**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 170**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, י"א בשבט תש"ע (26 בינואר 2010), שעה 14:30**

**סדר היום:**

1. הצעה לסדר היום (דיון מהיר): המשך פעילותה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ואי תפקודה.

של חה"כ חמד עמאר

1. הצעה לסדר היום (דיון מהיר): המשך פעילותה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ואי תפקודה כעת.

של חה"כ רונית תירוש

1. הצעה לסדר היום (דיון מהיר): המשך פעילותה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ואי תפקודה כעת.

של חה"כ חנא סוייד

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

חמד עמאר – מ"מ היו"ר

חנא סוייד

רונית תירוש

**מוזמנים**:

יעקב גנות - מנכ"ל, משרד התחבורה

דוד עוזר - מ"מ המנכ"ל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

מיכה פרלמן - רפרנט תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

דני קריבו - ר' את"ב, המשרד לביטחון פנים

מרדכי מרטין פדר - יושב ראש חיים בדרך – מתונה, ארגונים למאבק בתאונות דרכים

שמואל אבוהב - מנכ"ל, עמותת אור ירוק, ארגונים למאבק בתאונות דרכים

אלעד סאסי - דובר, עמותת אור ירוק, ארגונים למאבק בתאונות דרכים

יניב יעקב - מנהל מדיניות ציבורית, אור ירוק, ארגונים למאבק בתאונות דרכים

יעקב אדלר - חבר הנהלה, אנשים באדום, ארגונים למאבק בתאונות דרכים

**מנהלת הוועדה:** לאה ורון

**רכזת בכירה בוועדה:** עידית חנוכה

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר

**רשמה וערכה:** ס.ל. – חבר המתרגמים בע"מ

1. **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): המשך פעילותה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ואי תפקודה.**

**של חה"כ חמד עמאר**

1. **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): המשך פעילותה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ואי תפקודה כעת.**

**של חה"כ רונית תירוש**

1. **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): המשך פעילותה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ואי תפקודה כעת.**

**של חה"כ חנא סוייד**

היו"ר חמד עמאר:

צהריים טובים לכולם. אנחנו מתחילים את הדיון. על סדר היום המשך הפעילות של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ואי תפקודה, 18.1.2010, יושב ראש הכנסת והסגנים החליטו להעביר את ההצעות שלי, של חברת הכנסת רונית תירוש ושל חבר הכנסת חנא סוייד לדיון מהיר בוועדת הכלכלה.

אני הגשתי את הבקשה כי כולנו יודעים שכשממשלת ישראל החליטה להקים את הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים היא ידעה שיש חשיבות לנושא וזה נושא שצריך טיפול שורש, צריך לבנות אסטרטגיה למלחמה בתאונות הדרכים.

זה התחיל ב-2006. ההחלטה היתה להקים את הרשות כרשות עצמאית. מה שאנחנו יודעים היום זה שיושבת ראש הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים התפטרה, המנהל הכללי גם התפטר, לפניה, היום יש ממלא מקום של המנהל הכללי מזה חמישה חודשים, דבר שמקשה על תכנון אסטרטגיה ארוכת טווח של הרשות. כמו כן התקציב לשנת 2010 קוצץ מ-550 מיליון שקל ל-380 מיליון שקלים. אם אני לא מדייק במספרים, אני אשמע אחר כך מהמנהל הכללי, וכל זה מאיים על התכנית האסטרטגית הרב שנתית של הרשות.

כולנו עדים להצלחה שהיתה בשנה שעברה בירידה במספר ההרוגים בתאונות הדרכים, ירידה של מאה פלוס, וזה הישג. אני דיברתי בעצמי על הנושא הזה במליאת הכנסת ואמרתי שיש שלושה גורמים שיכולים להוריד את זה. אחד, אנחנו רואים את השיפור בתשתיות, ואני באמת רוצה לברך את המנהל הכללי של משרד התחבורה על הנושא, שאיפה שאתה מסתובב היום בארץ אתה רואה פיתוח כבישים, עובדים על מחלפים ויש השקעה בתשתיות. הדבר השני, אכיפה. שיתוף פעולה של המשטרה ואכיפה ואתה מוצא יותר ניידות בכבישים. הדבר השלישי זה ההסברה. מי שעושה את ההסברה ומקדם את כל נושא ההסברה זה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, גם בבתי ספר. לפני שהגעתי לכנסת עבדתי במע"צ וגם אני בעצמי הייתי מסתובב עם השר, כאחראי על כל הפיתוח במגזרים, ואין ישיבה עם השר, שבה השתתפתי, שלא הגיעו נציגים של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים והציגו תכניות שהם עובדים ומסבירים ביישובים.

אני חושב שאנחנו כאן בוועדה נבדוק מה קורה, נשמע את המנהל הכללי, אבל קודם כל אני רוצה לשמוע את חברי הכנסת המציעים. חבר הכנסת חנא סוייד, בבקשה.

חנא סוייד:

תודה, אדוני היושב ראש. אני כמובן מצטרף לברכות ולמילות השבח לפעילות המשולבת ולעמידה ביעדים מבחינת נפגעים בתאונות הדרכים. ברור שכל אזרח במדינת ישראל בירך על ההישג. כמובן שעדיין אפשר עוד לעשות דברים, אי אפשר להסתפק במה שהושג עד היום וכל השקעה בתחום הזה של צמצום מספר הנפגעים בתאונות דרכים מבורכת, וכל השקעה היא מבורכת.

כפי שאמרתי, התוצאה הזו בהחלט באה כפעילות משולבת של מספר גורמים, בוודאי משרד התחבורה, על זרועותיו השונות, לרבות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, אבל אני גם מציין את הפעילות של גופים וולונטריים אחרים, של המגזר השלישי ושל עמותות ומאמצים שונים שהושקעו מכל מרכיבי החברה על מנת להיאבק בתופעה ובמכת המדינה של נפגעי תאונות דרכים.

לכן התפקוד של כל מרכיבי המאמץ המשולב הזה, התפקוד הראוי והסביר שלה הוא חשוב מאוד ולכן המצב שנקלעה אליו הרשות הלאומית מעורר דאגה, אדוני המנהל הכללי. חשוב מאוד לשמור על ההישגים ולשמור על ההרכב ועל הגופים שתרמו להישג שהזכרתי. כפי שאומרים, סוס מנצח לא מחליפים, לכן בכלל לא ברור המצב שאליו נקלעה הרשות כפי שסיפר חברי, יושב ראש הישיבה, התפטרות היושבת ראש, המנהל הכללי שהתפוטר, או פוטר, אני לא יודע בדיוק מה קרה שם, עד עצם היום הזה אין מנהל כללי חדש.

אם נצרף את התוהו ובוהו הניהולי עם צמצום המשאבים שעומדים לרשות הרשות, זה יכול לפגוע בתפקוד ובהישגים. כשיש הרבה משאבים, אז ניחא, ניהול, כמה שהוא לא כל כך יעיל, הוא עדיין נסבל, אבל כאשר יש צמצום במשאבים ותוהו ובוהו ניהולי או חוסר ודאות ניהולית, זה יכול בהחלט לפגוע בסופו של דבר בתפקוד.

