קשה לקבל עכשיו התחייבות בנושא הזה, מעבר לאמירה שהנושא מאוד חשוב, וזה השרה אכן כתבה. יש בחינה מחודשת לגבי תכנית הזכאות לבחינות הבגרות, איך ייראו כלל המקצועות, ולכן יש קושי כרגע לקבל התחייבות בעניין הזה, מעבר כמובן להתחייבות שהנושא יילמד במערכת החינוך, שהנושא חשיבותו,

היו"ר גלעד ארדן:

תרשי לי לעזור לך גבירתי היועצת המשפטית. שרים הם אנשים פוליטיים. הם אומרים לפעמים במה הם תומכים, במה הם דוגלים. לדוגמא שרת החינוך הנוכחית, עוד טרם נכנסה לתפקידה, אמרה בהרבה מאוד הזדמנויות שהיא מתנגדת לדו"ח דברת, לדוגמא. כל מה שהוועדה הזאת מבקשת הוא לא לקבוע עבור השרה מה התכנים החשובים במערכת החינוך. אם אין ברירה אז הוועדה רוצה, כן, כי היא חושבת שנושא הבטיחות בדרכים הוא נושא הכרחי במערכת החינוך. לא קבענו באיזה היקף, לא קבענו מי ילמד, מה ילמד.

גם בנושא של להנחות, הרי השרה שוחחה איתנו ואנחנו מוכנים היינו להוריד את המלה הזאת, אלא באמת שזה יהיה בהתייעצות עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. וגם אמרנו גם את הנושא של הכתבה למערכת החינוך, שיהיה חייב להיות ציון עובר, אנחנו מוכנים לוותר בחקיקה. אבל שהשרה תיתן לנו הבהרה קצת יותר ברורה ממה שהיא נתנה שזאת כוונתה אכן ליישם. כי אם היא אומרת את זה בעל פה אין שום מניעה, אני מאמין לשרה שזאת כוונתה.

כדי שהמצפון שלנו יהיה שקט, ומכיוון שממילא, ושוב, אנחנו לא ביקשנו שהיא תתחייב שתהיה בחינת בגרות, לא צריך כל פעם לחזור על זה כאילו זה מה שביקשנו ולהציג את דרישות הוועדה כאילו הן גבוהות. כל מה שביקשנו זה שהמעמד של בטיחות בדרכים לא יהיה נחות מלימודי ההתעמלות. קרי שהכוונה של השר היא שאדם שירצה לגשת לבחינות הבגרות צריך לקבל ציון עובר, בעבודה, בכל תוכן שאתם, צורת ההערכה תיקבע על ידי משרד החינוך, לא על ידי הכנסת, לזה בוודאי אין לנו יכולות מקצועיות, אבל יש כוונה לשרה לגרום לכך, בצורה כל שהיא של הערכה שאתם תקבעו אותה. אדם יצטרך לעבור את ההערכה הזאת כדי לגשת לבחינות הבגרות, זה נוסח שלדעתי יספק גם את חברת הכנסת תירוש וגם אותי. ההצבעה תהיה בעוד שעתיים בערך, אז אני חושב שזמנכם עמכם.

דורית מורג:

אני אדבר עם השרה, כדי לראות מה היא יכולה לעשות.

היו"ר גלעד ארדן:

לפי מה שהיא אמרה לי, הבעיה זה לא אצלה. אולי גבירתי היועצת המשפטית תחשוב על ניסוח קצת יותר ברור. כי השרה אומרת שמבחינתה זאת הכוונה. כפי שאני אמרתי.

דורית מורג:

הוועדה רוצה למעשה לקבל מכתב של השרה שלגבי הנושא של בטיחות בדרכים הוא ייכנס כמקצוע למידה, הוא קיים כבר היום ב י"א, ויזכה להערכה דומה כפי שזוכה החינוך הגופני, משהו כזה, האם הבנתי את אדוני נכון?

היו"ר גלעד ארדן:

כן, ביחס לבחינות הבגרות.

דורית מורג:

אם בכלל ישונה מבנה תעודת הבגרות ככלל, בסדר, אני אנסה לשוחח עם השרה. כי הבעיה היא שכרגע אנחנו לא יודעים במשרד עדיין, לא ברור איך תיראה תעודת הבגרות.

היו"ר גלעד ארדן:

מציעה היועצת המשפטית שכל עוד מתכונת בחינות הבגרות כפי שהיא היום, כפוף לשינויים שאתם אנשי המקצוע תרצו לעשות, המעמד של הבטיחות בדרכים יושווה, השרה תפעל לכך שהמעמד יושווה. אני גם מתכוון להכניס סעיף, כדי להרגיע את השרה, במסגרת תפקידי הרשות, או שזה קיים כבר היום, אני לא זוכר, וזה השר גם הצהיר, לפעול למימון הבחינה עצמה.

דורית מורג:

הלימודים, לא הבחינה.

היו"ר גלעד ארדן:

הלימודים קיימים היום.

דורית מורג:

אבל זה קיים רק ב- י"א, ננסה לראות במסגרת הקיימת היום של תכניות המשרד.

היו"ר גלעד ארדן:

אנחנו מחכים. אדוני, אנחנו מתחילים עכשיו לעבור על ההסתייגויות אחת לאחת. עוד מישהו רוצה הערות כלליות? תודה. אז אנחנו נתחיל מההסתייגות שלי, לגבי דיווח ראש הממשלה לכנסת. אני מזכיר שבחוק המאבק הלאומי היתה קיימת כבר חובה של ראש הממשלה לבוא ולדווח לכנסת שלוש פעמים בשנה על ההתקדמות בהשגת מטרות החוק. אני ביקשתי שאותו סעיף בדיוק, בשינויים המתחייבים, ייכנס גם בחוק הזה.

גבירתי היועצת המשפטית של משרד התחבורה, בכדי לכרסם חס וחלילה בסמכויותיו של שר התחבורה ובטיחות בדרכים, חס וחלילה, שהרי כשראש הממשלה מדבר בכנסת על הפעולות הבטחוניות הוא לא מכרסם בתפקידו של שר הבטחון וכו', אלא כדי להמחיש שוב את החשיבות או שתהיה איזו שהיא דקלרציה כלפי מדינת ישראל, אזרחיה, פקידיה וכו', לחשיבות שהכנסת רואה למאבק בתאונות הדרכים, זה לא מכרסם בשום סמכויות של אף אחד.

אני באמת מתקשה להבין למה יש התנגדות כזאת, הרי היום הכנסת באיסוף של ארבעים חתימות יכולה להביא את ראש הממשלה לדבר בכל נושא שעולה בדעתה, לפעמים הרבה פחות חשובים לצערי מהנושא הזה. אז מדוע יפחת מקומו של הנושא הזה גבירתי.

מלי סיטון:

העמדה שהתבקשנו להציג פה כעמדת ממשלה היא שמי שידווח לכנסת שר התחבורה, כי למעשה כשהרשות מגישה את התכנית השנתית שלה ואת התכניות השנתיות שלה ואת הדיווח על יישום התכניות שר התחבורה מקבל את הדיווח מהרשות, שר התחבורה מגיש את הדיווח לממשלה, ובאותו נוסח שהיה בפני הכנסת הקודמת, שהוגש לקריאה שנייה ושלישית שר התחבורה גם ידווח לכנסת, כי הוא המופקד על ביצוע החוק, והוא מופקד, לפי חוק יסוד הממשלה, על ביצוע תפקידים, בין היתר בתחום התחבורה והבטיחות בדרכים. אני מניחה שזה הרציונל שעומד מאחורי הסעיף הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

בהצעת החוק הממשלתית שר התחבורה, יש איזה שהוא מספר פעמים שהוא אמור לדווח?

מלי סיטון:

הסכמנו לתקן את זה. בהצעת החוק הנוכחית, בסעיף 9, כתוב רק ב-(ג) שהשר יגיש לממשלה בתום כל שנה דין וחשבון על ביצוע התכנית השנתית בידי הרשות, ודין וחשבון כאמור יובא לידיעת הציבור בדרך שיורה השר.

היו"ר גלעד ארדן:

גם אני רוצה לבקש להוסיף, שהוא יגיש את הדו"ח לממשלה ולוועדת הכלכלה. לא יציג בפניה, אבל שהדו"ח יימסר.

מלי סיטון:

הוא יכול גם להציג, אין לנו קושי עם זה, אנחנו מסכימים.

היו"ר גלעד ארדן:

לכאורה אין בחוק הקיים שום הצגת תכניות בפני הכנסת,

מלי סיטון:

אנחנו מסכימים ומוכנים לקבל את התיקון שהתקבל בעבר בוועדה לפיו השר גם יגיש לכנסת בתום כל שנה את הדין וחשבון על ביצוע התכנית השנתית. זה מופיע בנוסח שהוועדה הקודמת הגישה לקריאה שניה ושלישית, 9 (ג), מעבר לכחול.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל אז מה שעבר זה: "..השר יגיש לממשלה ולוועדת הכלכלה..".

מלי סיטון:

נכון. אפשר אם אדוני רוצה מעבר לוועדת הכלכלה של הכנסת גם להציג במליאה, אין לנו קושי עם זה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני משאיר את זה פתוח בינתיים להמשך. לא אכפת היה לי שיהיה איזה שהוא שילוב, זאת אומרת זה נכון שהשר הוא הסמכות המקצועית אבל מהבחינה הדקלרטיבית אני כן רוצה איזו שהיא התייצבות של ראש הממשלה בנושא הזה. המספר שלוש הוא לא קדוש, זה יכול להיות גם פעם בשנה.

אתי בנדלר:

גם על השר מדובר על פעם בשנה, אז אם אתה רוצה להחליף את זה לראש הממשלה,

מלי סיטון:

אני חושבת שבידי הכנסת גם יש את הכלי של הצעות לסדר שהיא יכולה להעלות כמו שקיים היום, אם רוצים לזמן את השר לדון בסוגיה מסויימת, במקרה מסויים, אין שום קושי. הכלי מצוי בידיה של הכנסת שהיא סוברנית.

היו"ר גלעד ארדן:

מה שהייתי מבקש זה, שתחשבי בינתיים על איזו שהיא הצעה, אנחנו נוסיף שהשר יגיש לממשלה ולוועדת הכלכלה, אולי לחשוב שהשר בפתיחה של כל מושב בכנסת, זה פעמיים בשנה בעצם, יציג את הנושא, וראש הממשלה פעם בשנה או משהו כזה. אני אחשוב על זה עד תום הדיון. לא הייתי רוצה להוציא לגמרי, העניין של שלוש פעמים הוא לא קדוש. אני לא חושב שאם פעם בשנה ראש הממשלה יציג את הנושא,

אתי בנדלר:

אפשר לכתוב שראש הממשלה ידווח לכנסת בתום כל שנה על ביצוע התכנית השנתית בידי הרשות והתקדמות בהצבת יעדי החוק. תציע את זה כהצעה מטעמך. אלא אם כן הוועדה תקבל את זה. אתה תציע את זה כהצעה ותעמיד את זה להצבעה.

מלי סיטון:

לכך יש את ההתנגדות של משרד ראש הממשלה.

אתי בנדלר:

שמורה למשרד ראש הממשלה או לראש הממשלה זכות להגיש הסתייגות אם הוועדה תחליט בכל זאת שהוא עומדת על הסעיף הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

אז אנחנו נצביע על שני תיקונים. תיקון אחד ל-9 (ג), שאומר: השר יגיש לממשלה ולוועדת הכלכלה של הכנסת בתום כל שנה דין וחשבון על ביצוע התכנית השנתית בידי הרשות. הדין וחשבון יובא לידיעת הציבור בדרך שיורה השר. ותוספת של סעיף קטן (ד) שאומרת: ראש הממשלה ידווח לכנסת בתום כל שנה,

אתי בנדלר:

יש בתום כל שנה גם בסעיף קטן (ג),

מלי סיטון:

אפשר להציע שזה יהי בתחילת כל שנה לשנה שנסתיימה.

אתי בנדלר:

עד לחודש ינואר של כל שנה על השנה החולפת.

היו"ר גלעד ארדן:

זה מהר מידי. ברבעון הראשון. וגם ב-(ג), במהלך הרבעון הראשון שאחריה.

אתי בנדלר:

זאת אומרת הנוסח יהיה: "..ראש הממשלה ידווח לכנסת במהלך הרבעון הראשון של כל שנה על ביצוע התכנית השנתית בידי הרשות וההתקדמות בהשגת יעדי החוק במהלך השנה שקדמה למועד הדיווח..".

היו"ר גלעד ארדן:

אני גם חושב שפעם אחת זה עושה את זה יותר טוב אפילו מאשר שלוש פעמים, שראיתי שלא מתייחסים לזה כל כך כשזה שלוש פעמים. אולי פעם אחת זה אירוע קצת יותר חריג אז הוא מקבל קצת יותר משקל.

אני מעמיד את התיקון לסעיף קטן (ג) ואת התוספת של סעיף קטן (ד) להצבעה.

**הצבעה**

בעד התיקון לסעיף קטן (ג) ותוספת סעיף קטן (ד) - הרוב

נגד – אין מתנגדים.

**התיקון והתוספת נתקבלו פה אחד.**

הסעיף הבא שאני מבקש שנדון בו.

מלי סיטון:

סעיף 9 (א), תכנית רב שנתית ותכניות שנתיות.

(א) הרשות תגבש ותגיש לאישור השר ושר האוצר תכנית רב שנתית להגברת הבטיחות בדרכים ותכניות שנתיות ליישומה. בכלל זה תקבע הרשות יעדים מדידים להפחתת תאונות הדרכים והנפגעים מהן.

(ב) הרשות תגיש לשר ושר האוצר בתום כל שנה דין וחשבון כולל על ביצוע התכנית השנתית.

היו"ר גלעד ארדן:

יש הערות? אני מעמיד את הסעיף להצבעה.

**הצבעה**

בעד סעיף 9 (א) – הרוב

נגד – אין מתנגדים

**הסעיף נתקבל**

אני רוצה לעבור לסעיף שעוסק בתקציב של הרשות. אני מדבר על הסעיף של האגרה.

מלי סיטון:

אנחנו הגשנו לוועדה סעיף חדשה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא ראיתי אותו. אנחנו מדברים על פרק ה, תקציב הרשות והיטל בטיחות. ליאור כרמל נמצא פה? אתה דיברת איתי לגבי הנושא של יכולת הבקרה, מבחינתכם הצעת החוק,

ליאור כרמל:

מה שהשר אומר זה בסדר.

היו"ר גלעד ארדן:

זה ברור, לא חשבתי שמה שהשר אומר זה לא בסדר. חשבתי שיש לך איזו הצעה לשיפור פה בנוסח,

ליאור כרמל:

לא.

היו"ר גלעד ארדן:

אז אנחנו נעבור לעסוק בנושא של מרכז המידע והמחקר. הונחה הצעה של חבר הכנסת שנלר שבינתיים משך אותה, אז בעצם זה מותיר את ההצעה כשלי בלבד, ואני מבקש לשמוע את ההתייחסות של הגורמים הרלוונטיים, כאשר בעצם ההצעה שלי קצת מרחיבה את הסמכויות של מרכז המידע והמחקר. היא מעגנת בו תפקיד של מדען ראשי שממונה על ידי שר התחבורה ועל פי המלצת יושב ראש הרשות הלאומית.

היא גם הכניסה את ההערות שעלו, כך אני רואה את זה לפחות, את שתי ההערות המרכזיות שעלו בדיון. הערה ראשונה היא שסמכות קבלת המידע לא תעסוק בתיקי חקירה או הליכים משפטיים תלויים ועומדים, תלויים ועומדים מוסב על שני הדברים. למה הם מוותרים על הנושא של תיקי חקירה?

