### **דברי הכנסת**

### **הישיבה השישים-ושלוש של הכנסת החמש-עשרה**

### יום שלישי, י"ב בטבת התש"ס (21 בדצמבר 1999)

### ירושלים, הכנסת, שעה 16:01

**תוכן העניינים**

[מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת](#_Toc448738028)

[הקטל בדרכים](#_Toc448738029)

[מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת](#_Toc448738030)

[הצעות לסדר-היום](#_Toc448738031)

[מוקדי השמירה שמפעיל צה"ל ביש"ע](#_Toc448738032)

[הצעה לסדר-היום מיגון העורף בפני סכנת איום הנשק הבלתי-קונבנציונלי](#_Toc448738033)

[הצעות לסדר-היום התגברות האבטלה, נתוני העוני ועבודת ילדים בשוק; תקציב העלייה](#_Toc448738034)

[מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת](#_Toc448738035)

[הצעה לסדר-היום](#_Toc448738036)

[תוכנית הקואליציה לגיורים המוניים](#_Toc448738037)

[הצעת חוק להגנת מעגלים משולבים, התש"ס–1999](#_Toc448738038)

[(קריאה שנייה וקריאה שלישית)](#_Toc448738039)

[מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת](#_Toc448738040)

[הצעת חוק להגנת מעגלים משולבים, התש"ס–1999](#_Toc448738041)

[(קריאה שנייה וקריאה שלישית)](#_Toc448738042)

[הצעת חוק לתיקון דיני הקניין הרוחני (התאמה להוראות הסכם הטריפס), התש"ס–1999](#_Toc448738043)

[(קריאה שנייה וקריאה שלישית)](#_Toc448738044)

# מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

היו"ר א' בורג:

רבותי חברי הכנסת, אני מתכבד לפתוח את ישיבת הכנסת, היום יום שלישי, י"ב בטבת התש"ס, 21 בדצמבר 1999.

דבר ראשון, הודעה לסגנית מזכיר הכנסת. בבקשה.

סגנית מזכיר הכנסת ש' כרם:

ברשות יושב-ראש הכנסת, הנני מתכבדת להודיעכם, כי הונחו היום על שולחן הכנסת:

לקריאה ראשונה, מטעם ועדת החוקה, חוק ומשפט – הצעת חוק העונשין (תיקון מס' 53) (איסור מכירת סכין), התש"ס–1999, של חבר הכנסת אופיר פינס-פז; הצעת חוק העונשין (תיקון מס' 54) (איסור מכירת סכין או אולר למי שטרם מלאו לו 18 שנים), התש"ס–1999, של חבר הכנסת יורי שטרן.

לקריאה ראשונה, מטעם הממשלה – הצעת חוק הביטוח הלאומי [נוסח משולב] (תיקון מס' 36), התש"ס–1999. תודה.

היו"ר א' בורג:

תודה רבה.

# הקטל בדרכים

היו"ר א' בורג:

נעבור לנושא השני בסדר-היום: הקטל בדרכים.

להזכיר לחברי הכנסת, הדיון הזה הוא בעצם שילוב של דיון בהצעה לסדר-היום שהתקיים בסוף יוני עם הודעתו של השר בנושא הזה. עד שהשר יתפוס את מקומו, ואני מזמין אותך, אדוני השר, לפתוח את הדיון, אני מבקש להגיד מלה אחת לכנסת וגם לצופים שצופים בנו בבית.

נהוג, בגלל היותה של הכנסת מוסד פוליטי והשליחים נשלחים הנה על-ידי מפלגות, שכאשר מתקיים מרכז מפלגה, אנחנו מאפשרים לחברים להיות במרכז המפלגה, אף שהוא מתקיים בזמן הדיונים בכנסת.

חבר הכנסת נחום לנגנטל, שמאוד מעורב בנושא הזה, גם בתוקף היותו מנכ"ל משרד התחבורה לשעבר וגם כי הנושא הזה קרוב לו באופן אישי, והוא גם אחד האנשים שרצה להתייחס לנושא הזה, לא יכול להיות בדיון היום, מפני שהוא נמצא בסיור ברמת-הגולן יחד עם מרכז המפלגה הדתית-לאומית, ולכן סוכם – ואני מבין שהדברים הם על דעת השר – שהשר יפתח היום את הדיון, ובעצם אנחנו מסכמים את הדיון רק מחר, יום רביעי, בדיון ובהצבעה. דומני שזה היה הסיכום על מנת, בין השאר, לאפשר לחברי המפד"ל, ובראשם חבר הכנסת לנגנטל, ליטול חלק בדיון ולא להפסיד את הפעולה הדמוקרטית בתוך מפלגתם. אני מודה לאדוני.

שר התחבורה י' מרדכי:

זה לא על דעתי, אבל אני מסכים.

היו"ר א' בורג:

אני מודה לאדוני השר. תודה רבה. כבוד השר, בבקשה.

שר התחבורה י' מרדכי:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני מתכבד להניח בפניכם את הדין-וחשבון השנתי על פעולות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים והגופים השותפים לנו בתוכנית הלאומית למאבק בתאונות הדרכים, וזאת על-פי סעיף 8(א) לחוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התשנ"ז–1997.

אדוני היושב-ראש, מקום המדינה, או נכון יותר מ-1949, מרגע שהחלו בספירת מספר ההרוגים בכבישי ישראל, נהרגו בכבישי הארץ 20,917 בני אדם. עם גדול ורב שחסרים אנו אותו היום.

בין השנים 1994 ו-1998 נהרגו בתאונות דרכים במדינת ישראל 2,700 בני אדם, מספר דומה למספר החיילים שנפלו במערכה ביום הכיפורים.

בחמש השנים שבין 1994 ל-1998 נפצעו קשה בתאונות דרכים למעלה מ-18,000 איש, חלקם יישארו, לצערי הרב, נכים לכל ימי חייהם.

נוסף על אובדן חיים, שכול ונכות, נגרמים למשק הישראלי נזקים כלכליים מתאונות דרכים בהיקף של מיליארדי שקלים בשנה.

אני מבקש להביא נתונים מספר להשוואה בין 1998 ל-1999. בשנת 1998 אירעו 24,295 תאונות דרכים. ב-1999 ירד מספרן ל-21,300. אך חשוב יותר הוא מספר הנפגעים. ב-1998 נהרגו בכבישי ישראל 522 בני אדם. ב-1999 – 449, ירידה של כ-14%. פצועים קשה – ב-1998 נפצעו קשה 3,203 בני אדם; ב-1999 – 2,950. ירידה של כ-7.9%. פצועים קל: ב-1998 נפצעו 43,337 בני אדם, וב-1999 – 38,822 בני אדם; ירידה של 10.4%. סך הכול, בכל סוגי הנפגעים היתה ירידה של למעלה מ-10%.

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, תאונות דרכים אינן אסון טבע או מכה משמים. זהו נגע חברתי שניתן לטפל בו, וחובתנו לטפל בו. הפחתת מספר ההרוגים והפצועים קשה בתאונות דרכים היא יעד לאומי וחברתי ממדרגה ראשונה. הערך של קדושת החיים שאנו מצווים עליו, ועליו התחנכנו וגדלנו, מחייב אותנו לעשות כל שלאל ידנו כדי להיאבק בנגע תאונות הדרכים ולצמצם את מפגעיו.

מספר רב של מדינות בעולם ניהלו תוכניות לאומיות למאבק בתאונות דרכים והשיגו ירידה משמעותית במספר ההרוגים והפצועים קשה בתאונות דרכים. על בסיס ניסיונם של האחרים ומניסיוננו שלנו בשנה האחרונה אנו יודעים, כי ניתן להשיג תוצאות במאבק קשה ואכזרי זה. קשה ככל שיהיה, ניתן להשיג בו תוצאות.

לפני כארבעה חודשים אוחדו בהחלטת הממשלה כל הגופים העוסקים בתשתיות תחבורתיות במדינת ישראל תחת קורת גג של משרד התחבורה. שינוי זה משפר לאין ערוך את יכולתנו להפעיל ראייה מערכתית כוללת ולקיים תהליכי קבלת החלטות מתואמים בין הגופים השונים לטובת שיפור הבטיחות בדרכים.

עם כניסתי לתפקידי יזמתי פורום ציבורי בראשותי, שייעודו להעלות לדיון מעמיק ומקיף סוגיות בנושא הבטיחות בדרכים. בפורום חברים נציגים מגופים העוסקים בתחום הבטיחות בדרכים, אנשי אקדמיה ואנשי ציבור שיש להם ידע, ניסיון רב-שנים, מעורבות ועניין בתחום הזה. המסקנות וההמלצות שמגובשות בפורום הזה ויגובשו בעתיד מסייעות לנו לבחון כל פעם מחדש את האסטרטגיה ואת הדרך למאבק בתאונות הדרכים.

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התשנ"ז–1997, אושר בכנסת לפני כשנתיים. בהתאם לחוק זה הוקמה במסגרת משרד התחבורה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים המופקדת על יישום החוק.

בין תפקידיה של הרשות, כפי שהם באים לידי ביטוי בחוק, הכנת תוכניות רב-שנתיות למאבק בתאונות הדרכים, הכנת תוכניות עבודה שנתיות, ייזום פעילויות לקידום יישומן של התוכניות, קידום חקיקה ותקינה, תיאום בין כל משרדי הממשלה, הגופים המוסדיים והארגונים הוולונטריים העוסקים בנושא המאבק בתאונות הדרכים.

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים במשרדי הניחה על שולחן הממשלה בדצמבר 1998 תוכנית תלת-שנתית למאבק בתאונות הדרכים, בהתאם לסעיף 6(ב) לחוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים. תוכנית זו חזרנו והצגנו בפני ממשלת ישראל לפני חודשים מספר. התוכנית הוכנה בשיתוף פעולה ובתיאום בין כל הגורמים השותפים למאבקנו, המאבק בתאונות הדרכים. במאבק הזה שותפים כמובן משרד התחבורה, המשרד לביטחון פנים, משרד החינוך, משרד המשפטים ומשרד הבריאות.

העלות הכוללת של התוכנית מסתכמת במיליארד ו-260 מיליון שקל בשלוש שנים. הממשלה אישרה את התוכנית בהחלטה מס' 4664 מיום 28 בדצמבר 1998, אך, לצערי, קבעה תקציב של 873 מיליון שקל בלבד לשלוש השנים 2001-1999; כלומר, הוצאה של 291 מיליון שקל בכל אחת מהשנים הללו.

מקור התקציב העיקרי של התוכנית הוא הקרן למימון פעולות למניעת תאונות דרכים. הקרן פועלת במסגרת חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התש"ם–1980. הכנסותיה של הקרן נובעות מגביית 4.7% מפרמיית ביטוח החובה המשולמת על-ידי בעלי הרכב במדינה. הקרן מממנת את התוכנית בשנת 1999 בהיקף של 176 מיליון שקל, ומייעדת סכום דומה לשנת 2000. על סדר-יומה של הכנסת מונחת הצעה לרפורמה בתחום ביטוח החובה לרכב מנועי, אשר עשויה להשפיע באופן מהותי על המשך פעולתה של הקרן. אני עומד להביא לכנסת הצעה מגובשת בנושא, והכנסת תידרש לדון בנושא במהלך שנת 2000.

רבותי חברי הכנסת, אדוני היושב-ראש, תאונות דרכים אינן קורות, הן נגרמות. מצב התשתיות בכבישים, צפיפות כלי הרכב בכבישים, תנאי מזג האוויר והראות – כל אלה הם גורמים המקשים על הנהגים, אך אם צורת הנהיגה תתחשב במגבלות הדרך, התנועה והתאורה, אין סיבה שיקרו תאונות כה רבות. הרי כולנו נחרדנו למשמע אוזנינו כאשר ראו עינינו בסוף השבוע האחרון אם ובנה שנשרפו חיים בתוך רכבם. התנהגות הנהגים והולכי הרגל ממשיכה להיות הגורם המרכזי המשפיע ביותר על תאונות הדרכים. יותר מדי תאונות דרכים מתרחשות במקומות שאין בהם בעיות תשתית, במזג אוויר יפה ובאור יום מלא. הסיבה לכך היא אחת ויחידה: התנהגות הנהגים המעורבים בתאונות.

הגורם האנושי צריך לקבל מקום מרכזי והולם בתוכניות המאבק בתאונות הדרכים. התוכניות שלנו, אשר גובשו במשרדי, מביאות עיקרון זה לידי ביטוי, ופעילותנו בתחום זה כוללת את המרכיבים הבאים:

הראשון שבהם – העמקת החינוך לבטיחות בדרכים בכל שכבות הגיל במסגרת תוכנית הלימודים בבתי-הספר. משרד החינוך ממלא תפקיד חשוב וחיוני בגיבוש תוכניות לימודים, הכשרת רכזי מקצוע ומדריכים והפעלת תוכניות חינוכיות בבתי-הספר. תוכניות אלה כוללות הדרכה להליכה בטוחה, רכיבה על אופניים, וכן חינוך תעבורתי לתלמידי כיתות י' וי"א כהכנה לקבלת רשיון נהיגה.

המרכיב השני – קיום מסעי הסברה בנושאים ממוקדים ובתקופות זמן מוגדרות במגוון אמצעי התקשורת, המנוהלים במשרדי על-ידי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מסעי ההסברה מיועדים להביא לשינוי בעמדות ולהטמעת התנהגות נכונה בקרב נהגים, נוסעים והולכי רגל, באמצעות העברת מסרים הפועלים הן במישור ההבנה והשכנוע והן במישור הרגש. חלק ממסעי ההסברה מלווים בפעילות הדרכה והסברה בשטח, המבוצעת בידי מתנדבים רבים – שיבורכו על כך. בשנה האחרונה חלה עליית מדרגה באופן ניהול מסעי ההסברה, בחידוד המסרים ובשימוש במחקר מלווה להערכת האפקטיביות שלהם.

אני רוצה לציין במיוחד את פעילויות ההסברה המתבצעות במגזר הלא-יהודי. הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים במשרדי פועלת בשילוב עם אנשי מקצוע בתחום הפרסום והתקשורת במגזר המיעוטים. במסגרת מסעי ההסברה הארציים מתקיימות פעילויות ייחודיות המתאימות לאופי הבעיות בקרב האוכלוסייה הלא-יהודית. בהקשר זה אני מבקש להעיר, כי משרדי משקיע מאמץ רב לטיפול בתשתיות הכבישים במגזר המיעוטים, אף כי אין מספיק וצריך לעשות עוד יותר, וזאת אף שרובן המכריע של התאונות הקשות שבהן מעורבים נהגים מהמגזר אינן מתרחשות בערים ובכפרים אלא בכבישים הבין-עירוניים.

פעילות חשובה נוספת היא אכיפת חוקי תעבורה והרתעת נהגים מביצוע עבירות תנועה, המבוצעים על-ידי משטרת ישראל באמצעות אגף התנועה. שוטרי משטרת התנועה הם ה"חיילים" הנמצאים בשטח, בחזית המאבק שלנו בתאונות הדרכים.

בהזדמנות זו, אדוני היושב-ראש, אני רוצה להביע מעל במת הכנסת את מלוא הערכתי לעבודתם החשובה והמסורה של שוטרי משטרת התנועה.

בהקשר זה אינני יכול שלא להתייחס לכשלים של שרשרת האכיפה בשלבים שלאחר רישום דוח על-ידי שוטרי התנועה. הדוח מגיע לידי הנהגים חודשיים לאחר ביצוע העבירה. חלק גדול מהנהגים אינו משלם את הקנסות והדיון בבתי-המשפט לתעבורה נמשך זמן רב עד למתן גזר-הדין. כל אלה מפחיתים במידה רבה את יסוד ההרתעה, כפי שהיא נתפסת על-ידי הנהגים. מצב זה מחייב פתרון, והדברים נמצאים בתהליך בחינה ודיון לקראת שינוי ותיקון כמתחייב.

מרכיב חשוב נוסף בתוכנית הוא הטיפול בקבוצות הנהגים המקצועיים באמצעות החוק המחייב העסקת קציני בטיחות בתעבורה, בחברות הובלה, מסיעי נוסעים וחברות המפעילות ציי רכב. בין תפקידי קצין הבטיחות בתעבורה נמנים ייזום השתלמויות נהגים בנושאים הקשורים בנהיגה, שמירת תקנות שעות עבודה ומנוחה וביצוע תחזוקה מונעת בכלי הרכב של החברה. לנגד עינינו הצורך הדחוף לשנות את מעמדם ולחזק את יכולתם של קציני הבטיחות בתעבורה להיות גורם משפיע בחיזוק הבטיחות בחברות ובארגונים עתירי הרכב.

אני מתכוון, אדוני היושב-ראש, להביא עוד בשנה הקרובה הצעת חוק בדרך שתוכל להתממש, ובה קציני הבטיחות הקיימים בחברות התעבורה, ישונה מעמדם, ונוכל לאכוף את החוקים ואת התקנות בתוך אותן חברות המפעילות כלי רכב רבים.

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, שלושה-רבעים מכלל תאונות הדרכים וכמחצית מתאונות הדרכים הקטלניות מתרחשים בכבישים עירוניים. למעלה ממחצית ההרוגים בתאונות הדרכים בערים וברשויות המקומיות הם, לצערי הרב, הולכי רגל, רבים מהם ילדים וקשישים.

החוק הקיים, כפי שתוקן ביוזמתנו, מחייב הקמת ועדת חובה לבטיחות בדרכים במועצות הערים. אני בודק את האפשרות להרחיב את תחולת החוק לגבי כל המועצות המקומיות והמועצות האזוריות, ולהגדיר בחוק את אחריות ראש הרשות המקומית לנושא הבטיחות בדרכים בתחום השיפוט של הרשות.

אולם המסר שאני רוצה להעביר מעל במה זו אינו מתמצה בקיום החוק. לעולם לא יהיו למדינת ישראל מספיק תקציבים, אמצעים ושוטרי תנועה כדי לתת פתרון שלם בכל מקום. על ראש הרשות והמנהיגות והאנשים המרכזיים מוטלת האחריות להשפיע ברשות, לקחת חלק באחריות לאיכות החיים של תושבי הרשות, ובכלל זה אחריות לשמירת החיים.

מרכיב נוסף בתוכנית המאבק בתאונות הדרכים הוא בקרה על תקינותם, בהיבט הבטיחותי, של כלי הרכב הנעים בכבישי מדינת ישראל. נושא זה סובל מרמה נמוכה של אמצעים, ומספר קטן מדי של מפקחים התגלה לאחרונה בין מגבלותיו. הנחיתי את משרדי להגיש לי תוכנית לרוויזיה בכל מערך הפיקוח על מכוני הרישוי, ואני משוכנע שנוכל לראות שינוי מהותי כבר בשנה הקרובה.

אדוני היושב-ראש, קיימתי היום ביקורת פתע באחד המכונים שהוזכרו לאחרונה גם על-ידי התקשורת הציבורית. ראיתי כי כלי הרכב שהגיעו אתמול לבחינה במכון, 50% מהם לא היו תקינים וחייבו הליכה למוסכים, לתיקונים ולתיקונים חוזרים כדי לעבור את הבוחן. יתירה מכך, 70%–80% מהמשאיות שהגיעו לבחינה, התברר כי אינן יכולות לעבור את הבוחן.

היו"ר א' בורג:

וכמה ביום רגיל כן עוברים את הבוחן, ביום שהשר לא בא לבקר?

שר התחבורה י' מרדכי:

לא, אני בחנתי את מה שהיה אתמול, לא היום.

היו"ר א' בורג:

לא, אבל נגיד שלשום, בא אותו מספר כלי רכב, וכמה יצאו בצד השני כאילו הם תקינים?

שר התחבורה י' מרדכי:

המספרים דומים, בין 40% ל-60% מכלי הרכב שמגיעים לעבור את הבוחן אינם תקינים, ואנחנו מקפידים היום, על-ידי מערכת פיקוח ועל-ידי נקיטת אמצעים נגד המכונים, שלא יקרו כדברים שראו עינינו, שכלי רכב לא תקינים יוכלו לעבור את הבוחן ולצאת בצד השני.

יתירה מכך, לקחנו רכב שעבר את הבוחן והחזרנו אותו, על-ידי פקחים שבאו אתי, כדי לבדוק מחדש אם המערכת באמת בודקת בצורה יסודית ואיננה מתרשלת כתוצאה מכך שקיבלה זיכיון, שכן היא אחראית לחיי אדם בכבישים.

אדוני היושב-ראש, חברי חברי הכנסת, לפני כחודשיים קרתה תאונה מזעזעת של אוטובוס סמוך לצומת-גולני, שבה קיפחו את חייהם 17 מהנוסעים. אני שולח בהזדמנות זו פעם נוספת את תנחומי למשפחות השכולות ומאחל רפואה שלמה לכלל הפצועים, פצועי ישראל, ובכללם פצועי תאונות הדרכים.

ועדת הבדיקה לעניין תאונת האוטובוס, שמונתה על-ידי, והעמדתי בראשה את מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, הגישה 21 המלצות. להלן העיקריות שבהן: העלאת הדרישות בתחומי הניסיון הנדרש, ההכשרה וההשתלמויות המקצועיות המוטלות על נהגים מקצועיים. נהגים מקצועיים המסיעים עשרות אנשים חייבים שיהיה בידיהם גם ניסיון, גם יכולת להסיע אנשים, כי בידיהם חיי אדם. הגברת הדרישות והפיקוח על פעולות קציני בטיחות בתעבורה. מצאנו כי ביותר ממקום אחד קציני הבטיחות, הממונים על-ידי המוסכים או על-ידי החברות, אינם ממלאים את תפקידם כראוי, בגלל היותם תחת לחץ של מעבידיהם, ועל כן אמרתי שנעשה מאמץ לשנות את המצב – הגברת הפיקוח על מוסכי חברות ההסעה, שינוי תקנים ותקנות, ובמיוחד התקנה המחייבת התקנת חגורות בטיחות באוטובוסים.

הנחיתי את משרדי לפעול ליישום כל ההמלצות, ואני עוקב באופן רצוף אחר יישומן.

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, לאחר שהבאתי בפניכם חלק מפעילותנו בתחום המאבק בתאונות הדרכים, אני רוצה לציין בסיפוק, כי בשנה האחרונה חלה ירידה, נכון להיום, בשיעור של 14% במספר ההרוגים בתאונות דרכים במדינת ישראל, לעומת התקופה המקבילה אשתקד. מספר הפצועים קשה ירד באותה תקופה ב-8%. כדי לעמוד על מלוא המשמעות של נתון זה יש לציין, כי שיעור זה הוא יוצא דופן בקנה מידה עולמי, והוא גבוה יותר מכל שיעור הפחתה במספר ההרוגים בתאונות דרכים שהיה במדינת ישראל בשנה בודדת מאז הקמתה.

לעולם לא נוכל לדעת בוודאות חייהם של כמה אנשים ניצלו השנה כתוצאה מהפעלת התוכנית, אך ניתן לציין, כי בשנת 1999 נהרגו בתאונות דרכים כ-70 בני-אדם פחות מאשר בכל אחת מהשנים 1998-1996.

האתגר הגדול העומד לפנינו בשנת 2000 הוא להמשיך את מגמת הירידה במספר ההרוגים והפצועים קשה בתאונות דרכים, שאנו עדים לה בשנה המסתיימת. אני רוצה להאמין, שהמגמה המסתמנת היא באמת תוצאה של הפעלת תוכנית ממוקדת ואפקטיבית ושל עירנות הציבור והמנהיגים, ולא אירוע מקרי חד-פעמי. אני מתכוון להמשיך ולעשות כל מאמץ אפשרי כדי להמשיך את מגמת הירידה בתאונות הדרכים ובמספר ההרוגים בכבישי ישראל.

אני מתכוון לקדם בשנת 2000, באמצעות מינהל היבשה והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים במשרדי, יחד עם משרדי הממשלה השותפים שלנו לתוכנית, כמה נושאים חדשים, ולחזק כמה נושאים שאנו מאמינים שיש בהם כדי להשיג את מטרות התוכנית באופן אפקטיבי ביותר.

משרד התחבורה עומד להשקיע בשנת 2000 סכום של 3.2 מיליארדי ש"ח בפרויקטים של תשתיות בתחום התחבורה היבשתית. בתכנון פרויקטים תחבורתיים אלה אנו משלבים כאחד המרכיבים המרכזיים את גורם הבטיחות בדרכים. פרויקטים אלה יתרמו להגברת הבטיחות של משתמשי הדרך, הן באופן ישיר למשתמשים בהן, והן באופן עקיף, על-ידי הקלת העומס בדרכים הקיימות.

דגש מיוחד מושם על מעורבות ושותפות הקהילה באמצעות פרויקט "עיר בטוחה", שעיקרו הגברת הפעילות בתחום הבטיחות בדרכים ב-24 ערים שבהן מתרחשות מספר רב של תאונות דרכים. הפעלה מוצלחת של יוזמה זו מותנית בהתגייסותם של ראשי הערים לתוכנית ובהשתלבות של גורמים מקומיים בקהילה: ארגוני מתנדבים, מחנכים וגופים מוסדיים.

ביצוע ניסוי לאכיפה אלקטרונית אוטומטית של מהירות ובעבירות חמורות אחרות בשני קטעי כביש בין-עירוניים, כשלב מקדים לקראת הקמת מערכת חדשנית בחלק ניכר מהכבישים הבין-עירוניים בארץ.

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, לפני סיום אינני יכול שלא להתייחס לפער הקיים בין צורכי התוכנית ובין התקציב הקיים בהצעת תקציב המדינה, שגורם לקשיים בביצוע התוכנית כפי שהיינו רוצים. הנושאים הנפגעים בצורה החמורה ביותר מפער התקציב הם אותם מרכיבי הטיפול בגורם האנושי, אשר הדגשתי קודם את חשיבותם להשגת המטרה. יש צורך במשאבים נוספים על מנת להתמודד בצורה טובה ועל מנת לצמצם את נגע תאונות הדרכים בארצנו.

נושא חשוב אחר שאינו זוכה לתקציב הנדרש הוא מידע, סקרים ומחקרים. כל אלה מהווים בסיס חשוב מאין כמוהו לביסוס מדעי של הפעלת אמצעים, שיטות ופעולות למאבק בתאונות הדרכים, לחקירת הגורם האנושי ולביצוע הערכת אפקטיביות של פעילויות ותוכניות.

בנושא הבטיחות בדרכים ומניעת תאונות דרכים, בדיני נפשות אנו עוסקים. למרות החסר בתקציב ניתן להגיע לתוצאות משמעותיות, אם כל אזרח וכל אדם במדינת ישראל יגלה אחריות אישית לצורת התנהגותו כנהג או כהולך רגל. אני קורא מעל במת הכנסת לכל נהגי ישראל לנהוג בהתחשב בתנאי הדרך, בתנאי מזג האוויר והראות, בתנאי הצפיפות בכבישים ובתגובות האפשריות של הנהגים האחרים והולכי הרגל. רק על-ידי גילוי אחריות אישית של כל אחד מאתנו נצליח להתמודד בהצלחה נוספת עם נגע תאונות הדרכים.

אם כל אחד יפנים את הכלל ויתנהג לפיו, תוך מתן דוגמה אישית לבני משפחתו ולאחרים, נוכל להציל חיי אדם רבים נוספים. הדבר אפשרי, אנו יכולים לעשות זאת, הדברים בידינו.

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, אני מבקש לסיים את דברי בצורה חיובית ואופטימית. תוכנית המאבק הלאומי בתאונות הדרכים תשאיר יותר אנשים בחיים ותפחית את מספר הפצועים והנכים כתוצאה מתאונות דרכים. אני מקווה שנמשיך כולנו בדרך הזאת ולו כדי להציל עוד נפשות בישראל. תודה רבה.

היו"ר א' בורג:

כבוד השר, תודה רבה. נעבור לדיון. נרשמו כמה דוברים. אנו מתחילים עם המציעים. חבר הכנסת חיים דרוקמן – איננו. חבר הכנסת אברהם פורז, בבקשה.

אברהם פורז (שינוי):

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, הנושא של תאונות הדרכים עולה מעת לעת, ויש לי הרושם שזה מסוג הנושאים שהרבה מדברים עליהם ומעט מאוד ניתן לעשות. בכל זאת, אני רוצה להאיר את עיני הכנסת לזווית מסוימת, ומדובר בעניין העומד על סדר-יומה של הכנסת בימים אלה.

מדובר בהצעת הממשלה להאריך בתקופה נוספת, של שנה וחצי, את ההסדר של "אבנר" וחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים במתכונת הנוכחית. מה המשמעות? כיום כולנו משלמים פרמיה אחידה בנושא ביטוח החובה לרכב. זה לא כך לגבי ביטוחים אחרים. כאשר מדובר בביטוחי הרשות ובביטוחי רכוש, אנחנו יודעים שיש תחרות עזה מאוד בין חברות הביטוח וגם יש תעריפים דיפרנציאליים, שמביאים בחשבון גם את העדר התביעות של העבר, ולעומת זאת מי שהיה מעורב בתאונה משלם תשלום נוסף. הדבר הזה לא קיים כלל בנושא ביטוח החובה.

מוחמד ברכה (חד"ש):

מדובר בערך החיים של האדם ולא בנושא תחרותי.

אברהם פורז (שינוי):

אתה לא מבין. התשלום לניזוק הוא אותו תשלום, אבל הנהג לא צריך, לדעתי, לשלם אותו סכום אם הוא נהג זהיר או לא נהג זהיר. היום אדם שהיה מעורב בתאונות דרכים, בעבירות תנועה חמורות, משלם אותה פרמיית ביטוח כמו הנהג הזהיר ביותר. יש מדינות בעולם שמפעילות שיטה אחרת לביטוחי החובה. מפעילים את זה גם במתכונת הזאת של מעורבות בתאונות דרכים, אבל גם עבירות תנועה חמורות מביאות בסופו של דבר לכך שהנהג משלם יותר. מקימים מאגר ויש דיווחים.

דיברתי עם ידיד שלי בארצות-הברית ושאלתי אותו, אם בכביש מסוים שנמצא על יד הבית שלו, שהמהירות המרבית המותרת בו היא 55 מייל לשעה – אם הוא עובר את המהירות המותרת. הוא אמר לי: אני לא עובר את המהירות המותרת לא מפני שאני פוחד מהרפורט, משוטר התנועה. זה לא נורא, זה קנס של כמה מאות דולרים ואני מסתדר עם זה. אבל אם אני נתפס בעבירה כזאת והם מדווחים לחברת הביטוח שלי, במשך כמה שנים אני יכול לשלם פרמיה מוגדלת, שבסופו של דבר תעלה לי מאוד מאוד יקר. במכוניות אמריקניות, כפי שחלקכם יודעים, יש "קרוז קונטרול", שמים אותו על מהירות – – –

ראובן ריבלין (הליכוד):

רק שחברות הביטוח לא יגייסו שוטרים למשטרה מטעמן. שמאים מטעמן כבר יש להן.

אברהם פורז (שינוי):

זה נכון. זה כבר קטע אחר.

לכן, אדוני שר התחבורה, אני בהחלט מציע, יש לנו אומנם זמן לטפל בעניין הזה, שבמסגרת המאבק שלנו בתאונות הדרכים ובמסגרת הרפורמה שאנחנו רוצים לעשות בביטוחי החובה לרכב, גם הנושא הזה יבוא לידי ביטוי, ונהגים שאינם זהירים ועוברים עבירות תנועה, ישלמו יותר.

אני מאמין גדול בעניין של ערך הכסף. כפי שבדברים אחרים כשדבר מתייקר אנו קונים פחות – זה עיקרון כלכלי ידוע – אני חושב שהעובדה שעל עברייני תנועה המעורבים בתאונות תושת פרמיה גבוהה יותר בעת הביטוח תגרום להם לנהוג בצורה זהירה יותר. תודה רבה.

היו"ר א' בורג:

תודה רבה. עתה, חבר הכנסת מוחמד כנעאן, בבקשה.

מוחמד כנעאן (הרשימה הערבית המאוחדת):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, כנסת נכבדה, ראשית, אני מודה ליושב-ראש על כך שהביא את הנושא לדיון. בתוך כמה חודשים זה הדיון השני שמתקיים בבית הזה.

אבל, אדוני השר, לצערי הרב, כל יום וכל בוקר קוראים, רואים ושומעים על מספר תאונות הדרכים שהולך וגדל. אני מאמין בכנות שלך, בגישה החיובית וברצון הטוב שאתה מגלה על מנת להילחם בתופעה אשר גורמת לנזקים רבים ולמספר הרוגים כה גדול. זה לא מקרה שבעשור האחרון נפגעו בישראל כ-200,000 איש בתאונות הדרכים. 20,000 מהם נפגעו באורח חמור מאוד. אדוני השר, נמנו כ-5,000 הרוגים בעשור האחרון. בממוצע נפגעים כל שנה 22,000 איש, ומהם כ-500 הרוגים וכ-3,500 פצועים קשה. אלו הנתונים על העשור האחרון לגבי תאונות הדרכים.

אדוני השר, לצערי הרב, ברצוני לציין בפניך, שמספר תאונות הדרכים במגזר הערבי הולך ומתרבה כתוצאה מתשתית לקויה, ולצערי הרב גם ממחסור גדול בהשקעות במגזר הערבי, בכבישים הראשיים ובצמתים, כפי שציינת גם בדוח שלך. אני מצפה ממשרד התחבורה שיקדיש תשומת לב מספקת, יותר מאשר בעבר, והתייחסות הולמת למגזר הערבי, שיש בו מספיק בעיות. זה נוגע לאו דווקא לתשתיות, אלא גם לרכבים ישנים. על כן, יש צורך דחוף, רציני, לטפל בבעיה הזאת, שהולכת ומחמירה.

אדוני השר, מעבר לכך, ברצוני לציין, שלדעתי, במקום להשקיע היום השקעות גדולות ואדירות בכביש חוצה-ישראל, יש צורך לבטל את הפרויקט הזה ולהשקיע את כל ההשקעות בסלילת מסילות לרכבות, להרחיב את הכבישים הקיימים, לשפר את התשתית הקיימת, להרחיב את הצמתים, להתקין רמזורים וכן הלאה. וזאת, במקום להשקיע את ההשקעה הגדולה בכביש הזה, שלפי כל המומחים, ובכל אופן לפי מה שקראתי, אין שום ערובה שהוא יפתור את בעיית הצפיפות בכבישים ואת בעיית התחבורה במדינת ישראל. להיפך, אני מניח שכביש חוצה-ישראל יגביר את מספר תאונות הדרכים במקום שיפחית אותו.

היו"ר א' בורג:

אני מבקש לסיים.

מוחמד כנעאן (הרשימה הערבית המאוחדת):

אדוני השר, על כן, אף שלא ראיתי את זה בתקציב, תקציב משרד התחבורה, אני מאוד מקווה, ששר התחבורה החדש ידאג בצורה שונה ממה שהיה בעבר להקצבות לרשויות המקומיות הערביות – –

היו"ר א' בורג:

תודה.

מוחמד כנעאן (הרשימה הערבית המאוחדת):

– – על מנת לשפר את המצב ולשפר את התשתיות הגרועות ביותר במדינת ישראל. תודה.

היו"ר א' בורג:

תודה רבה. חבר הכנסת יורי שטרן, בבקשה. אחריו – חבר הכנסת אליעזר כהן.

יורי שטרן (ישראל ביתנו):

כבוד היושב-ראש, כבוד השר וחברי הכנסת, אנחנו חוזרים ודנים בסוגיה הזאת של תאונות הדרכים, הקטל בדרכים. אנו שומעים כל שבוע את הסיכום השבועי, שהוא תמיד קשה. הגיע הזמן באמת לטפל בסוגיה הזאת בצורה יותר רצינית.

אני רוצה לציין רק כמה דברים. אני אתמוך במה שנאמר לפני על-ידי חבר הכנסת כנעאן. ההשקעה בתשתיות לשנה הבאה מתוכננת, לדעתי, בצורה הלא-נכונה. כבוד השר, אני חושב שהקו שלך, שהבאת אותו פעמים מספר, להתחיל באופן רציני לשנות בעצם את מנהגי התחבורה הציבורית במדינת ישראל, הסבה לטובת הרכבת והרכבת הקלה – המגמה הזאת לא מצאה ביטוי בתקציב. אנחנו ממשיכים להשקיע את רוב הכסף בתשתיות, בכבישים, והגדלה משמעותית של תקציבי הרכבת טרם נעשתה. כלומר, אתה הקצבת לזה סכום גדול יותר מאשר היה בשנים הקודמות, אבל הוא קטן מאוד לעומת הפערים שנוצרו פה. זה הפתרון היחיד.

אני גם בדעה, שכביש חוצה-ישראל הוא מפגע אקולוגי, ללא תועלת תחבורתית של ממש. סליחה.

היו"ר א' בורג:

חבר הכנסת אופיר פינס-פז, איך תדע מה להשיב לו אחרי כן? אתה מפריע לשר.

יורי שטרן (ישראל ביתנו):

כמה שלא נשקיע בכבישים, ויש חובה להשקיע בכבישים ואי-אפשר להזניח אותם, לא יפתור את הבעיות הכואבות האלה וגם לא יפתור את בעיית התחבורה במדינת ישראל כפי שאנחנו רואים אותה. אנחנו צריכים להתחשב בסדרי הגודל שלנו. האדמה היא הדבר הכי יקר, והכביש אוכל אותה. הכביש עם השוליים שלו ועם כל הדברים היפים שלמשל מתוכננים בכביש חוצה-ישראל – אין מה לעשות. לעומת הרכבת ולעומת פתרונות ציבוריים, זה דבר עתיר קרקע. מבחינת הבטיחות, ודאי וודאי שהפתרונות הציבוריים בכלל והרכבת במיוחד הם הפתרונות הטובים ביותר והבטוחים ביותר.

דבר אחר – דיברנו פעמים מספר ושנים רבות על כך שצריך ללכת ולהנחות את הנהיגה ולהראותה ולראותה כנושא בבתי-ספר. ברגע שזה מתחיל להיות חלק מהתרבות ומערכת בתי-הספר תחייב גם סוג אחר של התייחסות לנהיגה – ואנחנו יודעים מה קורה במערכת המבחנים הפרטית – –

היו"ר א' בורג:

אני מבקש לסיים.

