

פרוטוקול מס' 120
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, כ"ה בסיון התשנ"ז (30.06.97), שעה 11:00

<u>נכחו:</u>	<u>חברי הוועדה:</u>	
	אלי גולדשמידט - היו"ר	
	איתן כבל	
	ניסים דהן	
	אבי יחזקאל	
	שלום שמחון	
	<u>מוזמנים:</u>	
	יצחק לוי	- שר התחבורה
	צחי הנגבי	- שר המשפטים
	שלום בן משה	- מנהל מינהל הבטיחות בדרכים
	עו"ד גבי נאור	- יועץ משפטי במשרד התחבורה
	עדה וייס	- ס'היוהמ"ש במשרד התחבורה
	יואל נווה	- אגף התקציבים במשרד האוצר
	תנ"צ ברטי אוחיון	- ראש מנהל התנועה במשרד לבטחון פנים
	תנ"צ חנה קלר	- יועצת משפטית במשרד לבטחון פנים
	נצ"מ אודי אפרת	- ראש מחלקת התנועה במשרד לבטחון פנים
	עו"ד תמר חריף	- לשכה משפטית במשרד לבטחון פנים
	תנ"צ טילדה מיכאלי	- משרד לבטחון פנים
	ציון שבת	- ממונה על הבטיחות בדרכים במשרד החינוך והתרבות
	חיים עילם	- סמנכ"ל בכיר לתכנון וכלכלה במ.ע.צ.
	עו"ד רון דול	- לשכה משפטית בנציבות שירות המדינה
	שפיניץ טניה	- משרד המשפטים
	אורי גרשוב	- יו"ר אגוד קציני הבטיחות והתעבורה
	ישראל טיקוצקי	- גיזבר באגוד קציני הבטיחות והתעבורה
	ד"ר משה בקר	
	שמואל הרשקוביץ	
	אתי בנדלר	<u>יועצת משפטית:</u>
	לאה ורון	<u>מנהלת הוועדה:</u>
	יפעת שפרכר	<u>קצרנית:</u>

סדר-היום: הצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התשנ"ו 1996.

הצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים, התשנ"ו-1996

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מברך על כך שוועדת שרים לחקיקה עשתה מאמץ גדול כדי לעזור לנו לסיים את החוק. הצבתי לעצמי מטרה, שהחוק הזה יגיע לקריאה שנייה ושלישית בכנסת במהלך החודש הזה עוד בטרם יציאת הכנסת לפגרה, על מנת שבנושא הזה נוכל להביא בשורה לעם ישראל. אני מקווה שנוכל להודיע שנעשתה פעולה חשובה כדי לקדם את המלחמה בתאונות הדרכים.

שר המשפטים הוא יו"ר ועדת שרים לחקיקה, ואולי לא פחות מזה מי שהגה וילד את החוק הזה יחד עם חבר הכנסת אברהם בורג. אני בסך הכל המשכתי את השושלת הזאת. בתחילת הקדנציה נאבקנו להעביר רציפות, והשר עזר לנו בכך רבות.

צחי הנגבי:

רצייתי לברך את הוועדה ורצייתי להיות שותף לדיון היום. מבחינתי יש לדיון משקל במובן של סגירת מעגל. מה שחשוב הוא, שוועדת הכלכלה תשלים את הכנת החוק, ואם אכן הוא ייושם ויהפוך להיות אופרטיבי, הרי שהוועדה מביאה למהפיכה אמיתית בהקשר של המאבק הכולל הבין משרדי מול הנגע הכבד ביותר של החברה בימים האלה.

הוועדה נתנה במהלך התקופה האחרונה פרק זמן לממשלה לגבש את עמדתה ולעבור למצב שהחוק יגיע לקריאה שנייה ושלישית בכנסת. להעברת החוק הזה עבדו שלוש שנים, ואני רק רוצה להיות שותף איתכם לסיום המרתון הזה שאברהם בורג ואני התחלנו בו ב-1993. בפועל אני מאמין שלאחר שהחוק הזה יחוקק, יצטרכו לעשות את המעשה החשוב ביותר, והוא להקצות את המשאבים החשובים ולהעניק חיים לחוק הזה.

אתי בנדלר:

למעשה התחלנו לקרוא את הצעת החוק כפי שהיא והגענו לסעיף 5 ג פסקה 4. הסעיף הראשון שהוא מטרת החוק אושר כפי שהוא. סעיף 2 מדבר על דיווח לממשלה ולכנסת. התקיים כאן דיון מי בעצם ידווח לממשלה על התקדמות בביצוע החוק, האם זה יהיה ראש הממשלה, או שר התחבורה. הנוסח שאושר בסופו של דבר היה שזה יסאר ראש הממשלה אלא אם כן הממשלה תבוא בהצעה אחרת. כל זאת על מנת להצביע על החשיבות שהכנסת רואה בנושא הזה.

סעיף שאושר הוא ששר התחבורה יהיה ממונה מטעם ראש הממשלה על ביצוע מטרות החוק ועל הטיפול במאבק בתאונות הדרכים. מובן שהסעיף של מבנה הרשות, אם זה יהיה פנים ממשלתי או חוץ ממשלתי, מי יהיו מיוצגים בו, והאם תהיה לו רק מנהלה או מועצה, כל זה יאושר בכפוף לשינויים ולרויזיה בהתאם לוועדת השרים שתהיה. הסעיף האחרון שהוועדה התחילה לדון בו דן בתפקידי הרשות.

יצחק לוי:

כפי שהתחייבנו בעבודה מאוד מאומצת של משרד התחבורה, משרד המשפטים, משרד האוצר והמשרד לביטחון פנים הגענו להצעה של הממשלה, שהיא הצעת הרשות לאומית שבאה במקום ההצעה הנוכחית הנמצאת על שולחן הוועדה.

ההצעה עוסקת רק בנושא הרשות ובפעולת הרשות. הממשלה מתנגדת לסעיפים שנוגעים לחינוך ולשוטרים שהצעת החוק הפרטית מביאה משום שיש להם השלכות תקציביות. ההצעה הממשלתית מגבשת תכנית שנתית ורב שנתית, שבה המשרדים העיקריים הנוגעים לעבודת הממשלה בנושא תאונות הדרכים יעבדו יחד, כאשר האחראיות היא תמיד של הממשלה. שר התחבורה הוא אחראי על הכל והוא זה שצריך להביא את התוכנית.

היו"ר אלי גולדשמידט:

האם ניסיתם לבנות את ההצעה שלכם פחות או יותר לפי הדגם של הצעת החוק הפרטית?

יצחק לוי:

עד כמה שניתן. נכנסנו לפירוט הרבה יותר גדול ממה שההצעה שלך נכנסה. חלק גדול מהדברים שאתם חשבתם שצריכים להיות בתקנות, אנחנו הכנסנו לחוק. סעיף 2 בהצעה שלנו מדבר על הדיווח לכנסת. בפתיחת כנס הכנסת ידווח ראש הממשלה לכנסת על ההתקדמות בהשגת מטרות החוק.

היו"ר אלי גולדשמידט:

סיכמנו שזה יהיה אחת לחודש.

יצחק לוי:

ההצעה שלנו היא יותר ריאלית. בסעיף 4 כתוב: "מוקמת בזה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (להלן-הרשות)". סעיף 5 מגדיר את תפקידי הרשות. בסעיף א(1) אנחנו מורים לרשות לגבש תכנית כוללת שנתית ורב שנתית להגברת הבטיחות בדרכים, לצמצום תאונות הדרכים ולמניעה תוך תיאום עם משרדי הממשלה. התכנית השנתית והרב שנתית בסעיף קטן 2 תוגשנה לאישור השר, והוא יגישן לאישור הממשלה. סעיף א(3) הוא סעיף מאוד מאוד מרכזי. סעיף מעין זה היה בהצעה שהגישו חברי הכנסת. הממשלה תדון בתכנית השנתית ובתקציבה לגבי כל נושא לפני שהיא דנה בתקציב המדינה לאותה שנה. הממשלה תאשר את תקציב התכנית אשר אושרה על ידה במסגרת אישור תקציב המדינה בממשלה, כאחד הסעיפים הראשונים לאישור.

רצינו לתת כאן מעמד מיוחד לדיון בממשלה בתקציב של הרשות ובתכנית הרשות. לסעיף ב יש את תפקיד הייעוץ. בסעיף ג הרשות תפעל לקידום ישומן של התכניות. סעיף ד הוא סעיף חשוב מכיוון שהוא מאפשר לרשות, בהתייעצות עם השר, לקבוע ועדות בין משרדיות ולקבוע הנחיות מקצועיות.

כל משרד מפעיל כוחות מקצועיים בכל עניין. משרד התחבורה מפעיל באגף הרכב ובמשרד הרישוי. משרד התשתיות הלאומיות בנושא התשתיות. יכולה הרשות באישור השר להקים ועדות בין משרדיות להנחיות מקצועיות. בסופו של דבר הם יוקמו בתקנות. מדובר פה בעבודה מקצועית שיכולה לעשות הרשות גם כן לפי הצרכים ולפי ההנחיות של המשרד. בסעיף קטן ה מדובר על קציני הבטיחות, ויש לו קשר עם החוק הנוסף של חוק המובילים. סיכמנו שהרשות תעסוק גם בזה. סעיף ו מדבר על מערך של נפגעים ועל מערך משולב. סעיף ז מדבר על כל הנושא של המחקר והפיתוח, וסעיף קטן ח מדבר על בקרה ומעקב שהוא בעינינו דבר מאוד חשוב. סעיף 5 עוסק בתפקידי הרשות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ההצעה של ועדת שרים לחקיקה היא לא הצעת רוב אלא הצעה שאמורה להשתלב בצורה כזאת או אחרת בתוך הצעת החוק הפרטית.

