

נוסח לא מתוקן

הכנסת הארבע עשרה
מושב שלישי

פרוטוקול מס' 189
מישיבת ועדת הכלכלה

שהתקיימה ביום ג', י"ז בכסלו התשנ"ח, 16.12.1997, בשעה 10:00

נכחו:

חברי הוועדה:
היו"ר אבי יחזקאל
גדעון עזרא
אמנון רובינשטיין

מוזמנים:

מאיר גזית, יועץ תקשורת ודובר מע"צ
עו"ד שרה גרינברג, יועצת משפטית, מע"צ
עו"ד בינה בר-און, יועצת משפטית, המשרד לאיכות הסביבה
מריה כהן-אתגר, מהנדסת תנועה, משרד התחבורה
עו"ד בני רובין, משרד המשפטים

יועצת משפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

נרשם על-ידי: חבר המתרגמים בע"מ

ס ד ר ה י ם

הצעת חוק הדרכים (שילוט) (תיקון - פרסום שם חברה שדואגת להחזקת שולי הכביש), התשנ"ז-1997

2515

הצעת חוק של חברי הכנסת אמנון רובינשטיין ויוסי שריד
הצעת חוק הדרכים (שילוט) (תיקון - פרסום שם חברה שדואגת להחזקת שולי
הכביש), התשנ"ז-1997

היו"ר אבי יחזקאל: אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. אנחנו דנים בהצעת חוק של חברי הכנסת אמנון רובינשטיין ויוסי שריד, הצעת חוק הדרכים (שילוט) (תיקון - פרסום שם חברה שדואגת להחזקת שולי הכביש), התשנ"ז-1997. הצעת החוק הזו היא בתמיכת הממשלה וגורמי שימור הסביבה השונים. החוק יעלה לקריאה ראשונה, כך שאם תהינה הערות כלשהן בין קריאה ראשונה לשנייה ולשלישית, נוכל להמשיך ולתקן.

אמנון רובינשטיין: אדוני היושב-ראש, תודה רבה. המצב ידוע. יש לנו לכלוך ועזובה בשולי הכביש שלא מתאים למדינת ישראל. כל הנסיונות לגייס כסף ציבורי לעניין הזה, כולל של מע"צ, נכשלו על-ידי כל הממשלות. במספר מדינות יש עניין של חסות, של שילוט שחברה שנותנת חסות לכביש והיא דואגת להחזקתו. אנחנו מציעים שהחסות הזו תינתן במסגרת התקנות של שר התשתיות הלאומיות ונסה את הדרך הזאת. גם השר, גם מנכ"ל המשרד, גם אנשי מע"צ וגם החברה להגנת הטבע מאוד תומכים בעניין הזה.

אני מציע לקבל את הצעת החוק ולהכין אותה לקריאה ראשונה כנוסחה. יש בקשה של מע"צ להרחיב את זה, אבל אני לא מציע שנעשה זאת כעת אלא לאחר קריאה ראשונה.

בינה בר-און: אנחנו שמחים לכל דבר שיעזור לנו לנקות את הארץ, אלא שאנחנו רוצים להסב את תשומת הלב לכך שחוק הדרכים (שילוט) הוא חוק שתוקן לאחרונה, והעונש עלה מ-9,600 שקל ל-75 אלף שקלים. זאת אומרת, זה חוק שהמחוקק מתייחס אליו בחומרה רבה. אנחנו רוצים להבטיח שלא תהיה פה פריצה של השילוט בצידי דרכים, ולכן צריך:

(1) להוסיף סעיף תקנות שיסמך את השר לאיכות הסביבה, או שזה יהיה על דעת השר לאיכות הסביבה, להתקין תקנות שהשילוט קודם כל יהיה צנוע מאוד, בגודל של תמרור בצורה שתקבע מראש, כמו שהיום יש בתחנות השילוט.

(2) בתקנות מן הראוי שייקבעו גם אורך הקטעים וצורת הניקיון. בארצות-הברית נקבע אורך קטע של שני מייל. צריך להיות לנו אורך קטע כדי שלא יהיה לנו שלט כל עשרה מטר.