לכן אנחנו רוצים לקרוא למשרד התחבורה, לשר התחבורה , למנהל הכללי ולכל מקבלי ההחלטות בתחום הזה ליישר קו או לרפא את המצב שאליו הגיעה הרשות, על מנת שבסופו של דבר הרשות תחזור לפעילות שלה. אנחנו מוכנים בהחלט להיאבק להחזיר משאבים שקוצצו מהרשות, לדעתנו אילו תקציבים חשובים ועדיין נחוצים, אבל בהחלט דרושה מנהיגות וודאות ניהולית ברשות ולכן אנחנו נשמח לשמוע על חידושים, על התפתחויות בעניין הזה, במיוחד כשהם מובילים לוודאות ניהולית ברשות.

רונית תירוש:

אדוני היושב ראש, אנחנו התכנסנו כאן על מנת לדבר פחות ולשמוע יותר את משרד התחבורה, אז אני אשתדל להיות קצרה.

יש הליך מסוים לבחירה של מנהל כללי, של יושב ראש הרשות, מנהל הרשות ומועצה. זאת אומרת, הדברים שזורים זה בזה וככל שהבנתי מגעת לנושא, כל שלושת הגופים הללו לא קיימים כרגע. יתרה מזו, המועצה צריכה לעבוד, לפחות על פי דוח שיינין, תחת היקף תקציבי של 550 מיליון שקלים, כשבפועל ככל הידוע לי הועמדו לרשותם 380 מיליון שקלים בלבד. אין גם מי שיזעק חמס ויגיד 'זה לא מספיק, זה לא לפי הדוח', כי לא קורה כלום, על אף שדברים טובים קורים בדרך.

זה תוצר של שילוב מערכות שהיה והחשש הגדול שלנו, ולכן הבקשה לדיון דחוף, נוגע לעובדה שאנחנו באמצע איזה שהוא תהליך טוב ואולי ההירתמות הזאת של המערכות שסייעה להישגים בהחלט ראויים תחזור באופן רגרסיבי לאחור. לא היינו רוצים שזה מה שיקרה ואנחנו נשמח לשמוע מה אתם מתכוונים לעשות. תודה.

היו"ר חמד עמאר:

אדוני, המנהל הכללי של משרד התחבורה, מר יעקב גנות, בבקשה.

יעקב גנות:

קודם טוב תודה רבה, ואני מאוד מעריך את העובדה ששלושה חברי כנסת מכובדים כל כך ביקשו לכנס את הפורום ולקבל דיווח על השינויים או על מצב הרשות.

צר לי, אני הקמתי את אגף התנועה בשנת 96', אז עוד לא היתה מודעות, כפי שקיימת היום, אז לא היו לא 500 ולא 400 ולא 300 ולא 200 ואז התחיל השינוי לגבי עקומת תאונות הדרכים.

בואו נעזוב את ההיסטוריה ונדבר על המצב הקיים. קודם כל התקציב קוצץ לפני שנתיים, לא השנה וגם לא בשנה שעברה. בסוף 2008 קוצץ התקציב כשהרשות היתה בהרכב מלא, הרשות פעלה עם מנהל כללי, יושבת ראש, מועצה מלאה, עם שר שנה שלישית שהוביל את ועדת שיינין, ואז התקציב של הארגון הזה קוצץ.

בניגוד למה שהיה קודם, בשנה הבאה קודם כל וידאנו ששיא הירידה שכמוה אף אחד לא חזה ולא חלם לא תחזור, התקציב ב-2010 יהיה גדול יותר, כבר יש סיכום עם משרד האוצר שאנחנו נקבל תוספת באותם תחומים, כשהדגש הוא על תשתיות שהשפיעו או שישפיעו על עקומת תאונות הדרכים. זאת אומרת התקציב קודם כל זהה לשנה שעברה, דבר שני, כבר יש לי סיכום עם משרד האוצר, אז יש מי שמייצג אותם---

היו"ר חמד עמאר:

מה התקציב של השנה?

יעקב גנות:

בשנה שעברה היה 350, השנה זה 350 ויש לי סיכום לתוספת.

היו"ר חמד עמאר:

של כמה? יש לך נתון על כמה התוספת?

יעקב גנות:

פלוס מינוס, אני לא רוצה עכשיו פורמלית לומר, מפני שההבטחות בעל פה, למרות שאני בין אלה שסומכים במאה אחוז---

היו"ר חמד עמאר:

שמעתי אותך גם אתמול, אתה סומך ומאמין להם.

יעקב גנות:

ניסיון יש לי משנת 96' ולא התאכזבתי פעם אחת מסיכומים מול אגף התקציבים, בטח לא אתאכזב הפעם. יש לי סיכום של תוספת 50 מיליון שקלים, אין לי שמץ של ספק שהנושא הזה ימומש.

היו"ר חמד עמאר:

וזה יעמוד על 400 מיליון שקל.

יעקב גנות:

פלוס מינוס.

בי"ת, אנחנו הוספנו במיידית, לשנים הקרובות, בעת הכנת התקציב לתשתיות בתחום הבין עירוני, דרישה, ואני בטוח שניענה, של כמה עשרות מיליוני שקלים בנוסף למה שהם כרגע הוציאו כל שנה. בואו לא נשכח, הירידה זה לא משהו ערטילאי ולא משהו שבא מהגורל, פעם למטה, פעם מלמעלה. מדינת ישראל השקיעה הרבה מאוד ועוד פעם אני אומר, השילוב של כל הגורמים, האכיפה, ההסברה, החינוך, הרתעה, תשתיות, הביאו את התוצאה. מע"צ מוסיפים כל שנה תוספת של פלוס מינוס 50 מיליון שקלים. משרד התחבורה בתקצוב של משרד האוצר השקיעו, לא הרבה, רק מיליארד ו-300 מיליון שקל בשלוש שנים בתחום התשתיות. אין ויכוח ואין חולק שהתקציב הזה השפיע על עקומת תאונות הדרכים. תוסיף עוד מה שאנחנו מדברים ואין כוונה לרדת, אלא רק להוסיף. זה נושא אחד.

לשאלות אדוני וגברתי בנושא המנהל הכללי ויושבת ראש המועצה; יש מצב נתון שבחודש אוגוסט, לאור חילוקי דעות בין יושבת ראש המועצה ובין המנהל הכללי, המנהל הכללי החליט לסיים את תפקידו. הוא קיבל את ברכתו של השר ובזה למעשה סיים את תפקידו.

בעת דיונים לקראת מינוי ועדת איתור, פעלנו, לא אנחנו, אלא הרשות פעלה להמשך תכנון ותקצוב 2010-2011. הוקמה ועדת איתור על פי הנוהל, ועדת האיתור התכנסה, יצאה לדרך, לאחר מספר דיונים פרסמו מכרז ובמקריות, יום לפני פתיחת המעטפות ויש הרבה מאוד מעטפות, המועצה סיימה את תפקידה. הגיעה בדיוק יום לפני פתיחת המכרזים. בעצם התאריכים הם תאריכים רציפים וקבועים בחוק, לא היתה באפשרותנו להקדים או לאחר.