מלי סיטון:

לא מוותרים. המונח תלויים ועומדים יבוא רק אחרי ההליכים המשפטיים, ולא אחרי המונח תיקי חקירה. במלים אחרות,

היו"ר גלעד ארדן:

סליחה, זאת אומרת תיקי חקירה אי אפשר יהיה לקבל לגביהם מידע גם כשהם לא תלויים ועומדים,

מלי סיטון:

לעתים אם הם כבר לא תלויים ועומדים או סגורים יש את שיקול הדעת למשטרה גם אם הם סגורים ולא רק תלויים ועומדים שלא לאפשר לקבל מידע לגביהם מהנימוקים של המשטרה שהם יכולים להציג אותם.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מאוד אשמח אם הם יציגו אותם עוד מעט. ודבר שני שהכנסתי כאן זה שהדו"חות שיהיו ברשות הלאומית לא יהוו ראיה בכל הליך משפטי. עד כאן. עכשיו אני מבקש לשמוע את הערותיכם. קודם כל היועץ המשפטי של המשרד לבטחון פנים, בבקשה. כרגע אנחנו עוסקים בהסתייגות בנושא של מרכז מחקר ומידע.

יואל הדר:

אנחנו מסתייגים מהסיפא לגבי הביטוי: יחקור תאונות וסיבותיהן לעומקן. כי התפקיד של הרשות לא לחקור תאונות, לטעמנו, מי שאמור לחקור תאונות במדינת ישראל זה משטרת ישראל. וכדי שלא ליצור שני גופים שיחקרו ובסופו של דבר אף אחד לא יחקור או שתהיינה התנגשויות הצענו יחד עם חבר הכנסת שנלר איזו פשרה מסויימת, שאנחנו חושבים שהיא סבירה, ובעקבות גם בקשת השר שלנו להגיע לפשרה.

מלי סיטון:

לדייק אולי, הדיבור שלנו הוא דיבור שמתחיל בסיפא שהוועדה בישיבה הקודמת שלה הוסיפה לסעיף 35 בהצעה הכחולה, סיפא שאומרת: ובלבד שהוראות שעניינן מידע שברשות משטרת ישראל, הנוגע לתיקי חקירה או להליכים משפטיים תלויים ועומדים יהיו גם בהסכמת השר לבטחון פנים. יושב ראש הוועדה שאל בישיבה הקודמת האם המונח תלויים ועומדים משמעותו גם לגבי ההליכים המשפטיים וגם לגבי תיקי החקירה או שרק לגבי ההליכים המשפטיים. בשיחת ההבהרה אתם הבהרתם שהכוונה היתה רק להליכים המשפטיים התלויים ועומדים, נכון?

יואל הדר:

אבל הבנתי שחבר הכנסת ארדן כבר נכנס לתוך ההסתייגות שלו ושואל אם לגבי ההסתייגות שלו, סעיף 34, אם יש לנו הערות. חבר הכנסת ארדן, איך אתה רוצה להתחיל, בהסתייגות שלך או להתחיל להתייחס ל-34, 35 המקורי?

היו"ר גלעד ארדן:

ההצעה שאני הגשתי היא הצעה שנועדה בעצם להחליף את סעיפים 34 ו-38, למעשה.

יואל הדר:

למה אתה רוצה שנתייחס, אתה רוצה שנתייחס להצעה החדשה שלך או שאתה רוצה שנסביר את ההסתייגות שלנו בסיפא. איך שאתה רוצה.

היו"ר גלעד ארדן:

אם אני מציע להחליף את הסעיפים האלו, זאת הצעתי. היועצת המשפטית של משרד התחבורה תוכל להתייחס, זאת אומרת אולי אפשר יהיה להשאיר חלק או להוסיף חלק משלי או בכלל לא להוסיף, לא יודע, עוד מעט. קודם כל הייתי מעוניין לשמוע את עמדתכם כי אתה לא היית בדיון הקודם.

יואל הדר:

אז לגבי מה שאתה הצעת יש לנו בעיה שמישהו יבצע חקירות מלבד המשטרה.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה מדבר על הסיפא של 34, יחקור תאונות וסיבותיהן לעומקן.

יואל הדר:

נכון. אנחנו מציעים כפשרה, זאת אומרת אם כל המכלול יתקבל. כי אם תלאים יתקבלו, אין טעם, וצריך לאשר את הסעיף המקורי. אם בכל זאת ההסתייגות תתקבל כפי שהיא אז אנחנו, לגבי הנושא של יחקור תאונות וסיבותיהן לעומקן מציעים שיהיה שם סעיף במקום המלים האלה: לסייע לגורמי חקירת תאונות דרכים של משטרת ישראל, לכשיוחלט על חקירת תאונה לעומק. השר והשר לבטחון פנים בהסכמת שר המשפטים יקבעו את כללי החקירה לעומק.

עכשיו אני אסביר. לא כל תאונה היא נחקרת לעומק.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה יכול לספר לנו את המספר של התאונות שנחקרות במדינת ישראל? מתוך איקס תאונות שקורות בשעה בישראל, כמה נחקרות לעומק על ידי משטרת ישראל, ושוב, לא כטענה, בשיקולי כוח האדם שלכם וכו'.

יואל הדר:

כעשרים אלף בממוצע לשנה מתוך מאה אלף נחקרות, נפתח עבורן תיק תאונות דרכים, תיק צהוב מה שנקרא, כעשרים אחוז מכלל התאונות.

היו"ר גלעד ארדן:

בדו"ח מבקר המדינה האחרון זה היה שישה עשר אחוז.

יואל הדר:

מאחר שפה אנחנו מציעים איזה שהוא סיוע למשטרה, זאת אומרת יש גוף אחד, המשטרה, שהוא הגוף המרכז של העניין, אבל הם יסייעו למשטרה. ולגבי הכללים, איך ישתפו פעולה, מתי זה יהיה, באילו תאונות, כל הנושאים שקשורים באופן של הסיוע ואיך זה יתבצע, במקום לקבוע את זה בחקיקה ראשית, בחקיקת משנה, בהסכמת השרים המעורבים בעניין הזה. אפשר לתקן את הניסוח אבל זה בעצם המהות של העניין.

היו"ר גלעד ארדן:

אני רוצה בבקשה לפנות אליך, כיועץ המשפטי של המשרד לבטחון פנים, שיכול להיות שאתה הבאת לפני השר את הצעת הפשרה, לבקש ממך לנסות לשפר עוד יותר את הפשרה. הרי אף אחד לא מתכוון לנסות להחליף את המשטרה, כולנו פה אנשים רציניים, הרי אף אחד לא חושב שמישהו פה מתכוון להחליף את המשטרה בתפקיד שלה לחקור תאונות דרכים. יש דבר, ואני מבקש פה איפה שאתה חושב שאני לא צודק תעצור אותי באמצע, אל תחכה לסוף. המשטרה התפקיד שלה כשהיא חוקרת תאונות דרכים זה למצוא מי אשם בתאונה. זה נכון עד כאן?

יואל הדר:

גם.

היו"ר גלעד ארדן:

מטרה ראשית זה למצוא מי אשם בתאונה. זה המטרה שלה, להגיש כתב אישום. אם יש לה גם מטרה להפיק לקחים לעתיד הרי שזו מטרה משנית. עכשיו פה מוקמת רשות לאומית, עם הרבה מאוד כסף מכספי הציבור, כספי המדינה, שהמטרה שלה זה גם לנסות וללמוד על הגורמים לתאונות הדרכים, בלי קשר למי אשם או מי לא אשם.

צריך לבצע פה איזו שהיא התאמה בין שני הגופים האלה, שעדיין תאפשר גם לרשות הזו עוד כלי ללמוד על מה קורה בכבישי מדינת ישראל ובלי לפגוע, אני מוכן לקבל באמת כל תיקון שלכם או כל מגבלה על הרשות הזו, עוד פעם, אני לא עומד לעבוד בה וזה לא הולך להיות עסק פרטי שלי. כל מגבלה שאתם תטילו כדי שלא יפריעו לכם לעבוד אני מקבל אותה, אני מכניס אותה בחוק.

אבל כשאתה אומר לי תיקון כמו שהם יוכלו לצרף אדם שיעמוד וישמע מה עושה המשטרה אז עוד פעם אתה מחזיר אותי לסד הזה של שישה, שמונה עשרה עד עשרים אחוז מהתאונות, ואין להם יכולת, נגיד שיש תאונה שלא היו בה נפגעים, אבל היא חשובה, חשוב ללמוד אותה לצורך הפקת הלקחים שם באותו איזור, אולי יש בעיה בתשתית, אולי יש בעיה כזו או אחרת. למה שנמנע מהם, ממה אתם כל כך חוששים בעניין הזה?

יואל הדר:

כפי שהקראתי זה לא היה נושא של לדווח לרשות אלא לסייע. זאת אומרת יהיה סיוע הדדי. איך יסייעו, דרכי הביצוע, זה מה שאמרנו נקבע בחקיקת משנה, הדרכים איך שזה יתבצע.

היו"ר גלעד ארדן:

לא, אתה אמרת ההיפך, שהרשות תוכל לסייע למשטרה. זה עדיין מותנה, יש מדיניות למשטרה, שאני לא מניח שהיא תשתנה, בקשר לחקירות. היא כוללת לדוגמא נפגעים בתאונה כדי שיצא בוחן תאונות דרכים. איך זה יכול ללכת ביחד עם הרשות? עוד פעם, ברגע שאתה אומר שהרשות רק מסייעת אז מעבר לתאונות האלה שום דבר לא ייחקר. לא כי אתם לא תרצו, כי אותו כוח אדם שהיה לכם זה הכוח אדם שיישאר. אתה מבין מה אני מתכוון? אף אחד לא רוצה לכרסם פה בשום סמכות שלכם.

חזי שוורצמן:

אני חייב פה איזו הבהרה מסויימת, יש פה איזה בלבול אני חושב כבוד היושב ראש בנושא של חקירה לעומק. חקירה לעומק זה מושג שאומר בחקירה של תיק מסויים, קטלנית, קשה, קלה, שכבר מתקיימת, ליצור מנגנון של חקירה לעומק שירחיב את היריעה בתחום החקירה. גורמי תשתית, פסיכולוגיה, רפואה. אני מקווה שלא הכוונה של היושב ראש זה להרחיב את החקירה לתיקים של נזק בלבד או כללי, זה לא קשור לעניין בכלל.

זה קשור לכך שבתיק מסויים, תיק קטלני, אירוע רב נפגעים, אתה מרחיב את היריעה עם אנשי מקצוע נוספים שלא קיימים היום. זאת הכוונה. לא הכוונה שנחקור יותר מעשרים אחוז. זה לא חקירה לעומק. חקירה לעומק מבוצעת לגבי אירוע רב נפגעים או איזה אירוע אפילו עם הרוג אחד, חס וחלילה, שבהם יש איזה היבטים עקרוניים, מעבר לזירה עצמה.

היו"ר גלעד ארדן:

אם באופן מקרי היתה תאונה במקום מסויים אבל לא היו בה נפגעים, תראה, גם המינוח חקירה לעומק הוא לא קדוש, אפשר לקרוא לזה יחקרו סיבות לקרות תאונות, בלי המלה לעומק.

חזי שוורצמן:

מה הכוונה, שיהיה איזה נזק בלבד ואיזה צומת מסויים ופתאום הרשות תחליט שהיא רוצה שם חקירה?

היו"ר גלעד ארדן:

כן, היא רוצה לבדוק שם מה גרם לתאונת שרשרת הזאת שבה לא נפגע אף אדם, רק נזקי רכוש היו בה, ולצורך כך היא רוצה לשלוח שם אדם שיבצע חקירה הנדסית או חקירה מסוג כלשהו. דרך אגב אני שוב מזכיר שבסעיף 11, שבהתחלה שקלתי להציע לבטל אותו וחזרתי בי, יש עדיין סעיף סל שאומר שכל הסמכויות שמוקנות פה לרשות לא פוגעות בשום סמכות שמוקנית על פי דין לגורם אחר. ברור שהתפקיד של החקירה במדינת ישראל במטרה להגיש כתב אישום הוא תפקיד של משטרת ישראל.

כפי שהערתי, יש גם דוגמאות שיש סמכויות במקביל אליכם, כמו בנושא של תאונות תעופה, אבל במקרה הזה אני לא מגיע לדבר הזה, אני לא אומר שבנוסף לחוקר תאונות דרכים של המשטרה אתם תהיו חייבים לקבל על הראש שלכם איזה מישהו שישאל שאלות שם. אני אפילו הייתי מוכן להכניס שאם אתם דורשים אז במקום שבו אתם עוסקים הרשות בכלל לא תבצע חקירה עד תום החקירה שלכם, או משהו כזה.

חזי שוורצמן:

תראה, אם יש מצבור של תאונות בצומת מסויים אז הרשות גם היום שולחת מהנדסי תנועה, היא עוקבת, היא מפענחת, אם יש איזה צומת או קטע כביש שבו יש מצבור של תאונות דרכים הרשות מבצעת את החקירה. לא חקירה במובן שאתה אולי מתכוון, של מציאת אשם זה או אחר, אלא בנושאי תשתית, במימד הרחב יותר. הרשות הלאומית גם יש לה מהנדסי תנועה, לפעמים היא חוקרת צומת או קטע כביש מסויים שהוא בעייתי.

היו"ר גלעד ארדן:

כמה מהנדסים כאלה יש?

חזי שוורצמן:

יש יועצים.

עדנה הראל:

האספקטים של סמכויות חקירה הם אספקטים שלטוניים, אספקטים שיש להם נגיעה ישירה גם לפעילות משרד המשפטים במסגרת אכיפת החוק. מתוקף העמדה הכפולה הזאת שלנו אני רוצה להודיע שאנחנו, כל הנושא של חקירת עומק מתנגדים באופן מוחלט ורואים אותו גם כנושא חדש, שבכל הכבוד, לשלבים האלה של הדיונים בוועדה זה מאוחר מידי להכניס את זה, זה מעורר המון שאלות, יש פה שאלות של דיני ראיות, של מעמד הממצאים, של סמכויות חקירה, של סמכויות תפיסה, יש פה שאלות משפטיות מהמדרגה הראשונה שלא ניתן כך אגב אורחא, וזה בעיקר בהמשך לשאלת אדוני לגבי "בואו נרחיב קצת, בואו נאפשר להם להיות רשות שלטונית חוקרת נוספת". זה לא דברים שאנחנו קובעים כך.

היו"ר גלעד ארדן:

אולי אפשר לומר רשות מחקרית ולא חוקרת.

עדנה הראל:

אני לא יודעת מה זה רשות מחקרית, אבל היא רשות מחקרית גם כך. לצורך העניין הזה, הוצעה בהצעת החוק הממשלתית מסגרת שיש בה שילוב של סמכויות ומעמד. הנושא הספציפי, רציתי להתחיל בדבריי קודם, בהסתכלות על ההסתייגות שלך כמכלול, של החלפת הפרק. החלפת הפרק מעוררת שורה של שאלות, ומכיוון שזה מכלול אנחנו לא רואים אפשרות לא להסכים לסעיף 34, שכולל הגדרות מאוד עמומות, מאוד רחבות של המטרות, לא קובע את היחס שיש בסעיף 34 הקיים בין המרכז למידע לבין הרשות עצמה. בפירוט שיש בו יש הרבה דברים שהם לא ברורים, ומפסידים דווקא דברים שקיימים היום בהגדרה הקיימת בסעיף 34.

לגבי סעיפים 35 ו-36 אנחנו לא רואים הצדקה להגדיר מחדש דברים שנמצאים בחוק הגנת הפרטיות. 36 כולל שורה של דברים שמבחינת הגנת הפרטיות לא בטוח שראוי להכליל אותם, כאשר שוב, בגלל הפרטנות היתרה שמוצעת בסעיף 36 דווקא עשוייה להיות פגיעה בהגדרה הרחבה של האפשרות לאסוף מידע שקיימת בהצעה שלנו היום, כי כן ראינו את הגוף הזה כגוף מחקר שיהיו לו כל הסמכויות לעסוק במחקר במידה שהוא יקבל.