אתי בנדלר:

סעיף 1 להצעת החוק הממשלתית מביא את מטרת החוק, "שהיא להגביר את הבטיחות בדרכים, לצמצם את היקפן וחומרתן של תאונות הדרכים, ולהעמיד לרשות הממשלה את מכלול הכלים והאמצעים הנדרשים להשגת מטרות אלה". הנוסח המוצע עתה הוא: "מטרת החוק היא להביא לתיאום בין כל משרדי הממשלה וגופים אחרים העוסקים במאבק

בתאונות הדרכים, כדי להגביר את הבטיחות בדרכים, לצמצם את התאונות בדרכים ולהפחית את חומרתן ולעמיד לשם כך לרשות הממשלה את מכלול הכלים והאמצעים הנדרשים להשגת מטרות אלה".

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני לא רואה כל מניעה לאשר את סעיף 1 בנוסח המוצע.

ה צ ב ע ה

בעד - 4

נגד - 0

אושר

אתי בנדלר:

אני מבינה שרואים רויזיה בהחלטות שהתקבלו לגבי אותם סעיפים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ה צ ב ע ה

(על הרויזיה)

בעד - 3

נגד - 0

אושר

אתי בנדלר:

הנוסח שאושר ועבר 2(א) "ראש הממשלה ידווח לממשלה, אחת לחודש, על ההתקדמות בביצוע החוק".

היו"ר אלי גולדשמידט:

לא מדובר בהתקדמות בביצוע החוק אלא בהתקדמות בביצוע מטרות החוק. הממשלה אומרת קודם כל השגת מטרות החוק. אין לי בעיה עם המילה השגת. אני בדיעה שצריך להשאיר אם לא אחת לחודש אז לפחות אחת לחודשיים, אבל החיוב להעלות על הדוכן ולהציג את זה בפרק זמן קבוע הוא חשוב לעניין.

צחי הנגבי:

למעשה החשיבות היא באמת די מינורית. כפי שאני מכיר את הרשות היא צריכה להשיג משאבים, לעצב תכנית, ועל כן מדובר בפרק זמן שמתקרב למועד שבו דנים בתקציב המדינה. לא היינו רוצים שיווצר מצב שראש הממשלה יעלה כל חודש או חודשיים על הבמה ולא יהיה לו הרבה מה להגיד. לכן חשבנו על פתיחת כנס, שזה פעמיים בשנה. זה מאפשר פרק זמן סביר לדיווח שיש בו באמת התקדמות משמעותית.

יצחק לוי:

מה שעמד לנגד עיני זה המחזה שראש הממשלה יבוא ויקרא לי רבע שעה לפני הישיבה ויבקש ממני דף על מנת שהוא יקרא אותו, או שהוא יגיד לי שהוא ידבר בשמי וזה יהיה לא טוב. ראש הממשלה מחוייב היום להעלות אחת לשנה על הדוכן ולמסור

הודעה מדינית בפתיחת כל מושב. אנחנו דורשים ממנו שיעלה בפתיחת כל כנס. אני חושב שזה זמן סביר להראות התקדמות ולתת נתונים. אחת לחודש זה קצר מידי ואין בזה כדי לבוא עם תוכנית מסויימת. לצערינו יוצא שכמעט כל חודש שר התחבורה בא ומדווח בעקבות איזה אירוע טראגי שקורה.

טניה שפיניץ:

זה לא יהיה אפקטיבי.

אבי יחזקאל:

לפי דעתי לא צריך בכלל את הסעיף הזה. אם אומרים שחלק מההתדיינות שבפתיחת המושב או הכנס הוא הנושא המדיני הרלוונטי, אז יכול להיות שתוך כדי אותו דיון ידבר משהו 3,5 או 9 משפטים על נושא תאונות הדרכים. מכיוון שמטרת החוק היא להפריד מהסוגייה הזאת ולהדגיש את הייחוד יש לתת זמן מיוחד. יהיו כאלה שיאמרו שראש הממשלה אמור להיות מעורב אישית. אני מציע להשאיר את הופעת ראש הממשלה, ולקבוע תקופה מיוחדת שהיא איננה פתיחת הכנס. בפתיחת כנס תמיד מחכים להודעה המדינית. המטרה היא להביא לתהליך של הפרדה בעיתוי מיוחד ובתדירות של העיתוי. אני מציע תוך שלושה חודשים.

ניסים דהן:

אני חושב שצריך להפריד בין הודעה של ראש הממשלה לכנסת לבין דיון שהכנסת תקיים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בדרך כלל אחרי כל הודעה יש דיון.

ניסים דהן:

אם יש דיון, מה שאני לא כל כך בטוח, אז פתרנו את הבעיה שאני רוצה להעלות. אני לא חושב שהודעה של ראש הממשלה צריכה להיות יותר מפעמיים בשנה, עם דיון ממצה של הכנסת. ברגע שזה יהיה יותר מפעמיים בשנה, אז כדאי שזה יהיה צמוד לתחילת מושב או כנס, כיוון שאז זה הזמן שכולם נמצאים פחות או יותר. יותר מזה זה לא יהיה אפקטיבי.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יש לנו פה שתי הצעות תקציב שהתגבשו. אני מבין שכולנו מוכנים לרדת מהנושא של אחת לחודש והאלטרנטיבה היא ריבונית, כלומר אחת לשלושה חודשיים או בנוסח המוצע בתחילת כל כנס.

אתי בנדלר:

לגבי הערתו של ח"כ אבי יחזקאל בנושא של דיון רבעוני, בפועל אי אפשר לנהל בכנסת דיון רבעוני מכיוון שפגרת הקיץ נמשכת כשלושה חודשים בפני עצמה.

אבי יחזקאל:

אז אפשר כל שלושה חודשים.

אתי בנדלר:

אפשר לכתוב לפחות 3 פעמים בשנה.

אבי יחזקאל:

אפשר שיהיה כתוב לפחות 3 פעמים בשנה ימסור ראש הממשלה דיווח.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו מתייצבים סביב העניין של לפחות 3 פעמים בשנה. אנחנו לא מתייבים לראש הממשלה אם הוא יעשה את זה בתחילת כנס או יעשה את זה חודש אחרי פתיחת כנס. הוא יעשה את זה מתי שהוא ימצא לנכון, בלבד שזה יהיה 3 פעמים בשנה לפחות.

גבי נאור:

למעשה אנחנו קבענו את ההגדרות האלה על מנת להיות קצת יותר ממוקדים בנושא הזה. זה העניין העקרוני. ההגדרה היתה תאונת דרכים. 1 "תאונת דרכים" - "תאונה אשר נגרמה מפגיעת רכב ושכתוצאה ממנה נחבל אדם או נגרם נזק לרכוש". "עבירת תעבורה" - "כהגדרתה בפקודת התעבורה". "תקציב רגיל" - "כהגדרתו בחוק יסודות התקציב, התשמ"ה-1985". "תקציב פעולות" - "תקציב למימון פעילותה של הרשות כאמור בחוק זה". "השר" - "שר התעבורה".

ניסים דהן:

למה אתם לא מוסיפים דרך, כביש?

אבי יחזקאל:

האם אפשר לוותר על כל פרק ההגדרות?

היו"ר אלי גולדשמידט:

בסעיף 2(ג) כתוב: "שר התעבורה יניח בתחילת כל שנה על שולחן הכנס, דין וחשבון שנתי, בדבר ההתקדמות בביצוע החוק בשנה החולפת ותכניות הממשלה לשנה הקרובה".

יצחק לוי:

אנחנו ראינו בזה כפילות. או שמגישים דו"ח, או שראש הממשלה מדווח שלוש פעמים בשנה. יש כאן שתי הוראות שהן בעצם כפולות. כאשר ראש הממשלה יבוא 3 פעמים בשנה הוא ינאם והוא ידווח. יחד עם זה אומרים שהשר יגיש דו"ח.

אבי יחזקאל:

אני בעד להשאיר את המצב כפי שהוא.

אתי בנדלר:

ראש הממשלה מדווח בעל פה במסגרת נאום. כאן מדובר על דין וחשבון בכתב. יתרה מזו, בהתאם להצעתכם, הנאום של ראש הממשלה מדובר על התקדמות בהשגת מטרת החוק. כאן יש רכיב נוסף שמתייחסים אליו, והוא תוכניות הממשלה.

יצחק לוי:

האמת היא שהוא בא להדגיש את זה ביחד עם התקציב.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אולי במקום בתחילת כל שנה, זה יהיה יחד עם הגשת חוק התקציב לכנסת בקריאה ראשונה.

אבי יחזקאל:

מצד אחד זה נכון להגיש ביחד עם משהו, ומצד שני מטרת החוק היתה ליחד את כל הסוגיה בנפרד.

יצחק לוי:

זה לא משנה מתי, בכל זמן נתון אפשר להכין דו"ח ולתת אותו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מציע שעם הגשת חוק התקציב לקריאה ראשונה יצורף לחוק גם דין וחשבון כפי שנאמר פה וזה הופך להיות סעיף 2(ב). סעיף 2(ב) מאושר עם התיקון הזה. בסעיף 3 כתוב: "שר התחבורה יפעל בשם ראש הממשלה וירכז מטעמו את מכלול הפעולות במאבק בתאונות הדרכים". יכול להיות שלסעיף הזה אין כל כך משמעות מעשית, אבל יש בכל זאת תחושה שהאחריות כאן מוטלת על ראש הממשלה הרבה יותר מאשר דברים אחרים. סעיף 3 נשאר.

אתי בנדלר:

סעיף 4 בהצעה החדשה: "מוקמת בזה במשרד התחבורה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (להלן-הרשות)".