אמנון רובינשטיין: זה נאמר. "לרבות אורך קטע הכביש המינימלי שבצידו ניתן להציב שילוט".

היו"ר אבי יחזקאל: בין הקריאה הראשונה לשנייה והשלישית נעשה את זה ברמה היותר פרטנית.

אתי בנדלר: הערה לח"כ רובינשטיין. אמרת שלמע"צ יש איזו שהיא הערה שהם מבקשים להרחיב את תחולת החוק,

והצעת להשאיר את זה לקריאה שנייה ושלישית. אני רוצה לוודא, כיוון שאינני יודעת על איזו הרחבה מדובר, שלא ייטען שזה נושא חדש.

אמנון רובינשטיין:
לא. הם רוצים מתקני בטיחות ואני לא בטוח שצריך לקבל את זה. נדון בזה אחרי הקריאה הראשונה.

אתי בנדלר: ובלבד שלא יטענו אז נושא חדש.

אמנון רובינשטיין: לא. זה אותו שילוט.

אתי בנדלר: הצעת חוק הדרכים (שילוט) (תיקון - פרסום של חברה שדואגת להחזקת שולי הכביש), התשנ"ז-1997.

1. תיקון סעיף 5.
בחוק הדרכים (שילוט), התשכ"ו-1966 (להלן - החוק העיקרי, בסוף סעיף 5 יבוא:

(5) פרסום שמה של חברה הנותנת חסות להחזקה, ניקיון וטיפול שולי הכביש בקטע מסויים."

2. תיקון סעיף 15.
בחוק העיקרי בסעיף 15, אחרי המלים "שר הבינוי והשיכון" יבוא "שר התשתיות הלאומיות", ובסופו יבוא:

"לרבות אורך קטע הכביש המינימלי שבצידו ניתן להציב שילוט".

סעיף 5 בחוק הדרכים (שילוט), התשכ"ו-1966 דן בתנאי להיתר. כדאי לומר קודם כל שיש בסעיף (2) איסור התקנת שלטים והסעיף אומר שלא יתקין אדם שלט הנראה לעיני מי שנוהג בדרך בין-עירונית, אלא אם נתמלאו שני אלה:

(1) ניתן לכך היתר לפי חוק זה.

(2) צויין על-גבי השלט שמו של מי שהזמין את הכנת השלט או את התקנתו.

עכשיו בא סעיף 5 ואומר לאיזה תנאים מותר לתת היתר.

גדעון עזרא: ממי מבקשים את האישורים האלה?

אתי בנדלר: הסמכות לתת את ההיתרים היא בתחום הרשות המקומית, אותה רשות מקומית באישור הוועדה המחוזית, ועדה מחוזית לתכנון ולבניה, ומחוץ לתחום רשות מקומית, הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה.

בינה בר-און: זאת ועדת משנה של הוועדה המחוזית שבה יושב מהנדס של מע"צ.

גדעון עזרא: מה התהליך?

בינה בר-און: אתה מגיש בקשה, הבקשה בדקת לאור התקנות. בתקנות כתוב איזה שלטים יכולים לקבל היתר ואיזה שלטים אינם יכולים לקבל היתר. זה עניין של גודל, זה עניין של תוכן וזה עניין של צבעים. זה מפורט בתקנות.

גדעון עזרא: כשאת מדברת על תוכן, על מה את מדברת?

בינה בר-און: שלטי פרסום למשל לא יכולים לקבל היתר.

גדעון עזרא: לפי המוצע, כן יכולים לקבל.

בינה בר-און: כן. זו ההצעה.

גדעון עזרא: אנחנו לא משנים את הסייגים של הוועדה המחוזית, אבל מה הסייגים בחוק הזה?

בינה בר-און: אפשר להקריא את התקנות.