היו"ר חמד עמאר:

את המכרז לא היה אפשר להקדים או לאחר? כי התאריך ידוע מראש, בתאריך איקס מסתיים, האם לא היתה אפשרות להקדים את המכרז שלא ייווצר לנו מצב שהמועצה מתפזרת ואין לנו אפשרות---

יעקב גנות:

אדוני, אתה שאלת, אני אענה.

היו"ר חמד עמאר:

אני שואל אותך שאלת הבהרה.

יעקב גנות:

ואני אבהיר את עצמי. הוועדה מונתה על ידי המועצה. אני לא בטוח שבאותה תקופה לקחו בחשבון בדיוק את התאריכים המדויקים של סיום כהונתה, אבל על זה יושבת הראש יכלה לתת תשובה. הוועדה התכנסה לדיון נוסף, הפער בין דיון לדיון זה שבוע, עשרה ימים והנה 21 יום מאז הפרסום וזה יצא, כעובדה, בדיוק יום לפני התפזרות או פיזור המועצה. לאור העובדה שהמועצה סיימה את תפקידה יום לפני המועד של פתיחת המעטפות, הגענו למצב שצריכים להמתין למינוי מועצה, הקמת ועדת איתור, פרסום מכרז חדש והחלטה לגבי המנהל הכללי, עם השמות שיועברו לפני שר התחבורה.

קרה פה דבר נוסף. לפני כשבועיים, אם אני לא טועה, באה יושבת הראש והודיעה לשר התחבורה שלאור עומסים , תפקודה הנוסף, היא מבקשת לסיים את תפקידה. שר התחבורה קיבל את בקשתה. אנחנו פועלים בימים אלה לזירוז מינוי חברי המועצה. אני מטפל במינוי נציגי משרדי הממשלה והטיפול שלי מסתכם במכתב וזירוז הבאת כל החומר הפורמלי בפני ועדת שפניץ, כדי למנות את נציגי משרדי הממשלה ויש כבר שמות. השמות האחרונים אמורים להיות תוך יום יומיים. במקביל השר פועל בקשר למינוי נציגי ציבור.

היו"ר חמד עמאר:

אדוני המנהל הכללי, תוך כמה זמן אתה מעריך תהיה לנו כבר מועצה?

יעקב גנות:

אדוני, מבחינתנו אני מתחייב בשם שר התחבורה, לעשות מאמץ עילאי שהשמות יועברו לוועדת שפניץ בזמן המינימלי. אני יכול להתחייב במה שתלוי רק בי. אני משוכנע שמדובר בשמות של בעלי תפקידים ובעלי מעמד כזה שיכבדו את המועצה. אני לא יכול להתחייב בפניכם שהשר יצליח תוך שבוע ימים או עשרה ימים, אבל לא יותר מזה.

היו"ר חמד עמאר:

לא יותר מעשרה ימים?

יעקב גנות:

תקופה קצרה, מקסימום שבועיים. עוד פעם, אני מבקש להיות זהיר, אני אעשה את הכל לעזור לשר או לבקש מהשר או לדרבן את כל מי שצריך כדי שהשמות יועברו כמה שיותר מהר.

אנחנו מחפשים מועמדים ברמות ואיכויות ובמעמד כזה שזה לא יהיה פשוט. רק אתמול, אני יודע, שהשר פנה לאישיות מכובדת מאוד, מרכזית מאוד, בתחום הזה, הוא ביקש 48 שעות לתת תשובה. אז יכול היה לתת תשובה במיידית, לא, הוא ביקש 48 שעות, זה ייקח עוד שלושה ימים, עוד חמישה ימים, אחר כך תוציא את הטפסים, נעשה את הכל.

אבל אני חייב להדגיש דבר נוסף. היינו ערים לעובדה שהמנהל הכללי התפטר ואין מנהל כללי עד שלא גומרים את כל תהליך המינוי, מונה ממלא מקום שעבד עם הפורום שניהל את הרשות עד עכשיו, עם המועצה, עם יושבת הראש, ולא שמעתי הערה אחת במשך כל התקופה הזאת כך שלא אלמן ישראל. יש כרגע ממלא מקום, התקציב קיים, תכנית עבודה, למיטב הבנתי, יש, שיתוף פעולה בין הגורמים, משטרת ישראל, הרשות, תשתיות, חינוך, חוץ מאותן הבעיות השגרתיות, ובזה אנחנו עוזרים לממלא המקום כדי שהחוסר... זה חסר, אין מנהל כללי כרגע, אבל אנחנו עושים הכל, כל מה שביכולתנו, כדי שהנושא הזה לא יפגע בתפקוד הרשות. עד כאן.

היו"ר חמד עמאר:

מר שמואל אבוהב, מנהל כללי של עמותת אור ירוק.

שמואל אבוהב:

אדוני היושב ראש, תמונת המצב שנחשפת כבר כמה חודשים היא תמונת מצב מדאיגה. היא לא תמונת מצב שקרתה לאחרונה ולא באיזה שהוא יום, אלא אנחנו רואים מהלך של שישה חודשים, חצי שנת עבודה, שבה אין מנהל כללי---

יעקב גנות:

ויש תוצאות טובות.

שמואל אבוהב:

יכול להיות שבכלל לא צריך רשות לאומית.

יעקב גנות:

זה אף אחד לא יעיז להגיד.

שמואל אבוהב:

לא, אם זה עובד, אז אולי לא צריך רשות.

היו"ר חמד עמאר:

אנחנו מתעסקים בחיי אדם. כל ירידה בתאונות דרכים, כל הרוג אחד פחות זה חיסכון בחיי אדם. אנחנו צריכים לקחת את הנושא הזה ולקיים דיון, ומי שיקבל רשות דיבור, שידבר, ונראה איפה נגיע בסופו של הדיון הזה.

שמואל אבוהב:

אני רוצה לשוב ולטעון בתוקף שהיעדרותו של מנהל כללי מארגון זה מצב חולה, זה מצב שמחייב תיקון לאלתר של המצב. זה לא מצב שיכול להימשך. האם מישהו מאיתנו מכיר דוגמה במקומות מרכזיים, שמייחסים להם מקום מרכזי בחברה, שבהם אין מנהל כללי? וחצי שנה זה הרבה מאוד זמן למנות מנהל כללי. גם הצבא לא יכול לעבוד בלי גורם אחד שמתאם ומתכלל בין כל הגופים.

היו"ר חמד עמאר:

אבל מה ששמענו מהמנהל הכללי של משרד התחבורה שיש ממלא מקום שכבר חצי שנה מתפקד ואנחנו ראינו ירידה במספר תאונות הדרכים.

שמואל אבוהב:

מי שגורס שהמצב הזה הוא טוב וממלא מקום זה הפתרון לגוף, אז בואו נשאיר את המצב כמות שהוא. ואני רוצה לטעון שמצב שבו בארגון---

היו"ר חמד עמאר:

לא, אני העברתי את מה שאמר המנהל הכללי של משרד התחבורה.