היו"ר אלי גולדשמידט:

גם אצלינו הוספנו את המילים מוקמת בזה במשרד התחבורה. אנחנו בהצעת היוזמים מחקנו את סעיף ב וג, שהם הסעיפים שדיברו על רשות סטוטורית וסעיפים ד וז השארנו. השאלה אם ד זה נמצאים בהמשך.

אבי יחזקאל:

אני מבין שהרשות היא חלק ממשרד התחבורה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

היו פה דיונים מאוד ארוכים, שהובילה אותם הגברת שפיניץ, לגבי המשמעות של מבנה של רשות סטוטורית כמו רשות השידור, רשות הנמלים וכו'. זה יצר בעיה קונסטרוקטיבית מאוד קשה. הוועדה השתכנעה שאנחנו מגדירים את זה כרשות בתוך משרד התחבורה, רשות ולא אגף עם כל התוספות של כפיפות לראש הממשלה וכו'. סעיף 4 הוא לא 4(א), אלא ה(א) הופך להיות 4, והוא אומר: "מוקמת בזה במשרד התחבורה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (להלן-הרשות)". כל שאר סעיפי המשנה יורדים, מתוך הנחה שהם מופיעים בהמשך בהצעת הממשלה.

אבי יחזקאל:

אני מביע הסתייגות על כך, שברגע שהרשות איננה סטוטורית יש בעיה עם ההגדרה.

אתי בנדלר:

סעיף 5 תפקידי הרשות א(1) "הרשות תגבש תכנית כוללת שנתית (להלן - התוכנית השנתית) ותכנית רב שנתית (להלן - התכנית הרב שנתית) הנדרשות להשגת מטרות החוק ובכלל זה (1) להגברת הבטיחות בדרכים. (2) לצמצום תאונות הדרכים והפחתת חומרתן. (3) למניעה, לאכיפת החוק ולענישה בתחום עבירות התעבורה והכל תוך תיאום בין משרדי הממשלה, הרשויות המקומיות ומוסדות וארגונים אחרים העוסקים במאבק בתאונות הדרכים".

משה בקר:

רגע שנכנסים לפירוט כלשהו לגבי התפקידים כמו אכיפת חוק ענישה, אלה סוג של דברים שהם חלק ממכלול שלם של פעולות שצריכות להעשות. בהצעה המקורית צריכים להכניס נושאים כמו חינוך והסברה. למה רק ענישה ואכיפה מופיעים פה כגורמים?

היו"ר אלי גולדשמידט:

הדברים האלה כבר סוכמו בישיבה הקודמת בסעיף שאישרנו. בסעיף שאישרנו בישיבה הקודמת לא היה עניין של חינוך והסברה. זה מופיע תחת ראש הפרק שנקרא מניעה. מניעה יכולה להיות בחינוך, בהסברה או בכל מיני דברים אחרים. הם מאוד הרחיבו בקטע של הגברת הבטיחות וצמצום תאונות הדרכים. הכל נכנס בסעיפים 1,2,3.

משה בקר:

בהצעה המקורית עלה העניין שהרשות תקבע מדיניות כוללת, ופה הנושא הזה ירד. התכנית היא בצד האופרטיבי, והעניין של קביעת קדימויות ודגשים צריך לנבוע מהמדיניות. היה לנו ויכוח בעניין המדיניות, והמשטרה באה ואמרה שהיא לא רוצה מדיניות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הם אמרו שהם לא רוצים שנדגיש את המילה אכיפה. אני באופן אישי מעדיף את המילה מדיניות, אבל אני לא חושב שיש הבדל בין שני הדברים.

משה בקר:

אפשר לכתוב את המילה מדיניות ותכנית שנתית כוללת.

יצחק לוי:

אני רואה במדיניות את התכנית הרב שנתית. השנתית נגזרת מהרב שנתית.

אתי בנדלר:

בנוסח המוצע על ידכם הרשות מגבשת תכנית שנתית כוללת ותכנית רב שנתית להשגת מטרות החוק. אפשר להוסיף בהתאם למדיניות שתקבע הרשות.

אבי יחזקאל:

אני מציע להשאיר את זה כפי שזה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

5(א) 1 2 3 מאושרים.

אתי בנדלר:

5(2) "התכנית השנתית והתכנית הרב שנתית יוגשו לאישור השר והוא יגישן לאישור הממשלה". 5(3) "הממשלה תדון בתכנית השנתית ובתקציבה לגבי כל שנת תקציב לפני שהיא דנה בתקציב המדינה לאותה שנה. הממשלה תאשר את תקציב התכנית אשר אושרה על ידה במסגרת אישור תקציב המדינה בממשלה, כאחד הסעיפים הראשונים לאישור".

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני חושב שזאת הנחיה שהיא מאוד לא ברורה. אני מציע שהממשלה תדון רק ברישה.

יצחק לוי:

הסעיף הזה עבר הרבה דיונים במועצה, וכרגע אנחנו באותה דיעה עם המועצה. לסעיף יש שני חלקים, יש את חלק התכנית ויש את התקצוב. יש לפעמים תכנית שלא כל תקצובה הוא דרך הממשלה. יש תקצוב לתכנית. לפי הסיכום שהגענו אנחנו רוצים לתת תשומת לב מיוחדת בדיוני התקציב לתכנית הזאת, לכן ביקשנו שהתכנית תידון לפני דיוני התקציב. ברגע שהממשלה תגיע לאישורי התקציבים זה יהיה אחד הסעיפים הראשונים.

הממשלה לא הסכימה לבוא ולהפריד את האישור התקציבי מאישור התקציב מכיוון שבסופו של דבר תמיד האישורים התקציבים צריכים להיות חלק מאישור תקציב המדינה. אי אפשר לאשר סעיף אחד ואחרי חודשיים לאשר את תקציב המדינה. אנחנו מדברים על התכנית, שלאחר מכן הנגזרות התקציביות שלה יובאו לאישור במסגרת התקציב, אבל כאחד הסעיפים הראשונים. המטרה היא לתת תשומת לב מיוחדת גם לתכנית וגם לתקציב.

אתי בנדלר:

לא ברור מה הזיקה בין אישור התקציב לפי החלק הראשון של אותה פסקה על ידי הממשלה בשלב המקדמי? איך זה מחייב את הממשלה עצמה כאשר היא מכינה את דיוני התקציב?

יצחק לוי:

בדרך כלל קשה לבקש מהממשלה דיון מיוחד על סעיף תקציבי אחד. הדיונים יהיו במקרו, אבל יהיה נושא אחד שידונו בו במיקרו וזה תאונות הדרכים.

משה בקר:

הסעיף הזה הוא חשוב כי הוא חלופי לסעיף אחר, שהופיע בהצעת החוק המקורית שהגדירה את הסעיף התקציבי לפעולת הרשות, ולכן או שאנחנו חוזרים לסעיף הקודם שהיה בהצעה או שבהצעה הזאת הממשלה תחייב לערוך דיון בתקציב.

חנה קלר:

בסעיף קטן 2 כתוב שיוגשו לאישור הממשלה. כאשר מגיעים לסעיף 3 אז כתוב שהממשלה תאשר את התקציב. לפי דעתי היה צריך להוסיף גם את התכנית עצמה. זאת נראית לי השמטה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

עם התוספת הזו של אישור התוכנית, חוץ מאשר התקציב, אנחנו מאשרים גם את סעיף 3. הניסוח המדויק כדלקמן: "הממשלה תדון בתכנית השנתית ובתקציבה לגבי כל שנת תקציב לפני שהיא דנה בתקציב המדינה לאותה שנה. הממשלה תאשר את התכנית ואת תקציב התכנית אשר אושרה על ידה במסגרת אישור תקציב המדינה בממשלה, כאחד הסעיפים הראשונים לאישור".

למה אתם מדלגים על תכנית החירום, האם החלטתם שלא תהיה תכנית חירום?

יצחק לוי:

הגשנו את תכנית החירום לכנסת.

היו"ר אלי גולדשמידט:

תכנית חירום ל-5 שנים?

יצחק לוי:

לא ל-5 שנים. 5 שנים זאת תכנית רב שנתית ולא תכנית חירום.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אז נכתוב שישה חודשים ממועד מינוי הממונה על הרשות.

יצחק לוי:

יש לנו תכנית עבודה. הממשלה והכנסת אישרו תכנית שאנחנו עובדים על פיה. כאשר כתבו, לא היתה שום תכנית על השולחן. היום יש תכנית עבודה, אלא שכאן מדובר בתכנית רב שנתית. אי אפשר להגיד שתוך 5 שנים תהיה תכנית חירום.

משה בקר:

רוח הצעת החוק היתה, שישנה תחושה שהטיפול בנושא תאונות הדרכים נמצא בפער רציני בין המצוי לרצוי. למשרד התחבורה יש תכנית רב שנתית.

היו"ר אלי גולדשמידט:

תכנית חירום מחייבת את אותה רשות להביא תכנית שנתית לאותה שנה, וגם להביא תוכנית רב שנתית. פה אנחנו מגדירים 5 שנים.

שלום בן משה:

רב שנתית זה או 3 שנים או 5 שנים.

אבי יחזקאל:

אני חושב שהשר צריך להוליך תהליך כזה, שסוגיית תאונות הדרכים תהיה סוגייה של חירום. לאחר קיום הרשות צריכה לבוא תכנית המועצה שתחליטה חירום.

היו"ר אלי גולדשמידט:

החוק הזה בא לשרת אותנו ב-50 השנים הבאות. לגבי ה-50 שנה הבאות אנחנו מדברים במושגים של תכנית שנתית ורב שנתית שצריכות להיות שיגרתיות. אנחנו באים ואומרים שבהתחלה אנחנו תובעים מהמשלה ומהרשות להגדיר תכנית חירום ל-5 שנים.