אתי בנדלר: אין לי כאן את התקנות אלא יש לי את החוק. אולי קודם כל, סעיף 5 דן באיזה שלטים אי-אפשר לתת. הוא אומר: "לא יינתן היתר אלא אם אין בשלט זולת". במלים לא משפטיות -- אי-אפשר בכלל לתת היתר אלא לסוג זה של השלטים כפי שמפורטים להלן. הסוגים הם:

(1) אזהרה או הודעה הנועדת למניעת תאונות דרכים, שריפות, לכלוך או השלכת פסולת.

(2) הוראה על מציאותו של מפעל, בית-מלאכה או כל בית עסק אחר (להלן - עסק) והשלט מותקן בחצרי העסק.

(3) הוראה על מציאותו של מקום קדוש ומקודש, אתר לאומי או היסטורי, אתר זכרון והנצחה, גן לאומי או שמורת טבע.

(4) הודעה של רשות מקומית הקשורה בכניסה לתחום הרשות.

אחר-כך יש סעיף שמדבר שזה לא חל על תמרורים ועוד כמה דברים שמותרים על-פי החוק.

זאת אומרת, רק לנושאים האלה מותר לתת היתר על-פי החוק. מה שמציע ח"כ רובינשטיין הוא להוסיף פסקה נוספת כאשר הסוג הנוסף של שלטים שיהיו מותרים הוא פרסום שמה של חברה הנותנת חסות להחזקה, ניקיון וטיפול שולי הכביש בקטע מסויים. זה יהיה סוג של שלט שניתן יהיה לתת לו היתר. באיזה תנאים יינתן ההיתר, זה נושא אחר.

השאלה אם לתיקון, לנוסח של פסקה 5, הזה יש למישהו הערות.

מריה כהן-אתגר: אנחנו לא צריכים לשכוח כאן את ההיבט הבטיחותי. ריבוי שלטים במיוחד בקטע בין-עירוני זה מטרד בטיחותי מאוד רציני וזה מסיח את תשומת הלב של הנהג

מהכביש וכתוצאה מכך זה יכול לגרום לתאונות. אני לא מדברת על כל שלט ושלט, אבל בהחלט זה יביא לריבוי שלטים, וצריך לחשוב על זה.

אתי בנדלר: אני רוצה להפנות את תשומת לבך שההיתר לשלטים ניתנים או על-ידי ועדה מחוזית שהיא בעצם ועדת משנה מיוחדת של ועדה מחוזית, או באישורה של אותה ועדת משנה, ובאותה ועדה חבר גם נציג משרד התחבורה שיוכל כמובן לתת את דעתו לנושא הבטיחותי.

בינה בר-און: זה גם כתוב בסעיף 2 כאן. מדובר באורך דרך הגיוני, שבאמת לא יהיו כל 200 מטר שלטים.

בני רובין: אני לא יודע אם הוועדה יכולה לעשות זאת, אבל אני חושב שצריך לקבוע כללים לגבי השלטים, המרחק מהכביש והגודל שלהם כדי שזה לא יהיה מטרד יותר גדול.

שרה גרינברג: זה ישנו בתקנות והתקנות מכסות את זה. התקנות מאוד מאוד מפורטות והן מכסות את הכל. הן מכסות גדלים, מרחקים, צבעים, מספרי אותיות ומלים. הכל מסודר בתקנות. אם הצעת החוק תאושר, בתוך התקנות אנחנו גם נתקין את זה.

היו"ר אבי יחזקאל: זה אפשר לעשות אחרי הקריאה הראשונה. כרגע הדיון הוא דיון מסגרת והוא ברמה העקרונית.

אתי בנדלר: יש לי תיקון אחד קטן לנוסח הזה. כתוב כאן "פרסום שמה של חברה" ואני לא יודעת אם המציעים התכוונו לכך שרק חברה תהיה רשאית לקחת חסות ולהתאים שלט לעניין. אני הייתי אומרת פרסום שמו של מי שנותן חסות.

שרה גרינברג: נכון. גם את הכותרת צריך לשנות. אני חושבת שהכותרת קצת מסורבלת וצריך להפוך את זה למשהו הרבה יותר פשוט. אולי לכתוב רק תיקון ולא צריך אפילו לפרט את מהות התיקון.

