

דברי הכנסת

הישיבה המאה-ושבעים-ושלוש של הכנסת השלוש-עשרה

יום שלישי, כ"ח בטבת התשנ"ד (11 בינואר 1994)

ירושלים, הכנסת, שעה 16:09

תוכן העניינים

מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת
שאלות ותשובות
הפיכת נמל חיפה לבסיס פריסה של הצי האמריקני
תנאי ההסעות של חיילי צה"ל
מועד תשלום שכר החיילים בשירות חובה
אי-תשלום לחיילי מילואים שהוצאו לחופשה
מחסור בתרופות בשטחים
"טקס השבעה" בחיל האוויר
פיטורי נכי צה"ל מעבודתם בתעשייה האווירית
תנאי המאסר בכלא-4
כינויים מעליבים מפי קריין "גלי צה"ל"
אי-פרסום פציעת חייל מפגיעת אבן
העסקת פרופסור אסא כשר כיועץ לקצין חינוך ראשי
אי-גיוס מבוגרים במסגרת שלב ב'
חקירת אזרחית קשישה על-ידי מצ"ח
ימי עיון לחיילים בנושא פינוי יישובים ביש"ע
פיטורים בחברת "המשקם"
אי-חתימת ארגון ה"פתח" על הסכם להפסקת טרור
הקמת מרכז לשיפוץ מטוסים בסין
סמכויות השוטרים הפלשתינים
הסכם עם אוניברסיטת אל-נג'אח
שחרור אסירים חברי ארגון ה"חמאס"
פעולות מתנחלים באזור חברון
אישורי יציאה למשפחות בשטחים לליווי פצועים
נהלים להשמדת בעלי חיים בבסיסי צה"ל
נזקים לדירות עקב פיצוצים ניסיוניים ברפא"ל
חשד להאזנה לטלפונים של מתיישבים ביש"ע ובגולן
קיצור השירות בצה"ל
הנחיית התביעה הצבאית לבקש הקלות בעונשי מחבלים
נוהלי הבטיחות במתקן האימונים בצאלים
מבחן לקבלת רשיון נהיגה בשבת
שעוני לחץ אוויר לא-תקינים בתחנות הדלק
בטיחות הטיסה במטוסי "אל על"
עבודת קציני ים בשבת בנמל חיפה
בטיחות הטיסה במטוסי "אל על"
נוהלי הביטחון במסוף "אל על" בשדה התעופה במינכן

משטרת התנועה הארצית
רשת רכבות בתל-אביב
כרטיסי סטודנט לתלמידי ישיבות ההסדר
הנחות במחירי כרטיסי טיסה
תעריפי נסיעה במוניות ובאוטובוסים
רכבת הפרברים בין חיפה לקריות
טיסות מטוסים קלים מעל כפר-סבא
התקנת מזגנים באוטובוסים
פניית נכה לקבלת "מספר ירוק" להפעלת מונית
סניף משרד הרישוי בתל-אביב
הקמת טרמינל חדש בנמל התעופה בן-גוריון
בטיחות הנסיעה בכביש הערבה
מהירות הנסיעה בכבישים בין-עירוניים
"מספרים ירוקים" להפעלת מונית
אופנועי-ים
רכש חלקי חילוף למטוסי "אל על"
בטיחות ברחוב גבעת-שאול בירושלים
עבודות תשתית בשבת בקו הרכבת חיפה-תל-אביב
הטסת מטוסי "אל על" בשבתות
הצבת תמרורי "עצור" מוארים
ליקויי בטיחות בצומת רחובות בתל-אביב
פיצוי הדיירים באזור התחנה המרכזית החדשה בתל-אביב
"מספרים ירוקים" להפעלת מונית
ביטול קו אוטובוס דימונה-ירוחם-מצפה-רמון
רכבת הפרברים בין חיפה לקריות
חניית רכבות המובילות חומרים מסוכנים בתחומי העיר חיפה
מזבלת חירייה
אתר הפסולת רמת-חובב
שינוע חומרים מסוכנים
הכור הגרעיני בנחל-שורק
קרינה רדיואקטיבית במי תהום
הזרמת שפכים לירקון ולים
הזרמת שפכים לנחל-שורק
מפגעים סביבתיים ב"יקבי אפרת"
מפגעים סביבתיים בשכונת סנהדריה המורחבת בירושלים
דליפת גז כלור ממתקן "מקורות" בשער-הגיא
זיהום אוויר מכלי רכב

דרישת הפרקליטות לחייב עותרים לבג"ץ ב"הוצאות הולמות"

בחינות לשכת עורכי-הדין

פיגור בטיפול בבקשות בלשכת רשם סימני המסחר

ייצוג משפטי לחשוד הנשלח להסתכלות

הונאת בנקים למשכנתאות

קבלני הוצאה לפועל

מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

הצעת חוק צער בעלי חיים, התשנ"ד–1994

(קריאה שנייה וקריאה שלישית)

הצעת חוק לתיקון דיני משפחה (תיקון – הצמדת מזונות), התשנ"ג–1993

(הצעת חברת הכנסת נ' חזן)

הצעת חוק-יסוד: הכנסת (תיקון מס' 16)

(הצעת חבר הכנסת ח' מירום)

הצעת חוק הרשויות המקומיות (מימון בחירות) (הוראת שעה), התשנ"ד–1993

(הצעת חבר הכנסת י' מצא)

הצעה לסדר-היום

עצירת הגשמים

מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

היו"ר י' עזרן:

אני מתכבד לפתוח את ישיבת הכנסת היום, יום ג', כ"ח בטבת התשנ"ד, 11 בינואר 1994.

הודעה למזכיר הכנסת, בבקשה.

מזכיר הכנסת ש' יעקבסון:

ברשות היושב-ראש, הנני מתכבד להודיע, כי על-פי סעיף 96(ב) לתקנון הכנסת, חזרו בהם חברי כנסת כדלקמן מהצעותיהם לסדר-היום, לאחר שהכנסת כללה אותן בסדר-יומה: 1. המלצות ועדת-לוי בעניין תנאי המאסר של האסירים הביטחוניים – מאת חבר הכנסת צחי הנגבי; 2. עזרה הומניטרית למגורשי ה"חמאס" בדרום-לבנון – מאת חברות הכנסת יעל דיין ונעמי חזן; 3. הבאתם של פליטים מוסלמים מבוסניה – מאת חברי הכנסת רחבעם זאבי ואברהם יחזקאל; 4. ממצאי הסקר שפרסם יושב-ראש ועדת החינוך והתרבות, חבר הכנסת אברהם בורג – מאת חברי הכנסת רחבעם זאבי ויהושע מצא; 5. פיגועים חבלניים ברמת-אפעל, בעיר העתיקה ובקריית-שמונה – מאת חבר הכנסת משה פלד. בזאת הוסרו הנושאים הללו מסדר-היום של הכנסת. תודה.

היו"ר י' עזרן:

תודה.

שאלות ותשובות

היו"ר י' עזרן:

ובכן, הנושא הראשון בסדר-יומנו עמוס שאלות ותשובות. אני מזמין את סגן שר הביטחון להשיב על שאלות. סגן שר הביטחון ישיב על שאלתא מס' 1701, מאת חבר הכנסת אליעזר זנדברג.

סגן שר הביטחון מ' גור:

של מי?

היו"ר י' עזרן:

חבר הכנסת אליעזר זנדברג. אני פשוט לא קורא לפי הסדר, כי חברי הכנסת שאינם נוכחים – זו התקנה שיש בה גם קלקלה, אבל מה אני יכול לעשות?

יוסף בא-גד (מולדת):

אולי אני יכול למלא את מקומו של חבר הכנסת רחבעם זאבי?

היו"ר י' עזרן:

אין אף אחד שיכול למלא את מקומו של חבר הכנסת רחבעם זאבי, אני מצטער, אל תיצור תקדימים.

הפיכת נמל חיפה לבסיס פריסה של הצי האמריקני

חבר הכנסת א' זנדברג שאל את שר הביטחון ביום י"ח באב התשנ"ג (5 באוגוסט 1993):

נודע לי כי בין ישראל לארצות-הברית מתנהל משא-ומתן בעניין הפיכת נמל חיפה לבסיס פריסה של הצי האמריקני.

ברצוני לשאול:

1. האם נכון הדבר?

2. האם תתיר ממשלת ישראל לאוניות ולצלולות, המונעות בכוח גרעיני או נושאות נשק גרעיני, לעגון דרך קבע במימי מפרץ-חיפה, במסגרת הסכם שכזה?

3. האם שותפה עיריית חיפה בדיונים, ואם כן – מי הוא נציגה?

4. האם ההצעה להפוך את נמל חיפה לבסיס פריסה של הצי האמריקני מהווה חלק מהערבויות הביטחוניות אשר הוצעו לישראל כתחליף ובתמורה לווייתור על שטח ברמת-הגולן?

סגן שר הביטחון מ' גור:

1, 2, 4. זה כמה שנים מבקרות ספינות הצי האמריקני, לרבות נושאות מטוסים, בנמל חיפה. אציין כי אוניות וצוללות המונעות בכוח גרעיני ביקרו ושהו במפרץ-חיפה עשרות פעמים, תוך נקיטת כל אמצעי הזהירות הקיימים מצדנו ומצדם, ותוך שילוב ויידוע הוועדה לאנרגיה אטומית, המשרד לאיכות הסביבה, רשות הנמלים – נמל חיפה ואג"ם/ מבצעים.

שהייה זו איננה דרך קבע ואינה מתוכננת להיות כזאת, אלא במסגרת של ביקורים בלבד. על כל פנים, אין כל משא-ומתן על הפיכת נמל חיפה לבסיס פריסה של הצי האמריקני.

3. מאחר שלא היה משא-ומתן כאמור – התשובה שלילית.

היו"ר י' עזרן:

תודה, אדוני סגן השר.

שאלה נוספת לחבר הכנסת זנדברג, בבקשה.

אליעזר זנדברג (צומת):

אני רוצה להודות לסגן שר הביטחון על תשובתו. הואיל ומדובר בביקורים חוזרים ונשנים של אוניות שנושאות נשק גרעיני, והואיל ומדובר גם בסכנה מיוחדת שעלולה להיווצר כתוצאה מאותם כורים גרעיניים או נשק גרעיני על אותן אוניות, ברצוני לשאול: האם משרד הביטחון, בשיתוף עם משרדים אחרים, נוקט אמצעים או ערוך ומוכן למקרה שתהיה דליפה גרעינית, בדומה, חלילה, לדליפות אחרות שאירעו באזור מפרץ-חיפה בעבר?

סגן שר הביטחון מ' גור:

אני הזכרתי קודם שאנחנו נוקטים, בתיאום עם כל המשרדים הנוגעים בדבר, את כל האמצעים הנדרשים כדי להבטיח שלא יקרה אסון כזה.

היו"ר י' עזרן:

אנחנו עוברים לשאלות הבאות, של חבר הכנסת אברהם פורז – שאלתא מס' 1910 ושאלתא מס' 1911. בבקשה.

סגן שר הביטחון מ' גור:

זה נורא.

היו"ר י' עזרן:

יש תקנה שאין קוראים בשמו של חבר הכנסת הנעדר.

סגן שר הביטחון מ' גור:

שאלתא מס' 1910 היא בנושא תנאי ההסעה של חיילי צה"ל.

תנאי ההסעות של חיילי צה"ל

חבר הכנסת א' פורז שאל את שר הביטחון ביום ב' בכסליו התשנ"ד (16 בנובמבר 1993):

בימי ראשון בשבוע יש חיילים רבים הנוסעים באוטובוסים ממרכז הארץ לצפון הארץ ולרמת-הגולן. האוטובוסים היוצאים מהתחנה המרכזית בתל-אביב יוצאים מלאים, כך שחיילים העולים על האוטובוסים ברמת-אביב, בהרצלייה ובתחנות נוספות לאורך הדרך נאלצים לנסוע בעמידה, אף שמדובר בנסיעה ממושכת.

ברצוני לשאול:

מה יעשה כדי שחיילים לא יאלצו לנסוע נסיעות ארוכות בעמידה?

סגן שר הביטחון מ' גור:

מבדיקה שערכנו לגבי תנאי הסעות חיילי צה"ל לרמת-הגולן עולים הדברים הבאים: א. בכל ימי ראשון מתגבר "אגד" את מספר האוטובוסים בשעות השיא; ב. נוסף על כך מתקיימות הסעות במסגרת צה"ל מהערים הגדולות – באר-שבע, תל-אביב, ירושלים וחיפה – לכיוון רמת-הגולן. מספר האוטובוסים הוא על-פי הזמנת מקומות הישיבה.

בכוונת צה"ל לפנות ל"אגד" על-מנת להוסיף אוטובוסים העוברים דרך רמת-אביב, הרצלייה וכו' בימי א', כדי שהחיילים יגיעו ליעדם בנוחות.

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחבר הכנסת פורז.

אברהם פורז (מרצ):

אדוני סגן השר, אינני רוצה לשאול, אני רק רוצה לייעץ. צריך לתבוע מ"אגד" שהאוטובוסים שיוצאים מהתחנה המרכזית לא יצאו כשכל המקומות תפוסים, אלא שהאוטובוס יהיה מלא, נניח, ב-60%, כדי שלא להעלות העולים בדרך יהיו מקומות ישיבה. אם לא יקפידו על זה, התוצאה תהיה שהאוטובוס יצא מלא מהתחנה המרכזית, והחיילים מיתר המקומות ייסעו בעמידה. מבחינת "אגד", כלכלית, כדאי שייסעו בעמידה, כי אז החברה מנצלת טוב יותר את האוטובוסים. אבל לנו יש אינטרס שהחייל שנוסע לרמת-הגולן או לגליל, ונוסע שעתיים-שלוש שעות, לא ייסע בעמידה.

סגן שר הביטחון מ' גור:

ראשית, אנחנו נוודא שאומנם זה כך. שנית, אני צריך לומר מניסיון אישי – כפי שצינתי קודם, הבן שלי היה נוסע לשם – שהם עשו ביניהם סידורים דומים לאלה והשאירו חלק מהמקומות פנויים, כדי שהם יוכלו לנסוע בישיבה. אבל אני אביא לתשומת לבם את ההצעה.

מועד תשלום שכר החיילים בשירות חובה

חבר הכנסת א' פורז שאל את שר הביטחון ביום ב' בכסליו התשנ"ד (16 בנובמבר 1993):

צה"ל משלם לחיילי החובה את שכרם ב-10 בכל חודש, לעומת חיילי הקבע, המקבלים את שכרם ב-1 בחודש.

ברצוני לשאול:

1. מדוע אין משלמים את שכר חיילי החובה ב-1 בחודש?

2. האם צה"ל מודע לכך שכרטיסי אשראי למיניהם, שבהם מחזיקים גם חיילים, וכן תשלומים אחרים, הם ב-1 בחודש, והדבר גורם לכך שחיילי חובה נכנסים בשל כך למשיכת יתר?

3. מה ייעשה בנדון?

סגן שר הביטחון מ' גור:

1. פקודת מטכ"ל 35.0201 קובעת, כי שכר חיילי חובה יועבר לחשבון הבנק ב-10 בחודש עבור החודש החולף. השיקולים לקביעה זו הינם – אילוצים טכניים. גזירת המשכורות כוללת בתוכה תהליך טכני האורך כעשרה ימים, כאשר הרצת השכר נעשית ב-29 או ב-30 בחודש, וכוללת בדיקות, חלוקה לדוחות, הפקת תלושים, העברת סרטים לבנקים ועוד.

אוכלוסיית משרתי צבא הקבע ועובדי צה"ל הינה אוכלוסייה סטטית לעומת אוכלוסיית החובה, אשר בשל אופיה הינה דינמית. התנועות הרבות באוכלוסייה זו וגודלה היחסי משפיעים על השכר, ולכן התאריך שנקבע מאפשר למשכורת להיות עדכנית.

2. על-פי פקודות המטכ"ל, חייל לא ימשוך מחשבון הבנק שבו הוא מקבל את התשלום החודשי סכומי כסף העולים על היתרה העומדת לזכותו, אלא אם כן יש לו הסכם עם הבנק המתיר זאת. מכאן שעל החייל להיות מודע למצבו הכספי במהלך כל החודש ולא רק ב-1 בחודש.

3. מבדיקה שנערכה עולה, כי לא עלתה כל בעיה או קבילה בנושא זה בשנתיים האחרונות. לאור זאת, ונוכח הקשיים הטכניים בשינוי המתכונת הקיימת, אין לדעתנו הצדקה וצורך לשנות את המצב הקיים.

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחבר הכנסת פורז.