יצחק לוי:

אם רוצים שתיעשה עבודה רצינית בתכנית ל-5 שנים, אז לא עושים את זה בחצי שנה. מדובר פה ביום מינוי הנציגים. מדובר על נציגי המשרד. הרשות תהיה מסוגלת תוך חצי שנה להכין תכנית שנתית. תכנית ל-5 שנים קשורה למחקר. לכתוב נייר ל-5 שנים תוך חודשיים, לא מראה על שום רצינות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מציע לא יאוחר מתום שנה ממועד מינוי הנציגים.

אבי יחזקאל:

באוסטרליה אמרו שהתכנית שלהם ל-5 הנים הקרובות היא להוריד במניין ההרוגים. הם הקצו את כל המשאבים מרגע שהוקמה הרשות. אם שנה בעיניך היא פרק זמן סביר אז תגדיר אותה. באוסטרליה בתום ה-5 שנים היתה ירידה במניין ההרוגים.

שמואל הרשקוביץ:

התכנית של ועדת המנכ"לים היתה למעשה תכנית חירום. תקום רשות, ואז יהיה לה חצי שנה בשנת 1997 להשלים תכנית חצי שנתית לשנת 1998, ותכנית רב שנתית 5 שנים קדימה. למילה חירום אין שום משמעות.

משה בקר:

בעולם חל שינוי בהתייחסות לתכניות ארוכות טווח ותוכניות רב שנתיות. במקום לבוא ולהגיד שזאת התוכנית, ואחת לשנה אנחנו מתקדמים לפי תכנית שניבאה 5 שנים קדימה, אנחנו קובעים תכנית רב שנתית נניח ל-5 שנים, כאשר כל שנה מתקיימת רויזיה של התכנית ונערך שינוי לגבי השנים הבאות. אם יניח השר בסיס אחרי חצי שנה, אפילו ל-5 שנים, אין שום מחוייבות שבעוד שנה או שנתיים יהיו תוצאות המחקר שידבקו בעמדה מסוימת זהות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מציע לא לדבר על תכנית של 6 חודשים אלא על תוכנית של שנה מיום מינוי הנציגים. זה אושר בהסכמת הממשלה.

אתי בנדלר:

האם ההצעה שמכינים באופן חד פעמי היא תכנית רב שנתית? ההוראה הזאת על תכנית רב שנתית חלה פעם אחת.

יצחק לוי:

אנחנו אישרנו את סעיף א(1), והוא מדבר על תכנית רב שנתית בדרך קבע. כל שנה תצטרך הרשות להגיש תכנית שנתית ורב שנתית, כאשר הדברים ירדפו אחד את השני ברויזיות וכו'. בגלל שהסעיף הוא לא כל כך משמעותי אנחנו רוצים להכניס את המילה חירום. אחרי שנה מיום הקמתה של הרשות, הרשות תצטרך להגיש לממשלה תכנית לקראת התקציב. היא תגיש תכנית שנתית שנגזרת מתכנית רב שנתית. הסעיף הזה מיושם בא(1), אלא שאם הכנסת רוצה לתת בו דגש לחירום של העניין אז בבקשה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני לא חושב שכוונת החוק היא שכל 5 שנים תהיה תכנית חירום של 5 שנים. יש נוהל רגיל שעושים תכנית רב שנתית וכל שנה צריך להתייחס אליה. זה תפקידה של הרשות בזמנה החופשי, אבל יש עניין שאנחנו תובעים בתוך שנה, שהרשות תציג תוך שנה ממועד מינוי הנציגים תוכנית חומש לפעולה, ואנחנו נקרא לה תכנית חירום.

צחי הנגבי:

לא צריך לקרוא לזה חומש כי זה יכול להיות לשנתיים או לשלוש שנים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אז נכתוב לפחות ל 5 שנים. נכתוב שהתכנית תיושם לפחות ב 3 השנים הראשונות מיום שהממשלה אישרה אותה.

אתי בנדלר:

אם אני מבינה, אז סעיף 5(א) מאושר. מה שמוצע כאן זה בעצם איזה שהיא הוראת מעבר, שתוך שנה ממועד כניסת החוק לתוקפו תכין הרשות את התכנית הרב שנתית הראשונה לתקופה של 3 שנים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו מגדירים אותה כתכנית חירום.

אבי יחזקאל:

כל רשות צריכה להסביר את עצמה, ואני לא רואה שום סעיף שמדבר על הסברה. בסעיף 5 מא-ח חסר הקטע של הסברה ותקינה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

5(ב) "הרשות תיעץ, באמצעות שר התחבורה, לממשלה ולשרים בעניינים הנוגעים למטרות חוק זה".

משה בקר:

הבעיה היא לא רק יעוץ.

היו"ר אלי גולדשמידט:

5(ג) "הרשות תפעל לקידום ישומן של התכנית השנתית והתכנית הרב שנתית כפי שאושרו בידי הממשלה (להלן - התוכנית)". 5(ד) "הרשות תגבש הנחיות מקצועיות ליישום התוכנית באמצעות ועדות מקצועיות בין-משרדיות שימנה השר. השר רשאי לקבוע

בתקנות את דרכי עבודתן של הוועדות, הרכבן ותחומי פעולתן". אני מקווה שכל התקנות הן באישור ועדת הכלכלה.

יצחק לוי:

לפי מה שמקובל. הצעת החוק הזאת לא באה להפחית משום שר שום סמכות. שר התחבורה לא יחתום על תקנות שהן בסמכותו של השר לביטחון פנים או השר לתשתיות וכו'. אין כזה דבר. מדובר פה על עבודה בין-משרדית, כאשר הוועדות שיוקמו אפשר שיוקמו על ידי שר התחבורה בתיאום עם משרדים, ולמסקנות שלהם דרושים השרים המתאימים. התפיסה של החוק היא תפיסה שאומרת, שאין העברת סמכויות של שרים משר אחד לשני, אלא כל שר נשאר עם הסמכויות שלו.

ניסים דהן:

אז מה הסמכות של הרשות?

יצחק לוי:

הסמכות של הרשות היא לתאם בין המשרדים. אם חברי הרשות יציעו עבודה בנושא תקינה, הם יצטרכו שזה יהיה בשליטת הממשלה ובהסכמת השרים. העבודה בסופו של דבר תחזור לשולחן השר.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אין ספק שמה שמופיע בהצעת החוק של היוזמים נותנת יותר שיניים לרשות מאשר מה שמופיע בהצעת החוק של הממשלה. אם אנחנו באים ואומרים שהרשות מגבשת מדיניות לשיתוף פעולה, קובעת סדרי עדיפויות, מגבשת הצעות לתקינה, מתכננת ומקדמת תוכניות הסברה לבטיחות בדרכים, יוזמת מתאמת וקובעת מדיניות וכו', יכול להיות שלכל הדברים האלה צריך לתת איזה שהיא הגדרה והכל בכפוף לאישור הממשלה.

צחי הנגבי:

מה שרצינו הוא לכוון מטכ"ל למלחמה בתאונות. זה דבר שהיה חסר. מה שהיה חסר בעבר הוא העבודה המשותפת של משרד התחבורה, של מע"צ ושל משרד החינוך. כאשר אתה מקים מטכ"ל, אתה לא יכול לתת למטכ"ל הנוכחי של מדינת ישראל להחליט מה נכון לעשות בלי שהממשלה אומרת בסופו של דבר שהתוכניות מאושרות או לא מאושרות. גם המטכ"ל הזה, שמוקם על ידי הוועדה, לא יכול לבוא לממשלה ולהגיד לה שהוא בעד משהו מסויים. לרשות אין סמכויות.

ניסים דהן:

הרשות צריכה להיות עצמאית ולהפעיל את התכנית הזאת.

יצחק לוי:

אז היא תפעיל את המשטרה?

ניסים דהן:

אם השוטרים לא יהיו עובדי הרשות אז לא עשינו כלום.

יצחק לוי:

צריך להעביר את משטרת התנועה לרשות.

צחי הנגבי:

זאת גישה שהולכת עד הסוף אבל מעבר לתהום. הרשות לא יכולה לנהל ולהחזיק את כל המורים בבית הספר ואת כל המנהלים במשרד התחבורה.

אבי יחזקאל:

בקדנציה הקודמת המטרה היתה, שהרשות העתידית במקום לצלם מצב נוכחי תשנה מצב. יש לי תחושה שמה שאנחנו אומרים עד עכשיו זה חוק שמצלם מצב ולא משנה מצב. אם אני רואה שמכינים תכנית חומש אז אני מבין מה הסיפור. אני מציע להיות קצת יותר אגרסיביים ולהעמיד לרשות כלים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יש פה שתי קונספציות, יש קונספציה כפי שבאה לידי ביטוי בהצעת החוק המקורית, וישנה הקונספציה שבאה בהצעת החוק הממשלתית. בהצעת החוק המקורית בסעיף 1 כתוב גיבוש מדיניות לשיתוף פעולה בין משרדי הממשלה, בסעיף 2 קביעת סדרי עדיפויות, בסעיף 3 גיבוש הצעות. זה לשון החוק. מה שמוצע לנו הוא, שהרשות תייעץ, הרשות תפעל לקידום יישומה של התכנית השנתית, והרשות תגבש וכו'.

צחי הנגבי:

החוק מכתוב את העוצמה המקצועית והטוטאלית בין שר המשפטים, בין שר החינוך ובין שר המשטרה.