אנחנו בוודאי ובוודאי שמתנגדים לחלוטין לחובה המוצעת להעברת מידע על פי שיקול דעתה של הרשות לכל גוף שהיא תחליט. כל גוף שהיא תחליט לפי מה שמוגדר פה בהצעה שלך וגם בהצעת הממשלה זה כולל גופים פרטיים וגופים עסקיים וגופים רפואיים, ולכאורה על פי שיקול דעתה הבלעדי של הרשות, בלי שום איזון, בלי הכפפה לפרק ד' לחוק הגנת הפרטיות, בלי שיקול דעת של שר המשפטים בדיון בצורך בהגנה, בסוגי המידע הספציפי, תוכל הרשות להחליט.

היו"ר גלעד ארדן:

היום בסעיף 35 להצעה כתוב כבר שגופים שיקבע השר בתקנות בהסכמת שר המשפטים ימסרו את פרטי המידע שברשותם. ובהצעה שלי את אומרת שהיא הרבה יותר רחבה?

עדנה הראל:

כן. סמכות של מועצת הרשות, בלי הסכמה של שר המשפטים.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מסכים להערה הזאת שלך, זה באמת רחב מידי, רק תרשי לי לחלוק עליך לגבי נושא חדש, בנושא של חקירות עומק, אני אגיד לך למה, כיוון שהנושא הזה היה במסגרת דו"ח שיינין, והנושא הזה היה בדיונים של הממשלה, נכון שהוא לא נכנס בסוף להצעת החוק, הוא לא מנותק לגמרי ממטרות, כל שינוי במטרות הרשות הלאומית הוא נושא חדש,

עדנה הראל:

אני חולקת בכל הכבוד על ההצגה הזאת של סוגיית נושא חדש ככל דבר שקשור לדיונים הכלליים שיכלו לעלות בנושא. כאן אתה מעלה נושא שהממשלה לא הביאה, שיש לו זיקה לסוגיות משפטיות אחרות ולהסדרים אחרים, לסמכויות של גופים אחרים, לדיני ראיות,

היו"ר גלעד ארדן:

זה בתנאי שאת תוספת את הביטוי חקירה לעומק כחקירה שמטרתה לקבוע מי האשם, שזה יש לזה אולי משמעויות פליליות, ולכן משרד המשפטים כאילו נוגע בדבר. אבל אם אין לזה שום תוקף, ובגלל זה כתבתי שזה לא יהווה ראיה בשום הליך משפטי, אז איזה השלכות יש לדבר הזה?

עדנה הראל:

קודם כל אתה לא הגדרת חקירת עומק, אנחנו לא יודעים מה זה חקירת עומק,

היו"ר גלעד ארדן:

אפשר להבהיר שלגבי הסיבות והגורמים שהביאו לקרות התאונה.

עדנה הראל:

אני חוזרת ואומרת, גם אם אתה תגדיר את זה כך, ואני לא בטוחה שאפשר להגיד, שאין לגבי אותו מקרה סמכות חקירה, שאין לה שום השפעה על מי שמקיים חקירה במקביל באותו מקום, ועל המשמעויות של מציאת המידע על ידי גוף אחר, עדיין יש שאלה של סמכויות. גם לצורך ביצוע פעולות שהן לא במישור הפלילי יש שאלה של סמכות עיקוף, של סמכות תפיסה, של סמכות כניסה. כל הדברים האלה צריך להגדיר אותם, צריך להסביר אותם, צריך להסביר את היחס בינם לבין הגוף שהוא בעל סמכות החקירה.

גלעד ארדן:

אני מקבל חלק מהדברים שאמרת, כמו באמת הנושא של המידע שזה באמת רחב ולתת למועצת הרשות סמכות כזאת זה דבר רחב מידי. אם אני אצמצם חלק מהדברים ונוסיף את הסעיף של שנלר, שביצוע בפועל או איך זה יתבצע או התיאום זה ייקבע בתקנות על ידי משרד המשפטים זה יכול לבוא בחשבון דבר כזה?

עדנה הראל:

לגבי הסעיף הספציפי שהוצע הוא לא נעשה בתאום איתנו, אני בדקתי את האפשרות בשינויים מסויימים, את הסעיף הספציפי הזה אפשר להוסיף. אני יכולה להקריא מה לעמדתנו.

היו"ר גלעד ארדן:

בערך ברבע לשתיים נעשה הפסקה של חצי שעה לצורך כל הדברים האלו ואז נחדש את הדיון בשתיים ורבע. אני מבקש לבוא איתך בדברים בהפסקה.

מלי סיטון:

מה שכיוון אליו שר התחבורה בדבריו אנחנו מסכימים לכלול בפרק מאגר המידע את מינוי המדען הראשי לרשות שישמש כמנהל מרכז המידע והמחקר, ובהתאמה להגדיר את תפקידי מנהל המרכז על בסיס ההצעה הזאת בסייגים שיהיו למשרד המשפטים.

היו"ר גלעד ארדן:

עורכת הדין הראל, אני באמת מבקש ממך שוב, אין פה כוונה לפגוע, תתייחסי לזה לא כחקירה אלא מחקר, והמטרה, כמו שגם העניין של המדען הראשי, עד היום כל העניין הזה של מו"פ בנושא הזה במדינת ישראל הוא היה מאוד לוקה בחסר, אני אומר לך באחריות. תנסו בכל זאת לחשוב איך אפשר לשדרג, נכון שזה לא תפקיד של משרד המשפטים, אבל לא חייבים להפיל את כל העניין הזה. אני רוצה בכל זאת לתת לזה נפח קצת יותר גדול בתפקידי הרשות הזו. זו המטרה. לא מעוניין לכרסם בשום סמכויות של אף גוף אחר או לעשות בעיות משפטיות בהליכי משפט.

נושא תקציב הרשות, כרגע מה שקיים בחוק הוא פרק ה, תקציב הרשות והיטל בטיחות, שבעצם הוא קבע בעבר בכנסת הקודמת ומה שאושר בממשלה זה שתהיה אגרה, תוספת של תשעה אחוז לדמי הביטוח של דמי המדינה, ביטוח החובה שהם משלמים, ובצורה הזאת של גביית ההיטל הזה על ביטוח החובה תמומן פעילותה של הרשות הלאומית. ועדת הכלכלה בכנסת הקודמת שינתה את הסעיף הזה, והטילה את המימון על ממשלת ישראל.

כתוצאה מכך הממשלה בכנסת הקודמת משכה את החוק. בכנסת הנוכחית עמדת שר התחבורה היתה כעמדת ועדת הכלכלה, שמי שצריך לממן את המאבק בתאונות הדרכים זו ממשלת ישראל, וכרגע הונחה על שולחן הוועדה הצעת תיקון לפרק ה, שבעצם מחליפה את סעיפים, סעיף 30 נשאר, ויש לו תוספת. בתיקונים המתחייבים.

אתי בנדלר:

בעצם מקבלים את הנוסח שהנחנו לקריאה שנייה ושלישית בכנסת הקודמת, מה שהוגדר שם כסעיף 30, שהיו לו שלושה סעיפים קטנים א עד ג, ומציעים להוסיף סעיף קטן ד חדש. אז אם תיקח את הנוסח שהונח אז יהיה לך את זה, פלוס סעיף קטן ד.

מלי סיטון:

"..תקציב הרשות.

א. הרשות תכין ותגיש לשר ולשר האוצר לאישורם לא יאוחר משלושים ואחד ביולי בכל שנה את הצעת התקציב לגבי שנת התקציב הבאה.

ב. התקציב השנתי לפעילותה ימומן מתקציב המדינה ומאגרות המשתלמות לפי חוק זה.

ג. חלקו של התקציב השנתי מתוך תקציב המדינה ייקבע בחוק התקציב השנתי של המדינה בתחום פעולה נפרד במסגרת תקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

ד. על אף האמור בסעיף קטן ב רשאית הרשות לקבל הכנסות נוספות, לרבות תרומות, עזבונות ומענקים, מעבר לאומדן שנקבע בתקציב השנתי, והכל בהתאם להוראות שקבע השר באישור שר האוצר. קיבלה הרשות הכנסות כאמור תהא רשאית לשלם ולהתחייב גם מתוך סכומים אלה לאחר שאושרו כדין תקציב נוסף וניתנה על כך הודעה לשר. קיבלה הרשות כספים מגוף מבוקר כמשמעותו בסעיפים 9, סעיפים קטנים (1), (2), (4) ו-(5) לחוק מבקר המדינה התשי"ח-1958 מעבר לאומדן שנקבע בתקציב השנתי תהא רשאית הרשות לשלם ולהתחייב כאמור אם ההוצאה אושרה כדין בתקציב הגוף המבוקר וניתנה על כך הודעה לשר ולשר האוצר..".

היו"ר גלעד ארדן:

יש לי שתי שאלות. בסעיף קטן ב כתוב: "..ומהאגרות המשתלמות לפי חוק זה..".

מלי סיטון:

יש אפשר אפשרות לקבוע אגרה על מידע שמפיק המרכז. וזו אגרה שהרשות תהיה רשאית לגבות. זה מפנה למעשה לסעיף 38 בהצעה הכחולה, סעיף 38 בהצעה הכחולה קובע בדבר אגרות בעד מידע. אנחנו עוד לא קראנו אותו אבל כתוב בו שהשר על פי הצעת הרשות יקבע,

היו"ר גלעד ארדן:

קראנו ואפילו הוספנו לו את ועדת הכלכלה על האגרות, דומני, בישיבה הקודמת. שאלה שניה גבירתי היועצת המשפטית, בהוראות האלה אין צורך פה בוועדת הכלכלה לגבי הסכומים, נכון, בסדר. אין צורך.

היו לי הרבה לבטים בעניין הזה כיוון ששר התחבורה הקודם, קודם כל כשרואים זאת, זה קצת מעורר מחשבות נוגות, אני מניח שאת מסכימה איתי, שהפסדנו שנה בעצם סתם.

מלי סיטון:

השר שטרית בעד להזכיר לנו את זה לפני שנכנסנו עכשיו לאולם, הוא אומר תזכרו איפה היינו כל השנה האחרונה.

היו"ר גלעד ארדן:

זה בגללו, אנחנו זוכרים, אבל שר התחבורה שכנע אותנו בצורה מאוד משמעותית שכדי להבטיח שהרשות הזאת אכן תפעל כפי שרוצים לטווח הארוך, ובתקציב שהיא צריכה, צריך להכניס איזה שהוא, או אגרה שבאמת תבטיח את הסכום או את הסכום שתקציב המדינה יעביר לאותה רשות. ממה שאני מבין יש התנגדות מוחלטת.

בעצם למה שאני אגיד את זה, האם משרד האוצר מסכים שהסכומים שהשר סיכם עם ראש הממשלה ושר האוצר, קרי תקציב של שלוש מאות ששים מליון שקלים ל-2006, ארבע מאות מליון שקלים ל-2007, חמש מאות חמישים מליון שקלים לשנים 2008, 2009, 2010. האם משרד האוצר מסכים שהסכומים האלה יופיעו בחוק, כפי שהם מופיעים בחוקים אחרים, באופן נדיר, אבל מופיעים. לדוגמא חיילים משוחררים.

מלי סיטון:

השר ביקש להדגיש שהסכומים האלה, כשהחוק יעבור, ימצאו את ביטויים בהסכם כתוב שהממשלה תהיה חתומה עליו, מול הרשות. כמו שנעשה בתכניות הרב שנתיות מול חברת מע"צ, וכמו שעשתה הממשלה בתכנית לחמש שנים מול חברת רכבת ישראל בהקצאות התקציביות. הכל צבוע והסכומים מדוייקים.

אודי אדירי:

כמו שהתחלתי להגיד, כמו שהצגנו בישיבה הקודמת משרד האוצר מתנגד להכללת הסכומים במסגרת החוק, ובהתאם לכך הגיע לנוסח מוסכם משרד המשפטים ומשרד התחבורה, הנוסח שנמצא כאן מקובל על משרד האוצר.

היו"ר גלעד ארדן:

במידה והסכומים יוכנסו אתם תבקשו למשוך את הצעת החוק?

אודי אדירי:

כן.

היו"ר גלעד ארדן:

אני יודע את התשובה, אני רק חשוב לי שזה יהיה בפרוטוקול, שלא יבואו אלי בטענות אחר כך. השר הטיל עלי אחריות כבדה. על כתפיים מאוד צרות. נציג משרד האוצר, מר אדירי, מה שאומרת היועצת המשפטית של משרד התחבורה זאת הכוונה, שיהיה הסכם בין הרשות הלאומית והממשלה לגבי גובה הסכומים?

אודי אדירי:

אני מכיר את ההסכם שקיים לגבי מע"צ ולגבי רכבת ישראל, אני לא מכיר תהליך שהתחיל לגבי החוק הזה, להגיע להחלטת ממשלה,

היו"ר גלעד ארדן:

אבל הסכומים שהשר דיבר עליהם הם זרים לך או שזה סכומים שסוכמו?

אודי אדירי:

כמו שאמרתי בישיבה הקודמת הסכומים האלה זה סכומים שהושגו בסיכום על דעת ראש הממשלה.

שמואל מלכיס:

אני מציע שלפחות יזכירו בחקיקה את ההסכם המפורסם או את הבטחת ראש הממשלה. בסעיף כאן שיהיה רשום, "..ובהתאם למוסכם..".

היו"ר גלעד ארדן:

אבל עד 2008, יתחלפו גם שר האוצר, גם ראש הממשלה וגם שר התחבורה.

שמואל מלכיס:

החלטות והסכמות של ממשלה לעולם עומדות.

היו"ר גלעד ארדן:

כפי שאמרתי חשבתי שכן צריך לעגן את הסכומים. דע עקא שאני לא רוצה לגרום למצב שבו הסכום כולו יהיה בסכנה, אני מיצר על העמדה של משרד האוצר ושל משרד ראש הממשלה בעניין הזה אבל אני מביא את הסעיף להצבעה כפי שאתם ביקשתם. אנחנו מדברים על החלפת סעיף 31, תיקון 30,

מלי סיטון:

סעיף 30 בהצעה הכחולה מופיע כסעיפים קטנים (א) ו(ב) בסעיף התקציב שקראתי אותו עכשיו.

היו"ר גלעד ארדן:

זאת אומרת אנחנו מדברים על ביטול סעיף 30 בהצעה הקיימת והחלפת סעיף 31 בנוסח שהוקרא על ידי היועצת המשפטית של משרד התחבורה.

**הצבעה**

ביטול סעיף 30 והחלפת סעיף 31 – **אושר פה אחד**.

מלי סיטון:

"..דו"חות שנתיים:

32. הרשות תערוך ותגיש לשר, לא יאוחר משישה חודשים בתום כל שנה דין וחשבון לעניין ביצוע התקציב ולעניין הכנסות הרשות והוצאותיה באותה שנה..".

אתי בנדלר:

בכנסת הקודמת היתה תוספת לסעיף הזה אדוני היושב ראש: הרשות תעביר עותק של הדין וחשבון לוועדת הכלכלה של הכנסת.

אודי אדירי:

אדוני היושב ראש, אם אפשר לבקש, באמת בכנסת הקודמת ביקשנו, אז אני חוזר ומבקש אם אפשר להשאיר את זה ככה.

מלי סיטון:

אין התנגדות.

היו"ר גלעד ארדן:

הצבעה על סעיף 31 עם התיקונים.

**הצבעה**

סעיף 31 בתיקונים **אושר פה אחד**.

מלי סיטון:

זה הסעיף שכותרת השוליים שלו היא דיווח על מימוש כספים. היה 33 בכחול. 32. גופים 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.

אתי בנדלר:

גם כאן היתה תוספת אדוני היושב ראש: הרשות תעביר עותק של דין וחשבון שהוגש כאמור לוועדת הכלכלה של הכנסת.

מלי סיטון:

מבחינתי זה מיותר. אני פשוט מפנה את תשומת הלב שזה הנוסח שהוועדה ביקשה בזמנו.

היו"ר גלעד ארדן:

היה פעם איזה מן רפלקס מותנה פה שכל דבר הוא דורש אישור ועדת הכלכלה, אני מוותר על זה.

אני מעמיד להצבעה את סעיף 32:

**הצבעה**

סעיף 32 **אושר פה אחד**.