יורי שטרן (ישראל ביתנו):

– – וכמה דברים שלא מתקבלים על הדעת יש שם; הליכה אל בתי-הספר אמורה לשפר את כלל ההתנהגות שלנו בכבישים.

היו"ר א' בורג:

תודה.

יורי שטרן (ישראל ביתנו):

דבר אחרון – אמרו לי מומחים, שבנוהלי התנועה במדינת ישראל אנחנו עומדים בפיגור של איזה 30 שנה מאירופה. כלומר, כללי הנהיגה אצלנו, חלקם כמובן, מאוד מיושנים. אני מציע לבדוק את הסוגיה הזאת בצורה יסודית. אני אעביר לך את החומר שהצטבר אצלי.

היו"ר א' בורג:

תודה רבה. עתה, חבר הכנסת אליעזר כהן, ואחריו – חבר הכנסת משה רפאל גפני, מוישה רפואל.

קריאה:

– – –

היו"ר א' בורג:

לא מערבבים קודש בקודש.

אליעזר כהן (ישראל ביתנו):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני מציע לטפל בנושא תאונות הדרכים בשלושה דברים עיקריים ולתת להם עדיפות: דבר אחד הוא התנגשויות המצח – מכוניות שעוברות מנתיב ומתנגשות במכונית שממול, בנתיב שממול. המכונית שסוטה מהנתיב פוגשת את המכונית שממול בהפתעה מוחלטת, ושתיהן בדרך כלל מצויות במהירויות גבוהות. כמעט כל תאונות המצח של סטייה מנתיב מסתיימות בהרוגים עם הרבה מאוד פצועים קשה.

מניסיוני, כמעט כל אחד מאתנו בכל נהיגה רואה שזה קורה במכוניות לידו, כשהוא נוהג, כאשר אדם מתכופף להרים משהו, כאשר נהגת מתעסקת עם הילד שלה בכיסא האחורי, כאשר מישהו מרים את פנקס הטלפונים שלו ואתה רואה שהוא מתעסק אתו בצד ובכלל לא מסתכל לכביש.

אי-אפשר להפסיק לנהוג בשעת נהיגה, אף לא לשנייה – נקודה. יש ססמה מצוינת בפרסומים האחרונים, שמאבדים חיים ברגע. צריך לפרט את הנושא הזה של הפסקת נהיגה בזמן נהיגה, כי הדברים האלה הם הגורם העיקרי לסטייה מהנתיב ולתאונות שהן התאונות הקטלניות.

הנושא השני הוא: נהגים המועדים לפורענות ומכוניות המועדות לפורענות. לפני למעלה מחודשיים התברר, שנהג שגרם למותו של רוכב אופנוע – רוכב האופנוע לחלוטין לא היה אשם – היו לו 60 עבירות. צריך לעשות הכול כדי שנהגים כאלה ירדו מהכביש. על כל עבירה שלהם, ולו הכי קלה, חייבים לשלול להם את הרשיון לשנה. צריך להמציא חוקים שישללו את הנהיגה החופשית של נהגים כאלה על הכבישים, ככל האפשר, ולהסיר אותם מהכביש.

הנושא האחרון הוא: נהגי שבת. כל אחד מאתנו מכיר את התופעה של נהגים צעירים שנוסעים ליד העיר שבה הם גרים; המכונית מלאה בחברים צעירים שיוצאים לחופשה מהצבא וחורשים את הכביש עם המכונית היפה של האבא, במהירות הרבה יותר גדולה מזו שבה אנחנו נוסעים, בדרך כלל בעקיפה פראית. אנחנו יודעים בדיוק לאילו מסעדות הם הולכים לאכול, יודעים בדיוק איפה הם מבלים. אני יכול להגיד לכם בדיוק, לגבי אזור המגורים שלי, באילו כבישים הם עושים את החארקות האלה. צריך לעשות להם מארבים בשעות שבהן אנחנו יודעים שהם נוסעים ולתפוס אותם ולשלול גם להם את הרשיון לשנה. תודה רבה.

היו"ר א' בורג:

תודה רבה. חבר הכנסת משה רפאל גפני, בבקשה.

משה גפני (יהדות התורה):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, כבוד השר, אנחנו העלינו את הנושא לדיון במליאת הכנסת, ויושב-ראש הכנסת ראה צורך להעלות את הנושא לדיון במליאה, עקב הדבר המובן, שלצערנו הרב, תאונות הדרכים הפכו למשהו חמור יותר מאשר מלחמה. מספר הנפגעים הולך וגדל, ולצערנו אנחנו שומעים על כך יום יום. אמא ובנה נשרפים חיים בתוך רכב, תאונות קטלניות קשות, מראות שכמעט אי-אפשר לסבול אותם, אי-אפשר לראות אותם, ואנחנו עומדים כמעט חסרי אונים מול התופעה הזאת, שהיא תופעה נוראה.

ואני רוצה לומר לך, אדוני השר, שאני בא עכשיו מוועדה שעסקה בביטוח רכב, והממשלה מציעה להאריך את הנושא של "אבנר", ואמרו שם נציגי האוצר, שהפרמטר הקובע או הנושא הקובע לגבי ביטוח הרכב הוא הנהג, גיל הנהג, הנהיגה שלו, היכולת לבחון כמה תאונות הוא עבר, מה מספר התביעות שהוגשו נגדו. הגורם האנושי הוא אחד הגורמים המרכזיים בתאונות הדרכים, מעבר לעניין של תשתית הכבישים כיום, שאיננה ראויה, מעבר לעניין של נהגי משאיות עייפים שנוסעים במשמרות, מעבר לעניין של הרכב, של תקינות הרכב ושל כל הדברים שמשרדך מטפל בהם באופן אינטנסיבי, במסגרת מתן עדיפות לתחבורה הציבורית. עם כל זה, הגורם האנושי הוא גורם.

אני רוצה לומר את מה שאמרתי כאן כאשר דיברנו על העניין הזה. אולי אלה קצת דברי תורה, אבל בכל אופן דברי התורה שנאמרו אז לא נס ליחם גם היום. ואתה, אדוני השר, הרי מכיר היטב את הגמרא ואתה יודע. הגמרא אומרת: היו אז שלוש ערי מקלט – – –

היו"ר א' בורג:

אז יבדיל משה שלוש ערים בעבר הירדן מזרחה, לנוס שמה כל רוצח.

משה גפני (יהדות התורה):

נו, אני יכול לעשות משהו נגד היושב-ראש?

היו"ר א' בורג:

לא, כך כתוב.

משה גפני (יהדות התורה):

כתוב.

שר התחבורה י' מרדכי:

– – –

משה גפני (יהדות התורה):

שלוש ערי מקלט היו בתוך ארץ-ישראל, ושלוש ערי מקלט היו מעבר לירדן. והגמרא שואלת: למה? הרי ארץ-ישראל עצמה היו בה הרבה יותר תושבים מאשר מעבר לירדן. הרי שם היו רק שני שבטים וחצי. התשובה, כפי שאומרת הגמרא, היא: כיוון שמעבר לירדן שכיחי רוצחים. שם יש הרבה רוצחים. שואלים המפרשים: מה זה קשור? הרי לעיר מקלט רצים ונסים רק כאלה שהרגו בשוגג, לא רוצחים. אומרים המפרשים: במקום שחיי אדם הופכים להפקר, והרגישות לחיי אדם פוחתת והנושא של אלימות הוא לחם חוק, דבר שנעשה באופן מתמיד, ולבנו גס בנושא הזה של האלימות הרצחנית – גם מגיעים לתופעות כאלה של הריגה בשוגג.

היו"ר א' בורג:

נא לסיים.

משה גפני (יהדות התורה):

בתאונות דרכים, ברוב המוחלט של המקרים, מדובר בהריגה בשוגג. אבל במצב כזה שנערים יכולים ללכת לפאבים בלילות שבת, לדקור זה את זה, ולבנו גס בעניין הזה, ומערכת החינוך איננה מטפלת בתופעה של האלימות, כשאנחנו עדים לאלימות שהפכה לנגע בחברה הישראלית – אין פלא שהקטל בדרכים הוא תופעה שאנחנו כמעט שלא מתמודדים אתה. אנחנו רואים את זה כמכה שאי-אפשר להיפטר ממנה.

ואני מסיים, אדוני השר, כבוד היושב-ראש. צריך לחזק את תשתית הכבישים. מדינת ישראל היא מדינה שהתקדמה מאוד מבחינת כלי הרכב שנמצאים על הכבישים, ותשתית הכבישים לא תוקנה בהתאם.

היו"ר א' בורג:

תודה.

משה גפני (יהדות התורה):

הנושא של ההעדפה לתחבורה הציבורית והנושא של תקינות הרכב חשובים, אבל הנושא של חינוך הנוער, של חינוך הציבור להימנע מאלימות ולנהוג כמו שצריך – זה הדבר המרכזי. אני מודה לך, אדוני היושב-ראש.

היו"ר א' בורג:

תודה רבה. חברת הכנסת דליה רבין-פילוסוף איננה כאן. חבר הכנסת ראובן ריבלין, בבקשה.

ראובן ריבלין (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, תאונות הדרכים אינן מכה משמים, אבל הן מכת מדינה, והיו רבים שכבר הכינו תוכנית מלחמה – מלחמה בתאונות הדרכים – ואין צורך לומר שזו מלה שיש בה הנחה, מלחמה בתאונות הדרכים. אבל רבים אסרו כבר מלחמה בקול גבורה רמה ונדמו בקול ענות חלושה, כשרק זעקות הקורבנות נשמעות מקצה הארץ עד קצה, אך אינן חודרות ללב. משום מה אנחנו כולנו – כל אחד ואחד מאתנו – אטומים לדברים נוראיים המתרחשים מול עינינו ואנחנו לא עושים דבר, בבחינת: לי זה לא יקרה. ואנחנו יודעים שכאשר אנחנו נוהגים, ופעמים מפאת צורך כזה או אחר או איזו קלות ראש אנחנו אומרים "אנחנו יכולים לעשות אותו תעלול, כי לנו זה לא יקרה", אבל זה קורה וזה פוגע, וזה פוגע בכל בית וזה פוגע כרעם ביום בהיר, ואחר כך לא יודעים כי על תאונות דרכים יש פסק-דין מוות, וההסברה אינה חודרת ללב. והשר שידע כבר לאסור מלחמות כה רבות והיה בראש מערכות אדירות, צריך אולי לתת את לבו לכך ולראות שמא הוא יצליח, ובאנו כולנו על שכרנו בעובדה שאתה הוא שר התחבורה, שר מלחמה במלוא מובן המלה.

אבל, כמובן, אדוני השר, אדוני היושב-ראש, במרחב החדש ארצנו קטנה יותר. פעם היו יכולים לנסוע דרומה לבאר-שבע בכביש חברון, בכביש פלוגות, בבקעה. היום הדרכים הולכות ומצטמצמות, וכאשר אתם, בממשלה שבה אתה מכהן עכשיו, תגיעו לאיזה הסכם ליבה עם הפלסטינים – והסכם הליבה, לפי מה שאומר ראש הממשלה, עתיד להיחתם כבר בפברואר, ואני מציע לך לבקש מראש הממשלה, שהסכם העקרונות הזה עם הפלסטינים יובא למשאל עם, כי אחרי הסכם העקרונות, יש לי החשש הכבד, שבלי שנשים לב, כבר לא יהיה מה להתווכח על הפרטים. אנחנו נמצאים במצב שבו הכבישים ילכו ויפחתו, הדרכים תצטמצמנה והציבור של בעלי הרכב הולך וגדל ויגדל.

כדי לסיים, אומר רק במה אדוני צריך לשכנע בהסברה. סיעת הליכוד התבקשה וביקשה להיות אורחת של יישובי קו העימות, ושקלנו וחקרנו כמה זמן ייקח לנו להגיע לעיר מעלות. התברר לנו אז, שאם ניסע באוטובוסים או שכל אחד ואחד ייסע ברכבו הפרטי, עתידים אנו להשתרך בדרכים, ביום ראשון שהוא יום צפוף, כשלוש שעות וחצי.

שר התחבורה י' מרדכי:

– – –

ראובן ריבלין (הליכוד):

עשינו דבר פשוט. עלינו על הרכבת בתל-אביב, והגענו כעבור שעה ו-40 דקות. הרכבת התעכבה בחיפה כמה פעמים, היה לנו צורך לקחת את חבר הכנסת שטייניץ ועוד כמה אחרים, וכיוון שיש מסלול אחד, פעמים היא צריכה לחכות לאחרת, אבל אם היא רוצה היא יכולה להגיע מתל-אביב לנהרייה באקספרס כמעט בשעה ועשר דקות. זאת אומרת, תענוג ממש היה לנסוע ברכבת, ואנחנו מברכים מכאן את הנהלת הרכבת.

למד את בני ישראל להשתמש ברכבת, ועשה כל מה שאתה יכול על מנת שמע"צ תחזור אליך, על מנת שכל אותן תשתיות יעברו אליך, על מנת שבאמת במדינת ישראל לא נצטרך את כלי הרכב הפרטי. ל-100,000 איש לוקח לצאת מ"וומבלי" הרבה פחות זמן מאשר לצאת מ"טדי", שיש בו 16,000 איש.

היו"ר א' בורג:

כן, אבל הם אנגלים.

ראובן ריבלין (הליכוד):

הם אנגלים, ויש להם רכבת.

היו"ר א' בורג:

הם גם נוסעים בצד שמאל; אולי נעבור אצלנו לנסוע בצד שמאל.

ראובן ריבלין (הליכוד):

הם נוסעים בצד שמאל ב-right side.

היו"ר א' בורג:

אני רוצה להזכיר לאדוני שהוא שכח להתנצל.

אני מבקש להזמין את חבר הכנסת שמואל הלפרט, בבקשה. חבר הכנסת גולדשמידט איננו.

שמואל הלפרט (יהדות התורה):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, מספר ההרוגים בתאונות דרכים מאז קום המדינה גדול יותר ממספרם של ההרוגים בכל מערכות ישראל. נתונים סטטיסטיים על עשר השנים האחרונות – 1999-1989 – מדברים על 200,000 נפגעים בתאונות דרכים, מתוכם 5,000 הרוגים, 20,000 פצועים קשה ו-175,000 פצועים קל ובינוני.

מדובר במספרים מחרידים, שמשמעותם המעשית: 22,000 נפגעים בתאונות מדי שנה, מתוכם כ-500 הרוגים ו-3,500 פצועים קשה.

לו היו מספרים אלה מופיעים בכל תחום אחר בחיינו, אין ספק שהיה מוכרז מצב חירום וכל הכוחות הטובים ביותר היו מתגייסים כדי למנוע את הקטל הנורא. אבל תאונות הדרכים נמשכות ודבר לא קורה.

חברי הכנסת, אין ספק שהגורם האנושי היה ונשאר הסיבה העיקרית לתאונות, אם זה נהגים צעירים וחסרי ניסיון, אם זה נהגים שתויים, ובמיוחד נהגים מתוך רבבות צרכני הסמים במדינה.

אני מציע להגביר ככל הניתן, בצורה סבירה והגיונית, את אמצעי ההרתעה כלפי נהגים מתפרעים, עד כדי שלילת רשיון. אני מציין לחיוב את המבצע האחרון של משרד התחבורה, שבמסגרתו שוללים רשיון לכל מי שעובר עבירות תנועה חמורות בכבישים שבהם נערך המבצע.

צריך להנהיג בדיקות רפואיות מעל גיל 50 לכל הנהגים בארץ, לפחות פעם בחמש שנים, וכן לחייב בדיקות לחץ דם. כבר היו מקרים רבים שרק אחרי תאונות התברר שהנהג לא היה כשיר מבחינה רפואית לנהוג.

אני קורא לשר התחבורה למנוע את הכוונה להעלות את מהירות הנסיעה בכבישים הבין-עירוניים ל-120 קמ"ש. מדובר בצעד מסוכן, שעלול להרוס את כל מה שהושקע בשנה האחרונה בהורדת מספר התאונות והנפגעים, הן בהרתעה ואכיפה והן בהסברה.

כמו כן, צריך להרחיב את משטרת התנועה, מכיוון שעצם העובדה ששוטר או ניידת נוכחים בכביש, זהו כבר אמצעי מרתיע.

שר התחבורה דיבר על חוסר התקציב לניהול המערכה נגד תאונות דרכים, אבל יש לזכור, שכל ההוצאות הללו הן כאין וכאפס לעומת ההוצאות של המדינה לטיפול בנפגעי התאונות ומשפחותיהם לכל החיים.

ברצוני לציין גם, כי בין הגורמים העיקריים לתאונות הם נהגי המשאיות. הסיבה העיקרית לכך היא, שהם עובדים 17-16 שעות ביממה. אין ספק שהעייפות גורמת לכך שהנהג לא שולט על ההגה ועל הרכב. אני מציע לאסור על מפעלים להעסיק נהגים יותר משעתיים נוספות ביממה.

ובסיום, אדוני היושב-ראש, יש כאן גם בעיה חינוכית של זלזול בחיי האדם, חוסר חינוך לערך האדם ולקדושת החיים. חז"ל אומרים שאדם הוא עולם מלא. חשוב שמוסדות החינוך יקדישו לנושא זה התייחסות מיוחדת. תודה רבה.

היו"ר א' בורג:

תודה רבה. חבר הכנסת מאיר פרוש, ואחריו – חבר הכנסת ישראל כץ. בבקשה.

מאיר פרוש (יהדות התורה):

אדוני היושב-ראש, מכובדי השר, חברי הכנסת, אילו היה מאן דהוא עורך מחקר – אולי נקרא לזה "מחקרון קטן" – על מספר הדיונים שנערכו בכנסת בנושא הקטל בדרכים, היינו מופתעים מהכמות הגדולה. כל אימת שהיתה תאונה מחרידה, כמעט בכל פעם שנהרגו אזרחים בכבישים, קיימה הכנסת דיון, והשמענו שפע של נאומים, אלפי ורבבות מלים, הצעות אין ספור, הבטחות ללא גבול. אבל מאום לא קורה. התאונות נמשכות, הקטל נמשך, מחיר הדמים הכבד משולם – ואנו חוזרים מחדש לשגרת חיינו.

אדוני היושב-ראש, מדינת ישראל עומדת, אם ירצה השם, לגדול באוכלוסייתה בעוד 25 שנה ולהגיע ל-8 מיליונים, ואולי אפילו ל-10 מיליוני נפש, כן ירבו. עלינו כבר עכשיו לחשוב על מערכות כבישים מפותחות, כי כמות כלי הרכב תגדל בצורה משמעותית. מובן שיהיה צורך להרחיב גם את השימוש ברכבת – אף שבמשרד האוצר לא אוהבים לשמוע על השימוש באמצעי תחבורה זה, או לא מוכנים להקציב לפיתוחו.

אבל החשוב מכול, וזה מה שאני אומר כאן לכם, חברי הכנסת, אנחנו צריכים להגביר את המודעות של אזרחי המדינה לזהירות בדרכים.

וכאן אני מציע לך, אדוני היושב-ראש, שנחזור לנוהג שהיה קיים בכנסת הקודמת, על-ידי היושב-ראש מר דן תיכון, לפתוח כל ישיבה ביום שני – שהוא היום הראשון לדיונים – באזכור של מספר הנפגעים בתאונות.

אדוני היושב-ראש, אנו חייבים לעצור ולשאול: עד מתי? האם באמת מדינת ישראל, המעצמה הטכנולוגית, אחת המדינות המתקדמות בעולם בתחום ההיי-טק, מדינה שמצויים בה מוחות טובים – האם איננו יכולים באמת לפתור את הבעיה, או לפחות לנסות לצמצם את ממדיה בצורה משמעותית, נוסף על הירידה שהצלחנו בה ב-1999?

הכול יודעים שהתשתית התחבורתית בארץ מפגרת בשנות דור – יש האומרים שני דורות – בהשוואה למקובל במדינות תעשייתיות אחרות בעולם. והרי הרחבת התשתית התחבורתית גם תעזור להאצת הצמיחה במשק. אבל פיתוח התשתית התחבורתית יציל גם חיי אדם, ימנע או יצמצם את האסונות המתרחשים אצלנו כמעט בכל יום.

הייתי מציע גם שכלי התקשורת יבליטו יותר את התאונות, תוך אזכור של מספר החללים והפצועים. ואני מציע, שבשעה מסוימת, כל יום, אזרחי ישראל ישמעו בכלי התקשורת את מחיר הקטל בדרכים, אולי זה גם יעזור להגביר עוד יותר את המודעות.

הייתי מציע שנתגייס אנחנו, חברי הכנסת, ובכל מפגש עם אזרחים, בכל נאום והרצאה נייחד כמה מלים לנושא.

אמרתי, אדוני השר, נתגייס, מכיוון שזו מלחמה, ובמלחמה צריכים להתגייס, וכולנו צריכים להתגייס נגד הקטל בדרכים. אני מציע גם שיקדישו לעניין זמן להסברה בבתי-הספר.

אבל, עיקר המשימה מוטל על משרד התחבורה, שחייב לצאת משגרת החשיבה ולגלות יותר יצירתיות במאבק בקטל בדרכים.

חכמינו ז"ל אומרים: "מחשבה טובה – הקדוש ברוך הוא מצרפה למעשה". הבה נקדיש את כל מאמצינו ומחשבותינו למען הצלת החיים ולהפסקת הקטל בדרכים.

היו"ר א' בורג:

אני מאוד מודה לאדוני. חבר הכנסת ישראל כץ, ואחריו – חבר הכנסת ויצמן שירי. בבקשה.

ישראל כץ (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אדוני שר התחבורה, אנחנו עוסקים בנושא תאונות הדרכים, נושא כואב. כל הבעת צער והשתתפות היא במקומה, אני כמובן עושה אותה. המקרים הם אכן, אדוני היושב-ראש, מקרים מזעזעים. אין אזרח או אזרחית שלבם לא נכמר.

לאחר שלצערנו קורות התאונות, ניתן כמובן לטפל בנפגעים ובמשפחות. ניתן לקיים הסברה מונעת מוצלחת יותר או מוצלחת פחות. קשה גם לראות את הקשר בין ההסברה לבין התוצאות. אבל, אדוני השר, כל הדברים האלה הם בעיקר דברים שבדיעבד או דברים נלווים לטיפול העיקרי. מה שלדעתי תלוי בעיקר בממשלה הם שני נושאים.

האחד, כמו שאמרו כאן, זה התשתיות, נושא הכבישים. אבל אני כולל בתשתיות לא רק את הכבישים ואת הדרכים, אלא גם מתן אפשרות לרכישת מכוניות חדישות וזולות.

אני חושב שהגיע הזמן שכל ממשלות ישראל יפסיקו להתייחס למכוניות שנרכשות – כי כולן הרי נרכשות מבחוץ – כאל פרה חולבת, שניתן להפיק ממנה רווחים. אם אפילו מכונית אחת שתקנה יותר בזול תאפשר למנוע אפילו תאונה אחת, אני חושב שכבר השיקול הכספי – כמה אפשר להרוויח מייבוא, ממסים, מהיטלים, צריך להיות זניח וקטן, כמו בכל דבר שנוגע לחיי אדם. אני חושב שהסכומים שגובים כאן במדינת ישראל על ייבוא מכוניות חדשות, שהיום הן מצרך שכל משפחה וכמעט כל אדם נזקקים לו, הם מסים מופרזים, שההכנסות מהם לא משמשות, אדוני השר, בדרך כלל על מנת לשפר ולהיטיב את מצב התשתיות או להיות מוקדשות למאבק בתאונות הדרכים.

הדבר השני, כמובן, הוא נושא חוקי התעבורה. התייחסו כאן לנושא של ראש פתוח ובחינת המהירויות בהתאם לאיכות הכבישים השונים שכבר קיימים או שייבנו. זה דבר שהמציאות דורשת אותו. לדעתי, הקביעה, המגבלה השרירותית, אין בה תועלת, ולפעמים היא אפילו מפריעה. בהחלט יש מקום לשקול בדרכים מסוימות מתן אפשרות לגמישות מבחינת המהירות. אני מאחל לכולנו שכל פעולה שיכולה להתבצע אכן תתבצע ותחסוך בחיי אדם.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת ויצמן שירי, ואחריו – חבר הכנסת עבד-אלמאלכ דהאמשה.

ראובן ריבלין (הליכוד):

הוא לא יכול. צריך לתת לדהאמשה אפשרות לדבר אחר כך כי הוא ברמדאן.

היו"ר ש' הלפרט:

כן, כן. אחריו – חבר הכנסת איוב קרא.

ויצמן שירי (ישראל אחת):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, חברי חברי הכנסת, אני אתחיל בכך, שאם מקצצים 30% מתקציב האגף שקשור למשרד שלך, ולמעשה צריך להילחם ולהסביר מה המשמעות של תאונות הדרכים, זה בדיוק מראה על ההתייחסות לחיים ולמוות.

ראובן ריבלין (הליכוד):

למי אתה אומר את זה? לביבי?

ויצמן שירי (ישראל אחת):

אני אומר את זה גם למי שצריך. אני אגיד את זה, ומה שצריך לעשות, נעשה.

אדוני השר, כביש דימונה הוא כביש אדום, ועובדים על הכביש הזה. הייתי לפני שלושה ימים בדימונה בלילה. הכביש מתוקצב בתוספת משמעותית, נכון, אבל יש מקומות שבשביל עוד כמה מיליוני שקלים, אין לי צל של ספק שאפשר לחסוך בזמן ובחיי אדם. הכביש הזה, למשל, היה צריך להסתיים בסוף 2001 ועם תקציב קצת יותר גדול, עוד 10 מיליוני שקלים, אני מאמין שאפשר היה לקצר את הסיפור בשישה חודשים.

למה אני אומר את זה? מסיבה אחת פשוטה. הכביש הזה, אדוני השר, לא נוסעים עליו רק תושבי דימונה, שחלק לא קטן מהם הם אנשים קשי-יום שצריך לקרב אותם עד כמה שניתן מהר לבאר-שבע, העיר שנותנת להם גם שירותים וגם מקומות עבודה. אבל מדי יום ביומו אלפי עובדי קמ"ג, אלפי מדענים ואלפי אנשים נוסעים עליו. לא פעם אחת ולא פעמיים ראינו – לפני שלושה שבועות היתה שם תאונה שנגמרה בנס. היו הרוגים, אבל היא נגמרה בנס. זו דוגמה קלאסית למה שצריך לעשות.

במעט הזמן שנשאר לי אני אתמקד בנושא חברות הביטוח, אדוני השר. אני לא רוצה להגיד שמדובר כאן בפשע, אבל אדם שקורית לו תאונה ושלא נדע הופך להיות צמח, כל המשפחה שלו מעורבת בזה. משום מה בחוק, אף אחד – ואני הולך להוביל בעניין הזה, לפחות בקטע הזה – לא הגביל את חברות הביטוח בזמן, עד כמה ניתן וכמה זמן הן יכולות, זמן מקסימלי, להתעמר במשפחה של הנפגע עם כל מיני תרגילים משפטיים כאלה ואחרים. זה דבר שאני באמת לא מאחל לשונאים שלי.

אנחנו נתקלים בתופעה הזאת, וכאן בקלי קלות היינו יכולים להכניס את היד לכיסן של חברות הביטוח. אנחנו רואים את הרווחים הגדולים של חברות הביטוח. העניין הזה, להתיש את מי שאירעה לו תאונת דרכים, להביא אותו למצב שאין לו ברירה והוא חייב לקבל בפשרה את מה שהן מציעות לו – חייבים באיזו צורה לקבוע כאן קטגוריה מסוימת, לעשות מדרגה של המשמעויות עם כל העלויות של הנושא הזה. זה דורש עבודה אמיתית שלך ושל המשרד שלך. לפני שמטילים עוד מסים על האזרח, אפשר היה בקלי קלות להיכנס לכיס שלהן, כי הן מחזיקות, להערכתי, במדיניות המסוימת הזאת ובשיטה הזאת. הריבית שמצטברת על זה שהן לא משלמות את הכספים לנפגעים – להערכתי, הסיפור מתבטא במאות מיליוני שקלים בשנה.

לכן הייתי מציע שתיתן את דעתך על העניין הזה, שיש לגבות גם מחברות הביטוח. ככל שהכבישים יהיו טובים יותר, ככל שהתשתית תהיה טובה יותר, הן גם ישלמו פחות. תודה, אדוני.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה לחבר הכנסת ויצמן שירי. חבר הכנסת איוב קרא, ואחריו – חבר הכנסת יעקב ליצמן.

איוב קרא (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, ראשית, אדוני השר, אני רוצה לדווח לך. אנחנו חוזרים, חברי ועדת הפנים, מסיור בשדה התעופה בן-גוריון, וצר לי להודיעך ששר הפנים נתן שרנסקי הצטרך להתעכב כשעה בתוך המטוס, מכיוון שהיו דברים לא כשרים בנושא אשרות הכניסה. בטח תקבל דיווח על כך, וזה דבר מזעזע. מדובר באשרות כניסה של עובדים זרים ודברים נלווים לא כשרים מבחינה אנושית, הייתי קורא לזה.

היו"ר ש' הלפרט:

מאיזו ארץ?

איוב קרא (הליכוד):

מרוסיה, מבלרוס ומעוד מקומות. בטח תקבל דיווח, אני בדיוק חוזר משם. ביקשתי לכנס את ועדת הפנים כדי לדון בעניין הזה, יחד עם נתן שרנסקי, כשהוא יחזור. זה רק על מנת לדווח לך על נושא מאוד כואב ורגיש שהיה היום.

אני רוצה לומר לך בנושא תאונות הדרכים, שהיתה לי לפני ימים מספר חוויה לא נעימה, כאשר נסעתי ברכב "וולבו" ובתוך יישוב בין דליה לעוספיא, בכביש פנימי נסע בחור אולי במהירות של 140 ונכנס בי לתוך ה"וולבו". למזלי נסעתי ב"וולבו", אחרת לא הייתי עומד פה היום מולכם. זה רק סימן למה שקורה בכבישי הארץ. לדעתי, תרבות הנהיגה והמנטליות של הנהגים זה שם דבר, ואי-אפשר שלא להעלות זאת על סדר-היום הציבורי של מדינת ישראל.

אנשים מקבלים רשיון וסוף העולם הוא הגבול מבחינתם. אין מנטליות של התחשבות בזולת. אתה רואה שלאנשים אין סבלנות, אצה להם הדרך, הם לחוצים. אינני יודע מה מקורו של הלחץ הזה, אם זה לחץ הנובע מהמחשבה שהחוק אורב להם, או מריבוי המסים במדינה – ואין מחשבה על רפורמה בעניין הזה, שתביא לאיגוד המיסוי כולו במקום אחד. אנשים קשי-יום, אתה רואה אותם נוהגים והראש שלהם במקום אחר. אולי זו אחת הסיבות לבעיה שאנחנו סובלים ממנה.

הקטל בדרכים הפך להיות מכת מדינה. נהרגים בכבישי הארץ יותר מאשר במלחמות ישראל, ואף אחד לא נותן תשובה על כך. ידידי שמואל הרשקוביץ והרשות עושים מאמצים גדולים ובהצלחה, לדעתי, וזה לא צודק לקצץ להם בתקציבם 30%, במיוחד בתקופה כזאת, שזה בנפשנו.

לראש הממשלה יש כסף להרחבת ממשלה, לזרוק כמה מיליארדים בגולן ובדרום-לבנון. אין לו כסף לדברים החשובים בחיינו – המפגע של האלימות במשפחה, של הסמים, של הדברים האלמנטריים בחיינו. אין לו כסף לזה. אני חושב, ובצדק, שהמאבק בתאונות הדרכים הוא משימה מהחשובות שבחיינו, ואסור לקצץ בכך 30%. להיפך, צריך לתת עוד הרבה כסף כדי שיילחמו בתופעה הכי כואבת במדינה הזאת. תודה רבה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת יעקב ליצמן, ואחריו – חבר הכנסת אברהם רביץ. אם הוא לא יהיה – חבר הכנסת אופיר פינס-פז; ואם הוא לא יהיה – חבר הכנסת האשם מחאמיד.

יעקב ליצמן (יהדות התורה):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, כנסת נכבדה, תאונות דרכים הן מלחמה, וכמלחמה צריך להתייחס אליה כפי שמפקד גזרה מתייחס למלחמה. לצערנו, אף ממשלה לא התייחסה לתאונות הדרכים כאל מלחמה.

לפני כמה ימים היה דיון בוועדת הכספים על משרד התחבורה, ואז התברר שנושא הכבישים נמצא בכמה משרדי ממשלה: משרד השיכון, משרד התחבורה, מע"צ, משרד הדתות, שמענו על משרד הפנים. נדמה לי שדיברנו על שישה משרדי ממשלה. כל זמן שלא יאחדו את כל הדברים ביחד תחת כיפה אחת, לא יעזור כלום.

היום יש כ-500 הרוגים והרבה פצועים. זה מספר מדהים. חלילה וחס, אילו זה היה מספר הנפגעים בצבא, מזמן היו מקימים ועדות חקירה למיניהן.

אני מוכן שאנחנו בוועדת הכספים ניאבק ביחד להגדלת הסכום לנושא המלחמה בתאונות הדרכים. אני לא יודע לאיזה משרדים להעביר את הסכום הזה. אני מוכן להעביר את זה למשרד התחבורה, אדוני, אבל לא ראינו איזו תוכנית של משרד התחבורה.

שר התחבורה י' מרדכי:

– – –

יעקב ליצמן (יהדות התורה):

יש. נשתדל לעזור לך בזה.

אחד הדברים שאני חושב שגם אותו צריך לבדוק הוא קווי האוטובוסים. השנה היו הרבה נפגעים והרוגים. היתה תאונה של האוטובוס הפרטי, ובה היו 16 הרוגים. היתה תאונת דרכים בל"ג בעומר, שנפגעו בה שתי נשים צעירות, בדרך למירון. היו עוד הרבה נפגעים בכלי רכב ציבוריים. אני חושב שאחד הדברים שמשרד התחבורה צריך להתלבש עליהם הוא כלי תחבורה ציבוריים.

דבר אחרון, הגיל למתן רשיון נהיגה, נדמה לי שהיום הוא 17. אני חושב שזה גיל צעיר מדי. הייתי מאוד שמח אם משרד התחבורה היה בודק קודם כול כמה תאונות קרו לנערים בני 18-17. הייתי מחזיר את גיל מתן הרשיון אפילו ל-19. תודה רבה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת אברהם רביץ – איננו. חבר הכנסת אופיר פינס-פז – איננו. חבר הכנסת האשם מחאמיד, בבקשה.

האשם מחאמיד (הרשימה הערבית המאוחדת):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, אדוני השר, אני מודה ומתוודה שאני מאחר לקורס לנהיגה מונעת. יש לי בחינה עוד הערב. אחד המורים שלי יושב ביציע. אני חייב להגיד לו: אהלן וסהלן בכנסת. האיש, יהודה ארמי, שראיתי אותו כמה פעמים הולך ברגל, מעיר לעיר וממקום למקום, ואף הפגין מול הכנסת. אני יודע מתוך שיחה אתו שהוא ניסה לדבר עם כמה חברי כנסת. כמה היו מוכנים להקשיב, אבל הרבה מאתנו אטומים לשמוע ביקורת או לשמוע הצעות. אני מברך אותך.

אדוני היושב-ראש, כשאנחנו מדברים על תאונות דרכים, אנחנו שוכחים שבאזורים שונים במדינה בכלל אין תמרורים, אין רמזורים, אין תשתיות. אני מדבר, למשל, על כבישים כמו בכפר-כנא או בסח'נין, שהכבישים בהם הם לא כבישים עירוניים אלא כבישים בין-עירוניים. הם מחברים קצוות שונים בארץ. אבל שם אין מדרכות. לנהגים אין בעצם למה לציית, כי אין תמרורים.

דבר שני, אדוני היושב-ראש, זה עניין התרמית של אנשים או חברות שעוסקים בתחבורה, ואני מתכוון לאותם מכונים שהתגלו כרמאים גדולים במדינה והם מסכנים חיי בני-אדם. אני חושב שזו לא סתם רמאות, זה לא סתם זיוף, פשוט מאוד זו מזימת רצח של בני-אדם. אני לא יודע מה עומד לקרות עם אותם אנשים, עם אותם מכונים.

אותו דבר אני רוצה לשאול את אדוני השר בעניין לימודי נהיגה בקבלנות. אני לא יודע, יש באוניברסיטה לימודי קבלנות? אתה לימדת באוניברסיטה. יש תואר בקבלנות?

יובל שטייניץ (הליכוד):

לא באוניברסיטאות המוכרות בישראל. אולי בשלוחות הזרות בארץ.

האשם מחאמיד (הרשימה הערבית המאוחדת):

אולי אלה שבחודש אתה מקבל בהן דוקטורט. זה משהו אחר. אבל מה זה לימודי נהיגה בקבלנות? לכן אני מקווה שכבוד השר יבדוק את הנושא הזה, אם אפשר בכלל לגמור את הדבר הזה.

אני רוצה לומר בהמשך, שמעתי שאפילו בספרי התיאוריה, אדוני השר, יש כמה מחברים, ולפעמים ספרי התיאוריה לא זהים. יש ביניהם הבדלים, שיכולים לבלבל את הלומדים.

דרך אגב, אולי צריך לבדוק את עניין הקורסים האלה שעוד הערב אני הולך לעבור. אני עשיתי עבירות של מהירות. אבל מה אני לומד? אני לומד דברים שלא עברתי עליהם. אני עובר על כל התקנות וההגדרות, על ההגדרה של כביש, למשל. אולי צריך לבדוק בעניין הקורסים האלה, מה באמת צריך ללמד ואולי לסווג את האנשים לפי העבירות. יש דברים שהם לא עברו, ואני כן עברתי. אני עברתי ואני הולך לעשות את הבחינה. אני אדם ככל אדם במדינה הזאת ואני הולך לעשות את הקורס ולהיבחן עוד הלילה.

היו"ר ש' הלפרט:

אנחנו מאחלים לך הצלחה.

האשם מחאמיד (הרשימה הערבית המאוחדת):

תודה רבה, אדוני.

כל הדברים שאמרו חברי הכנסת ומה שאני אומר אולי יצמצמו את הטרור הזה בכבישים. תודה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה לחבר הכנסת האשם מחאמיד. חבר הכנסת יובל שטייניץ. אחריו – חבר הכנסת מיכאל נודלמן.