יצחק לוי:

יש אופציה להקים משרד ממשלתי לתאונות דרכים, ולרכז במשרד הזה את כל הסמכויות. אי אפשר לבוא ולהשאיר את משטרת התנועה אצל המשרד לביטחון פנים, את מע"צ בתשתיות, את החינוך במשרד החינוך, את מטות הבטיחות של העיריות במשרד הפנים, ולבוא ולהגיד שיש שר אחד שהוא שר על. צריך לעשות את זה בצורה מסודרת, לקחת את המשטרה ולהעביר אותה למשרד, לקחת את המורים ולהעביר אותם למשרד. זה לא מופיע בהצעה הזאת ולא בהצעה השנייה. גם ההצעה של חברי הכנסת משאירה את התיקון בידי הממשלה. כאן השרים אחראים ישירות לפקידים שלהם, ואילו שם יהיו מינויים של דירקטורים.

מנסיון של שנה אחת, ההצעה הזאת תביא את הפירות מכיוון שהממשלה כן תכנס לתכנית, ואם תהיה מחלוקת בין שר התחבורה לבין השר לביטחון פנים על תקציב משטרת התנועה היא תובא לשולחן הממשלה והיא תמוקד בשולחן הממשלה. הממשלה היא זאת שתחליט איפה לשים את הכסף. זה הרבה יותר טוב מאשר שהרשות תחליט. רשות יכולה להחליט והשר יצפצף עליה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אין שום ספק שהשורה התחתונה זאת הממשלה. זה לא יכול להיות אחרת. השאלה היא איזה עוצמה אנחנו מקנים לאותה רשות. יש עוצמה מינורית מידי לטעמי בהצעת הממשלה, ויש עוצמה יותר משמעותית בהצעה המקורית של חברי הכנסת.

סעיף 5(ג) "בהצעת חברי הכנסת מבלי לפגוע בכלליות הוראות סעיף קטן (א), יכללו תפקידי הרשות גם את אלו: 1. גיבוש מדיניות לשיתוף פעולה בין משרדי הממשלה, רשויות מקומיות, מוסדות וארגונים אחרים העוסקים בבטיחות בדרכים, תיאום והפעלה, וכן קידום שיתוף פעולה זה". אני לא רואה שום סיבה מצידך להתנגד לסעיף הזה.

ה צ ב ע ה
על סעיף 5(ג)1

בעד - 3
נגד - 0

אושר

סעיף 5(ג)2 "קביעת סדרי העדיפויות, הקדימויות וההיקפים בכל הנוגע להקצאת המשאבים הלאומיים לבטיחות בדרכים, לרבות קביעת הכללים להקצבות לגופים השונים הפועלים לבטיחות בדרכים, מתוך תקציב הרשות, והקצאתם". האם יש לך התנגדות לסעיף הזה?

יצחק לוי:

היא לא קובעת אלא היא ממליצה לממשלה. הממשלה היא הקובעת.

אבי יחזקאל:

תמליץ על סדרי עדיפויות.

יצחק לוי:

מה שחשוב הוא התכנית.

משה בקר:

מע"צ בשנות השישים הלך ואימץ סטנדרטים שמקובלים על הבנק הלאומי. בסטנדרטים קבעו, שכאשר כביש מגיע להיקף תנועה מעל 10 אלפים כלי רכב הוא צריך להפוך מחד מסלולי של שני נתיבים לדו מסלולי של 4 נתיבים. זה קבע סטנדרט למע"צ, מכיוון שהיא היתה צריכה לקבל כספים מהבנק העולמי על מנת לסלול כבישים.

שמרו על הסטנדרט תקופה מסויימת, והמצוקה התקציבית של הממשלה יצרה מצב שלאט לאט התחילו להתפשר וירדו ל14 כלי רכב, ל16 כלי רכב עד שהגיעו ל18 אלף כלי רכב. אז התפתחו הכבישים האדומים, וזאת מפני שהיתה צפיפות על אותם כבישים. נניח שהרשות הולכת וקובעת מבחינה בטיחותית שצריך לחזור לסטנדרט של 10 אלפים כלי רכב כדי להפוך כביש לדו מסלולי. היא קובעת תכנית ובונה כבישים אדומים עם 10 אלפים כלי רכב, ופתאום יבוא מע"צ והוא יתפשר על 16 אלף.

יצחק לוי:

הדוגמה היא מצויינת. זה יבוא להכרעת הממשלה. אנחנו נקבל את התכנית שתגיד מקסימום 10 אלפים לשני מסלולים.

משה בקר:

הרשות לא תתעסק בזה?

יצחק לוי:

זה תלוי. הממשלה תחליט.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני לא רואה שום אסון שהמילה קביעה תשאר.

שלום שמחון:

תמשיך עם המילים גיבוש סידרי עדיפויות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בסעיף 5(ג)2 במקום קביעת תופיע המילה גיבוש. "גיבוש סדרי עדיפויות לרבות גיבוש הכללים להקצבות לגופים השונים". הדברים האלה נותנים איזה שהיא עוצמה לרשות אבל זה כפוף להחלטות הממשלה.

יואל נווה:

מסגרות תקציביות הכוללות מקורות לאומיים, נגזרות הרבה פעמים מסדרי עדיפויות, והן חורגות מהנושא של המאבק בתאונות הדרכים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הרשות באה ואומרת, שבהנחה שמקצים לה מיליארד שקל, מחצית מהמיליארד הזה צריך להיות מושקע בכבישים אדומים, 200 מיליון יש להפנות לשוטרי התנועה, ו100 מיליון לחינוך.

יואל נווה:

אולי כדאי שיופיעה בפתיחה של סעיף ג המשפט לגבש את תכנית הפעולה השנתית והרב שנתית. אז ברור שכל ההמלצות האלה, במסגרת של אותה תוכנית, מובאות לאישור הממשלה.

אתי בנדלר:

סעיף קטן א שבסעיף 5 הוא הסעיף שאושר מהצעת הממשלה. זה סעיף שמדבר על תוכניות ועל ההליכים של האישור של הממשלה. סעיף ג יהיה "מבלי לפגוע באמור בהוראות סעיף קטן א". זה הסעיף שדן באישור התוכניות על ידי הממשלה.

יואל נווה:

זה לא צריך להיות מבלי לפגוע, כי זה לא אמור לפגוע.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בהתחלה קבענו מה התפקיד הכללי של הרשות והגדרנו אותו. כרגע אנחנו באים ומנסים לפרט ומוסיפים את המילים בין היתר.

יואל נווה:

נוצר ערבוב כי סעיף קטן א מתייחס להצעת החוק הפרטית, שבה הרשות תקבע מדיניות כוללת. זה תפקידי העל. נאמר פה שיש תכנית שמובאת לממשלה כדי לכפוף את כל הדברים שקשורים פה לאותה תכנית באישור הממשלה. אני מציע לעשות את ההרחבה של הסעיפים 1,2,3, או אלה שתקבעו לאותה תכנית. אז הכל יהיה ברור.

אתי בנדלר:

בכפוף לאמור בסעיף קטן א.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בסעיף קטן ג במקום לפגוע בכלליות יהיה כתוב מבלי לפגוע בסעיף בכפוף לאמור בסעיף קטן א. את סעיף 2 אישרנו, והחלפנו את המילה קביעה במילה גיבוש. סעיף 3 גיבוש הצעות לתקינה מחייבת במכלול התחומים הקשורים בבטיחות בדרכים, לרבות תשתית הכבישים, חינוך, ענישה, ואכיפה, הכשרת הנהג והדרכתו, רישוי נהגים ורכב, ציוד ואבזרי בטיחות לפרט ולרכב, ולהולכי רגל". את המילים ענישה ואכיפה החלטנו להוריד ובצדק.

יצחק לוי:

אני מבקש להתנגד לסעיף הזה. הסעיף הזה כמות שהוא מקורו במשרדים. אני לא יודע למה התייחסתם למשטרה כמו למשרדים האחרים. יש למשרד החינוך יחידה שעוסקת בזה והיא עוברת לרשות. אני כשר התחבורה אשמח להיות שר העל, אבל זאת לא החלטת הממשלה. אני לא חושב שזה טוב לעבודת הממשלה.

שלום שמחון:

צריך לשים נקודה אחרי המשפט הראשון.

יצחק לוי:

אנחנו מציעים לא לרדת לפרטים האלה ולא לחייב את הרשות להתעסק בכל תקינה קטנה או גדולה. אנחנו הצענו את סעיף ד', ואנחנו נשארים בעניין הזה בסעיף ד' שלנו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

נדמה לי שיש הסכמה שהפירוט הוא לא הכרחי, ולכן נסתפק במשפט הראשון שאומר, גיבוש הצעות לתקינה מחייבת במכלול התחומים הקשורים בבטיחות בדרכים. מול זה הרשות תגבש הנחיות מקצועיות ליישום התכנית באמצעות ועדות מקצועיות בין-משרדיות שימנה השר. השר רשאי לקבוע בתקנות את דרכי עבודתן של הוועדות, הרכבן ותחומי פעולתן. יש לנו את זה מול הרישה של סעיף קטן 3.

יואל נווה:

המשפט הראשון בהצעת החוק הפרטית מחמיר עוד יותר את המצב כי מכלול הנושאים הקשורים בבטיחות בדרכים הוא דבר בלתי מוגבל לחלוטין. יש נוהל שהוצע בוועדות בין משרדיות, וזאת הדרך הנכונה ליצור שיתוף פעולה בין משרדית, כדי שבסופו של דבר יהיה לזה משמעות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

סעיף ד' "הרשות תגבש הנחיות מקצועיות". במקום המילה תקינה מחייבת יופיעו המילים הנחיות מקצועיות ליישום התוכנית באמצעות ועדות מקצועיות בין-משרדיות.

ה צ ב ע ה

(על סעיף 5ג(3) להצעת החכ"ים מול 5ד' להצעת הממשלה)

נגד- 2

יצחק לוי:

ביצוע החוק תלוי בשיתוף הפעולה של המשרדים והשרים. אי אפשר לא לפעול ביחד, ולכן הנוסח של הממשלה מראה הרבה יותר על שיתוף פעולה.