בינה בר-און: אפשר לתת שם כמו בארצות-הברית, שם זה נקרא אימוץ קטע דרך.

אתי בנדלר: אני קצת מסתייגת מההצעה הזאת, למרות שהיא טובה. אתם יודעים שאת שם הצעת החוק אנחנו נותנים רק בנוסח לקראת הקריאה הראשונה. בקריאה השנייה והשלישית אנחנו נותנים תיקון מספר ובלי הנושא שבו דנים. כל הרעיון הוא שבשלב הזה אנחנו כותבים בקצרה מה מהות התיקון, כדי שאנשים באמת יראו לפי השם אם יש להם עניין לבדוק את הצעת החוק ולהתייחס אליה. אימוץ כביש, אני לא יודעת אם זה מעיד על מה שמופיע בחוק.

גדעון עזרא: לפי החוק הזה, שתי חברות לא יכולות לפרסם זו בסמוך לזו.

בינה בר-און: נכון.

יוצא למעשה שאת הכביש הסואן ביותר תיקח בטח החברה שתתן את הסכום הגבוה ביותר.

היו"ר אבי יחזקאל:

היא תצטרך לנקות אותו.

בינה בר-און:

ואם היא לא מנקה?

גדעון עזרא:

גם זה יהיה בחוק.

בינה בר-און:

היא תשלם בגין תמכרז - זה יהיה הרי מכרז - וגם תנקה?

היו"ר אבי יחזקאל:

למה היא תשלם למכרז?

אתי בנדלר:

אני לא חושבת שהיא תשלם למכרז. לפי מה שאני הבנתי היא תצטרך לממן את הניקיון.

בינה בר-און:

אתמול התלהבתי מהחוק, אבל היום אני כבר לא בטוח.

היו"ר אבי יחזקאל:

גם אני לא בטוח.

גדעון עזרא:

את רוצה להגיד שחברה ישראלית תנקה כביש בגין פרסום?

היו"ר אבי יחזקאל:

היא תממן. כן. הרעיון העומד מאחורי ההצעה הזו הוא שחברה ישראלית, איזה גוף כלכלי גדול כמו בנק - ובנקים כבר פנו אלינו - יציעו לממן מבצעי ניקיון.

שרה גרינברג:

מה זה מבצעי ניקיון?

היו"ר אבי יחזקאל:

הם יהיו אחראים לניקיון קטע מסויים.

שרה גרינברג:

זה לא רק ניקיון. זה שתילת עצים, פרחים וכו'.

אתי בנדלר:

בכביש גהה אין מקום לשתול פרחים ועצים.

היו"ר אבי יחזקאל:

אז לא ישתלו פרחים ועצים אלא ינקו.

שרה גרינברג:

יכול להיות מצב שבנק "דיסקונט" יכול להגיד ל"סלקום" את השלט שלו וימשיך להיות כתוב בנק

גדעון עזרא:

"דיסקונט" אבל "סלקום" תפרסם.

אפשר לרמות. אם אתה רוצה למסור למישהו עבודה מסויימת או שירות מסויים או הצעה מסויימת,

שרה גרינברג:

אתה צריך ללכת בתחרות. אף גוף לא יוכל לקבל את הזכות לממן פעולות ניקיון ועיצוב נופי ללא מכרז. מפרסמים מכרז, מבקשים את ההצעות, ומי שנותן את ההצעה הטובה מקבל.