שמואל אבוהב:

אין מנהל כללי, זה מצב חמור שמחייב מינוי מנהל כללי ומי ששם ממלא מקום לצמיתות או רואה בזה פתרון ארוך טווח, זו תפיסה שגויה. שמים מישהו ממלא מקום כשיש תקלה, כשמישהו התפטר ואין כרגע פתרון למצב ולמחרת בבוקר ניגשים להליך מסודר של מינוי מנהל כללי. כי כשאין מנהל כללי, אין גוף שיכול לתפקד מבחינה מקצועית.

דבר שני, מה זה התעוררנו בנובמבר וגילינו שפג תוקפה של המועצה? מה זה, תקלה? זה משהו שלא היה צפוי? זה דבר שהיה ברור וידוע שבחודש נובמבר פג תוקפה של המועצה הציבורית ברשות הלאומית, ואז היו שתי אפשרויות, אם יודעים שהמינוי ייקח שבוע-שבועיים---

יעקב גנות:

למה אתה צועק?

שמואל אבוהב:

בכדי לחדד לך את הדברים. שמעת את מה שאמרתי לך עכשיו?

יעקב גנות:

כן, לקחתי גם לתשומת לבי.

שמואל אבוהב:

הדבר השני, ואני אומר את זה בשיא הרצינות, רבותיי, כאשר יודעים שפג תוקפה של מועצה, יש שתי אפשרויות, או שיודעים שצ'יק צ'ק מסדרים את העניין או שמאריכים את המועצה הקיימת, נותנים לה הארכה של חודשיים-שלושה. מה קרה? באו לשם אנשים בהתנדבות? אנשים נבחרו לשם בצורה תקינה, הם מילאו את תפקידם, אז מאריכים את תוקפה של המועצה והעיקר שלא יהיה מצב שבגוף אין מועצה ציבורית.

ולבסוף אין גם יושב ראש. המצב הזה למה הוא חמור? כי רצו להקים רשות לאומית בכדי להעניק לה עצמאות, בכדי לא להכפיף אותה למשרד התחבורה. הרי אם היו רוצים, היו מקימים יחידת סמך במשרד התחבורה. מראש רצו להקים גוף עצמאי שיש לו יכולת בקרה ויש לו יכולת העברת תקציב ויש לו יכולת תיאום ויש לו יכולת פיקוח ויש לו את אותם דברים שרצו שרשות תקבל כגוף עצמאי, ובמיוחד לא להכפיף אותה למשרד התחבורה, זה היה הרעיון. החשש הוא שכרגע מה שיקרה שהרשות תאבד את עצמאותה.

גם הקיצוץ בתקציב. זו פנייה לשר התחבורה והבטיחות בדרכים. אני חושב שאדם בשיעור קומתו, בניסיון שלו, בהשפעה שלו, יכול בהחלט להיאבק בכדי שהתקציב יחזור למתכונתו הבסיסית, של 550 מיליון שקלים ברשות הלאומית. לא בגופים אחרים, ברשות הלאומית. אנחנו רואים מה הקיצוץ הזה מביא, יש פחות כסף, אין יכולת להעביר למשרד החינוך תקציב לחינוך לתעבורה. אפשר לפרט פה עוד רשימה ארוכה של ההשלכות של הקיצוץ בתקציב של הרשות הלאומית. התקציב צריך להיות מקובע ברשות הלאומית, הוא שייך לרשות הלאומית, הוא צריך להיות פועל יוצא של התכנית הלאומית, שהרשות הלאומית אחראית ומופקדת עליו.

מה שאני רוצה לומר בסוף דבריי שהמצב הזה משקף מצב מורכב ומסוכן של החלשת הרשות, סכנה של התפוררותה, סכנה של אובדן עצמאותה, וכתוצאה מכך אי יכולת להוציא לפועל את התכנית הלאומית שעליה החליטה ממשלת ישראל בשנת 2006. יש תכנית מסודרת וסדורה שאותה צריכים להוציא לפועל, ומי שאחראי להוציא את זה לפועל זו הרשות הלאומית.

יעקב גנות:

יש מצב נתון. והמצב הנתון שאנחנו לא יכולים לפעול בניגוד לחוק. כרגע המצב הוא כזה שכרגע אין יושבת ראש או יושב ראש, אין מועצה. אנחנו עושים את הכל לזרז, אז לבוא ולחזור על זה שזה חמור, זה אנחנו יודעים, ואנחנו רוצים לעשות את הכל שהמצב הזה יתוקן וכמה שיותר מהר. אחת.

שתיים, כשהיה שר תחבורה אחר, בשיעור קומה לא פחות, במעמד לא פחות, עם אותם השחקנים שיושבים פה שמגבים את שר התחבורה, התקציב ירד ל-330 ואף אחד לא אמר מלה. התקציב לא ירד אצל שר התחבורה הזה. ההיפך, אנחנו הוספנו כרגע לתשתיות יותר מ-100 מיליון שקלים, ואם אנחנו שמים 100 מיליון שקל פלוס 350 זה 450 מיליון שקל. אנחנו עושים את הכל ונעשה את הכל מפני שאנחנו יודעים מה המשמעות של שמירת, אני לא רוצה לומר המשך הורדת עקומת התאונות, שמירת המצב---

היו"ר חמד עמאר:

בינתיים יש לנו עלייה של 22%.

יעקב גנות:

אדוני, תאמין לי שכל בוקר דבר ראשון, בשעה שש בבוקר, אני בודק את מצב תאונות הדרכים. כל בוקר זה הדבר הראשון, אבל בניסיוני הרב ובגילי המופלג למדתי שכל שנתיים שלוש יש יום כזה. אני רוצה להזכיר פה את תאונת יוזרי, 17 הרוגים בצומת גולני, ואני רוצה להזכיר את התאונה בדרום, כך שהיה יום כזה, כואב לכולנו, חיפשנו את המשותף, ריכזנו את פורום הביטחון של מדינת ישראל, פנינו למשרד האוצר במיידית, קיבלנו תקצוב במיידי, הגברנו את הפעילות באותם הכבישים של שלוש ספרות וארבע ספרות, שהפיקוח של המשטרה, בהיותה דלת כח אדם, תוגבר במיידי, הנחינו את מע"צ מיד לבדוק את כל אותם המקומות שאפשר להשקיע כדי לנסות לאותו יום של תשעה או עשרה הרוגים לתת מענה במיידית, לזעזע את כל אלה שנוסעים באותם המקומות שחלק מהתאונות קרו. זה לא אותו מצב בכניסה לחיפה, על יד גשר פז.

אני חוזר בשלישית, נעשה את הכל לעזור, לא בִּמקום ולא לפגוע בעצמאות ולא לעשות שום דבר, אלא לעזור לרשות לעבור את התקופה הזאת ובהזדמנות זו אני רוצה לברך ולהודות לממלא המקום שעושה עבודה מעולה. עובדה שהוא היה ממלא מקום גם בתקופה שהיתה מועצה והיתה יושבת ראש, אבל מה לעשות, יש ביורוקרטיה הכרחית ואנחנו צריכים לעבור את זה ונעבור את זה. נעבור את זה ונעשה את זה בזמן הכי קצר שאנחנו מסוגלים.

היו"ר חמד עמאר:

מר חיליק רוזנבלום, פורום פעולה.