אבי יחזקאל:

אני מציע שהנוסח יהיה כך: הרשות תגבש הנחיות מקצועיות ותציע הצעות לתקינה באמצעות ועדות מקצועיות בין-משרדיות שיימנה השר.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בלד אנחנו מוסיפים על ההנחיות המקצועיות גם הצעות לתקינה, והמשך כפי שכתוב.

אתי בנדלר:

הבעיה היא שאנחנו לא יודעים מה זאת תקינה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הכוונה היא לעורק של כביש למשל.

טניה שפיניץ:

המושג הזה הוא לא ברור. הנחיות תקינה זה מושג לא מובן.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יש תקן מחייב. משרד התחבורה באמצעות הרשות יקבע שתקן מחייב יהיה בחוזק הכביש.

אתי בנדלר:

כאשר מדברים על הנחיות מקצועיות ברור שאין מדובר על חקיקה ולא על חקיקת משנה. הנחיות מקצועיות אלו הנחיות נוהל, הנחיות פנימיות וכו'. יתכן ואפשר לשקול לגבש גם הצעות לחקיקת משנה, ככל שהדבר ידרש, לצורך יישום תוכניות ולהגיש אותן לשרים הממונים.

משה בקר:

יש להבחין בין תקנות לבין תקנים. התקינה היא רלוונטית לשניהם, גם לגבי תקנות שהשר מתקן וגם לגבי תקנים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני לא רואה בעיה בהצעות לתקינה. מדובר על הצעות בלבד. יש פה הצעת פשרה.

אבי יחזקאל:

הדגש הוא לא תקינה אלא הצעות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו מוסיפים את המילים הצעות תקינה כמו שהציע חבר הכנסת אבי יחזקאל. אם אתם תמצאו עד הישיבה הבאה נוסח שיבטא את הרעיון הזה ואפשר יהיה להכניס אותו, אנחנו נאמץ אותו.

אתי בנדלר:

הצעות לתקינה וכן הנחיות מקצועיות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה בא במקום סעיף 3 הקיים בהצעת החוק הממשלתית.

ניסים דהן:

אני מגיש הסתייגות.

חנה קלר:

ההצעה הזאת היא גם על דעתי. חזקה על שר התחבורה שהוא באמת יקבע את הוועדות תוך שיקולים ענייניים ובעזרת אנשים שנוגעים לעניין. איך אנחנו מוודאים שבאמת יהיה לנו שותפות?

יצחק לוי:

מדברים עם שר התחבורה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה יהיה בהתייעצות עם השר.

יצחק לוי:

אני מציע שבהגדרות יופיע, שכל מה שעושה פה שר התחבורה יהיה בהתייעצות עם השר לביטחון פנים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו משאירים את הסעיף בנוסח המוצע. אם אתם תגיעו להבנה על נושא של התייעצות, לא תצטרכו להביא את זה לוועדה.

יצחק לוי:

אני מציע שההתייעצות תהיה עם כל הממשלה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הנוסח הוא ללא התייעצות. אם תגיעו להבנה אז יהיה בסדר. סעיף 4 "תכנון וקידום של תוכניות הסברה לבטיחות בדרכים בכלי התקשורת". היתה בהתחלה המילה הפקה אבל הורדנו אותה. סעיף 4 אושר. סעיף 5 "ייזום, תיאום וקביעת מדיניות לעידוד פעילותם של גופים ויחידים בתחומי הבטיחות בדרכים, ופיקוח על פעילותם". אני מציע את המילה גיבוש.

אתי בנדלר:

מדובר על גופים ויחידים שאני מניחה שאינם חלק מהממשלה. אלה כל מיני גופים וולונטריים, ואינני רואה כיצד רשות, בין אם היא סטוטורית ובין אם היא חלק ממשרד הממשלה, יכולה לגבש מדיניות. יש פה פיקוח על גופים ציבוריים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

סעיף 6 "ייזום, תכנון ותיאום הכשרה והסמכה של כוח אדם מקצועי במגזר הפרטי והציבורי".

יצחק לוי:

זה רחב מידי.

היו"ר אלי גולדשמידט:

כתבתם בסעיף ה, "שהרשות תתכנן ותתאם הכשרה לתפקיד של קצין בטיחות בתעבורה, של רכז מטה בטיחות ברשות המקומית וכן לתפקידים דומים אחרים בתחום הבטיחות בדרכים". השר מציע שסעיף 5ה כפי שהקראתי עכשיו יבוא במקום סעיף 6.

משה בקר:

אם יחליט השר שהוא רוצה לעשות השתלמות לכל מורי הנהיגה בישראל מה עליו לעשות?

יצחק לוי:

הוא יפנה לרשות.

ניסים דהן:

למה כוח אדם מקצועי מתייחס רק לקציני בטיחות ולא לבוחני רכב וכו'?

יצחק לוי:

כוח אדם בנושא בטיחות זאת הגדרה מאוד רחבה. היא כוללת מוסכניקים, חשמלאי רכב, צבעים, נהגי אמבולנס, ונהגים בכל מיני תחומים. פירוש הדבר שאנחנו לוקחים את הרשות ואומרים לה בואי תתעסקי בסיווג כל המקצועות. משרד העבודה והרווחה עוסק בזה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו מאשרים את סעיף ה'.

אתי בנדלר:

בשלב הניסוח לאחר ההתייעצות עם הנוגעים בדבר אין לי הגדרה של קצין בטיחות ותעבורה ולא מטה בטיחות ברשות, ואיש לא יודע מה זה וזה לא מהוגן בחקיקה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

כל מה שאנחנו מאשרים פה כפוף לבדיקה הזאת. במקום סעיף 6 הכנסנו את סעיף ה. סעיף 7 "ריכוז מידע, ייזום מחקרים ופיתוח ידע בתחום פעולתה של הרשות, לרבות

קבלת מידע כאמור בתופסת החמישית לפקודת התעבורה, בכפוף להוראות כל דין". אנחנו מכניסים את סעיף ז במקום סעיף 7 שאומר, "הרשות תיזום מחקרים ופעולות של מחקר ופיתוח בתחום הבטיחות בדרכים וכן תרכז מידע בתחום זה". סעיף 8 "ייצוג המדינה בפני גופים ארציים ובינלאומיים העוסקים בבטיחות בדרכים, וקיום שיתוף פעולה עמם במסגרות שונות".

יצחק לוי:

אני מסתייג מהסעיף הזה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ייצוג זאת מילה בעייתית כי המדינה מייצגת רשות סטוטורית.

יצחק לוי:

אני מתנגד לסעיף, כי זה סעיף שיגרום לחיכוכים גדולים בין המשרדים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

סעיף 8 נמחק. צריך שיהיה איזה שיתוף פעולה מדעי, אז איפה נכניס את זה?

משה בקר:

אם השוק האירופאי המשותף מקים ועדה על תקני בטיחות מי הגורם שייצג את מדינת ישראל?

יצחק לוי:

משרד התחבורה יחליט כמו שהוא מחליט היום.

ניסים דהן:

אם גופים בינלאומיים מוחקים אז אני מבין, אבל למה גופים ארציים צריך למחוק.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הייצוג לא יכול להיות. הממשלה מייצגת והיא זאת שקובעת.

אתי בנדלר:

היתה חשיבות לפיסקה הזאת כאשר דובר על רשות סטוטורית שהיא לא חלק מהממשלה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

סעיף 9 "הפעלת מערכת בקרה ומעקב על מכלול הפעולות לבטיחות בדרכים, הסקת מסקנות ופיקוח על ביצוע השינויים המתבקשים בפעילויות השונות". סעיף ח' "הרשות תפעיל מערכת בקרה ומעקב, בקרב משרדי הממשלה, הגופים והמוסדות הקשורים ליישום התוכנית". סעיף ח בא במקום סעיף 9. סעיף ו' "הרשות תתכנן ותגבש דרכים להפעלת מערך ארצי רב תחומי ומשולב לפינוי נפגעים בתאונות דרכים ותפקח על פעילותו".

זה סעיף חשוב מאוד ואני מציע לשלב אותו. סעיף ב "הרשות תייעץ, באמצעות שר

התחבורה, לממשלה ולשרים בעניינים הנוגעים למטרות חוק זה". אנחנו נוסיף את הסעיף הזה. סעיף ג "הרשות תפעל לקידום ישומן של התכנית השנתית והתכנית הרב שנתית כפי שאושרו בידי הממשלה (להלן - התכנית)". זה סעיף שמיותר לכתוב.

אתי בנדלר:

לפי דעתי יש לזה חשיבות. זה מאוד דומה לסעיף קטן ח.

היו"ר אלי גולדשמידט:

את סעיף ח וסעיף ג תשלבי באותו סעיף.

אתי בנדלר:

סעיף 6 "מנהל הרשות (א) לרשות יהיה מנהל אשר יהיה ממונה על ביצוע תפקידי הרשות. (ב) מנהל הרשות יתמנה בידי הממשלה לפי הצעת שר התחבורה. הודעה על המינוי תפורסם ברשומות. חובת המכרז לפי סעיף 19 לחוק שירות המדינה (מינויים) תשי"ט-1959, לא תחול על המינוי".

יצחק לוי:

הכוונה היא שמנהל הרשות יהיה בדרגת מנכ"ל. אנחנו לא הכנסנו את זה לחוק כי זה לא מקובל להכניס דבר כזה לחוק. כדי להשיג דבר בעל רמה גבוהה, צריך לדרוש תנאי מנכ"ל לאותו אדם. כאן יש לנו חילוקי דיעות עם השר לביטחון פנים, ועוד לא סיימנו את חילוקי הדעות. לכן אני מבקש לרשום לפניכם, או שנגיע להסכמה או שנביא את זה לממשלה. חילוקי הדעות היו בקשר לכך שהשר לביטחון פנים ביקש שהמינוי יהיה גם בהסכמתו ולא בהתייעצות. אני מקווה שעוד היום נגיע להבנה בעניין הזה.