אברהם פורז (מרצ):

אדוני סגן השר, אני אומר לך את עמדתי, אתם תוכלו כמובן גם לא לקבל את העמדה הזאת. אני רק רוצה לומר לך, שבתקופה שלפני המחשב, בתקופה שהשלמים ביחידות שילמו במזומן וכשלא היתה התחשבות ממוחשבת, התשובה שלך היתה יכולה להיות תשובה נכונה. לדעתי, אין שום סיבה שלא לשלם לכל חיילי החובה את המשכורת ב-1 בחודש. ואם יש התחשבות ושינויים, אפשר להתחשבן אתם במשכורת של החודש שלאחר מכן. אינני אומר את זה סתם. העניין הוא פשוט. מי שיש לו, למשל, כרטיס אשראי של "ויזה", או, למשל, חלק מהספקים – הרוב בדרך כלל יורד ב-1 בחודש. התוצאה היא שהחשבון נכנס למשיכת יתר ומחויב בריבית במשך עשרה ימים. נכון, מדובר ב-200 שקלים לחודש, סכומים לא גדולים. אבל, לדעתי, אין שום סיבה להפלות בעניין מועד התשלום של המשכורת לחיילי החובה מול חיילי הקבע. אני מציע לכם, בעידן המחשב, לנסות ליישר את הקו.

סגן שר הביטחון מ' גור:

אין לי ספק שיש אמת רבה בדבריך. אבל אין לי מה להוסיף על התשובה.

היו"ר י' עזרן:

אדוני סגן השר, אולי אפשר, ברשותך, לחזור לשאלתא מס' 1617, של חבר הכנסת חיים דיין?

סגן שר הביטחון מ' גור:

כן.

אי-תשלום לחיילי מילואים שהוצאו לחופשה

חבר הכנסת ח' דיין שאל את שר הביטחון ביום כ"ט בתמוז התשנ"ג (18 ביולי 1993):

מכלי התקשורת נודע לי, שאנשי מילואים מתלוננים כי במשך שירותם האחרון בשטחים הם הוצאו לחופשה מהצבא, בלי שצה"ל ישלם להם את ימי החופש.

מילואימניקים אלו הוזמנו ל-30 יום, אך משום שהוצאו לחופשה שולם להם באמצעות הביטוח הלאומי סכום כסף עבור 20 יום בלבד. כתוצאה מכך נגרם להם הפסד. הם אינם יכולים לחזור לעבודה בזמן חופשה, והצבא לא משלם להם עבור כל ימי המילואים.

נוסף על כך, אנשי המילואים יוצאים לחופשה עם נשקם האישי ומדיהם, ובעצם נשארים מחוילים גם בחופשה, וזאת בניגוד לנהלים בצבא.

ברצוני לשאול:

1. האם הידיעה הזאת נכונה?

2. מדוע לא משלמים להם עבור ימי החופשה?

3. מדוע עוקפים את הנהלים בצבא ומשחררים חיילים עם מדיהם ונשקיהם?

סגן שר הביטחון מ' גור:

1. הנתונים המופיעים בשאילתא אינם מכילים פרטים מספקים על היחידה האמורה, ולפיכך לא ניתן היה לבדוק פרטנית את נכונותם. מכאן העיכוב במתן התשובה.

2. ככלל, על-פי הוראות הצבא זכאי איש המילואים לחופשה של 48 שעות, וזאת פעמיים במשך שירות בתעסוקה מבצעית מעל 30 יום. כאשר החייל עצמו מבקש לצאת לחופשה לתקופות ארוכות יותר מהנזכרות לעיל, אזי הינו משוחרר ומגויס שוב, כך ש"חופשה" מוארכת זו אינה נחשבת לתקופת שירות ואינה מקנה זכאות לתגמול ביטוח לאומי.

אם התרחש מצב כמתואר בשאילתא, של שחרור משמ"פ – שירות מילואים פעיל – לפרק זמן קצר של ימים מספר, וגיוס לשמ"פ מייד לאחר מכן, זו הפרה של פקודות הצבא, והטיפול בעניין זה יהיה בהליך משמעת, וזאת אלא אם ראש אג"ם או ראש אכ"א, וזאת במקרים חריגים, מטעמים מיוחדים, הורו אחרת.

3. שחרור ממילואים עם נשק ומדים הינו פסול ומנוגד לנהלים. הפרקליטות הצבאית תבדוק את הצעדים הדרושים להפסקה של תופעה כזאת, אם הינה קיימת.

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחבר הכנסת חיים דיין.

חיים דיין (צומת):

אדוני היושב-ראש, אדוני סגן שר הביטחון, קודם כול, אני מצטער על טענתך שלא קיבלתם פרטים מדויקים. אני צירפתי לשאילתא הזאת קטע ממאמר בעיתון, שתיאר והסביר בדיוק את הדברים שאני שואל אותך.

סגן שר הביטחון מ' גור:

מה שאני ציינתי הוא, שהפרטים על היחידה לא היו מספיקים לאיתור היחידה, לכן לקח זמן ארוך יותר לאתר ולתת את התשובה.

חיים דיין (צומת):

הבנתי. לגבי השאלה הנוספת שלי, מאחר שבשנת 1993 גייס צה"ל מאות אנשי מילואים ולא היה מחויב לשלם להם עבור שישה ימים, הצלחנו להעביר את החוק שלפיו הוא יכול לזמן אותם בסך הכול ליומיים מעבר לזה, והוא יתחייב בתשלום. שאלתי היא, האם ייערך צה"ל לקראת שנת 1994 לזימון אנשי מילואים מובטלים שיכולים לשרת במילואים בלי לפגוע בענף הכלכלי או במסגרת שבה הם מועסקים?

סגן שר הביטחון מ' גור:

נבדוק את הצעתך באופן יסודי.

מחסור בתרופות בשטחים

חברת הכנסת נ' חזן שאלה את שר הביטחון ביום ב' בכסליו התשנ"ד (16 בנובמבר 1993):

לאחרונה הוחמר מצב שירותי הבריאות בשטחים בכלל ובעזה בפרט. בעזה יש מחסור גדול בתרופות במחסנים, בבתי-החולים, במרפאות ובבתי-המרקחת.

ברצוני לשאול:

1. מדוע הולך וגדל המחסור בתרופות מיום ליום?
2. מה נעשה על-מנת לזרז את הגעת התרופות לשטחים, ובמיוחד לעזה, כדי לאפשר לתושבים לקבל טיפול תרופתי נאות?
3. האם תועבר הסמכות בענייני בריאות לידי התושבים, תוך ציודם בכמות תרופות שתאפשר להם להתחיל את ניהול העניין בצורה סבירה?

סגן שר הביטחון מ' גור:

2-1. מבדיקה שערך המינהל האזרחי באזור חבל-עזה עם קמ"ט הבריאות, מנכ"ל משרד הבריאות והרוקח הראשי עולה, כי אין מחסור בתרופות ואין טענות כלשהן בנושא זה.

3. רכש התרופות מתבצע בהתאם לתקציב שנתי מתוכנן ועל-פי מתכונת העבר, וכן בהתאם למצב של מחסור בתרופה זו או אחרת, על-פי הצרכים המתעוררים. על-פי הנהוג, מערכת הבריאות

מחזיקה מלאי תרופות לחצי שנה קדימה: רבעון שוטף פלוס רבעון נוסף. והמשמעות היא, שב-1 בינואר 1994 ימצא מלאי תרופות עד 1 ביולי 1994.

היו"ר י' עזרן:

רשות לשאלה נוספת לחברת הכנסת נעמי חזן.

נעמי חזן (מרצ):

אדוני היושב-ראש, אדוני סגן השר, בעקבות השאילתא שהגשתי בתחילת נובמבר נמסר לי על-ידי מתאם הפעולות בשטחים, שהוגדלה ההקצבה לתרופות ל-8 מיליוני שקל. אני שמחה מאוד על כך שההגדלה הזאת אפשרה את מילוי החסר בנושא הזה.

אני מבינה שההגדלה נעשית אחת לחצי שנה. אבל מדוע, אדוני סגן השר, רק לחצי שנה מהמלאים הקיימים במשרד הבריאות ולא על-פי הצורך?

היו"ר י' עזרן:

תודה.

בבקשה, אדוני.

סגן שר הביטחון מ' גור:

אני צריך לענות על חלק לאור ניסיוני כשר הבריאות.

בדרך כלל, אנחנו משתדלים להחזיק, מבחינת טיב התרופות ומבחינת הצורך במלאים, אך ורק את הנדרש. כאשר אנחנו מגיעים למסקנות, לאור ניסיון, שבתרופה מסוימת יש הצדקה להחזיק כך ואין הצדקה להחזקה מיותרת, אנחנו משתדלים שלא לעשות זאת.

אם יהיה מקרה מסוים, ולמרות מה שעניתי קודם יסתבר שהמציאות מחייבת, נעשה זאת.

היו"ר י' עזרן:

"טקס השבעה" בחיל האוויר

חבר הכנסת י' מצא שאל את שר הביטחון ביום ב' בכסליו התשנ"ד (16 בנובמבר 1993):

בעיתון "חדשות" מיום 9 בנובמבר 1993 פורסמה ידיעה תחת הכותרת "השבעה לחיילים חדשים: לעמוד בתוך הקרח ולשתות".

מתוכן הידיעה עולה, כי חיילים מבסיס נבטים בדרום נאלצו לעבור טקס השבעה הנערך על-ידי המפקד והחיילים הוותיקים, המלווה בהתעללות.

ברצוני לשאול:

1. האם משרד הביטחון מיודע בנושא הנ"ל, ומה דעת המשרד על מקרים מעין זה?

2. מה הן דרכי פעולתו של משרד הביטחון במקרים מעין זה?

3. לפי הנתונים המצויים בידי משרד הביטחון, מה הוא מספר התלונות על התעללות בחיילים שהוגשו בשנה האחרונה, וכמה מהן נבדקו וטופלו?

סגן שר הביטחון מ' גור:

1. מדובר באירוע מסורתי להשבעת טייסי קרב צעירים אשר סיימו קורס אימון מבצעי, שנהוג לקיימו בשתי הטייסות שבהן נערך קורס זה בבסיס. האירוע דומה באופיו לאירוע המסורתי לטבילת טייסים בגיגית מים לאחר ביצוע סולו ראשון על מטוס. כל טייס עובר, כידוע, אירוע טבילה כזה פעמים מספר במהלך שירותו, בכל מעבר למטוס חדש. אני מודה שאני זכיתי לכמה טבילות כאלה, וזה לגמרי לא רע.

הטבילה במים הינה, כאמור, מסורת, והיא מתקיימת בכל עונות השנה, בכלל זה בחורף ובמים קרים.

אירוע טקס הסמכת טייסים בוגרי קורס אימון מבצעי וטייסי קרב מבצעיים מתקיים בכל סוף תקופת אימון במסגרת ערב יחידה, בבגדים אזרחיים, בחוף ים-המלח.

האירוע שעליו התלונן האב במכתבו בעילום שם התקיים בתאריך 19 ביולי 1993. במהלך "טקס ההשבעה" טובלים הטייסים את כפות רגליהם במי קרח, קוראים שבועה היתולית ושותים כוס משקה.

באירוע דומה השתתף מפקד הבסיס אישית, ולדבריו הוא בוצע בטעם טוב, באווירה טובה, ולא היה בו שום סממן של כפייה. לאירוע האמור הצטרפו גם חיילים וחיילות מגף טיסה של היחידה על-פי בקשתם, וגם הם, על-פי רצונם, השתתפו בטקס.

יש לי פה עדות ארוכה של מפקד חיל האוויר, אשר תחקר את העניין באופן אישי. הוא מציין: "רשימת המשתתפים הנ"ל שאינם טייסים הועברה אלי" – כלומר, אל מפקד חיל האוויר – "נמצאת ברשותי, ובה תשובותיהם השליליות לגבי האפשרות שההשתתפות בטקס נכפתה עליהם או שהיו בו סממנים שגרמו להשפלתם.

"רוב החיילים והחיילות שנחקרו גם הביעו דעתם כי הטקס הוא חלק מהווי הטייסת וכי יש להמשיך בקיומו.

"בגלל חשש שמא בכל זאת משתתפים חיילים וחיילות צעירים בטקס בגלל רצון להיות מקובלים בקרב חבריהם ובגלל העובדה שלגביהם לא מתקיימת הסמכתם כטייסי קרב, הוריתי שמותר לשתתף באירוע ההשבעה כנוכחים בהיותם חלק מהיחידה, אך אין לאשר להם, כולם או חלקם, לעבור השבעה באופן אישי, גם אם יביעו רצונם בנושא הזה."

2. לאור תשובתו המפורטת של מפקד חיל האוויר, אינני רואה מקום לפעולה כלשהי.

3. תלונה המעלה חשד להתעללות בחייל מטופלת ביסודיות על-ידי מצ"ח – משטרה צבאית חוקרת – והפרקליטות הצבאית.

בשנת 1993, מינואר ועד נובמבר, נפתחו 16 תיקים במצ"ח בגין חשד להתעללות בחיילים, מספר אשר אינו מצביע על קיום תופעה. במרבית התיקים שבהם הסתיים הטיפול לא הוגשו כתבי אישום, והטיפול בהם הסתיים בהחלטה על טיפול בדיון משמעותי.

נציין כי הקמצ"ר – קצין משטרה צבאית ראשי – הגדיר את נושא ההתעללות בחיילים כצי"ח – ציון ידיעה חשובה – בחקירות המשטרה הצבאית החוקרת.

היו"ר י' עזרן:

תודה.

שאלה נוספת לחבר הכנסת יהושע מצא, בבקשה.

יהושע מצא (הליכוד):

אדוני סגן שר הביטחון, התשובה שלך בהחלט מספקת אותי ולשאלות עצמן אין לי מה להוסיף. אבל יש לי שאלה בתחום אחר.

נוכח הממצאים האלה שקראת, כאשר מתפרסמת ידיעה בעיתון "חדשות", שבינתיים כבר חלף לו מן העולם, אבל באותם ימים שהוא התקיים – מה עשתה מערכת הביטחון על-מנת לנזוף בעיתון כזה, לשאול מנין הוא שואב את ידיעותיו, או מדוע הוא מוציא דיבה רעה של התעללות, כשזו לא קיימת?

סגן שר הביטחון מ' גור:

אני אבדוק את העניין הזה באופן פרטני. אבל אני יכול לומר לך מניסיוני בשירות בצבא, שהרבה מאוד ידיעות שמתפרסמות ואינן מדויקות, אם אינן גורמות לצבא נזק ישיר, הצבא מעדיף לעבור עליהן לסדר-היום. שכן, התכתשות כזאת או אחרת עם העיתונות לא תמיד נוחה, לא תמיד באה לידי סיום; לפעמים היא נמשכת מעל ומעבר למידה.

לכן, אם אין לנו תחושה שנגרם נזק אישי למישהו, או שנגרם נזק ישיר לצבא, אנחנו נותנים לעניין לעבור.

אבל במקרה הפרטני הזה אני אתן לך תשובה.

יהושע מצא (הליכוד):

תודה רבה.

היו"ר י' עזרן:

תודה.

טבילת גיור, ולהבדיל אלף אלפי הבדלות – טבילת גיוס.

פיטורי נכי צה"ל מעבודתם בתעשייה האווירית

חבר הכנסת ר' איתן שאל את שר הביטחון ביום ב' בכסליו התשנ"ד (16 בנובמבר 1993):

לאחרונה, נוכח גל הפיטורים מהתעשייה האווירית, מונף גרזן הפיטורים מעל ראשי נכי צה"ל העובדים בתעשייה האווירית.

ברצוני לשאול:

1. האם עומדים לפטר נכי צה"ל מהתעשייה האווירית?

2. אם כן – מה הוא מספר הנכים אשר עומדים לפטרם?

3. מה הוא הפתרון אשר יוצע למפוטרים כדי שלא יגיעו עד פת לחם עקב נכותם?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

להלן תשובת הנהלת התעשייה האווירית:

"התעשייה האווירית כמפעל ביטחוני מעסיקה נכי צה"ל רבים מתוך הכרה עמוקה שחובתה המוסרית לסייע בידי אלו שנפגעו ומסרו היקר להם למען ביטחון המדינה – לבל ייכרת מטה לחמם.

"השקפה זו היא אשר מנחה את הנהלת החברה גם בצוק העתים, ובשעה שהמצב התעסוקתי בחברה מצריך צמצומי כוח אדם ניכרים, לעשות כל אשר לאל ידנו כדי להימנע בשלב זה מפיטוריהם של נכי צה"ל.

"עם זאת, במקרים החריגים שלא יהא מנוס מכך, הרי שנפעל רק לאחר התחשבות רבה ונבחן כל מקרה לגופו."

מכאן, תשובותי על שאלותיך הן:

1. רק במקרים חריגים.

2. עדיין לא ידוע.

3. מפוטרי התעשייה האווירית, נכים, יקבלו פיצויים ככלל העובדים, וזאת נוסף על תגמול המשולם להם על-ידי אגף השיקום, כחוק.

תנאי המאסר בכלא-4

חברת הכנסת נ' בלומנטל שאלה את שר הביטחון ביום ב' בכסליו התשנ"ד (16 בנובמבר 1993):

בימים אלו הסבו את תשומת לבי להתנהגות קשה כלפי חיילי צה"ל האסורים במחנה המעצר כלא-4.