מלי סיטון:

יש לנו חוב קטן מול הוועדה אדוני. בישיבה הקודמת נתבקשנו לבחון האם סעיף משנה (ב) בסעיף 28 מה גורלו, האם הממשלה רוצה למחוק אותו או להותיר אותו על כנו. הסעיף עוסק בתנאי העסקתם של עובדי הרשות והמנהל. והתשובה היא שאפשר למחוק את סעיף משנה (ב). אנחנו מבקשים למחוק. הצבענו והתבקשנו לחזור עם תשובה לוועדה לאור ההערות של הגב' הראל האם להותיר אותו על כנו או למחוק אותו. והתוצאה של הבדיקה היא שלהבנת משרד המשפטים יש להשמיט אותו.

עדנה הראל:

להבנתי, ויש לי מחלוקת עם גב' סיטון, אין פה פשוט טעות סופר, בנוסח שכרגע מונח בפני הוועדה אין לזה שום משמעות. ודאי שהרשות תצטרך לפעול לפי כל דין. במקום שיש נוסח מהסוג הזה ובשים לב לרגישות העסקת עובדים בגופים ציבוריים וכל ההוראות שחלות, זה להוסיף אי ודאות משפטית במקום שאין צורך בוודאות המשפטית הזאת. לכן נוכח הרגישות הכללית בסוגיות האלה אנחנו מבקשים לא להוסיף פה מכשלה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מבקש הצבעה מחדש על סעיף 28 כאשר התיקון המתבקש הוא הוצאת סעיף קטן (ב).

אתי בנדלר:

קודם כל על עצם הדיון מחדש הצבעה. האם אדוני עורך דיון מחדש?

היו"ר גלעד ארדן:

כן, אני מבקש לערוך דיון מחדש.

אתי בנדלר:

עכשיו משפתחת את הנושא אתה דן במהות הדיון.

היו"ר גלעד ארדן:

אז דנו והחלטנו שאנחנו מבקשים להצביע על מחיקת סעיף קטן (ב) בסעיף 28.

**הצבעה**

מחיקת סעיף קטן (ב) בסעיף 28 **אושרה פה אחד**.

הסעיף הבא שאנחנו רוצים או צריכים לדון בו זה סעיף 6, הנושא של סגירת כבישים. כאשר חבר הכנסת זיו ואני הגשנו הצעת תיקון שבעצם מוסיפה בסעיף 6 של הרשות, במסגרת תפקידי הרשות,

אתי בנדלר:

בסוף, סעיף קטן (8), פסקה 8 מדברת על לסייע בתיגבור מערך האכיפה של דיני התעבורה, אז הכנסת את זה לשם,

היו"ר גלעד ארדן:

כאשר התוספת אומרת: נוכחה הרשות כי קיים בדרך ליקוי או מפגע העלול לסכן את שלומם של נהגים 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 מהוראה כאמור תימסר לרשות התימרור המרכזית, וזו רשאית מטעמים מיוחדים להתלות את ביצוע הוראת הרשות וליתן הוראות אח רות בהתאם לסמכויותיה לפי פקודת התעבורה.

מלי סיטון:

המנגנון שמוצע בחוק הוא מנגנון סדור, מאזן, משאיר על כנן סמכויות קיימות, ואנחנו מבקשים להישאר בנוסח הממשלתי.

היו"ר גלעד ארדן:

יש אפשרות אולי גבירתי שתעזרי לי, אני מתכוון להצביע על זה ואני לא רואה שיכולה להיות תוצאה אחרת, הממשלה תוכל להסתייג אחר כך, אבל אם גבירתי רוצה להציע לי משהו שעדיין מרכך את זה עוד מעבר למה שזה אני מוכן להמתין עם ההצבעה הזו.

אני עכשיו רואה שבהצעה שלי, אני לא יודע מה זה אומר עלול לפגוע בבטיחות התנועה, יכול להיות שזה באמת ביטוי קצת רחב מידי. אולי אם הייתי תוחם את זה לשלומם של הנהגים, אי אפשר להגדיר סכנה מיידית בעניין הזה, כי באמת הדבר שזה נועד לענות עליו זה פער הזמנים שלפעמים נוצר בטיפול של רשות התימרור המקומית.

מלי סיטון:

אני סבורה אדוני שאין פער זמנים כזה, כי אם הוא היה אז כל רשות תימרור מקומית, במלים אחרות או חברת הדרכים הלאומית או רכבת ישראל היו נותנים לזה מענה, וראינו שהחברות הממשלתיות האלה שהוקמו מסוגלות לתת מענה בזמן מיידי. אני חושבת שהקושי המרכזי בהצעה שלך הוא בעצם הענקת סמכות לרשות להורות.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא ביטוי משפטי, אבל אני אשאל אותך שאלה קצת בוטה, את מדברת ברצינות עכשיו?

מלי סיטון:

לחלוטין.

היו"ר גלעד ארדן:

את באמת מאמינה למה שאת אומרת, 'המהירות שבה הם מטפלים'. אף אחד לא ראה את כל התכניות של חיים הכט, ושל כמה פעמים פונים לרשויות על מפגע בטיחותי והרשות המקומית לא עושה כלום עד שאין תכנית טלויזיה? רכבת ישראל יושבת אצלי בוועדה על תאונת רבדים וכל הדברים עולים, ושנה אחרי זה חוזר עוד פעם אותו דבר, זה נראה לי,

מלי סיטון:

אני כיוונתי בדבריי לדוגמא שהיתה בחורף האחרון, ויושב פה הנציג של חברת הדרכים הלאומית, המפגע הקשה ביותר שהיה עקב השיטפונות, ואפשר לשמוע ממנו איך חברת הדרכים הלאומית, בעשרים וארבע שעות, הביאה בחזרה לתיקנו כביש שאי אפשר היה לחצות אותו עם כלי רכב. איך המפגע תוקן מיידית, ועדיין תוך כדי השיטפונות. לכך כיוונתי מבחינת מתן מענה. וזו בעצם סמכותה ותפקידה בין היתר של החברה הממשלתית שממשלת ישראל הקימה ובחרה בדרך הזו, של חברה ממשלתית, כדי לתת מענה לתיקון ליקויים כגון אלה שאדוני מדבר עליהם.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא אומר שאין גופים של המדינה שמבצעים את תפקידם, אני רק לא חושב שהיום, לא הזכרתי דרך אגב בדוגמאות את החברה הלאומית לדרכים,

מלי סיטון:

אני כיוונתי אליה.

היו"ר גלעד ארדן:

עוד פעם, אתם הרי גם נותנים בחוקים מסויימים, כמו בדיוק עכשיו הראתה לי מנהלת הוועדה, חברת כביש חוצה ישראל יש לה סמכות של רשות תימרור מקומית. הדבר הזה הוא קיים, זה לא שלא נותנים סמכויות בכלל לשום גוף. גם חברת נתיבי איילון פועלת בנושא הזה. ברגע שאני עדיין משאיר את הסמכות להתלות את ההחלטה לסמכות המרכזית, קרי למפקח על התעבורה, אני לא מצליח להבין, באמת, את רואה שבאתי היום מתון יחסית לישיבה.

מלי סיטון:

גם אני נורא משתדלת.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל אם כבר הולכים ומוציאים כל כך הרבה כסף ומקימים גוף, שיהיה איזשהו "איום", כי אנחנו לא רוצים כמובן שיהיה האיום הזה, אבל להביא את הרשויות המקומיות למצב, הרי בסופו של דבר שר התחבורה והבטיחות בדרכים הוא זה שמנחה, ואני לא מעריך שההנחיות שלו או הפעילות שלה תהיה בנושאים האלו, אם בכלל, מול גופים כמו מע"צ או הרכבת, כי יש להם את האחריות שלהם. הבעיה היא יותר ברשויות המקומיות, ולשם אני יותר מכוון. אני אפילו מוכן אולי להחריג אם רוצים חלק מהדברים. לא חייבים כרגע להצביע על זה, תשקלו את זה עוד פעם ונדבר על זה לאחר ההפסקה.

מלי סיטון:

בסדר אדוני.

היו"ר גלעד ארדן:

ההסתייגות של חבר הכנסת מרציאנו בנוגע לכל האחריות של הרשויות המקומיות, אז קודם כל יש לי שאלה, אם חבר כנסת הגיש הצעה והוא לא נוכח אני מחוייב לדון בה או להכריע עליה?

אתי בנדלר:

אם הוא ביקש ממך.

היו"ר גלעד ארדן:

בשלב זה אנחנו לא נדון בהצעה שלו, אני לא בטוח שאני אצביע עליה גם.

אתי בנדלר:

בדרך כלל הוועדה לא דנה אם חבר הכנסת המציע לא נמצא כדי לנמק, לכן הבקשה גם לא יכולה להיות משתמעת כי צריך להסביר את מהותה.

היו"ר גלעד ארדן:

נותרו לנו ארבעה שינויים לדון בהם. קודם כל היתה בקשה של ארגוני כלי הרכב הדו גלגליים, שאחד מהנציגים במועצה יהיה, מה היתה הבקשה שלכם?

עמית ברגמן:

הבקשה היתה להוסיף לסעיף 12 (א) (6) שאחד מהם לפחות יהיה רוכב על אופנוע בפועל, מישהו שיודע מה זה להיות על שני גלגלים.

היו"ר גלעד ארדן:

אולי בעל רישיון נהיגה לכלי רכב דו גלגלי?

עמית ברגמן:

בעל רישיון אבל שהוא גם ממש אותו. זאת אומרת יש היום שלוש מאות חמישים אלף בעלי רישיון,

היו"ר גלעד ארדן:

זאת אומרת בטפסים בוועדת שפניץ תהיה שאלה האם רכבת בחודש האחרון? אתה יכול להגיד שהוא בעל רכב דו גלגלי ממונע.

עמית ברגמן:

כל דבר שיגיד שמישהו שיש לו קשר מיוחד לדו-גלגלי יהיה במועצה מספק אותנו, והדבר הזה הוא בא לרפא הזנחה של המדינה, של הממשלה,

היו"ר גלעד ארדן:

אין צורך כרגע לנמק, הנימוקים כבר נשמעו בישיבה הקודמת. הובאה לפניי עמדת השר שיש נכונות לדבר הזה.

מלי סיטון:

אנחנו חושבים שזה מאוד בעייתי לשלב סקטור מסויים בהוראת החוק מבחינת השונות מול סקטורים אחרים, במובן הזה שפעם שאנחנו לא מונים בכלל שייכות לסקטור מסויים שיקול הדעת הוא של השר הממנה ונציגי הציבור שהוא יציע למועצה יעמדו בקריטריונים של החוק. אבל אם אני מתחילה לפרוט את השיוך לקטגוריה מסויימת,

היו"ר גלעד ארדן:

יש במשרד התחבורה אגף או איש מיוחד שעוסק בנושא של כלי רכב דו-גלגלי?

מלי סיטון:

במסגרת אגף הרכב יש את ההתמחות בנושא של התקינה,

היו"ר גלעד ארדן:

כי למשל, למשאיות ואוטובוסים יש.

מלי סיטון:

אדון יהלומי היה מופקד ואחראי על הנושא של קציני הבטיחות במפעלים שיש להם מעל מספר כלי רכב. אבל הנושא של תקינה של אופנועים והנושא של הנחיות מצוי באחריותה של רשות הרישוי, ויש שם אנשים שזה התחום שלהם, של האופנועים. אבל אנחנו מדברים על היבט אחר לחלוטין, אנחנו מדברים על ייצוג ברשות של קטגוריה מאוד מסויימת של כלי רכב, ואנחנו סבורים שלא צריך להיכנס לרמת הפירוט הזו. למרות שכמובן יש הבנה למינוי כאמור.

ליאור כרמל:

אני מצדד במה שמלי אומרת. אני חושב שברשות עצמה צריכים להיות יועצים מקצועיים לתחום של דו-גלגלי ותחומים אחרים. אם יהיה נציג ברשות שפעם בחודש יבוא לישיבה לא זה מה שיעשה את השינוי הדרמטי בהתייחסות הבטיחותית לדו-גלגלי.

היו"ר גלעד ארדן:

אתם מתנגדים להצעה?

מלי סיטון:

אנחנו מבקשים שלא לכלול קטגוריה מסויימת. אנחנו לא רוצים להיות אגרסיביים היום.

היו"ר גלעד ארדן:

חבר הכנסת ברוורמן איננו, אז אני אביא בפניו את עמדת הממשלה והוא יחליט אם הוא רוצה להעלות להצבעה את ההצעה שלו, שאני גם לא חושב שהניסוח שלה הוא ברור. זה לא משהו שיכול, זה בחקיקה יכול לבוא בחשבון ניסוח כזה?

אתי בנדלר:

זה נשמע מרחיק לכת.

מלי סיטון:

אני חושבת אדוני תובנה שברשות יהיו אנשי מקצוע שייוחדו לתחום הזה, כמו שליאור סיכם, היא נותנת בעצם את המענה הנכון.

היו"ר גלעד ארדן:

חבר הכנסת ברוורמן, אנחנו בדיוק עוסקים בהצעה שלך לשלב אחד מבעלי רישיון על רכב דו-גלגלי, או רוכב בפועל במועצת הרשות. ומשרד התחבורה אומר שהוא לא תומך בדבר הזה, מהסיבה שאם אנחנו מתחילים בסקטור אחד, אז למה ייפקד מקומם של סקטורים רבים נוספים, נהגי משאיות, ומוניות וכו'? והצהיר פה היועץ של השר לענייני הקמת הרשות שבהחלט בכוונת השר לשלב יועצים מיוחדים בתחום של רכב דו-גלגלי ברשות עצמה כעובדים בפועל. אבל הוא לא רוצה שיכבלו את ידי השר בנושא של הרכב מועצת הרשות.

אבישי ברוורמן:

הערה אחת, אני לא רוכב אופנוע. הסיבה מכיוון שאני גר בדרום, נוסע רבות לים המלח ואני מודע לכל מה שקורה היום בנושא האופנועים חשבתי שהמודעות, אני שואל את החברים שיושבים פה, נציגי הדו-גלגלי, האם ההערה הזאת שמקובלת עליהם של ההבטחה של השר, באמצעות ליאור כרמל, כי באמת מה שחשוב שברשות יהיו אנשים רציניים, אבל אחד הדברים, אני יושב פה גם מול נהג מונית, ההוויה יוצרת את התודעה, וזו לא הערה נרקסיסטית.

מכיוון שחלק גדול מבעיות הציבור היום זה גם רגישות לרכב הדו-גלגלי, כי אני לא בא פה בשביל להקשות חס וחלילה, אני מעוניין שהחוק, עם רשות בעלת עוצמה, יעבור במהירות המיידית, לא לחבל בו בירוקרטית, אבל אני שואל גם את הנציגים כאן, אולי התיקון שמוצע על ידי החברים ברשות היושב ראש חבר הכנסת ארדן אולי באמת מספק גם את הדו-גלגלי. אני מאוד הייתי רוצה שתהיה תשומת לב, כי הנושא הזה, יש תשומת לב משפטית ויש תשומת לב אחריות.

עמית ברגמן:

יש גם תשומת לב תקציבית. ואנחנו מבחינת תקציבים עד היום, עכשיו יש אולי חריץ שאנחנו נצליח לחדור לרשות הלאומית הנוכחית, עם הקצאה תקציבית של פעילות שכן אמורה לשמור,

היו"ר גלעד ארדן:

תרשה לי רגע להגיד לך משהו עו"ד ברגמן, אם נכפה על השר בחקיקה להכניס מישהו רוכב בפועל זה לא מחייב שום דבר לגבי התקציב. הרי הוא לא חייב מישהו מהארגון שלכם, הוא יכול להכניס לא משנה מי, ובסופו של דבר הוא מנחה אותו או מתייעץ אתו. אז אני לא בטוח שבזה אנחנו אומרים שישוריין לכם איזה שהוא תקציב, זה לא אומר שום דבר.

אני אולי אציע הצעת פשרה שאולי המשרד יקבל אותה, במקום לכפות על השר בחקיקה את הרכב המועצה, מה שהוא לא רוצה, אולי במסגרת תפקידי הרשות בסעיף 6, כאשר בסעיף קטן (9) כתוב שאחד מתפקידי הרשות זה לייעץ לשר ולממשלה בתחומי הבטיחות בדרכים, בטיחות הרכב ורישוי נהגים, לכתוב בטיחות הרכב והרכב הדו-גלגלי, ואז זה מחייב בעצם את הרשות גם לעסוק בנושא הזה.