חיליק רוזנבלום:

שלום, כבוד היושב ראש, חברי כנסת נכבדים. אני מייצג את פורום פעולה, פורום של עמותות וארגונים למניעת תאונות דרכים, הפורום הגדול ביותר הציבורי שפועל בארץ. הפורום מתכנס מזה שבע שנים, אחת לחודש, במכון לחקר הגורם האנושי באוניברסיטת בר אילן. בפורום שותפות רוב העמותות שפועלות למען הבטיחות בדרכים, שותפים חברות פרטיות, אזרחים, יצרנו מעין תנועה עממית ואליה הצטרפו משרד החינוך, משטרת ישראל, צה"ל, השלטון המקומי וגופים ממסדיים שבאים באופן קבוע לפורום הזה שנפגש אחת לחודש במחצית החודש.

הפורום דאג מאוד מההתרחשות שהיתה לרשות ואני שמח מאוד לשמוע את המנהל הכללי היום שאולי תוך שבועיים-חודש אמור להיווצר מהפך, כי באמת היה מצב של לא ידענו מה הכיוון. אני לא הולך ומתחיל להרים את השמיכות אחורה, אבל בהחלט היתה דאגה. בתקופה זו ובתקופות קודמות אנחנו, בפורום, נמצאים בקשר שוטף עם ממלא מקום המנהל הכללי של הרשות ואנחנו זוכים לשיתוף פעולה. לא רק זוכים, אני חושב שהוא גם זוכה מאיתנו.

זה גוף שעושה. אנחנו לא באנו ללחום, אנחנו עושים דברים, אנחנו מקדמים דברים, יזמנו דברים. אם יום הבטיחות בדרכים פעם לא היה, אז הפורום הזה הציע את הדבר הזה, זה הפך ליוזמת חקיקה והדבר הזה קרה בכנסת.

עוד פעולות לזכר הקרבנות או פעולות שאנחנו יוצאים לעזור למשטרה או בקבוצות של מתנדבים, פעולות שאנחנו עושים בבתי ספר, בגני ילדים, העמותות האלה פועלות. אני מדבר על אלפי אנשים שיוצאים לדרך.

בהנחה שהדבר הזה עומד להסתדר, אני יכול פה להעיר הערה אחת; לפני שנכנס המנהל הכללי של משרד התחבורה לתפקידו, ביקשנו בדחיפות להיפגש איתו כשראינו שקוצץ תקציב גדול לרשויות המקומיות. אני יכול לומר שלא חשבנו שייצא משהו מהישיבה. אתה בא, אתה אומר, 'מה ייצא?' וכולי, והתפלאנו ושמחנו. הוזזו תקציבים, הוא שמע אותנו. לא כל התקציבים נרקמו וחזרו למה שאנחנו רוצים, ואני מצטרף פה לדברי נציג אור ירוק, מר אבוהב, עדיין יש בעיה בחינוך, עדיין יש בעיה אצל גורמים בתחום הגורם האנושי ואני מקווה שלא רק התשתיות, כבוד המנהל הכללי, יקבלו גיבוי, אלא גם הנושא של הגורם האנושי, חינוך הילדים, כל הצד הזה, הוא נפגע מאוד, אפילו חלק מהתקציב של הגופים שמטפלים בגורמי אנוש נפגע ובחלוקת התקציב בין תשתיות ובין גורמי אנוש, ואני לא שם שיפוט מה יותר חשוב ומה פחות חשוב, אבל יש חשיבות רבה לטפל בנושא הזה ואני מקווה שאתה תיתן את כובד משקלך גם לנושא הזה.

מה שאני מצפה מאוד זה שאולי אנחנו באנו לדיון כשכבר הכל בסדר והכל נגמר ובעוד חודש תפעל פה מועצה. אתה אמרת שבועיים, עשרה ימים, אני הולך קדימה, אני לא הולך להפשיל את השמיכות אחורה. הלוואי שבעוד חודש תתכנס מועצה ותוך זמן קצר אחרי זה ייבחר מנהל כללי. לזה אנחנו מצפים, וכדאי, הוועדה וכבוד היושב ראש, שיהיה מעקב לעניין הזה ואני מקווה שהדבר הזה יניע את התהליך קדימה ואני חושב שצריך לברך את כל גורמי התחבורה והבטיחות בדרכים על ההישג שנגרם בשנה הזאת, עם מספר הרוגים נמוך יותר, דבר שאין לו שום תקדים ואני מברך פה בשם פורום פעולה את כל העושים במלאכה. תודה רבה.

חנא סוייד:

ברשותך, יש לי שתי שאלות להפנות למנהל הכללי. אדוני המנהל הכללי, ראשית אני רוצה אולי שתחזור על מה שאמרת לגבי עצמאות הרשות. מצב שבו מקצצים איזה שהיא רשות ויוצרים מן מצב של חוסר ודאות ניהולי, זה יכול באמת לאותת לכך שיש רצון לפגוע בעצמאות של הרשות. האם באמת יש כוונה כזו? כפי שאני הבנתי ממך, זה לא המצב, אבל אני רציתי לבטא את זה עוד פעם ולשמוע שאין כל כוונה, אלא להיפך, לחזק את הרשות. זו שאלה ראשונה.

שאלה שנייה; כידוע לך, 40% מההרוגים בתאונות דרכים הם אזרחים ערבים שזה בעצם כמעט פי שתיים מהאחוז של האוכלוסייה הערבית בכלל, ומבעלי כלי רכב ונהגים זה יותר מפי שתיים. האם התכוונתם למנות במועצה של הרשות אזרחים ערבים, נציגים של הציבור הערבי? שבכל זאת יישבו ברשות ובמועצה ויגידו שיש צורך לפעול בתחום הזה וליזום איזה שהן פעולות.

היו"ר חמד עמאר:

אני אוסיף לדבריו של חבר הכנסת סוייד. נכנסתי לאתר של הרשות היום וראיתי שעד 14 לחודש היו שבעה הרוגים מהמגזר הערבי, שבעה הרוגים מהסקטור היהודי וזה מעיד על התוצאות של שנה שעברה שכמעט 40% מההרוגים היו מהמגזר הערבי, פי שתיים מגודלם באוכלוסייה, ומה שאנחנו רואים זה 50%-50% עד עכשיו השנה.

יעקב גנות:

באגף התנועה, והמשטרה בכלל, אוהבים מצגות ואוהבים סטטיסטיקות. אני הופתעתי לאחרונה שההפרדה הבולטת, מגזר ערבי, מגזר יהודי, מגזר לא יהודי... הדגש הזה כמה הרוגים, זה שבחיפה נהרגו שניים בכניסה לגשר פז, אי אפשר עכשיו להגיד שניים משם ועוד שניים מכביש 70, זה כבר ארבע... יש מודעות, יש דגש. אני יודע שהמגזר הלא-יהודי, נקרא לו כך, קיבל ויקבל כפי שהמגזר החרדי מקבל דגש מיוחד. אני לא מספיק בתוך המאטריה לבוא להגיד מה הכסף, או מה ההשקעה או מה הדגש בנושא הזה. ישנו פה ממלא המקום, הוא יכול להשיב. מצד אחד, אנחנו לא נפגע, וברור לי שאם אתה משפיע באותן הנקודות ששם ההשפעה משפיעה על כל הסיפור הזה, על כל נושא נפגעים בתאונות דרכים, נעשה את הכל ונשקיע.