החיילים האסורים זוכים לתנאי מאסר קשים, חיילים המבקשים בדיקת רופא נענים בסירוב, חיילים מוכים על-ידי הסוהרים, התנאים הסניטריים קשים.

חיילים אלו יכולים להיות בשירות סדיר או במילואים, וברוב המקרים הם נכנסו למאסר בגלל עבירות משמעת.

ברצוני לשאול:

1. האם נעשתה בדיקה של צה"ל במתקני הכליאה לבדיקת הטענות הנ"ל, ומתי?

2. האם קיבל בעבר קצין קבילות חיילים קבילות בנושא הנ"ל, וכמה?

3. האם יש רופא בכל מחנה מעצר, ואם כן – מדוע חייל אינו יכול להגיע לבדיקה?

4. האם המצב זהה בבתי-מאסר לחיילות?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. התשובה חיובית. לאחרונה ביקרו במתקן הכליאה נציב קבילות חיילים, הוועדה המשותפת לכוח אדם של ועדת החוץ והביטחון וועדת החינוך והתרבות של הכנסת, ומדי חודש מבקר בבסיס פרקליט צבאי במסגרת ביקורי פיקוח שוטפים.

2. נציב קבילות חיילים קיבל ארבע קבילות הקשורות במתקן הכליאה ומצא שלוש מהן בלתי מוצדקות.

3. בבסיס הכליאה יש רופא במשרה מלאה, שבדק את כל הנזקקים ואת כל המתקבלים לבסיס, ללא יוצאים מן הכלל.

4. השואלת ביקרה בינתיים בבסיס כליאה 400 – של בנות – וכפי שנמסר לי, התרשמה חיובית מהעשייה במקום.

כינויים מעליבים מפי קריין "גלי צה"ל"

חבר הכנסת ש' הלפרט שאל את שר הביטחון ביום ב' בכסליו התשנ"ד (16 בנובמבר 1993):

פורסם כי קריין "גלי צה"ל" כינה בשידור חי את הרב לוינגר, מראשי המתיישבים בחברון, "רוצח מטורף", וזאת כשפנה בשאלה לאחת המאזינות.

ברצוני לשאול:

1. האם זה נכון?

2. האם ניתן להשלים עם כינויים מסוג זה כלפי רבנים ומתיישבים יהודים בשטחים?

3. האם ננקטו צעדים?

4. מה ייעשה למניעת מקרים דומים?

סגן שר הביטחון מ' גור:

1. לצערי, התשובה חיובית.

2. התשובה שלילית.

3-4. הקריין הועמד לדין והושעה מתפקידו עד להודעה חדשה.

שמואל הלפרט (יהדות התורה):

תודה רבה.

אי-פרסום פציעת חייל מפגיעת אבן

חבר הכנסת ד' מנע שאל את שר הביטחון ביום ב' בכסליו התשנ"ד (16 בנובמבר 1993):

נודע לי, כי ביום רביעי, 20 באוקטובר 1993, בשעה 13:30, נפצע בראשו החייל נריעד חקק (מ"א 5106329) מפגיעת אבן בראשו, בהיותו ברכב צבאי בחברון. הוא נותח בראשו ב"הדסה עין-כרם" עקב שבר בגולגולת – נשברה העצם של הרקה הימנית – ודימום במוח. הוא מאושפז ביחידה לטיפול נמרץ.

ברצוני לשאול:

1. באמצעי התקשורת לא נמסר דיווח על פציעת החייל. הורי החייל פנו לעיתונאים ונאמר להם שלא נמסרה כל הודעה מדובר צה"ל. האם אכן לא נמסרה הודעה, ומדוע?

2. מקרה זה ומקרים אחרים מוכיחים, שהאבן היא כלי נשק מסוכן. האם תינתן הוראה לחיילים לירות בזרקי האבנים, ומתי?

3. באמצעי התקשורת נהוג לדווח על כל תאונות הדרכים, אפילו אם מדובר בפצועים קל. האם ייתכן שלא ידווח על פציעת חייל?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1, 3. דובר צה"ל הבהיר לי, כי אין כל שינוי במדיניות לגבי פרסום נפגעים של צה"ל במהלך פעולות ביטחון שוטף בשטחים ובגבולות. כאשר מדובר בחייל אשר נפצע באורח קל, ואשר משוחרר לאחר טיפול ראשוני ולא נזקק לאשפוז, לא יוצאת הודעה יזומה, אלא אם הוחלט אחרת. במקרה דנן הדיווח הראשוני שהתקבל הגדיר את מצבו של החייל כפצוע קל, ולפיכך לא פורסמה הודעת דובר צה"ל כנהוג.

2. בהוראות הפתיחה באש בשנים האחרונות באה לידי ביטוי הכרה בעובדה שהאבן, בתנאים מסוימים, יוצרת סיכון רב, שהתגובה הנאותה עליו היא ירי.

הוראות הפתיחה באש קובעות, כי בעת שנשקפת סכנת חיים ממשית ומיידית כתוצאה מיידוי אבנים מורשים חיילי צה"ל להגן על חייהם תוך שימוש בנשק חם. עוד קובעות ההוראות, כי אף בעת שיידוי האבנים אינו יוצר סכנת חיים ניתן להשתמש באמצעי לחימה מיוחדים, כגון קליעי גומי ופלסטיק, הכול בהתאם לפקודות הצבא.

העסקת פרופסור אסא כשר כיועץ לקצין חינוך ראשי

חברת הכנסת ל" לבנת שאלה את שר הביטחון ביום ב' בכסליו התשנ"ד (16 בנובמבר 1993):

לאחרונה נודע שפרופסור אסא כשר מועסק כיועץ מיוחד לקצין חינוך ראשי בצה"ל, ובין היתר הוא מכין את הקוד המוסרי של צה"ל. פרופסור כשר, בזמנו, תמך בסירוב השירות הצבאי בלבנון והשתתף בפרסומים שהוצאו בידי תנועת "יש גבול".

ברצוני לשאול:

1. מי מינה את פרופסור כשר לתפקידו במסגרת צה"ל? האם מינוי זה זכה לאישור מלכתחילה או בדיעבד?

2. האם היו ידועות לך השקפותיו, המצדיקות סרבנות שירות, של פרופסור כשר בטרם המינוי?

3. מה הן הגדרות תפקידו במערכת הצה"לית?

4. מה היא עלות העסקתו ותפעול משרדו, בכלל זה עלות פרסומים, שירותי עזר, מזכירות וכיוצא באלה?

סגן שר הביטחון מ' גור:

4-1. בדומה לאנשי אקדמיה רבים, הזמן פרופסור אסא כשר להתייעצות עם קצין חינוך ראשי. פרופסור כשר שותף להכנת קובץ כללי התנהגות אתית לצה"ל, וכל פעילותו בעניין נעשית בהתנדבות.

יצוין כי העסקתו של פרופסור כשר ומאמריו נדונו במפורט ביום 29 בנובמבר 1993, בוועדת המשנה של הכנסת לענייני כוח אדם בצה"ל. למיטב ידיעתנו, גם לאחר עיון במאמרים שצורפו למכתבך, לא הטיף פרופסור כשר לסרבנות בשירות הצבאי.

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחברת הכנסת לימור לבנת, בבקשה.

לימור לבנת (הליכוד):

אדוני סגן השר, אני חייבת לומר שאני קצת מתפלאת על התשובה שנתת לי. זה העתק מדויק של התשובה שקיבלתי בכתב מחוץ לשאילתא הזאת משר הביטחון.

בתשובתך נפלו כמה אי-דיוקים מצערים. קודם כול, הדיון לא היה ב-29 בנובמבר אלא ב-30 בנובמבר. הוא לא היה בוועדת המשנה לכוח אדם בצה"ל אלא בוועדה המשותפת לוועדת החוץ והביטחון ולוועדת החינוך, שנקראת: הוועדה לחינוך בצה"ל. זה דבר אחד, אבל אלה אי-דיוקים בלתי חשובים.

הבעיה הגדולה יותר היא, ואני בטוחה שלפני שאתה השבת את תשובתך אתה לא קראת את החומר שאני צירפתי – לכן הייתי רוצה, ברשותך, לקרוא שלושה משפטים מתוך מאמרו של פרופסור אסא כשר שפורסם בספר של תנועת "יש גבול", ושם הספר הוא "גבול הציות". וכך כותב פרופסור כשר: "פגיעה חמורה בחירויות הבסיסיות של האזרחים או חלק מהם יכולה להוות ראשיתו של מאבק להגנת אושיות הדמוקרטיה, ובמסגרתו מן האפשר שייוצרו נסיבות שבהן תהיה הצדקה מלאה מבחינת עקרונות הצדק שביסוד המשטר הדמוקרטי לנקוט פעולות שיש בהן אלמנט של הפרת חוק בלתי אלימה".

והוא כותב עוד: "בדרך כלל לא יהיה זה מובן מאליו שבכל אחת מהחזיתות הללו יש הצדקה לפעולות סירוב אזרחי בנוסח 'יש גבול'. כלומר, פעולות של מחאה הפגנתית לא אלימה שיש בה אלמנט של פגיעה בחוק. בדרך כלל יהיה מקום לטעון שלא מוצו הדרכים החוקיות למאבק להגנת זכות בסיסית זו או אחרת. אבל יש יוצאים מן הכלל. המלחמה בלבנון היא דוגמה קיצונית, שלילת חירויות בסיסיות רבות מהתושבים הפלשתינים של הגדה המערבית ורצועת-עזה היא דוגמה מובהקת וחשובה לא פחות ויש דוגמאות נוספות".

ובהמשך: "ובמסגרת הכללים החמורים של פעולות המחאה האזרחיות לשם הגנה על אושיות הצדק, יש כיום הצדקה מוסרית למעשי הפגנה לא אלימים בתחומים שבהם פועלות זרועות המינהל הישראלי בגדה המערבית בניגוד לחוק הבין-לאומי. תחום ההתנחלות הוא דוגמה בולטת".

כל זה כשהוא מדבר על מעשי הפגנה לא אלימים, הוא מדבר בדיוק על סרבנות השירות.

סגן שר הביטחון מ' גור:

החומר הזה היה בפני הוועדה?

בנימין טמקין (מרצ):

נעמי חזן (מרצ):

היו"ר י' עזרן:

סליחה, אין קריאות ביניים בעת השאלות.

לימור לבנת (הליכוד):

כן, החומר היה בפני הוועדה.

בנימין טמקין (מרצ):

אדוני היושב-ראש, האם זו שאלה?

היו"ר י' עזרן:

כן, חבר הכנסת בני טמקין.

בנימין טמקין (מרצ):

אני לא חושב כך.

היו"ר י' עזרן:

אם היא טעתה, אתה לא תטעה.

בנימין טמקין (מרצ):

היא טועה בהבנת הנקרא.

היו"ר י' עזרן:

אני מצטער מאוד, חבר הכנסת בני טמקין, אתה לא מתייחס למה שאני אומר לך. אני מצטער מאוד, בדרך כלל אתה כן מתייחס. נא לסיים.

לימור לבנת (הליכוד):

אני מסיימת.

אני ביקשתי לקרוא את הקטע לא כי רציתי, חלילה, לפגוע בנהלים בכנסת, אלא משום שלמרות מכתבי אל ראש הממשלה, שהוא גם שר הביטחון, ואף שצירפתי את החומר, ואף שהגשתי שאילתא, אני מקבלת שוב ושוב אותה תשובה, שאני לא יכולה לקבל אותה מפני שהיא פשוט לא עולה בקנה אחד עם הדברים הכתובים. לכן אני פונה אליך ושואלת, אני בטוחה שלא ראית את החומר הזה, איך אפשר בכל זאת שמישהו יעיין בזה בצורה רצינית וייתן לי תשובה חד-משמעית.

היו"ר י' עזרן:

זה לא בסדר, אני מצטער.

לימור לבנת (הליכוד):

זה שחבר הכנסת בני טמקין – – –

היו"ר י' עזרן:

חברת הכנסת לימור לבנת, סליחה, תעזבי כעת את חבר הכנסת בני טמקין.

לימור לבנת (הליכוד):

מרגיז אותו כנראה שהבאתי עובדות – – –

היו"ר י' עזרן:

בסדר, אבל זו לא שעת הקרב.

בנימין טמקין (מרצ):

זה מרגיז שכאשר תלמידים קוראים ספרים והם לא מבינים – – –

היו"ר י' עזרן:

למה אתה מפריע לי, חבר הכנסת בני טמקין? אני קורא אותך לסדר פעם אחת.

בבקשה.

סגן שר הביטחון מ' גור:

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, ברור לחלוטין שאני לא אעמיד עצמי כשופט עכשיו, וגם לא אעמיד עצמי כממלא מקום הוועדה. אני שאלתי כדי לדעת. האם החומר הזה שאת קראת היה בפני הוועדה?

לימור לבנת (הליכוד):

הוא היה צריך להיות בפני הוועדה בישיבתה היום, אבל הישיבה נדחתה ולכן הוא הועבר על-ידי לוועדה רק עכשיו.

סגן שר הביטחון מ' גור:

לכן שאלתי, על-מנת להציע שתעבירי אלינו את החומר ואנחנו נעביר אותו לבדיקה נוספת.

לימור לבנת (הליכוד):

בשמחה, אדוני.

סגן שר הביטחון מ' גור:

בסדר גמור.

היו"ר י' עזרני:

תודה.

אי-גיוס מבוגרים במסגרת שלב ב'

חבר הכנסת ש' בניזרי שאל את שר הביטחון ביום ט' בכסליו התשנ"ד (23 בנובמבר 1993):

למספר רב של אנשים מבוגרים, שמטעמים שונים לא שירתו עד כה בצה"ל – עולים חדשים, רופאים, בני ישיבות וכדומה – ופנו לאחרונה וביקשו לגייסם במסגרת שלב ב' לתקופה המוטלת עליהם על-פי החוק והכללים, השיבו בלשכות הגיוס, שמדיניות מערכת הביטחון היא שלא לגייסם ולחיילם בשלב זה.

מדיניות זו גורמת לפגיעה בזכויותיהם הבסיסיות של המבקשים להתגייס, שכן במקומות עבודה רבים מתנים קבלת עובד בתעודת שחרור מצה"ל. כמו-כן יש קצבאות שונות ליוצאי צה"ל וכו'.

ברצוני לשאול:

1. מדוע לא יגויסו אנשים אלו?

2. אם מערכת הביטחון נמנעת מלגייסם, מדוע לא תימצא הדרך שלא לשלול מהם את הזכויות הנגזרות משירות בצה"ל?

3. האם תימצא דרך אלטרנטיבית לגייסם, ולו לפרק זמן קצר, כאשר את עיקר השירות יעשו במועד הרצוי למערכת הביטחון?

סגן שר הביטחון מ' גור:

1. בעקבות מספרם של העולים החדשים ולאור מגבלות תקציביות, חלה האטה בגיוסם של רבים מהעולים החדשים ותלמידי ישיבות המפסיקים את לימודיהם ומיועדים לגיוסי שלב ב'. בשנים 1993-1992 התקיימו מחזורי גיוס מועטים למילואים.

2. מתן זכויות יוצא צבא אינו בסמכות משרד הביטחון וצה"ל. זכויות אלו אכן מוקנות רק למי ששירתו בצה"ל.

3. בשנת 1994 יחודשו גיוסי שלב ב', וניתן יהיה לגייס חלק מהעולים החדשים הממתינים לגיוס, בעיקר את אלו שהגיעו לארץ עד גיל 29. על תוכנית לגיוסם של יתר העולים תתקבל החלטה במהלך החודשים הקרובים.

תלמידי ישיבה שהפסיקו את לימודיהם יגויסו במדורג על פני ארבע השנים הקרובות בהתאם לתוכנית שתקבע על-ידי צה"ל.

היו"ר י' עזרני:

תודה.

שאלה נוספת לחבר הכנסת בניזרי, בבקשה.

שלמה בניזרי (ש"ס):

אדוני סגן השר, עד כמה שידוע לי, בני הישיבות המקבלים את הדיחוי בשנים הראשונות, מקבלים אותו על-פי החוק.

סגן שר הביטחון מ' גור:

מקבלים על-פי מה?

שלמה בניזרי (ש"ס):

מקבלים על-פי תקנות של משרד הביטחון.

בכל אופן, מכיוון שזה עדיין מעוגן בחוק, הם לא עוברים על החוק בכך שהם יושבים ללמוד תורה. אם הם מחליטים לבטל את מעמדם ולבוא להתגייס לצה"ל, וצה"ל אומר שיש לו בעיות תקציביות והוא אינו מוכן לגייס אותם – – –

סגן שר הביטחון מ' גור:

אינני שומע היטב.