יובל שטייניץ (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, לא שמעתי את כל הדיון, אבל אני מסכים לפחות עם חלק גדול מהדברים שנאמרו פה, לרבות חלק מהדברים שאמר קודמי, האשם מחאמיד.

אם יורשה לי, רק הערת אגב. אני באמת חושב, שדרכי התחבורה במגזר הערבי, לפחות ברובו, זו חרפה, כמו גם מערכת החינוך ודברים אחרים שמדינת ישראל צריכה להסיר ממנה גם בגלל תאונות הדרכים וגם בגלל דברים שמעבר לתאונות הדרכים. זה חלק מהבעיות הדחופות ביותר, ואולי רמת החינוך היא בראש מעייניהם, אבל גם בדברים האלה אנחנו חייבים לחתור בכל הכוח לשוויון.

אני מוכרח להגיד, היו לי ציפיות גדולות מהממשלה החדשה בנושא של השוואה מואצת של תנאי החיים במגזר הערבי לכלל המדינה. אני לא רואה שבתקציב החדש יש בשורה מהבחינה הזאת. אני לא יכול להגיד שהממשלה שאני תמכתי בה מבחוץ בעבר עשתה גדולות ונצורות. היא השתדלה, לא מספיק אולי. אולי אדוני כשר התחבורה יהיה הסנונית הראשונה שתפרוץ פרצה גם בכיוון שהאשם מחאמיד דיבר עליו.

המצב הכללי של תאונות הדרכים ושל התחבורה המוטורית בכלל הוא מצב נורא. אנחנו ארץ קטנה, צפופה. רמת החיים בסך הכול גבוהה, יותר ויותר מכוניות, והנהגים עצבניים והכבישים לחוצים. הלחץ הזה גורם לתאונות דרכים והלחץ הזה יש לו השפעות על אופי החברה שלנו בכלל. וכאן אין לי אלא להצטרף לדברי קודמי, חבר הכנסת ריבלין, ולומר לאדוני השר את מה שאני חושב שהוא ברור מאליו: רכבת, רכבת, רכבת.

אנחנו ממשיכים להשקיע בכבישים, אנחנו בונים עכשיו את כביש חוצה-ישראל, שדורש בחינה חדשה, כי הוא מהרבה בחינות באמת כביש זולל ישראל, ולפתור באופן מהותי את בעיות התחבורה של מדינת ישראל, הוא לא יפתור. מספר כלי הרכב גדל, וגם בכביש הזה ובכניסות אליו וביציאות ממנו יהיו פקקים בסוף ולחץ ועצבנות, ואת הנוף הכפרי שלנו הוא מחסל, והרכבת, גם מבחינה אקולוגית – וזה דבר שמתחיל להיות מאוד חשוב בארץ הקטנה שלנו, ההולכת ונהיית קטנה יותר ויותר בשנים האחרונות – וגם מבחינת מה שאנחנו מדברים עליו כאן, כי לתאונות הדרכים זה דבר חיוני מאין כמותו.

ואני רוצה גם להדגיש ולומר, שלא צריך כל כך לחנך את הציבור להשתמש ברכבת. הדבר החשוב ביותר הוא, שהרכבת תהיה יעילה, ואני מבטיח לאדוני השר, ברגע שהרכבת תהיה יעילה, ברגע שהרכבת תהיה מהירה, ברגע שהיא תהיה רכבת בין-עירונית, שתתחיל בנהרייה ותיגמר בבאר-שבע והלאה, בצורה כזאת שאדם יוכל לעלות עליה ובתוך שעה, שעה וחצי להיות בחיפה ובבאר-שבע וההיפך, ו-40-30 דקות מתל-אביב, וברגע שתהיה נגישות לרכבת לאתרים אחרים, אם על-ידי רכבת קלה, אם על-ידי נגישות וסידור רציני למוניות, שתוכלנה להסיע אנשים ולהחזירם בקלות, אני מבטיח לך שיותר ויותר אנשים ישתמשו ברכבת, כך שזו לא שאלה של חינוך – – –

היו"ר ש' הלפרט:

נא לסיים.

שר התחבורה י' מרדכי:

– – –

יובל שטייניץ (הליכוד):

כן. משתמשים, ועדיין לא מספיק. עדיין השיקול הוא: אני מגיע לתל-אביב מחיפה – אני כבר לא מדבר על הרכבת האטית לירושלים מבאר-שבע – מה אני עושה הלאה ואיך אני חוזר במהירות לרכבת? גם – מה עם בעיות המוניות והקישור לרכבת עם רכבות קלות?

אני אומר לך, אני יכול לומר את זה בביטחון יחסית, שברגע שתהיה רשת רכבות פרוסה על כל הארץ – היעילות של הכלי הזה תזמין את הביקוש ולא ההיפך. לא צריך לחכות לביקוש – –

היו"ר ש' הלפרט:

תודה.

יובל שטייניץ (הליכוד):

– – צריך לבנות, וכאשר הביקוש יעלה והתנועה המוטורית תרד, ממילא ייפתרו חלק מבעיות הפקקים, העצבנות ותאונות הדרכים, ונקבל בונוס נוסף חשוב מאין כמותו מבחינה אקולוגית.

לכן, וזה המשפט האחרון שלי, אם אני יכול לפנות לאדוני שר התחבורה בדברים שאני בטוח שהוא כבר נתן עליהם את דעתו ולומר, שהדגש והשקעת הכספים העיקרית צריכים להיות לא לשיפור הכבישים כרגע, גם במקומות שיש בהם בעיות, אולי באופן מינורי פה ושם, אבל תוכנית הפיתוח העתידית של מדינת ישראל צריכה להעביר את הדגש מהתחבורה המוטורית לרכבת – –

היו"ר ש' הלפרט:

תודה.

יובל שטייניץ (הליכוד):

– – ובא לציון גואל.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה רבה. חבר הכנסת מיכאל נודלמן, ואחריו – חברת הכנסת ציפי לבני. אחריה – חברי הכנסת מאיר שטרית, עזמי בשארה, דני נווה ומוחמד ברכה.

צבי הנדל (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

אני לא רשום אצלך?

היו"ר ש' הלפרט:

אחר כך. יש עוד כמה לפניך. בבקשה.

מיכאל נודלמן (ישראל ביתנו):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, אני צריך להגיד שתאונות הדרכים הן אסון לאומי, זה כמו מלחמה.

זו לא הפעם הראשונה שבמליאת הכנסת מעלים את בעיית תאונות הדרכים, אחרי זה נוצרות הוועדות, ובכל שנה מספרם של הנהרגים והנפגעים מתאונות דרכים הולך וגדל. האומדן מצביע על 22,000 אנשים המעורבים בתאונות דרכים, ובהם 500 נהרגים.

הסוגיה הזאת מוכרת מאוד וקשורה לכמה וכמה סיבות – התנהגותם האגרסיבית של חלק מהנהגים וגם חוסר פיקוח של משטרת הדרכים. עומד שוטר ומודד רק מהירות. לא תמיד מהירות היא הסיבה לתאונה. בן-אדם, נהג, לא מאותת ימינה או שמאלה, כשהוא מנסה להשתלב בתנועה. מכוניות כבדות נוסעות במסלול השני או השלישי ולאף אחד לא אכפת. כשהוא נכנס למסלול השני או השלישי הוא מפריע לנהיגה קלה, ומזה נגרמות רוב תאונות הדרכים.

גם פיגור ואי-רצון לפיתוח תחבורה ציבורית אלטרנטיבית כגון רכבת מהירה. אני מסכים עם כל הדברים שאמר פה חבר הכנסת שטייניץ. תחבורה ימית מראש-הנקרה עד אשקלון, על זה אפילו לא מדברים, אבל בכל המדינות שיש בהן תרבות, תנועה, ועם חוף ים כל כך רחוק כמו – – –

צבי הנדל (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

עד גוש-קטיף.

מיכאל נודלמן (ישראל ביתנו):

עד גוש-קטיף לראש-הנקרה, למה לא? זה גם מוסיף תועלת לתיירות, אבל אף אחד לא חושב על זה.

כעת את כל המשאבים משקיעים בפיתוח הכבישים, וגם זה לא בהצלחה רבה, כי כביש זה טוב, אבל תמיד יש פקקים ביציאה מהעיר ובכניסה לעיר, ויש שם כל מיני בעיות, כי אנחנו מדינה קטנה, ובכל עיר ועיר אין מספר קילומטרים כל כך גדול.

אני גם בטוח שכביש חוצה-ישראל לא יפתור את בעיית תאונות הדרכים, אבל יהיה מפגע קשה לאיכות הסביבה, לשטחים פתוחים ולשטחים חקלאיים. וגם הפן הכלכלי לא ברור, כי גם בקנדה היה כביש אגרה, והממשלה כל שנה צריכה להוסיף לחברה כסף מתקציב המדינה, כי לפי ההסכם החברה צריכה לקבל סכום כסף מסוים.

היו"ר ש' הלפרט:

נא לסיים, חבר הכנסת נודלמן.

מיכאל נודלמן (ישראל ביתנו):

אני גם לא בטוח שבכבישים שלנו יש שלטי תנועה שעומדים בתקן הבין-לאומי החדש, כי כשאני נוסע בכבישים אירופיים בגרמניה, באיטליה, שם הסימנים אחרים והכבישים קצת אחרים, וכל הדברים האלה צריכים להיות על סדר-היום.

אני חושב, שלא צריכים להיות קיצוצים, שצריך להוסיף כסף לדברים שקשורים לדרכים, לתנועה הציבורית, כדי למנוע אסון לאומי. תודה רבה.

שמואל הלפרט (יהדות התורה):

תודה רבה חבר הכנסת נודלמן. חברת הכנסת ציפי לבני, ואחריה – חבר הכנסת מאיר שטרית. בבקשה.

ציפי לבני (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אין ספק ואין לי אלא להסכים עם הדוברים לפני בדבר החשיבות של הסדרת תשתיות נאותה, סוף-סוף הסדרת רכבת במדינת ישראל, גם כי זה יקטין את היקף תאונות הדרכים וגם, בעיקר, כי זה יוכל לקרב את עיירות הפיתוח אל המרכז – דבר שחשוב לכל אדם, לכל אזרח, טוב לכלכלה, בוודאי יכול לעזור בפתרון תאונות הדרכים.

אבל מה שמטריד אותי: האם כשהעניינים הטכניים האלה – ואני מקווה שיוקצה להם בתקציב די כדי לקדם אותם בשנה הבאה – האם כשיוסדרו העניינים האלה, אכן נוכל לראות הקטנה משמעותית בתאונות הדרכים? ולצערי, אני לא בטוחה בזה. אני לא בטוחה בזה, כי כמו כולם גם אני מבלה בכבישים. ביליתי הבוקר בכביש בין תל-אביב לירושלים, וכמו קודמי, חבר הכנסת נודלמן, מצאתי שבמסלול הלא-נכון, בצד שמאל של הכביש, נוהגים כולם. אף אחד לא נראה לו שצריך לעבור לצד ימין.

תוך כדי דיבור נכנסה קבוצה של חיילים לשמוע את הדיון ומעניין גם מה IN בעיני הנוער; האם נהיגה זהירה, בטוחה, היא חלק ממשהו שייחשב ל-IN, או שזה יהיה מסוג צורת הנהיגה שבעקבותיה שולחים את הנהג, או אם היא נהגת – למטבח, כי אנחנו צריכים לנהוג מהר ואגרסיבי?

נראה לי שיש צורך בנושא הזה לפתוח את החינוך קודם כול ברמת הילד, עוד לא נהג, עוד מי שאין לו רשיון, כי אנחנו מבטאים בכביש חלק מתרבות שלמה, חלק מתרבות של "סמוך", של "יהיה בסדר", של "אפשר לעקוף את החוק", זה גם די בסדר לעשות עבירות תנועה. זאת אומרת, זה לא בסדר, כי אולי אתה מקבל קנס או מועמד לדין, אבל מבחינה חברתית אין בזה שום תווית שיש אתה איזו בעיה. עבירות תנועה למיניהן, ברוב המקרים, גם לא נחשבות לסוג העבירות שיש להתחשב בהן כשאתה דן בעניינו של אדם. זה תהליך ארוך יותר, זה תהליך שיארך יותר זמן, אבל זה תהליך שאנחנו לא יכולים להתעלם ממנו.

בתרבות הכוללת שלנו אנחנו צריכים להתחיל לשנות ממנהגנו. להיות הצבר העוקצני והחמוד, אולי פעם זה היה נחמד. לא יזיק לנו ללמוד קצת גם תרבות נהיגה וגם תרבות אחרת, שמצויה בשאר מדינות העולם, לאמץ את זה על הצד הטוב יותר בתרבות הנהיגה בכביש. והתפקיד שלנו, של הממשלה, של הכנסת, הוא להעביר את המסרים האלה, בין היתר, לחבר'ה הצעירים שמחכים לרגע שהם יקבלו את המפתח כדי "לקרוע את הכביש". אל תקרעו אותו. תודה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת מאיר שטרית. אחריו – חבר הכנסת דני נווה. אם הוא לא יהיה – חברת הכנסת ענת מאור.

מאיר שטרית (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, אדוני שר התחבורה, כאשר מדי שנה נהרגים בארץ כ-500 אנשים בתאונות דרכים, זה לא ריאלי שניתן יהיה לשנות את המספר הזה במהרה. צריך להתייחס לעניין הזה כאל דבר שצריך להיאבק ולהילחם בו, כאילו אנחנו נאבקים ממש באויב חיצוני.

במעבר שלך מתפקיד שר הביטחון למשרד התחבורה, אני מקווה שבאת למשרד הזה עם אותו drive שהיה לך כשר הביטחון. אני חושב שצריך להתייחס לעניין הזה בדיוק באותה צורה, אולי אפילו יותר חמורה. אנחנו לא מאבדים כל כך הרבה אנשים במערכות חיצוניות במלחמות ישראל היום: לא מול הלבנונים, לא מול הסורים ולא מול המחבלים. אנחנו מאבדים 500 איש כל שנה, לפחות בשנים האחרונות, בתאונות דרכים, ונפצעים אלפי אנשים.

אני יודע שאין פתרון קסם. אני נמנה עם אלה שחושבים שאין שום פתרון של "זבנג וגמרנו". אני גם לא מאמין, אגב, בהעלאת הקנסות, בהחמרת הקנסות, בכל מיני רעיונות של more of the same; מה שהיה הוא שיהיה. עובדה שזה לא עוזר.

מאז אני בכנסת העלו את הקנסות על המהירות פי כמה וכמה, ויש צבר של כמעט 720 מיליון שקל של קנסות, רפורטים על תנועה, שאי-אפשר לגבות אותם ואין גובים אותם. הנה מקור כספי. אין גובים אותם. זה יוצר מצב יותר חמור: מאחר שאנשים אינם משלמים, הקנסות הולכים ומתערמים בגלל הריבית וההצמדה, ואז שוללים לאנשים את הרשיון. קובעים להם שהם אינם יכולים לחדש את רשיון הנהיגה שלהם אם לא שילמו את הקנסות. ומה עושים אנשים? על-פי דיווח שקיבלנו בוועדת הכלכלה, כ-40,000 איש ומעלה נוסעים בעצם בלי רשיונות. תם זמן הרשיון, פג תוקפו, הם אינם יכולים לחדש את הרשיון, כי אין להם כסף לשלם את כל הרפורטים שהצטברו, אז הם נוסעים בלי רשיון, בהנחה שאולי יתפוס אותם שוטר ואולי לא יתפוס אותם שוטר. אי-אפשר להמשיך להחזיק את האנשים כל הזמן על בסיס של עבריינים.

אני מאמין בשלוש דרכים עיקריות: 1. השקעה נרחבת בתשתית, כי אין בלתה. לעשות כל כביש בין-עירוני לכביש רב-מסלולי. כל צומת – מחלף. הפרדה בין הכבישים. זה עולה כסף, אבל זה שווה זהב, זה חוסך הוצאה ענקית, וצריך להגדיל את התקציבים לתחבורה.

2. תחבורה ציבורית, ובתוך זה באמת רכבת. ראיתי שבתקציב השנה השר ייעד סכום גדול מאוד לרכבת, בניגוד, אגב, לעבר. יש פה ממש הקצאה ספציפית לרכבת ישראל, ואני מברך על כך בכל לבי.

אדוני השר, אני חושב, ואמרתי לך זאת בוועדה, שאפשר להאיץ את פיתוח הרכבת על-ידי שימוש לא במשאבי ממשלה אלא במשאבים חיצוניים של יזמים פרטיים שישקיעו את כספם שלהם ברכבת. ההערכה שלי היא שיש כאלה. כדאי פשוט לגייס אותם.

אגב, יש כל מיני פתרונות אלטרנטיביים לגייס כסף אם הממשלה מסכימה. זאת אומרת, אם השנה הממשלה מקציבה 800 מיליון שקל, נאמר מיליארד שקל, ובשנה הבאה הממשלה מוכנה להקציב עוד 800 מיליון או עוד מיליארד, ובעוד שנתיים עוד מיליארד – בהנחה שעושים תקציב בראייה רב-שנתית, ולדעתי כך צריך לנהוג שר אוצר – אם אתה יודע שבשנה הבאה יעמוד לרשותך הכסף הזה, הממשלה יכולה היום להנפיק, כמו שעושים בארצות-הברית ובמקומות אחרים, איגרות חוב לצורך העניין הזה, כשבטוח שהכסף ישולם. ואז יעמוד לך היום במזומן במקום מיליארד, 2 או 3 מיליארדים. ברור שהפיתוח יהיה פי-שלושה.

3. הנושא של חינוך. חינוך ושוב חינוך מבית-הספר, מגיל צעיר מאוד, לימוד אמצעי נהיגה, תמרורים והדרכה בנהיגה. הכול מגיל מאוד מאוד צעיר.

לצערי, כיוון שזמני נגמר, אני לא יכול להרחיב את הדיבור, רק אסיים במשפט אחד, מאחר שהיתה כאן הערה ביחס להצעה להגדיל את המהירות המותרת בכבישים. זו הצעתי. הצעתי להגדיל את המהירות בכבישים מהירים ל-120 קמ"ש לרכב פרטי. אני מעלה את זה לא מפני שאני נעול על ההצעה, ואני רוצה לומר את זה גם לציבור. אגב, אני מקבל תגובות גם אוהדות, מצד אחד, של אנשים שנמאס להם המצב הקיים, וגם תגובות מתנגדות. משני הצדדים. אבל לדעתי שווה לדון בעניין. יש מומחים רבים שאומרים שבעצם זו שטות שלא עושים את זה, מכיוון שהיום אפילו ראש אגף התנועה במשטרה, ניצב יעקב גנות, אמר, שלדעתו צריך להעלות בכבישים מהירים את המהירות ל-120 קמ"ש. כיוון שהנהגים היום יותר שומרים על הספידומטר ומסתכלים אם יש שוטרים בצדדים במקום להתרכז בנהיגה, וכך עושים תאונות.

צבי הנדל (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

מאה אחוז.

מאיר שטרית (הליכוד):

אני חושב שצריך לפחות להיות פתוחים לדון בעניין הזה, לשמוע מומחים שונים, עמדות, נתונים שונים, ואז להחליט. לכן אין פה דבר שנעול. אבל אני בהחלט מתכוון להביא את החוק הזה לדיון, וחברי הכנסת יתייחסו, ידונו. אני מציע לקבל את זה בראש פתוח, ואני מקווה שגם בתחום הזה נתקן משהו. אני מאמין שהמשטרה צריכה להתעסק פחות במלכודות מהירות ויותר בעבירות החמורות יותר, של נסיעה בצד שמאל של הכביש, עקיפות מסוכנות, אי-עצירה ברמזור אדום, אי-עצירה בתמרורים, בטיפול ובפיקוח על הדברים היותר-חמורים. לא לחפש את המטבע תחת הפנס אלא לחפש את הגנב בחושך.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת דני נווה – איננו. חבר הכנסת מוחמד ברכה, בבקשה. אחריו – חבר הכנסת צבי הנדל.

מוחמד ברכה (חד"ש):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, רבותי חברי הכנסת, כל יום או כל שבוע בעצם נותנים בכלי התקשורת את קציר הדמים בכבישי ישראל. לדעתי, זו מלחמה שאינה נפסקת מאז קום המדינה, אבל בשנים האחרונות ובשנה האחרונה היא מקבלת ממדים מפלצתיים.

אדוני השר, הנושא הוא לא הנושא המספרי, כי כל אחד הוא עולם ומלואו. רק לפני יומיים שמענו שהיו בסביבות 520 הרוגים בשנה הזאת בתאונות דרכים. ואני שואל, דווקא בימים האלה, לקראת אישור התקציב בקריאה שנייה ושלישית: מה צריך עוד לקרות על מנת שהממשלה, החברה, הכנסת וכל מערכות השלטון והחיים במדינה יראו בנושא של הקטל בדרכים נושא של מלחמה לכל דבר, שמחייבת התגוננות של החברה ומוסדותיה, ויעמידו את הנושא הזה בראש סדר העדיפויות?

אנחנו מדברים על סל הבריאות, וזה מאוד חשוב. אנחנו מדברים על חינוך, וזה מאוד חשוב. אבל הנושא של הבטיחות, הקטל בדרכים, משרד התחבורה – אלה עדיין, למרבה הצער, אינם תופסים את המקום הראוי.

אני מעודד מכך שבראש המשרד יושב אדם רציני כמוך, אדוני השר. אני גם מעריך את זה שאתה יושב ושומע את הדיון מתחילתו. אני חושב שאם לא הפעם – אימתי? עליך מוטל תפקיד הרבה מעבר להגדרה של המשרד שאתה עומד בראשו, והוא שמירת חייהם של האזרחים. אני לא רוצה להעמיס על הכתפיים שלך את כל השטויות שעושים נהגים בכבישים. אבל זה מחייב היערכות.

חברי, חבר הכנסת שטרית, דיבר לפני וציין כמה נושאים שאני חושב שכל חברי הכנסת מסכימים להם. למשל, הנושא של כבישים, של תחבורה ציבורית וכו'. תחבורה ציבורית זה לא רק מה שקשור במשרד התחבורה, אלא זה גם מה שקשור במשרד התשתיות. גם העלאת מחיר הסולר ב-50 אגורות בתקנה שהולכים לאשר בוועדת הכספים – –

היו"ר ש' הלפרט:

עליך לסיים.

מוחמד ברכה (חד"ש):

– – פשוט תחליש את התחבורה הציבורית ואת ההזדקקות לתחבורה הציבורית, כי מחיר התחבורה הציבורית יעלה בשיעור של 33% בערך.

אני חושב שיש מקום לחזק את המועצה לבטיחות בדרכים. אני רוצה לציין שהיא נותנת עכשיו תשומת לב לאוכלוסייה הערבית, אני מעריך את זה מאוד. יש ועדת היגוי שהתחילה לפעול, אבל היא צריכה חיזוק נוסף.

לנושא של השילוט, במיוחד ברחוב הערבי. אין חובה לכפות או לחייב את הרשות המקומית בתמרור. לכן יש מקום לא רק לחייב את הרשות המקומית – שזה דבר חשוב – אלא גם לתקצב את החיוב של הרשות המקומית. זה צריך להיעשות על-ידי משרד התחבורה.

משפט אחרון – לנושא של הביטוח. היה היום דיון בוועדת המשנה המשותפת של ועדת החוקה, חוק ומשפט וועדת הכספים בכל מה שקשור לסוגיה של "אבנר". משרד התחבורה צריך לתת את הדעת בנושא הזה לא רק בממד התחבורתי והבטיחותי, שהוא ראשון במעלה, אלא גם בנושא החברתי. מקוצר הזמן לא ארחיב בנושא הזה, אבל צריך להביא בחשבון גם את הגישה החברתית, ולא להעמיס על החלשים יותר ממה שהם יכולים לשאת. תודה רבה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה רבה. חבר הכנסת צבי הנדל, ואחריו – חבר הכנסת עופר חוגי. אם הוא לא יהיה – חבר הכנסת רחבעם זאבי. בבקשה, אדוני.

צבי הנדל (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

אדוני היושב-ראש, חברי חברי הכנסת, כבוד השר, אני מעריץ אותך על שאתה יושב פה ומקשיב לכל הדיונים.

אני רוצה להעלות שתי נקודות, אבל מאחר שדובר פה גם על כביש חוצה-ישראל, לא אדלג על זה. חשוב ביותר לסלול את כביש חוצה-ישראל. שמעתי את כל החכמים מכל הצדדים. אני אוהב ירוק לא פחות מכל אחד אחר, אני אוהב את הארץ לא פחות ממישהו אחר, אני רוצה נופים ואני מטייל הרבה עם ילדי. חשוב לסלול את הכביש. זה לא יפתור את כל הבעיות, צריך לעשות עוד אלף ואחד דברים, אבל אי-אפשר לבטל את זה במחי יד, להביא לנו כל יום תחשיבים ולערער את הביטחון העצמי שלנו בעניין הזה. הייתי מדלג על זה והולך לסלול את הכביש הזה הכי מהר שאפשר, ובהצלחה.

גם הרכבת חשובה מאוד. וכל מה שנאמר חשוב מאוד, תחבורה ציבורית, אוטובוסים במחיר נסיעה נמוך יותר. דיברתי על זה לפני כשבוע כאן מעל הדוכן ואמרתי, שאם נוסעים בפרייבט שלי, עם נפח מנוע של למעלה מ-3,000 סמ"ק, מגוש-קטיף לתל-אביב, שני בני-אדם במכונית – זה יותר זול מאשר באוטובוס. לכן צריך להוזיל את מחיר הסולר, או את מחיר הנסיעה בתחבורה הציבורית, ולא לייקר אותו.

מאיר שטרית (הליכוד):

הממשלה העלתה אותו ב-25%.

צבי הנדל (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

לכן אמרתי את זה.

בדקה וחצי שנשארה לי אני רוצה להתמקד בדבר אחד. אדוני השר, יש יהודי יקר בקיבוץ אלונים, אם אני לא טועה, אני לא זוכר את שמו, שעשה עבודה בלתי רגילה על הנושא: איך בונים במשך שנים נהג עם מוסר נהיגה גבוה. אני לא קונה את זה שהנהגים בישראל לא טובים וכו', אבל צריך לחנך את הנהג הישראלי מגיל צעיר. האיש קיבל על זה את פרס הנשיא, הוא קיבל על זה את פרס יושב-ראש הכנסת, ואין מומחה אחד בארץ ובעולם שלא מהלל ומשבח את התוכנית הזאת.

התוכנית לא זולה, היא יקרה. בקשתי: צריכים לחבור כאן שלושה משרדים יחד – האוצר, מטעמים מובנים, התחבורה והחינוך. התוכנית כוללת מגרשים לנהיגה עצמית לילדים, עם תוכנית לימודים מהגיל הרך ועד שמגיעים לרשיון. כחלק מתוכנית הלימודים לבגרות כלול רשיון נהיגה, שקיבלת אותו לא כעבור 27 שיעורים, אלא במכלול של לימוד. צריך להטמיע במוחו של הילד איזה אסון הכלי הזה יכול לגרום, ולא רק שהוא משמש להעברה ממקום למקום.

מאחר שהתוכנית לא זולה, אפשר להחיל אותה במשך עשר שנים; זה בר-השגה. אני אומר את זה כמי שהיה שנים בוועדת הכספים. אפשר למצוא לזה את המשאבים במשך עשר שנים. זה קשה, אבל אפשר לעשות את זה לאט לאט, מדרגה אחר מדרגה; גם צעדה של מיליון קילומטר מתחילה במטר הראשון. עד היום אף אחד לא התחיל בזה. יש מגרש אחד שבנו אצלו בקיבוץ, באלונים, זה הדגם והם משתמשים בו.

אם אני יכול להועיל בעניין הזה במשהו, אני מוכן להירתם לכך בכל כוחי. אני מבקש לזמן את שלושת השרים לאותו קיבוץ, נדמה לי שזה אלונים, סליחה אם אני לא זוכר, לטכס עצה ולעשות תוכנית. אם עשר שנים הן פרק זמן קצר מדי, שזה יהיה 15 שנה. אני מבקש להתחיל עם זה. אין לי ספק, שבבוא הזמן, מי שהתחיל בתוכנית הזאת ייחרת בזיכרון ההיסטורי במדינת ישראל כעוצר המרכזי של תאונות הדרכים, שכולנו בוכים עליהן. תודה רבה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת עופר חוגי – איננו. חבר הכנסת רחבעם זאבי. אחריו – חבר הכנסת בנימין אלון. אם הוא לא יהיה – חבר הכנסת תאופיק חטיב. אם גם הוא לא יהיה – חברת הכנסת ענת מאור.

רחבעם זאבי (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

אדוני היושב בראש, חברי הכנסת הנוכחים, אני משתתף זו הפעם ה-12 בדיון של הכנסת בנושא תאונות דרכים ודרכי המלחמה בהן. כל שנה אנחנו משלמים מס שפתיים בכך שאנחנו קובעים את הנושא בסדר-היום, אנשים עולים, אומרים את אשר בלבם, כמה עצות טובות, כמה עצות פחות טובות, מול כנסת ריקה, והם מתפזרים. כבר הצענו את כל ההצעות הטובות, וגם לשר יש כושר לתת עצות לעצמו, הרי הוא בא ממגזר של עשייה גדולה, והוא נטל על עצמו תפקיד שהוא אחד החשובים במדינה, כי הוא קשור בחיי אדם, ובתאונות הדרכים נהרגים יותר מאשר בעטיין של בעיות ביטחון.

לכן לא אשיא עצות, פרט לעצה אחת. אני מציע לכנסת לחייב את עצמה ולחייב את הממשלה, שאחת לחודש, בישיבה הראשונה שמתקיימת של הכנסת ושל הממשלה תוקדש שעה אחת לנושא הזה. זה לא הרבה, שעה בחודש. הכנסת פועלת שמונה-תשעה חודשים, אלה שמונה שעות בשנה. גם הממשלה תשמע פעם בחודש דיווח משר התחבורה והערות משרים אחרים. הכנסת תתעסק בזה ברצינות, ולא בריטואל החוזר על עצמו. כפי שפתחתי וסיפרתי, 12 פעמים אני בהצגה הזאת, שאיננה משנה את התכלית. אולי גם ההצעה שלי לא תזיז הרבה, אבל היא תזיז קצת. וכל המציל נפש אחת מישראל, אמרו חז"ל, כאילו קיים עולם מלא. תודה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת בנימין אלון – איננו. חבר הכנסת תאופיק חטיב, בבקשה.

תאופיק חטיב (הרשימה הערבית המאוחדת):

כבוד היושב-ראש, חברי הכנסת, כבוד השר, מלחמת הכבישים נראית כמלחמה אבודה. אני חושב שהיא אבודה בגללנו, בגלל הגורם האנושי. כמי שנמצא בכבישים הרבה מאוד שעות ורואה את ההתנהגות של הנהגים, אני יכול להעיד על מאות מקרים של כמעט תאונה – מאות. מה שהוא כמעט תאונה במקום אחד, במקום אחר הוא תאונה, במקום שלישי הוא תאונה קטלנית. לצערי, ברוב המקרים אפשר לראות שהנהגים – זה לא התשתית, זה לא הכבישים, זה לא המכוניות – הנהגים הם האשמים; כולם ממהרים, כולם רוצים לתפוס תור לפני הרמזור באיזו כניסה צדדית, בעקיפה מצד ימין ואחרי הקו הצהוב.

נתקלתי אפילו במקרים – בחזרתי מצפון הארץ בשבוע שעבר נתקלתי פעמיים במקרים של כמעט תאונה חזיתית ודאית, כאשר רכב עוקף תור של מכוניות ומוריד את כל המכוניות שבאות במקביל, כי אף אחד לא רוצה להיכנס בו חזיתית, הוא מוריד אותן וממשיך לנסוע כאילו לא קרה כלום.

ושוב, זה מקרה שמעיד שהכביש לא אשם, ונדמה לי שגם המכונית לא אשמה. נראה לי, שההשקעה בגורם האנושי היא ההשקעה הכי כדאית, אף שהיא עדיין הכי פחותה. זה לא בדיוק הדוח שהשוטר נותן לו ואז זה משנה את תרבות הנהיגה אצלו. אני חושב שצריך לחשוב על יצירה הרבה מעבר לזה. אנחנו עדיין לא יצירתיים בנושא הזה. צריך להוביל את הנהגים למצב שבו הם עצמם יהיו אחראים, ואפילו יחשבו שאם תקרה תאונה והם יעשו את הכול למנוע אותה, הם עדיין יישאו באשמה מסוימת. אולי אז הנהג ישנה מהתנהגותו.

הנהג הישראלי הוא נהג אלים, אגרסיבי, לא מוותר, איננו סבלן ואיננו סובלני, ועל זה צריך לתת את הדעת. תודה רבה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. עתה, חבר הכנסת בנימין אלון, ואחריו – חבר הכנסת עבד-אלמאלכ דהאמשה.

בנימין אלון (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה – אדוני, אני מודה לך על לפנים משורת הדין.

כבוד השר, אני יודע שהכול כבר נאמר, וזו הסכנה הגדולה, שאנחנו מתמלאים במין תחושה כזאת שיש לנו עסק כאילו עם מכת טבע, חס וחלילה, ואף שר כבר לא יכול לעשות מהפכה. אדוני השר, שהיה אלוף הפיקודים, יודע שבפיקוד הזה של המוות של תאונות הדרכים אין איזו גבעה ספציפית שאפשר להסתער עליה. יש הרבה גבעות – יש גורם אנושי, יש כבישים ויש הרבה דברים. זה כל כך מורכב, שאנחנו מאבדים את האמונה ביכולתנו לשנות ולהילחם, וחלילה אם נגיע למצב הזה. יש כאן מפגין, שמו יהודה, שמפגין שנים. עצרתי פעם לידו וראיתי כמה הוא עדיין מלא בתמימות ובאנרגיה של אמונה, והוא חיזק גם אותי בזה. יכול להיות שאנשים אחרים יאמרו: "איש משונה – עומד ומפגין נגד תאונות דרכים ועומד ומכריז הכרזות".

אדוני השר, שמעתי את דברי הפתיחה שלך. אני חושב שלהתחיל ללמד בשישית על הרכב ואת כללי התעבורה זה מאוחר. נכון שאמרת שעל אופניים ודברים כאלה מקדימים קצת. זו לא מכת טבע. זו מכת אדם. זו לא מכה. אנחנו רוצים את הקידמה הזאת. אף אחד לא חייב אותנו לקבל את הקידמה האנושית עם העלאה למולך של מאות נפשות כל שנה כתשלום על הקידמה. אנחנו חייבים להתמודד עם הדבר הזה.

היום צריך ללמד ילדים מכיתה א' איך הולכים ברחוב. מכיתה א' הם צריכים לדעת איך נראה רכב. הם צריכים, בנימוס ולפי כללי כיבוד אב ואם, גם להעיר לאבא כשהוא נוהג לא נכון.

אני בטוח שאם היום יעשו מבחן תיאוריה לרוב המבוגרים – אני לא יודע אם הם יעמדו בזה. אני לא בטוח שהמבחן בתיאוריה משקף את הספר שצריך לדעת קודם. אני לא בטוח – והייתי אומר כמעט שאני בטוח שלא – שברמת הלמידה והטמעת הידע אנחנו לא יודעים מספיק: לא על הרכב ולא את כללי התעבורה. אנחנו כעיוורים וכאנאלפביתים.

היו"ר ש' הלפרט:

נא לסיים.

בנימין אלון (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

אדוני היושב-ראש, אני מסיים.

אני מאמין בלמידה. אני מאמין שבלמידה אפשר לעשות מהפכות.

אדוני היושב-ראש, ברשותך, אולי רק הערה אחרונה. כמו כל שר, נגעת בחוסר התקציב. רציתי לשאול אותך, ולא רציתי להפריע באמצע: לאן הולכים כל סכומי הקנסות של האכיפה? למה הם הולכים לאוצר? מדוע אנחנו, המחוקקים, לא ננקוט יוזמה, כמו שעשינו בזמנו לגבי עניין איכות הסביבה והחלטנו, וכך מתבצע, שכל הקנסות של הפרת איכות סביבה, של ניקיון וכו' יגיעו לקרן שמטפלת בדבר הזה? אדוני השר, אם נעשה זאת, אפשר יהיה לתת עוד לאלפי מובטלים עבודה כפקחים. הם יאכפו את החוק. הם יכניסו כסף הרבה יותר מאשר המשכורת שלהם, והם יצילו נפשות רבות. תודה ושלום.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. עתה, חבר הכנסת עבד-אלמאלכ דהאמשה. אחריו – חברת הכנסת ענת מאור, ואחריה – חבר הכנסת יצחק גאגולה.

עבד-אלמאלכ דהאמשה (הרשימה הערבית המאוחדת):

כבוד היושב-ראש, כבוד השר וחברי הכנסת, נדמה לי שבעניין תאונות הדרכים אכן יש תמימות דעים בבית הזה, והעניין הוא ודאי חוצה מפלגות וחוצה כל חלוקה וקריטריון פעילותי שיכול להיות.

היו"ר ש' הלפרט:

אני מבקש לא להפריע שם.

עבד-אלמאלכ דהאמשה (הרשימה הערבית המאוחדת):

הבעיה הזאת – אין כואב ממנה, אך למרבה הצער, גם בבעיה הזאת, במציאות שלנו, לפעמים דוקרים את העין ומקוממים את הלב מעשים ושיקולים שאינם לגופו של עניין ולגופה של בעיה. תשתית הדרכים איננה אותה תשתית בכל המקומות ובכל המגזרים. לגבי הטיפול בגורם האנושי, אני מסכים, כפי שאמר חבר הכנסת חטיב, שלגורם האנושי יש משקל מכריע בעניין הזה. הגורם האנושי והטיפול בגורם האנושי אינם אותו דבר בכל המקומות ובכל המגזרים. גם כאשר הנהגים עוברים את העבירות או עושים את המעשים בניגוד לחוק, לא כולם זוכים באותו יחס ובאותו קנה מידה או נפטרים מעונש באופן שוויוני ובקריטריון מהותי.

אלה הדברים שבין היתר אנחנו חייבים לשים לב אליהם ואותם גם צריך לתקן. המלאכה איננה קלה. הדברים מחייבים מאמץ עילאי אם בכוח אנוש, אם בשיקול דעת צודק וענייני ואם במשאבים כספיים ובתשתיות. הבה ונוכל כולנו אכן לשאת את העומס הזה ולצאת ממנו בהצלחה.