דרך אגב, תשתיות. תחבורה ציבורית באותם המקומות, זה אני יודע שאנחנו עושים. זה במסגרת משרד התחבורה. גם התשתיות, גם הכנסת תחבורה ציבורית, שלא היתה שנים. רק אתמול ישבנו עם משרד האוצר, אני צריך היום לקבל תשובה ואני ממתין, מסתכל על השעון לראות את ההכנסה המסיבית של התחבורה הציבורית שתוריד את הצורך בשימוש ברכב פרטי וכך הלאה. שגם זה ישפיע, לדעתי, ואני משוכנע שזה ישפיע.

נושא משרד החינוך. במשרד החינוך, במסגרת הרשות, לא קוצץ שקל. מה כן? משרד החינוך אמרו ש'בגלל בעיות שיש לנו, אם בשנת 2008 שמנו איקס כסף לכיתות הגבוהות, י' וי"א', השנה הם אומרים 'אנחנו לא מוכנים לתת'.

שמואל אבוהב:

התקציב קוצץ מ-26 מיליון ל-11 מיליון.

יעקב גנות:

התקציב קוצץ מ-26 ל-15 מיליון, למען הדיוק.

רונית תירוש:

אז קוצץ או לא קוצץ?

שמואל אבוהב:

אז קוצץ.

יעקב גנות:

לא קוצץ. מי שלא יודע עברית, יש לו בעיה. התקציב לא קוצץ, אלא המאטצ'ינג של משרד החינוך---

היו"ר חמד עמאר:

מה שהיה צריך להעביר משרד החינוך, הוא לא העביר. זה מה שאתה אומר.

רונית תירוש:

רגע, אדוני המנהל הכללי, זה חשוב לי, כי בעניין הזה אני דווקא תקפתי את שר החינוך. הוא טען שבאופן חד פעמי שנה אחת המשרד נתן, בגלל איזה שהיא מצוקה שנוצרה, והשלים חלק ומאז מיחסים לו את הדרישה שהוא חייב תמיד לשים מאטצ'ינג והוא טוען שלכל אורך שנות ההיסטוריה המשרד לא נתן מאטצ'ינג. אני הייתי שם, אני כבר לא יכולה לשחזר, אז---

שמואל אבוהב:

הרשות הלאומית ב-2008 העבירה 26 מיליון מינימום מתקציב הרשות הלאומית למשרד החינוך.

יעקב גנות:

מר אבוהב, אני רואה שאתם דוקטורים לתקציבים.

רונית תירוש:

לא, הוא היה מנהל כללי של משרד החינוך.

שמואל אבוהב:

הרשות הלאומית העבירה בשנת 2008. כשהיה 550 יכלו להעביר תקציב שאפשר---

רונית תירוש:

ומה היה לפני? כמה הרשות העבירה לפני? אם היה מצב של עודף תקציבי במשרד התחבורה או ברשות והם נתנו יותר מהרגיל, אז אי אפשר להאשים אותם. השאלה מה היה בנורמה.

יעקב גנות:

שאלת לגבי ההיסטוריה. בשנת 96' אותה גברת שהיתה אז מטפלת נמצאת גם היום, דר' רחל רותם, היא קיבלה אז והיום אותם 11 מיליון שקל לכיתות הנמוכות. היה ניסיון להוסיף בכיתות הגבוהות. מה שאני יודע פה, אני לא בטוח, ברשות, במסגרת ה-550, סיכמנו תוספת 50% של משרד החינוך לשנה אחת, כך אני הבנתי. השנה, מכיוון שברשות קוצצו התקציבים ב-150 מיליון שקל---

רונית תירוש:

אז הורידו.

יעקב גנות:

רגע, יש כבר התפתחות. במסגרת עתירה של ההורים, יש החלטה שתוך שלושה חודשים משרד החינוך אמור לתת תשובה לגבי מקורות תקציביים ל-2011. ב-15 לחודש הבא יש דיון בראשותו של יושב ראש ועדת שרים לבטיחות בדרכים, השר ישראל כץ, הנושא השלישי שיועלה הוא נושא תקצוב משרד החינוך לנושא בטיחות בדרכים.

רונית תירוש:

מצוין. אני אשלח לכם שאילתה לשר התחבורה ולשר החינוך, משנת 2000, נסתפק בזה, כל משרד כמה הוא נתן ואז נדע.

יעקב גנות:

מאה אחוז.

היו"ר חמד עמאר:

מר יעקב אדלר, אנשים באדום.

יעקב אדלר:

אני הנציג של העמותה אנשים באדום, שהיא חלק מהגג של העמותות שמר יחיאל רוזנבלום כרגע הזכיר. אני בין היתר גם רופא וכרופא שטיפל בהרבה חולים אני שואל את השאלה, מה בעצם גרם להתפטרותו של המנהל הכללי של הרשות. האם ההתפטרות הזאת היתה מסיבות אישיות, פרטיות, או שזה אולי נבע מכך שהרשות לא מילאה את תפקידה כפי שהוגדר בחוק? דהיינו שתהיה גוף עצמאי, מתאם בין כל הגורמים הממשלתיים והגורמים הנוספים ותפקח על נושא העבודה, תצמצם את נושא תאונות הדרכים. אנחנו, כאנשים מבחוץ, שהיה לנו קשר עם הרשות, התרשמנו שהרשות לא קיבלה את מלוא הסמכויות כפי שהוחלט בזמנו כשהרשות הוקמה. זה לא רק עניין תקציבי, אלא זה עניין מהותי יותר. זה מה שרציתי לומר.

חנא סוייד:

אני לא קיבלתי תשובה מהמנהל הכללי לגבי מינוי ערבים למועצה.

יעקב גנות:

במועצה היוצאת היה. מכיוון שיש סמכויות, אתה מכיר קצת---

היו"ר חמד עמאר:

אדוני המנהל הכללי, החוק מחייב שיהיה במועצה בן מיעוטים.

יעקב גנות:

אם החוק מחייב, אז הנושא לא לדיון בכלל.

חנא סוייד:

ואם החוק לא מחייב? זו השאלה שלי. נשים את החוק בצד, אני לא יודע אם הוא מחייב או לא מחייב. בהנחה שהוא לא מחייב, אתה רואה לנכון, אתה רואה חשיבות שגם יהיה ייצוג הולם, לקבוצה... אתה אמרת שאתה לא מבדיל ואני מברך שאתה לא מבדיל, לא יהודי ולא חרדי, זה חשוב מאוד, אבל יחד עם זאת, כשאתה מטפל---

יעקב גנות:

אדוני, עמדתי כמנהל כללי של משרד התחבורה היא כן, אבל אני צריך לדבר עם השר. אני אישית לעולם לא אתחייב בשם מישהו שאני לא הממונה עליו.

היו"ר חמד עמאר:

בוודאי, אבל אתה חושב שזה ראוי.