מלי סיטון:

אפשר לומר בטיחות הרכב על סוגיו, או על מגוון סוגיו, ואז אני מכניסה את כולם. יש לי מעבר לרכב, יש לי דו-גלגלי אבל יש לי גם הרבה סוגים אחרים שהם כולם בקטגוריה של הרכב ואני רוצה שכולם ייכללו.

היו"ר גלעד ארדן:

את צודקת. דבר אחד אני כן מסכים עם עורך דין ברגמן, גם אני יש לי רישיון לאופנוע כבד, גם אני ניזוקתי בעבר פיזית מבעיות שהמדינה לא מודעת לצרכים המיוחדים, ולא נרחיב את היריעה, אבל לבעיות שקשורות למשאיות ורכב כבד, דרך אגב הרי רכב כולל את כל הדברים, זה לא עניין, זה יותר עניין של דקלרציה.

מלי סיטון:

בהיבט המשפטי הטהור, החקיקתי, המלה רכב עונה. אבל אנחנו חושבים שזה נכון לומר על מכלול סוגיו. אבל אם אני מדגישה רכב ובכלל זה הרכב הדו גלגלי אז למה אני לא מדגישה עוד סוגים של כלי רכב. יש עוד סקטורים וקטגוריות שטוענות שגם הן מופלות ולא מקבלות את תשומת הלב. אני חושבת שאם נאמר על מגוון סוגיו,

יצחק זיו:

אני רוכב לשעבר, אני חושב שצריך פשוט לציין רכב דו-גלגלי, משום שאין התייחסות של כל בעלי הרכב הממונע לאותו רכב דו-גלגלי. צריך לציין את המלים האלה בצורה מאוד ברורה.

אבישי ברוורמן:

אני רוצה לחזק את עמדתו של חברי חבר הכנסת זיו, מבחינה משפטית את צודקת לחלוטין גבירתי, אבל המטרה שלנו כאן להדגיש. למרות שמבחינת החוק את יכולה להגיד הכל כולל את הכל. אנחנו רוצים, ועדת הכלכלה, ואני חושב שזו גם עמדת היושב ראש, לציין במקרה הזה את הבעיה הספציפית שקיימת לגבי הדו-גלגליים.

מלי סיטון:

צריכים ליצור מנגנון אחר ולא במקום הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

הוועדה תצא עכשיו להפסקה עד השעה שתיים ועשרים. אנחנו נסיים לאחר מכן עוד שני סעיפים שלא סיימנו ונקיים הצבעות. בואו ננסה להגיע בהפסקה לאיזה שהוא פתרון. תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה הופסקה בשעה 13:55 והתחדשה בשעה 14:20

היו"ר גלעד ארדן:

צהריים טובים, היועצת המשפטית של משרד החינוך נמצאת כאן? יש לכם איזה שהוא נוסח חדש?

דורית מורג:

הבנתי ששוחחת עם השרה והיא תכתוב מכתב נוסף, אבל זה כמובן לא נוסח לחוק.

היו"ר גלעד ארדן:

היא הבטיחה לי מכתב נוסף, זה בדיוק היה הסיכום שלי איתה.

דורית מורג:

אני יכולה לברר, אני חשבתי שזה כבר נשלח.

היו"ר גלעד ארדן:

אז תבדקי בבקשה, כי יש לנו זמן מאוד קצר. הסיכום שלי היה שהיא תפעל לכך שיהיה איזה שהוא מנגנון, אני לא יודע אפילו ההתפתלויות של הניסוחים, אבל שזה יהיה קצת יותר ברור לאן אנחנו חותרים. בינתיים הציעה לי גם היועצת המשפטית של הוועדה איזה שהוא פתרון ביניים, שאני מקווה שחברת הכנסת תירוש תקבל אותו, שאומר שאנחנו נוותר על התיקון בחוק חינוך ממלכתי, כלומר נשאיר אותו כמו הצעת הממשלה בסעיף 42, שזה אומר: "..לחנך להכרת וקדושת החיים ולהנחיל תודעת בטיחות וזהירות, לרבות בטיחות בדרכים..". זה רק הסיפא התוספת או שכל זה תוספת?

דורית מורג:

זו פיסקה שהיא תוספת כולה.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל בסעיף 6.6. שמדבר על לייעץ למערכת החינוך על פי בקשתה לגבי תכנים של לימודים עיוניים.

אתי בנדלר:

זה כבר לא על פי בקשתה, זה שונה. אני אקריא את הנוסח שהוועדה הציעה לקראת הצבעה: לייעץ ולסייע למערכת החינוך בכל סוגי מוסדות החינוך לגבי תכנים של לימודים עיוניים בנושאי החינוך התעבורתי והבטיחות בדרכים. וכאן הוצע להוסיף בוועדה: לרבות בדרך של סיוע במימון הנדרש לצורך קיום הלימודים בשכבות הגיל המתאימות.

היו"ר גלעד ארדן:

זו תוספת אחת. ותוספת שנייה היא שאנחנו מכניסים חובת דיווח אחת לשנה של שר החינוך לוועדת הכלכלה על ההתקדמות ביישום של מטרות חוק זה. אין לנו את הניסוח הסופי, אנחנו מצביעים על העקרון. העקרון הוא שכפי ששר התחבורה וראש הממשלה מדווחים בנושאים האלו אז בתחום שלכם שהוא תחת סמכותכם, אם נקרא לזה דו"ח מצב לגבי נושא לימודי בטיחות בדרכים, פעם בשנה בוועדת הכלכלה. זה הרעיון. ומעבר לזה הוועדה רושמת בפניה את מכתבה של שרת החינוך בקשר לרצון שלה לפתח מנגנון הערכה משמעותי במערכת החינוך שיבטא את חשיבות הנושא. ומהיכרותי את השרה אני בטוח ומקווה שזה יקרה בזמן הקרוב.

אתי בנדלר:

אני עכשיו אנסה לנסח ניסוח ראשוני. ברמה העקרונית מה שיהיה זה סעיף שיאמר ששר החינוך והתרבות ידווח לוועדת הכלכלה של הכנסת בתחילת כל שנה על היישום והביצוע של התכנים של לימודים בנושאי החינוך התעבורתי והבטיחות בדרכים במוסדות החינוך השונים, או על האופן, משהו כזה. או על אופן יישום וביצוע. זה יהיה בסעיף הדיווחים. סעיף 6.6 דן בתפקידי הרשות. לכן אנחנו מדברים איך שהשר ידווח לוועדת הכלכלה כיצד הנושא של לימודים עיוניים בנושאי חינוך תעבורתי והבטיחות בדרכים,

היו"ר גלעד ארדן:

כיצד הוא מיושם באופן המקצועי?

דורית מורג:

מה שנסכם שהנוסח יועבר אלינו ואנחנו נוכל להעיר.

היו"ר גלעד ארדן:

גבירתי היועצת המשפטית, הרעיון הוא, כיוון שאני סומך על שרת החינוך, אבל יכול לבוא גם שר שחס וחלילה אני פחות סומך עליו, עוד פעם העניין הוא שרחל רותם, אני הכי סומך עליה, אבל הכוח לא תמיד בידה, ולי חשוב שתהיה פעם בשנה התייצבות של שר החינוך שבאותו רגע אחראי על הנושא לדווח לכנסת מה הוא עושה בתחומו בנושא הזה וכיצד הוא עונה על הדקלרציות הגבוהות שיש פה בחוק. עוד פעם, אני הייתי רוצה כן להכניס את החובה בחוק.

כיוון שאתם כולכם, לא את באופן אישי, דוחקים אותי לאיזושהי פינה שאני לא רוצה לקחת את האחריות למשיכת החוק על כתפיי, אני אומר את זה בצורה הכי ברורה לפרוטוקול, אני מתגמש בעניין הזה. אני לא חושב שהחובה הזאת היא חובה שתהיה בעיה לאיזה שהוא משרי החינוך לעמוד בה, ולכן אני מקווה שאתם לא תתנגדו לה אחר כך במליאה.

דורית מורג:

אני רק ארצה לראות את הנוסח.

לאה ורון:

אני מוכנה לגבש יחד איתך את הנוסח, מייד אחרי הישיבה. אין כל כך מצב שאחר כך מפיצים את הנוסחים משום שאם רוצים להניח את החוק בזמן.

היו"ר גלעד ארדן:

מי שזה חשוב לו, יוכל לשבת לאחר הישיבה עם היועצת המשפטית. אני מצביע כרגע על סעיף 6, אנחנו לא הצבענו עדיין על סעיף 6.

לאה ורון:

לא הצבענו מסעיף 1 אדוני היושב ראש, אולי כדאי להתחיל מסעיף 1, סעיף ההגדרות, ולהתקדם קדימה.

היו"ר גלעד ארדן:

בואו כרגע נאשר את סעיף 6(6) בתיקונים ובעקרונות שהתווינו, בנוסח שהקריאה היועצת המשפטית של הוועדה, פלוס סעיף 42 כהצעת הממשלה, כפי שהקראתי אותו, פלוס התוספת של דיווח שר החינוך לוועדת הכלכלה אחת לשנה, שהיועצת המשפטית תנסח ותכניס אותו בסעיף של הדיווחים.

**הצבעה**

בעד סעיף 6(6) – רוב

נגד – מיעוט

**סעיף 6(6) התקבל**

אני רוצה לעסוק כרגע בנושא של סמכות סגירת כבישים. אני ביקשתי, אני חוזר, יש את הצעת התיקון של חבר הכנסת זיו ושלי שבעצם אומרת, אני לא יודע אם היית חבר הכנסת זיו כשהקראתי, אני מדבר על הסמכות של הרשות הלאומית לסגור כביש שהיא מחליטה שהוא מסוכן, והממונה על התעבורה במשרד התעבורה עדיין יכול להתלות ולעכב את ההנחיה הזאת, כי הוא נחשב כרשות התימרור המרכזית של ישראל בעניין הזה.

ההצעה אומרת כך: "..נוכחה הרשות כי קיים בדרך ליקוי או מפגע העלול לסכן 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 מהוראה כאמור תימסר לרשות התימרור המרכזית, וזו רשאית מטעמים מיוחדים להתלות את ביצוע הוראת הרשות או ליתן הוראות אחרות בהתאם לסמכויותיה לפי פקודת התעבורה..". זאת ההצעה.

אני שאלתי את היועצת המשפטית של משרד התחבורה אם היא רוצה להגיש איזו שהיא הצעה מרוככת יותר. הוגשה לי איזו שהיא הצעה שאני לצערי לא רואה בה שינוי ממשי מהצעת הממשלה, ולכן אני מבקש לתקן את סעיף 6 להצעת החוק הממשלתית ולהוסיף בו את הסעיף הקטן שהקראתי.

מאיר ירון:

אנחנו מתנגדים להסתייגות הזאת מכמה טעמים. קודם כל זה מכניס עוד גורם, את הרשות הזאת, כגורם שמורה, שיש לו סמכויות להורות בתוך המערך הכולל של התחבורה, של רשות התימרור המקומית, רשות תימרור מרכזית, וזה יכול ליצור כל מיני - - -,

היו"ר גלעד ארדן:

אז יש לי הצעה חלופית, אנחנו נוותר על זה ואתם תתמכו בהצעה של מרציאנו, להטיל אחריות אישית על ראשי ערים.

מאיר ירון:

זה לא קשור.

היו"ר גלעד ארדן:

אני הרי לא התכוונתי באמת לזה, אני רק מציע חלופה. אולי הוא רוצה להציע את זה מיוזמתו. גם זה לא תתמכו? מה, רק כסף ממינהל היבשה אתם רוצים, לפרוייקטים? קצת אחריות.

מאיר ירון:

טעם נוסף שאנחנו מתנגדים זה שהאופי של הרשות וכל התפקידים שלה זה תפקידים של ייעוץ, של סיוע, ופה יש ממש תפקיד של להורות ממש סמכויות בפועל, שזה פשוט שונה, זה פשוט לא מתאים.

השאלה היא, איזה כיוון ואיזה אופי יש לרשות. אם הוחלט שהאופי שלה הוא יהיה כזה, אפשר אולי פשוט לרכך את זה שבמקום להורות היא פשוט תמליץ או תגיד את ההמלצות שלה לרשות התימרור המקומית, שחזקה עליה שתבצע את ההמלצות האלה, ואם לא אפשר גם לפנות לרשות התימרור המרכזית שתאכוף את זה, לה יש סמכויות בחוק. הדין הקיים מאפשר פיקוח על הרשות המקומית .

מלי סיטון:

דווקא ברוח הטובה ששורה על הדיון הזה אז הייתי בטוחה שיושב ראש הוועדה הנכבד יבין שהרשות הסטטוטורית שאנחנו מקימים מחוץ לממשלה לא יכולה להורות. הרשות החדשה לא יכולה, היא לא סמכות על מעל רשויות התימרור המקומיות, ואני חושבת שאנחנו מחטיאים את הרציונל של הרשות שאנחנו מקימים. אם המדובר הוא בהתרעה, שהיא מחייבת פעילות מיידית, אם המדובר בהודעה, אם המדובר בהקמת מנגנון בקרה, אנחנו עדיין במתחם הנכון מבחינת מעמדה של הרשות שתוקם.

אני חושבת שאנחנו שוגים בכך שאנחנו מנסים להעניק לרשות הזו סמכות הוריה, שהיא סמכות שלטונית, שלא יכולה להיות לגוף כזה. אני מחזירה אותנו לכל ההסברים שניתנו בפעם הקודמת. זה מייצר כפילויות לא נכונות במבנה הקיים היום של פקודת התעבורה, שקבעה את רשויות התימרור המקומיות, מעליהן את רשות התימרור המרכזית, ויש דרך לשלב את הרשות שתקום במערך הזה, אבל הוא לא יכול לבוא במקום שום גורם אחר שהיום פקודת התעבורה והתקנות נשענות עליה. הוא לא יכול לבוא תחת המערך הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

גבירתי, ההערה הזו שלך נשמעה גם בדיון הקודם, אני סבור, אני חושב שגם חבר הכנסת זיו שהממשלה כן מוציאה סמכויות כאלה לגופים אחרים. יכול להיות שבניסוחים המשפטיים או בתפיסה המשפטית אתם רואים שוני אם הסמכות הזאת ניתנת לחברת נתיבי איילון, או לחוצה ישראל,

מלי סיטון:

שוני אדיר. כולן חברות ממשלתיות.

היו"ר גלעד ארדן:

לבין גוף כמו הרשות הלאומית שכפוף לשר התחבורה, שר התחבורה ממנה את כל הפונקציונרים בו. אני חושב שזה כן דבר נכון לטובת הבטיחות ברשויות המקומיות.

מלי סיטון:

בסדר, אני רק רוצה לתקן את ההערה, כשממשלת ישראל הקימה את החברות הממשלתיות האלה, גם את חברת חוצה ישראל וגם את חברת נתיבי איילון וגם את מע"צ וגם את חברת הרכבת, היא הקימה אותן והעניקה להן סמכות של רשות תימרור מקומית, במתחם הדרך שהממשלה הפקידה בידיהן. היא לא נתנה לשום גורם את סמכות העל להיות רשות נוספת מעל כל הרשויות, כמו שאתה מציע להעניק לרשות הזאת. פעם אחת.

אבישי ברוורמן:

זה לא יעמוד במבחן בג"צ?

מלי סיטון:

לא יעמוד. מעבר לזה, חברת כביש חוצה ישראל אדוני היא חברה ממשלתית שיש לה זכיין שמפעיל את הכביש. אבל רשות התימרור המקומית היא כביש חוצה

ישראל.