- גדעון עזרא:** היוזמה תהיה של הוועדה או של המפרסם?
- שרה גרינברג:** היוזמה תהיה של מע"צ. מע"צ אחראית על הדרכים ועל צידי הדרכים.
- גדעון עזרא:** והיא תוציא מכרזים?
- שרה גרינברג:** כן. מע"צ תוציא מכרזים לקבלת הצעות.
- היו"ר אבי יחזקאל:** תעבירי בבקשה למע"צ שאני וח"כ גדעון עזרא חושבים שזה כמעט בחינם. סוף כל סוף אנחנו אומרים שיש משהו כמעט בחינם. אם תשכנעי אותי שעל נתיבי אילון מישהו יתן חסות וישקיע בשולי הדרך, אז מה יהיה אז? מה יהיה בשוליים של כביש ירושלים-תל-אביב שאני לא יודע איזה שוליים יש שם?
- שרה גרינברג:** יש שוליים.
- מאיר גזית:** שוליים זה עד לגדר.
- שרה גרינברג:** אני לא מדברת על השוליים הבנויים. אני מדברת על כל צידי הכבישים.
- היו"ר אבי יחזקאל:** תגידי להם שאנחנו לא מתנגדים להצעה, אלא שאני חושב שיש פה איזו מידת נאיביות שאומרת שלתת לחברה ישראלית פרסומות ענק או פרסומות אפקטיביות בגין תחזוקת שולי הכביש, זה לא מתאים לאופי הישראלי. בעקבות פעולה כזו יתקיימו אין ספור התדיינויות, מה זה להחזיק שוליים, האם יש שוליים, מה התמורה, מה התפוקה. אני אומר לך, אם אני עכשיו "סלקום" או בנק "דיסקונט", אני מחזיק שני פועלים רומנים, נותן להם ללכת ולנקות, העלות היא שולית וזניחה והפרסום הוא מאוד אפקטיבי. אין פרופורציה בין התמורה לתשואה.
- גדעון עזרא:** נכון. אני רוצה להגיד יותר מזה. החוק הזה לדעתי, לא חשבו עליו עד הסוף ואני מסכים עם דברי היושב-ראש. ישנם צידי דרך במדינת ישראל שמלוכלכים בצורה בלתי רגילה. אני לא יודע אם אתם מכירים את הקטע בין מחסום ארז לאשקלון. לשם לא יבוא אף אחד. השאלה אם אי-אפשר להגיד לחברה שמקבלת קטע דרכים שהיא מעוניינת בו, בתנאי שהיא תקבל גם קטעי דרכים שהמדינה מעוניינת בהם.
- שרה גרינברג:** זה יכול להיות כמו לגבי התחייבויות חברות הטלויזיה.
- גדעון עזרא:** חברות הטלויזיה למשל לא עמדו בהתחייבויות שלהן. חברות הכבלים עשו למישהו וכל הישובים והמושבים בצפון עד היום לא מחוברים.
- שרה גרינברג:** בהחלט אפשר לומר שחברה שזוכה בקטע מסויים שהוא קטע יוקרתי, תהיה חייבת גם לבצע את אותן פעולות בקטע פחות יוקרתי.

היו"ר אבי יחזקאל:
אנחנו נעביר את זה לקריאה ראשונה, אבל אני חושב שהתדיינות אמיתית על תמורות ותשואות היא החשובה. אני חושב שמחשבה יותר מעמיקה בעניין הזה תגרום לכך שאנחנו נדון ונביא את זה לקריאה שנייה ושלישית. מכיוון שאני מכיר את הדברים, אני מבקש לסגור את זה הרמטית, מה בדיוק אתם מקבלים כתוצאה מכך. הרבה חברות תשמחנה לאמץ כבישים, אבל אני שואל, שאלה שאתם צריכים לשאול, מה התמורות שאתם מקבלים. אם את שואלת אותי, אני חושב שהדבר הנכון ביותר הוא תמורות כספיות לפי קטעי כביש ומספר המכוניות שעוברות בכל קטע כביש. אם המטרה היא באמת גם פעולתית, תחזוקת שולי הכביש, אז פנטסטי. אז נברר מה זה תחזוקת שולי כביש. אם תוציאו מחר את נתיבי אילון, אז יגידו שאתם עובדים על מישהו.

שרה גרינברג:
הצעת החוק הזאת היא למעשה הצעת חוק פרטית של שני חברי כנסת. ההצעה כפי שהיא, היא מאוד פשוטה. להוסיף למסגרת השלטים המותרים על-פי החוק גם שלט מהסוג הזה. את העבודה הקשה נעשה אחר-כך בשלב התקנת התקנות ופרסום המכרזים. שם אנחנו נצטרך באמת לשים לב ולהתנות את כל התנאים.