שלמה בניזרי (ש"ס):

מכיוון שבני הישיבות הללו מעוניינים כן להתגייס לצבא, כמו שיש אזרחים אחרים, או עתודאים, שדוחים את שירותם הצבאי ולאחר מכן מתגייסים ומקבלים את זכויותיהם, אני עדיין לא קיבלתי תשובה, מדוע כשבן ישיבה בא להתגייס לשלב ב' לפי החוק, לארבעה חודשים או לשנה, ודוחים אותו, מדוע הוא לא מקבל את הזכויות שלו. הוא מעוניין להתגייס, והרי כל הזמן יש צעקה במדינה מדוע לא מתגייסים; אבל כאשר הוא מחליט להתגייס, לא רוצים לגייס אותו. לא רוצים, אני עדיין לא מבין מדוע הוא לא מקבל את הזכויות המגיעות לו.

עכשיו, ברוך השם, תוקן הנוסח של קצבת יוצאי צבא, אבל לגבי משכנתאות ודברים אחרים במקומות עבודה אני עדיין לא קיבלתי את התשובה.

היו"ר י' עזרן:

נא לקצר בשאלות. תודה.

סגן שר הביטחון מ' גור:

אני חושב שמיותר לציין, שבגיוס אנשים יש אינטרס כפול: יש אינטרס של הצבא ויש אינטרס של האנשים. אנחנו לא יכולים להתעלם לחלוטין מהאינטרסים של הצבא.

אתמול ביקרתי בביתר העילית והעלו שם לפני אנשים מספר את השאלה הזאת באופן קונקרטי. נכון שיש לעתים התנגשות אינטרסים בין הצורך המסוים והמידי של הצבא בגיוס לבין האינטרס האישי, ולעתים נפגע האינטרס האישי של המגויס. אנחנו משתדלים להקטין את הניגוד הזה עד כמה שאפשר, אבל זה לא פשוט.

אני עניתי בתשובות קודמות על הנושא הזה של תכנון כוח אדם לקראת השנים הבאות, שלצערי הרב, חלק מהשאלות האלה יהפכו יותר ויותר אקוטיות כאשר המחזורים גדלים והצרכים משתנים.

עם כל הניסיונות שלנו עד היום, וראש הממשלה ושר הביטחון ערך בעניין הזה בשבועיים האחרונים שני דיונים ממושכים, שבהם חזרנו על הממצאים של ועדת הרצל שפיר, כדי לבדוק אילו השלכות תהיינה להמלצות של ועדה זו בתקופה הקרובה, אני לא יכול לבשר שיש לי תשובות טובות ומלאות לכל מאת האחוזים של אלה שירצו להתגייס בתנאים ובמועדים שלהם.

אני יכול להבטיח לך, ששום דבר לא נעשה מתוך רצון רע, אלא בשל ניגוד האינטרסים הזה.

אני מציע, שאם יש מקרים מסוימים או אירועים מיוחדים, תעביר אותם אלי לטיפול ואני אטפל בהם.

שלמה בניזרי (ש"ס):

אני לא מדבר על מקרה מסוים, אני מדבר על תופעה.

היו"ר י' עזרן:

אבל זה חשוב מאוד שסגן שר הביטחון אמר, שבמקרה שיש לאדוני חבר הכנסת איזה מקרים ספציפיים, יעביר את זה לטיפול.

אני מזכיר לחברי הכנסת הנכבדים, שהזכות לשאלה נוספת איננה מקנה את הזכות לפתיחת דיון. אנא מכם. תודה.

חקירת אזרחית קשישה על-ידי מצ"ח

חבר הכנסת ר' אלול שאל את שר הביטחון ביום ט' בכסליו התשנ"ד (23 בנובמבר 1993):

במסגרת כתבה ב"ידיעות אחרונות" תחת השם: "סבתא נחקרה במצ"ח בשל רומן שניהלה בתה עם רס"ר" (16 בנובמבר 1993) עולות שאלות מספר.

ברצוני לשאול:

1. האם הפרטים שבכתבה נכונים?

2. אם כן – האם דרך התבטאות הקצין החוקר מקובלת? מה נעשה בנדון מבחינה משמעטית?

3. מה הוא תוקף סמכותו של קצין מצ"ח – משטרה צבאית חוקרת – לחקור ולאיים על אזרח?

4. איך יכול האזרח התמים, המעוניין להגן על בני משפחתו, להתגונן מפני חקירה וחיפוש בבית?

5. האם יחקר העניין?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1, 5. מפקדת קצין משטרה צבאית ראשי בדקה את אופן ניהול החקירה במקרה דנן, ועל-פי ממצאיה הפרטים שנתפרסמו בכתבה בעיתון "ידיעות אחרונות" ביום 16 בנובמבר 1993 הינם נכונים רק בחלקם, ובאופן הכללי ביותר.

2. מפקד בסיס מצ"ח התנצל בפני האשה על ההתבטאויות החריגות הבודדות שהושמעו בחקירתה, ומן המקרה הופקו לקחים שהועברו לכלל המפקדים והחוקרים ביחידות מצ"ח.

3. חקירת מצ"ח התנהלה על-פי הסמכות שניתנה לחוקרי מצ"ח בסעיף 256 לחוק השיפוט הצבאי, התשט"ו-1955.

4. החיפוש שנערך בביתה של הקשישה נערך באופן חוקי על-פי צו של שופט שלום שניתן מכוח סעיף 23(1) לפקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) [נוסח חדש], התשכ"ט-1969.

היו"ר י' עזרן:

לפנינו עכשיו ארבע שאלות זהות של ארבעה חברי כנסת, שאותם מייצג חבר הכנסת שאול עמור – שאלתא מס' 2067. סגן שר הביטחון יתייחס בתשובתו לחבר הכנסת עמור לכל חברי הכנסת ששאלו אותה שאלה.

ימי עיון לחיילים בנושא פינוי יישובים ביש"ע

חבר הכנסת ז' המר שאל את שר הביטחון ביום ט' בכסליו התשנ"ד (23 בנובמבר 1993):

נמסר לי כי נערכים בצה"ל ביחידות שונות ימי עיון לחיילים בנושא פינוי היישובים ביש"ע.

מאחר שהממשלה מכריזה על הישגות היישובים על מקומם, ברצוני לשאול:

1. מדוע נערכים ימי עיון אלו?

2. מי יזם את קיומם?

3. נוכח הכרזות הממשלה, האם ייפסקו ימי עיון בנושא פינוי היישובים?

חבר הכנסת ר' נחמן שאל את שר הביטחון ביום ט"ז בכסליו התשנ"ד (30 בנובמבר 1993):

נודע לי שלפני שבועות מספר נערך בצה"ל יום עיון בנושא: פינוי יישובים, שבו השתתפו כל החיילים המשתתפים בקורס מ"כים – מפקדי כיתות – של חטיבות החי"ר.

ברצוני לשאול:

1. האם זה נכון?

2. אם כן – מדוע נערכים ימי עיון אלו, ומי נתן את ההוראה לקיימם?

3. מה ייעשה בנדון בהתחשב באחוז החיילים שאמרו שיניחו את נשקם?

4. מה הוא התקציב של ימי העיון האלו ושל ימי העיון בצה"ל בכלל, ועל אילו נושאים נערכו?

חבר הכנסת ש' עמור שאל את שר הביטחון ביום ט"ז בכסליו התשנ"ד (30 בנובמבר 1993):

פורסם כי לאחרונה נערך בצה"ל יום עיון בנושא: פינוי יישובים. במסגרת יום העיון נבחנה נכונותם של החיילים ליטול חלק בפינוי יישובים.

כל זאת, למרות ההצהרות החוזרות ונשנות של הממשלה, כי לא יהיה פינוי של יישובים במסגרת כל הסכם.

ברצוני לשאול:

1. מדוע נערכים ימי עיון אלו?

2. מי נתן את ההוראה לקיומם?

3. האם יזם את ימי העיון הדרג המדיני או הצבאי?

חברת הכנסת א' סלמוביץ שאלה את שר הביטחון ביום כ"ג בכסליו התשנ"ד (7 בדצמבר 1993):

הובא לידיעתי, כי ביום עיון שנערך בצה"ל לפני שבועות מספר, שבו השתתפו חניכי קורס מ"כים של חטיבות חי"ר, בנושא פינוי יישובים, נבחנה נכונותם של החיילים ליטול חלק בפינוי יישובים, והסתבר כי 80% מן הלוחמים הודיעו, כי אם יקבלו הוראה לפנות יישובים, הם יעדיפו להניח את נשקם ולא לבצע את ההוראה. תוצאות דומות היו לבירור שנערך בפלוגה רובאית באחד מגדודי חטיבת "גולני".

ברצוני לשאול:

1. האם הנתונים הנ"ל נכונים?

2. כיצד מתיישבות הכנות אלה של צה"ל לפינוי יישובים עם הכרזות הממשלה, שעל-פי ההסכם עם אש"ף יישארו היישובים על מכונם?

3. מדוע נערכים ימי עיון אלו? מי נתן את ההוראה לקיימם? האם מדובר ביוזמה של הדרג המדיני?

4. מה יעשה משרדך לגבי קיומם של ימי עיון מסוג זה בעתיד?

סגן שר הביטחון מ' גור:

3-1. במהלך סדרות חינוך וימי עיון מעלים החיילים שאלות ערכיות שונות הנוגעות לתפקודם כחיילים וכמפקדים בעתיד. אחת השאלות הקשות העולה דרך קבע על-ידי החיילים מאז הסכם השלום עם מצרים היא שאלת התנהגותם בסיטואציה אפשרית של פינוי יישובים ומתיישרים.

הדיון בנושא זה, כמו בנושאים מעוררי מחלוקת אחרים, נעשה לאור בחינה והבנת המושגים של פקודה חוקית, פקודה בלתי חוקית ופקודה בלתי חוקית בעליל.

המסר החד-משמעי שאותו מציגים הדיונים בנושא זה הוא הדגשת חוקיותה של פקודה בהיבט של יישום החלטה שנתקבלה על-ידי ממשלת ישראל ואושרה בכנסת ישראל, לרבות העובדה כי אי-ציות לחוק מסיבות אידיאולוגיות יכול להיות הרסני ולפגוע באושיות הדמוקרטיה ובמערכת הערכים שעל-פיהם אנו חיים במדינת ישראל.

בדיקתנו העלתה כי בסדרה של חיל החינוך אין דיון העוסק בנושא פינוי מתיישבים ביש"ע, בבחינת הכנת החיילים לפינוי יישובים, אלא בהקשר שנאמר לעיל, ובעקבות שאלות המוצגות על-ידי החיילים.

ברשותך, אני רוצה להוסיף, שמכיוון שבשבועיים האחרונים עלתה שאלה של פיצויים למפונים, הרי רק בדיון מטה של ראש הממשלה ושר הביטחון ביום שישי האחרון הנושא הודגש והוחרף. איננו מטפלים בשום פינוי, בשום אספקט שלא יהיה; חד וחלק.

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחבר הכנסת שאול עמור, בבקשה.

שאול עמור (הליכוד):

אני שמח לשמוע מסגן שר הביטחון לגבי ההערה האחרונה, שלא תהיה התערבות שלכם בנושא הזה. בכל זאת, אם נכונים הפרטים – אף שזה בקשר לחינוך האידיאולוגי וכו' – שיש חוגים או סדרת חינוך שעוסקת באפשרות של פינוי תושבים, ואנחנו שומעים, אני לא יודע אם זה נכון, שיש סרטי וידיאו שמוקרנים בפני החיילים על פינוי ימית וכו', אני חושב שזה נוגד את אושיות הציונות. הציונות תמיד דגלה בהתיישבות, בבנייה, ולא בהרס יישובים, ולא כל כך מן העניין שצה"ל יהיה מעורב בדבר הזה.

באחד השאלונים של אכ"א/מדעי ההתנהגות – אני קורא לסגן שר הביטחון – באחת השאלות בשאלון, שכולל כל מיני דברים, שהיא מאוד תמוהה בעיני, שואלים את החייל: האם אתה גר ביישוב שממוקם ביש"ע, כן או לא? אני לא חושב שחשובה הכתובת הגיאוגרפית של החייל. ומדוע לא שואלים אם הוא גר במגדל-העמק או במקום אחר? אני חושב שהדבר הזה הוא מגמתי.

סגן שר הביטחון מ' גור:

אם נשאלה שאלה כזאת, אני יכול להבטיחך נאמנה שהיא איננה פונקציה לא של הכוונה ולא של הנחיה. אני שומע זאת בפעם הראשונה, ואני אביא את העניין הזה לבדיקה בצה"ל. בוודאי לא קיימת הנחיה כזאת מטעם שר הביטחון.

השאלה שהעלית היא שאלה רצינית מאוד, האם צריך לטפל בנושא כאחד הלקחים שלנו מהעבר, או לא. ייתכן מאוד שאם אומנם המציאות תחריף והרגישות בסוגיה זו תגבר – למרות החשיבות שבלקחים, יהיה נכון יותר לעזוב את הנושא ולהשאיר אותו, אם בכלל הוא יקרה.

אני אביא את הדבר הזה לדין ונסכם עמדה בעניין.

רציתי להוסיף שאת הפינוי עשה בזמנו חבר הכנסת רפאל איתן. אני מצטער שהוא איננו, אבל נזכרתי שהיום הוא עוזר עם חלק מחבריו במושב נעמה. חשבתי, ציונות מול ציונות, שיישאר כבר כך, איך שזה יהיה.

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחברת הכנסת לימור לבנת, בבקשה.

לימור לבנת (הליכוד):

בצמידות לשאלה שהעלה חבר הכנסת עמור, האם אתה גר ביישוב שממוקם ביש"ע, כן או לא, יש שאלה נוספת: כיצד היית מגדיר את עצמך מבחינה דתית – חילוני, מסורתי, דתי? שתי השאלות האלה, בסופו של שאלון שלם, שכולו עוסק בהסכם העקרונות בצורות שונות, שהן בעייתיות בפני עצמן – – ואודה לך אם תבדוק את זה.

סגן שר הביטחון מ' גור:

אנחנו נבדוק את כל הדברים.

פיטורים בחברת "המשקם"

חבר הכנסת י' שמאי שאל את שר הביטחון ביום ט"ז בכסליו התשנ"ד (30 בנובמבר 1993):

בימים אלה, לאחר כ-27 שנים של התקשרות בין משרד הביטחון לבין חברת "המשקם", שבמהלכן הועסקו עובדים נכים בעבודות חצרנות, גינון, פקידות וכדומה, הפסיק משרד הביטחון התקשרות זו בנימוק של קיום חוק חובת המכרזים. כתוצאה מכך פוטרו 37 עובדים מוגבלים של חברת "המשקם".

ברצוני לשאול:

1. האם מכיר משרד הביטחון את סוג העובדים המועסקים על-ידי "המשקם"?

2. בעיות שונות מוצאות את פתרונן החברתי באמצעות תעסוקה ב"המשקם"; לדברי אחד המפוטרים: "הייתי מוכר כאלכוהוליסט ובגלל זה התקבלתי לעבודה ב'המשקם', ובזכות העבודה הצלחתי להשתקם ולהיגמל מהשתייה. כשנודע לי על הפיטורים נכנסתי שוב לדיכאון. אני חושש שעכשיו אתחיל לשתות שוב". ולו בשל כך, האין להבטיח כי "המשקם" תמשיך לקבל עבודות אלו?

סגן שר הביטחון מ' גור:

1. התשובה חיובית.

2. ההסכמים עם חברת "המשקם" הוארכו ב-12 חודשים נוספים. הנושא נדון על-ידי ועדת העבודה והרווחה של הכנסת ביום 1 בדצמבר 1993 בהשתתפות נציגי משרד הביטחון.

ועדת העבודה והרווחה פנתה לשר האוצר להכניס את חברת "המשקם" לרשימת הפטורים בתקנות של חוק חובת המכרזים.

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחבר הכנסת שמאי, בבקשה.

יעקב שמאי (הליכוד):

אדוני סגן השר, השאלה נשאלה בקשר לביטול המכרזים לעובדי "המשקם" הנכים, שעצם העבודה היא שיקומם.

אני חייב לספר לכנסת וגם לך, אדוני סגן השר: אני ביקרתי באחד המפעלים של "המשקם" וראיתי שם נכה, שהאיבר היחיד שעובד אצלה הוא הבוהן, והיא מייצרת מהדקי כביסה. כאשר באנו לביקור עלה חיוך של אושר על שפתייה.

בתשובתך אמרת, שגם לאחר הדיון בוועדת העבודה והרווחה יאושרו המכרזים רק ל-12 חודשים. מדוע המכרזים הללו לא יאושרו, כפי שהיה גם קודם לכן, כדי לאפשר לעובדים האלה להמשיך להרגיש שהם תורמים לחברה הישראלית, למרות נכותם?

אם אדוני סגן השר יאמר לי שזאת הכוונה – כי אני לא רוצה להשוות את תקציב הביטחון למאות אלפי השקלים, ואולי רק לסכום שעד 100,000 שקל, כדי לעזור לקבוצת נכים זו, שאכן רוצה לתרום לחברה, כדי לאפשר לה לחיות בכבוד. תודה.

סגן שר הביטחון מ' גור:

הכוונה שלנו היא לפעול בדיוק בהתאם לרוח הדברים שלך.