ניסים דהן:

אני חושב שצריך לכתוב שמדובר על תפקיד מקביל למנכ"ל, כיוון שזה לא משתמע.

יצחק לוי:

לי אמרו שלא מקובל לכתוב את זה.

ניסים דהן:

למה לא מופיע סגן מנהל הרשות, כך אפשר לפתור את הבעיה בין משרד לביטחון פנים ובין משרד התחבורה. אחד ימנה את המנהל ואחד את הסגן.

יצחק לוי:

היתה הצעה למנות סגן והתברר שבשום משרד ממשלתי אין מינוי סגן. מכיוון שפה מדובר ביחידה של משרד ממשלתי, אין צורך לחרוג מזה. אולי סגן מחוקק בחקיקות של רשויות סטטוטוריות או רשויות חיצוניות. למנכ"ל המשרדים אין סגן. ההצעה שלנו היא, שיהיה מסוכם בחוק רק על מנהל.

היו"ר אלי גולדשמידט:

סעיף 6א אושר. אנחנו מאשרים את סעיף 6ב כפי שהוא מופיע פה, ואנחנו מודיעים לכם שאם אתם הסכמתם שזה יהיה בהתייעצות עם השר לביטחון פנים או

בהסכמתו, אז מראש האישור שלנו ניתן ולא צריך להביא את זה מחדש. אם אתם לא מגיעים להסכמה או להחלטה אז הנוסח נשאר כמות שהוא. סעיף 7 "כשרות מנהל הרשות: כשיר לכהן כמנהל הרשות, אזרח ישראלי ותושב ישראל, שהוא בעל תואר אקדמי והוא בעל נסיון של 5 שנים לפחות בניהול".

ניסים דהן:

כיוון שכאן מדברים על רשות לטיפול בתאונות דרכים, אני חושב שצריך שיהיה לו איזה שהוא רקע בנושא הזה של תאונות דרכים.

יצחק לוי:

זאת שאלה שעמדה לפנינו, וניסינו לראות מה באמת המקצוע ומהם הדרישות. יש אפשרות להגדיר את הנושא של תאונות דרכים בנושא התשתית, בנושא החינוכי, בנושא החברתי ובנושא המשפטי. לא מצאנו את ההגדרה הנכונה לבוא ולהגיד מה הכישורים האקדמיים שנצרכים מאדם כזה.

משה בקר:

בעל רקע מקצועי מתאים, דהשר יקבע מהו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מקריא את הסעיף כפי שהוסכם: "כשיר לכהן כמנהל הרשות, אזרח ישראלי ותושב ישראל, שהוא בעל תואר אקדמי, בעל רקע מקצועי מתאים ובעל נסיון של 5 שנים לפחות בניהול". סעיף 8 "דיווח (א) הרשות תגיש לממשלה באמצעות השר, אחת לשנה, דו"ח כולל על ביצוע התכנית השנתית". אני מציע שזה יהיה לפחות אחת לשנה. "כל שר רשאי להגיש לממשלה, במועד הגשת הדו"ח, דו"ח על פעילות משרדו". סעיף ב "השר ידווח לממשלה לפחות אחת לשלושה חודשים".

יצחק לוי:

לא מגישים כל חודש דו"ח כולל. דו"ח כולל מוגש אחת לשנה. סעיף ב בא ואומר שאנחנו מדברים על התקדמות בביצוע.

היו"ר אלי גולדשמידט:

סעיף ג "מנהל הרשות יגיש אחת לשישה חודשים דו"ח בקרה ומעקב לשרים שנציגיהם חברים בצוות ההיגוי". סעיף 8 אושר. סעיף 9 "מינוי צוות היגוי (א) לרשות יהיה צוות היגוי שאלה חבריו 1. מנהל הרשות שיהיה יושב ראש הצוות 2. נציג משרד האוצר 3. נציג המשרד לתשתיות לאומיות 4. נציג המשרד לביטחון פנים 5. נציג משרד החינוך התרבות והספורט 6. נציג משרד המשפטים 7. נציג משרד הפנים".

משה בקר:

חסר פה נציג של גוף ציבורי.

יצחק לוי:

נציג של גוף ציבורי יהיה בוועדה המייעצת.

היו"ר אלי גולדשמידט:

סעיף ב "נציג כל משרד ימונה על ידי השר הממונה על אותו משרד מקרב עובדי

המדינה במשרדו לעניין זה עובד מדינה לרבות שוטר".

אתי בנדלר:

למה הלכה לאיבוד ההצעה של עובדים בכירים בלבד?

יצחק לוי:

היה דיון בוועדת השרים לחקיקה, ואני רציתי שתהיה פה הוראה שלא יקרה ששר מסויים ישלח נציג זוטר. לא מצאנו את הנוסח הנכון.

היו"ר אלי גולדשמידט:

נציג כל משרד ימונה על ידי השר הממונה על אותו משרד מקרב עובדי המדינה הבכירים במשרדו. זה מה שאני מציע. צריך למצוא את השילוב של הכי מקצועי והכי בכיר. אני מבקש להוסיף סעיף, ששלושה מבין שיבעת חברי צוות ההיגוי תהיינה נשים.

יצחק לוי:

אני מציע שמנהל הרשות תהיה אישה. אני מתנגד להצעה הזאת. יש היום אנשים במשרדים, שהם מומחים לעניין ואנחנו מכירים אותם. במקרה הזה זה יפגע ביעילות של העבודה.

שלום בן משה:

זה נסיון להחיל את החוק הזה באופן מהותי מאוד.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אתה מסכים על שתי נציגות.

יצחק לוי:

המגמה היא ודאי רצויה. אם היו"ר רוצה להטיל עלינו תוך שנה להכין תוכנית חומש ל-5 שנים ושתוך חצי שנה תוגש תוכנית, צריך את האנשים שעוסקים בזה. כמובן שיש נשים שמתאימות אבל כרגע הן לא עוסקות בזה. אולי בוועדה המייעצת.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הוועדה המייעצת היא פחות מצוות ההיגוי. אני משתדל שבכל חוק המדבר על גוף אופרטיבי תהיינה מחצית או כמעט מחצית של נשים. אתם צריכים להגיד שמצד אחד אנחנו צריכים לשאוף למצוא נשים, ורק אם לא תמצאנה נשים מתאימות שעומדות בדרישה אז יהיו גברים.

סעיף ג "צוות ההיגוי יקבע את סדרי דיוניו ועבודתו ככל שלא נקבעו בתקנות". סעיף ד "החלטות צוות ההיגוי יתקבלו ברוב קולות נציגי הצוות הנוכחים בדיון". הסעיף אושר. סעיף 10 "תפקידי צוות ההיגוי הם 1. לפעול למימוש מטרות החוק ותפקידי הרשות. 2. לגבש את התוכנית השנתית והתוכנית הרב שנתית, להציע הקצאת תקציב למימון, לשם הגשתן לאישור השר. 3. לאשר להגשה לשר את התקציב הרגיל לפעילות הרשות ואת התקציב למימון הפעולות של הרשות. 4. לעקוב אחר ביצוע התוכנית שאושרה. 5. כל תפקיד אחר שיטיל עליו השר". הסעיף אושר.

סעיף 11 "ועדה מייעצת לרשות (א) לרשות תהיה ועדה מייעצת בת 21 חברים והם: 1. שבעה נציגים שהם: (א) נציג משרד ראש הממשלה שימנה ראש הממשלה. (ב) נציג

משרד הבריאות שימנה שר הבריאות. (ג) נציג הנהלת בתי המשפט שימנה מנהל בתי המשפט. (ד) נציג השלטון המקומי שימנה יושב ראש מרכז השלטון המקומי. (ה) נציג בכיר של צבא הגנה לישראל שימנה אותו שר הביטחון. (ו) נציג בכיר של משטרת ישראל שימנה אותו השר לביטחון פנים. ז צריך להיות נציג בכיר של משרד התחבורה.

יצחק לוי:

אני מציע בז' לתת משקל ליו"ר הוועדה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

סעיף ז' יהיה נציג של משרד התחבורה שימנה אותו שר התחבורה. יהיה נציג של הצבא ושל המשטרה בלי המילה בכיר. סעיף 2 "שבעה נציגים מקרב העובדים האקדמיים הבכירים של המוסדות האקדמיים ומוסדות המחקר". סעיף 3 "שבעה נציגים שימונו על ידי השר שתחום עיסוקם קשור למטרות חוק זה". פה אני רוצה שיהיו מחצית נשים.

יצחק לוי:

בסעיף 3 אני מציע שאלה יהיו נציגי ציבור על מנת שזה לא יהיה עוד פעם פקידי ממשלה.

אתי בנדלר:

שיבעת הנציגים מקרב העובדים האקדמיים של המוסדות האקדמיים. השאלה היא מי ימנה אותם, האם זה רק מוסדות אקדמיים או מוסדות להשכלה גבוהה בכלל, שזה כולל מכללות?

יצחק לוי:

אם יש מכללה שמתמחת בעניין הזה אז אפשר לכתוב אותה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

סעיף 1,2,3 אושרו. אני מבקש שתכינו פה סעיף לנשים כך שמחצית חברי הוועדה יהיו נשים. סעיף ג "מנהל הרשות יכנס את הוועדה המייעצת לפחות פעמיים בשנה". זה צריך להיות לפחות 4 פעמים בשנה. הוועדה החליטה שזה יהיה 4 פעמים. סעיף ד "השר רשאי להטיל על הוועדה המייעצת תפקידים נוספים". סעיף 12 "תקציב הרשות (א) תקציב הרשות השנתיים יכללו: 1. תקציב רגיל 2. תקציב לפעולות הרשות. (ב) התקציב הרגיל ותקציב הפעולות של הרשות יקבעו בחוק התקציב השנתי של המדינה, בתחום פעולה נפרד בתוך תקציב משרד התחבורה".