היו"ר אבי יחזקאל:
לכן אני אומר שאם יש לכם עניין שהחוק הזה יגיע לכלל סיום, אני מאוד מבקש מכך שבין הקריאה הראשונה לשנייה והשלישית תביאו דברים במסגרת של תקנות. אני מבקש לדעת מה התמורות שאתם מקבלים. בהצעת החוק הזו אני לא רואה איזו שהיא תמורה, אלא דקלרציות. אני ארצה לקבל מסגרת, סנקציות, תמורות, מה מותר.

שרה גרינברג:
בגדול התמורה היא שגוף יממן את ההחזקה. כלומר, יוריד משהו מעל שכם המדינה.

היו"ר אבי יחזקאל:
מה עלות מע"צ בהחזקת השוליים של נתיבי אילון?

שרה גרינברג:
אנחנו לא מחזיקים.

היו"ר אבי יחזקאל:
כביש ירושלים-תל-אביב הוא של מע"צ?

שרה גרינברג:
מה ההוצאה השנתית על החזקת השוליים?

שרה גרינברג:
אין לי מושג.

מאיר גזית:
אנחנו מוציאים בכל הארץ עשרה מיליון שקלים בנושא ניקיון צידי דרכים.

היו"ר אבי יחזקאל:
אם אני יודע שאתם תקבלו שווה כסף עשרה מיליון שקלים. אם אני בנק, אני משלם כל הון כדי לשים שלטים בכביש ירושלים-תל-אביב.

בינה בר-און:
לכן ביקשנו שהשלט יהיה צנוע בצורת תמרוך. צריך לעשות את כל החיזוקים שאי-אפשר יהיה להשכיר את השלט למישהו אחר.

- גדעון עזרא:** חברת פרסום יכולה לגשת למכרז?
- בינה בר-און:** כן. אבל היא תוכל לפרסם רק את עצמה.
- היו"ר אבי יחזקאל:** זה עניין טכני. תיאורטית זה ברור שזה רק לצרכים מסחריים?
- בינה בר-און:** לא.
- היו"ר אבי יחזקאל:** אם מחר תחליט קבוצת אזרחים אוהדי ברק לאמץ את כביש ירושלים והיא תגיש לכם הצעה לתחזוק, יש הרי 7,000 פעילים במפלגת העבודה שמוכנים לתחזק כל כביש כדי שברק יהיה ראש-ממשלה. אם תיאורטית מחר הם מציעים לכם הצעה, מה אתם תעשו במקרה כזה?
- בינה בר-און:** ההצעה תצטרך להתחרות בכל ההצעות האחרות.
- היו"ר אבי יחזקאל:** לא. אני חושב שצריך להגדיר הגדרה שזה רק לצרכים מסחריים.
- גדעון עזרא:** לכן אני שואל למי יש את הזכויות. מה קורה עם השלטים ביהודה ושומרון?
- בינה בר-און:** החוק הזה לא חל על יהודה ושומרון.
- גדעון עזרא:** למה?
- מאיר גזית:** מע"צ לא מתחזקת את הכבישים שם.
- גדעון עזרא:** מה עם כביש הבקעה?
- מאיר גזית:** כביש הבקעה הוא חריג מבחינת מע"צ, מבחינת החזקה.
- היו"ר אבי יחזקאל:** בהצעת החוק הזו, יש הרבה מאוד שאלות, הרבה מאוד תהיות. היא הצעת חוק תקדימית במובן הזה שהיא אמנם פותחת פתח ליתרונות, אבל גם לחסרונות אפשריים. אני מבקש מכם להביא פתרונות. נדמה לי שהצעת החוק היא כוונה טובה, אבל אני מאוד מבקש לעגן אותה בתקנות אפשריות בעתיד. כלומר, להביא את זה עכשיו כדי שנדע.
- אתי בנדלר:** סעיף 15 לסעיף שדן בביצוע התקנות, בנוסחו היום קובע: "שר הבינוי והשיכון והשר לאיכות הסביבה ממונים על חוק זה והם רשאים להתקין יחדיו תקנות לביצוע, לרשות תקנות הקובעות תקנים לגבי גודלם, עיצובם וצורתם של שלטים ואופן התקנתם ותקנות בדבר כל הסדרה אחרת של התקנות שלטים. מכוח הסעיף הזה הותקנו אותן תקנות שהזכירה קודם עו"ד בינה בר-און. בסעיף 2 להצעת החוק יש קטע שאני לא מבינה: "בחוק העיקרי בסעיף 15, אחרי המלים "שר הבינוי והשיכון" יבוא "שר התשתיות הלאומיות". אני לא מבינה למה זה מופיע, כי הוא קיים היום בחוק.