היושב-ראש, ברשותך, אסכם את עיקר הדברים גם בשפה הערבית למאזינים שלנו.

היו"ר ש' הלפרט:

כן. בבקשה.

עבד-אלמאלכ דהאמשה (הרשימה הערבית המאוחדת):

(נושא דברים בשפה הערבית, להלן תרגומם לעברית:

בשם אללה הרחמן והרחום, מאזינים יקרים, הנושא היום הוא תאונות הדרכים. תאונות אלה גורמות לאלפי ואולי לעשרות אלפי הרוגים כל שנה. בהקשר זה אמרתי, כי הנושא מחייב מאמץ רב בהתייחסות לגורם האנושי, בין שזה השוטר בדרכים, הנהג או המכונית. זאת, בנוסף על גורמים אחרים שיש להם נגיעה לכבישים, לאפשרויות הנהיגה, למצב הבטיחות בכבישים השונים ובאזורים במדינה. למרבה הצער, המציאות המרה אומרת, כי ההתייחסות אינה זהה ואינה צודקת ועל-פי רוב אינה הוגנת. הצבעתי בבירור, כי יש סקטור של נהגים, יש קבוצה של כבישים ואזורים שאינם זוכים ליחס שווה בהתייחסות הראויה והחשובה הזאת – –

היו"ר ש' הלפרט:

נא לסיים.

עבד-אלמאלכ דהאמשה (הרשימה הערבית המאוחדת):

– – המשא כבד, והלוואי שיכולנו למלא את החובה הזאת בכל המישורים ושהביצוע יהיה פעם נוספת צודק ואובייקטיבי, ולא שגורם אחד ינהג לפנים משורת הדין לגבי גורם אחר או צד אחד ינהג כך לגבי הצד האחר. תודה לכולם.)

תודה רבה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. עתה, חברת הכנסת ענת מאור, ואחריה – חבר הכנסת יצחק גאגולה.

יובל שטייניץ (הליכוד):

אחר כך הצבעה?

היו"ר ש' הלפרט:

לא. יש עוד רשימת נואמים.

אברהם הירשזון (הליכוד):

אין הצבעה היום.

היו"ר ש' הלפרט:

חבר הכנסת שטייניץ, לא יהיו היום הצבעות. סיכום הדיון יהיה מחר. חברת הכנסת מאור, בבקשה.

ענת מאור (מרצ):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, אדוני השר, אין ספק שנושא תאונות דרכים בצדק מדיר שינה מעיני כולנו ועומד על סדר-יומו של כל שר תחבורה ועל סדר-יומה של הכנסת. נוסף על הדברים המאוד-חשובים שהעלו קודמי, אני יודעת שאתה גם רגיש לנושא הזה – אני עדה, מהנושא של המעבר הבטוח, שהזמנתי אותך לביקור על נושא הבטיחות, לא רק בתחום הביטחון, אלא בעניין טיב הכבישים והרחבתם. ואני מאוד רוצה להעריך את ההיענות, ואני מקווה שגם הביצוע יהיה בהתאם.

אני רוצה להעלות שלוש סוגיות מאוד בקצרה. ראשית, אני חושבת שתרבות הנהיגה היא גורם מספר אחד.

היו"ר ש' הלפרט:

חברי הכנסת, נא לא להפריע.

ענת מאור (מרצ):

אני רוצה להציע, שעם המעבר מחברת מלחמה לחברת שלום, והלוואי שכך יהיה, נקדיש חשיבה כוללת לכל הנושא: מה היא חברת שלום, ובכלל זה ההתנהגות, הנורמות והסובלנות על הכביש. אני גם יוזמת שדולה בכנסת על כל התרבות הזאת של שלום, ואני מוכנה לשתף פעולה בעניין הזה.

שנית, אני לא רוצה להרחיב על כביש חוצה-ישראל. אין לי ספק, שרכבות, מבחינה בטיחותית, מעבר לכל מחלוקת אחרת, תמיד, בכל העולם – נכון שכאשר יש תאונה היא מאוד קטלנית, אבל רמת הבטיחות הרבה יותר גבוהה.

שלישית, אדוני השר, אני רוצה לפנות אליך להיעזר בחבורות מתנדבים, הורים שכולים ואחרים שבנושא תאונות הדרכים מוכנים ויכולים לסייע.

היו"ר ש' הלפרט:

חברי הכנסת, אני מבקש לא להפריע. לא לנהל ישיבות כאן. אפשר לצאת החוצה.

ענת מאור (מרצ):

יש יוזמה של "נשים באדום" באזור שלי, ואני מאוד מציעה להיעזר בהן.

אדוני השר, ברשותך, בדקה שנותרה לי אני רוצה להעלות נושאים הקשורים בתאונות דרכים שלא נוגעים למשרדך אבל מאוד מכבידים על אזרחים ואזרחיות. אני מטפלת עכשיו בפניית ציבור, שלפיה משפחה, שנפגעה קשה בתאונת דרכים, כבר שנה שלמה – עד היום לא גמרה את הטיפול בדבר, ובמיוחד זה נוגע למערכת המשפטית ולביטוח הלאומי. במה דברים אמורים? אחרי שנהג פגע בהם ברשלנות, ולא במזיד, הם לא הוזמנו כלל למתן עדות. גבו מהם עדות רק במקום התאונה, ולבית-המשפט הם לא הוזמנו לתת עדות ולא ידעו שום דבר. לאחר מכן, כשהם התחילו לשאול מה קורה, התברר שהנהג קיבל עונש שפירושו זילות המאבק המשותף שלנו נגד תאונות דרכים; זה חינוך וזו תשתית, אבל זו גם הרתעה וזו גם ענישה. היום המשפחה עדיין נמצאת בתהליך החלמה מאוד קשה, ויש בעיות עם הביטוח, והנהג כבר שוחרר מחודשי המאסר, וגם הרשיון כבר הוחזר לו והוא נוהג מחדש על הכבישים. אדוני השר, אני חושבת שמהדוגמה הזאת מוכרחים ללמוד.

היו"ר ש' הלפרט:

נא לסיים.

ענת מאור (מרצ):

אני מסיימת. זמני אפילו לא תם.

היו"ר ש' הלפרט:

יש לך עוד שתי שניות.

ענת מאור (מרצ):

אני חושבת שצריך להיות שיתוף פעולה בינך לבין שר המשפטים כך שאלה שפגעו יועמדו לדין לאחר מתן עדויות של אלה שנפגעו, ושהענישה, עם כל הכבוד לבתי-הדין לתעבורה, תהיה כחומרת ההתייחסות של כולנו לקורבנות התאונות, לפגיעה ולסבל של הפצועים ובוודאי של משפחות הקורבנות. תודה רבה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. עתה, חבר הכנסת יצחק גאגולה, ואחריו – חבר הכנסת טלב אלסאנע. אם הוא לא יהיה – חבר הכנסת אברהם הירשזון, ואם הוא לא יהיה – חבר הכנסת אחמד טיבי.

יצחק גאגולה (ש"ס):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הקטל בדרכים הוא בעיה לאומית ממדרגה ראשונה, שכולנו כאחד צריכים לתת עליה את הדעת וברצינות הראויה, משום שמדובר בחיי אדם, הריסת אלפי משפחות הרוגים ופצועים קשה; גם הפצועים קל היו מספיקים לדאבון הלב כדי שתידלק בלב כולנו הנורה האדומה לטיפול במצב.

מה שצריך לתת עליו את הדעת: מה קרה לנו? כיצד הגענו עד הלום? משום שאי-אפשר לטעון שהבעיה היא רק הכבישים ומצב הרכבים העולים לכביש, כי באחוזים חלקם בגרימת התאונות מועט ואף זעום. אולם, לדעתי, כפי שאני רואה את המצב, כנוהג בכביש וכאזרח שאכפת לו, הגורם האנושי הוא הצד המכריע והגורם העיקרי לתוצאות ההרסניות הנראות בכבישים.

המחלה מתחילה מהמצב הכללי, שגם הנהיגה בכביש הינה חלק ממנו, קרי: התייחסות האיש לזולתו, האיש לרעהו, וכפי הנראה במצבנו, הרי שאהבת הזולת אינה הנושא העומד בראש מעיינינו. בניצוץ קטן בצורת הערה לנהג הנוהג לצדך אתה יכול למצוא את עצמך מותקף, כי כאשר אין כבוד איש לזולתו, ובדור שאיש איש לאוהליו, כן הוא בכבישי הארץ, כי לאמרה של "אל תהיה צודק, היה חכם" אין רובנו שמים לב.

רבותי, כפי שאדם שלא יודע לרקוד לא יכול לטעון כי הרצפה עקומה, כך גם בנושא של הקורה בכביש. מי שבאמת לא התחנך מראה ומביע את זה גם בנהיגתו הפרועה בכביש, והתוצאות הן הרסניות.

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, חברי חברי הכנסת, מכאן, מכנסת ישראל, צריכה לצאת ההודעה על טיפול חירום בקורה בכבישים, ולא לטייח את הנושא כל כך בהקמת ועדות שונות כאלה ואחרות, כי אם בטיפול שורש רציני. אני מברך את אדוני השר, את שר התחבורה, על יוזמתו ועל טיפולו המסור בנושא. אני מקווה, שבאמת יהיו תוצאות ברוכות בנושא הכאוב הזה, כי החינוך מתחיל מגיל אפס בהסברה – וגם אנחנו, כחברי כנסת, יכולים לתרום רבות בהערה זה לזה, בהתייחסות חבר כנסת אחד לשני וכו' – בחזרה לערכי אנוש, לכבוד הזולת, לוויתור גם אם אתה צודק, וכך נחיה חיים ערכיים ויינצלו נפשות רבות בעם ישראל. חינוך, חינוך וחינוך – נתמקד בעיקר והשם יעזור שכולנו ניסע לשלום. תודה רבה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת טלב אלסאנע – איננו. חבר הכנסת אברהם הירשזון, בבקשה. אחריו – חבר הכנסת אחמד טיבי.

אברהם הירשזון (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, אדוני השר, יש דבר מוזר: ככל שאתה נמצא יותר שנים בכנסת ומשתתף יותר ויותר בדיונים בנושא הקטל בתאונות דרכים, כך אתה חש שלמעשה אין פתרון למחר בבוקר. אני נשארתי להשתתף בדיון הזה, משום שבנאומך הראשון פה אתה בהחלט נתת מחשבות לטווח ארוך; לא דיברת על ה"זבנג וגמרנו" ושאפשר מחר בבוקר לפתור את הדבר הזה, אלא התייחסת באמת לכמה נתיבים לטווח ארוך.

אני מבקש רק להעיר הערה. חברי, חבר הכנסת הנדל, שדיבר פה לפני – ובדרך כלל אני מסכים אתו בהרבה דברים – דיבר על כביש חוצה-ישראל ותמך בו בהתלהבות רבה. אני חושב, שכביש חוצה-ישראל היה שגיאה בתחילתו והוא שגיאה עכשיו, וככל שיגנזו אותו יותר מהר כך יוטב גם לתנועה במדינת ישראל וגם לאיכות החיים שלנו. חבל שכל הכסף הזה, שהושקע וצריך להיות מושקע, לא מושקע באמת בדבר המרכזי שיכול לענות על הבעיה, וזו מערכת הסעת ההמונים שצריכה להיות במדינת ישראל וצריכה להיות מהמשוכללות ומהטובות.

יש לנו לפחות דבר אחד שמשחק לזכותנו – המדינה קטנה, והקווים לא כל כך ארוכים. לחבר את קריית-שמונה בצפון או את מצפה-רמון בדרום עם המרכז זה דבר פעוט ערך כאשר יש לך מערכת של הסעה המונית מהמשוכללות בעולם היום. דרך אגב, אני רוצה לומר שזה גם היה מביא הרבה תועלת בכל הקשור לאבטלה, משום שאפשר היה להיות נייד למרחקים הרבה יותר גדולים בתקופה קצרה, ובעולם נהוג לעשות זאת.

אדוני היושב-ראש, חבר הכנסת שטרית דיבר לפני. ישבנו בוועדת הכלכלה ושמענו דברים מסמרי שיער, ראשית, על נושא הקנסות שלא נגבים בסכומי עתק – בעשרות ובמאות מיליונים. אנחנו שמענו את בעלי המקצוע של משרד התחבורה, והם פשוט עומדים חסרי אונים, כי מערכת האכיפה לא מאפשרת להם לעשות פעולות מסוימות. אבל, למה זה גורם? זה גורם לדבר איום ונורא. חבר הכנסת טיבי, 40,000 נהגים נוסעים היום בכבישי מדינת ישראל ללא רשיון נהיגה. אין להם אפשרות לחדש את רשיון הנהיגה בגלל הקנסות, ולכן הם פשוט נוסעים כך. לכן, אני רוצה להעלות נקודה שחבר הכנסת שטרית העלה בדיונים, אבל לא פה. כל הנהגים האלה, שנוהגים ללא רשיון נהיגה, אין להם גם ביטוח, ואם חס וחלילה הם פוגעים במישהו, האדם הזה לא מבוטח, וזו יכולה להיות מכה וזה יכול להיות חומר נפץ אדיר.

אני מסכים בהחלט עם כל מה שנאמר פה קודם, שצריך להשקיע בתשתיות וצריך להשקיע בדברים אחרים, אבל הדבר המרכזי והחשוב ביותר הוא תרבות ההתנהגות בכביש; והנהג הישראלי הוא חסר כל חינוך ותרבות בכביש. לא יודעים מה זה לחזור לנתיב, וכאשר אתה צופר או מדליק אורות מאחורנית, אתה רואה במראה האחורית מין תנועת גנאי כזאת שאתה לא יודע מה לעשות, להתפרץ או לשמור על שלוות נפש.

עבד-אלמאלכ דהאמשה (הרשימה הערבית המאוחדת):

– – –

אברהם הירשזון (הליכוד):

כן, אבל זה פשוט מדהים איך אנשים לא חוזרים לנתיב הימני.

היו"ר ש' הלפרט:

נא לסיים, חבר הכנסת הירשזון.

אברהם הירשזון (הליכוד):

עוד דקה.

הדבר השני נוגע לנושא של עקיפה. יש פה דבר מוזר: אתה רוצה לעקוף, אז קודם כול אתה עוקף, לאחר מכן אתה מסתכל במראה ולאחר מכן אתה מאותת שאתה עוקף. פשוט לא יודעים לנהוג. בני הדור הצעיר ילמדו לנהוג, אם תתחיל לחנך לנושא הזה בכיתות הראשונות.

אדוני השר, אני רוצה להעלות עוד נושא אחד, והוא נושא המשאיות. הרי אנחנו יודעים שאחד המרכיבים המרכזיים בתאונות דרכים הוא נהגי משאיות, ואני שמעתי דבר מדהים. אדוני היושב-ראש, נהג משאית מגיע לנמל ורוצה להעמיס מכולה – יש היום שיטות שבהן מעמסים על מכולה משקל גדול הרבה יותר ממה שמותר להעמיס עליה, ובא נהג משאית, שמותר לו לקח X טונות על המשאית הזאת, ולוקח פתאום משא הרבה יותר כבד, והוא לא יודע, כי אין משקל. הנהג המסכן הזה לא יודע שהוא לא יוכל לשלוט בכלי הרכב, ולדבר הזה צריך למצוא פתרון, כמו לבעיה כואבת וכאובה שדיברנו עליה הרבה מאוד פעמים, והיא תרבות הבילויים של סוף שבוע והנושא של השכרות, שממדיה במדינת ישראל הולכים וגדלים, ואינני בטוח שיש לנו תשובה. תודה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת אחמד טיבי, ואחריו – חברת הכנסת חוסניה ג'בארה. בבקשה.

אחמד טיבי (בל"ד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, כולנו שותפים להרגשה שלא היתה שום הפתעה בתוצאות המדהימות של הקטל בדרכים, והדבר מצער מאוד.

אתן דוגמה מעשית, פרטנית, כי כל חברי שהקדימו אותי דיברו באופן כללי, ובצדק, על אכיפה, הדרכה, השקעה בגורם האנושי, חקיקה וכדומה. אדוני השר, יש כמה צמתים, כמה כבישים, שהמצב בהם הוא בלתי נסבל. כבר דיברנו – גם באופן אישי, גם מעל במת הכנסת – על "כביש המוות" ליד מוסמוס, ליד אום-אל-פחם – כן גשר, לא גשר, פתרונות. עד לרגע זה המצב ממשיך להיות חמור. זה מצריך תשובה של משרד התחבורה, ועד לרגע זה משרד התחבורה לא מוציא אל הפועל פתרון שיחסוך בחיי אדם.

מקום נוסף שהוא בעייתי ומקשה על חיי התושבים הוא בכביש ואדי-עארה, מול כפר ערערה, בשכונת ח'ור-צקר. כשהם יוצאים, אין פנייה שמאלה בכיוון כפר-קרע, יש רק פנייה ימינה, ועל כן הם נאלצים לנסוע כמה קילומטרים כדי לעשות פרסה ולחזור אחר כך לצד השמאלי. אדוני השר, אני שלחתי לך פניות מספר בנושא, וצר לי לומר שמשרדך אינו מטפל כיאות בעניין הזה. הנושא הוא נושא משולב של מע"צ ושל משרד התחבורה, וכל משרד זורק את האחריות על הצד השני.

שר התחבורה י' מרדכי:

זה הכול במשרד התחבורה.

אחמד טיבי (בל"ד):

עכשיו הכול במשרד התחבורה. לכן האחריות כולה היא עליך, כבוד השר, ואני שוב פונה אליך – זאת לא הפנייה הראשונה – לפתור את שתי הבעיות. אני נותן לך סתם דוגמאות, אבל יש בפתרון כדי לחסוך חיי אדם. גם תושבי ח'ור-צקר מבקשים שיתייחסו אליהם כאל בני אדם שיכולים לפנות שמאלה. הם רוצים לפנות שמאלה, וכל התירוצים האלה של מע"צ היו תירוצים לא רציניים. גם ההסברים עכשיו, עד לרגע זה, על אי-פתרון בעיית "כביש המוות" ליד מוסמוס הם הסברים לקויים.

נוסף על כך, בכניסה לג'לג'וליה–כפר-ברא יש לחץ אדיר בשעות השיא, אנשים מתעכבים שעות.

היו"ר ש' הלפרט:

נא לסיים, חבר הכנסת טיבי.

אחמד טיבי (בל"ד):

הרצלייה–תל-אביב – גם כן כביש פקוק. מה לעשות, אדוני השר, גם פקקים ועומס תחבורתי גורמים בסופו של דבר לתאונות בדרכים. אני שב ופונה אליך למצוא פתרון מיידי לפחות בשתי הבעיות הראשונות האקוטיות. תודה רבה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חברת הכנסת חוסניה ג'בארה, ואחריה – חבר הכנסת נסים זאב.

חוסניה ג'בארה (מרצ):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, חברי הכנסת, אדוני השר, תיאמר לזכותך הפעולה הרצינית שאתה משקיע במשרדך, אבל רצוני להעלות פה בפניך כמה נקודות, ויש נקודה מאוד חשובה שקרובה ללבי, והיא כביש חוצה-ישראל. אדוני השר, אני מתנגדת לסלילת כביש חוצה-ישראל, משום שזה לא משרת את העניים במדינת ישראל, ואנחנו מדברים כעת על עוני וראינו את דוח העוני, ולא כל אחד יכול להיכנס לכביש חוצה-ישראל ולנסוע בו, משום שזה כביש אגרה. אז הכביש הזה יישאר לעשירים, והעניים לא יוכלו לנסוע בו.

נקודה נוספת. אני רוצה להעלות בפניך נקודה שנוגעת למועצה הלאומית למניעת אלימות בדרכים, ואני יודעת, אדוני השר, שרוב חברי המועצה מתנדבים ואני יודעת שהופסקו המשאבים למועצה למניעת אלימות בדרכים. אני מבקשת ממך לחזור ולבדוק את הנושא הזה, שיכול לשרת את המאבק באלימות בדרכים ולתרום לו.

רציתי לציין שכולם דיברו על החינוך, ואני מדברת על החינוך וההסברה מגיל אפס, ואפשר לקשור יחד את שני המשרדים: גם משרד החינוך וגם משרד התחבורה, ולתת הסברה וחינוך למען הזהירות בדרכים, במיוחד במגזר הערבי, שבו הנושא הזה איננו קיים עד היום. אולי זה קיים במקום אחד או שניים, אבל, לצערי הרב, זה מתקרב לאפס במגזר הערבי.

רציתי להעלות בפניך עוד נקודה בקשר לשילוט בכבישים. אין מספיק שילוט בכבישים, ובמיוחד בשפה הערבית. יש תרגום לשפה הערבית, אך הוא לא כתוב נכון. צריך לבדוק את הנקודה הזאת, את נושא השילוט בשפה הערבית, ולדאוג לכתיבה בצורה הנכונה, כך שכל נהג שלא מבין את השפה העברית ואת השפה האנגלית יוכל לקרוא ולתרגם מה שרשום על השילוט.

בקשר למחירי הסולר, הייתי רוצה לבקש שכל התחבורה הציבורית תהיה מוזלת, ובמיוחד לתלמידי ישראל, כדי שיוכלו לנסוע ולנוע בכל הארץ, למקומות הלימודים שלהם, במחירים זולים יותר.

נקודה נוספת ואחרונה שרציתי להעלות נוגעת לנהגי המשאיות, ורובנו יודעים שרוב הקטל בדרכים הוא תוצאה של התאונות שגורמות המשאיות. אני חושבת, שנהג משאית, שצריך לנסוע יותר מ-300 קילומטר, צריך להביא לו נהג עזר. צריך להתקין במשרד התחבורה תקנה לגבי נהג עזר יחד עם נהג המשאית, כך שאם נהג המשאית מתעייף, הוא יכול להיעזר בנהג העזר שיושב לידו. תודה רבה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה רבה. חבר הכנסת נסים זאב. אחריו – חבר הכנסת אליעזר זנדברג.

נסים זאב (ש"ס):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, כבוד השר, ממש אפשר לומר את הפסוק "קול דמי אחיך צועקים אלי מן האדמה". כל שבוע ושבוע אנחנו משלמים בעשרה הרוגי מלכות. עשרה הרוגים בכל שבוע. 22,000 פצועים, פצועים קשה, פצועים קל. וכל שנה נערכים פה דיונים. יש תחושה, אולי יש ייאוש, אולי חובה מוסרית להתריע, מדי פעם להעלות את הנושא, אבל תשובות מעשיות אין. אנחנו רואים שכל שנה אנחנו נמצאים כמעט באותו מצב, ואולי מספר ההרוגים עולה.

שר התחבורה י' מרדכי:

זה לא מה שהצגתי – – –

נסים זאב (ש"ס):

אולי בשנה האחרונה, אבל אני מדבר על השנים האחרונות. אני לא חושב שאנחנו יורדים בצורה משמעותית מבחינת המאזן של הקטל בדרכים. כולנו מדברים על פיתוח תשתיות, וברור שאין הקומץ משביע את הארי. הלוא התשתיות לא יכולות לענות על הדרישה ועל מספר כלי הרכב שנוספים מדי שנה.

איך אפשר לדבר על הרחבת תשתיות, אם יש קיצוץ של 30% במשרד התחבורה? זה לא מתיישב לי. אבל העלו פה הצעות מספר, וכבר אמרתי בעבר שאולי צריך לצמצם את ימי הנהיגה משבעה ימים לשישה ימים, ושכל אחד יבחר באיזה יום הוא מוכן לשבות, כי דבר לא עוזר. המצב של פחות מכוניות בכבישים, זה מה שיכול אולי להכריע את המאזן לכף זכות.

כשאנחנו שומעים על רצח על רקע לאומני, או על רצח של אשה, כולנו מזדעזעים, ובמקרה של תאונות דרכים – זה הפך להיות דבר שבשגרה, דבר שהוא גזירה משמים. אומנם אנחנו מקבלים את הדברים, כי אנחנו מאמינים, אבל אנחנו צריכים לעשות את כל אשר לאל ידנו כדי למנוע את המצב המחריד שקיים במדינת ישראל. מדינת ישראל היא מהמובילות בעולם בתאונות הדרכים, והגורם האנושי הוא הגורם המכריע ביותר.

התרבות, יש יותר שיכורים, בלילות שבת יש יותר צעירים שמשתוללים בכבישים, ואני חושב שדווקא בלילות שבת יש פחות שוטרים ופחות אפשרות לאכוף את חוקי התנועה.

דבר נוסף זה המשאיות, וכולנו מתריעים על כך. אני חושב שצריכים לבדוק כמה משאיות, באחוזים, מעורבות בתאונות קטלניות, כמה מהנוהגים בהן הם יהודים וכמה לא יהודים שבאים מיהודה ומשומרון. אולי בנקודה הזאת צריך יותר להכביד, שרשיונות נהיגה יהיו רשיונות יותר מוכרים על-ידי מדינת ישראל.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת אליעזר זנדברג, ואחריו – חבר הכנסת טלב אלסאנע.

אליעזר זנדברג (שינוי):

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, בפתח דברי, כמו כולם, גם אני אומר אותם דברים שכולנו אומרים על הזעזוע שכולנו חשים למראה תאונות הדרכים. אני חושב שצריך לחשוב על דברים שהם יותר תכל'ס, דברים יותר מעשיים. לא שלא נעשים, חלילה; ההיפך, אני יכול להעיד שגם במסגרת דיוני הכנסת לאורך השנים האחרונות שהוצעו הצעות, הועלו נושאים שאנחנו בפירוש חושבים שיש בהם כדי לתרום. כי אחת השאלות היא, כמובן, איך אנחנו מודדים את שיעור תאונות הדרכים – האם אנחנו מודדים את שיעור תאונות הדרכים ומביאים בחשבון את הגידול בכלי רכב, את הגידול בצפיפות בכבישים? האם גם הפרמטר של גידול במספר הנהגים, והאם לאור זה יש שיפור או אין שיפור במצב הדרכים?

אבל, אני רוצה להפנות שלוש נקודות אל השר, בתקווה שהוא יאזין וישמע. נקודה ראשונה, אדוני השר, ולדעתי היא הנקודה המהותית ביותר: הגיע הזמן – וכאן אני חושב שאני מדבר בשמם של הנהגים ובעלי כלי הרכב בישראל – שייעדו באופן מדויק כספים שנגבים כתוצאה מהאגרות והמסים שמשלמים אזרחי ישראל כשהם רוכשים כלי רכב.

שר התחבורה י' מרדכי:

לפי החוק.

אליעזר זנדברג (שינוי):

נכון, זה בדיוק מה שצריך להיות. אנחנו נציע, ואני מקווה שהשר יילחם על כך בממשלה. הגיע הזמן שהכסף יגיע וייועד למטרות של פתרון תשתיות תחבורתיות. אגב, לאו דווקא שיפור הכבישים בלבד. שמעתי את השר מתבטא על כך שיש מחסור בכספים לתשתיות של רכבת. אזרחי ישראל משלמים הון תועפות כל שנה על מיסוי כלי הרכב, על אגרות, על היטלים שהם משלמים כשהם מייבאים וקונים רכב חדש. לאן הולך הכסף הזה? לקופה הכללית. אני לא רוצה להרבות כאן מחלוקת, כמה מתוך זה הולך לכספים ייחודיים, לש"ס. זה לא העניין. העניין, אדוני השר, שנאמר, ואם באמת כל הבית מאוחד סביב, שהגיע הזמן שהכסף הזה ייועד ישירות למען משתמשי הדרך, שהם האנשים שמשלמים אותו מכיסם.

משולם נהרי (ש"ס):

בינתיים בתקציב ש"ס – הם היחידים שקנסו אותם.

אליעזר זנדברג (שינוי):

מצוין, אבל זה לא הנושא של ש"ס כאן. אני חושב, אדוני השר, שזה דבר שיכול לאגד את הבית כאן, כי הגיע הזמן שתהיה חקיקה ייעודית לכספים מסוימים.

המשטרה היא לא בתחום סמכותך, אני יודע, אבל הנושא של טיפול בעבריינות תנועה הוא תחום נושק לפחות למשרדך. אני חושב שיש פה הסיפור הידוע, שמחפשים את המטבע מתחת לפנס ולא במקום שהוא הלך לאיבוד. המשטרה מפעילה את המכמונות ואת המלכודות למיניהן בעיקר במקומות שנוח להפעיל אותן. אתה נוסע בכביש חיפה–תל-אביב, אז אתה יודע שכאשר השמש היא מצד מזרח, השוטרים ישבו מכיוון דרום-צפון, וכשהשמש יורדת מערבה והצל משתנה, אז הם עוברים לצד השני של הכביש. אתה יודע בדיוק בכל עיר ועיר איפה המלכודות ואיפה המכמונות ואיפה מסתתרים כדי לעצור אותך על אי-ציות לתמרור "עצור", אבל תכל'ס לא שם מתרחשות התאונות האמיתיות.

אדוני השר, חמש שנים אני מדבר על כך שאפשר להעלות את מהירות הנסיעה בכביש חיפה–תל-אביב מ-90 קמ"ש. מה יש, חיפה מקופחת? כביש ירושלים–תל-אביב אפשר לנסוע בו 100 קמ"ש, כביש תל-אביב–אשדוד אפשר לנסוע בו 100 קמ"ש, ובכביש תל-אביב–חיפה אי-אפשר? יש לי כל מיני תכתובות עוד כשמע"צ לא היתה בתחום טיפולך, שרק יאשרו איזשהו עיקול באיזשהו מקום בדרך על-יד אולגה, וכבר נסדר את עניין המהירות. אבל מה קורה? כשאתה נוסע במהירות, היא צריכה להיות מהירות סבירה לתנאי הדרך, ולדעתי אפשר ברצינות, וכבר שמעתי התבטאויות של המשטרה בעניין הזה, להעלות את מהירות הנסיעה בנסיבות מסוימות ובמקומות מסוימים. זה בסך הכול מקל על הנהגים.

אבל יותר מכול – לחפש את העבריינים במקומות שבהם העבירה מסכנת ומסוכנת הרבה יותר, ולא רק במקומות שנוח יותר למשטרה לבוא ולטפל בעניינים. תודה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה רבה. חבר הכנסת טלב אלסאנע, ואחריו – ואחרון המשתתפים, חבר הכנסת מקסים לוי.

טלב אלסאנע (הרשימה הערבית המאוחדת):

כבוד היושב-ראש, חברי הכנסת, כבוד השר, נהיגה אין משמעותה אותו קורס שעוברים לגבי התיאוריה ולאחר מכן כמה שיעורי נהיגה והמבחן שעושים. נהיגה, לדעתי, זאת תרבות, זה דפוס התנהגותי של אותו נהג. זה גם היחס על הכביש, כשעוקפים אדם, איך הוא מגיב.

ואם אתה שם לב, כבוד השר, הנהג הישראלי אין לו סבלנות לשום דבר. אנחנו רואים איך עוקפים אם יש איזה מחסום, אז אפשר לשים לב שרכב עוקף אותך מימין, אף-על-פי שבסופו של דבר הוא יגיע למחסום וייעצר שם וייתקע שם חצי שעה. אבל הוא חושב ש-30 שניות האלה זה סוף העולם. זו תרבות. אתה שם לב לקללות ולצעקות.

ולכן אי-אפשר לפתור את הבעיה על-ידי נאומים במליאת הכנסת. צריך לחנך להתנהגות אחרת על הכבישים. ואתה צריך לעשות במסגרת תוכניות הלימוד בבתי-הספר, שמשרד החינוך יכלול בתוכניות הלימוד שעת חינוך חובה בקשר לנהיגה, בקשר לתרבות ההתנהגות על הכביש.

הדבר השני, כבוד השר, אם אתה מסייר ביישובים הערביים, מנת חלקם של התושבים שלהם היא לא רק האבטלה והעוני, שאנחנו נקיים לגביהם דיון עוד מעט, כי במחזוריות קבועה מי שתופס מקום ראשון באבטלה, בעוני, ללא מתחרים, ממש מגיעה לנו מדליית זהב שם, אבל יש שם גם תשתית רעועה לחלוטין, הרוסה, וזה לא מקרי. זו תוצאה של העדר מדיניות עקבית של משרד התחבורה במשך שנים, שלא טיפלו בצורה מתאימה והולמת בתשתית הפיזית של היישובים הערביים.

אומנם בתקופתו של יצחק רבין המנוח הקימו את "נתיבי גליל", שהחלה לעשות תאורה בצמתים ולשפר במידה מסוימת את התשתיות, אבל זה נפסק בתקופת שלטונו של נתניהו. אני מצפה ממך, שבתקופת שלטונך תדאג לתקצב את היישובים הערביים ושיהיו תקציבים ייעודיים, על מנת להתמודד לא במסגרת הצהרות, אלא במסגרת אמיתית, עם תאונות הדרכים.

כשמי הביוב זורמים ואין תשתית, אז יש החלקה של רכבים ויש תאונות, ויש גם נפגעים. אני שואל את עצמי: איפה הממשלה חוסכת? כשהיא לא משלמת במסגרת השקעה בתשתיות, היא משלמת במסגרת פיצויים לנפגעים – אם זה לנכים בביטוח לאומי ואם זה על-ידי תשלומים באמצעות "קרנית".

אז טוב להשקיע קודם לכן, לפני התאונה, ולא לנסות לכבות שרפות ולבכות על הדם ועל החיים אשר נקצרו, של אותם קורבנות תאונות דרכים. לדעתי, אפשר לחסוך את זה במדיניות תרבותית, אבל גם במדיניות תקציבית נכונה, על-ידי השקעה בתשתיות.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה רבה. חבר הכנסת מקסים לוי, אחרון המשתתפים – בבקשה, יעלה ויבוא.

מקסים לוי (ישראל אחת):

אדוני השר, אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, אני לא רוצה לחזור על דברי חברי, ודיברו כאן בדיון והשתתפו רבים מבין חברי הכנסת. אני רוצה לגעת בנקודה שהיא מאוד חשובה – מערך ההיסעים בשלטון המקומי.

לרשות מקומית יש מערך היסעים של רכבים המצויים ברשות העירייה. האם אתה יודע שאין קצינים באותם רשויות מקומיות בגלל ההבראה? ההבראה הביאה לכך שפיטרו רבים מן העובדים המסורים ביחידות התחבורה בשלטון המקומי. זה צד אחד.

נדמה לי שצריכה להיות הנחיה ברורה, כי ההיסעים האלה נוסעים בלי בדיקה, ההיסעים האלה יוצאים גם כאשר יש הנחיות אבל אין פיקוח. אבל עד שתקרה תאונה, חס וחלילה, עם רכב של רשות מקומית, אז תקום צעקה, כמו שהיתה לאחר התאונה עם האוטובוס. אני בא משם. אני בא מהשלטון המקומי, ואני יודע את זה. לכן יש חשיבות רבה להיכנס לתחום הזה של התחבורה ברשות המקומית.

הדבר השני, ברשויות המקומיות מסיעים ילדים, היסעים של מערכות החינוך, היסעים של אנשים מוגבלים, היסעים של אנשים שמסיעים לכל מיני ערים, ואז יוצא מכרז להיסעים. במכרז הזה אתה לומד להכיר שהרשות המקומית לוקחת את המחיר הזול ביותר. אני לתומי בדקתי כמה מכרזים כאלה של היסעים ברשויות מקומיות. אוי ואבוי אם תראה כיצד רכב מסיע נכים לבית-ספר – מי מסיע, איך מסיעים, איזו קבוצה יכולה להשתתף במכרז.

יש צורך להוציא הנחיה לפני שחס וחלילה אותם ילדים יימצאו בסיכון גדול מאוד של אותן חברות שמשתתפות במכרזים. לא משתתפת חברה גדולה, אלא כל אחד מקים איזו חברה, ולמחרת בבוקר הוא יכול להשתתף במכרז ולהסיע ילדים נכים למוסדות חינוך, בלי שאף אחד יפקח בכלל על הרכבים.

יושבים כאן חברי מש"ס. ההיסעים שמסיעים את ילדי ש"ס לאותם מוסדות חינוך – אתם חייבים לבדוק. תבדקו מי מסיע אותם, איזו מערכת היסעים יש. אני אומר לכם שהיא לקויה בצורה מחפירה. ומי מסיע אותם? כל מיני קבלנים למיניהם, ואין אפילו איזו הנחיה מי מסיע, איך מסיעים, איזו חברה, אם נבדקה.

נסים זאב (ש"ס):

הפיקוח צריך להיות – – –

מקסים לוי (ישראל אחת):

בינתיים הרשת מסיעה אותם.

נסים זאב (ש"ס):

– – –

מקסים לוי (ישראל אחת):

לא, הם לא מוכרים. אתה יודע שיש מוסדות חינוך שלא מוכרים בגלל הקמתם, ותיכף לוקחים קבלן כלשהו – –

היו"ר ש' הלפרט:

חבר הכנסת מקסים לוי, נא לסיים. היתה כאן טעות, יש לך רק שלוש דקות.

מקסים לוי (ישראל אחת):

לכן, אדוני השר, אני מציע לך בנקודה הזאת להקים צוות יחד עם השלטון המקומי, כדי להיערך לקראת מה שיקרה מחר. אני אומר לך, שיש חשש גדול מאוד שרק אחרי שתקרה חס וחלילה תאונה נתעורר כולנו בבית הזה. זאת הסכנה שאני מעיר לגביה ואני מודע לה, ואם אתה תבדוק, אתה תראה את חומרתה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חברי הכנסת, תם הדיון בנושא הקטל בדרכים. סיכום הדיון וההצבעה יתקיימו בעזרת השם מחר, יום ד'.

# מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

היו"ר ש' הלפרט:

הודעה לסגנית מזכיר הכנסת.

סגנית מזכיר הכנסת ש' כרם:

ברשות היושב-ראש, הנני מתכבדת להודיע כי הונחה היום על שולחן הכנסת החלטת ועדת הכנסת מהיום, במסגרת חוק הבחירות לכנסת ולראש הממשלה [נוסח משולב], התשכ"ט–1969: אישור שינויים בהרכב הסיעתי של הכנסת. סיעת בל"ד – ברית לאומית דמוקרטית – התפלגה לשתי סיעות: סיעת בל"ד וסיעת תע"ל – התנועה הערבית להתחדשות. תודה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה.