יעקב שמאי (הליכוד):

תודה רבה.

אי-חתימת ארגון ה"פתח" על הסכם להפסקת טרור

חבר הכנסת י' בא-גד שאל את שר הביטחון ביום ט"ז בכסליו התשנ"ד (30 בנובמבר 1993):

העיתונאי פנחס ענברי מהעיתון "על המשמר" הודיע, שתנועת ה"פתח" לא חתמה כלל על הסכם להפסקת הטרור בישראל בצמוד לחתימת ההסכם הכללי עם ערפאת.

ברצוני לשאול:

1. האם הדבר ידוע לשר הביטחון?

2. האם אי-התחייבות ה"פתח" אינה סיבה לדחיית הנסיגה מיריחו, נוכח המשך הפגיעות?

סגן שר הביטחון מ' גור:

2-1. על הסכם העקרונות חתם ראש ארגון אש"ף, שהוא משמש גם כראש ה"פתח".

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחבר הכנסת בא-גד, בבקשה.

יוסף בא-גד (מולדת):

זה נכון, כבוד היושב-ראש, כבוד סגן השר, אבל דרך קצרה כזאת היא רק בשעת מחלה ממארת, חלילה; "אל נא רפא נא לה", אמר משה רבנו, וזאת התפילה הקצרה ביותר בתורה. זאת התשובה הקצרה ביותר על שאילות.

היו"ר י' עזרן:

זאת פרשנות לא תלמודית של אדוני, נכון?

יוסף בא-גד (מולדת):

נכון.

זאת תשובה. מה שהכנסת כולה שמעה, ועם ישראל כולו, בזמן הטקס החגיגי של הסכם השלום, שיושב-ראש ה"פתח", היושב-ראש ערפאת, התחייב שה"פתח" יפסיק את הטרור. כך נמסר לנו. אם יתברר שלא היתה התחייבות כזאת, האם כבוד סגן השר לא חושב שיש פה שאלה נוספת לגבי אמינות הממשלה, בייחוד כיום, לאחר שבין 22 הנרצחים מאז הסכם השלום, ידוע במפורש של"פתח" היתה יד בדבר?

האם אין סגן השר סבור, שזה מערער את כל אמינות הממשלה?

היו"ר י' עזרן:

תודה.

סגן שר הביטחון מ' גור:

תאמין לי, חבר הכנסת – – –

היו"ר י' עזרן:

ישב אדוני. סליחה.

סגן שר הביטחון מ' גור:

— — — שהייתי מאוד — — —

דוד צוקר (מרצ):

אפשר להגיד לא.

היו"ר י' עזרן:

אתה רוצה להשיב במקום סגן השר?

דוד צוקר (מרצ):

אחרי זה.

היו"ר י' עזרן:

לא. בבקשה.

סגן שר הביטחון מ' גור:

הייתי מאוד רוצה להשיב לך בפרטים, כי כמובן אינני מקבל את רוח הדברים שלך, אבל מכיוון שהעלית פה נושא רציני, אני בכל זאת אעביר אותו לראש הממשלה ושר הביטחון, ואתה תקבל תשובה ממנו בעניין הזה, או שיוסכם שהנושא יועלה באופן אחר פה, כך שגם אני אוכל לתת את התשובה, ואני אעשה זאת בשמחה.

יוסף בא-גד (מולדת):

תודה רבה.

היו"ר י' עזרן:

תודה. אנחנו עוברים כעת לשאלתא מס' 2245 – אדוני צריך לדלג הרבה – של חבר הכנסת אברהם הירשזון. בבקשה.

הקמת מרכז לשיפוט מטוסים בסין

חבר הכנסת א' הירשזון שאל את שר הביטחון ביום ז' בטבת התשנ"ד (21 בדצמבר 1993):

בעיתונות פורסם, כי התעשייה האווירית אמורה להקים מרכז לשיפוט מטוסים בסין.

ברצוני לשאול:

1. האם ידיעה זו נכונה?

2. אם כן – מדוע לא דרשה התעשייה האווירית לשפץ את המטוסים הסיניים בישראל, כדי לספק עבודה לאלפי העובדים המועמדים לפיטורים?

סגן שר הביטחון מ' גור:

2-1. הידיעה אינה משקפת את המצב. למעשה, הקמת מרכזי תחזוקה מחוץ למדינת ישראל היא חלק מהאסטרטגיה השיווקית של התעשייה האווירית, כאשר המטרה היא ליצור מנוף לביצוע עבודות תחזוקה פשוטות במדינות היעד, והעברת עבודות תחזוקה, כגון שיפוט מטוסים, מנועים ואביזרים, לארץ.

התעשייה האווירית בודקת ומקיימת, במסגרת פעילותה השיווקית השוטפת, מגעים עם מדינות מספר על הקמת מרכזי תחזוקה, לרבות עם סין.

היו"ר י' עזרני:

שאלה נוספת, בבקשה.

אברהם הירשזון (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, אדוני סגן השר, מהי התחזית למספר המועסקים הישראלים שהתעשייה האווירית מתכוונת להעסיק בפרויקט הזה גם בארץ וגם בחוץ-לארץ בשנה הקרובה?

סגן שר הביטחון מ' גור:

כפי שאתה יודע, מערכת הביטחון איננה מנהלת, באופן ישיר, את התעשייה האווירית, ולכן אינני יכול לשלוף מספר, מכיוון שהוא לא נמצא בידי, והוא גם לא צריך להיות בידי, הוא בידי ההנהלה. מה שאני בכל זאת רוצה להוסיף ולומר לך, מכיוון שעסקתי בזה באופן אישי בעת הביקור האחרון שלי באירופה: מכיוון שהשוק הזה, השוק הביטחוני, לחוץ בכל המדינות, השאלה של החילופין הופכת להיות שאלה קריטית.

חלק גדול מארצות אירופה, בייחוד מזרח-אירופה, נמצאות בלחץ של ארצות המערב, כיוון שהן רוצות להתקבל או בנאט"ו או במסגרת כלכלית או בכל מסגרת אחרת. זה מצב שנותן קדימה לארצות האלה על התעשייה האווירית שלנו, ואנחנו עושים כל מאמץ לחדור לארצות האלה למרות התנאים הקשים האלה, ולפעמים, כפי שאתה מבין, צריך לנקוט צעדים די מיוחדים על-מנת להתגבר על הקשיים האלה, וזה מה שאנחנו מנסים לעשות. אני אומר: אנחנו, המערכת של משרד הביטחון, פשוט בשביל לעזור לתעשייה האווירית.

את התשובה המדויקת על השאלה שלך אני אעביר לך.

היו"ר י' עזרן:

תודה. השאלתא הבאה – של חברת הכנסת לימור לבנת, מס' 2292. בבקשה.

סגן שר הביטחון מ' גור:

של חברת הכנסת לימור לבנת?

היו"ר י' עזרן:

כן. היו לה שתי שאלות.

סגן שר הביטחון מ' גור:

אינני רואה אותן.

היו"ר י' עזרן:

התקנון החדש גורם בלבול קטן. הנה, מצאנו.

סגן שר הביטחון מ' גור:

מצאנו? תודה רבה.

סמכויות השוטרים הפלשתינים

חברת הכנסת ל' לבנת שאלה את שר הביטחון ביום י"ד בטבת התשנ"ד (28 בדצמבר 1993):

אם יחומשו שוטרים פלשתינים – ברצוני לשאול:

אם יצטרך שוטר פלשטיני, מתוקף תפקידו, לגשת לנמל התעופה בן-גוריון או לנמל חיפה או לנמל אשדוד, האם הוא יורשה להיכנס חמוש לגבולות מדינת ישראל?

סגן שר הביטחון מ' גור:

תפקידו של השוטר הפלשטיני יהיה לשמור על החוק והסדר באזור פעילותה של המשטרה הפלשטינית. לא יהיה למשטרה זו כל תפקיד באזורים שציינת.

לימור לבנת (הליכוד):

אדוני סגן השר, אני מודה לך על תשובתך, אבל נדמה לי שלא קיבלתי תשובה על שאלתי. השאלה שלי היתה: נניח, רק נניח, ששוטר פלשטיני יצטרך לגשת למכס כדי לשחרר איזה משלוח שמיועד למשטרה הפלשטינית, בשדה התעופה או בנמל חיפה או בנמל אשדוד, האם הוא יורשה להיכנס עם נשק לתוך תחומי מדינת ישראל הריבונית? תודה.

סגן שר הביטחון מ' גור:

אני רוצה לדקדק, כי התשובה שקיבלת היתה מדויקת לחלוטין. להלן השאלה: אם יצטרך שוטר פלשטיני, מתוקף תפקידו, לגשת לנמל התעופה בן-גוריון או לנמל חיפה או לנמל אשדוד, האם הוא יורשה להיכנס חמוש לגבולות מדינת ישראל? אני חוזר על התשובה: תפקידו של השוטר הפלשטיני יהיה לשמור על החוק והסדר באזור פעילותה של המשטרה הפלשטינית. לא יהיה למשטרה זו כל תפקיד באזורים שציינת.

רון נחמן (הליכוד):

אפשר לשאול שאלה?

היו"ר י' עזרן:

בעקיפין זה ברור. לא, סליחה, אדוני, אדוני, זה לא לפי הנוהל. אבל, אם אדוני השר רוצה – – –

רון נחמן (הליכוד):

האם סגן השר מסכים?

סגן שר הביטחון מ' גור:

בבקשה.

רון נחמן (הליכוד):

הבעיה שאתה מציב, שהשוטר הפלשתיני יפעל באותו תחום שבו תהיה לו הסמכות לפעול. השאלה הבסיסית היא, איפה יוגדר אותו אזור, ואיפה הוא אותו אזור שהוא יוכל לפעול בו?

סגן שר הביטחון מ' גור:

שוב, כפי שצינתי בתשובה לחבר הכנסת בא-גד, אנחנו הרי לא יכולים, בעקיפין, להיכנס לכל שאלת המשא-והמתן וההסכם. התשובה שנתתי היתה ברורה. לא יהיה לשוטר פלשתיני מה לעשות באזורים האלה.

אין בכוונתי להיכנס לוויכוח. אני אשמח לעשות זאת אם תשאל זאת בצורה של הצעה לסדר-היום וכדומה, להיכנס לדיון מפורט יותר מה הם כן יעשו. גם אז, כמובן, חלק מהתשובה יהיה מותנה גם בשלב של המשא-ומתן, אבל זה דבר ידוע, וגם ידוע שלא תמיד נסכים לכול.

היו"ר י' עזרן:

תודה.

רון נחמן (הליכוד):

זה ידוע.

היו"ר י' עזרן:

חבר הכנסת, לא נהפוך שאילתא רגילה לשאילתא בעל-פה. לכל דבר יש התקנון והנוהל שלו.

שאילתא נוספת, שנשמטה משום-מה, של חבר הכנסת רחבעם זאבי, מס' 541. בבקשה, אדוני.

הסכם עם אוניברסיטת אל-נג'אח

חבר הכנסת ר' זאבי שאל את שר הביטחון ביום ד' בשבט התשנ"ג (26 בינואר 1993):

ביום 4 בנובמבר 1992 הגשתי שאילתא מס' 111 בנושא: תקרית באוניברסיטת אל-נג'אח (העתק מצ"ב).

בזמן מתן התשובה בכנסת על-ידי סגן שר הביטחון, ביום 6 בינואר 1993, לא יכולתי להיות נוכח באולם המליאה, ותשובתו הועברה לפרוטקול (מצ"ב).

לא אמרתי ש"נחתם" הסכם בין אלוף רוטשילד לבין עורך-הדין ג'סאן שקעה, אלא שנעשה הסכם. בתשובתו אמר סגן השר שלא נחתם הסכם, ובכך פטר את עצמו מלהשיב על שאלות 2, 3, 4 ו-6.

אודה לך אם תשיב לי על השאלות האמורות.

סגן שר הביטחון מ' גור:

להלן תשובת ראש הממשלה ושר הביטחון, שנשלחה ביום 4 בפברואר 1993 אל חבר הכנסת זאבי; חבר הכנסת זאבי ביקש לקוראה מעל במת הכנסת:

מתאם הפעולות בשטחים אישר שלא רק שלא נחתם הסכם אלא גם לא נעשה הסכם עם אוניברסיטת אל-נג'אח.

למי שלא בקי בפרטי השאילתא: היה חשד, אולי לא נחתם הסכם אבל היה הסכם. על כך עונה ראש הממשלה: לא נעשה הסכם.

היו"ר י' עזרן:

כאן היתה הקראה, אבל לפני משורת הדין. בבקשה, חבר הכנסת זאבי.

רחבעם זאבי (מולדת):

אדוני סגן השר, את התשובה שקראת בפני ובפני הכנסת קיבלתי משר הביטחון. אינני יכול לקבל אותה, וקשה לי מאוד להגיד ששר הביטחון חתם על תשובה שאיננה נכונה, ואתם יודעים שהיא איננה נכונה. באוניברסיטת אל-נג'אח, לפני שנה ורבע, הוסכם עם שלטונות האוניברסיטה, שאנחנו – צה"ל – נפסיק את המצור על האוניברסיטה. היו סעיפים שגם זכו לפרסום בעיתון, והם בידי כאן. שאלתי את השאילתא לפני שנה. בגלל כל הסחבת, שאינה באשמת, עונים עליה היום כאילו הדבר עבר מן העולם, אבל זוהי שאלה הנוגעת לאמינותו של משרד הביטחון, של שר הביטחון – וצר לי שאני אומר את זה לך, כי אני מוקיר מאוד את יושרך. השאלה שלי היא, האם באמת לא היה הסכם – ואתם אומרים שלא היה הסכם אתם – כאשר כל הקצינים בשטח, אנשי המינהל האזרחי, המפקדים במקום, העיתונאים למיניהם, כתבו, פרסמו ויודעים שהיה הסכם? לא עונים לי על כל השאלות האחרות, היות שאומרים שלא היה הסכם. אבל היה הסכם, אדוני.

סגן שר הביטחון מ' גור:

אני לא חושב שיש לי הרבה מה להוסיף. נתתי תשובה בשמו של ראש הממשלה, ואינני יכול להוסיף על כך דבר.

היו"ר י' עזרן:

אני מודה לסגן שר הביטחון. שאילתות אחרות, שלא נענו מעל דוכן הכנסת, יועברו בגין היעדרותם של חברי הכנסת השואלים לפרוטוקול.

שחרור אסירים חברי ארגון ה"חמאס"

חבר הכנסת ז' המר שאל את שר הביטחון ביום ט' בכסליו התשנ"ד (23 בנובמבר 1993):

בתקשורת נמסר ששר המשפטים סירב לחון אסירי "חמאס" שידיהם מגואלות בדם, כפי שהתבקש.

ברצוני לשאול:

1. מה היו שיקולי מערכת הביטחון לשחרר מכלאם שישה-שבעה אסירים מחבלים מה"חמאס" שידיהם מגואלות בדם?
2. האם נוכח סירוב שר המשפטים תשנה מערכת הביטחון את הקטגוריות ותדרוש את חנינת הנ"ל?
3. האם שוחררו אנשי ארגוני הסירוב שבמסגרת אש"ף, כמה מהם, ובשל איזה שיקול?
4. האם יימנע שחרורם של אנשי "חמאס" בכלל ואנשי "חמאס" ו/או "פתח" שידיהם מגואלות בדם בפרט?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. שמות האסירים הועברו בטעות למשרד המשפטים, והלקחים מטעות זו כבר הופקו.
2. אין צורך בשינוי הקריטריונים, הואיל ומלכתחילה לא היתה כוונה לשחרר אסירים שידיהם מגואלות בדם.
- 3-4. כעניין שבמדיניות הקיימת אין משחררים אסירים הנמנים עם ארגוני הסירוב, ובכל מקרה לא כאלה שידיהם מגואלות בדם.

פעולות מתנחלים באזור חברון

חבר הכנסת ח' אורון שאל את שר הביטחון ביום כ"ג בכסליו התשנ"ד (7 בדצמבר 1993):

בשיחות שקיימתי עם חיילי מילואים וקבע ששירתו ומשרתים באזור חברון ועם תושבי חברון הערבים, ובהסתמך על כתבה ב"העולם הזה" מיום 17 בנובמבר 1993 (הכתבה מצורפת בזאת), דווח לי על התנהגות מסוכנת ופרובוקטיבית של התושבים היהודים בחברון כלפי האוכלוסייה המקומית. מעבר

לכך, דווח גם על התנהגות פוגעת ביחס לכוחות הצבא בחברון. לטענת החיילים, המתנחלים גם הפריעו לפעילות מבצעית של היחידה והתייחסו בבוז לחיילים.

ברצוני לשאול:

1. האם הוגשו תלונות כנגד מי מהמתנחלים מחברון שהיה שותף להתפרעויות ולהפרעות לפעולות הצבא, על-ידי חיילי היחידות ששירתו באזור או מפקדיהם או על-ידי מפקדי האזור?