אתי בנדלר:

מזה התקציב הרגיל לצורך העניין הזה?

היו"ר אלי גולדשמידט:

תביאו לפעם הבאה את ההגדרות. סעיף 13 "תקציבים לבטיחות בדרכים (א) חוק תקציב המדינה יכלול ויסמן את התקציבים של משרדי הממשלה המיועדים לביצוע התכנית. (ב) משרד ממשלתי יגיש לרשות דו"ח ביצוע חצי שנתי בכל הקשור לתקציבים כאמור בסעיף קטן (א): מנהל הרשות יקבע את הנהלים להגשת הדוחו"ת". הסעיף אושר.

משה בקר:

היות וסעיף 13 מוגדר לתקציבים בתאונות הדרכים, לא ניתן להתעלם מקיום קרן הבטיחות, ולהפריד מתקציבים שהממשלה תדרוש ממשד האוצר.

יצחק לוי:

אנחנו לא הכנסנו פה את הקרן כדי לא להפוך את הקרן לחלק מתקציב המדינה. הקרן היא קרן שבאה מכספי הנהגים, ויש לה הנהלה ציבורית.

היו"ר אלי גולדשמידט:

סעיף 14 "התקשרות בעסקאות (א) האחריות לביצוע התכנית השנתית המאושרת תהיה בידי כל משרד ממשלתי או בידי הגוף שנקבע בתכנית. (ב) לצורך ביצוע תפקידי הרשות על פי חוק זה שאינם בתחום התפקידים שבאחריות המשרדים והגופים כאמור בסעיף (א) מורשה מנהל הרשות ביחד עם חשב הרשות, לייצג את הממשלה בעסקאות כאמור בסעיפים 4 ו-5 לחוק נכסי המדינה התשי"א-1951, למעט עסקאות במקרקעין, ולחתום בשם המדינה על מסמכים הנוגעים לעסקאות כאמור". לגבי זכויות מקרקעין מה יהיה?

יצחק לוי:

איפה קבענו שלממשלה יהיה חשב נפרד?

היו"ר אלי גולדשמידט:

מדובר על מנהל הרשות ביחד עם חשב המשרד ולא על חשב הרשות. נושא התקנות יעשה בתיאום בין גברת שפיניץ לגברת בנדלר.

אתי בנדלר:

מה שהוסכם זה, שתקנות ככל שיש צורך להתקינם על פי החוק יהיו באישור ועדת הכלכלה. למיטב זכרוני אין שום סעיף שאומר שיתוקנו תקנות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אפשר לקבוע סעיף תקנות לביצוע חוק זה. סעיף 15 "שר התחבורה ממונה על ביצוע חוק זה. סעיף 16 "תיקון פקודת התעבורה בפקודת התעבורה (1) סעיף 78 לפקודת התעבורה - בטל. (2) בסעיף 83 בכל מקום במקום "מנהל מינהל הבטיחות בדרכים" יבוא "מנהל הרשות כמשמעותו בחוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים, התשנ"ז-1997". (3) בתסופת החמישית בסופה, יבוא: (6) מנהל הרשות כמשמעותו בחוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים התשנ"ז-1997 שם בעל הרכב, מקום מגוריו, שנת הייצור של הרכב, תוצר הרכב, רישום אובדן גמור". סעיף 16 אושר.

הסעיף לגבי התקנות הוא סעיף שינוסח על ידי גברת שפיניץ וגברת בנדלר. הנושא של התוספת החמישית יבדק פעם נוספת על ידי הגברת בנדלר, אם תתעוררנה בעיות זה יובא מחדש לדיון. הנושא של ההגדרות והקשר בין ההגדרות בסעיף 3 לבין סעיף 12 יובא פעם נוספת לוועדה.

בהצעת החוק המקורית ישנם הסעיפים הבאים: סעיף 6 העוסק בחינוך, סעיף 7 שעוסק ברישוי, סעיף 8 שעוסק בתשתית, סעיף 9 שעוסק בפטור ממס בנושא הבטיחות, סעיף 10 שעוסק במשטרה ארצית, סעיף 11 שעוסק בפתיחת משפט עבירות תעבורה. סעיף 12 הוא סעיף תקנות. יש לנו בעיה של סעיף 6-11 ועד בכלל. אני מציע שאנחנו נעשה פיצול, והחוק שיובא לכנסת יהיה חוק הרשות כפי שאנחנו גיבשנו אותו כאן סעיפים 6-11 ועד בכלל אני מוריש כצוואה חתומה עם שני עדים לחבר הכנסת אבי יחזקאל,

שהוא זה שידון בעניין הזה.

אני לא מרגיש שיש לי סמכות מוסרית למחוק את הסעיפים האלה מספר החוקים. אני יודע שאתם לא מסוגלים כממשלה לאשר את הסעיפים האלה גם מסיבות תקציביות וגם בגלל בעיות אחרות. כיוון שהחוק עבר בקריאה הראשונה וחלה עליו חוק הרציפות, עם הזמן ידון החלק השני של החוק.

יצחק לוי:

הממשלה מתנגדת לכל הסעיפים האלה. היא מתנגדת גם בגלל ההיבטים התקציביים, אבל גם בגלל שבעצם יש כאן הגדרת תכנית מראש לאותה רשות. יש כאן תביעת תכנית מראש מבחינת סדר העדיפויות, דבר שסותר את החלטת החוק כי אנחנו הטלנו על הרשות לקבוע סדר עדיפויות. נניח והרשות תקבע שבתכנית החירום סדר העדיפויות הוא תשתיות ולא משטרה או ההיפך, ופה אתה בא וקובע סעיפים.

אנחנו מבקשים מהוועדה כן למחוק את הסעיפים ולא להעביר אותם הלאה. אנחנו הלכנו פה כבר דרך חשובה מאוד יחד עם הוועדה, ואנחנו הולכים לקראת דרך חדשה. אני מציע שאנחנו נתחיל בדף חדש בעניין הזה ללא סעיפים שעומדים על הפרק, ולכן הצעת הממשלה היא לראות את הסעיפים האלה כמחוקים ולא לפצל. תבוא הכנסת תראה שנה שנתיים את דו"ח הרשות ותראה שהוא לא מספק את העניין ושצריך הוראת חקיקה מיוחדת לגבי סעיף בנושא מיוחד, אז היא תעשה את זה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני לא חושב, בוודאי לא בפורום הזה, שאני כלאחר יד אמחק 6,7 סעיפים חשובים שהכנסת החליטה עליהם והממשלה תמכה ברציפות. זה לא הוגן וזה לא נכון מבחינת תפיסת עולם. אם אנחנו נכנס לסעיף סעיף היום, ואני אקרא לאשר אותם זאת תהיה בדיחה ובסוף לא יצא כלום. אני מציע שכן תהיה החלטה לפיצול, כאשר אני כוועדה ממליץ ליו"ר הוועדה הנכנס לדון בעניין הזה אחרי הפיצול רק אחרי הקמת הרשות ואחרי שהרשות תתחיל לפעול. אז הוא ידון בסעיפים האלה בנוכחות הרשות, בנוכחות נציגי הרשות ויחליט איך הוא מתקדם עם העניין הזה. לא קבענו שום דבר לגבי תכיפות הסעיפים האלה. פיצול אומר שזה נשאר במצב שלו היום.

היו"ר יצחק לוי:

כיוון שאנחנו נמצאים כאן בסעיפים שאמורים להיות תוך 5 דקות מוכנים לקריאה שנייה ושלישית, יכול להיות מצב שבו נניח נוצרים מחלוקות ואז בין רגע אנחנו עושים את כל עבודות הרשות. נניח שהרשות תראה סדר עדיפות אחרת מהסעיפים האלה, אז הסעיפים האלה בעצם מיתרים את כל שאר החוק. לזה אין צורך כי החוק כבר קובע כמה שוטרים וכמה שעות וכו'. אני מבקש מיו"ר הוועדה לראות את הצעת החוק שתוגש עכשיו כהצעת החוק כולה בלי לפצל ובלי להשאיר סעיפים בצד.

משה בקר:

הבעיה היא שהחוק הוגדר כחוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים. יבוא איזה שהוא סעיף שקובע שהחוק שמוצע על ידי הממשלה הוא חוק הרשות והוא בכלל במסגרת חוק המאבק הלאומי. יש הרבה מאוד סעיפים שכתוב כאמור בחוק המאבק הלאומי וכו'. בניסוח הזה זה מאפשר את האופציה הפתוחה לקיים דיון בצורה המפוצלת.

יצחק לוי:

תתארו לעצמכם שקורה משהו בכביש ופתאום באה הכנסת ברוב רגשות וברוב כאב ומקבלת את סעיף 10. נניח שיהיו 3600 שוטרים ב-1998, אז גמרנו ומפרקים את הרשות כי כל כספי הממשלה לתאונות הדרכים הממשלה תצטרך לבוא, ולא לעסוק בתשתיות לא

לעסוק בחינוך לא תעסוק בהסברה ובתקינה. לכן הסעיפים האלה הם סותרים את רוח החוק.

היו"ר אלי גולדשמידט:

העמדתי הצעה לפני הממשלה שאומרת שכדאי לתמוך בפיצול החוק ובהשאת אותם סעיפים שהזכרתי. אם הממשלה לא מקבלת עד יום שני הבא את הצעתי, ביום שני בשבוע הבא בשעה 9:00 בבוקר נדון בסעיפים האלה אחד לאחד.

תודה רבה הישיבה נעולה

הישיבה ננעלה בשעה 13:35