# הצעות לסדר-היום

# מוקדי השמירה שמפעיל צה"ל ביש"ע

היו"ר ש' הלפרט:

חברי הכנסת, אנחנו עוברים לנושא הבא בסדר-היום, להצעות לסדר-היום מס' 1205, 1229 ו-1266: מוקדי השמירה שמפעיל צה"ל ביש"ע. חברת הכנסת לימור לבנת תפתח את הדיון, בבקשה.

לימור לבנת (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, ההצעה שאני הגשתי ואני עומדת לדבר עליה בעניין המוקדים הצבאיים ביש"ע, היא הצעה דחופה לסדר-היום, שהוגשה כבר לפני שבועות אחדים ולצערי הדיון בה, מסיבות שונות, נדחה ונדחה, ואנחנו עומדים כמעט בדקה התשעים, ולכן אני מקווה מאוד, שסגן השר אפרים סנה, אשר ישיב עוד מעט על ההצעות לסדר-היום, יוכל להביא אתו איזו בשורה, שהדבר שאנחנו חוששים ממנו לא יקרה.

אני רוצה להבהיר במה מדובר. בראשית האינתיפאדה הוקמו 11 מוקדים צבאיים ביש"ע, שמופעלים באמצעות כ-40 תקני מילואים של חיילים שהם תושבי האזור. הם נועדו לתת ביטחון לקריאות הרבות של תושבים שנתקלו בבעיות ביטחון לאורך צירי התנועה. המוקדים הללו – – –

היו"ר ש' הלפרט:

חברי הכנסת, נא לא להפריע. אני לא רוצה לקרוא בשמות.

לימור לבנת (הליכוד):

במוקדים הללו מתקבלות כ-100,000 קריאות שנתיות מגופים אזרחיים, לא רק מתושבים, אלא מ"אגד", מרשות הדואר, מרכזי הביטחון ביישובים, מנהגי אוטובוס של הסעות תלמידים, מעובדי ועובדות מערכת החינוך והמועצות, מלחצני מצוקה של כל הגנים ביישובים ומ-400 מנויים שמחוברים למערכת איתור לוויינית וגם מתושבים שונים. בסך הכול, עשרות אלפי כלי רכב שנעים באזור הזה יום יום.

במוקד יושבים מוקדנים שעברו הכשרה לכך, והם מחוברים לכל גורמי הביטחון לחילוץ ולהצלה, לרבות היחידות המרחביות של צה"ל, גורמי הרפואה של צה"ל, משטרת ישראל, מגן-דוד-אדום, מכבי אש ויחידות החילוץ הצה"ליות.

המוקדנים מסוגלים לתת מענה ראשון – ומתמצאים בכל זה – לכל בעיה ולכל פנייה. והנה, לאחר כל השנים הללו שבהן מופעלים המוקדים ביש"ע, דווקא עכשיו, כאשר אנחנו במשא-ומתן עם הפלסטינים, כאשר בחלק מהאזורים הפלסטינים נמצאים היום ושולטים בהם, דווקא עכשיו מתקבלת הוראה, הנחיה, לבטל את תקני המילואים הללו, ולמעשה לבטל את המוקדים, 11 המוקדים ביהודה, בשומרון ובחבל-עזה, דבר שהוא חמור ביותר גם לאור העובדה שחוות הדעת המקצועית של גורמי הביטחון היא, שלמוקדים יש חשיבות ביטחונית גדולה כלפי התושבים.

אני מזכירה שוב, לאור חתימת ההסכמים הקודמים ולאור חתימה או משאים-ומתנים על הסכמים עתידיים, אם יהיו, במצב הזה חלק מהיישובים וחלק מהדרכים נמצאים במצוקה לא פשוטה. אותם תושבים שנעים ביישובים האלה, לרבות נשים, ילדים, אזרחים וכו', נמצאים חשופים לבעיות לא פשוטות. לא מדובר כאן בכבישים שאנחנו רגילים לנסוע בהם כאן, אלא באמת בכבישים שנמצאים באזורים בעייתיים ביותר.

היו"ר ש' הלפרט:

נא לסיים.

לימור לבנת (הליכוד):

אני מסיימת, אדוני היושב-ראש. לכן אין ספק שמבחינה ביטחונית צריך להשאיר את המוקדים ביש"ע. אין ספק שההחלטה הזאת באה מסיבות של מימון, מסיבות תקציביות בלבד. זהו הלב של הביטחון של למעלה מ-150,000 יהודים שיושבים ביהודה, בשומרון ובחבל-עזה ונשלחו לשם על-ידי כל הממשלות.

אני קוראת לך, אדוני, סגן שר הביטחון, ואני יודעת שמתקיימים מגעים, אני קוראת לך. מכיוון שזה אמור להיכנס לתוקף מ-1 בינואר, דהיינו בעוד שמונה-תשעה ימים, אני פונה ומבקשת ממך – תדחו את קבלת ההחלטה הזאת, את יישומה כמובן, תדחו אותה. לפחות תדחו אותה בשנה, עד שניתן יהיה לבחון, אם יהיו, חלופות אחרות. אל תשאירו 150,000 תושבים, אזרחים, גברים, נשים וטף מופקרים בכבישי יהודה, שומרון וחבל-עזה. תודה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת יאיר פרץ, ואחריו – חבר הכנסת ויצמן שירי.

יאיר פרץ (ש"ס):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, בימים אלה התבשרנו, כי צה"ל הודיע למתיישבים כי החל מיום 1 בינואר 2000 ייסגרו 11 מוקדי חירום צבאיים.

אדוני היושב-ראש, ברחבי יש"ע פרוסים 11 מוקדים צבאיים שמופעלים באמצעות 40 תקני מילואים של חיילים תושבי האזור. המוקדים פרוסים בכל שטחי יש"ע. במוקדים מתקבלות כ-100,000 קריאות שנתיות מגופים אזרחיים, ובהם "אגד", רשות הדואר, רכזי ביטחון ביישובים, נהגי אוטובוסים המסיעים תלמידים ועוד.

עמיתי חברי הכנסת, המוקדים הביטחוניים מהווים את מרכז הכובד הביטחוני ביישובים ומקשרים בין האוכלוסייה האזרחים ביישובים ובדרכים לבין צה"ל.

אדוני היושב-ראש, במוקדים קיימת מערכת תקשורת השולטת בכל האירועים ומסוגלת להעביר בזמן אמת מידע חיוני וחשוב לזרועות הביטחון. סגירת מוקדים אלה תפקיר את ביטחונם של מתיישבי יש"ע ואת כל נותני השירותים. סגירת המוקדים לא תאפשר לנותני השירותים להגיע ליש"ע מחשש לביטחונם.

אדוני היושב-ראש, היוזמה לסגירת המוקדים על-ידי צה"ל מותירה בנו את הרושם שמדובר בתהליך של התרחקות וחוסר רצון לשיתוף פעולה בין הצבא למסגרת האזרחית. תושבי יש"ע חשים כי מדובר בהפקרת ביטחונם, ודווקא בימים של משא-ומתן בינינו לבין הרשות הפלסטינית, כשרמת המתח עולה ויכולה לגרום לחיכוך, יש לשמור על הקשר ועל שיתוף הפעולה בין כל המערכות.

לסיכום, אדוני היושב-ראש, מדובר בגזירה קשה שהציבור לא יכול לעמוד בה, ובפרט כשמדובר בדיני נפשות. לא ייתכן שלא תהיה אפשרות לתת מענה לאותו נהג או נהגת שנתקעים ברכבם בדרך לעבודה או בחזרה ממנה בכביש עוין.

לכן אני פונה אליך, אדוני סגן שר הביטחון, ואל שר הביטחון ומבקש לבטל את ההחלטה הדרקונית ולבחון אופציות אחרות שייתנו מענה הולם להמשך הפעלת המוקדים ביש"ע. תודה רבה.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת ויצמן שירי, בבקשה.

ויצמן שירי (ישראל אחת):

אדוני היושב-ראש, אדוני סגן השר, חברי חברי הכנסת, בנושא סגירת המוקדים אני אתמקד במלה אחת. המוקדים הוקמו בתחילת האינתיפאדה, ב-1987, ואנחנו יודעים, וחלילה אף אחד אין לו עניין להפקיר ולו מתיישב אחד. כולנו אחים, ולא משנה העניין, אין פה ויכוח אידיאולוגי; איננו רוצים לסכן ולו ציפורן בגופם של ילדים או של מישהו אחר. כבר היו דברים מעולם, כאשר נתקלו במארב כזה או אחר.

אני כן מציע, היות שאנחנו הולכים להסדר הקבע ויש היום מיליון ואחת שיטות, אבל השיטה מהשנתיים האחרונות לפחות מוכיחה את עצמה מבחינה טכנולוגית, והיא להצמיד, לאו דווקא לשומר כזה או אחר, מעין איתורן. זה הרבה יותר זול, ואין לי צל של ספק שזה הרבה יותר בטוח. כל מי שיש לו איתורן כזה ברכב יודע שהקריאה של איתורן היא קריאה של שניות; כמו שלהורים שלי, שהם מאוד מבוגרים, יש מעין לחצן מצוקה, שפותר את כל הבעיות. היות שאנחנו הולכים להסדר הקבע, וחלק מהסדר הקבע שאנחנו מדברים עליו יהיה יצירת גושים, שלא יקרה מצב שבו ככל שנתקרב יותר להסדר הקבע, האווירה ביו"ש תלך ותתחמם ויהיו מי שימצאו כל דרך על מנת לפגוע גם בשלום, אבל בעיקר במתנחלים וביהודים שם.

לכן אני חושב שזה לא עניין של קואליציה וודאי שלא של אופוזיציה, אלא עניין של דיני נפשות. אם בכל זאת לא מקבלים את ההצעה, אני חושב שלא צריך להחזיק חיילים, יש לזה פתרון טכני כמו האיתורן.

היו"ר ש' הלפרט:

זה יכול להיות תחליף למוקדי השמירה?

ויצמן שירי (ישראל אחת):

אני גר ביישוב שבו אני משלם בתוך הארנונה פעם בחודש דמי שמירה. אני יודע שחלק מהמתנחלים מצבם הכלכלי קשה.

לימור לבנת (הליכוד):

אתה גר ביישוב קטן. אתה מדבר על מרחב מאוד גדול של צירי תנועה.

ויצמן שירי (ישראל אחת):

במקום שיסתובבו עם טנדר כזה, אני אומר להיפך, להקים בכמה נקודות דבר הרבה יותר חזק, הרבה יותר מרכזי והרבה יותר קל מבחינת ההגעה.

ראובן ריבלין (הליכוד):

מה שהם רוצים זה, שעד שיעשו דבר אחר לא יבטלו.

ויצמן שירי (ישראל אחת):

אני חושב, אדוני סגן השר, לפחות לחודשיים הקרובים לעשות מעין תקציב חודשי כזה, כדי שלא בבת אחת מישהו יחשוב שחלילה הממשלה, שאנחנו חברים בה, יש לה עניין אידיאולוגי וודאי שלא עניין פוליטי. אני מתאר לעצמי שאתה תגיד את הדברים על אותו בסיס. לכן אני אומר שצריך לנסות לפתור את הבעיה גם לטווח הרחוק יותר מבחינה טכנולוגית, כדי שלא ייווצר מצב מסוכן.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה רבה.

ויצמן שירי (ישראל אחת):

אדוני, זו הצעה רגילה. אני יכול לדבר עד עשר דקות.

לימור לבנת (הליכוד):

זו הצעה רגילה.

ויצמן שירי (ישראל אחת):

אנחנו נתפשר על עוד דקה.

בואו נצא מנקודת הנחה שמישהו צריך להגיע הביתה בשעה לא מקובלת והשומר נרדם בשמירה. הוא מנותק, מנתקים אותו מהכביש. הרי אנחנו יודעים שאלה לא דברים באוויר, אלה דברים שהיו ודברים שעלולים, חלילה, גם להיות. למה לא לחשוב יחד עם אותם אנשים שעושים את התיאום עם הצבא ולהגיע לאיזו הסכמה. אפשר לתת לכל ילד שמסתובב את הלחצן ההוא. זה גרושים. אם תכסה את כל ה-150,000 זה יעלה פחות מלהחזיק את 40 האנשים האלה ב-11 מוקדים.

אני מסכים שלא צריך לפגוע בבת אחת. מצד שני, צריך לחשוב מבחינה טכנולוגית, ולא להגיד שמה שהיה הוא שיהיה ולקבל את זה כגזירה משמים, להיפך. אני מודה לך, אדוני.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה רבה. ישיב סגן שר הביטחון, בבקשה.

סגן שר הביטחון א' סנה:

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, כפי שאמר חבר הכנסת שירי, אין פה סיפור אידיאולוגי ולא עניין פוליטי, ולא צריך לתת לזה, חבר הכנסת פרץ, את המשמעויות המוגזמות והשגויות שאתה ייחסת לצעד הזה.

יאיר פרץ (ש"ס):

למה אדוני מדבר בצורה כזאת? תדבר בצורה יפה. מה זה שטויות?

בנימין אלון (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

הוא לא אמר שטויות. הוא אמר משמעויות מוגזמות ושגויות.

ויצמן שירי (ישראל אחת):

תלמד להקשיב, חבר הכנסת יאיר פרץ.

סגן שר הביטחון א' סנה:

צר לי שבמומחיותי אני לא רופא אף-אוזן-גרון, אבל אני חושב שיש פה איזו בעיה לאדוני.

לכן אני אומר, שייחסת להחלטה הזאת משמעויות שאין לה. כמו שאמרה חברת הכנסת לבנת, זה אילוץ תקציבי. הדבר עולה לפחות 4 מיליוני שקלים בשנה, וצה"ל מחפש איפה הוא יכול לחסוך.

בואו נראה את הדברים בפרופורציה הנכונה. האם זה עמוד התווך לביטחון היישובים והמתיישבים ביהודה ושומרון? לא. המערכות הצה"ליות בנויות לפעול באופן אוטונומי. יש סדר כוחות גדול שמוקדש ומיועד לנושא ביטחון היישובים וביטחון הצירים. עניין המוקדים משפר את תחושת הביטחון, אין ספק. זה לא בחזקת דבר שאי-אפשר בלעדיו, אבל אני מבין בהחלט, ואני מסכים שהתושבים מרגישים יותר נוח וביתר ביטחון עצמי הם נעים בדרכים כשעומד לרשותם הדבר הזה.

רחבעם זאבי (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

זאת אומרת שעד היום בזבזנו סתם כסף? כל ממשלות ישראל מרבין ואילך בזבזו כסף?

בנימין אלון (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

אתה יודע שאם יקרה משהו – – –

היו"ר ש' הלפרט:

חברי הכנסת, נא לתת לסגן השר להשיב על ההצעות.

סגן שר הביטחון א' סנה:

אני לא אמרתי שבזבזנו כסף. אמרתי שזה דבר רצוי. עיקר יעילותו, חבר הכנסת זאבי, היתה בתקופת האינתיפאדה, שלשמחתנו הרבה היא כבר מאחורינו.

בנימין אלון (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

ולפנינו.

סגן שר הביטחון א' סנה:

חבר הכנסת אלון, הרי אתה לא רוצה שאזכיר לך למי ניתנה הנבואה. אל תגיד שהאינתיפאדה לפנינו. אני אומר שהאינתיפאדה מאחורינו.

לימור לבנת (הליכוד):

זו לא נבואה, זו הערכה.

היו"ר ש' הלפרט:

אל תפתח פה לשטן, חבר הכנסת אלון.

ראובן ריבלין (הליכוד):

אנחנו לוקחים את ערפאת ברצינות גמורה, אדוני סגן השר. כשהוא אומר שאם לא ייתנו לו כל דבר הוא יתחיל באינתיפאדה וישלח את ה"חמאס", אנחנו מאמינים לו.

סגן שר הביטחון א' סנה:

יש לו בשורה אחת טובה היום, שאתה מאמין לו.

ראובן ריבלין (הליכוד):

אני מאמין לו שהוא לא רוצה אותנו כאן.

רחבעם זאבי (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

אני לא יודע אם להאמין לו או לא. אני יודע שכל לילה אנשים נזקקים למוקדים גם בשומרון וגם ביהודה.

סגן שר הביטחון א' סנה:

לולא שיסעתם אותי שלא לצורך – – –

ראובן ריבלין (הליכוד):

לא שיסענו אותך, אנחנו רק עוזרים לך. אנחנו יודעים את עמדתך.

סגן שר הביטחון א' סנה:

תודה רבה.

אני חוזר לעניין המוקדים. כפי שאמרתי, זה דבר שקיומו עוזר ומקל על האנשים. אנחנו רוצים לתת לתושבי יהודה ושומרון תחושה טובה של ביטחון ולא תחושה רעה. לכן, אנחנו בודקים אפשרויות כיצד אפשר גם בשנה הבאה להמשיך ולסייע לפעולתם של המוקדים.

הלוא אני ביקשתי מכם, ממך ומחבר הכנסת פרץ, לדחות את העלאת ההצעות בשבוע. למה ביקשתי לדחות בשבוע? כי קיוויתי שעד היום נגיע לאיזו מסקנה. טרם נמצא פתרון. זה עניין של סידור אחר. אני מקווה שהוא יימצא, ואני מציע להסתפק בהודעה הזאת.

לימור לבנת (הליכוד):

מותר לשאול שאלה, אדוני סגן השר, בעניין הזה? אם יימצא סידור אחר על דעת כולם, אני אברך עליו. מה יקרה אם בעוד שבוע ימים לא יימצא סידור כזה, וב-1 בינואר על-פי החלטה יבוטלו המוקדים? האם זה מה שיקרה?

סגן שר הביטחון א' סנה:

אם יהיה מצב שבו יבוטלו המוקדים ולא תינתן תשובה חלופית להיעדרם, תעלי הצעה דחופה לסדר-היום.

לימור לבנת (הליכוד):

אי-אפשר להסתפק בתשובה.

סגן שר הביטחון א' סנה:

אני אציע לך ולחבר הכנסת פרץ את הדבר הבא. בואו נסכם שהנושא הזה בכל מקרה עובר לוועדת החוץ והביטחון. והיה והעניין הסתדר, אתם תסירו את זה בוודאי. אם חלילה לא, ייערך על כך דיון.

לימור לבנת (הליכוד):

אבל אני רוצה לשאול אותך בכל זאת. למה לא להתחייב עכשיו מעל הדוכן, שאם לא תימצא חלופה במהלך תשעת הימים הקרובים, אתם תמשיכו לעוד – אני אמרתי שנה, אמר חבר הכנסת שירי ויצמן חודשיים – עד שתימצא חלופה ונוכל לדון בזה בוועדת החוץ והביטחון או בוועדת המשנה?

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. השאלה מובנת. אדוני סגן השר.

סגן שר הביטחון א' סנה:

אני לא נוהג לתת התחייבויות מסוג זה. מה שמסרתי לך ולחבר הכנסת פרץ ולבית הוא, שעכשיו אנחנו בודקים אפשרויות, מתוך ראייה שזה לא, כפי שהוצג פה, עמוד התווך. הדבר רצוי. כיוון שזה דבר רצוי, שואפים לקיים אותו.

אני מבקש שתקבלי את ההצעה שלי להעביר את הנושא לוועדה. והיה והעניין יוסדר לשביעות רצונכם, הוא יוסר.

חברת הכנסת לבנת, אני זהיר בהתחייבויות. יש אנשים שמתחייבים בקלות ויש אנשים שיותר קשים בזה.

לימור לבנת (הליכוד):

לתקופה מסוימת, עד שיתקיים דיון.

סגן שר הביטחון א' סנה:

אני מתחייב לדבר אחד, למצוא פתרון.

ויצמן שירי (ישראל אחת):

השאלה אם זה לוועדת החוץ והביטחון או לוועדת – – –

סגן שר הביטחון א' סנה:

ודאי ועדת החוץ והביטחון. אני חושב שזה מקובל על כולם, אדוני היושב-ראש.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה לסגן שר הביטחון. חבר הכנסת מאיר פרוש רוצה להסיר את הצעת חברת הכנסת לימור לבנת. בבקשה, דקה.

מאיר פרוש (יהדות התורה):

אדוני היושב-ראש, מכובדי סגן השר, חברי הכנסת, ראשית כול, אני לא שמעתי כל הסבר מסגן השר מה הצורך בשינוי ההסדר הקיים? מה רע במה שהיה קיים הרבה שנים?

אני לא רוצה להטיל איזה חשש של ספק ספיקא שהממשלה הזאת, חלילה, רוצה להפקיר דם. אני לא רוצה לומר את המשפט הזה. אבל ברור לי שעצם המחשבה הזאת והדיון שמתקיים פה גורמים לאיזו מוטיבציה אצל מי שרוצה לגרום לפיגוע. אם הורידו מוקד שמירה או אמצעי אחר, אני בטוח שזה גורם למוטיבציה. ולמה? לזה הממשלה בוודאי לא מתכוונת, אבל לזה זה מביא בסופו של דבר.

דבר נוסף – אני יודע שגם בעידן של קיצוצים אפשר תמיד למצוא את הדרך ואת הפתרונות התקציביים כדי לשמור על דברים שמטרתם להגן מפני פגיעה בדם.

אני מבקש מסגן השר לעשות שינוי בכל המחשבה הזאת.

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת רחבעם זאבי מבקש להסיר את הצעתו של חבר הכנסת יאיר פרץ. בבקשה.

רחבעם זאבי (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

אדוני היושב-ראש, אדוני סגן השר, נכון שפורמלית האינתיפאדה הסתיימה, ולא רק פורמלית, כי אין גלים של נשים וילדים עם אבנים ועם בקבוקים במאסות הגדולות שחזינו בהן בשנים קודמות. אבל מי שמסתובב בשטח – ואתה איש שטח – פוגש עשרות כלי רכב שנזקקים כל יום למוקדים האלה. זה נכון בשומרון, זה נכון ביהודה וזה נכון בבנימין. כל הזמן אתה פוגש אשה קטנה עם ילדים, שרכבה התקלקל, היא עומדת חסרת אונים והיא מחפשת את הקשר כדי שיבואו לחלץ אותה. נכון שיש עזרה הדדית והאוטו שבא בעקבותיה עושה את מה שעושה וכן הלאה. אבל לא אחת, גם היום, כאשר כביכול אין אינתיפאדה, ישנו הפרחח, או הפרא, או הפורע התורן שמתאנה לנו, והוא בא ועושה את שלו. אתה יודע את הסטטיסטיקה והאירועים שלא מדווחים בתקשורת, אבל הם קיימים כל יום, כל ימות השנה, כי אנשים נוסעים.

אני מבקש ממך, אדוני סגן השר, לשקול מחדש את ההחלטה שלכם. היא עוסקת בסכום קטן מאוד לעומת חיי אדם. אם יינצל רק איש אחד בישראל – ולצערי זה יכול להיות יותר מזה – הרי למדנו מחז"ל, וכבר אמרתי זאת היום פעם באולם הזה, ש"כל המציל נפש אחת מישראל כאילו קיים עולם מלא".

היו"ר ש' הלפרט:

תודה. חבר הכנסת בנימין אלון מבקש להסיר את הצעתו של חבר הכנסת ויצמן שירי. בבקשה.

בנימין אלון (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

אדוני היושב-ראש, אדוני סגן השר, יישר כוח לחבר הכנסת ויצמן שירי, לחבר הכנסת יאיר פרץ ולחברת הכנסת לימור לבנת.

אדוני סגן השר, אתמול, בדרכי מבית-אל, מביתי לכנסת, עבר אמבולנס ונזרקו אבנים. זה היה בין בית-אל לג'לזון. אדם אחד נפצע באורח בינוני ואדם שני נפצע קל. מדובר בשני אזרחים ישראלים. הטרמפיסט שהיה אתי היה חייל, והוא סיפר לי שהמכונית שלו, מכונית צבאית, נרגמה באותו מקום באבנים לא מזמן.

אדוני סגן השר, כמו שאמר חבר הכנסת זאבי, נכון שאין מאסה של גלים, אבל יש זריקות אבנים כדבר יום ביומו ואין נוכחות חיילים, ולא יכולה להיות נוכחות חיילים, על הצירים. פה ושם יש נוכחות. אבל אין נוכחות גבוהה. היא גם לא אמורה להיות.

אדוני סגן השר הוא גם רופא – ובזה אסיים. רופא מקבל את שכרו והלוואי שהוא יהיה מובטל, חוץ מזה שהוא עוזר ללדת. כנ"ל בדברים האלה. כמה שפחות יזדקקו להם, מה טוב. אבל עצם הידיעה שישנו המוקד הזה, עם כל המכשירים, מסייעת. כשאשה נוסעת, אשה שחיה חיים אזרחיים, והיא יודעת שבשעת צרה יש לה כפתור מצוקה – זה דבר שאני חושב שהוא חיוני. כמו שאמר חבר הכנסת פרוש, עצם הידיעה, עצם זה שהאזרחים ידעו שהעניין בדיון, ואולי יבוטלו המוקדים – תחליש מאוד.

אני קורא לסגן השר, בגלל מה שקורה בשטח, לחשוב פעם שנייה. תודה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה לחבר הכנסת בני אלון.

אני מבין שסגן שר הביטחון מציע להעביר את הנושא לדיון בוועדת החוץ והביטחון. חברת הכנסת לימור לבנת, האם את מסכימה להצעת השר?

לימור לבנת (הליכוד):

אני מסכימה להעביר את הנושא לוועדת החוץ והביטחון.

היו"ר י' אדלשטיין:

חבר הכנסת יאיר פרץ, האם אתה מסכים?

יאיר פרץ (ש"ס):

כן.

היו"ר י' אדלשטיין:

חבר הכנסת ויצמן שירי, האם אתה מסכים?

ויצמן שירי (ישראל אחת):

כן.

היו"ר י' אדלשטיין:

נעבור עתה להצבעה.

### הצבעה מס' 1

### בעד ההצעה להעביר את הנושא לוועדה – 14

### בעד ההצעה שלא לכלול את הנושא בסדר-היום – אין

### נמנעים – אין

### ההצעה להעביר את הנושא לוועדת החוץ והביטחון נתקבלה.

היו"ר י' אדלשטיין:

חברי הכנסת, אני קובע כי ברוב של 14, אין מתנגדים ואין נמנעים, ההצעות מועברות לדיון בוועדת החוץ והביטחון.

# הצעה לסדר-היום מיגון העורף בפני סכנת איום הנשק הבלתי-קונבנציונלי

היו"ר י' אדלשטיין:

חברי הכנסת, אנחנו עוברים לנושא הבא, להצעה לסדר-היום מס' 1269: מיגון העורף בפני סכנת איום הנשק הבלתי-קונבנציונלי – מאת חבר הכנסת יאיר פרץ. בבקשה.

יאיר פרץ (ש"ס):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, מיגון העורף נחשף בפני סכנת האיום בשימוש בנשק בלתי-קונבנציונלי בעת מלחמת המפרץ וזכה לתהודה ציבורית נרחבת בפעם הראשונה. וזאת לאחר פלישת הכוחות העירקיים לכוויית, ועם התגברות המתח לקראת פעולה צבאית של מדינות הקואליציה להדיפת הכוחות העירקיים. אז, למעשה, החליטה ממשלת ישראל על מבצע חלוקת ערכות מגן לאזרחי המדינה. חלוקתן של כ-5 מיליוני ערכות מגן בתוך פרק זמן קצר יחסית לכל תושבי המדינה, מתינוק ועד זקן, נתאפשרה עקב הימצאותן של ערכות המגן במחסני החירום של פיקוד העורף.

אדוני היושב-ראש, מבצע חלוקת ערכות המגן לאוכלוסיית מדינת ישראל בשלהי שנת 1990 ומבצע רענון ערכות המגן, שבא בעקבותיו, לאחר השימוש בערכות בתקופת מלחמת המפרץ, מהווים שני נדבכים חשובים בשרשרת פעילויות שתחילתה בתקופת ממשלת לוי אשכול. עם שוך הקרבות במלחמת ששת הימים הוחלט להקים תשתית מקומית לייצור ערכות מגן בפני מלחמת גזים. ההחלטה נתקבלה בעקבות הידיעות על קיומו של נשק מסוג זה בידי המצרים והשימוש בו בפועל בדרום-תימן בשנת 1966. תוצאה ישירה של החלטה זו היתה ייסודה של חברת "שלאון" בשנת 1968 והקמתו של מפעל הייצור לערכות מגן בקריית-גת. מאז ועד עצם היום הזה עוסקת חברת "שלאון" בייצור מגוון של אמצעי מיגון המשמשים להגנה בפני חומרי לחימה כימיים וביולוגיים.

עמיתי חברי הכנסת, בעקבות לקחי מלחמת המפרץ ומסקנות דוח מבקרת המדינה בנושא מיגון העורף, נמצאו תקציבים ליישום שיפורים באמצעי המיגון הקיימים וייצור אמצעים חדשים שפותחו בעיקר למיגון תינוקות. כמו כן, שוכללו שיטות ההתאמה של אמצעי המיגון בתחנות החלוקה לאזרחים, כך שבסך הכול הושג שיפור משמעותי ברמת המיגון הניתנת לכלל האזרחים.

מבצע רענון ערכות מגן, רע"מ, אשר נערך בשנים 1995-1992 על-ידי פיקוד העורף, הביא לידי ביטוי את מכלול השיפורים והחידושים.

אדוני היושב-ראש, במהלך שנת 1997 לא נתקבלו הזמנות לערכות מיגון אב"כ לאוכלוסייה אזרחית, עובדה שלא הותירה ברירה בידי הנהלת חברת "שלאון" אלא לבצע מהלך קשה של פיטורי עשרות עובדים, רובם ככולם בעלי ותק ממוצע של כ-25 שנה בייצור ערכות המגן. פיטורין אלו היוו פגיעה קשה בתשתית האנושית של החברה.

אדוני היושב-ראש, במהלך חודש פברואר 1997 נוצרה דרישה לכמויות גדולות של פרטי מגן שונים לאוכלוסייה האזרחית כתוצאה מהאירועים שהתרחשו אז במפרץ הפרסי. למרות כוח האדם המצומצם ורמת חומרי הגלם הנמוכה, התארגנה חברת "שלאון" במהירות רבה, ובכלל זה לעבודה בשלוש משמרות, על מנת לספק את כל ערכות המגן.

התארגנות זו כללה קליטה של 200 עובדים ועובדות והדרכתם, הטסת חומרי גלם ממקומות שונים בעולם ופתיחת קווי ייצור שלא היו בשימוש זמן רב.

חברת "שלאון", במאמץ רב, עמדה בהצלחה בכל המשימות שהוטלו עליה במהלך מבצע "נשל הנחש".

היו"ר י' אדלשטיין:

חברי הכנסת, אני מבקש לא להפריע.

יאיר פרץ (ש"ס):

למרות זאת נזקקה, חבר הכנסת זאבי – – –

היו"ר י' אדלשטיין:

חבר הכנסת זאבי.

יאיר פרץ (ש"ס):

למרות זאת נזקקה מערכת הביטחון לייבא מאות פריטים, רובם ישנים, בעלויות גבוהות.

אדוני היושב-ראש, ביולי 1996 החליטה ממשלת ישראל על הפסקת האספקה במיגון לאוכלוסייה האזרחית. באוקטובר 1996 חזרה בה הממשלה מהחלטתה וקבעה כי יש צורך להמשיך ולטפל במיגון ולתמוך באוכלוסייה האזרחית בפני לוחמת אב"כ. למרות זאת, בשנת 1997 לא הוקצו תקציבים לרכש. עקב כך, בפעם השנייה בתולדות החברה נאלצה חברת "שלאון" לבצע מהלך קשה של פיטורים מסיביים של עובדים, רובם ככולם בעלי ותק של 25 שנות ייצור ערכות מיגון למיניהן וכן צמצום שטחים ופירוק מתקני ייצור, מהלכים שפגעו בצורה קשה בתשתית האנושית ובפוטנציאל הייצור.

בפברואר 1998 פרץ משבר נוסף במפרץ הפרסי, וכתוצאה מהאירועים נוצרה דרישה לכמויות גדולות של פרטי מיגון שונים לאוכלוסייה האזרחית. למרות כוח האדם המצומצם ורמת חומרי הגלם הנמוכה התארגנה החברה במהירות רבה על מנת לנסות ולספק את צורכי פיקוד העורף.

במאמץ רב עמדה חברת "שלאון" בהצלחה בכל המשימות שהוטלו עליה במהלך "נשל הנחש". למרות זאת נזקקה מערכת הביטחון לייבא מאות אלפי פריטים, רובם ישנים, בעלויות גבוהות מאוד, תוך גיוס אלפי חיילי צה"ל לטיפול ולהסבת הפריטים ולשיבוש המערך הלוגיסטי של מערכת האב"כ במדינה.

בשני המשברים הנ"ל הפכה חברת "שלאון" להיות בסיס צבאי לכל דבר מבחינת פעילות ומעורבות גורמי מערכת הביטחון, מגובה בעזרה מרבית מטעם החברה שהפכה באותה תקופה לחוליה בשרשרת מערכת הביטחון, דבר שהתאים לגישת המערכת בחשיבות התשתית.

מכיוון שאנו לא חיים בשתי מדינות, אחת למצבי חירום ואחת לימי שלום, יש למצוא את הדרך למדיניות עקבית בנושא זה.

אדוני סגן שר הביטחון, ברצוני לשאול כמה שאלות: 1. מה היא תמונת המצב למיגון אוכלוסיית מדינת ישראל לשנת 2000? 2. מה גובה התקציב שתוקצב לסעיף ערכות המגן לשנת 2000? 3. מה הסכום המקסימלי הדרוש למיגון אוכלוסיית מדינת ישראל? 4. אם שתקציב ערכות המגן לשנת 2000 יהיה במתכונתו הנוכחית, מה יהיה מספר תושבי ישראל שייוותרו ללא ערכות מגן תקינות?

אדוני היושב-ראש, על-פי הנתונים שיש בידי, סעיף רכישת ערכות המגן לא תוקצב לשנת 2000. פועל יוצא – הכרזה על סגירת מפעל "שלאון" בקריית-גת ופיטורין של כ-200 עובדים, ונוסף על כך – הפקרת חייהם של אזרחי מדינת ישראל.

לסיכום, אדוני היושב-ראש, ברור לנו כי קיימים קשיים תקציביים, כפי שאמר סגן שר הביטחון, אולם לא ייתכן שמדינת ישראל, שידעה מורדות ועליות מול האיום המתמשך של שימוש בגזים, לא תקצה את המשאבים המתאימים למטרה חשובה זו.

למיטב ידיעתי, אדוני היושב-ראש, מערכת הביטחון זקוקה בשנים הקרובות להשלמת פערים עקב מחסור באמצעי מיגון. העלויות המינימליות הדרושות לשמירת התשתית ולשמירה על רצף אספקה לפיקוד העורף ותגבור הייצור על מנת לספק את צורכי החירום עומדות על כ-40 מיליון שקלים חדשים. לכן, אדוני היושב-ראש, אני קורא לסגן שר הביטחון ולשר האוצר להקצות את המשאבים הנחוצים על מנת להגן על אזרחי מדינת ישראל ולמנוע סגירת מפעל בעיר מוכת אבטלה ומוכת גורל, קריית-גת. תודה רבה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה לחבר הכנסת יאיר פרץ. ישיב סגן שר הביטחון, חבר הכנסת אפרים סנה, בבקשה.

סגן שר הביטחון א' סנה:

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, הנושא שהעלה חבר הכנסת יאיר פרץ הוא, אכן, נושא כבד וחשוב. שאלת הגנת העורף מפני נשק כימי וביולוגי היא שאלה חשובה, וכל השבחים שחבר הכנסת פרץ נתן למפעל "שלאון", לעובדיו ולהנהלתו – במקומם.

אדוני הציג כמה שאלות. הנקודה היא שכרגע אין עוד החלטה על גובה התקציב להצטיידות הזאת, ולכן אני חושב שההצעה הזאת, חשובה ככל שתהיה – קצת הקדימה את זמנה.

אני אפילו לא יכול להציע להעביר את הנושא לוועדת החוץ והביטחון, כיוון שמחר ב-09:00 יש דיון על הנושא הזה בוועדה לענייני ביקורת המדינה, או בוועדת המשנה לביקורת צה"ל ומערכת הביטחון. יש על זה מחר בשעה 09:00 דיון של ועדה, ולכן אני מציע, שבתיאום עם יושב-ראש הוועדה תצורף – אלא אם אתה חבר בוועדה לענייני ביקורת המדינה. הנושא יעלה שם, בוועדה אפשר גם להגיד דברים שאי-אפשר להגיד במליאה. בכל אופן, זה נושא שיש לו גם היבטים ביטחוניים וזאת הדרך הפרלמנטרית הראויה לדבר, הגם שעדיין אין החלטה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה.

סגן שר הביטחון א' סנה:

אני מציע להסתפק בהודעה הזאת, בידיעה שמחר הדבר הזה עולה במסגרת פרלמנטרית נאותה מאוד.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה.

יאיר פרץ (ש"ס):

אדוני יודע שבשבוע הבא עומדים לסגור את מפעל "שלאון"?

סגן שר הביטחון א' סנה:

חבר הכנסת פרץ – – –

יאיר פרץ (ש"ס):

200 משפחות במדינת ישראל יהיו על קו – – – של מובטלים.

סגן שר הביטחון א' סנה:

אני נפגשתי לפני פחות משבוע – – –

יאיר פרץ (ש"ס):

– – –

סגן שר הביטחון א' סנה:

שאלת אז אני עונה לך.

יאיר פרץ (ש"ס):

בבקשה.

סגן שר הביטחון א' סנה:

נפגשתי עם מנהלי המפעל לפני פחות משבוע ושמעתי מהם על המצב. למיטב הבנתי, הם עוד לא הולכים לסגור ב-1 בינואר; יש להם עוד הזמנות גם לחודש הבא, לחודש ינואר 2000. כך שהבעיה הזאת חשובה, אבל היא איננה עומדת כך שמחר הפועלים האלה מפוטרים.

היו"ר י' אדלשטיין:

אדוני סגן השר, רק כדי שנבין, ההחלטה אמורה להתקבל לפני קבלת התקציב, כלומר בשבועיים הקרובים – בעשרת הימים הקרובים צפויה החלטה בנושא?

סגן שר הביטחון א' סנה:

בהחלט כן. הוא הדין בעניין הפועלים עצמם ובעניין המפעל. אבל שוב, נדון בזה מחר בבוקר בוועדה. תודה רבה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה לסגן שר הביטחון. חבר הכנסת איוב קרא מבקש להסיר את הצעתו של חבר הכנסת יאיר פרץ – בבקשה, דקה.