2. האם חוקרים את הטענות הנ"ל ויינקטו צעדים משפטיים או אחרים כנגד המתנחלים המעורבים בפעילויות הללו? אם לא הוגשו תלונות, האם לא הצטברה די אינפורמציה בידי מערכת הביטחון, המחייבת חקירה, ואולי אפילו העמדה לדין?

3. מה הם הצעדים שננקטים כדי למנוע את המשך פעילות המתנחלים כנגד כוחות הצבא ופעולות בלתי חוקיות כנגד האוכלוסייה המקומית?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. לפי בירור שערכנו עם היועץ המשפטי לאיו"ש, שעומד בראש המערכת המשפטית באזור, אין מידע בדבר תלונות במשטרה של אנשי צבא כנגד מתיישבים, וזו גם לא הפרקטיקה המקובלת לפתרון חיכוכים בין כוחות הביטחון לבין מתיישבים. עם זאת, אי-אפשר לשלול אפשרות של תלונה שהוגשה ישירות למשטרה, וזאת יש לברר עם משטרת ישראל.

2. חקירת אזרחי מדינת ישראל נעשית על-ידי משטרת ישראל בלבד, ולכן כל שאלה בדבר קיום חקירה יש להפנות אליה.

ממשטרת ישראל – נפת יהודה, נמסר לנו כי מתחילת השנה ועד 19 בדצמבר 1993 נפתחו 150 תיקים בגין עבירות שביצעו ישראלים כנגד מקומיים וצה"ל באזור חברון, מרביתם מהמחצית השנייה של השנה. נעצרו ונחקרו 64 ישראלים, וכ-25 תיקים כבר הועברו לתביעה.

3. צה"ל הפיץ לאחרונה חוברת הנחיות באשר לאופן הטיפול של צה"ל במקרים של הפרת החוק והסדר על-ידי מתיישבים ישראלים.

אישורי יציאה למשפחות בשטחים לליווי פצועים

חבר הכנסת ס' טריף שאל את שר הביטחון ביום ט"ז בכסליו התשנ"ד (30 בנובמבר 1993):

בהמשך לפניית המשנה ליועץ המשפטי, הגברת קרפ, על התייחסות צה"ל למשפחת ההרוג אחמד אל-כורדי ממחנה שאטי, ברצוני לשאול:

1. האם הפרטים נכונים ומשקפים שגרה?

2. האין נהלים למתן אישורי יציאה למשפחות לליווי הפצועים, ורק במותם נפתחים השערים בפניהן?

3. האם הושלמה החקירה, הועברו המסקנות לדרגים בשטח וננקטו צעדים?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. נסיבות האירוע נכונות, אך אינן משקפות שגרה.

2. יש נהלים מסודרים, ולפיהם כל אדם, הפונה למינהל האזרחי ומבקש לקבל אישור לביקור פצוע המאושפז בבית-חולים בארץ, מקבל את האישור בכפיפות לבדיקה ביטחונית.

נסיבות הטיפול במשפחת המנוח נחקרו על-ידי אלוף פיקוד הדרום, שמצא כי האירוע היה חמור ומצער, ואינו משקף, כאמור, את מדיניות המינהל האזרחי, אשר שואף להעניק את מיטב הטיפול לאוכלוסייה. מסקנות מהמקרה והנחיות מתאימות הועברו לכל הכוחות בשטח. כמו-כן הופקו הלקחים הנדרשים וננקטו צעדים משמעותיים.

3. נסיבות מותו של הילד נחקרות על-ידי מצ"ח, ועם סיום החקירה יועברו ממצאיה לעיון ולהחלטה של הפרקליטות הצבאית.

נהלים להשמדת בעלי חיים בבסיסי צה"ל

חברת הכנסת י' דיין שאלה את שר הביטחון ביום כ"ג בכסליו התשנ"ד (7 בדצמבר 1993):

בתאריך 28 בנובמבר 1993, בבסיס תובלה בבית-נבאלא, נעשתה השמדה המונית של בעלי חיים – כלבים וחתולים – בצורה שאינה עומדת בתקנים מקובלים.

ברצוני לשאול:

1. מה הם הנהלים המקובלים להשמדת חיות בית משוטטות במחנות צה"ל?

2. האם הרדמה ב"תרדמון", שגרם לחיות פרפורי גסיסה במשך שעות ארוכות, וקבורת חלק מהן בחיים הן תקינות?

3. האם נבחנה יחד עם אגודות "צער בעלי חיים" אפשרות להשתתפות בהרדמה תקינית, או לקליטת בעלי חיים אלה?

4. מה ייעשה כדי לכפות הוראות חד-משמעיות בנושא בעלי חיים במחנות צה"ל?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. הנהלים המקובלים בצה"ל להשמדת בעלי חיים מעוגנים בפקודות הצבא ותואמים את נוהלי משרד הבריאות. ההדברה מבוצעת או על-ידי אנשי קבע, שהם מדבירים מוסמכים מטעם משרד הבריאות והמשרד לאיכות הסביבה, או על-ידי אנשי "הסיירת הירוקה". גם מבצע ההשמדה שאליו מתייחסת חברת הכנסת דיין בוצע לפי כל הנהלים ולא כמתואר בעיתונות.

2. השימוש ב"תרדמון" הוא תקני. בריכוז שבו משתמשים להשמדת חתולים בלבד, החיה מתה בתוך זמן קצר. לא קוברים בעלי חיים כשהם חיים. הקבורה מתבצעת באחריות היחידה, לפי הנחיות המדביר.

3. איננו עובדים עם אגודות "צער בעלי חיים". אין אפשרות מעשית לפעילות משותפת; הדבר נבחן בעבר.

במקרה המדובר, ריבוי הכלבים והחתולים בבסיס ובסביבותיו הפך מטרד קשה המסכן את בריאות החיילים. לא מדובר בבעלי חיים שהוחזקו על-ידי היחידה, כך שאין מה לדבר על העברתם לאגודת "צער בעלי חיים".

4. הפקודות בצבא אוסרות על החזקת בעלי חיים במחנות אלא באישור מוגדר ותחת פיקוח וטרינרי. הפקודות משוננות אחת לחצי שנה וניתנות הרצאות לחיילים בנושא אחת לשנה. המודעות לנושא בהחלט קיימת.

המקרה המדובר עוסק בחיות בר שמסתובבות סביב המחנה ובתוכו, שאין בשליטה. כאמור, במצב זה הפתרון היחיד הוא הדברה, כפי שנעשה במקרה האמור.

בפועל הושמדו שלושה כלבים וכ-30 חתולים.

התשובה הוכנה על-ידי קצין רפואה ראשי של צה"ל.

נזקים לדירות עקב פיצוצים ניסיוניים ברפא"ל

חבר הכנסת י' כץ שאל את שר הביטחון ביום כ"ג בכסליו התשנ"ד (7 בדצמבר 1993):

באמצע חודש נובמבר פורסמה בעיתון "ערי המפרץ" כתבה, ולפיה קרוב לשנתיים סובלים דיירים בקריית-ים נזקים חמורים בדירותיהם מפיצוצים שנערכים במפעל רפא"ל.

ברצוני לשאול:

1. האם התופעה הנדונה ידועה ומוכרת למשרד הביטחון?

2. האם אחראית רפא"ל לנזק שנגרם כתוצאה מהפיצוץ, ואם לא – מי אחראי?

3. אם האחריות לנזקים אכן מוטלת על רפא"ל, האם וכיצד יפוצו בעלי הדירות שניזוקו?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

3-1. ניסויי הפיצוץ במכון דוד של רפא"ל נערכים זה 30 שנה באתרי ניסוי המרוחקים קילומטרים מספר מהגבול הצפוני של קריית-ים. המרחק בין אתרי הניסויים וכן מגבלות על כמות חומרי הנפץ נקבעו כך, שלא יהיה שום חשש לנזק כלשהו למבנים שנבנו בצורה תקינה. רמת הרעש שגורמים הניסויים הינה מתחת לרמה המוגדרת בתקן כמטרד, על-פי החוק למניעת רעש וזיהום.

יצוין כי הדירות שעליהן נסבה שאילתא זו מרוחקות מרחק הגדול פי-ארבעה ממרחק המינימום הנדרש בתקן שצוין לעיל.

על רפא"ל לא מוטלת ואף לא היתה מוטלת כל חובת אחריות חוקית לנזק שנגרם לדירות. בעקבות התלונות נבדקו הדירות על-ידי מומחי רפא"ל שנשלחו למקום, ונמצא כי הנזקים שנגרמו מקורם בבנייה לקויה מאוד ולא עקב ניסויי רפא"ל. כמו-כן נמצא, שהנזקים היו קלים בלבד.

מאחר שהאחריות אינה מוטלת על רפא"ל, אין רפא"ל חייבת בפיצוי בעלי הדירות. עם זאת יצוין, כי לפני משורת הדין ובלי לקבל אחריות, תיקנה רפא"ל נזקים שנגרמו לדירות, וזאת כפעולה של שכנות טובה, ואין לגזור מכך גזירה שווה למקרים דומים אחרים.

חשד להאזנה לטלפונים של מתיישבים בי"ע ובגולן

חבר הכנסת מ' פלד שאל את שר הביטחון ביום כ"ג בכסליו התשנ"ד (7 בדצמבר 1993):

זה כמה חודשים מתלוננים מתיישבי י"ע והגולן על חשד להאזנה לטלפונים שלהם, הן בבתיהם הפרטיים והן במוסדותיהם.

ב-23 בנובמבר 1993 נודע כי השב"כ ניסה לשתול אנשים שלו בקרב המתיישבים, על-מנת לתהות על כוונותיהם ועל דרכי המאבק שלהם בתהליך המדיני.

ברצוני לשאול:

1. האם הדברים נכונים?

2. אם כן – האם צורת עבודה זו של השב"כ הינה באישורך, והאם היא מקובלת?

3. האם אין מגמה זו מגבירה אצל המתיישבים את תחושת הכעס, הניכור, האנטגוניזם, הן כלפי התהליך המדיני והן כלפי הממשלה?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

3-1. שירות הביטחון מופקד, בין שאר תפקידיו, על סיכול פעילות אלימה המכוונת לפגוע בביטחון המדינה ובשלטון החוק.

לא השתנו משימות השב"כ כפי שנקבעו על-ידי כל ממשלות ישראל עד כה ולא הוטלו בזמן האחרון מטלות חדשות שלא היו בעבר על השב"כ.

השב"כ אינו עוסק במעקב אחר מתיישבי י"ע והגולן במסגרת פעולותיהם להבעת דעותיהם ומחאותיהם, לפי כללי החוק והסדר הציבורי.

קיצור השירות בצה"ל

חבר הכנסת א' יחזקאל שאל את שר הביטחון ביום כ"ג בכסליו התשנ"ד (7 בדצמבר 1993):

בשל הפרסומים האחרונים בנושא קיצור השירות בצה"ל, ברצוני לשאול:

1. האם מחזורי הבנים והבנות העומדים בפני גיוס לצה"ל גדולים מצורכי כוח האדם של צה"ל?
2. האם קיצור השירות לבנות בחודש משליך על תחומי התעסוקה שלהן בצה"ל? האם מגמת הקיצור תימשך עם הזמן, ובאילו גורמים היא תלויה?
3. האם מן הראוי שקצינת ח"ן ראשית תעלה לדרגת אלוף ותשתתף בפורום מטכ"ל?
4. האם יש מגמה לקצר את השירות הצבאי לגברים בצה"ל?
5. האם יקוצר שירות המילואים?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1, 4, 5. עד שנת 1996/97 קיים צורך בכל פוטנציאל הגיוס, בעיקר על-מנת לאפשר הקלה בנטל שירות המילואים.

ועדת האלוף במילואים הרצל שפיר המליצה לצה"ל לבצע קיצור שירות בן ארבעה חודשים בתחילת שנת 1996 לכ-80% מחיילי החובה, ובהמשך – בשנת 1998 לקצר את השירות גם ליתרת המשרתים.

להמלצה זו משמעויות לגבי התוכנית להקל את נטל שירות המילואים – לא יהיה ניתן להקל את נטל המילואים כפי שתוכנן – וכן לגבי היבטים תקציביים.

בשלב זה נקבע כי צה"ל יבחן את ההמלצות במהלך שנת העבודה 1994 – לרבות לקחי השינויים הנובעים מההסדרים המדיניים – ויציג תוכנית ומשמעויות למימוש ההמלצות.

2. קיצור השירות לבנות לא פגע בתחומי התעסוקה שלהן בצה"ל.

המשך הקיצור תלוי בצורכי צה"ל, בכלל זה הרצון שלא לפגוע בתחומי תעסוקת הנשים בצה"ל.

התחזיות מצביעות על כך שגם בעתיד יתחייב המשך קיצור שירות לנשים.

3. כל קציני החיל הראשיים הינם בדרגת תת-אלוף, ובכללם גם קצינת ח"ן ראשית.

מפקדי חיילות אינם נמנים עם פורום מטכ"ל.

הנחיית התביעה הצבאית לבקש הקלות בעונשי מחבלים

חבר הכנסת ז' המר שאל את שר הביטחון ביום ל' בכסליו התשנ"ד (14 בדצמבר 1993):

ב"מעריב" נמסר על סגן-אלוף במילואים שמעון ברט מרעננה, שהוא שופט צבאי במילואים, שהודיע על כוונתו להשתחרר מהשיפוט הצבאי, מאחר שבשבועות האחרונים מונחית התביעה הצבאית לבקש הקלות בעונשם של מחבלים שידיהם מגואלות בדם, בזכות הטענה שהם שייכים ל"פתח".

נטען שבמסגרת עסקות טיעון מבקשת התביעה עונשים סמליים למחבלים ששפכו דם.

ברצוני לשאול:

האם אומנם מונחית התביעה הצבאית לבקש עסקות טיעון, שלפיהן יוקל בעונשם של מחבלי ה"פתח" שידיהם מגואלות בדם?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

התשובה שלילית.

התובע הצבאי הראשי כותב לי: "התביעה הצבאית אינה מונחית לעסקות טיעון לפיהן יוקל בעונשם של מחבלי ה'פתח' שידיהם מגואלות בדם".

נוהלי הבטיחות במתקן האימונים בצאלים

חבר הכנסת א' קהלני שאל את שר הביטחון ביום כ"א בטבת התשנ"ד (4 בינואר 1994):

בתאריך 10 בדצמבר 1993 פורסם ב"מעריב", כי חיילי מילואים דיווחו על הפרת הוראות הבטיחות במתקן האימונים בצאלים.

ברצוני לשאול:

1. האם נבדקה התלונה בצורה יסודית?

2. האם טופלו משמעתית הקצינים האחראים לתקלות?

3. האם נערכות בדיקות פתע במתקן צאלים לבחינת ההקפדה על הוראות הבטיחות?

תשובת סגן שר הביטחון מ' גור:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. התלונה נתקבלה אצל נציב קבילות חיילים רק ביום 20 בדצמבר 1993, לאחר שזו הודלפה לעיתונות. הנציב יבדוק את התלונה ביסודיות, ואם תהיינה השלכות משפטיות, ישתף בבדיקה גם את הפרקליט הצבאי הראשי.

2. טרם נקבע שהיו תקלות, ובוודאי מוקדם לקבוע אחראים לתקלות.

3. התשובה חיובית.

היו"ר י' עזרני:

אדוני שר התחבורה ישיב על השאילתות הבאות. אנחנו מתחילים עם השואל הראשון. אין פקק היום, למרות הרבה מאוד שאלות לשר התחבורה. כנראה הכבישים פועלים, הרמזורים פועלים.

שאלתא ראשונה, של חבר הכנסת שאול יהלום, מס' 1588. השאלתא הבאה – מס' 1589. אדוני יתייחס לכל שאלתא.

מבחן לקבלת רשיון נהיגה בשבת

חבר הכנסת ש' יהלום שאל את שר התחבורה ביום כ"ד בתמוז התשנ"ג (13 ביולי 1993):

על-פי מודעה שפורסמה ב"ידיעות אחרונות" ביום 25 ביוני 1993 (רצ"ב), נערך בשבת, 26 ביוני 1993, מבחן לקבלת רשיון נהיגה לקטנועים ולאופנועים, לרבות בדיקות עיניים.

ברצוני לשאול:

1. מי הם הבוחנים המורשים לערוך מבחני נהיגה של מדינת ישראל בשבתות?

2. האם ייבדקו מפרסמי המודעה, למניעת הישנות עריכת מבחנים על-ידיהם בשבת?

שר התחבורה י' קיסר:

מתוכן המודעה שפורסמה בעיתון "ידיעות אחרונות" אפשר להבין, כי בוחני משרד הרישוי עורכים מבחני נהיגה בימי שבת. מודעה זו שנתפרסמה אינה של משרד התחבורה ואינה על דעת משרד התחבורה. על-פי הברור שקיים משרד, מודעה זו פורסמה ביוזמה אישית של מורה לנהיגה שאינו עובד משרד התחבורה, וודאי שאין לה כל קשר למבחני נהיגה רשמיים מטעם משרד התחבורה. נותן המודעה ננזף על-ידינו, וסוכם כי יפרסם מודעה ברורה יותר, ולא מודעה מטעה.