היו"ר גלעד ארדן:

פרופסור ברוורמן, רק כדי להרגיע אותך, לו יתואר מצב שמחר היו מוצאים תוואי חדש שמרשת את מדינת ישראל חמש מאות מטר מעל כל הכבישים הקיימים, לאורכה ולרוחבה. והיו עושים פרוייקט ומישהו היה זוכה בו להקים מחדש עוד רשת אלטרנטיבית לכבישי ישראל. אני מודיע לך שהיו מוצאים גם את הניסוח הנכון להקנות, ואולי אם חוצה ישראל, עוד מעט הם יזכו גם בקטע 18 ובקטעים נוספים, ותהיה להם את הסמכות, לא על כל ישראל, בינתיים יש להם רק שמונים וחמישה קילומטרים אבל זה הולך ומתפשט.

היום אנחנו מקימים גוף שכל מהותו זה להיות אחראי על קידום הבטיחות בכבישי ישראל. אני לא חושב שהוא צריך להיות פחות בעניין הזה מאשר סמכויות שיש לרכבת ישראל, למע"צ, לנתיבי איילון. נכון שזה על שטח גדול יותר, אבל מה לעשות, האוריינטציה שלו היא אוריינטציה בטיחותית. מי יעתור לבג"צ, המפקח על התעבורה יעתור לבג"צ, הרשות המקומית תעתור לבג"צ?

אבישי ברוורמן:

אני מסכים לרוח הדברים גם שלך, גם של השר, ואני תומך בזה. הדבר היחיד, גם מתוך החיים שלי ומאבקים בין עורכי דין, שבאמת אם יש לנו פה, אם את חושבת שהדברים האלה מסודרים אז כדאי שנסדר אותם כאן שלא יהיו לנו הפתעות לא נעימות.

מלי סיטון:

אני רוצה שהוועדה תדע שלהעניק סמכות, הסמכות שהוועדה מעניקה לרשות הזאת, בהוריה, המשמעות שלה היא גם לשאת בכל האחריות שמתחייבת מזה. זאת אומרת במלים אחרות שהרשות הזו תחליט שהיא סוגרת קטע דרך מסויים, איזה סמכויות יהיו לה למצוא חלופות תחבורתיות לשנע את התנועה. איזה חלופות יהיו לה והאחריות שנלווית לסגירת כביש כזה, לרשות הזאת אין את הכלים והיכולות ללוות את ההוריה הזאת בהיבטים האחרים שלה. לרשות אין כלים כאלה.

היו"ר גלעד ארדן:

אלו כלים יש לנתיבי איילון כשהיא סוגרת את היציאה מנתיבי איילון? אותם כלים שיש לה - - -,

מלי סיטון:

לא, סליחה, כשנתיבי איילון סוגרת קטע דרך, היא מוצאת את הדרך החלופית לתנועה לזרום, היא אחראית. אבל זה לא תפקיד של רשות חיצונית, עם כל הכבוד.

אבישי ברוורמן:

רק הערה אחת, כי אני רוצה פה לחזק פילוסופית את חבר הכנסת ארדן. היה לי פעם ידיד שנפטר, הוא היה מנכ"ל משרד הבטחון ושמו היה פרופ' פנחס זוסמן. הוא היה אדם צנוע, מגדולי האנשים, והוא היה כלכלן. הוא אמר, וזה לא פגיעה בעורכי דין, מדוע מנכ"ל משרד הבטחון צריך כלכלן, כי קודם כל הוא מסתכל על הכללים, ועורך דין צריך לסגור אותם. הוא אומר אם מנכ"ל משרד הבטחון יהיה עורך דין אנחנו לא נוכל לסגור שום דבר. זה לא פגיעה בעורכי דין, אבל קודם כל צריך להחליט מה אנחנו רוצים, ואז לתת לעורכי הדין לסגור. כי אם זאת רוח המחוקק בואי תמצאי לו פתרון לכתוב את זה.

עדנה הראל:

אני רוצה גם להגיד כמה מלים. אנחנו פה דיברנו, ואני לא חושבת שנכחת בעיקרו של הדיון, על הפער בין סמכויות שלטוניות שצריכות להישאר בידי המדינה לבין סמכויות שאינן סמכויות שלטוניות. רק להבין שלהצעה של חבר הכנסת ארדן הציעה הממשלה שאפשר לדבר על זה שהרשות תתריע בפני המפקח על התעבורה על היותו של כביש מסויים מסוכן או לא מסוכן, ואז הרשות שהועבר אליה נטל, כי יש התרעה של הרשות שמוסמכת על העניין הזה, הוא יקבע כך או יקבע אחרת.

גם מבחינה בג"צית, אגב, הסיטואציה של המפקח על התעבורה זה קצת קושר לו את הידיים, כי אנחנו באים ואומרים, מה שלא אמרנו בהצעת החוק הממשלתית, שהרשות תתריע, תהיה בעלת סמכות להתריע על הצורך בסגירת כביש זה או אחר. אני חושבת שזה בהחלט הרבה מעבר למה שהממשלה דיברה לכתחילה. זה עדיין לא חוצה את הגבול אל עבר סמכות שלטונית. ולכן בכל הכבוד אני חושבת שראוי לפחות להציג בפני הוועדה את התיקון שהצענו להצעה שלך. והוא לא מופרך כל כך. לבוא ולהגיד שהרשות תתריע.

היו"ר גלעד ארדן:

האלטרנטיבה שהוצגה, כפי שאומרת עורכת הדין הראל, היא בדיוק מה שמופיע בהצעת החוק הממשלתית, מבחינת המשמעויות. בעיניי הסמכות להתריע אני לא מבין מה היא מוסיפה על פני כל אזרח שיכול להתריע, ולהתקשר למפקח על התעבורה או לרשות המקומית ולהגיד יש פה סכנה בכביש וכו'.

עדנה הראל:

שהגוף המוסמך על ידי המחוקק, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, שיש לה לפי החוק מנהל מאגר מידע, ומחקרים, וכל הדברים האלה, הוא אומר שדבר מסויים הוא מסוכן, זה לא כמו סתם אזרח. זו התראה ציבורית.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל היא לא צריכה הסמכה בחוק כדי להתריע.

עדנה הראל:

אני חושבת שכשנאמר פה שהיא תתריע, והמפקח על פי התרעה זאת יבחר לפעול או לא לפעול, זה מעביר נטל שלא קיים לפי החוק הקיים בהעדר ההוראה הזאת. כבר היום היא מגישה דו"חות, זאת אומרת לבוא ולהגיד שגם ביד השנייה היא באה ואומרת למפקח על התעבורה דע לך, ראוי מהבחינה המקצועית שאתה תפעיל את סמכותך לגבי הכביש הזה זה כבר לא משאיר את זה לגמרי לשיקול הדעת הבלתי תלוי של המפקח על התעבורה.

באמת אני חושבת שבמובן הזה היה פה ניסיון, במסגרת באמת הרצון לסגור וללכת לקראת ההצעה של הוועדה, ולא היה שום דבר בהצעה הממשלתית על סמכות ביחס להודעה על כבישים מסויימים כמסוכנים, הודעה שרשות מקומית, לפי המלצת הרשות הזאת, ראוי שתעשה פעולות לגבי דרך מסויימת, לא היה קיים בהצעה שלנו.

היו"ר גלעד ארדן:

אז מה היה קיים? תפעיל מערך בקרה. מה זה אומר מערך בקרה, לצרכים פנימיים שלה?

עדנה הראל:

מערך בקרה להוראות שנותן המפקח על התעבורה. פה אנחנו הופכים את הסדר ואנחנו מוכנים לקבל שהיא תהיה מקור ההתראה. מערך הבקרה בהצעה שלנו אמר המפקח על התעבורה הוא מקור ההתראה. המפקח על התעבורה הוא זה שבא ואומר הכביש הזה מסוכן, והוא פיקח או לא פיקח על כמה שהרשות המקומית פעלה.

היו"ר גלעד ארדן:

אנחנו מבקשים להעלות את זה להצבעה בנוסח שהצענו.

אהוד ענבר:

רשות תימרור מקומית מורכבת מנציגים של גופים שונים, משטרת ישראל, המפקח על התעבורה. במקרה הזה מן הראוי אולי לצרף נציג של אותה רשות, שיהיה חבר קבוע ברשות תימרור המקומית, ועל ידי כך תיפתר הבעייה.

היו"ר גלעד ארדן:

קודם כל היא לא תיפתר, מכיוון שהוא יהיה אחד מתוך.

אהוד ענבר:

אחד מתוך, אבל נציג משטרת ישראל ונציג המפקח על התעבורה.

היו"ר גלעד ארדן:

דבר שני, אני לא יכול להכריח עכשיו את הרשות הלאומית להחזיק בכל הרשויות המקומיות עובד בתוך רשות התימרור המקומית.

אהוד ענבר:

נציג אחד יכול לכסות שליש מדינה. זה לא כל יום מתכנסים.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מעלה את הסעיף להצבעה כפי שהקראתי אותו.

**הצבעה**

בעד הסעיף – רוב

נגד – מיעוט

**הסעיף התקבל**

ההסתייגות שהופצה לגבי חוק שרות ביטחון, היכולת של שר הביטחון יחד עם השר לביטחון פנים להקצות מתגייסים למשטרת התנועה. אני מבין שהממשלה מתנגדת.

קריאה:

נכון, הממשלה מתנגדת באופן נחרץ.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מסיר את ההסתייגות. הוועדה רשמה בפניה את הצהרתו הנחרצת של שר התחבורה שבכוונתו להנחות את הרשות הלאומית שתגייס סטודנטים או תעסיק סטודנטים ברשות הלאומית לטובת תיגבור מערך האכיפה של משטרת ישראל ואנחנו מקווים שהדבר הזה אכן יתבצע, כי בהחלט הוועדה סבורה שיש צורך בחיזוק, לא הוועדה, כל מי שדיבר פה סבור שיש צורך בחיזוק מערך האכיפה.

אני רוצה לבקש התייחסות להסתייגויות. היו מספר הסתייגויות. קודם כל הצעתו של חבר הכנסת מרציאנו לגבי כל מה שקשור לאחריות ראשי ערים וכו', כיוון שחבר הכנסת מרציאנו לא נמצא והנושא הוא מאוד סבוך ומאוד מורכב, אני מוריד את זה מסדר היום, הנושא לא יעלה. הנושאים שאני מבקש לשמוע את עמדת משרד הפנים,

אתי בנדלר:

זה לא יירשם כהסתייגות כמובן, כי זו הסתייגות מהותית.

היו"ר גלעד ארדן:

הנושאים שלגביהם אני כן מבקש את עמדת נציגי משרד הפנים זה את ההצעות שלי לתיקונים בחוק התכנון והבנייה, של תוספת נציג של הרשות הלאומית בוועדות המחוזיות, תוספת נציג של הרשות הלאומית במועצה הארצית לתכנון ובנייה. הנושא של אפשרות להציע למוסדות תכנון ובנייה שינוי תכנית, אם הדבר דרוש לדעתה של הרשות הלאומית, והנושא של תסקיר השפעה על בטיחות אחרי סעיף 261 לחוק התכנון והבנייה. מי מייצג פה את משרד הפנים?

דרורה לסקר:

דבר ראשון אנחנו חושבים שזה נושא חדש, נושא שלא נדון בהקשר של החוק הזה, כל הנושא של התיקונים לעניין חוק התכנון והבנייה, כל העניין לא נדון בעבר בנושא של החוק הזה. ואם אתה רוצה שאני אתייחס באופן ספציפי אני יכולה לעשות את זה.

לעניין נציג הרשות הלאומית לבטיחות בדברים, בוועדות יש נציג של שר התחבורה, ואנחנו לא חושבים שיש צורך שיהיה נציג נוסף, נציג שר התחבורה,

היו"ר גלעד ארדן:

שר התחבורה הציג שיש מבנה מורכב ובעייתי של משרד התחבורה, מול הבטיחות בדרכים, והממשלה לכאורה הטילה עליו שני תפקידים, שיש בהם קצת מן הסתירה. כי התחבורה רוצים שהיא תזרום והבטיחות בדרכים לפעמים רוצים שהיא - - -,

דרורה לסקר:

משרד התחבורה משנה את השם שלו למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים אז אנחנו בוודאי חושבים שהוא יכול לייצג גם את העניין של בטיחות בדרכים.

לעניין ייזום תכניות - - -,

היו"ר גלעד ארדן:

רגע, הטענה שלכם אומרת שכיוון שיש למשרד התחבורה נציג, גם בוועדות מחוזיות, גם במועצה הארצית יש לו נציג?

דרורה לסקר:

במועצה הארצית יש נציגי ממשלה ויש נציג של שר התחבורה. זה מתחלק. אבל כעקרון כן.

היו"ר גלעד ארדן:

מה זאת אומרת זה מתחלק אבל בעקרון כן?

דרורה לסקר:

בוועדות המחוזיות יש נציגי שר התחבורה.

היו"ר גלעד ארדן:

ולגבי התסקיר?

דרורה לסקר:

לגבי התסקיר אנחנו חושבים שזה מאוד שונה מתסקיר השפעה על הסביבה, שהוא ייחודי, ובא בנאדם מומחה, שמומחה לשטח מסויים, תסקיר על המהות של השטח שלו, והסבר על התחבורה או נושא התחבורה נלקח לתשומת לב הוועדה בכל התהליך של הבחינה של התכנית, מהתחלה ועד הסוף, מהנדסים ומומחי תחבורה,

היו"ר גלעד ארדן:

אני ישבתי עם כמה ועדות תכנון ובנייה. האוריינטציה שלהם היא איך התנועה תזרום שם, לא על הבטיחות. אין להם כלים בעניין הזה. יותר פתרונות בנושא שלא יהיו פקקים באיזור של הפרוייקט.

דרורה לסקר:

כל ההיבט התחבורתי. שוב, זה עניין של הסתכלות של מה כולל הנושא של התחבורה. אנחנו חושבים שזה כולל גם את הנושא של הבטיחות, אנחנו חושבים שתסקיר השפעה על הסביבה הוא משהו ייחודי, אנחנו לא חושבים שצריך להיות תסקיר על מגוון של נושאים, אלא הנושא של ההיבט הסביבתי הוא נושא מאוד ייחודי, אם מסתכלים על בתי גידול, על דברים ייחודיים למקום ספציפי, מה שהוא לא נכון מבחינה תחבורתית.

היו"ר גלעד ארדן:

תראי גבירתי, קודם כל בוועדות מחוזיות אכן יש נציג של שר התחבורה, במועצה הארצית, אני לא רואה,

דרורה לסקר:

יש נציגי ממשלה.

היו"ר גלעד ארדן:

חברי הממשלה הכוונה לשרים, זה לא מחייב, אבל לעומת זאת, יש כאן אחד עשרה חברי ממשלה שתחליט עליהם הממשלה מזמן לזמן או נציגיהם. זה לא מחייב ששר התחבורה יהיה ביניהם.

דרורה לסקר:

אבל בפועל סעיף קטן (2) מביא לתוך המועצה את כל עובדי המשרדים הרלוונטיים. זו המשמעות של נציגי שרים. ככל שהדבר נוגע לנציג שר התחבורה במועצה יש נציג אחד קבוע ויש לו ממלאי מקום בתחום הים, האוויר, היבשה והתחבורה.

היו"ר גלעד ארדן:

לדוגמא, יש לך מנהל הרשות לשמירת הטבע והגנים הלאומיים או נציגו, למה לא מסתפקים?

דרורה לסקר:

כי פעם לא היה משרד לאיכות הסביבה, ואז זה נכנס. זה לפני שהיה משרד לאיכות הסביבה.

היו"ר גלעד ארדן:

יש גם תיקון עקיף, זה גם סמכות משרדכם, לחוק הדרכים שילוט?

עדנה הראל:

אני רוצה לעניין של חוק התכנון והבנייה, גם אנחנו מבקשים לטעון נושא חדש, עניין של הרכב הוועדות הוא עניין שאנחנו חושבים שבשום אופן, בוודאי לא לגבי ועדות מחוזיות, שגם כך פועלים לצמצום ההיקף שלהם על מנת שהישיבות שלהם יהיו יותר יעילות, כל הזמן יש טענה נגד התארכות תהליכי התכנון, אז ודאי אין הצדקה להרחיב. מה עוד שיושב שם נציג משרד התחבורה, כפי שיושב גם במועצה הארצית לתכנון ובנייה בפועל, ולכן אני לא רוצה בעניין הזה להוסיף.