איוב קרא (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, בנושא הנשק הבלתי-קונבציונלי, בתקופת מלחמת המפרץ, אנחנו זוכרים את המראות הזוועתיים באזור רמת-גן ובסביבה, ואני חושב, קודם כול, אדוני השר, טוב יהיה אם יקוים דיון מקיף בבית הזה בנושא הזה. מאידך גיסא, אני חושב שלאור התהליך המדיני שאנחנו עדים לו היום, הרי בסופו של דבר מה שיישאר זו תהיה מלחמה בלתי קונבנציונלית – מעירק, מאירן; ולכן אני חושב שהנושא הזה כל כך חשוב, כל כך רציני, עד שכדאי שתעלו אותו לדיון ותחשבו, איך אנחנו מתעמתים או איך אנחנו מוצאים פתרון, איך אנחנו משדרים החוצה את הנושא הזה, שיש בו פגיעה בכל האזור, בכל נפש שחפצה בשלום.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה לחבר הכנסת קרא.

חבר הכנסת פרץ, האם אתה מסכים להצעת סגן שר הביטחון לקיים מחר דיון בוועדת משנה של הוועדה לענייני ביקורת המדינה?

יאיר פרץ (ש"ס):

– – –

סגן שר הביטחון א' סנה:

זה תלוי בהחלטת חבר הכנסת עוזי לנדאו.

קריאות:

במליאה.

יאיר פרץ (ש"ס):

– – – אם בתוך שבועיים.

היו"ר י' אדלשטיין:

בעצם – – –

קריאות:

– – –

היו"ר י' אדלשטיין:

רק שנייה, רק שנייה. מבחינה פורמלית, אם אני מבין נכון, עלינו, אם כן, להעביר את ההצעה לוועדה לענייני ביקורת המדינה.

קריאות:

– – –

סגן שר הביטחון א' סנה:

– – –

היו"ר י' אדלשטיין:

זה לא מונע מאתנו להעביר לשם את ההצעה.

סגן שר הביטחון א' סנה:

תעביר לוועדת משנה.

היו"ר י' אדלשטיין:

לא לוועדת משנה, לוועדה לענייני ביקורת המדינה, ושם זה יהיה נתון, כפי שצוין.

סגן שר הביטחון א' סנה:

זה יזכה להיענות שיא במהירות.

היו"ר י' אדלשטיין:

היענות שיא? כלומר תתכונן כל הלילה, בתוך 14 שעות, ומחר ב-09:00 תהיה מוכן לדיון.

חברי חברי הכנסת, אני מציע להצביע. מי בעד העברת הנושא לוועדה לענייני ביקורת המדינה? מי נגד? נא להצביע.

### הצבעה מס' 2

### בעד ההצעה להעביר את הנושא לוועדה – 13

### בעד ההצעה שלא לכלול את הנושא בסדר-היום – אין

### נמנעים – אין

### ההצעה להעביר את הנושא לוועדה לענייני ביקורת המדינה נתקבלה.

היו"ר י' אדלשטיין:

בעד – 13, נגד – אין, אין נמנעים. ההצעה עוברת לוועדה לענייני ביקורת המדינה. תודה רבה.

# הצעות לסדר-היום התגברות האבטלה, נתוני העוני ועבודת ילדים בשוק; תקציב העלייה

היו"ר י' אדלשטיין:

אנחנו עוברים לנושא הבא, להצעות לסדר היום מס' 1340, 1341, 1357, 1363, 1364, 1365, 1370, 1378, 1385, 1391, 1395, 1396, 1404, 1405 ו-1379: התגברות האבטלה, נתוני העוני ועבודת ילדים בשוק; תקציב העלייה. אלה ההצעות שחוברו יחד לדיון בנושאים החברתיים. יפתח את הדיון חבר הכנסת מוחמד ברכה, ואחריו – חבר הכנסת חיים כץ. אם חבר הכנסת חיים כץ לא יהיה באולם עד אז, יעלה אחרי חבר הכנסת ברכה חבר הכנסת מוחמד כנעאן. בבקשה.

מוחמד ברכה (חד"ש):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, המספרים מדברים בעד עצמם, פסטיבל העוני התקופתי יגיע בתוך כמה ימים לקצו, וגם מקהלת המזועזעים שלא חדלה לזייף זעזועים תירגע מן הסתם.

ההתעקשות של הממשלה לדבוק במסגרת התקציב וסירובה העיקש לפרוץ אותו, להגדילו דרמטית ולשקם את מערכות הרווחה, החינוך והבריאות, כל אלה מלמדים שהמנהיגות הכלכלית והפוליטית איננה מתרגשת ממש מהנתונים, ולשיטתה – מה שהיה הוא גם מה שיהיה.

שמעתי בימים האחרונים את ההצהרות של ראש הממשלה ושר האוצר בדבר שינויים שיוכנסו בתקציב ושינויים שכבר נערכים. עם כל הכבוד, בכל אלה אין כדי להתמודד עם קריסת מערכות הבריאות והרווחה, העמקת העוני והגידול המבהיל והמתמיד באי-שוויון. בסופו של דבר ייקחו מסעיף וייתנו לסעיף והתבשיל המוקדח יישאר אותו תבשיל.

גידול בצמיחה – זאת אנחנו יודעים גם מממשלתו של רבין המנוח – אינו מביא עמו צמצום פערים. בראשית שנות ה-90 נהנה המשק הישראלי משיעורי צמיחה מרשימים, ואף-על-פי-כן חל במקביל גידול מתמיד בפערים החברתיים והיתה החרפה של תופעת העוני. ללמדנו, שהצמיחה מרעיפה את משמניה על העשירונים העליונים, במידה מוגבלת גם על מעמדות הביניים, אבל מאומה ממנה לא מגיע לקשי-היום.

אני קורא מכאן לגלות קצת יותר תעוזה ויצירתיות, להגדיל משמעותית את מסגרת התקציב גם במחיר של הגדלת הגירעון, להרחיב את תקציבי הרווחה, לעדכן את תשלומי קצבאות הביטוח הלאומי ולהבין שעם כל הכבוד לצמיחה יש לטפל בעוני ובפערים בכלים נפרדים.

כפי שידוע לכולם, התופעות של העוני והאבטלה נמצאות בהיקף רחב יותר בקרב האוכלוסייה הערבית, אבל גם בקרב עיירות הפיתוח, משפחות חרדיות ואנשים שחיים בפריפריה. לא די בתמיכה סוציאלית, אלא יש לקבוע סדר עדיפויות חברתי אחר שימגר את התופעות ולא ייתן כל מיני חומרי הרדמה למצב הקיים. יש לקבוע סדר עדיפויות חברתי אחר בתיעוש, בקביעת האזורים מוכי העוני והאבטלה כאזורי פיתוח א'.

רבותי, אדוני היושב-ראש, יש לציין, ששיעור הערבים בין כלל העניים הוא פי שניים משיעורם בכלל האוכלוסייה. שיעור הילדים הערבים בין הילדים העניים הוא פי שניים-וחצי משיעורם באוכלוסייה, הם מהווים כ-50% מכלל הילדים העניים בארץ.

לכן הדרישה היא שלא רק שיהיה טיפול נקודתי, ארעי של הימים האלה, אלא יש לקבוע תוכנית חירום לאומית, ממלכתית, רחבה, שתטפל בשורשי העוני והאבטלה על-ידי קביעת סדר חברתי אחר, סדר תקציבי אחר ומבנה תקציבי אחר. תודה רבה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה, חבר הכנסת מוחמד ברכה. חבר הכנסת חיים כץ לא נמצא, לכן נזמין את חבר הכנסת מוחמד כנעאן. בבקשה. אחריו – חבר הכנסת יורי שטרן. אם הוא לא יהיה באולם, נזמין אחריו את חבר הכנסת אחמד טיבי.

מוחמד כנעאן (הרשימה הערבית המאוחדת):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, בראשית דברי אני מתפלא על זה שבדיון כה חשוב וכה מכריע בחיי המדינה לא נמצא כאן שר העבודה והרווחה, שהוא האחראי הישיר. הוא לא יכול להתעלם מאחריותו הישירה למצב העוני במדינת ישראל, למצב של השכבות החלשות במדינת ישראל, למצבם של השירותים החברתיים במדינת ישראל. הוא לא יכול להטיל כל הזמן אשמה על ראש הממשלה ועל אחרים, הוא חייב לשאת באחריות, ואם הוא לא יכול לשאת באחריות, עליו להתפטר באופן מיידי.

לפי ממצאי דוח העוני שהתפרסם לאחרונה, מספר האנשים שהכנסתם לנפש נמוכה מקו העוני עולה מ-729,000 בסוף 1997 ל-850,000 בסוף 1998 – עלייה של כ-15%. משמעות הדבר היא, שכ-10,000 איש הצטרפו למעגל העוני מדי חודש. מספר מדהים, שמדליק אור אדום אצל ממשלת ישראל, אצל הגורמים האחראים למצב החברתי-הכלכלי במדינת ישראל, אצל שר האוצר – אם יש לו אוזניים שהוא יכול לשמוע בהן. לפי מיטב ידיעתי, עד היום שר האוצר אטום לכל הנושאים החברתיים-הכלכליים במדינת ישראל. כמעט שאין שר אוצר; אין לו ראש שמוכן לשמוע, שמוכן להקשיב למה שמתרחש במדינה: מצבן של הרשויות המקומיות בכלל, והערביות בפרט, מצב השירותים החברתיים, הסוציאליים, של קריסה כמעט, כי הם לא יכולים לתת שירותים חברתיים מינימליים לנזקקים בכל יישוב ויישוב.

אדוני היושב-ראש, דוח העוני בשנת 1998 מספק נתונים חמורים על היקף העוני. הנתונים בדוח אינם רלוונטיים לשנה האחרונה, לשנה הנוכחית, שבה חלה עלייה בשיעור האבטלה, ועקב כך היתה החרפה במצב העוני במדינת ישראל.

יש לציין, ש-38% מהמשפחות הערביות חיות מתחת לקו העוני. מספר המובטלים ביישובים הערביים כמעט שהוכפל, מאחר שמספר גדול של אנשים אינם נרשמים בלשכות התעסוקה כמובטלים ומקבלי הבטחת הכנסה. אין אזורי תעשייה ומקומות עבודה שיכולים לספק מקומות עבודה למאות ואלפי צעירים וכך מספר המובטלים במגזר הערבי רק יגדל.

לצערי הרב, תקציבה הנוכחי של הממשלה, שהיא מביאה לכנסת, אין בו שום בשורה לא ליהודים ולא לערבים; להיפך, המצב של האוכלוסייה הערבית לפי התקציב של ממשלת ברק רק הולך ומחמיר, הולך ומידרדר בכל התחומים, בכל הנושאים.

על כן, אדוני היושב-ראש, יש לשנות באופן מיידי בתקציב הנוכחי את סדר העדיפויות במדינה. על הממשלה לדון ולטפל בצורה רצינית ואחראית, להביא בחשבון את היקף הדוח שהתפרסם ואת העלייה בעוני שתהיה בדוח הבא. המצב הוא חמור מאוד, והוא צריך להדאיג לא רק את הכנסת אלא כל שר בממשלת ישראל. אבל נראה שהממשלה לא נמצאת, לא קיימת, היא נעדרת, אין לה שום אחריות; אחרת, כשמדברים על היקף של כמיליון איש במדינת ישראל, היינו צריכים לראות היום לא רק את שר העבודה והרווחה, לא רק את ראש הממשלה, אלא את כל שרי הממשלה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה, חבר הכנסת כנעאן. חבר הכנסת יורי שטרן לא נמצא.

רחבעם זאבי (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

חבר הכנסת שטרן לא נמצא. הוא התחלף אתי.

היו"ר י' אדלשטיין:

אני אכן מאשר שזה תורו המקורי של חבר הכנסת רחבעם זאבי, ונאפשר לו – רגע, חבר הכנסת זאבי, חבר הכנסת שטרן הגיע. תחליטו ביניכם. אם כן, חבר הכנסת שטרן, שהתחלף עם חבר הכנסת זאבי, בבקשה. אחריו – חבר הכנסת אחמד טיבי. אחריו – חבר הכנסת ישראל כץ.

יורי שטרן (ישראל ביתנו):

כבוד היושב-ראש, חברי הכנסת, אני מצטער שהשר איננו. הנושא אינו חדש.

יעקב ליצמן (יהדות התורה):

איזה שר?

יורי שטרן (ישראל ביתנו):

שר העבודה והרווחה.

יעקב ליצמן (יהדות התורה):

גם שר האוצר.

יורי שטרן (ישראל ביתנו):

שר האוצר הרבה יותר מאשר שר העבודה והרווחה.

מוחמד כנעאן (הרשימה הערבית המאוחדת):

הממשלה איננה.

יורי שטרן (ישראל ביתנו):

אחרי פרסום דוח העוני, כאשר הגשתי הצעה דחופה לסדר-היום, והייתי בטוח שמכל סיעות הבית יגישו הצעות, חשבתי שגם הממשלה תתייצב פה. כי מה שקורה במדינת ישראל זו הידרדרות ממקום שבו היינו כמדינה נאורה, מתורבתת, המתקרבת לאירופה, למדינה של העולם השלישי, שפערי ההכנסה בה הם מהגדולים בעולם כולו והעוני בה הוא עוני אמיתי.

דוח העוני מראה לנו תמונה חלקית בלבד של העוני האמיתי במדינת ישראל, ולו מסיבה אחת פשוטה: קו העוני נמתח בצורה מאוד מלאכותית. מה זה 1,300 שקל לבודד כגבול של עוני? זאת אומרת, 1,498 שקל במשכורת הממוצעת של השנה הזאת, כי זה נמדד כאחוז מהמשכורת הממוצעת, ולזוג – 2,395 שקלים. אני לוקח זוג עולים קשישים שאין להם דירה משלהם ולא דירה ציבורית. יש במדינת ישראל קרוב ל-35,000 זוגות כאלה, ולידם עוד 20,000 קשישים בודדים עולים, שאין להם שום דירה משלהם ולא דירה ציבורית, והם חייבים לשכור דירה בשוק החופשי. הזוג הזה, נוסף על קו העוני שלו, שהודות להבטחת הכנסה הוא קצת מעליו, מקבל עוד 1,000 שקל ממשרד השיכון כתמיכה לשכירת הדירה. השכירות לא תעלה לו, במחירים של היום, פחות מ-2,000 שקל. לזוג הזה יישאר למחיה, עם כל התמיכות הממשלתיות, 1,400-1,300 שקל, במקרה הטוב, וזה לא כולל ארנונה, תשלומי מים, חשמל וכו'. בסוף הוא יישאר עם פחות מ-1,000 שקל. הזוג הזה לא ייחשב לזוג שחי מתחת לקו העוני. למה? כי התמיכה של ביטוח לאומי מעלה אותו כמה שקלים מעל הקו.

הרי העוני האמיתי במדינת ישראל הוא הרבה יותר רחב. מצוקת הדיור היא אחד הגורמים החריפים ביותר והחזקים ביותר, שדוחפת את המשפחות ואת הבודדים הרבים אל העוני העמוק והבלתי-נסבל במדינה מתורבתת. לכן הפתרונות צריכים להיות מיידיים.

הפתרונות המיידיים צריכים לכלול מאמצים אמיתיים, לא בהגדרה, לפתרון בעיית הדיור ובעיית הצמיחה במשק. הפתרון המשותף לשניהם הוא עידוד ענף הבנייה – חידוש הבנייה הציבורית, הקמת מאגר דירות להשכרה לטווח ארוך וכדומה.

הדבר הנוסף שחייבים לעשות – ונתתי אותו בתור דוגמה – גם הקצבאות של היום, שכביכול עוזרות למספר גדול של משפחות סטטיסטית לצוף מעל קו העוני, גם הקצבאות האלה הן קצבאות שאינן ריאליות כלל. המחירים של המוצרים הבסיסיים, לרבות התחבורה הציבורית, עולים בהתמדה. המדד שאליו צמודות הקצבאות האלה איננו מאפשר שום עדכון כבר מעל שנה, ולכן אנחנו חייבים להעלות את הקצבאות האלה באחוזים ניכרים על מנת לאפשר לאנשים לחיות קצת. לא הרבה, לא מוציאים אותם מהמעמד הנמוך ביותר, אבל לחיות קצת לפחות.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה לחבר הכנסת יורי שטרן. חבר הכנסת אחמד טיבי, בבקשה, ואחריו – חבר הכנסת ישראל כץ.

אחמד טיבי (בל"ד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אנחנו דנים על דוח העוני, והמושב הזה עני בשרים, אדוני היושב-ראש. אין שר, נדמה לי.

היו"ר י' אדלשטיין:

אם אתה מתעקש, אנחנו יכולים לקרוא לשר שנמצא מאחורי המליאה.

אחמד טיבי (בל"ד):

כן.

היו"ר י' אדלשטיין:

אני מבקש לקרוא לשר מלכיאור, השר התורן.

אחמד טיבי (בל"ד):

כולנו, אדוני היושב-ראש, שותפים להרגשה, שלא היתה הפתעה בדוח העוני שהתפרסם, אפילו לא בממדיו המבעיתים. לא היה צורך להמתין לדוח 98' כדי לקרוא את הנתונים החמורים והכואבים.

בדוח 97' דווח על 729,000 נפשות המוגדרות כעניות, לעומת מיליון ו-20,000 בשנת 1998. הפעם הוכנסה גם ירושלים המזרחית עם לא פחות מאשר 70% מהמשפחות מתחת לקו העוני. גם יישובים קטנים וגם עצמאיים הוכנסו לחישובי הדוח.

לפי לשון הודעת המוסד לביטוח לאומי, מסתמנת יציבות יחסית – כך לשון ההודעה הרשמית – בתוחלת העוני בישראל. היציבות היחסית הזאת, אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, היא יציבות מזעזעת, יציבות מפחידה, יציבות מקוממת, יציבות המביאה לחברה רופפת ומתפוררת.

לא בכדי עיירות פיתוח או יישובים ערביים נגועים יותר מאזורים אחרים בנגע העוני. אף שהסיוע הממשלתי לעיירות הפיתוח אינו מספיק, הוא לאין שיעור גדול יותר מהסיוע ליישובים הערביים. אומנם משרד העבודה והרווחה הוא המשרד היחיד שתקציבו גדל בשנים האחרונות, אבל תקציב זה אינו מאפשר להתמודד עם מלוא הבעיות החברתיות שהתלוו לירידה בשכר העובדים והעובדות במשק כולו, לגידול הפערים בין עשירים לעניים, לעלייה באבטלה ובאלימות במשפחה.

ניגע עכשיו בבעיית העובדים הסוציאליים, אלה האנשים שנשארו עם האצבע על הסכר. בעיירות הפיתוח יש ממוצע של 0.7 עובדים סוציאליים ל-1,000 תושבים. בכפרים הערביים עומד השיעור על 0.42. לדוגמה, בשלומי יש 2.4 עובדים סוציאליים, בקריית-מלאכי – 1.09, ואילו בטייבה השיעור הוא 0.34 עובדים סוציאליים ל-1,000 תושבים, והשיעור הגדול ביותר במגזר הערבי, להפליא, נמצא, לדעתי, בג'סר-א-זרקא – 0.71 עובדים סוציאליים ל-1,000 תושבים.

סוג חדש של מובטלים, אדוני היושב-ראש, הוא המובטלים העובדים. היטיבה לבטא זאת העיתונאית חנה קים במאמרה בעיתון "הארץ" היום. 36% מהמשפחות העניות הן משפחות עובדות. הפער בין עשירים לעניים גדל. הממשלה אינה אוכפת את חוק שכר המינימום, תומכת במגזר העסקי, מזניחה את השכבות החלשות, ושיעור האבטלה ממשיך לעלות. תודה רבה, אדוני היושב-ראש.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה לחבר הכנסת טיבי. חבר הכנסת ישראל כץ, ואחריו – חבר הכנסת יאיר פרץ. אם חבר הכנסת פרץ לא יהיה באולם, אנחנו נזמין את חבר הכנסת אליעזר זנדברג. הנה, חבר הכנסת פרץ נמצא.

ישראל כץ (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, אתמול התפרסם דוח העוני. כמיליון ו-21,000 עניים במדינת ישראל, 276,000 משפחות, ובהן כ-440,000 ילדים.

כל אזרח ישראלי מזועזע מהנתונים, כל איש ואשה, מלבד כנראה 31 אנשים מאושרים, אנשים ונשים, חברי ממשלת ישראל וסגניהם, שזכו להבדיל את עצמם מהציבור, להתרווח בחדרים נוחים, בכורסאות נוחות, להגדיל את תקציבם, לטייל בחו"ל – בפריס ובכל מדינות העולם, כשהם שוכחים את כל אלה שהעלו אותם והביאו אותם להיות במקום שהם נמצאים בו.

ראש הממשלה האטום הזה ואתו הממשלה האטומה יושבים באוטובוס שהם עלו אליו, הועלו על-ידי הבוחרים. הם לא מסתכלים קדימה והם לא מנסים להוביל את הציבור שנתן בהם את אמונו לדרך טובה יותר, דרך שאפשר להתקיים בה. הם מסתכלים רק אחורה – אל הממשלה הקודמת – ותוך כדי הסתכלות אחורה הם נותנים גז ונוסעים ברברס ודורסים את כל מי שעזר להם לעלות לאותו אוטובוס: בהתחלה – את הנכים, אחרי זה – את החולים, אחרי זה – את המובטלים, ואחרי זה – את העניים. ממשיכים לנסוע אחורה, במקום לעשות את מה שצריך לעשות. מה שצריך לעשות, זה להגיש תקציב חדש לכנסת. לקחת חזרה את התקציב הזה. לקחת את התקציב ולשנות אותו. לא לשחק משחקי יוקרה.

אבל, אדוני היושב-ראש, יש לנו בעיה, כי ראש הממשלה "ברק טורס" מגיע לישראל אחת לכמה זמן לביקורי מולדת, מולדת שלפי התוכניות שלו תלך ותצטמצם. הוא מגיע לכאן לביקורים. עכשיו, הוא קבע לעצמו: הוא אדם מאוד קשוח ואוהב להשיג את המטרות שלו בדרך כלל מול החלשים. לחזקים הוא נכנע מהר מאוד אם זה כאן ואם לאסד ואם לכל אחד אחר. אבל מול החלשים הוא אדם חזק. כרגע הוא הודיע, שבשבועיים האלה הוא יעביר את התקציב. אדוני היושב-ראש, אותי מדאיג איך הוא מתכנן להעביר את התקציב. אילו קומבינות מארגן לנו ראש הממשלה? את מי הוא הולך לקנות מבין חברי הכנסת? אילו מפלגות הוא ינסה לקנות באופן סקטוריאלי ואישי, במקום להפנות את המשאבים לציבור בישראל שכבר לא יכול?

אני אומר כאן: לא הממשלה הזאת המציאה את העוני. לא הממשלה הקודמת המציאה את העוני, ולא הממשלה שלפני זו. זה תהליך ארוך. אבל כרגע, הנתונים ברורים. כרגע, יש ראש ממשלה. כרגע, המצב הגיע לנקודה שהוא לא היה בה בעבר. אנחנו רואים את זה גם בכנסת. אנחנו רואים כאן תופעות שלא ראינו בעבר. צריך לעצור – לרדת מהמטוס, להפסיק לטייל בקוקטיילים בוושינגטון; צריך להגיע לכאן, לראות את מה שקורה ולעשות את השינויים. אנחנו נשמח לתמוך בכל שינוי ענייני, ומובן שנתנגד לכל ניסיון לקנות, לעוות ולהמשיך ולדהור, כמו שהוא עושה, על חשבון העניים והמובטלים.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה לחבר הכנסת ישראל כץ. עתה, חבר הכנסת יאיר פרץ, ואחריו – חבר הכנסת אליעזר זנדברג.

יאיר פרץ (ש"ס):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, תופעת העוני במדינת ישראל מעידה על מערכת האיזונים הכלכליים מול החברתיים. על-פי הנתונים לשנת 1998, כשליש מילדי ישראל חיים מתחת לקו העוני. על מנת לסבר את האוזן, מדובר ב-440,000 ילדים עניים בישראל בשנת 1998. למעשה, כל ילד רביעי נמצא בקו העוני.

אדוני היושב-ראש, חלק מהמשפחות המופיעות בדוח החמור אוספות שאריות אוכל מפחי אשפה בשווקים, או שהן ניזונות משאריות לחם של מאפיות וכן מתרומות של עמותות שונות שהוקמו למטרה זו. למעלה ממיליון אנשים חיים מתחת לקו העוני, ולמעשה נתונים אלה מציבים את ישראל קרוב מאוד לנתונים של מדינות העולם השלישי. אדוני היושב-ראש, האם זהו המחיר שהחברה הישראלית צריכה לשלם על מנת להשתייך למדינות המתפתחות?

עמיתי חברי הכנסת, ריכוזי העוני ממוקדים בעיקר בעיירות הפיתוח, שם האבטלה גואה, לשם נשלחו כל האוכלוסיות החלשות של מדינת ישראל בכל גלי העלייה שהיו. אדוני היושב-ראש, תחושתם של תושבי עיירות הפיתוח קשה ביותר, והם חשים אזרחים סוג ג'. העניים במדינת ישראל חיים בתחושה של חוסר אונים, וכבר אמרו חז"ל: "עני נחשב כמת". משפחות רבות חיות בתנאים מחפירים, בדירות עם קירות מלאי טחב, רטיבות ותקרות מתפוררות – דבר שמהווה סכנה פיזית ובריאותית.

אדוני היושב-ראש, ילדים בישראל אינם הולכים לבית-ספר, כי הם רעבים, כי הם מתביישים להגיע ללא כריך, כי חסרים להם ילקוט, מחברת ועיפרון. מה מדינת ישראל עושה? שולחת למדינות אחרות מזון ובגדים. כבר אמרו חז"ל: "עניי עירך קודמים". עמיתי חברי הכנסת, 66% מהתלמידים בבתי-הספר התיכוניים מסיימים ללא בגרות, או עם בגרות חלקית, שלא מאפשרת קבלה לאוניברסיטה.

אדוני היושב-ראש, הסיבות לגידול בעוני כפי שעלו מהדוח הן: א. מיתון מתמשך; ב. אבטלה גואה; ג. קיצוץ בשירותים חברתיים; ד. קיצוץ בתקציבי רווחה, בריאות, חינוך ושיכון; ה. גידול בפערי שכר ועוד.

שמענו לאחרונה, שבזמן הקרוב תתחיל צמיחה והנתונים יצומצמו, אולם עלינו לזכור, חברי הכנסת, שמאחורי כל נתון מסתתר אדם. אדוני היושב-ראש, הצמיחה המואצת שהיתה בעבר לא פתרה בעיות ולא הפחיתה את ממדי העוני. מה שנחוץ לנו היום זה צדק חברתי ושוויון בחלוקה התקציבית, ולא רחמים על העניים. צו השעה מחייב את ממשלת ישראל לקבוע: א. סדר-יום לאומי חדש והעמדת הבעיות החברתיות לפני הבעיות המדיניות; ב. סדר עדיפויות תקציבי חדש. בעדיפות העליונה תהיה המלחמה בעוני. מדינת ישראל חייבת לראות בטיפול במצוקות השקעה ולא הוצאה. אדוני היושב-ראש, אנו חייבים לתת התייחסות לשסע החברתי ההולך ומחריף בגין הפערים ההולכים ומעמיקים בחברה הישראלית.

היו"ר י' אדלשטיין:

נא לסיים.

יאיר פרץ (ש"ס):

עוד משפט אחד.

אנו מודעים לכך שמסגרת התקציב לא תוכל לספק את כל הפתרונות, אך רק החלטה אמיצה של חלוקה נכונה ונבונה של התקציב תהיה הצעד הנכון בכיוון הנכון לפתרון הבעיה.

אדוני היושב-ראש, לסיכום: הגוף חולה וגוסס, וצריך לזכור שהראש לא יוכל להחזיק מעמד עם הגוף החולה, ובסופו של דבר גם הוא עלול ליפול. לכן, אדוני היושב-ראש, אני פונה מעל במה זו בתקווה ובתפילה, שמכאן תצא הבשורה לסדר חברתי חדש ולשינוי בסדרי העדיפויות בתקציב המדינה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה לחבר הכנסת יאיר פרץ. עתה, חבר הכנסת אליעזר זנדברג, ואחריו – חבר הכנסת אבשלום וילן.

אליעזר זנדברג (שינוי):

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, רציתי לומר "רבותי חברי הממשלה", אבל כיסאות הממשלה ריקים. אין כאן לא שר, לא סגן שר ולא ראש ממשלה שישמע את הדיון, שבסופו יעלה ויאמר וייתן תשובה לכל אותם אנשים שנמצאים היום במצב קשה, לכל אותם עניים – –

יעקב ליצמן (יהדות התורה):

הם לא עניים. הם לא עניים.

אליעזר זנדברג (שינוי):

– – לכל אלה שנאבקים על מנת לא להידרדר מתחת לקו העוני ולכל אלה שכל יום עבורם הוא יום של מאבק לקיום. כל הממשלה כולה – הממשלה המורחבת הגדולה הזאת, שכל כך עמלו וכמה הבטחות וכמה מתנות ונתינות נעשו על מנת להרחיבה וכל כך עמלו להגדיל אותה, את מספר השרים ואת מספר סגני השרים – ולא מצאו אחד שיבוא להשיב כאן? לא מצאו אחד שיבוא לשמוע את הדיון? לא מצאו אחד שיבוא, יאזין, ייתן תשובה ואולי ייתן גם תקווה לכל אותם אנשים שנמצאים במצב הכל-כך קשה הזה? אני מסתכל ומתבונן ואומר: אבל, איפה גם חברי הקואליציה? איפה אותם נציגים בעלי רגישות חברתית, שדיברו כל כך גבוהה לפני הבחירות, עד כמה זה חשוב להחליף את השלטון על מנת לדאוג לציבור? לאן כולם נעלמו? למה הם לא כאן? למה הם לא נמצאים כאן לומר את דברם ולתת את התשובה?

הנתונים הם נתונים קשים, כואבים וברורים. כל אחד קורא אותם ושומע עליהם, אבל אין תשובות. הבטחות לפני בחירות – זה לא מספיק, ואגב, גם הבטחות מייד אחרי בחירות זה לא מספיק, אדוני היושב-ראש. צריך לעשות מעשים, צריך להציג תוכנית, צריך להראות שיש איזו קרן אור בסופה של המנהרה האפלה. שום דבר מהדברים האלה לא נעשה, ובצדק אמרו כבר לפני, שכנראה ראש שהממשלה נהנה יותר להתחכך – –

יעקב ליצמן (יהדות התורה):

איפה חברי סיעתך? איפה שינוי?

אליעזר זנדברג (שינוי):

– – בחברתם של שרים ושועים ברחבי תבל. יכול להיות שהאווירה שם בפריס טובה יותר מאשר האווירה בפרוזדור בית-החולים בנהרייה. אולי הטעם של השמפניה והקוויאר בבית הלבן הרבה יותר טוב ונעים מהמראות ומהתחושות כשאתה פותח מקרר ריק באופקים או בהרצלייה.

אדוני היושב-ראש, ראש הממשלה אמר שהוא יהיה ראש הממשלה של כו-לנו. חלף פרק זמן. אפשר כבר לקבוע: הוא לא ראש הממשלה של החולים והוא לא ראש הממשלה של הנכים והוא לא ראש הממשלה של אנשי הגולן והוא לא ראש הממשלה של המתיישבים והוא לא ראש הממשלה של הפנסיונרים. בעצם הוא לא ראש הממשלה של אף אחד, וזה המכנה המשותף היחיד שנותר לכולנו: ראש הממשלה לא מייצג אף אחד מאתנו, וחבל, חבל מאוד, ואני אומר את הדברים בכאב אמיתי, לא רק במסגרת התנצחות פוליטית. חבל שדיון כזה מתקיים כשכל השולחן הגדול הזה לפנינו, שולחן הממשלה, ריק, ואין בו אדם אחד שבא לכבד את האנשים שנמצאים במצוקה ולומר להם ולו מלה אחת.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה לחבר הכנסת אליעזר זנדברג. חבר הכנסת אבשלום וילן, ואחריו – חבר הכנסת יעקב ליצמן.

יעקב ליצמן (יהדות התורה):

מודי, איפה חברי סיעתך?

ישראל כץ (הליכוד):

עכשיו תשמעו מה זו אופוזיציה.

אבשלום וילן (מרצ):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, בראשית דברי אני רוצה להעיר לגבי מה שאמר פה קודמי, חבר הכנסת זנדברג – כנראה, אין גבול לצביעות. הרי חבר הכנסת זנדברג תמך בממשלה, שבגדול הפסידה את הבחירות האחרונות לא בגלל תהליך השלום, אלא בגלל חוסר הרגישות החברתית. ולבוא פה היום ולזרוק על ראש הממשלה, בסגנון הזה, עם הקוויאר ודברי ההבל, כאשר ראש הממשלה – – –

אליעזר זנדברג (שינוי):

אולי תסתכל פעם אחת קדימה? עזוב את האחורה, תסתכל קדימה.

אבשלום וילן (מרצ):

תתקוף אותו פוליטית, זה לגיטימי. תגיד שאתה כאיש ימין קיצוני אינך מקבל את דרכו המדינית – זה לגיטימי. אבל לדבר על קוויאר, וברמה הזאת, כאשר ראש הממשלה עסוק במשא-ומתן מדיני – אין גבול לציניות, הצביעות חוגגת.

אליעזר זנדברג (שינוי):

אז מה התוכנית שלכם?

אבשלום וילן (מרצ):

מה לעשות? מודי זנדברג, כבר עברת את כל הקשת הפוליטית. אולי הגיע הזמן שתעמוד פעם בפני עצמך ותעשה את חשבון הנפש?

אליעזר זנדברג (שינוי):

דעותי נותרו אותן דעות, אבל איפה הממשלה שלך? דבר לעניין. איפה הממשלה?

היו"ר י' אדלשטיין:

חבר הכנסת זנדברג, נא לא להפריע.

אבשלום וילן (מרצ):

לעצם העניין, מעגל העוני זה לא רק אבטלה. זה – – –

מוחמד כנעאן (הרשימה הערבית המאוחדת):

אבל, חבר הכנסת וילן, עם כל הכבוד, התשובה שלך לא פוטרת אותך מכך שהממשלה צריכה להיות נוכחת.

אבשלום וילן (מרצ):

אני מסכים לגמרי, אבל יש הבדל בין טיעון ענייני, לגיטימי, שהוא נכון – וזה באמת לא בסדר – לבין כל ניסיון ההכפשה.

היו"ר י' אדלשטיין:

אנחנו נקרא לשר התורן, ואני מבקש מחבר הכנסת וילן להמשיך, ונא לא להפריע לו.

מוחמד כנעאן (הרשימה הערבית המאוחדת):

זה לא עניין של שר תורן, זה עניין – – –

היו"ר י' אדלשטיין:

אנחנו הבנו את הנקודה. תודה רבה.

אבשלום וילן (מרצ):

תראו, מעגל העוני והנתונים שהתפרסמו הם בעיה כאובה, שבעצם פוגעת בחברה כולה. עוני זה לא רק פשיעה, זה לא רק סמים, זה לא רק ילדים ברחוב; עוני זה תרבות שלמה. והבעיה הראשונה, אם רוצים להתמודד אתה, עוברת בראש ובראשונה דרך ההשכלה, ולצערי, כולנו משלמים מס שפתיים. אם באמת אנחנו רוצים לטפל בנושא העוני, אנחנו חייבים, כמדינה וכחברה, להשקיע קודם כול בהשכלה. זה המפתח לסגירת הפערים.

הרי תראו מה קורה פה. קורה פה דבר נורא. ב-1948 היינו המדינה המתקדמת ביותר בעולם המערבי מבחינת האי-שוויון. גם ב-1973, גם לאחר המשבר הכלכלי הגדול, בעקבות מלחמת יום הכיפורים, עדיין היינו מדינה עם רמת אי-שוויון נמוכה יחסית למערב-אירופה ולארצות-הברית. לפי הנתונים שהתפרסמו הבוקר, הפערים בין העשירון הראשון לעליון הם היום פי-12.

רחבעם זאבי (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

אנחנו השניים מהסוף.

אבשלום וילן (מרצ):

אנחנו השניים מהסוף, זה נכון, כאשר העשירון התחתון – 10% מהאוכלוסייה – מקבל 2.4% מההכנסות, בעוד ה-10% העליונים מקבלים 28%, כמעט שליש.

ואני יושב בוועדת הכספים ורואה את פקידי האוצר שתוקפים את מנגנון הביטוח הלאומי ואת תשלומי ההעברה, ואני אומר לכם, רבותי חברי הכנסת: אין שיטה יותר נכונה, יותר צודקת, מאשר לצמצם את הפערים האלה באמצעות תשלומי ההעברה ובאמצעות מנגנוני הביטוח הלאומי והאחרים, כמו במערב-אירופה. לא 1 ל-12? 1 ל-4, 1 ל-5, 1 ל-6 – להיות חברה מתוקנת.

חוששני שמצד שר העבודה והרווחה, שנושא בתפקידו כבר הקדנציה השנייה ברציפות, ומצד אחרים לא ראיתי תוכנית שבאמת תתמודד עם האבטלה ועם העוני. יושב פה חבר הכנסת חוגי. יש לו מאבק קשה לגבי זרם "מעיין החינוך התורני". אני מוכן לתמוך בזרם, בתנאי אחד, שילמדו שם גם מחשבים וגם מתמטיקה וגם אנגלית.

עופר חוגי (ש"ס):

מלמדים. אני מזמין אותך לבוא ולראות שמלמדים. תבוא ותראה. אני מזמין אותך לבוא ולראות.

אבשלום וילן (מרצ):

מלמדים, אבל לא מספיק. צריך ללמד אותם ברמה שבה תוכלו להכשיר את כל האנשים שלכם, שיש להם ראש טוב, גם לשוק העבודה – לא עד גיל 30 ללא עבודה – ולהיכנס לענפי ההיי-טק ולהיכנס לכל תחומי המקצועות של החברה הישראלית. זה בהחלט כן, תוכנית הבראה, תוכנית לימודים שתפתור את כל הבעיות הללו.