היו"ר י' עזרן:

תודה. שאלה נוספת לחבר הכנסת יהלום. בבקשה.

שאול יהלום (מפד"ל):

אדוני השר, בעניין השבת אני מודה, מוקיר ומקבל את תשובתו, אבל שאלתי הראשונה היתה – אני מבין את הנזיפה על השימוש ביום השבת, ומודה עליה – האם מותר לבחון להגיד כי הוא לוקח לעצמו מגרש ועורך מבחנים לקטנועים, והדבר נחשב כמבחן של משרד הרישוי?

שר התחבורה י' קיסר:

התשובה שלילית בהחלט. אמרתי שהבחינה היא בחינה של משרד התחבורה. אין בחינה פרטית. מה הוא עושה באופן פרטי, זה לא מענייננו.

שאול יהלום (מפד"ל):

מה הוא עשה? הרי צריך להעמידו לדין.

שר התחבורה י' קיסר:

לגבי המודעה שפרסם כאילו הוא עושה מבחני נהיגה, התקבל הרושם כאילו הוא עושה מבחנים מטעם משרד התחבורה, ועל כך עניתי.

שאול יהלום (מפד"ל):

מטעם מי הוא עושה את המבחנים?

שר התחבורה י' קיסר:

אין לו רשות לעשות שום מבחן – – –

שאול יהלום (מפד"ל):

זה לא עניין של נזיפה, צריך היה לשלול רשיון מאדם כזה.

שר התחבורה י' קיסר:

אין לו שום סמכות ורשות לערוך מבחנים בשבת לכל מטרה שהיא.

היו"ר י' עזרן:

וגם לא בחול.

שר התחבורה י' קיסר:

גם בחול יש סדר.

שאל יהלום (מפד"ל):

זה מה ששאלתי. נוכח זאת, האם לא סבור השר שמשרד התחבורה צריך להוציא מודעה שתאמר כי הרשות היחידה המוסמכת היא משרד התחבורה, וכל מודעה אחרת היא מודעה של שרלטנים?

שר התחבורה י' קיסר:

הוא קיבל על עצמו להוציא מודעה. האם אחרי כל בוחן אני אשלח מודעה? זה לא הגיוני.

שאל יהלום (מפד"ל):

מודעה אחת של משרד התחבורה, אתה מקבל?

היו"ר י' עזרן:

שאלות ותשובות מאוד ברורות. השאילתא הבאה, של אותו חבר כנסת נכבד – בבקשה, אדוני השר.

שעוני לחץ אוויר לא-תקינים בתחנות הדלק

חבר הכנסת ש' יהלום שאל את שר התחבורה ביום כ"ד בתמוז התשנ"ג (13 ביולי 1993):

ב"ידיעות אחרונות" מיום א' בסיוון התשנ"ג, 25 בינואר 1993 – רצ"ב – פורסם תחקיר, שעל-פיו ב- 64% מהמשאבות למילוי אוויר בתחנות הדלק התגלו ליקויים מסוכנים.

ברצוני לשאול:

1. על-פי עדות מומחים, המובאת גם בתחקיר, שלפיה לחץ אוויר לא תקין עלול לגרום לתאונות דרכים, האם אין במצב שהתגלה בתחקיר עדות לזלזול בנושא בטיחותי ממדרגה ראשונה?

2. אף שהפיקוח על תחנות הדלק נתון בידי אגף הרכב במשרד התחבורה, טוען בכתבה מנהל אגף המוסכים באגף הרכב, שאין באפשרותו לפקח פיקוח מלא על הנושא. האם טענת פקיד זה נכונה?

3. האם הידיעה, שהעובד היחיד שמונה לפקח על הנושא פוטר בלי למצוא לו מחליף, אינה מעידה על זלזול בנושא כה חשוב לבטיחות הנסיעה?

4. כמה מפקחים במשרה מלאה יכולים לפקח פיקוח יעיל על כל הנושא הנדון בכל 520 תחנות הדלק במדינה, ומה נעשה לאיוש מספר זה של משרות?

שר התחבורה י' קיסר:

שעוני לחץ אוויר בלתי תקינים בתחנות דלק – אני חושב שעניתי על כך כאן.

דן תיכון (הליכוד):

ענית לחברת הכנסת נעמי בלומנטל, לפני כמה שבועות.

שר התחבורה י' קיסר:

ענית על השאלה הזו, אבל אחזור.

אין ספק כי לתקינות הצמיגים ולשמירת לחץ האוויר חשיבות רבה בתחום בטיחות הרכב. האחריות הישירה לקיום משאבות האוויר ולדיוק מכשירי המדידה מוטלת על-פי רשיון ההפעלה על תחנת הדלק ועל בעל התחנה. מדובר במכשור עדין יחסית, העומד לרשות הקהל הרחב בשימוש עצמי, כאשר לא תמיד ניתנת על-ידי הציבור תשומת הלב הראויה לשלמות הציוד ולטיפול בו.

אדוני היושב-ראש היה יושב-ראש באותה ישיבה, ונאמר אז כי המשתמש זורק את המשאבה – את הגומי הזה – ואפילו לא מחזיר אותה למקומה.

היו"ר י' עזרן:

הם ממלאים לחץ אוויר בלחץ זמן.

שר התחבורה י' קיסר:

מניתוח הנושא של תאונות הדרכים שנעשה במשרדנו עולה, כי שיעור התאונות שנגרמו כתוצאה מליקויים בצמיגים הינו זעום ביותר.

נושא הפיקוח הועבר לאחרונה ליחידת האכיפה, וניידות המשרד עוברות ובוחנות. נרכשו מכשירי בקרה לציוד היחידה, כאשר על כל עובדי היחידה הארצית הוטל לבקר את משאבות האוויר בתחנות הדלק, במסגרת עבודתם ברחבי המדינה.

הוזמנו כל אחראי השירות של כל חברות הדלק, במגמה לרתום גם אותם למשימה, וכן את מנהלי החברות, אשר הטילו על עובדי השירות שלהם לבקר את הנושא.

משרד התחבורה, המינהל לבטיחות ואגף הרכב, מפרסמים לציבור הרחב עלוני הוראות לנהג ועשרת הדיברות לרכב בטוח, כאשר דגש מיוחד ניתן לנושא הטיפול הנכון בצמיגי הרכב. הנושא נתון לבדיקת יחידת האכיפה, שבה עובדים חמישה אנשים. בעבר היה רק עובד אחד. בין יתר פעולותיהם, הם מבצעים בדיקה ובקרת תחנות הדלק.

שאול יהלום (מפד"ל):

אדוני השר – – –

שר התחבורה י' קיסר:

חבר הכנסת, לא נשאר לי אוויר.

היו"ר י' עזרן:

אבל הוא לא לחוץ כעת.

שאול יהלום (מפד"ל):

אדוני השר, אנחנו מדברים הרבה על מניעת תאונות דרכים, והשר עונה תמיד: מה אפשר לעשות ואנחנו לא עושים. והנה יש כאן נושא, שלא הייתי סומך על כך שהוא גורם שולי לתאונות. הוא גורם לתאונות. השאלה שלי, בעקבות כל התיקונים שהשר מנה, האם השר אינו סבור שהיה כדאי – התחקיר הזה נערך בצורה פרטית על-ידי העיתון "ידיעות אחרונות" – האם השר אינו סבור שזו

צריכה להיות פעולה קבועה, לבדוק במדגם אחת לשנה את מדי הלחץ בתחנות הדלק, ולפי זה להסיק מסקנות?

שר התחבורה י' קיסר:

אני חושב שמה שמוצע על-ידינו הוא יותר ממדגם של אחת לשנה. הרי יש ניידות וחמישה עובדים אשר עוסקים בפיקוח על הכבישים והתחנות, וההנחה היא שהתדירות של בדיקת מדגמים על-ידיהם גבוהה הרבה יותר מאשר אחת לשנה. אם זה לא מספיק, או אם אחת לשנה טוב יותר – את זאת אבדוק. אני מניח שמה שעושה משרדי טוב הרבה יותר ממדגם חד-שנתי.

בטיחות הטיסה במטוסי "אל על"

חבר הכנסת א' גולדשמידט שאל את שר התחבורה ביום כ"ד בתמוז התשנ"ג (13 ביולי 1993):

נודע לי כי בשבועות האחרונים אירעו שתי כמעט-תאונות. באחת, שני מטוסי "אל על" טסו מניו-יורק לארץ במרחק קטן ביניהם וכמעט התנגשו כשאחד המטוסים ירד בגובהו. במקרה השני כמעט התנגש מטוס "אל על" במטוס זר התנגשות חזיתית מעל הים האדריאטי.

ברצוני לשאול:

1. האם פרטים אלה ידועים למשרד התחבורה?
2. אם כן – מדוע לא פורסמו הדברים מייד לאחר התרחשותם?
3. האם נכון שאנשי "אל על" חקרו את האירועים? מה גילו ממצאיהם?
4. האם אין טעם לפגם בכך שאנשי "אל על" עצמם בדקו את האירועים? האם לא היה עדיף שאנשים מחוץ לחברה יחקרו את המקרים?
5. אילו מסקנות הוסקו לגבי העתיד?
6. האם תוקם ועדת חקירה שתבדוק איך כמעט קרו אסונות כה גדולים?

חבר הכנסת א' גור שאל את שר התחבורה ביום כ"ט בתמוז התשנ"ג (18 ביולי 1993):

"העולם הזה", בגיליונו מיום 7 ביולי 1993, פרסם ידיעה ולפיה "מטוסי 'אל על' ניצלו ברגע האחרון משתי תאונות אוויר". גם ידיעות שפורסמו בתקשורת בחודשים האחרונים דיווחו על תקלות שונות, שגרמו לנחיתות אונס שמנעו אסונות, ובמקרים אחרים – לשיבושים בלוח הטיסות.

מקרים אלה ודומיהם לא רק מסכנים את חיי נוסעי החברה, דבר חמור כשלעצמו, אלא מביאים למעבר הולך ומתמשך של נוסעים מחברת "אל על" לחברות תעופה אחרות, וזאת למרות מאמצי ההסברה של "אל על" והוזלת מחירי טיסה על-ידה.

ברצוני לשאול:

1. מה הוא מספר האירועים בשנה האחרונה שבהם נשקפה סכנת תאונה או התרסקות למטוסי "אל על"?

2. האם נכונה הטענה, שהחברה נמנעת מלדווח לציבור על תקלות בטיסותיה משיקולים מסחריים?

3. מה אמת בטענה, שהליקויים שעליהם מדווחים צוותי מטוסים לא מטופלים כראוי, בין היתר כדי שלא לעכב את הטיסות?

4. האם נוסעי "אל על" יכולים להיות בטוחים בתקינות ובמצב התחזוקה הטוב של מטוסי "אל על"?

5. האם יש קשר בין התקלות שמתרחשות ב"אל על" לבין הירידה במספר לקוחותיה, ומה עושה החברה כדי להשיב את אמון הלקוחות בה?

שר התחבורה י' קיסר:

גם על השאילתא הזאת היה לי הכבוד לענות מעל הדוכן, אשר למקרה הכמעט-תאונה – של חבר הכנסת אלי גולדשמידט וחבר הכנסת אפרים גור.

ב-8 באפריל 1993 נמצאו בטיסה מעל האוקיינוס שני מטוסי "אל על" במרחק של כ-20 קילומטר זה מזה. בגלל שינוי פתאומי בטמפרטורה של האוויר החיצוני היה על אחד המטוסים להנמיך כ-3,000 רגל למשך זמן-מה ולרדת לגובה שבו טס המטוס השני. ההנמכה היתה מבוקרת, כך שלא היתה כל סכנה.

לעומת זאת, בתאריך 30 ביוני 1993 טס מטוס "אל על" בתחום הפיקוח האווירי האיטלקי, ועקב טעות הבקרה האיטלקית היה מטוס אחר בנתיב של מטוס "אל על". מערכת ההתרעה במטוס של "אל על" התריעה על כך, המטוס שינה את גובה הטיסה ונמנע נזק. היום יש מכשור מאוד מפותח.

בשנים האחרונות לא היו אירועים דומים. האירועים לא היו יוצאי-דופן ולכן לא דווחו לציבור. נמסר דוח למינהל התעופה האזרחית בהתאם לנוהל המחייב.

לא בוצעה חקירה על האירועים, כיוון שהם אינם דורשים חקירה.

בבדיקת העובדות נמצאו נכונים הממצאים שתיארתי לעיל. אין כל אמת בטענה כאילו ליקויים במטוסים אינם מתוקנים. נהפוך הוא, קיימת הקפדה רבה מאוד על תיקון תקלות המתגלות בעת הבדיקות ובטיסות.

נוסעי "אל על" בטוחים בטיסותיהם, והם בטוחים יותר מאשר נוסעים בטיסות בחלק מן החברות האחרות.

דן תיכון (הליכוד):

נדמה לי שגם על השאלה הזאת כבר ענית.

היו"ר י' עזרן:

סליחה, סליחה, אדוני.

שר התחבורה י' קיסר:

אמרתי.

דן תיכון (הליכוד):

חבר הכנסת זיסמן שאל אותך.

שר התחבורה י' קיסר:

אז מה אתה רוצה ממני?

היו"ר י' עזרן:

אדוני, חבר הכנסת, אנא ממך. אם אתה רוצה לשאול שאלה נוספת – בבקשה.

דן תיכון (הליכוד):

לא, לא.

שר התחבורה י' קיסר:

הוא אומר שכבר עניתי. נכון. הלוא פתחתי ואמרתי – – –

היו"ר י' עזרן:

מה לעשות שלא לכולם יש זיכרון פנומנלי כמו לחבר הכנסת דן תיכון?

דן תיכון (הליכוד):

נדמה לי שיש כאן בעיה, כי התשובות גם נשלחו.

שר התחבורה י' קיסר:

אמרתי בראשית התשובה, שעל שאילתא זאת כבר עניתי. אבל כיוון שחבר הכנסת אפרים גור ביקש שאענה – אני עונה. אין לי בעיה. ושיננתם לבניך.

אין ירידה במספר לקוחותיה של החברה. נהפוך הוא, מספר נוסעיה גדל בהשוואה לשנה שעברה. יש ירידה בהשוואה לכלל הגידול. כלומר, גם מספר נוסעיה גדל, אבל מספר הנוסעים האחרים, וטיסות השכר, גדל הרבה יותר מהגידול במספר הנוסעים ב"אל על".

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחבר הכנסת גור.

אפרים גור (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, כבוד השר, איזה פיקוח יש לך בעצם על חברת "אל על"? כאשר יש תלונות על תקלות או על סכנות התנגשות באוויר מן הסוג שתיארת כאן, כשלשמחתנו התקלות האלה וההתנגשויות נמנעו כתוצאה מן המכשור האוטומטי שמוצב במטוסי "אל על", מדוע אינך מוצא לנכון לבדוק אותן על-ידי אנשי מקצוע מחוץ לחברת "אל על"? ומדוע אתה מקבל את תשובות אנשי "אל על" כתורה מסיני?

הדבר האחרון – עם כל הכבוד, התשובה האחרונה שלך, לגבי גידול במספר הלקוחות של "אל על", איננה נכונה. לפי הפרסומים בעיתונות, שנמסרו על-ידי מינהל התעופה, שהוא חלק ממשרד התחבורה, חלקה של חברת "אל על" במספר הנוסעים לישראל וממנה ירד מ-41.5% שהיו בנובמבר 1992, ל-37.5%. לכן, גם התשובה הזאת, שנמסרה לך על-ידי אנשי "אל על", איננה נכונה, ומוטב כי הנתונים האלה ייבדקו לפני שהם נמסרים לכנסת ישראל.

שר התחבורה י' קיסר:

תודה רבה. לגבי השאלה הראשונה – יש חוק הטיס ותקנות הטיס. יש במשרדי יחידה של מינהל התעופה האזרחית, ולא מדובר ב"אל על" בלבד, אם כי בהחלט אני חייב לתת אמון ב"אל על", ואוי ואבוי לנו אם לא ניתן אמון. אבל תמיד יש מינהל התעופה האזרחית, אשר מופקד ויש לו פקח מיוחד וחוקר מיוחד קבוע. יש נוהל הקובע איזו תקלה מחייבת חקירה על-ידי מינוי ועדה או צוות של שר התחבורה, ומתי מינהל התעופה האזרחית חוקר בהתאם לנוהל שלו. לא סומכים רק על "אל על", אם כי, אני חוזר ואומר, אני חייב לתת אמון ב"אל על". אוי ואבוי לנו אם לא ניתן בה אמון, כי היא מטיסה מיליון ו-250,000 אנשים בשנה.

היו"ר י' עזרן:

גם הטייסים רוצים לחיות.