היו"ר גלעד ארדן:

מה ההליך במידה והממשלה טוענת נושא חדש, רק הנושא בא להכרעה או כל החוק?

עדנה הראל:

לא, רק הנושא.

היו"ר גלעד ארדן:

נניח שאני מעלה להצבעה והוועדה מאשרת?

אתי בנדלר:

לא, אי אפשר, אתה לא יכול להצביע על זה לפני שוועדת הכנסת מחליטה אם היא מקבלת את הטענה או דוחה אותה. זאת אומרת משהועלה הנושא אנחנו צריכים להעביר את זה, אם אתה עומד על הצעתך, צריכים להעביר את זה לוועדת הכנסת, ועדת הכנסת מקיימת ישיבה בקשר לעניין הזה,

היו"ר גלעד ארדן:

די בכך שהיא מצהירה על כך שהיא מחליטה על זה נושא חדש?

אתי בנדלר:

כן, ואז אני חייבת להעביר את זה לוועדת הכנסת, ועדת הכנסת מיימת דיון, מחליטה האם לקבל את הטענה שמדובר בחריגה מגדר הנושא אם לאו. אם היא מחליטה שאכן מדובר בנושא חדש אי אפשר גם להגיש הסתייגות בקשר לכך. אם היא מחליטה שלא מדובר בנושא חדש אז זה חוזר לדיון כאן ואז מצביעים על כך.

היו"ר גלעד ארדן:

לטענתך כל התיקונים?

אתי בנדלר:

כל התיקונים לתכנון ובנייה, גם פקודת העיריות אם היית מעלה אז היינו טוענים את אותה טענה, אבל אני מבינה שהורדת אותה כרגע. בהחלט אם אתה רוצה שאני אמשיך ואסביר למה לגופו של עניין גם שאר החלקים שאתה מציע לתכנון ובנייה אנחנו חושבים שהם בעייתיים, התסקיר והסיפור של ייזום תכניות.

היו"ר גלעד ארדן:

טוב, אז אני צריך להחליט אם אני מעביר את זה לוועדת הכנסת.

אתי בנדלר:

או שאתה חוזר בך. אתה לא יכול להשלים בעצם את ההצבעה הסופית אלא אם כן אתה גומר היום את הדיון בכל הצעת החוק ואתה אומר שתקבל עוד החלטות בקשר לעניין הזה עד מחר, ואם אתה תחליט לרדת מהנושא הזה אז החוק מאושר לשנייה מבחינת הוועדה.

היו"ר גלעד ארדן:

אז עד סוף הדיון אני אחליט לגבי זה. דבר נוסף שיש לנו זה הנושא של תיקון עקיף לחוק הדרכים שילוט.

מלי סיטון:

המשרד מסכים לתיקון שמוצע. במידה ואין לכם בעיה בכך, זאת חקיקה של שר התחבורה,

אתי בנדלר:

היתה שאלה משפטית לגבי ועדת משנה של הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה אם היא יכולה לכלול חברי גופים שאינם משרדי ממשלה. מכיוון שמי שמונה כיום אינם כולם בהכרח,

היו"ר גלעד ארדן:

אז בעצם אנחנו מדברים על הוספת סעיף 46 שבו יתבצע תיקון עקיף לחוק הדרכים שילוט תשכ"ו-1966. בנוסף לאמור בסעיף 3 בחוק הדרכים שילוט יבוא סעיף קטן (7) נציג הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ותיקון שני הוא שבנוסף לאמור בסעיף 4 לחוק הדרכים גם יבוא סעיף קטן (6) תוספת נציג הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

**הצבעה**

בעד התיקון– הרוב

נגד – מיעוט

**התיקון אושר**

מה שנותר לנו זה נושא הרכב הדו-גלגלי ומרכז המידע והמחקר.

אתי בנדלר:

סעיף התחילה: תחילתו של חוק זה במועד שיקבע השר וצה"ל באישור ועדת הכלכלה של הכנסת. זו היתה תוספת שאושרה בנוסח הקודם כדי שהוועדה תהיה שותפה. ובנוסף לזה לבקשתך מלי אני הוספתי עוד נוסח לסעיף הזה שאומר: "..ויכול השר לקבוע מועדי תחילה שונים לסעיפים שונים בחוק..". זאת אומרת שאין לי בעצם, אם הנוסח הזה יוצבע ויתקבל אין לי מועד תחילה לחוק אלא יש לי מועד תחילה לסעיפים שונים בחוק. עכשיו תעברי לסעיף התחולה.

מלי סיטון:

סעיף התחולה שאני רוצה מסתמך על הצורך להגדיר יום תחילה, ולכן אנחנו נגדיר אותו. אם אפשר לקרוא את הסעיף בבקשה:

"..תחולתו של חוק זה לתקופה של חמש שנים מיום התחילה..". (בהמשך להודעה של גב' בנדלר אכן צריך יהיה להגדיר אותו). "..2. בתום ארבע שנים מיום התחילה יבחן השר את פעילותה של הרשות כתאגיד ואת מידת השגת היעדים והתכליות שהוצגו. 3. בהתאם למסקנות הבדיקה תחליט הממשלה על פי המלצת השר באשר לדרך המתאימה להשגת תכליות החוק, והיא תהיה רשאית להציע שינויים לרבות לעניין מעמדה של הרשות או להאריך בצו, באישור הוועדה, את תוקפו לתקופה של חמש שנים נוספות..".

אתי בנדלר:

שאלות והערות, ברשותך אדוני היושב ראש.

יש לי תאריך תחילה, בתום ארבע שנים השר יבחן את הפעילות, שזה דבר מצויין לכתוב בחוק, הוא יכול לבחון את זה אגב גם בלי הוראת החוק. עכשיו הוא יבדוק, ובהתאם למסקנות הבדיקה תחליט הממשלה, וכאן את רוצה לקבוע הוראה שתחייב את הממשלה להחליט על פי המלצת השר.

לא ברור לי מה זאת אומרת, האם היא מחוייבת בהמלצת השר או לא, באשר לדרך המתאימה להשגת תכליות החוק, והיא תהיה רשאית להציע שינויים. איפה, בחקיקה, זאת אומרת המתכונת לא ברורה לי. הדבר היחידי שברור מתוך הסעיף הזה זה שתוקף החוק הוא לחמש שנים וניתן להאריך את תוקפו לחמש שנים נוספות. כל השאר לא ברור מה המשמעות המשפטית שלו.

מלי סיטון:

אני אסביר. מטבע הדברים סמכותה של הממשלה אחרי שהקימה תאגיד סטטוטורי לבוא לא רק אחרי חמש שנים, גם אחרי שנה, לבוא ולהגיד אנחנו מבקשים לבטל את החוק הזה, אנחנו חושבים, אבל מכיוון שאנחנו יוצאים לדרך חדשה, בונים תאגיד סטטוטורי, שהוא כבר מזמן לא הדרך הרגילה שהממשלה פועלת בו, יש החלטת ממשלה מאוד עקרונית שלא להקים תאגידים סטטוטוריים. למרות זאת ועל אף זאת ולנוכח החשיבות הבלתי רגילה של הנושא שנמסר לרשות הזאת הוחלט, ויוצאים לדרך של הקמת תאגיד סטטוטורי.

יכול מאוד להיות שהאופן שבו חשבנו שהרשות הסטטוטורית יכולה לצאת לדרך ולהשיג את המטרות והתכליות, יכול להיות שעל פני השנים יתברר שהיא לא היתה נכונה, במובן הזה שאין את היכולת להשיג את התכליות ואת היעדים. ולכן סברנו שיותר נכון היום, ביציאה לדרך, לבוא ולהגיד אנחנו יוצאים למעין פיילוט מה שנקרא, למעין הליך ניסיוני.

אם הוא יצלח אני לא חושבת שיהיה מישהו שיבוא ויגיד שיש איזו שהיא הצדקה הפוכה מאשר להמשיך ולתת לתאגיד הזה את יכולת החיים הקבועה שלו. אבל נכון יותר ושקוף יותר לומר לאותו תאגיד שיוצא לדרך, ובונה את התפקידים שלו ובונה את המבנה שלו ומעסיק כוח אדם ומתקשר בהתקשרויות חוזיות, להגיד לו כבר עכשיו דע לך, לממשלה יש את האופציה שממילא יש לה, אין ספק. אבל שקיפות מחייבת,

היו"ר גלעד ארדן:

השתכנענו.

אתי בנדלר:

מה שצריך להיות כתוב בחוק, זה שתוקף החוק לחמש שנים וניתן להאריך אותו בצו לתקופות נוספות שלא יעלו - - -,

היו"ר גלעד ארדן:

הממשלה רוצה להראות את זה קצת בצורה יותר רצינית.

מלי סיטון:

יכול מאוד להיות שהשינויים במעמדה של הרשות, ולכך כיוונה שורה אחת לפני האחרונה, לא יהיו דווקא בחקיקה. יכול מאוד להיות שהממשלה תחליט לסייע לרשות הזאת לפעול, ולא באמצעות חקיקה. לתגבר, להוסיף לה תקציבים, להוסיף לה עוד דברים שאני לא חייבת לרוץ לחקיקה. אני רוצה שלנצח תהיה לממשלה את היכולת.

אתי בנדלר:

מבחינת מעמדה של הרשות היא לא יכולה לעשות שום שינוי אלא בחוק. אז אני לא יכולה לתת, אין לזה משמעות משפטית למה שכתוב כאן.

מלי סיטון:

אם את רוצה אני מוכנה להסביר את ההליך שיקרה בעוד ארבע שנים מרגע שהחוק יצא לדרך.

אתי בנדלר:

אבל זה לא יכול להיכנס בחקיקה.

מלי סיטון:

אני חושבת שהוא כן יכול ואני אסביר את התהליך שצריך להתקיים. הרשות יצאה לדרך. בחלוף ארבע שנים בודק שר התחבורה בכלים שיש לו, ואין ספק שיהיו לו, מה השיגה הרשות. האם היעדים שהוצגו לרשות הזו הושגו. כן או לא. הוא מביא את הצעתו לממשלה. הוא יוזם דיון בממשלה על הבדיקות שהוא קיבל על מה השיגה הרשות.

היו"ר גלעד ארדן:

בואי נשנה רק במקום על פי המלצת השר להתחשב. תשאירי איזה שיקול דעת לממשלה פה.

מלי סיטון:

יש לה שיקול דעת. על פי המלצת השר במובן הזה שהשר מניח את המלצתו בפני הממשלה. אבל הממשלה לנצח סוברנית לקבל כל החלטה אחרת. השר לא כובל בשיקול דעתו את החלטת הממשלה.

אתי בנדלר:

אני עדיין לא מבינה. לא אניח הצעת חוק כזאת, אדוני היושב ראש, אם אני לא מבינה מה כתוב כאן ואני עדיין לא מבינה מה כתוב כאן: "..בהתאם למסקנות הבדיקה תחליט הממשלה על פי המלצות השר באשר לדרך המתאימה להשגת הפעילות בחוק והיא תהיה רשאית להציע שינויים לרבות לעניין מעמדה של הרשות..". כל זה אני לא מבינה מה זה אומר.

היו"ר גלעד ארדן:

אם הבנתי אותך נכון, גם אותי זה קצת מטריד, האם בצו אפשר לשנות את מעמדה של הרשות,

אתי בנדלר:

זה צו להאריך.

היו"ר גלעד ארדן:

כל דבר שירצו לשנות, אם זה סותר את החוק שכרגע,

אתי בנדלר:

מה המשמעות של מה שכתוב כאן? אני הסברתי, אני לא אומרת את זה עכשיו, שונה לחלוטין תהיה ההתנהלות הרשות הזו פעם שהיא יודעת שיש דבר כזה שצריך להאריך בתוקף את התפקידים שלה, אין ספק שהממשלה מחוייבת להגיד כבר עכשיו, לפני היציאה לדרך, שיש אופציה כזאת. הרשות מתכננת אחרת את הפעילות שלה כשהיא יוצאת לדרך, ויש אופציה, שתמיד קיימת, אבל עכשיו היא גם כתובה. מכל מקום אדוני היושב ראש אני מציעה שאתה תאשר את העקרונות ואנחנו נבחן את הדרך של ניסוח הסעיף הזה בהמשך.

היו"ר גלעד ארדן:

אז אני מביא להצבעה את סעיף התחולה שביקשה הממשלה.

**הצבעה**

בעד סעיף התחולה – הרוב

נגד – מיעוט

**הסעיף נתקבל**

הניסוח הסופי יתואם בין היועצות המשפטיות.

אתי בנדלר:

כשאני כבר מצהירה שיתכן שחלק ממנו לא ייכלל בכלל בנוסח. צריך לבדוק את זה גם ברמת העקרון.

מה שאני רוצה רק להבין עוד, האם הארכה יכולה להיות לתקופות נוספות שלא יעלו על חמש שנים או רק לחמש שנים או לא?

מלי סיטון:

בכל מקרה זה בא באישור הוועדה.

אתי בנדלר:

מבחינת ההסמכה, או חמש או כלום?

מלי סיטון:

נכון.

אתי בנדלר:

עכשיו מה יהיה יום התחילה מבחינה זו?

מלי סיטון:

תחילת פעילותה של הרשות, אבל אנחנו נגדיר בסעיפים. יש סעיף שאנחנו מבקשים להקדים את הכניסה שלהם לתוקף,

אתי בנדלר:

אז ממועד התחילה הראשון שייקבע בצו.

מלי סיטון:

התאריך המיועד לתחילת עבודתה של הרשות הוא 1.1.07. קודם לתאריך הזה התאריך הראשון יהיה התאריך שבו בעצם ייבחרו הגורמים שצריכים להוביל את הרשות הזאת.

אתי בנדלר:

אדוני היושב ראש, האם מקובל עליך?

היו"ר גלעד ארדן:

אם משרד התחבורה מסכים, אז בסדר גמור.

אתי בנדלר:

חמש שנים מיום 1.1.2007 אנחנו פשוט נכתוב עד איזה תאריך, עד ה-31.12.2012.

היו"ר גלעד ארדן:

לגבי הרכב המועצה, נקיים הצבעה לגבי הנציג של הרכב הדו גלגלי או החלופה שאני הצעתי. המועצה תהיה בת חמישה עשר חברים שתמנה הממשלה על פי הצעת השר ובהם: 1. נציג השר. 2. נציג שר האוצר. 3. נציג השר לבטחון פנים. 4. נציג שר הבריאות. 5. נציג שר החינוך. 6. עשרה נציגי ציבור, ארבעה מהם לפחות בעלי ידע וניסיון וכו', אז בעצם הקראנו את זה כבר, מה שנותר זה רק התיקון,

אתי בנדלר:

וגם בסעיף 13 היו תיקונים.

היו"ר גלעד ארדן:

מה הצעת הפשרה לגבי הרכב הדו-גלגלי?

מלי סיטון:

הצעתי לנציגי הרכב הדו-גלגלי שתהיה התחייבות כתובה של שר התחבורה והבטיחות בדרכים, שבמסגרת תפקידיה ומטרותיה ועבודתה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים יינתן הדגש המקצועי לרכב דו-גלגלי.

היו"ר גלעד ארדן:

מתי זה יינתן?

מלי סיטון:

בעבודה של הרשות?

היו"ר גלעד ארדן:

לא, מתי תינתן ההתחייבות הכתובה?

מלי סיטון:

ברגע שאנחנו נסיים את הדיון ואני אפגוש את השר.

היו"ר גלעד ארדן:

האם זה מספק את העו"ד ברגמן?

עמית ברגמן:

אותך זה מספק?

היו"ר גלעד ארדן:

אותי זה מספק חלקית, אבל אני אדם שקשה לספק אותו. אם אנחנו נעסוק קצת בפוליטיקה אני לא הייתי מציע לכם לכופף את ידו של השר בנושא הזה כי אז יכול להיות ששכרכם יצא בהפסדכם. זו סתם עצה פוליטית.