הדבר החמור ביותר שקורה פה הוא, שהעוני והפערים בעצם מנציחים את עצמם דור ראשון, דור שני ודור שלישי. אני מאוד מקווה שהממשלה הזאת תתעשת. אינפלציה – פחות מ-2% בשנה, ריבית בשמים וגירעון תקציבי קטן מדי. הגיע הזמן שבתקציב הקרוב שיובא בשבוע הבא נלכד את הכנסת כולה כדי שתתחיל להוביל מדיניות חברתית – כן, מדיניות חברתית כלכלית צודקת – וניפרד קצת מהמדיניות המוניטרית. במשפט אחד, מדיניות כלכלית-חברתית – כן, IN, ומדיניות מוניטרית – לא, OUT. תודה רבה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה לחבר הכנסת וילן. חבר הכנסת יעקב ליצמן, בבקשה, ואחריו יעלה חבר הכנסת שלום שמחון.

יעקב ליצמן (יהדות התורה):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, חבר הכנסת וילן, אני רוצה להפתיע ופשוט להגיד שאני יודע שבמוסדות של החינוך העצמאי, למשל, לומדים אנגלית, מתמטיקה, לומדים כמה מקצועות דווקא ברמה גבוהה, ואני מציע לך לבקר ולראות אם זה נכון.

לגבי דוח העוני, הדוח שמתפרסם הוא דוח לשנת 1998. לצערי הרב, אנחנו מקבלים כל פעם דוח על שנה–שנה-וחצי קודם. לא מקבלים דוח מעודכן לשנה הנוכחית, ואני מפחד מאוד שהדוח לשנה הנוכחית יהיה הרבה יותר גרוע מהדוח לגבי השנה הקודמת. אולי זו הסיבה שלא מדווחים בזמן אמת, כי מפחדים שזו תהיה פצצה יותר גדולה. כשמתפרסם דוח על 1998, חושבים שאולי המצב ב-1999 כבר יותר טוב.

האם בעקבות הדוח הממשלה תעזור למקומות שנפגעו? למשל, בני-ברק וירושלים הם המקומות הראשונים שנפגעו. האם הממשלה תעזור יותר לרווחה במקומות האלה? במקומות האלה יש, למשל, הרבה מוסדות חסד שנותנים כל שבת אוכל למשפחות עניות. יש "יד אליעזר", יש "חסדי נעמי", יש "בית תבשיל", יש כל מיני מוסדות – גם אני תורם להם – שמביאים הביתה אוכל לילדים נזקקים, שמביאים כל ערב שבת אוכל מוכן, מבושל. כל ערב שבת מביאים את האוכל לאנשים הביתה. האם למשל הממשלה מוכנה יותר לעזור למוסדות הרווחה האלו?

צריך לציין עוד דבר, ספרי לימוד. האם הממשלה תהיה מוכנה לעזור במקומות האלה לרכוש ספרי לימוד? כפי ששמענו בוועדת הכספים, שר החינוך רוצה לעשות תוכנית שירכשו ספרים, אני מקווה שיהיה לכל המוסדות, לרבות ש"ס, לרבות החינוך העצמאי. אבל האם בעקבות הדוח הממשלה תהיה מוכנה לעזור למקומות האלה?

דבר אחד לא צוין – למשל אני מבין שבדוח, עיריית בני-ברק, אדוני היושב-ראש, היא המקום הראשון בעוני. אין שום תחנת משטרה בעיריית בני-ברק. צריך לציין, שעל אף העוני ועל אף הבעיות ועל אף כל מה שעובר על האנשים והמשפחות ברוכות הילדים, כולם יושבים ולומדים תורה ואין פשיעה. הפשיעה, אם אינני טועה – זה האחוז הכי נמוך בארץ. תודה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה לחבר הכנסת יעקב ליצמן. אני מבקש להזמין את חבר הכנסת שלום שמחון, בבקשה.

שלום שמחון (ישראל אחת):

אדוני היושב-ראש, חברי חברי הכנסת, אדוני השר, אני שמח שאצלי לפחות יש נציג של הממשלה. אני יודע שבאולם הזה לא היתה נשארת עין יבשה אחת אם הייתי מעלה לכאן ילד רעב, אשר היה מספר לכם כיצד המקרר בביתו ריק, כיצד ההורים חוסכים מזון מפיהם כדי שהוא יוכל לקחת לבית-הספר סנדוויץ', כיצד מזונו במהלך השבוע מסתכם בלחם וגבינה. לב כולנו נחמץ לשמע ולמראה התיאורים הכואבים על עוניים של ילדים במדינה. ילד רעב עושה כותרת בעיתון. כך היה תמיד וכך גם יהיה. ובצדק, כי הילדים הם העתיד שלנו כולנו. הילדים הם אלו אשר כל חטאם הוא בכך שנולדו למשפחה הלא-נכונה.

יש בישראל 400,000 ילדים כאלה, ילדים אשר נולדו למשפחות שלא שפר חלקן, והן מוגדרות כיום מתחת לקו העוני. אולם האם עוני משמעותו רק מחסור במזון? האם בפתח האלף השלישי אנחנו באמת מסוגלים להסתכל אחד לשני בעיניים ולומר בכנות שהעוני נמדד רק בכמות המזון המצויה בבית זה או אחר?

לפני 40 שנה היה מקובל שמשפחה בת ארבע וחמש נפשות מתגוררת בשני חדרים קטנים. גם משפחות פרופסורים גרו כך. לפני 30 שנה בננה ושמנת היו מעדן שכל אם עברייה היתה מייחלת להאכיל בו את ילדיה. לפני 30 שנה לא היתה טלוויזיה כלל. אם נמדוד את העוני של ילדינו רק בכמות האוכל שהם אוכלים, אנו מוחקים 50 שנות הישגים בישראל.

נקודת המוצא של גידול ילדינו שונה בתכלית מזו שהיתה לפני 30 שנה. לגדל אז ילדים היה הרבה יותר פשוט. הילד היה יורד לשכונה עם כדור ומשחק בגינה. היום המצב שונה. על מנת שנוכל לגדל דור יצרני, דור שיוכל לתרום למדינה כשיגדל, עלינו לספק לו צרכים בסיסיים, מעבר לבננה ולשמנת. ידע הוא בסיס התקדמותה של מדינה. השכלה היא היסוד המוצק ביותר להתפתחותה של תרבות אנושית מתוקנת. היום לא מספיק לשלוח את הילד לגינה עם כדור על מנת שיוכל לעמוד בשורה אחת עם בני גילו ולהתחיל מנקודת מוצא שווה.

אינני חושב שמערכת החינוך בארץ נתנה דעתה על כך. אם יש 400,000 ילדים מתחת לקו העוני על-פי הדוח, הרי שכ-40% מילדי ישראל מצויים שם. 40%. כל יציאה לטיול, כל קניית ספרים וחוברות, כל חוג העשרה במסגרת בית-הספר מהווה בעיה תקציבית אמיתית למשפחה שכזאת. ילד שאינו יכול לקבל את הדברים הבסיסיים הללו, שאיננו יכול לקבל השכלה בסיסית ויסודית זו ממערכת החינוך, מתחיל מראש מנקודת מוצא נחותה משל חבריו. כך גם יגדל להיות בבחרותו.

על מערכת החינוך להביא דברים אלה בחשבון ולאפשר למשפחות אלו לקבל את הדברים הבסיסיים הללו בלי לגרוע מהילד דבר. תקציבי מערכת החינוך בשנים הקרובות צריכים להיות מכוונים להעשרה ולפיתוח כל ילדי ישראל, על מנת שבבגרותם יוכלו להפוך אזרחים שווים ומועילים לחברה הישראלית.

העוני איננו רק שאלה של כמות האוכל. התייחסות שכזאת לשאלת העוני מלמדת על זלזול בבעיה. העוני הוא מדד לרמת ההתפתחות של מדינה. עם מספר ילדים שכזה מתחת לקו העוני, נדמה לי שאנחנו במצב של מדינה מתפתחת במקרה הטוב.

יש לנושאים מהסוג הזה, לבעיות חברתיות מהסוג הזה, נטייה לעלות על סדר-היום הציבורי יום, יומיים, שלושה, ולהיעלם מהשולחן מייד עם פרוץ המשבר הבא. אסור לנו לוותר על הנושא. אסור להוריד אותו מעל סדר-היום הציבורי. נכון, הטיפול ייקח זמן, לא מעט זמן. אולם אם נשמור אותו בראש מעיינינו, זה יגרום לקובעי המדיניות להבין, שאין זו בעיה חולפת, שניתן להתייחס אליה רק כל עוד היא על סדר-היום, אלא יש לטפל בה מהשורש ולמצוא לה פתרון של קבע.

חינוך ילדינו, אדוני היושב-ראש, מניעת העוני על כל צורותיו, החברה הישראלית – זהו הקרב העתידי של מדינת ישראל. המאבק מבית, הכרעת העוני, עיצוב החברה הישראלית כחברה מתקדמת, נטולת פערים מעמדיים כה גדולים, הוא נושא השלום האמיתי, כשהוא קורה מבית. אל לנו להשתמש בתהליך השלום כתירוץ להתעלמות מהנושא. עלינו להילחם בקרב הזה כאילו לא היה מאבק על עתיד השלום, ולהיאבק למען השלום כאילו לא היה הקרב על עתיד החברה הישראלית.

אני יודע שנוח לכולנו להשתמש לא מעט באלמנטים דמגוגיים כדי לתקוף ממשלה כזאת או אחרת. בסופו של דבר העוני והאבטלה הם באמת הקרב של כולנו, ונוח מאוד לאבד את אותן שלוש-ארבע דקות שעומדות לרשותנו כדי להשתמש בדמגוגיה שכולנו נוהגים לעשות אותה. זה באמת הקרב של כולנו, וצריך להסתכל כל יום באותם 400,000 ילדים ובאותם 200,000 מובטלים ולהפסיק להתייחס לעובדה שאנחנו שייכים לממשלה כזאת או אחרת. הבעיה היא לא שהשרים אינם כאן, הבעיה היא האם כולנו מסוגלים להתאחד כדי להילחם יחד בשתי הבעיות הכאובות האלה. תודה.

היו"ר מ' לוי:

תודה. חבר הכנסת יולי אדלשטיין.

יולי-יואל אדלשטיין (ישראל בעלייה):

אדוני היושב-ראש, חברי חברי הכנסת, אדוני השר, אני דווקא רוצה להתחיל במשהו שסיים בו חבר הכנסת שלום שמחון. קראנו ושמענו אתמול על דוח העוני, כפי שכבר נאמר כאן, כולם הגישו הצעות לסדר-היום, אולי מכל סיעות הבית. הבוקר אני פותח את העיתונים ומצפה לראות אנשים שהזדעזעו לראות את הנתונים, אנשים שמציעים לעשות משהו. פתחתי את "ידיעות אחרונות" וגיליתי שסוף סוף אני יודע מי אשם. מודיע לנו השר רן כהן, שאשמה בוודאי הממשלה הקודמת, ובמיוחד אשמות סיעות ש"ס, מפד"ל וישראל בעלייה. איך לא?

לא שאנחנו באמת יכולים לא לתקוף את הממשלות הקודמות. נראה שכולנו נעשה את זה תמיד. אני לפחות נמנעתי מלעשות זאת עד עכשיו, אולי לא התנסיתי מספיק באופוזיציה. אבל אני רוצה לומר, חברים, רק דבר אחד. אם יש שלושה שבועות אחרי כינון ממשלה סימני צמיחה, אז אומרים, הנה, יש כבר סימני צמיחה, עלינו לשלטון. כשיש חצי שנה אחרי כינון הממשלה דוח עוני, אומרים שזה הכול הממשלות הקודמות, זה בכלל על 1998, ואל תשימו לב אל העניים היום, כי הדוח הוא על 1998. חברים, בואו נחליט פעם אחת ולתמיד או ש – או ש –. או שבאמת מתאגדים יחד סביב הנושאים האלה, או שנוח מאוד שלוש-ארבע שנים לתקוף את הממשלה הקודמת וללכת לבחירות ולהסביר שלא היה מספיק זמן לתקן את העוול.

אני חושב שהגענו למצב הזה לא בגלל ממשלה זו או אחרת. הגענו למצב הזה בגלל, תופתעו לשמוע, גאוות יתר. ודיברת על זה, חבר הכנסת וילן. אנחנו נורא יומרנים, אנחנו רוצים להיות אירופה, ואני מסכים, צריכים להיות אירופה. אני רק לא מסכים שצריכים את הכול עכשיו וצריכים אחרי אינפלציה של עשרות רבות של אחוזים להיות אירופה בתוך חצי שנה. צ'יק-צ'ק אנחנו מקצצים את הגירעון, צ'יק-צ'ק אנחנו מעלים את הריבית, צ'יק-צ'ק מתגברים על האינפלציה. טוב, כמה מאות אלפי איש נשרו לנו בדרך, הפכו לעוד יותר עניים ממה שהיו, אדוני היושב-ראש, אבל מה לעשות? אנחנו צריכים להגיע ליעד האינפלציה בהתאם למה שקבענו לעצמנו, וחס ושלום, עזבו להגדיל את הגירעון – אפילו לשמור על הגירעון באותה רמה אסור לנו, כי זה לא מה שקבענו, ואת התוצאות אנחנו קוראים בדוח העוני.

אני חושב, חברי חברי הבית, שאני לא יודע באמת אם ניתן, פוליטיקה היא פוליטיקה, אופוזיציה היא אופוזיציה וקואליציה היא קואליציה, אבל אולי בהחלט, אם אנחנו באמת מזדעזעים כל פעם שאנחנו רואים את הנתונים האלה, נוכל פעם להתלכד, ולא רק ללכת ללובי החברתי, חבר הכנסת מקסים לוי, כולנו כאחד, לנאום שם ולומר – התקציב לא בסדר, הדברים לא בסדר וצריך להשקיע יותר. אני רואה שם חברים עולים אחד אחרי השני, ומה לעשות? אני מקווה מאוד שלא הפכתי ציני, אבל אני חושב לעצמי: מה הם יעשו ב-31 בדצמבר? הם יצביעו לפי פקודת הסיעה או פקודת קואליציה-אופוזיציה? הם יבואו לציבור ויסבירו מה הם הצליחו לתקן? העלו ב-300 שקל איזה סעיף בתקציב, או שהם באמת יבואו ויגידו: הגישה שלנו עניינית, הגישה שלנו היא לא להפיל את התקציב ולא לתמוך בתקציב, הגישה שלנו היא לנסות בנתונים הקיימים להרכיב את התקציב האופטימלי.

אם זאת תהיה הגישה, אדוני היושב-ראש, אולי נוכל לומר למחרת, ב-1 בינואר או יום אחרי זה, זה כבר לא משנה, נוכל לומר: את שלנו לפחות עשינו. תודה רבה.

היו"ר מ' לוי:

תודה. אני אחכה ליושב-ראש. חבר הכנסת רחבעם זאבי, בבקשה.

רחבעם זאבי (האיחוד הלאומי – מולדת, חרות, תקומה):

אדוני היושב בראש, חברי הכנסת הנוכחים, דוח העוני שהגיש המוסד לביטוח לאומי מגלה, כי מיליון ו-21,000 אנשים עניים חיים בישראל, ובהם 440,000 ילדים. אינני יודע אם המספרים האלה נכונים, כי לדוגמה כלולות בהם משפחות רבות ממגזר כלשהו, שאינן מדווחות אמת על הכנסותיהן המלאות, ואז הן רשומות כאילו הן מתחת לקו העוני, אבל אם רק חלק מהמספרים האלה נכונים, זוהי שערורייה.

איננו רוצים לקיים חברה שבה ילדים גדלים בעוני ובמחסור. הרי הילדים האלה יהיו ביום מן הימים חיילים בצה"ל, לאחר שהם יקבלו חינוך לקוי מפני העוני בבתי הוריהם. והרי הילדים האלה יהיו למבוגרים שיקימו משפחות לוקות ופגומות מפני שיגדלו במחסור.

מדוח "יד לבנים" אנחנו למדים, כי קרוב ל-3,000 משפחות שכולות נמצאות במצוקה כלכלית קשה ביותר. יש ביניהן משפחות שפשטו רגל, סגרו עסקים והוציאו את חסכונותיהן למחיה, ויש לזכור שרבים מהם קשישים. אסור לנו להסכים עם זה שמשפחות אלה, משפחות שכולות, שנתנו את המחיר הכבד ביותר שאזרח נתבע לשלם, יחיו במצוקה כלכלית. צעקתן של המשפחות השכולות צריכה להבקיע את חומות הבית הזה, הממשלה ומשרד האוצר.

דוברי הממשלה, מסיעות הקואליציה, שמענו אותם כאן היום, טוענים שהדוח על העוני מכסה תקופה של ממשלה אחרת, ממשלה קודמת. אינני סניגורה של הממשלה הקודמת, אבל נראה כי הדוחות שיוגשו בעתיד על שנות ממשלת ברק יהיו עגומים יותר, שהרי הממשלה הזאת אטומה לבעיות חברה ורווחה. מספיקה העובדה שבתוך ארבעה חודשים התייקר מחיר הלחם שתי פעמים. התקציב המוצע לשנת 2000 לא נותן מענה על בעיית העוני. הפער החברתי בישראל הולך ומעמיק, ואדישותה של הממשלה הנוכחית – ממשלה שחוט השדרה שלה הוא מפלגה סוציאליסטית בעבר איננה נוכחת פה. לאחרונה הגיע אחד מהשרים; ולא ישיבו לנו היום ולא תהיה הצבעה היום והנושא לא מעניין אותם.

הדברת העוני חשובה לא פחות מהביטחון, ויש חובה לשימה בראש סדר העדיפויות הלאומי. אומר את זה אדם שרוב שנות חייו עסק בביטחון, והביטחון קרוב ללבי. נושא העוני חשוב לא פחות מהביטחון. זוהי לא רק בעייתם של העניים, זוהי בעיה של כולנו, ואסור לנו להיות אדישים לבעיה הזאת ולהסתפק במס שפתיים פופוליסטי.

ציטטתי כבר פעם מהדוכן הזה את דברי איוב לקדוש-ברוך-הוא, כאשר אמר לו, לפי חז"ל: "מקבל אני עלי כל ייסורים שבעולם ולא עניות". תודה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה לחבר הכנסת רחבעם זאבי. אנחנו מבקשים להזמין את אחרון הדוברים, חבר הכנסת מקסים לוי, שעבורו זאת הצעה רגילה.

מקסים לוי (ישראל אחת):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, חברי הכנסת, בושה וחרפה לנו כחברי כנסת לדון בדוח העוני והאבטלה, כשהממשלה איננה שולחת אפילו שר שישמע אותנו כחברי כנסת, כדי שיוכל להשיב על הדיון הזה. אבל, אדוני היושב-ראש, אני חושב שאנחנו, חברי הנשיאות, לא נוכל לעבור על כך לסדר ביום שני, בישיבת הנשיאות. היושב-ראש כבר אמר, הממשלה לא תעשה צחוק מהבניין ומחברי הכנסת. לכן נצטרך להעלות את הנושא הזה, משום שתמיד את נושא הבעיות החברתיות מעלים בסוף הדיון, כך שחברי הכנסת, גם אלה שנרשמו לדיבור, לא נוכחים באולם.

אדוני היושב-ראש, ראשי ערי הפיתוח מתבצרים היום במשרד שר האוצר. על מה קמה צעקתם כאשר רק השכילו להבין את המשמעות של הקיצוץ בתקציב השלטון המקומי? רק עכשיו הבינו ממשרד הפנים, שמסגרת התקציב לשנת 2000 נמוכה מאוד מזו של שנת 1999. מסגרת התקציב מביאה בחשבון את פיטוריהם של אלפי עובדים בשלטון המקומי בנושאים של רווחה, בנושאים קהילתיים ובנושאים של מתנ"סים. נגמר עידן שיקום השכונות במדינת ישראל. תחת ממשלה שנבחרה – ואני אמרתי אתמול בתוכנית טלוויזיה, שאם הליכוד היה טוב, לא היה עולה ברק. משום שהליכוד לא היה טוב בנושאים החברתיים, עלתה הממשלה הזאת. קווי היסוד של הממשלה הזאת קבעו סדר חדש, רפורמה, העשרה בנושא שיקום השכונות, דיור בשכירות. מה קווי היסוד? תפתחו אותם. מוגש לנו תקציב שנדמה לי שפקידי האוצר הכינו אותו, כאשר אין בו לא רפורמה ולא שינוי. זהו תקציב אנטי-חברתי, שמביא בתוכו, אם אני קורא אותו נכון – אחרי 25 שנות עבודה בשלטון המקומי אני חושב שתהיה תבערה במדינת ישראל בתחום החברתי.

כבר אמרתי השבוע, שמי שהולך למהלכים מדיניים קשים בגבול הסורי והלבנוני או עם הפלסטינים, איננו יכול לצפות לתמיכה מאותם מובטלים ומאותן משפחות שחיים מתחת לקו העוני.

אדוני היושב-ראש, כולנו דיברנו על השכבות החלשות. מדברים על השכבה שמקבלת מהביטוח הלאומי אותה גמלת קצבת הכנסה, קצבת זיקנה, קצבאות הילדים. לא דיברנו על שכבת הביניים. אלה 80% מהתושבים במדינת ישראל. למעלה ממיליון שכירים במדינת ישראל משתכרים שכר מינימום. 2,900 שקל מרוויח אדם על-ידי חברות כוח אדם, כאשר העובדים איבדו את פרנסתם או את עבודתם הקבועה. ההפרטה הגדולה או החשיפה שנחשפנו לשוק האירופי הביאה לכך שחברות כוח אדם מפעילות עובדים בשכר עבדים.

מה יעשה זוג צעיר עם 2,900 שקל כאשר הוא יצטרך לשלם משכנתה, ארנונה, מים וחשמל ולגדל את ילדיו? מה הוא יעשה? איך הוא ישלם? אני אגיד לכם מה עשתה הממשלה הקודמת ועושה הממשלה הזאת: הן גרמו להרבה מאוד זוגות צעירים לעבור על החוק. למה? כי הם לא משלמים משכנתה, הם לא משלמים ארנונה, מנתקים להם את המים.

רק אנשים אטומים, שלא מבקרים בקריית-שמונה ובדימונה ובאופקים, אינם מודעים למה שקורה. אני מבקר שם ורואה את התחושה האמיתית של אלפי אנשים שבוכים היום. הם בחרו וחשבו שיש תקווה חדשה. איזו תקווה? אין תקווה חדשה.

ראש הממשלה אומר שהוא יביא תקציב של צמיחה. אדוני חבר הכנסת שמחון, תראה לי מפעל אחד שקם בעיירות הפיתוח. מה זו צמיחה? צמיחה זה שסגרו למעלה מ-500 עסקים בעיירות הפיתוח. איזו צמיחה? זו רמייה. מישהו סבור שאפשר לפתוח היום מפעלים חדשים בעיירות הפיתוח? מכשירים עובדים בתחום המסגרות והחשמלאות ולאחר מכן באות לשכות התעסוקה ואומרות: אין עבודה. בשביל מה לשלוח אנשים ללמוד ולאחר מכן אין תעסוקה? קחו את התקציב של ההכשרה המקצועית, תיתנו אותו לאוניברסיטת הנגב או לאוניברסיטת חיפה, שיכשירו אנשים ללמוד בתקופה הזאת כדי שהם יהיו מוכנים למפעלי ההיי-טק. אנשים שעבדו 20 ו-30 שנה במפעלי הטקסטיל, מה יהיה מעמדם מחר בבוקר? הם לא יוכלו לעבוד במפעל היי-טק אם הוא יקום מחר.

שלום שמחון (ישראל אחת):

לפי המדיניות של יושב-ראש הישיבה, אם היו קמים מפעלים בחצי השנה הקרובה, למי הם היו שייכים?

היו"ר י' אדלשטיין:

הם היו שייכים לאותם אנשים שיעבדו בהם.

מקסים לוי (ישראל אחת):

קל מאוד להאשים את הממשלה הקודמת. על כישלונותיה של הממשלה הקודמת ניצחנו. אני לא נסעתי כמוך לכפרים וליישובים כדי לתמוך בברק ובממשלה שלו? אמרנו: נביא שינוי, ביבי עשה כך. מה הבאנו להם היום? שיקרנו להם. אני לא אשקר. מצפוני לא ייתן לי להצביע בעד התקציב הזה. כבר אמרתי, אינני יכול לבגוד באותה שליחות שנשלחתי אליה. יש אנשים שהמחויבות הקואליציונית שלהם תחייב אותם. אני מניח שלש"ס ימצאו תקציב וייתנו לה. אבל למובטל בדימונה לא ימצאו תקציב. אני בטוח שימצאו כל מיני תקציבים כאן, ושלא יספרו לי סיפורים.

מה אומרים היום באוצר? תשמע, הולכים לתת 170 מיליון שקל לסל התרופות, הולכים להגדיל את שירותי הרווחה ב-200 מיליון. זאת הרפורמה? הרפורמה מחייבת את הממשלה להבין שיש לה בעיה חברתית קשה. הבעיה החברתית הקשה צריכה להיפתר כך שהממשלה הזאת תבין שאי-אפשר לשעבד אנשים לדירות. זוג צעיר שמתחתן היום, איך הוא יוכל לקנות דירה? תראו לי אתם איך זוג צעיר, שבא מעיירת פיתוח, בן למשפחה עם שש נפשות, עשר נפשות, יוכל לרכוש דירה. יש אי-ניצול של המשכנתאות במדינת ישראל. זוג צעיר כזה יגור אצל ההורים. כאשר הנטל נופל על הורה מובטל, תראה איזה תסכול. מה עושה הממשלה הזאת, או הממשלה שהיתה? היא מכניסה ילדים למעגל הסמים. ראה את הגידול במספר הילדים המסכנים שמסתובבים ברחובות במקום לקבל שיעורי העשרה במתנ"ס. האבא צריך לשלם בשביל חוג למתמטיקה, האבא צריך לשלם בשביל חוג מחשבים. מאיפה יש לו? המתנ"סים כבר התרוקנו מאנשים.

אמרתי לשר האוצר אתמול: תראה, בנושא הנכים לא רצית לסייע להם. אחרי 40 יום הם קיבלו 100% ולא אתה סייעת להם. בנושא הבריאות, הולכים לתת 160 מיליון שקל ולא אתה סייעת להם.

אדוני היושב-ראש, מה שצריכה הממשלה לעשות בשבוע שנותר, זה לקחת את התקציב מפה ולהביא תקציב חדש. אומנם, ממשלה שמכהנת חצי שנה לא יכולה להביא בשורה לכל עם ישראל בתקציב חדש, אבל היא יכולה להראות מגמות: מגמה למען המובטלים, מגמה למען העוני, מגמה למען אותם זוגות צעירים שהיום הבנקים מוכרים את דירותיהם, כי הם לא יכלו לשלם את המשכנתה.

אדוני היושב-ראש, צר לי מאוד שנשארנו כאן חברי כנסת בודדים. אני יכול לברך על דבר אחד שאמרתי אתמול. אני ורן כהן יזמנו את חוק הדיור הציבורי. אני חושב שטוב עשתה הממשלה שאימצה אותו לטובתם של רבבות אנשים בעיירות הפיתוח שבמשך שנים גרו בדירות והיום הם יכולים לקבל אולי את הצדק החברתי שמגיע להם. תודה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה לחבר הכנסת מקסים לוי. בזה סיימנו את רשימת הדוברים. תשובת השר והצבעה – בישיבת הכנסת מחר, יום ד'.

# מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

היו"ר י' אדלשטיין:

הודעה לסגנית מזכיר הכנסת, בבקשה.

סגנית מזכיר הכנסת ש' כרם:

ברשות היושב-ראש, הנני מתכבד להודיע, כי הונחה עתה על שולחן הכנסת, לקריאה שנייה ולקריאה שלישית, מטעם ועדת הכלכלה, הצעת חוק מינהל מקרקעי ישראל (תיקון מס' 2), התש"ס–1999. תודה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה לסגנית מזכיר הכנסת.

# הצעה לסדר-היום

# תוכנית הקואליציה לגיורים המוניים

היו"ר י' אדלשטיין:

אנחנו עוברים לנושא הבא, חברי חברי הכנסת. לפנינו הצעה לסדר-היום מס' 1392 בנושא: תוכנית הקואליציה לגיורים המוניים – של חבר הכנסת מאיר פרוש. בבקשה.

מאיר פרוש (יהדות התורה):

אדוני היושב-ראש, מכובדי השר, חברי הכנסת, לפני כחודש ימים הצגתי שאילתא לשר לענייני חברה ותפוצות, הרב מלכיאור, בעקבות דברים שצוטטו בשמו בתקשורת בנושא הגיור, וביקשתי בשאילתא שלי לדעת, האם הדברים שהובאו בשם השר הנכבד מדויקים, ורציתי גם לתהות על עמדתו בשאלת הגיור.

תשובת כבוד השר על השאילתא שלי נמסרה לפרוטוקול – מסיבות טכניות לא הייתי במליאה, מכיוון שזה גם לא נרשם בשבוע שעבר בסדר-היום – ואני מתכבד לקרוא אותה בגלל חשיבותה. נאמר שם: "באופן אישי עמדתי היא שרק גיור על-פי ההלכה תקף. עם זאת, על מנת לשמור על אחדות העם היהודי, יש לעשות כל מאמץ שהליך הגיור יבוצע מתוך הסכמה של כל חלקי העם השונים ועל-פי המכנה המשותף הרחב ביותר" – סוף ציטוט.

אני חייב לומר, שהתשובה הזאת הדהימה אותי. עומד רב בישראל ומכריז, שלדעתו רק גיור על-פי ההלכה תקף, ובאותה נשימה הוא מוסיף, שההליך יבוצע על-פי ההסכמה של כל חלקי העם ועל-פי המכנה המשותף הרחב ביותר. התשובה הזאת הדהימה אותי, מכיוון שזהו תרתי דסתרי. אם גיור על-פי ההלכה תקף, הכיצד בכלל אפשר להעלות רעיון כזה – שמפאת כבודו של השר מלכיאור, ואני מכבד אותו, אני לא רוצה לכנות את הרעיון הזה בכל מיני כינויים – והכיצד בכלל אפשר לחשוב במושגים של הסכמה, או יצירת מכנה משותף רחב?

אני שואל: האם מדובר פה בחוק הדיור הציבורי? האם מדובר פה בהחלטה להעלות מס, או להפחית אותו, שאפשר להביא הסכמה כזאת, פחותה או יותר מכך? מדובר כאן בהלכה שניתנה לנו בסיני והיא הועברה אלינו מדור אל דור. איך אפשר בכלל להעמיד נושא הלכתי להכרעת רוב ומיעוט? ואת זאת אומר רב בישראל, המצהיר שהוא תומך בגיור כהלכה.

אני מביא לדוגמה את חוק הדיור הציבורי, משום שהנושא טרי וכל אחד מכיר אותו. אבל אפשר להביא כל דוגמה אחרת. חוק הדיור הציבורי עלה בנוסח אחד, ולאחר חודשים מספר הוא הועלה שוב על-ידי אותם מחוקקים בנוסח שני. מחר אולי גם יביאו נוסח שלישי, מסיבות אלו או אחרות, ולכאורה גם נוסח רביעי, חמישי ותשיעי. אבל ההלכה, אדוני השר? האם אפשר בכלל להתאים את ההלכה לאופנת הזמן המשתנה? האם ניתן בכלל לחשוב היום על הסכמה כזאת ומחר לשנות אותה? האם יש בכלל קשר בין ההלכה לבין המכנה המשותף הרחב? וממתי בכלל בעמנו עמדה ההלכה להצבעת רוב או מיעוט בעם?

ואת זאת אומר רב בישראל. ופה האחריות היא יותר גדולה. תסלח לי כבוד השר, אני לא רוצה להתבטא בחריפות, אבל מה היית אומר אם היה אומר זאת לא רב, לא שר?

אני שאלתי את עצמי: אולי לא לכך התכוון כבוד השר, הרב מלכיאור? אולי היתה כאן טעות בהתנסחות? והנה, לא עוברים ימים ספורים ואני שוב קורא בתקשורת, כי השר הרב מלכיאור, שמשמש גם יושב-ראש ועדת שרים לענייני גיור, הציג בפני ראש הממשלה אהוד ברק תוכנית מקיפה לפתרון בעיית הגיור. ואני שואל: איזו תוכנית? אני הסתקרנתי. ניתן יהיה לבצע על-פי התוכנית גיור המוני לעולי חבר המדינות. עוד פטנט חדש מבית-מדרשה של ממשלת ישראל, ועל-ידי שר שהוא גם רב.

בהתחלה מדובר על הסכמה רחבה. לאחר מכן מדובר על מכנה משותף רחב. עכשיו אנחנו מקבלים איזו הודעה על גיור המוני. אני חייב לומר, שאין ספק שכבוד השר הוא אדם יצירתי, המעלה רעיונות חדשניים. אבל איך כל זה עולה בקנה אחד עם ההכרזה שהוא מחייב גיור על-פי ההלכה ורק כזאת תקפה בעיניו?

רבותי חברי הכנסת, יש יסודות ברורים ומוצקים בהלכה בנושא הגיור, ואלה הם: א. קבלת האמונה בקדוש-ברוך-הוא וקבלת עול תורה ומצוות לגברים ונשים; ב. עריכת ברית מילה; ג. טבילה במקווה טהרה; ד. נוסף על תנאים אלה, החייבים להתבצע על-ידי המתגיירים, מחייבת ההלכה גם שהליכי הגיור ייעשו על-ידי בית-דין רבני מוסמך. בתלמוד, במסכת יבמות, כתוב: "אמר רבי יוחנן: גר צריך שלושה, שנאמר 'ומשפט אחד יהיה לכם ולגר הגר אתכם' ואין משפט פחות משלושה דיינים".

אדוני היושב-ראש, כל גיור אחר שיגידו לנו, שאינו מושתת על ארבעה יסודות אלה, אינו נחשב לגיור כהלכה – לא גיור רפורמי, לא בהסכמה רחבה, לא במכנה משותף וגם לא גיור המוני. כל אלה הם המצאות, פטנטים פוליטיים, ואני אומר גם "בוקי סריקי", פטפוטים, הבלים, שטויות. מקומם לא יכירם בעמנו.

אמנון רובינשטיין (מרצ):

אני יכול לשאול שאלה?

מאיר פרוש (יהדות התורה):

אני מוכן לענות אם זה לא יהיה על חשבון זמני. זה תלוי ביושב-ראש.

אמנון רובינשטיין (מרצ):

אני רוצה רק לשאול אם רות המואבייה גם כן עמדה בתנאים האלה?

ראובן ריבלין (הליכוד):

בלי ספק.

מאיר פרוש (יהדות התורה):

היא עמדה בכל התנאים שההלכה מחייבת, פרופסור רובינשטיין.

ראובן ריבלין (הליכוד):

חובת ההוכחה על כך שהיא לא עמדה בתנאים חלה עליך.

מאיר פרוש (יהדות התורה):

רבותי חברי הכנסת, אני רוצה לומר, שיהודי דגול בדורנו ראה את הבעיה כבר לפני עשרות שנים, והוא בחזונו ובמבטו המרחיק ראות הזהיר אותנו כי נסתבך אם לא נגדיר את הנושא מיהו יהודי בחוק השבות. אותו יהודי דגול, האדמו"ר מלובביץ', הקדיש שנים רבות למאבק הזה. והיום, באיחור רב, לצערנו, אנחנו רואים שהוא צדק, וחבל שלפני עשרות שנים לא שמענו לקריאתו ולקול זעקתו.

זאת ועוד, בשנת התשמ"ד, ב-1984, בט"ו בסיוון, פורסם קול קורא, שעליו חתמו גדולי התורה: הרב יעקב ישראל קנייבסקי, זכר צדיק וקדוש לברכה, הרב אויערבך, זכר צדיק וקדוש לברכה, וייבדלו לחיים ארוכים גם הרב שך והרב אלישיב. הם כתבו אז, באותו קול קורא שהם חיברו: "הננו מזהירים בזה, שהוא איסור חמור מאוד לקבל גרים, מבלי להיות משוכנעים שאכן דעתם באמת לקבל עליהם עול תורה ומצוות. הדבר פשוט וברור, שגיור ללא קבלת קיום תורה ומצוות אינו גיור כלל, אפילו בדיעבד".

חברי הכנסת, אני חייב לומר, שהדברים צריכים להיאמר ללא כחל ושרק. מקדמת דנא היה ידוע, כי אל הלאום היהודי יכול אדם להצטרף רק על-ידי אקט דתי. מי שאינו מוכן לאקט זה מפני שמצפונו אינו מניח לו, או מפני שלדת ישראל אין משמעות בעיניו – אינו יכול גם לבוא ולדרוש מן היהודים להצטרף לפי תנאים שלו. אפילו הזיקה ללשון או שירות בצבא, עם החשיבות שבזה, אינם מועילים כאן, כי אלה הם מפתחות לאזרחות במקרה הטוב, ולא ללאומיות היהודית. ובעם ישראל הלאום והדת חד הם.

יתר על כן, מי שנחלץ עתה למאבק למען פתיחת שערי הלאום היהודי בגיור מהיר, בגיור המוני, בגיור רפורמי, בגיור בהסכמה, בגיור על בסיס מכנה משותף רחב, איננו מתכוון כלל ללאום היהודי, אלא שולל למעשה את קיומו ומבקש לבטל את מציאותו. הרב מלכיאור, אדוני השר, בהצעתך אתה עלול לברוא לאום חדש, מנותק מן העבר היהודי, מן המסורת היהודית, מן ההלכה היהודית, ואת זאת עלינו לסכל בעודו באבו.

חברי הכנסת, אני רוצה לומר מלים ספורות על הרפורמים, שעולים עתה על הבריקדות במאבק להכרה בגיור שלהם. והם כל כך לוחצים עד אשר רב, כמו השר מלכיאור, מוכן לוותר על העקרונות שהוא מאמין בהם.

אני רוצה לומר מי הם הרפורמים. הם אלה שהפכו את דת ישראל למעין תיאטרון, להצגת בידור. אתה רוצה תפילה? – תקבל. אינך רוצה? – גם בסדר. אתה רוצה לשנות את חגי ישראל וימי הזיכרון? – אין בעיה. אתה רוצה לחתן את בנך עם נוצרייה? – נסדר לך זאת. אתה רוצה להאמין באלוקים? – מקובל עלינו. אינך רוצה להאמין? – אתה גם כן ברוך בקהילתנו.