יעקב גנות:

אני חושב שייצוג של אותה אוכלוסייה ששם יש דווקא מעורבות בתאונות דרכים, ייצוג הולם - כן.

היו"ר חמד עמאר:

בקשר לרשות, אם היא עצמאית או לא עצמאית. אני מבין שמהרשות מועבר כסף למשטרה, דוגמה 100 מיליון שקל מועבר למשטרה.

יעקב גנות:

לא, אדוני. המשטרה מקבלת 65 מיליון.

היו"ר חמד עמאר:

מי מחליט להעביר למשטרה? הרשות, יושב ראש הרשות, המועצה של הרשות? או שמורים לה ממשרד התחבורה 'תעבירי 100 מיליון', '65 מיליון'.

יעקב גנות:

אני יודע, אדוני, לאן אתה מכוון. לא אני.

היו"ר חמד עמאר:

אני לא מתכוון לזה. שכחתי שהיית איש משטרה. אני אשאל את זה אחרת, מי מורה לה להעביר לתשתיות, למע"צ, או לאגף התשתיות? אם משרד התחבורה אומר לה 'תעבירי את הכסף', סימן שהיא לא עצמאית. אבל אם בישיבת מועצה היא מחליטה שהיא צריכה להעביר 65 מיליון שקלים למשטרה, 20 מיליון למשרד החינוך, 5 מיליון שקלים למע"צ, אז היא עצמאית. אבל אם היא לא מחליטה, סימן שהיא לא עצמאית.

דוד עוזר:

ברשותך, כבוד היושב ראש וחברי הכנסת הנכבדים. אני ממלא המקום של המנהל הכללי של הרשות לבטיחות בדרכים. אני עובד ברשות. הרשות, במתכונת הנוכחית שלה, קיימת שלוש שנים, ומתוכן שנתיים אני ברשות. התחלתי כסגן מנהל כללי לענייני כספים, מינהל ומשאבי אנוש ובחמשת החודשים האחרונים אני ממלא את תפקיד ממלא מקום המנהל הכללי.

אני לא אאריך בדברים, אבל אני יכול לומר לכם שאנחנו עובדים על פי תכנית עבודה מסודרת. יש לנו תכנית אסטרטגית, התקציב אושר. דרך אגב, השנה, להבדיל משנים קודמות, מאחר שיש לנו תקציב דו שנתי, התחלנו את השנה עם תקציב מאושר ואנחנו פועלים לפי התקציב הזה. חבל לנו שהוא מקוצץ, אבל עם זה אנחנו עובדים.

בסך הכל, לגבי השאלה שלך לגבי המשטרה---

היו"ר חמד עמאר:

לא למשטרה, שאלתי באופן כללי, הכנסתי גם את מע"צ, משרד החינוך, את כולם.

דוד עוזר:

העניין הוא כזה, הרשות פועלת על פי חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. החוק מקנה לה עצמאות כזאת או אחרת, יש דברים שאנחנו לא עצמאיים במאה אחוז, למשל לדוגמה אנחנו לא יכולים לחקור תאונות דרכים. על פי החוק אנחנו לא יכולים לעשות את זה. אנחנו עצמנו היינו רוצים להיות יותר עצמאיים, אבל כרגע, במצב הקיים, זו העצמאות שיש לנו ועם זה אנחנו מתפקדים.

לגבי הנושא של המשטרה, יש לנו הסכם מולם. יש הסכם. דרך אגב, בהסכם הזה בינינו לבין המשטרה הם צריכים להוציא 100 כדי לקבל 65 ועל זה אנחנו מפקחים, שאכן הם מעסיקים את אותם שוטרים ו---

דני קריבו:

זה לא מדויק.

דוד עוזר:

זה ההסכם.

דני קריבו:

התקציב שהרשות מעבירה או אמורה להעביר למשטרה, לפעילות ב-2010, קטן בכ-35% עד 40% ממה שהוא היה ב-2008 וב-2009 נמוך באותם סדרי גודל למול תקציב שהועמד לרשות המשטרה על ידי הרשות, על ידי משרד האוצר ועל ידי המשרד לביטחון הפנים. בהתאם לכך, מה שצפוי ב-2010 הוא צמצום של הפעילות האכיפתית של משטרת ישראל בתחום של בטיחות בדרכים, לאור הצמצום של המשאבים שעומדים לרשותנו.

שמואל אבוהב:

במקור היה צריך להיות 190 מיליון.

יעקב גנות:

במקור הייתי יותר יפה.

דני קריבו:

דרך אגב, אדוני, המנהל הכללי של משרד התחבורה, כמי שמכיר את התחום הזה לא מעט שנים, אתה בוודאי יכול גם להעיד על כך שהתקציב במונחים הנומינליים שלו, שעומדים לרשות המשטרה ב-2010, קטן ממה שאתה הכרת כראש אגף התנועה לפני עשור.

יעקב גנות:

אין ויכוח.

רונית תירוש:

מה היה תקציב הרשות קודם לכן?

יעקב גנות:

הרשות התחילה, עם הקמתה, בכ-550 מיליון וירדה עד 350.

רונית תירוש:

אז באופן פרופורציונאלי פגעתם גם במשטרה, גם ב---

יעקב גנות:

מה שקרה שלפני שנה משרד האוצר הוסיף 20 מיליון שקל---

רונית תירוש:

זה תקציב צבוע שהאוצר מעביר לרשות? איפה משרד האוצר?

היו"ר חמד עמאר:

אנחנו נשמע אותו עכשיו. מר מיכה פרלמן, נציג האוצר.

רונית תירוש:

זה הפאנץ' ליין של הדיון.

מיכה פרלמן:

לא הבנתי מה בדיוק הפאנץ' ליין. בשנה שעברה הגענו לסיכום חד-פעמי---

רונית תירוש:

למה אתם מחליטים פעם להעלות, פעם להוריד את תקציבי הרשות?

מיכה פרלמן:

לא, תקציב הרשות הלאומית קוצץ בעקבות החלטת הממשלה ב-2008, החלטה 4031, שקיצצה 200 מיליון שקל.

רונית תירוש:

אז הממשלה מחליטה על התקציב?

מיכה פרלמן:

הם החליטו על סדרי הגודל של הקיצוץ. סדרי העדיפויות בתוך ה---

רונית תירוש:

זה פלאטים?

מיכה פרלמן:

זה לא היה פלאט. בנוסף לפלאט קיצצו 200 מיליון שקל.

רונית תירוש:

חיי אדם זולים פה? למה? ממה זה בא?

מיכה פרלמן:

האמת שאני לא הייתי פה כשהחליטו את ההחלטה, גם בנוסח ההחלטה לא בדיוק רשומים הטעמים, אבל אם חוקרים את הירידה שמתרחשת לאורך השנים במספר ההרוגים---

רונית תירוש:

זה אקוויוולנטי לירידה בתקציב.

מיכה פרלמן:

לא, זה כנראה לא קשור לתקציב הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, זה יותר קשור אולי לדברים אחרים שקורים בתשתיות, כלי הרכב שנהיים יותר ויותר בטיחותיים---

היו"ר חמד עמאר:

מי נאבק מולכם על התקציב של הרשות?