- בינה בר-און:** זה במקום.
- היו"ר אבי יחזקאל:** במקום שר הבינוי והשיכון, יבוא שר התשתיות הלאומיות.
- אתי בנדלר:** יש החלטת ממשלה לעשות את זה דרך קבע?
- שרה גרינברג:** יש הוראה שפורסמה לאחר שמע"צ עברה למשרד התשתיות לאומיות. יש פרסום בילקוט הפרסומים.
- אתי בנדלר:** סמכות שר השיכון הועברה לשר התשתיות הלאומיות. אבל כאן את רוצה לשנות בחוק והשיכון. השאלה אם זה באמת על-דעת הממשלה, כי אנחנו בדרך כלל בוועדות לא עוסקים בהעברת סמכויות סטטוטוריות אלא אם כן זה בא לפי בקשת הממשלה.
- שרה גרינברג:** אני חושבת שכן.
- בני רובין:** זה לא מספיק לחשוב שכן. אני באתי בהנחה שהדבר הזה מיותר.
- גדעון עזרא:** היא אומרת שבגדול הסמכויות כבר הועברו.
- אתי בנדלר:** זה עבר בממשלה הזאת מכוח חוק יסוד הממשלה, אבל זה לא סמכויות סטטוטוריות שהועברו. לי אין בעיה. זו הצעת החוק, אם חברי הכנסת יאמרו לי, זה מה שאני אכתוב. אבל אני רוצה עמדת ממשלה מבוססת לעניין הזה. מה עמדתכם בשורה התחתונה בעניין הזה? האם אתם תומכים בהחלפת המלים "שר הבינוי והשיכון" ולכתוב "שר התשתיות הלאומיות"?
- שרה גרינברג:** אני אשאל את השר.
- אתי בנדלר:** לא תהיה עוד ישיבה בהכנה לקריאה ראשונה. נציג משרד המשפטים מציע לא לכלול עכשיו את התיקון הזה.
- בני רובין:** לא להתייחס בכלל לעניין השרים אלא רק לתוספת שבסוף הסעיף.
- אתי בנדלר:** אם כך, בהתאם לבקשת משרד המשפטים, התיקון הראשון המוצע בסעיף 15 לא יכלל.
- בינה בר-און:** שר התשתיות כן מעוניין לשנות את השם. הוא כן מבקש לשנות את השם.
- היו"ר אבי יחזקאל:** למה אתם באים לא מוכנים?
- שרה גרינברג:** אני חושבת שאנחנו מוכנים.

אני חושב שאתם בכלל לא מוכנים? אני מצטער על החוצפה שלי, אבל יש כאן כמה שאלות בסיסיות.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני חושבת שענינו לך על השאלות. אני חושבת שנתנו תשובה לכל השאלות.

שרה גרינברג:

האם את נציגה מוסמכת בשם הממשלה להגיד שהממשלה תומכת בהעברת סמכויות סטטוטוריות?

אתי בנדלר:

אני נציגה מוסמכת בשם השר.

שרה גרינברג:

אני צריכה עמדת ממשלה. בינה, יש לכם עמדת ממשלה לעניין הזה?