יש קהילות רפורמיות שחבריהן מצהירים על אי-אמונה בקדוש-ברוך-הוא. יש קהילות רפורמיות שמתירות נישואין בין בני אותו מין. הכול הולך עם הכול. דת מתירנית. הם יצרו דת חדשה.

צום יום כיפור לא מוצא חן בעיניכם? קשה לכם לצום? זה בכלל לא נורא. תשעה באב בכלל אינו מדבר אל לבם. הם גם לא מתרגשים מחורבן הבית. אפשר גם להבין אתכם, כי זה באמת אירע לפני אלפי שנים, לשיטתם.

אני חייב לומר שהיו ימים שהרפורמים מחקו בכלל מספר התפילות את "ולירושלים עירך ברחמים תשוב". היום הם לפתע מכריזים על עצמם כציונים. היום, כאשר יהדות ארצות-הברית הולכת ומתמעטת מבחינה דמוגרפית – בין היתר באשמת עידוד נישואי התערובת שהרפורמים אחראים להם – היום הם מנסים להיאחז בקהילה היהודית בישראל כעוגן הצלה. אחרת, בתוך דור אחד הם ייעלמו כליל.

ואנחנו צריכים לתת לרפורמים האלה דריסת רגל בנושאי גיור או בכל נושא אחר? האם אתם ראיתם פעם איך הם מגיירים? סיפר לי בחור ישראלי, שהיה סטודנט בלוס-אנג'לס והתחתן עם נוצרייה, שהוא הלך לרבי רפורמי כדי לגייר אותה. וכך תיאר לי הסטודנט את המהלך: זה היה צ'יק-צ'ק, לפני שהספקנו להיכנס לרבי הבחורה כבר יצאה עם תעודת גיור. צ'יק-צ'ק.

וכך רוצים ליצור כאן גיור המוני. רוצים להפוך את ההצטרפות אל הלאום ואל הדת להצגת תיאטרון.

חברי הכנסת, עמנו בא לארץ-ישראל כדי לחדש מציאות שעברה מן העולם לפני יותר מאלפיים שנה. ואנו עושים זאת מכוח האמונה, מכוחה של תורת הנצח, מכוח חזון הנביאים, מכוח קשרים רוחניים, מכוח זכויות היסטוריות ומכוח זיכרונות שנתקיימו בעם אלפיים שנה. ולשווא יבקשו המבקשים לנער את חוצננו מן העבר. נצח ישראל לא ישקר. גם ממשלת ברק לא תצליח בכך, כי נצח ישראל ינצח. תודה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה לחבר הכנסת מאיר פרוש. ישיב השר לענייני תפוצות וחברה, הרב מיכאל מלכיאור. בבקשה.

השר מ' מלכיאור:

כבוד היושב-ראש, חברי הכנסת, בשבוע שעבר השבתי פה מעל דוכן הכנסת על כמה שאילתות והצעות דחופות לסדר-היום לגבי כלל התוכנית שחשובה לעניין הזהות היהודית ומדינת ישראל. לכן, לא ארחיב עכשיו אלא אשיב על הדברים ששאל הרב פרוש.

אולי אני אבהיר את הדברים, קודם כול, כי הרב גם שאל לגבי השקפתי האישית, ואני רוצה להבהיר בצורה חד-משמעית, שגיור שלא נעשה כהלכה ועם כל התנאים של ה"שולחן ערוך", מבחינתי זה לא גיור, ואין פה בכלל שאלה ואין פה פקפוק וככה גם נהגתי כרב. היו גם גיורים אורתודוקסיים שבאו אלי עם חתימות של ארגונים, של רבנים, ואני לא קיבלתי אותם כגרים, כיוון שהם לא נעשו כהלכה לפי דעתי ועל-פי עצת גדולי תורה. זה קודם כול, להגיד דברים – – –

ראובן ריבלין (הליכוד):

זו גם עמדת הממשלה?

השר מ' מלכיאור:

לא. אני אמרתי: עמדתי האישית. שאל אותי הרב פרוש את השאלה גם על עמדתי האישית, אז אני – – –

ראובן ריבלין (הליכוד):

– – –

אמנון רובינשטיין (מרצ):

פרוש שאל אותו.

השר מ' מלכיאור:

הוא שואל.

ראובן ריבלין (הליכוד):

יש בעניין הזה אפשרות – – –

מאיר פרוש (יהדות התורה):

– – –

ראובן ריבלין (הליכוד):

עמדתו האישית היא עמדתו – – –

השר מ' מלכיאור:

אני אסביר. אני לא חושב שיש להתפשר, ואני אסביר גם למה ואיך. יש עניין הלכתי ויש עניין דתי ויש עניין לאומי, ואני רוצה להסביר פה מה העניין הלאומי. כמו שקיבל למשל הרב פרוש ואחרים, שלא נעשתה חקיקה בנושא של חוק ההמרה, ולא רק לא נעשה בחוק ההמרה, גם חוק מיהו יהודי ואחרים. אותו אדם שהתגייר בלוס-אנג'לס לפי החוק במדינת ישראל – זה דבר שקיבל גם הרב פרוש, אני מניח לא בשמחה – יכול היום לבוא לארץ, וייכתב בתעודת הזהות שלו שהוא יהודי; הוא יתקבל תחת חוק השבות וככה יתקבל לתוך כנסת ישראל ועל-פי הפסיקה של בג"ץ בעניין הזה.

מה שאני טוען, מה שאני מציע, זה להוציא את העניין הזה מהטיפול של הכנסת, את הנושא: מיהו יהודי. זה דבר שגורם לפילוג איום בעולם היהודי. יש יהודים אחרים שחושבים אחרת מדעתי ומדעת הרב פרוש, וחלק גדול מיהדות העולם כך חושב.

מה שאני מציע בעניין הזה, בנושא הזה של גיורים שנעשו שלא כהלכה, הוא להבדיל בין הנושא מיהו יהודי לבין הנושא מיהו ישראלי ולהוציא מתעודות הזהות – זאת הצעה, אגב, לא מקורית שלי, הצעה גם של הרב בקשי-דורון, וגם הסכימו להצעה הזאת הזרמים הרפורמיים והקונסרבטיביים ביהדות – להוציא את סעיף הלאום מתעודת הזהות, כדי לחלק בין הנושאים: מיהו ישראלי ומיהו יהודי. אני אומר את זה אולי בניסוח אחר – להבדיל בין קודש לחול ולהדגיש שכנסת ישראל, שלא רוצה להגיע לפילוג עם העולם היהודי ושגם מקבלת בתוך חוק השבות שאנשים שאינם יהודים לא לפי ההלכה של אף אחד יכולים להיכנס לארץ מתוקף חוק השבות, גם יכולה לעשות הסדר עם זרמים ביהדות, שלפי דעתי, השקפתי ואמונתי, האנשים האלה אינם יהודים. אבל זה לא מונע מהמדינה לקבל שהאנשים האלה יכולים להיות ישראלים ויכולים לקבל זכויות של חוק השבות וחוק האזרחות במדינת ישראל.

אני חושב, שאם אנחנו נצליח להפריד פה, בנקודה הזאת, אנחנו גם נחזק את יהדותה של מדינת ישראל, וגם נחזק את הקשר עם יהדות התפוצות כדי לקרב את העניין של האחדות בעם ישראל. זה נושא אחד.

הנושא השני הוא הנושא של הגיורים והגיורים ההמוניים, כפי שהגדיר את זה הרב פרוש. אני רוצה להגיד, שיש גישה בהלכה שהיא גישה מקובלת ורחבה בנושא, גם של גיורי ילדים שאני דיברתי עליהם וגם של גיור בכלל, שהתקבל בהרבה מאוד דורות. יש לי פה פסקי הלכה ושאלות ותשובות מהרבה דורות, אני מוכן לשבת ללמוד – אין זה הזמן עכשיו – גם עם הרב פרוש בנושאים האלה. יש גישה בהחלט – אני יכול לצטט פה גם מרבנים ראשיים לישראל כמו הרב עוזיאל והרב אונטרמן, זיכרונם לברכה, שהיתה להם בהחלט גישה כן לקרב, לנסות לקרב את המשפחות המעורבות וילדים של משפחות מעורבות, ואפילו אומרים בפירוש שלא צריך להתנות עליהם יותר מדי תנאים, כדי לא להקשות ולא להרחיקם, אלא זה כלול, לפי דעת הרב עוזיאל, בכלל במצוות אהבת הגר. ויש פסקי הלכה מאז הרמב"ם ועד היום הזה בעניין הזה.

אולי אני אצטט פה רק משאלות ותשובות של הרב אונטרמן, שאני בטוח שהרב פרוש לא יפקפק בגישתו ההלכתית. הרב אונטרמן כותב בפירוש, לגבי הלכות גיור וגם לגבי קטנים, שעל זה אני כתבתי, מביא את הרמב"ם בהלכות עבדים – ישראל שתקף עכו"ם קטן או מצא תינוק עכו"ם והטבילו לשם גר, הרי זה גר. והוא מביא בסוף הפסיקה: מסופקני אם נוכל להתנות תנאים כאלו, של חינוכם על ברכי דת, אם נוכל להתנות תנאים כאלו עם העולים החדשים משם. באותה תקופה לא היה מדובר על חבר העמים אלא על אירופה, למען לא יביטו על זה בעין לא טובה כאילו רוצים להתגרות בהם, אבל הבה נקווה אל השם כי הילדים שהתגיירו על דעת בית-דין יהיו כולם יהודים שלמים וטובים. ככה נקווה שנזכה לחזות

בקרוב בגאולתנו השלמה קיבוץ גלויות.

אני חושב שיש פה גישה הלכתית שמבוססת על פסקי הלכה ולא על אטימות, גם בפני הצורך להביט בעיני החכם ובעיני בית-הדין. יש היום הרבה בתי-דין במדינת ישראל שמוכנים לגייר, לפי הכללים האלה ולפי ההלכה, כפי שמסוקר ב"שולחן ערוך". למה להרבות מחלוקת, למה להרבות פילוג?

יש לנו בעיה שאני רואה אותה כבעיה לאומית, עם מספר גדול מאוד של לא יהודים שהיום נכנסים למדינת ישראל תחת חוק השבות. אני גם מקווה לצמצם; אני עובד למען חבילה שגם מצמצמת את מספר הלא-יהודים שנכנסים, ואני חושב שזה חשוב לגבי המשך זהותה היהודית של מדינת ישראל. אני גם מקווה שנוכל ללמד את כל היהודים שבאים לפה, לא רק ללמד אותם עברית אלא גם ללמד אותם על תרבות ישראל ועל יהדות. אני חושב שצריך לדרבן בדרכי נועם, לקרב בצורה כזאת את העולים החדשים, כדי שזו תהיה באמת מדינה יותר יהודית ויותר דמוקרטית. תודה רבה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה. מה הצעתו של כבוד השר?

השר מ' מלכיאור:

אני מציע להוריד את העניין מסדר-היום.

היו"ר י' אדלשטיין:

הצעתך להוריד את העניין מסדר-היום. חבר הכנסת פרוש מסכים?

מאיר פרוש (יהדות התורה):

ועדה?

היו"ר י' אדלשטיין:

בבקשה?

ראובן ריבלין (הליכוד):

– – –

השר מ' מלכיאור:

טוב, אני מוכן.

ראובן ריבלין (הליכוד):

– – – ומליאה.

השר מ' מלכיאור:

אני אשמח. אני יכול גם בוועדה. באיזו ועדה הרב פרוש רוצה לדון בזה?

אמנון רובינשטיין (מרצ):

ועדת העלייה והקליטה.

השר מ' מלכיאור:

בעלייה וקליטה כבר דנו בזה ארבע פעמים בשבועיים האחרונים.

אמנון רובינשטיין (מרצ):

אז אולי אפשר להציע להסתפק בדברי השר.

מאיר פרוש (יהדות התורה):

– – – במליאה – – – או ועדת חוקה.

ראובן ריבלין (הליכוד):

אתה מציע לוועדת החוקה.

אמנון רובינשטיין (מרצ):

אני מציע להסתפק בדברי השר.

ראובן ריבלין (הליכוד):

– – –

היו"ר י' אדלשטיין:

אז אנחנו נקיים הצבעה, אם כן.

השר מ' מלכיאור:

אני מוכן לכל הצעה שתציעו.

מאיר פרוש (יהדות התורה):

דיון במליאה.

השר מ' מלכיאור:

אני לא חושב שהמליאה זה מקום לדיון רציני. אם כבר אז לוועדה.

היו"ר י' אדלשטיין:

לחבר הכנסת פרוש שמורה הזכות לדרוש את הדיון ואנחנו נצטרך להצביע.

השר מ' מלכיאור:

אז אני – – –

ראובן ריבלין (הליכוד):

השר יכול לבקש לוועדה.

השר מ' מלכיאור:

בסדר. אני מציע לוועדה.

היו"ר י' אדלשטיין:

לוועדת החוקה? או.קיי.

חברי הכנסת, אנחנו ניגש להצבעה.

קריאות:

– – –

היו"ר י' אדלשטיין:

מי בעד העברת ההצעה של חבר הכנסת מאיר פרוש לוועדת החוקה, חוק ומשפט? נא להצביע.

### הצבעה מס' 3

### בעד ההצעה להעביר את הנושא לוועדה – 4

### בעד ההצעה שלא לכלול את הנושא בסדר-היום – אין

### נמנעים – אין

### ההצעה להעביר את הנושא לוועדת החוקה, חוק ומשפט נתקבלה.

היו"ר י' אדלשטיין:

בעד – 4, אין מתנגדים, אין נמנעים, הנה מחלוקת אחת פחות בעם ישראל.

הנושא הבא – הצעת חוק להגנת מעגלים משולבים – – –

אליעזר זנדברג (שינוי):

אני גם.

היו"ר י' אדלשטיין:

אני מוסיף את קולו של חבר הכנסת זנדברג, הקול המכריע, ואכן הדיון – – –

השר מ' מלכיאור:

גם אל קולי.

# הצעת חוק להגנת מעגלים משולבים, התש"ס–1999

# (קריאה שנייה וקריאה שלישית)

היו"ר י' אדלשטיין:

הצעת חוק להגנת מעגלים משולבים, התש"ס–1999, יציג יושב-ראש ועדת החוקה, חוק ומשפט, ואנחנו נצביע היום על החוק בקריאה שנייה ובקריאה שלישית.

אמנון רובינשטיין (יו"ר ועדת החוקה, חוק ומשפט):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, שתי הצעות החוק שאני מביא כעת הן הצעות שנועדו להחיל בחוק הישראלי את העקרונות של הסכם בין לאומי הידוע בשם טריפס, שישראל הצטרפה אליו. השם טריפס נשמע קצת מפחיד, אבל זה קיצור אנגלי של המלים: Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights .

במלים אחרות, מדובר באמנה על קניין רוחני, שהיא חלק מהקמת ארגון הסחר הבין-לאומי החדש. ישראל, כידוע לכם, מאוד רוצה לשמור על כללי הקניין הרוחני ועל הגנה על בעלי קניין רוחני במדינות אחרות. כאשר ממשלת ארצות-הברית התלוננה בפנינו על הפרת דיני הקניין הרוחני, אנחנו, ממשלת ישראל, לקחנו מייד את הנושא הזה ברצינות, וכך גם הכנסת.

ההצעה הראשונה שאני מביא היא הצעת חוק להגנת מעגלים משולבים. היא נועדה להסדיר את ההגנה על המעגלים המשולבים האלה, באנגליתIntegrated Circuit . התוצרים של המעגלים המשולבים האלה ידועים כמעגלים מודפסים, וזו התוצאה של המעגל המשולב. התוצר התעשייתי הוא המעגל המודפס, אבל הקניין הרוחני מתייחס למעגל המשולב, לרעיון, לטופוגרפיה של המעגל הזה.

החוק מעניק זכות קניינית ליוצר הטופוגרפיה – התוכנית התלת-ממדית של המעגל המשולב. הזכות הקניינית ניתנת מייד עם יצירת הטופוגרפיה, ללא צורך בקיום דרישות פורמליות של רישום במרשם כלשהו. בהבדל מפטנטים, אני מדגיש זאת, הזכות קמה ליוצר מייד.

הזכות הקניינית תאפשר ליוצר למנוע העתקה של המעגל שתכנן, ואף למנוע ייבוא והפצה של העתקות מפירות. ההגנה מפני העתקה אינה מוחלטת, כך שניתנת אפשרות לבצע מחקר וליצור טופוגרפיות מקוריות חדשות על יסוד השיטות או העקרונות המיושמים בטופוגרפיה המוגנת. הכוונה היא, שבצד ההגנה על יוצר הטופוגרפיה לא יימנע מחקר מקדם על גביה, אם אפשר להתבטא כך.

החוק המוצע קובע, כי ההגנה על יצרנים זרים, בהתאם להתחייבות המדינה לפי אמנות בין-לאומיות, אמנות הטריפס, תינתן באמצעות צו של שר המשפטים באישור ועדת החוקה.

הערה אחרונה. המועד שנקבע בטריפס לקיום ההתחייבות של ישראל הוא 1 בינואר 2000, הלוא הוא המילניום הידוע. מועד זה יהיה גם מועד כניסת החוק לתוקף.

מכאן גם הצורך לאשר את הצעת החוק הזאת אפילו בשעה מאוחרת זו של ישיבת הבית. אודה לחברי הכנסת אם יאשרו את ההצעה בקריאה שנייה ושלישית. היא מובאת עם שורה של הסתייגויות, אבל אני לא רואה את המסתייגים באולם.

תמר גוז'נסקי (חד"ש):

יש, יש.

אמנון רובינשטיין (יו"ר ועדת החוקה, חוק ומשפט):

סליחה, חברת הכנסת תמר גוז'נסקי, אני מצטער. חברת הכנסת תמר גוז'נסקי וחבר הכנסת אופיר-פז פינס הם שני המסתייגים, אין מסתייגים אחרים. תודה רבה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה לחבר הכנסת אמנון רובינשטיין, יושב-ראש ועדת החוקה, חוק ומשפט.

# מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

היו"ר י' אדלשטיין:

לפני שנעבור להצבעה בקריאה שנייה ושלישית, הודעה לסגנית מזכיר הכנסת. אני מבקש שסגנית מזכיר הכנסת תמסור את הודעתה.

סגנית מזכיר הכנסת ש' כרם:

ברשות היושב-ראש, הנני מתכבדת להודיע בעניין הצעת חוק לתיקון דיני הקניין הרוחני (התאמה להוראות הסכם הטריפס), התש"ס–1999, בקריאה שנייה ובקריאה שלישית מטעם ועדת החוקה, חוק ומשפט שהושמטו בדף ההקדמה המלים האלה: לפי סעיף 121 לתקנון אישרה הכנסת בקשתה של הוועדה להביא לקריאה שנייה ושלישית רק חלק מהצעת החוק. תודה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה לסגנית המזכיר.

# הצעת חוק להגנת מעגלים משולבים, התש"ס–1999

# (קריאה שנייה וקריאה שלישית)

היו"ר י' אדלשטיין:

חברי הכנסת, אנחנו עוברים להצבעות. לשם החוק קיימת הסתייגות של חברת הכנסת תמר גוז'נסקי, בבקשה.

תמר גוז'נסקי (חד"ש):

אני מנמקת את כל ההסתייגויות.

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, הצעת החוק להגנת מעגלים משולבים, כפי שהסביר חבר הכנסת אמנון רובינשטיין, באה להגן על מה שנקרא קניין רוחני ועל הצורה המסוימת של המעגלים המשולבים שקשורה באלקטרוניקה בת זמננו.

חבר הכנסת רובינשטיין הבין בוודאי מתוך ההסתייגויות שלי, שהבעיה שלי איננה מעגל משולב מסוים שיש לי אתו בעיות, אלא הבעיה היא בהשתלבות של ישראל באותה מגמה עולמית, שהכותרת של הגנה על הקניין הרוחני באה לבלום את האפשרות של מדינות פחות מפותחות, או מדינות שאינן מהמובילות בתחומים מדעיים, לרבות בתחום של המעגלים המשולבים, להתחרות בשוק העולמי, או לייצר אפילו לעצמן מוצרים עדכניים, מודרניים.

מובן שאנחנו מכירים בזכות של ממציא על המצאתו. אבל החוקים האלה באים בתנאים חברתיים עולמיים מאוד מסוימים. חבר הכנסת רובינשטיין וחברי הכנסת האחרים מודעים לכך, שמצד אחד יש שליטה עולמית מאוד ברורה וקשוחה בתחומי הידע, במיוחד בתחומי האלקטרוניקה. אנחנו יודעים על השליטה של ביל גייטס ו"מיקרוסופט" בעולם, אבל הם לא היחידים בתחומים שלהם. אנחנו יודעים על הקרב שמתנהל היום בארצות-הברית עצמה מול ביל גייטס ומול השליטה שלו בשוק והניסיון שלו למנוע ממתחרים או מיצרנים של מוצרים משלימים להיכנס לשוק, כשהניסיון שלו הוא לדרוס כל אחד.

צד אחד הוא השליטה העצומה של קבוצה קטנה מאוד של חברות בעולם, שכולן מרוכזות בשתיים-שלוש מדינות. ומה עם כל יתר המדינות? הצד השני הוא, שאם במדינות העולם השלישי יש ממציאים בעלי כשרון טכנולוגי, המונופולים האלה שואבים את הכוחות האלה מתוך המדינות האלה אל עצמם, זה האבסורד שיש היום. אנחנו מדברים על קניין רוחני, אבל בעצם מדובר בקבוצה מאוד קטנה של אנשים ושל חברות שגם שולטים בשוק וגם שולטים בידע על-ידי זה שהם מפתים בשיטות ובכוח שיש להן את כל בעלי הידע, לרבות בעלי ידע ישראלי – אתם יודעים כמה ישראלים יש בעמק הסיליקון – ואז הם מרוקנים מדינות כמו הודו, הפיליפינים או מדינות אחרות מאנשים שיכולים לקדם שם את המדע והטכנולוגיה.

יותר מזה. מדברים על קניין. האם באמת אנחנו מגינים על מי שהמציא? בדרך כלל מי שהמציא הוא שכיר, נניח אפילו בשכר גבוה. מהתמלוגים האלה, מהיתרון הזה, לא נהנה הממציא, אלא נהנית החברה שמנצלת את הידע ואת כוח ההמצאה של הממציא. לכן זו לא הגנה על ממציאים, זו לא הגנה על הכשרון הטכנולוגי של אנשים מסוימים. לכן, עקרונית אני נגד החוקים האלה, נגד ההשתלבות של ישראל בנושא הזה.

ראובן ריבלין (הליכוד):

הדברים האלה ראויים לדיון, אבל אני חושב שתלוי איך אדם שממציא מכלכל את מעשיו. זו לא גזירה משמים.

תמר גוז'נסקי (חד"ש):

חבר הכנסת ריבלין, אגיד לך איפה הדברים עומדים. החופש הזה שיש לממציא לעסוק בכשרונו וביכולתו המדעית הוא חופש מאוד מוגבל. תראה אפילו את הממציאים בארץ, שלא לדבר על מדינות אחרות. ישב אדם והמציא, הוא עובד במעבדה של איזה מכון וכו', אבל נניח שהוא המציא לבד, כדי להפוך היום המצאה או רעיון לטכנולוגיה עובדת הוא חייב למכור בצורה זו או אחרת.

ראובן ריבלין (הליכוד):

הוא חייב הון.

תמר גוז'נסקי (חד"ש):

מה שאני טוענת הוא, שאנחנו לא עומדים מול הממציאים, אלא אנחנו עומדים מול החברות הרב-לאומיות האלה, מול החברות ששולטות בשוק הזה בעולם; מולן אנחנו עומדים, כי הן אלה שייהנו מהחוק הזה שמובא היום לכנסת ומהצעות חוק דומות. הן ייהנו מזה, שום ממציא לא ייהנה מהנושא הזה.

לכן, חבר הכנסת ריבלין, אנחנו נמצאים בעידן שבו קשה אפילו לתאר עד כמה החברות האלה משתמשות לרעה בכוחן. אני אביא לך דוגמה שלא שייכת למעגלים משולבים. יש חברות בעולם ששולטות בשוק הזרעים. עכשיו הן המציאו דבר כזה: זרע שכשתשתול אותו באדמה הוא יצמיח את התבואה, אבל התבואה עצמה לא תהיה פורייה. זאת אומרת, לא יהיה אפשר להשתמש בזרעים של אותה תבואה. במלים אחרות, זה מונופוליזציה של ידע – על חשבון מי? על חשבון אותו איכר שאולי יכול היה לקחת את זה ולהשתמש בזרעים האלה. אומרים לו: לא, קנית אצלנו פעם אחת, תקנה אצלנו בכל שנה. בכל שנה אתה תקנה אצלנו, כי אנחנו המונופול, כי אנחנו החזקים. אלה שאלות חברתיות מהותיות.

אני לא אומרת שהכול מתחיל ונגמר במעגלים משולבים, אבל אני, לשיטתי, בכל פעם שבכנסת תעלה הצעת חוק מן הסוג הזה, אני חושבת שהאינטרס של מדינת ישראל, דווקא כמדינה קטנה, והאינטרס של מדינת ישראל דווקא כמדינה שיש בה כוחות יצירתיים, הוא לעמוד מול ונגד החברות האלה, ולהגן על עצמנו. אתה זוכר למשל את חברת "טבע" עם הוויכוח הגדול על התרופות הגנריות וכו'. אלו שאלות מאוד קשות. אם אנחנו רוצים להילחם בעוני, ברעב, במחלות, אנחנו צריכים להפיץ את הידע עד כמה שאפשר באפס מחיר. זה מה שצריך היום. יכול להיות שהדברים נראים – – –

ראובן ריבלין (הליכוד):

שהמדינה תממן את הפיתוח?

תמר גוז'נסקי (חד"ש):

חבר הכנסת ריבלין, ביל גייטס היום צריך את ההכנסות שלו כדי לממן משהו? נו, באמת, זה עומד ככה, עם המיליארדים שלו?

ראובן ריבלין (הליכוד):

אי-אפשר להפקיע לו.

תמר גוז'נסקי (חד"ש):

לא אמרתי עכשיו על הפקעה. אבל אני גם לא חושבת שמדינת ישראל – – –

ראובן ריבלין (הליכוד):

– – –

היו"ר י' אדלשטיין:

חבר הכנסת ריבלין, אני מציע שתיקחו דוגמה משיח הרבנים שהיה כאן. חבר הכנסת פרוש לא הפריע לרב מלכיאור. אחר כך הרב מלכיאור ירד אליו, ישבו בחברותא ודיברו. אולי חברת הכנסת גוז'נסקי תסיים וגם תסביר לך דברים מסוימים.

תמר גוז'נסקי (חד"ש):

אני מסיימת. מה שאני מנסה לומר לך, חבר הכנסת ריבלין, אינני חושבת שהיום הכנסת תקבל את ההחלטות ברוח הדברים שאני אומרת. אבל לפחות חשוב שגם הכנסת וגם הציבור בארץ ידע, שלא צריך לקבל כתורה מסיני את האמנות האלה ואת ההסכמים האלה. לא במקרה נכשלה ועידת הסחר העולמי האחרונה. לא במקרה היא נכשלה.

ראובן ריבלין (הליכוד):

– – –

תמר גוז'נסקי (חד"ש):

משום שיש היום מחאה גוברת של ארגוני עובדים נגד ההעסקה בתנאים מזוויעים; של ארגוני הסביבה נגד הרס הסביבה; של נציגים של העולם השלישי בדיוק בנושאים האלה. העובדה שהוועידה הזאת נכשלה מלמדת שיש היום מחאה גוברת בעולם נגד המגמות האלה. אני חושבת שטוב שבכנסת תישמע קולה של המחאה, ולכן הבאתי את ההסתייגויות. תודה.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה לחברת הכנסת גוז'נסקי. דווקא שמעתי שמהוועידה בסיאטל תצא בשורה: השר כהן פגש שם איזה איש עסקים סורי. אולי בשביל זה היה שווה לקיים את הוועידה בסיאטל.

חברי הכנסת, אנחנו נעבור להצבעה. יושב-ראש הוועדה, חבר הכנסת רובינשטיין, רוצה להשיב על ההסתייגויות?

אמנון רובינשטיין (יו"ר ועדת החוקה, חוק ומשפט):

רק שתי מלים.

היו"ר י' אדלשטיין:

בבקשה.

אמנון רובינשטיין (יו"ר ועדת החוקה, חוק ומשפט):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, חברת הכנסת גוז'נסקי העלתה כמה נושאים חשובים ביותר, ובחלקם אולי אפילו אני מסכים אתה, אבל זה לא קשור לחוק הזה.

הקניין הרוחני, לרבות של ממציאים של מעגלים משולבים, מוגן בחוק הישראלי. אגב, ישראל כיצואנית של המצאות וידע, יש לה אינטרס להגן על הממציאים האלה. אנחנו לא עוסקים בשאלה אם יש הגנה על הקניין הרוחני או לא. אנחנו עוסקים בשאלה, אם אנחנו מכבדים אמנה שממשלת ישראל הצטרפה אליה, ולמיטב ידיעתי היא לטובת המשק הישראלי. אגב, כלל המשק הישראלי, גם התעשייתי וגם החקלאי.

לכן אני מבקש לדחות את ההסתייגות ולהצביע בעד הצעת החוק.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה ליושב-ראש ועדה החוקה, חוק ומשפט.

חברת הכנסת גוז'נסקי, האם את עומדת על הצבעה על ההסתייגויות או שאת מסירה אותן?

תמר גוז'נסקי (חד"ש):

אני מסירה. אצביע נגד.

היו"ר י' אדלשטיין:

את מסירה את ההסתייגויות. לכן, חברי הכנסת, אנחנו עוברים להצבעה על שם החוק ועל סעיפים 1 עד 16.

### הצבעה מס' 4

### בעד סעיפים 16-1 – 4

### נגד – 1

### נמנעים – אין

### סעיפים 16-1 נתקבלו.

היו"ר י' אדלשטיין:

בעד – 4, נגד – 1, אין נמנעים.

ענת מאור (מרצ):

תוסיף את קולי.

היו"ר י' אדלשטיין:

אנחנו מוסיפים את קולה של חברת הכנסת ענת מאור לאלה שהצביעו בעד הצעת הוועדה. לכן, חמישה בעד, אחד נגד ואין נמנעים. אני קובע שהחוק אושר בקריאה שנייה, על-פי הצעת הוועדה.

אנו עוברים להצבעה בקריאה שלישית.

### הצבעה מס' 5

### בעד החוק – 6

### נגד – 1

### נמנעים – אין

### חוק להגנת מעגלים משולבים, התש"ס–1999, נתקבל.

היו"ר י' אדלשטיין:

בעד – 6, נגד – 1, אין נמנעים. אני קובע כי החוק אושר בקריאה שלישית. עכשיו החוק להגנת מעגלים משולבים, התש"ס–1999, אושר בשלוש קריאות.

# הצעת חוק לתיקון דיני הקניין הרוחני (התאמה להוראות הסכם הטריפס), התש"ס–1999

# (קריאה שנייה וקריאה שלישית)

היו"ר י' אדלשטיין:

חברי הכנסת, אנו עוברים להצעת החוק לתיקון דיני הקניין הרוחני (התאמה להוראות הסכם הטריפס) המפחיד, כפי שאמר יושב-ראש הוועדה. בבקשה, חבר הכנסת אמנון רובינשטיין.

אמנון רובינשטיין (יו"ר ועדת החוקה, חוק ומשפט):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, זהו אותו טריפס. זה לא אותו טריפ, אבל זה אותו טריפס. אני רוצה רק לומר, שכפי שהודיעה סגנית מזכיר הכנסת, אנחנו פיצלנו כאן את החוק בהסכמת המליאה, ואנחנו נביא את הסעיף הנותר שנוגע לכינויי מקור – עניין קצת סבוך ועניין קצת קשה – לקריאה שנייה ושלישית בנפרד.

החוק שאני מביא בפניכם לקריאה שנייה ושלישית מכניס שורה של תיקונים בחוקים השונים המעניקים זכויות קניין רוחני, וזאת במטרה להתאים את החקיקה במדינת ישראל לאותה אמנה ידועה, שאני לא אחזור על שמה.

במסגרת הכנת החוק לקריאה שנייה ושלישית שמעה הוועדה את נציגי הארגונים השונים המייצגים את בעלי הזכויות, וגם את אלה המייצגים את המשתמשים בזכויות – הצרכנים.

הוועדה החליטה להכניס שינויים מספר בהוראות החוק, כדי לענות במדויק על דרישות הטריפס. מרבית השינויים הם תיקוני נוסח, המדברים בעד עצמם. השינויים העיקריים, בתכלית הקיצור, הם אלה:

בפרק א', העוסק בזכויות יוצרים, הועברו הסעיפים המחילים את החוק על יצירות מחוץ לישראל, לחקיקת משנה של שר המשפטים, כמקובל בחקיקה הקיימת בתחום זה.

בפרק ב', בנושא הפטנטים, הוכנס תיקון בהוראה המגדירה את תחום ההמצאות שעליהן ניתן להגן בפטנט. הוועדה החליטה, כי בסוף ההגדרה, במקום השמטת המלים "בתעשייה או בחקלאות", יוחלפו מלים אלה במלה "תעשייתי". כאן בא דבר חשוב לצורך פרשנות בעתיד: כוונת הסעיף היא, כי המצאה הניתנת לשימוש תעשייתי, בכל תחום טכנולוגי – לרבות תעשייה, חקלאות, או כל תחום אחר, תהיה ניתנת להגנת פטנט. אני מדגיש זאת, מכיוון שלשון החוק עשויה להיות דו-משמעית. זה כולל פטנטים בחקלאות, בהחלט.

בפרק ד', בתיקונים לפקודת סימני המסחר, הושמט סעיף 60, שהציע הוראות עונשין חדשות במקום ההוראות הקיימות. הוועדה שוכנעה כי ההוראות העונשיות הקיימות בפקודת סימני מסחר ובפקודת סימני סחורות עונות על דרישות הטריפס, ולכן הוחלט לחוקק את ההוראות העונשיות החדשות בחוק סימני המסחר החדש, אשר על הכנתו שוקדת ועדה שמינה שר המשפטים.

אשר להסדר שהוצע בעניין עיכוב טובין במכס, עניין שנוי במחלוקת: נוספו הוראות שיביאו לידי ביטוי טוב יותר את האיזון הנדרש בין זכויות היבואן לבין זכויות המתלונן על ייבוא טובין המפירים קניין רוחני. לעניין זה הוסמך שר האוצר להתקין תקנות לביצוע ההסדר.

כאמור, ההוראות אשר עסקו בשימוש בכינויי מקור, הדיון בהן יימשך בוועדה, והן יובאו להכרעת מליאת הכנסת על-פי תקנון הכנסת.

יש להצעת החוק הזאת שורה של הסתייגויות, אבל אני לא רואה את המסתייגים: חבר הכנסת לנגנטל וחבר הכנסת עזמי בשארה.

היו"ר י' אדלשטיין:

ההסתייגויות ירדו.

אמנון רובינשטיין (יו"ר ועדת החוקה, חוק ומשפט):

אני מבקש להצביע בעד החוק הזה בקריאה שנייה ושלישית, ממש ערב המועד שמחייב אותנו למלא תוכן את חתימתה של ישראל על אמנת הטריפס.

היו"ר י' אדלשטיין:

תודה רבה לחבר הכנסת אמנון רובינשטיין.

הודעה ליושב-ראש בנושא ההצבעה הקודמת: חברת הכנסת תמר גוז'נסקי הודיעה כי היא הצביעה בטעות, אני מבין, ממקומו של חבר הכנסת עסאם מ'חול. מכיוון שמודה ועוזב ירוחם, אנחנו נחשב את קולה בהצבעה הקודמת. אני מזכיר, הצבעה נגד הצעת הוועדה.

ראובן ריבלין (הליכוד):

לבטל, כמובן, את הצבעתו של חבר הכנסת עסאם מח'ול.

היו"ר י' אדלשטיין:

כן. לכן מסרנו את ההודעה הזאת לפרוטוקול במליאת הכנסת.

ראובן ריבלין (הליכוד):

מח'ול – מחול.

היו"ר י' אדלשטיין:

לגבי ההצבעה שאנו עוברים אליה, אני מזכיר עוד הפעם לחברי הכנסת מה שכבר ציין יושב-ראש ועדת החוקה, חוק ומשפט, חבר הכנסת רובינשטיין: אנחנו מצביעים היום על חלק מהצעת החוק. ואכן, אנחנו נעבור להצבעה בקריאה שנייה. כל ההסתייגויות ירדו, כי המציעים לא נמצאים.

מי בעד? מי נגד? – נוסח הוועדה. נא להצביע. מדובר בסעיפים 1 עד 12.

### הצבעה מס' 6

### בעד סעיפים 12-1 – 6

### נגד – 1

### נמנעים – אין

### סעיפים 12-1 נתקבלו.

צחי הנגבי (הליכוד):

עבר בגדול.

היו"ר י' אדלשטיין:

בעד – 6, נגד – 1, אין נמנעים. אני קובע, כי הצעת החוק אושרה – סעיפים 1 עד 12 – בקריאה שנייה.

חברי הכנסת, אנחנו נעבור להצבעה בקריאה שלישית על אותם סעיפים. מי בעד? מי נגד? נא להצביע.

### הצבעה מס' 7

### בעד החוק – 6

### נגד – 1

### נמנעים – אין

### חוק לתיקון דיני הקניין הרוחני (התאמה להוראות הסכם הטריפס),

### התש"ס–1999, נתקבל.

היו"ר י' אדלשטיין:

חברי הכנסת, בעד – 6, נגד – 1, אין נמנעים. הצעת החוק אושרה בקריאה שלישית.

תודה רבה ליושב-ראש ועדת החוקה, חוק ומשפט.

ראובן ריבלין (הליכוד):

חבר הכנסת אמנון רובינשטיין, זה האחרון? תם סדר-היום?

היו"ר י' אדלשטיין:

חברי הכנסת, תם סדר-היום. הישיבה הזאת נעולה. הישיבה הבאה של הכנסת תתקיים ביום רביעי, 22 בדצמבר 1999, בשעה 11:00. תודה רבה.

### הישיבה ננעלה בשעה 21:11.