מיכה פרלמן:

המנהל הכללי של משרד התחבורה.

היו"ר חמד עמאר:

זה לא גוף נפרד? זה לא גוף עצמאי?

יעקב גנות:

שר התחבורה ממונה על כולם.

חנא סוייד:

האם כתוצאה מהירידה בנפגעים, האם יש לכם נטייה להוריד את התקציבים?

מיכה פרלמן:

לא, יש להם תקציב---

חנא סוייד:

כי זו יכולה להיות נטייה טבעית. זה לא לא הגיוני, אבל זה מוטעה.

דוד עוזר:

זה היה בעקבות העלייה והטענה היתה שהרשות במילא לא עושה כלום, כי יש עלייה, ואז היה קיצוץ. זאת היתה ההחלטה בגדול.

רונית תירוש:

ואז היתה ירידה.

חנא סוייד:

שזה לא יהיה הפוך על הפוך.

מיכה פרלמן:

הקיצוצים היחידים שהיו בתקציב הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים זה היו הקיצוצים הרוחביים שחלו על כל הממשלה. היה פלוס, אבל זו החלטת ממשלה שאני רגע מנתק, כי השנה לא קיצצנו מעבר לזה.

יעקב גנות:

אבל זה לא עכשיו, גברתי, זה לפני שנתיים.

חנא סוייד:

אני זוכר גם שהיתה טענה שלא מנצלים את התקציבים.

מיכה פרלמן:

נכון. בסעיפי הביצוע הם ניצלו 70% מהתקציב ב-2009, זאת אומרת שבערך 80 מיליון שקל לא בוצעו השנה, מתוך תקצוב השירות.

רונית תירוש:

לא בטוח שהרשות אפקטיבית.

מיכה פרלמן:

אני לא אמרתי, אני רק אומר את נתוני---

רונית תירוש:

מישהו בודק אפקטיביות? כי שיינין התכוון טוב, אבל אולי---

יעקב גנות:

על פי חוק, בתום ארבע שנים, שר התחבורה יבדוק את התאמתה, את תפקודה, את יעדיה, את הישגיה ואת כל מה שקשור.

חנא סוייד:

זה קצת נראה מאיים.

יעקב גנות:

לא, בפירוש לא.

היו"ר חמד עמאר:

חבר הכנסת סוייד, אנחנו באמת מעלים את הנושא של להגדיל את התקציב וממה שאני שומע, ניצול של 70%, נשארו 80---

דוד עוזר:

זה לא מדויק.

היו"ר חמד עמאר:

אבל אין ניצול. אם הרשות לא מצליחה לנצל את התקציב---

מיכה פרלמן:

אבל גם את ההרשאה שנתנו השנה, ב-2009, נתנו 30 מיליון שקל הרשאה, 5 מיליון שקל נוצלו.

דוד עוזר:

כי לא נתתם לנצל אותם.

חיליק רוזנבלום:

כבוד היושב ראש, אני מבקש להוסיף משפט. פורום פעולה ישב עם אנשי האוצר ועם אנשי התחבורה כשהוחלט לקצץ את התקציב . אנשי האוצר פתחו את דלתם בפנינו והיו לנו מספר ישיבות אינטנסיביות לגבי הגדלת התקציב. הועלתה טענה של האוצר לגבי האפקטיביות ולגבי דברים אחרים. חלק מטענת האוצר היתה שחלק מהמשרדים שמועברים אליהם תקציבים מנצלים את התקציבים לדברים אחרים. סוכם עם האוצר בצורה חד משמעית, על ידי מר עמית לנג, הממונה על התקציב הזה, ומר אודי אדירי, שישב איתנו בישיבות, שהוא ממונה על תקציב התחבורה, ששום פעולה, פעולת אמת, לא תיפגע, הפעולות האמיתיות, כולל משרד החינוך. לקחו על עצמם מר עמית לנג ומר אדירי שלא ייפגע התקציב, שלא ייפגעו הפעולות, והם אחראים איך ליצור את המאטצ'ינג בין משרד התחבורה והמשטרה וכולי. לצערנו הם לא עמדו בזה.

היו"ר חמד עמאר:

מי מפקח על הכסף שמועבר למשטרה ולכל הגורמים האחרים? הרשות?

דוד עוזר:

הרשות מפקחת על זה, בהחלט. על כל הגופים, כולל משרד החינוך. אפילו ניידות הבטיחות במשרד התחבורה, אנחנו מפקחים עליהם.

ברשותכם, נאמרו פה מלים לגבי הנושא של הניצול של כספי התקציב של הרשות, אני פשוט מוחה על זה שבאים ואומרים---

חנא סוייד:

לא בשנה הזו. דובר על לפני שנתיים.

דוד עוזר:

גם לפני שנתיים וגם לפני זה. קודם כל, אז מר מיכה פרלמן, שיושב פה, לא היה. אני הייתי אז בדיונים לפני שנתיים שהיה קיצוץ והיו עשרות דיונים איתם והם החליטו, פשוט בגרזן, יום אחד, להוריד לנו מ-550, 200 מיליון שקל, תעשו חשבון, זה כמעט 40%. לבוא ולהגיד שאנחנו לא מנצלים את התקציב, אני לא רוצה להתבטא בחריפות, אבל שיראו לנו איזה שהוא משרד מנצל 100% את התקציב במזומן. אין כמעט דבר כזה, גם לא במשרד האוצר עצמו. כשהאוצר מדבר על ניצול תקציבי, הוא מדבר על מזומן. אם בוצעה עבודה ויצאה חשבונית בגינה, אבל החשבונית, מסיבות כאלה ואחרות, אפילו שמישהו שם אותה במגרה, לדוגמה, לא שולמה, מבחינתם זה לא ניצול תקציבי. אני לא מכיר שום גוף ש---

היו"ר חמד עמאר:

תודה רבה.

דוד עוזר:

מה זאת אומרת? העבודה בוצעה, אז בגלל שלא שילמו במזומן? גם במשרד האוצר עצמו יש פחות מ-70% ניצול, אז להשתמש בזה נגדנו?

יעקב גנות:

תלמד ממבוגרים ממך שלא תוקפים את משרד האוצר.

היו"ר חמד עמאר:

אנחנו מסכמים. הוועדה מברכת על הירידה במספר הנפגעים בתאונות דרכים.

הוועדה שמעה את הודעת המנהל הכללי של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים כי המשרד פועל לסיום תהליך המינוי של המועצה, יושב ראש למועצה ומנהל כללי קבוע בהקדם האפשרי.

הוועדה מברכת על הודעת המנהל הכללי של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים שיפעל למנות בני מיעוטים למועצת הרשות הלאומית, בהתאם למשקלם באוכלוסייה. הוועדה גם ממליצה על זה.

הוועדה מברכת על הודעת המנהל הכללי של משרד התחבורה, כי סוכם על תוספת של 50 מיליון שקל לתקציב הרשות הלאומית וקוראת לממשלה להגדיל את תקציב הרשות לשנת 2011 ולהעמידו על 550 מיליון שקל.

תודה רבה.

**הישיבה ננעלה בשעה 15:35**