אתי בנדלר:

אני הבנתי שהחלטת הממשלה, לפי חוק יסוד הממשלה, מעבירה את כל הסמכויות בנגזרת מסויימת, ובכללם מע"צ, משר א' לשר ב', ואחר-כך עושים תיקון טכני בשל החוק. אני לא מבינה למה זאת בעיה. אנחנו עשינו כך בכל החוקים שלנו. זה היה בוועדת שרים לענייני חקיקה ולא נשמעה עמדה סותרת של משרד השיכון.

בינה בר-און:

אני מניחה שזה הנושא האחרון שלחברי הוועדה איכפת, אם זה יועבר או לא יועבר. ההוראות המהותיות הרבה יותר מעניינות אותם ולא איזה שר יהיה אחראי מכוח החוק לנושא הזה.

אתי בנדלר:

שישאר כתוב במקום.

בני רובין:

התיקון השני בסעיף 15 אומר להסמיך או לקבוע בתקנות גם את "לרבות אורך קטע הכביש המינימלי - זה צריך להיות המזערי - שבצידו ניתן להציב שילוט". על-סמך הערות חברי הוועדה מציעה לתקן ולהוסיף "וכן הוראות לעניין הגדרת שולי כביש, ולעניין הטיפול שיחולו על מי שניתן לו היתר בהתאם להוראות סעיף 2(5)". אני אנסח את זה כמובן יותר טוב, אבל הרעיון הוא מה הוא יצטרך לעשות במסגרת הטיפול.

אתי בנדלר:

גם התמורה.

היו"ר אבי יחזקאל:

הדרישות שידרשו ממנו.

בינה בר-און:

התמורה ודרישות לטיפול. משהו כזה. את הנוסח הסופי אני אעבד בהמשך.

אתי בנדלר:

בכל מקרה את התקנות אנחנו צריכים להביא לאישורכם. נביא נוסח של התקנות שיהיה על-דעת שני המשרדים, ואז התמונה תהיה יותר ברורה, כי באמת המהות תהיה בתקנות.

בינה בר-און:

באיזה סעיף כתוב שחברה לא יכולה לתת את הזכות לחברה אחרת?

גדעון עזרא:

היו"ר אבי יחזקאל: זה עוד לא כתוב. זה יהיה בתקנות שתבאנה לכאן לאישור. כל השאלות שאתה ואני שאלנו, אלה שאלות שתבאנה לפתרון בתקנות, לפחות מרביתן.

גדעון עזרא: מה שיקרה הוא שהשלטים יכסו את המדינה. מצד אחד הם ינקו את הזבל בצידי הכביש אבל ישכירו את השלטים בכסף גדול והמדינה יוצאת כאן מופסדת לגמרי.

אתי בנדלר: אני מוכרחה לומר שלא התעמקתי בסוגיה, אבל נדמה לי שהיתר זה היתר למקבל ההיתר עצמו. הוא לא ניתן להעברה.

היו"ר אבי יחזקאל: זה עניין של תקנות. כל הדברים האלה יבואו לידי ביטוי בתקנות שיובאו לאישור הוועדה. אין ספק שח"כ עזרא מעלה בעיה אמיתית. אנחנו מצביעים. נביא את זה לקריאה ראשונה ולאחר מכן זה יובא לדיון במהלך קריאה שנייה ושלישית. לו מפאת העובדה שאמרתי לח"כ רובינשטיין שלקראת הקריאה הראשונה העניין יעבור, ולאחר מכן נדון בצורה מעמיקה לקראת קריאה שנייה ושלישית. יש לזה תמיכת ממשלה, כך שאין פה מחטף או משהו כזה.

גדעון עזרא: מי השר הממונה?

אתי בנדלר: זה שני שרים. היה שר הבינוני והשיכון והשר לאיכות הסביבה וזה שונה לשר התשתיות הלאומיות ביחד עם השר לאיכות הסביבה.

לאה ורון: נציג האוצר שהוזמן לדיון לא הגיע. אני מניחה שאין עלות תקציבית לחוק ולכן אנחנו יכולים להעביר אותו לקריאה ראשונה ללא נוכחות האוצר.

אתי בנדלר: מי בעד להעביר את החוק לקריאה ראשונה?
אושר.

השיבה ננעלה בשעה 10:40