מלי סיטון:

הם לא שומעים את העצה הזאת פעם ראשונה.

עמית ברגמן:

אני שומע את זה בפעם הראשונה, וזה מקובל עליי, בנוסח הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

הוועדה רושמת בפניה את הצעתה של היועצת המשפטית של משרד התחבורה שהשר ייתן התחייבות כתובה בעניין העיסוק בתחום הבעיות המיוחדות של ענף הרכב הדו-גלגלי בהיבטים הבטיחותיים שלו, ויעביר אותו לוועדת הכלכלה ולנציגי ארגוני הרכב הדו-גלגליים.

אני מעלה להצבעה את סעיף 12 בשינויים שהתקבלו בישיבה הקודמת.

**הצבעה**

בעד סעיף 12 – הרוב

נגד – מיעוט

**הסעיף נתקבל**

בעצם מה שנותר לנו זה רק הנושא של מרכז המחקר והמידע ולהקריא כמה סעיפים. אז אני מקריא כעת את סעיפים 1 עד 9.

אתי בנדלר:

לדעתי זה הוקרא ולא הוצבע.

מלי סיטון:

בסעיף 8 רצית להוסיף את הנושא של המשטרה. אני חושבת שזה צריך סעיף נפרד בפני עצמו. זה לא קשור למערך האכיפה.

אתי בנדלר:

מוצע לתקן את סעיף 6 להצעת החוק ולהוסיף סעיף קטן (8) חדש.

היו"ר גלעד ארדן:

על זה כבר הצבענו.

מלי סיטון:

אבל יש לנו ניסוח, ביקשת שננסח את הסעיף המתוקן, בתפקידים של הרשות, מה היא תעשה. אחרי שדיברת עם היועץ המשפטי של המשרד לבטחון פנים ושמעת את דברו של חזי אז הוספנו סעיף. בהיבט של החקירות. אתה לא רוצה את זה בתפקידים? אתה רוצה במרכז מידע להוסיף את זה? אני חושבת שזה צריך להיות בתפקידים.

היו"ר גלעד ארדן:

כן, ברגע שנעסוק במרכז מידע אז יהיה צריך תיקון גם פה.

עדנה הראל:

זה לא מתאים למרכז המידע. יכול להיות שיהיה לך מדען נפלא, אבל מבחינת העבודה עם המשטרה,

היו"ר גלעד ארדן:

אם במסגרת התיקונים שלי, שאני גם חלק מהם מוריד, למרכז המחקר, זה יתקבל, אז נכון שצריך להוסיף פה, אבל הגישה שהרשות הלאומית היא גורם מסייע היא גישה שאני לא מקבל אותה, כי אני אמרתי שאני רוצה שתהיה סמכות לרשות הזאת גם לבצע מחקר ללמוד מאיזו שהיא תאונה שקרתה, גם אם המשטרה החליטה לא לעסוק בכלל - - -,

עדנה הראל:

על המחקר אין מחלוקת, אנחנו מדברים על חקירות. חקירות זה דבר אחד ומחקר זה דבר אחר. אני חושבת שגם תוספת בפרק של המאגר מידע חייב להיות ברור בתפקידים של הרשות. אני לא רוצה שתתעורר הטענה שאגב הקמת המאגר התווסף איזה שהוא תפקיד שסעיף 6 לא עסק בו במפורש, ואין היום בסעיף 6 את האינדיקציה לפעילות הזאת של הרשות.

היו"ר גלעד ארדן:

יש, להקים ולנהל מרכז מידע לאומי למידע ומחקר בהתאם להוראות פרק ו'. אני מביא להצבעה עכשיו את סעיפים 1 עד 8, בתיקונים שהכניסה הוועדה, כולל סעיף 8.

**הצבעה**

בעד סעיפים 1-8 – הרוב

נגד – מיעוט

**הסעיפים נתקבלו**.

סעיף 9 כבר אושר, ועכשיו אני מביא להצבעה את סעיפים 10, 11, ויתרתי על השינוי בסעיף 11, כהצעת הממשלה, בעצם בנוסח שמונח עכשיו בפני הוועדה.

**הצבעה**

בעד סעיפים 10, 11 – הרוב

נגד – מיעוט

**הסעיפים נתקבלו.**

לגבי פרק ו' עשיתם איזו שהיא חלופה, אז אני אגיד מה אני מבקש, גם אני בינתיים התמתנתי. קודם כל אני מבקש שהבסיס לדיון כן יהיה ההצעה שלי, אלא שיש בה קצת משהו לא הגיוני כי היא מתחילה מייד במטרת מרכז המידע והמחקר ובעצם מדלגת על כך שכתוב בהצעה הממשלתית "..הרשות תקים ותנהל מרכז לאומי למידע ומחקר..".

זה צריך להיות הסעיף הראשון, "..הרשות תקים ותנהל מרכז לאומי למידע ומחקר בתחום בטיחות בדרכים..". בסעיף נפרד, מהי מטרת אותו מרכז מידע ומחקר. תיכף נדבר על חקירות או לא. הסעיף הראשון יהיה שהרשות כמובן תקים ותנהל מרכז לאומי למידע ומחקר בתחום תאונות הדרכים. סעיף שני יהיה מטרות מרכז המידע והמחקר כמו ההצעה שאני הצעתי, ותיכף נדון אם כן חקירות או לא חקירות.

עדנה הראל:

לתוכן, מעבר לעניין של החקירות שהוא מאוד מהותי, הניסוחים בהצעה שלך מעוררים צורך בתיקונים. אני מוכנה אחד לאחד להסביר.

היו"ר גלעד ארדן:

לגבי הפרטים שיכלול מאגר המידע, בהצעה הממשלתית יש סעיף שאומר: מרכז המידע והמחקר יכלול נתונים בנוגע לתאונות דרכים ובדבר נהגים וכלי רכב המעורבים בהם, נפגעים ואחרים, כדי לא לפתוח את זה לויכוח אני מקבל את הניסוח הממשלתי, 34(ב).

לאה ורון:

מה שאמרנו בישיבה הקודמת זה שמשרד התחבורה מבקש בנוסח שהונח על שולחן הכנסת,

היו"ר גלעד ארדן:

אני יודע, אני אגיד הכל, אני דיברתי גם עם נציג המשרד לבטחון פנים. סעיף 37 אצלי: מנהל מרכז המידע והמחקר שהוא יהיה מדען ראשי, זה אני מבקש להשאיר. תפקידי המנהל אני מבקש להשאיר. 39 אני מבטל אותו. הוא לטעמי רחב מידי, שמועצת הרשות תחליט, אני מחזיר את זה לסעיף שקבעה הממשלה, 35, גופים שיקבע השר בתקנות בהסכמת שר המשפטים ימסרו למרכז המידע והמחקר את פרטי המידע. ואני מכניס את התיקון שביקשה הממשלה לגבי תיקים,

מלי סיטון:

כן, בסיפא: "..ובלבד שהוראות שעניינן מידע שברשות משטרת ישראל הנוגע לתיקי חקירה או להליכים..", וכו'.

היו"ר גלעד ארדן:

אז אני מכניס את זה, ותיקים תלויים והליכים משפטיים תלויים ועומדים.

מלי סיטון:

תיקי חקירה או הליכים תלויים ועומדים.

היו"ר גלעד ארדן:

טוב, יש את סעיף האגרות, שהכנסנו את ההסכמה של ועדת הכלכלה, זה סעיף 38 הממשלתי. זהו עד כאן.

עדנה הראל:

אם נשאר סעיף 34, בעצם (א) ו-(ב) נשאר, כשביניהם אתה מבקש להוסיף את סעיף המטרה שלך, אז אני אומרת ככה, אתה בעצם אומר 34 (א) ו-(ב) יישארו, אלא ש-(א) יהיה נפרד, בין (א) ו-(ב) בעצם יבוא סעיף המטרה שמוצע על ידך. נכון?

היו"ר גלעד ארדן:

כן, רק שהסיפא של 34 (א) תרד, כי זה כתוב.

עדנה הראל:

אין צורך להוריד אותו בהכרח, אבל לא משנה, סעיף המטרה שאני רוצה להתייחס אליו בעצם יש בו הרבה דברים, פירוט רחב, וחלקו לא לגמרי ברור. מה זה "מאגר מרכזי ומהימן".

היו"ר גלעד ארדן:

תורידי "מהימן".

עדנה הראל:

"..מאגר מרכזי אשר ירכז..",

היו"ר גלעד ארדן:

תורידי "מרכזי".

עדנה הראל:

כשקראתי את זה אמרתי אתה מבקש להוסיף על פני ההצעה שלנו במונחים שחלקם לא ברורים לי, ויכול שצריך להציף את זה פה על מנת להבין למה אתה מתכוון. "אשר ירכז את המידע והנתונים הקיימים על תאונות דרכים בישראל מכל הגורמים העוסקים בדבר" . מי זה גורמים העוסקים בדבר? האם זה לא מצמצם ביחס למה שאנחנו אמרנו, אנחנו לא אמרנו ממי, ויכול שיפנו לגורם מסויים והוא יגיד אני לא עוסק בדבר.

היו"ר גלעד ארדן:

מקבל.

עדנה הראל:

"..יתן מענה ראוי לגופים העוסקים בדבר..". מדוע לא לפונים, הרי אנחנו נותנים אפשרות לקחת אגרות על המידע. אז יתן מענה, אני גם לא בטוחה שצריך לכתוב את זה כתפקיד יתן מענה,

היו"ר גלעד ארדן:

כל הסכמה אחרי זה שתגיעו בניסוח עם היועצת המשפטית אני לא חושב שתהיה בעיה.

עדנה הראל:

אני רק רוצה ברמת העקרונות, אז זה יתן מענה לפונים אליו. בנוסח שהציעה הממשלה זה אפשרי גם ככה וגם ככה. מקום שבא יושב ראש הוועדה בנוסח יותר מפורט זה לפעמים מעורר קושי. כי לפעמים ניסוחים מפורטים יותר, אני באה ואומרת, בנוסח הקיים היום כתוב שיהיה מרכז מידע שיהיה מערך לאיסוף נתונים, ברגע שאתה אומר יתן מענה ראוי לגורמים אז מתעוררת השאלה למה לא באינטרנט.

בעצם הדיון שלי זה חבל על הפירוט שיש פה שחלקו לא ברור וחלקו מעורר שאלות של אם נאמר ככה למה אולי אי אפשר לעשות את האחר. אבל אני מוכנה ללכת לשפר את הנוסח הזה, באמת הוועדה מעוניינת בנוסח יותר רחב. אז זה נוכל אחר כך לראות ככל שיש לזה תוספות.

אם הבינותי נכון סעיף 35 אין צורך בו, ובכל מקרה זה הגדרות לפי חוק הגנת הפרטיות, אנחנו לא מוצאים לנכון להגדיר אותן מחדש.

אתי בנדלר:

סעיף 34 מה שמוסכם זה שככל שזה מרחיב את האמור בנוסח הכחול אז זה יורחב, בשינויי נוסח.

היו"ר גלעד ארדן:

סעיף 37 מקובל וסעיף 38 ישונה בהתאם למטרות של הרשות, כי גם פה כתוב מהימן וכל מיני דברים,

עדנה הראל:

אז גם עשינו בדיקות בחלק מהדברים, זה מיותר, זה מופיע במקומות אחרים או שזה מצמצם, אנחנו גם, אני אעבור על הדברים החשובים ביותר: "ביצוע בדיקות ופעולות לאבטחת איכות המידע, מהימנותו, ... כפוף לדינים שחלים על אחזקת מאגרי מידע, ולא היינו רוצים שזה יעמוד בסתירה.

אני מדברת על פסקה 3. ולגבי 1 ו-2 יש לי תיקוני נוסח. 3 אנחנו מציעים למחוק, 4 יש לי הצעה לתיקוני נוסח, 5 אנחנו מציעים למחוק כי אנחנו חושבים שזה מיותר ונמצא במקום אחר, 6 אין לנו בעיה. (ב) אני חושבת שזה מעורר קושי, אנחנו לא מבינים כיצד הגוף שיהיה אמון על מאגרי המידע הוא גם יקיים את הבקרה. ו-(ג), אם לפי חוק הגנת הפרטיות מנהל המרכז יהיה גם מנהל מאגר המידע אז סעיף 17 קובע את זה בכך שהוא אחראי לחוק הגנת הפרטיות. כך שאו שאתה רוצה לקבוע או שזה מיותר.

אני גם רוצה להציע כאן שיתווסף, מכיוון שזה קשור לחקירה, אני רוצה להציע שאחד מתפקידי המאגר יתווסף הסעיף שאנחנו מציעים, בנוסח שתואם עם חבר הכנסת שנלר, בתיקונים מסויימים שהוסכמו עם המשטרה ושאנחנו הצענו. כסעיף קטן כאן כתפקידים. הנוסח אומר: סיוע למשטרת ישראל בחקירת תאונות דרכים, באופן, במקרים, בדרכים ובתנאים שייקבעו על ידי השר, השר לבטחון פנים, ובהסכמת שר המשפטים.

ואז לא צריך את העניין של יהיה ראיה או לא יהיה ראיה, כי זה יהיה מתואם עם משטרת ישראל במידת הצורך כך או אחרת.

היו"ר גלעד ארדן:

גברת הראל, אני תחת מחאה מסכים לתיקונים האלה, אני מצטער, כי אני הייתי שמח אם היו נותנים לרשות זאת. נכון, זה דורש עבודה הרבה יותר מעמיקה ותאום ואת צודקת שכל העבודה הזאת לא נעשתה, אני מבין גם את ההשלכות שיכולות להיות ובגלל זה הכנסתי את התיקונים שניסיתי, אבל זה מעט מידי, מאוחר מידי, ואני תחת מחאה אתמוך בהצעה שלכם. אני מקווה שמשרד התחבורה עם הזמן יבין שצריך לקיים חקירה הרבה יותר מקיפה עם סמכויות כמו שקיימות אולי בנושאים אחרים, אבל כנראה שהפעם לא נצליח לעשות את זה.

אני לכן מביא להצבעה את הפרק הזה כפי שהוצג על ידי עורכת הדין הראל ועל ידי וינוסח אחר כך על ידי היועצת המשפטית של הוועדה בכל מה שקשור להקמת מרכז המידע ברשות מדען ראשי.

**הצבעה**

בעד פרק הקמת מרכז המידע – הרוב

נגד – מיעוט

**הפרק נתקבל.**

אתי בנדלר:

מה שנשאר זה תיקון לפקודת התעבורה. זה חייב להיכנס.

עדנה הראל:

באותו פרק, 36 ו-37 אתה לא התייחסת אליהם כשקראת, המקוריים, בהצעת החוק הממשלתית, לגביהם אין לך בעייה אני מניחה.

אתי בנדלר:

שמירת סודיות ואגרות בעד מידע, אז אמר היושב ראש עכשיו שהוא מאשר את כל הפרק.

היו"ר גלעד ארדן:

דרך אגב, אתם לא פירטתם מה הכישורים של אותו מנהל מרכז מחקר. אני מקווה שבעצם קריאה של מדען ראשי מובן מה אמור להיות הידע וההשכלה שלו.

עדנה הראל:

במסגרת המחאות, גם זה היינו יכולים לעשות טוב יותר אם היה יותר זמן. אני מקבלת את הערתך.

היו"ר גלעד ארדן:

יש עוד משהו שלא הצבענו?

לאה ורון:

סעיף 41 אני מבינה מתוך הנוסח הכחול נמחק.

אתי בנדלר:

יש סעיף של תיקון עקיף לפקודת התעבורה.

לאה ורון:

סעיף 44.

אתי בנדלר:

הוצבע עליו?

לאה ורון:

כן.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מעלה להצבעה את כל חוק הרשות הלאומית, כל סעיפי חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים התשס"ו-2006, בהתאם לכל התיקונים שאושרו פה בוועדת הכלכלה לקריאה שנייה ושלישית.

**הצבעה**

בעד חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים – הרוב

נגד – מיעוט

**החוק נתקבל.**

בושה לכנסת שרק אני פה, אבל תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 13:55