שר התחבורה י' קיסר:

דבר שני הוא לגבי המספרים. אמרתי שחלקה של "אל על" בסך כל הגידול במספר הנוסעים קטן, אלא שאצלה גדל מספר הנוסעים בהשוואה לשנה הקודמת. אולם הגידול פיגר לעומת סך כל הגידול של התיירות ושל היוצאים.

היו"ר י' עזרן:

תודה, אדוני השר.

אפרים גור (הליכוד):

האם אתה לא מוצא קשר בין התלונות?

היו"ר י' עזרן:

אין זכות, סליחה.

שר התחבורה י' קיסר:

לא, אין קשר. הקשר הוא דווקא בשל התחרות הכמעט פרועה. הרי עוד נביא לכנסת את מדיניות התעופה שרוצים שאנחנו נפתח, ואנחנו נפתח אותה עוד יותר. די בכך שתפתח היום את העיתונים ותראה באילו מחירים אפשר לנסוע לבנגקוק, ללונדון, לארצות-הברית. אני לא יודע אם התחרות הזאת בסופו של דבר תהיה לטובת מישהו. ברמה מסוימת זה כדאי. מעליה – האזרחים מסבסדים כמה נוסעים שטסים במטוסים.

היו"ר י' עזרן:

תודה, אדוני השר. ובכן, השר יתייחס לשלוש השאלות של חבר הכנסת אבנר חי שאקי, מס' 1642, 1643 ו-1644. בבקשה.

עבודת קציני ים בשבת בנמל חיפה

חבר הכנסת א"ח שאקי שאל את שר התחבורה ביום כ"ט בתמוז התשנ"ג (18 ביולי 1993):

בעיתון "דבר" מיום שלישי, י"ז בתמוז התשנ"ג (6 ביולי 1993), פורסמה ידיעה בדבר עבודתם של קציני ים בשבת, בנמל חיפה, בניגוד לסטטוס-קוו שנהג בנמל במשך תקופה ארוכה.

ברצוני לשאול:

1. האם העניין ידוע לך?

2. מה הן ההנחיות של המשרד בכל הנוגע להשגת היתרי עבודה בשבת כחוק, בנמל חיפה ובנמלי הארץ בכלל, והאם ניתן לומר כי בנמל חיפה חרגו או חורגים מן ההנחיות הללו?

3. אם אכן בוצעה העבודה בשבת, כנטען על-ידי קציני הים, והכוונה היא להמשיך בה, מה יעשה משרד התחבורה בנדון?

שר התחבורה י' קיסר:

3-1. אדוני היושב-ראש, חבר הכנסת אבנר חי שאקי, עבודת השבת מבוצעת בנמל חיפה מקדמת דנא, על-פי היתר ממשרד העבודה והרווחה. מדי יום ראשון מדווחים שמית על הפעילות שבוצעה בשבת. עבודת השבת נעשית תוך שמירת הסטטוס-קוו הדתי, והיא אינה חורגת משתי ידיים למשמרת. ידיים – צוות; כלומר, לא שתי ידיים במובן הפיסי. הצוות של טעינה ופריקה נקרא ידיים.

כל עבודת שבת המתבצעת ברשות הנמלים והרכבות נעשית על-פי חוק שעות עבודה ומנוחה ועל-פי ההיתרים של משרד העבודה והרווחה. כאשר מתבצעת פריקה או טעינה של אונייה, האונייה חייבת להיות מאוישת על-ידי צוות חוף, שמורכב גם מקצינים, על-פי תקנות השיט.

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת, בבקשה.

אבנר חי שאקי (מפד"ל):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, מה בכל זאת עושה משרד התחבורה כדי לוודא שלא תהיה פריצה של אותו סטטוס-קוו שהיה קיים שנים? כי יש דברים שאינם חיוניים לעבודה בשבת, ואם באמת יזלזלו בכך השבת תיפרץ לחלוטין. מה עושה משרדך, או מה עושה אדוני השר, כדי שזה לא ייפרץ וכדי שאותו מינימום שקרוי סטטוס-קוו אכן יישמר?

שר התחבורה י' קיסר:

חבר הכנסת אבנר חי שאקי, הלוא אמרתי שאין בדעתנו לעשות כן. אני לא אתן ידי לשנות את הסטטוס-קוו, מה גם שכל פעולה שנעשית, נעשית על-פי היתר של משרד העבודה והרווחה לצורך ביצוע העבודה החיונית, על-פי החוק. אם השאלה היא שאלה של פתיחה או הפקרות – אני בוודאי לא אתן ידי למעשה כזה. הרי ידועה עמדתי בנושאים הללו. לכן, כל דבר שצריך לעשות אותו וחובה לעשות אותו – ייעשה על-פי החוק ועל-פי ההיתרים שניתנים על-ידי הממשלה. מה שלא צריך – לא ייעשה.

בטיחות הטיסה במטוסי "אל על"

חבר הכנסת א"ח שאקי שאל את שר התחבורה ביום כ"ט בתמוז התשנ"ג (18 ביולי 1993):

ביום כ"ג בתמוז התשנ"ג (12 ביולי 1993) פורסם ב"קול ישראל" וב"ידיעות אחרונות", כי מטוס "בואינג" של חברת "אל על", שהיה בדרכו לארצות-הברית, נאלץ לנחות נחיתה אונס באמסטרדם עקב תקלה שהתגלתה במטוס ולא אפשרה את המשך טיסתו.

אין זה המקרה הראשון שבו נתגלו תקלות וליקויים במטוסי "אל על" בשנים האחרונות.

ברצוני לשאול:

1. כמה מקרים של תקלות וגילויי ליקויים במטוסי "אל על" אירעו במשך השנה האחרונה?
2. האם ערכה "אל על", מאז האסון הנורא באמסטרדם, בדיקה יסודית בכל מטוסיה, ושקדה על תיקון כל הליקויים שנתגלו?
3. מה עושה משרד התחבורה כדי להבטיח, שרמת הבטיחות במטוסי "אל על" תהיה מושלמת ככל האפשר, שליקויים קיימים כלשהם יתוקנו בהקדם, ותקלות, מעין זו שהתגלתה ביום כ"ג בתמוז, 12 ביולי האחרון, או תקלות אחרות, לא תישנינה, עד כמה שהדבר תלוי בבני אדם?

שר התחבורה י' קיסר:

על-פי הוראתי, הוטל על צוות מיוחד במינהל התעופה האזרחית לבדוק את נסיבות התקרית מתאריך 11 ביולי 1993, שבה נאלץ מטוס "אל על" בטיסה 001 לניו-יורק לנחות נחיתה לא מתוכננת באמסטרדם עקב כישלון מנוע.

הממצאים שהביאו לי החברים שמונו על-ידי, מטעם מינהל התעופה האזרחית, מורים כי – א. המנוע כובה על-ידי צוות המטוס לאחר אבחנה של נפילת כוח ואובדן שמן מנוע; פעולה זו במטוס שבו ארבעה מנועים אינה בגדר תאונה, כי יש ארבעה מנועים, והיא אינה מחייבת הכרזת מצב חירום על-ידי הצוות; ב. התקלה אומתה על הקרקע, ונמצא כי אכן יש איבוד שמן בקצב גבוה עקב כשל פנימי בתוך המנוע; ג. המנוע, מסוג D9JT-7, עבר לא מזמן ביקורת רבתי אשר בוצעה על-ידי היצרן, חברת "פראט אנד ויטני", וצבר עד כה כ-1,500 שעות; ד. המנוע היה שמיש לחלוטין בזמן היציאה לטיסה ולא נמצא כל סימן לתחזוקה לא נכונה; ה. נתונים של אמינות המנועים של מטוסי "בואינג-747" ב"אל על" מראים על מגמת שיפור ברורה, וזאת באי-שכיחות כיבוי מנוע באוויר.

פעולות להמשך: א. פירוק של המנוע למציאת סיבת התקלה הפנימית. לאור הממצאים, פנייה ליצרן לקבלת הסבר, כי בדרך כלל המנועים הם גם באחריות היצרן; ב. המשך סקירת ספרות ונוהלי הטיפול; ג. איסוף והצגת נתונים השוואתיים על אמינות אחזקה.

לפי הנתונים שבידינו, אין ממצאים המצביעים על אמינות אחזקה חריגה. נהפוך הוא, יש מגמת שיפור משמעותית באמינות מנועים במהלך חצי השנה האחרונה.

לאחר פירוק המנוע ואיסוף נתונים נוסף, יוגש דוח מקיף. בערך בפברואר 1994 נקבל דיווח מה קרה במנוע הזה. תודה.

היו"ר י' עזרן:

תודה. שאלה נוספת לחבר הכנסת אבנר חי שאקי.

אבנר חי שאקי (מפד"ל):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, אלה שנהגו לטוס ב"אל על", הישראלים, עשו זאת משני טעמים מצטברים: האחד, מפני שחשוב לנסוע בחברה הלאומית; השני, מפני שרמת הבטיחות ב"אל על" היתה, ואני רוצה לקוות שהיא עדיין, מן הגבוהות בעולם. העובדה שקרה האסון המפורסם, לצערנו, והעובדה שיש ירידה במספר הנוסעים ב"אל על" – האם אין מקום שיבואו אנשי מקצוע מבחוץ וגם הם ייכנסו לעניין כדי לבדוק מה היו התקלות, על-מנת להחזיר אותה רמת אמינות ואותה רמת אמון של הציבור ב"אל על", כיאות לחברה שבאמת היתה ידועה ברמתה הגבוהה?

שר התחבורה י' קיסר:

אני מסכים אתך שטסים ב"אל על" בשל הביטחון והבטיחות. שניהם עדיין, ואני מקווה שימשיכו להיות, ברמה גבוהה. אם כי בנושא הביטחון קצת ירדה העירנות, כי לשמחתנו אין פיגועים אוויריים שמעלים את תודעת הביטחון.

בנושא הבטיחות אנחנו מאוד מקפידים, ולא זו הסיבה לירידה – אלא בשל השירות והתחרות. לשם כך, "אל על" הקימה אגף מיוחד ומינתה סמנכ"ל לשירות לנוסע משעה שהבינה שהנסיעה ב"אל על" איננה רק בגלל הביטחון אלא גם בשל השירות. היום האנשים רוצים שירות טוב יותר. היא שינתה את כל מבנה החברה והקימה אגף עם סמנכ"ל מיוחד, וריכזה בידו סמכויות לשפר את השירות לנוסע. היא נוהגת היום בקפידה ובחומרה כלפי עובדים או אחרים אם הם לא נותנים שירות ברמה גבוהה, שהוא אחד הגורמים שמושכים נוסעים ל"אל על".

הגורם השני הקובע הוא המחיר. אנחנו יודעים שבעניין זה יש תחרות בין חברות סדירות, טיסות שכר, וחברות אחרות שיש להן עודף קיבולת. היום יש עודף קיבולת בעולם, והחברות יכולות להרשות

לעצמן להוריד מחירים, כשאין להן הוצאות ביטחון וכשהן טסות בשבת, ול"אל על" יש גם הוצאות ביטחון והיא גם מנועה מלטוס בשבת.

היו"ר י' עזרן:

לשאלתא האחרונה של חבר הכנסת אבנר חי שאקי יש שאילתא זהה של חבר הכנסת חגי מירום, מס' 1667. אדוני השר יתייחס לשתי השאלות, כי זאת אותה תשובה, דומי.

נוהלי הביטחון במסוף "אל על" בשדה התעופה במינכן

חבר הכנסת א"ח שאקי שאל את שר התחבורה ביום כ"ט בתמוז התשנ"ג (18 ביולי 1993):

בעיתון "ידיעות אחרונות" מיום כ"ד בתמוז התשנ"ג (13 ביולי 1993) פורסם, כי כתבים גרמנים עקפו את מחסומי השמירה של מסוף "אל על" בשדה התעופה במינכן, עם כרטיסי עובד שעבר זמנם, ונכנסו למקומות שמורים ביותר, ולו רצו, יכלו אף להכניס מטעני חבלה למטוס.

הכתבים הגיעו אף לאולם המסומן באות הלטינית P, שממנו יוצאות הטיסות לישראל. עוד נאמר, כי כל הדלתות לא היו מאוישות ומחזיק הכרטיס פתח את כולן ללא כל מאמץ.

ברצוני לשאול:

1. האם נכונות הידיעות?

2. איך ייתכן שכרטיסים מגנטיים של עובדים לשעבר לא נלקחו מהם, או לא בוטלו?

3. האם נקט המשרד דרך כלשהי לסתום מיידיית את הפרצות האמורות לעיל?

4. מה יעשה המשרד למניעת תופעה זו?

חבר הכנסת ח' מירום שאל את שר התחבורה ביום ז' באב התשנ"ג (25 ביולי 1993):

פורסם בתקשורת, כי נחשפו, על-ידי רשת הטלוויזיה הגרמנית, ליקויים בבדיקות הביטחוניות של טיסות לישראל מנמל התעופה של מינכן.

מתברר כי הכתבים הצליחו לעקוף את הבדיקות הביטחוניות המבוצעות על-ידי אנשי הביטחון הישראליים והגרמנים.

ליקוי זה מיתוסף על ליקויים אשר נחשפו לאחרונה גם בארץ, בנמל התעופה בן-גוריון.

ברצוני לשאול:

1. האם יש אמת בפרסומים?

2. כיצד יפעל משרדך בעקבות מקרים אלו?

3. האם יבחן משרדך מחדש את סדרי הביטחון בנמל התעופה בארץ ובטיסות היוצאות מחוץ-לארץ ומגיעות לארץ?

שר התחבורה י' קיסר:

בבדיקה שערך אגף הביטחון ב"אל על" הסתבר, שכתבת התחקיר שפורסמה בטלוויזיה הגרמנית, ועליה התבסס כתב "ידיעות אחרונות", עקבה אחרי כתבים שחדרו באמצעות כרטיסים מגנטיים ישנים לטרמינל המיוחד לטיסות רגילות בזמן טיסת "לופטהנזה" ולא בזמן טיסת "אל על".

חברת "אל על" איננה אחראית לאבטחת הטרמינל בזמן טיסת "לופטהנזה" לישראל, לכן היא איננה בקיאה בסדרי הביטחון של הגרמנים בטיסות אלה. היא אחראית לטיסות "אל על". באותו טרמינל מתקיימות גם הטיסות לישראל, אומנם בזמנים אחרים, וכנראה זה הביא את כתב "ידיעות אחרונות" לטעות שלו, שבה דיווח שמדובר בחדירה בזמן טיסת "אל על", ולא כפי שנבדק, שזאת היתה טיסה של "לופטהנזה".

חברת "אל על" הפנתה את תשומת לב השלטונות הגרמניים לאירוע, ונמסר על-ידם, על-ידי הרשויות של "לופטהנזה" ושלטונות התעופה הגרמניים, שהנושא בטיפול.

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחבר הכנסת אבנר חי שאקי, בבקשה.

אבנר חי שאקי (מפד"ל):

אדוני השר, בשל הרגישות הגבוהה המובנת של ישראלים לביטחון בנסיעות, האם בשל מקרה זה, שבסך הכול היה בו משהו לא כשורה, שכרטיסים מגנטיים שעבר זמנם, בכל זאת השתמשו בהם – האם תצאנה הוראות שתמנענה אפשרות כזאת? כי מדובר בחיי אדם ובביטחון במלוא מובן המלה.

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחבר הכנסת חגי מירום, בבקשה.

חגי מירום (העבודה):

אדוני השר, אם הבנתי נכון מה שקרה שם, אזי הכתבים ניצלו את הכרטיסים המגנטיים וחדרו לתוך הטרמינל כשהיתה טיסה גרמנית, אבל הם הצליחו להישאר ולשהות עד זמן טיסה ישראלית שהיתה, ועל כן זה מוצג בעיניהם כניצחון של חדירה לתוך המערכת, בגלל החילופין בין שתי מערכות הביטחון שעובדות שם.

האם זו טעות? האם אתה יכול לומר בביטחון שזה הוצג לא נכון ולא היה ניצול של הרפיון בזמן שיט טיסה גרמנית לטובת חדירה אל הטיסה הישראלית? זו שאלה אחת.

שאלה שנייה: האם אתה יכול לומר באופן ברור שאתה שקט וחושב שסדרי הביטחון שלנו גם בחוץ-לארץ וגם בארץ הם כאלה, שאפשר לסמוך עליהם במאה אחוזים?

מיכאל איתן (הליכוד):

אולי תדאגו לביטחון במעברים?

היו"ר י' עזרן:

חבר הכנסת מיכאל איתן, אנא ממך. זאת שאלה? זה דיון? אלה שאילתות. מה אתה מתערב?

מיכאל איתן (הליכוד):

סלח לי, אני יוצא מן האולם אם אי-אפשר לקרוא קריאות ביניים.

היו"ר י' עזרן:

אין קריאות ביניים בזמן השאלות. לא קראתי אותך לסדר, חביבי. בסך הכול הערתי.

מיכאל איתן (הליכוד):

אל תנהל אתי חשבונות.

היו"ר י' עזרן:

מה רוצה אדוני? מה קרה פה? אתה רוצה שאני לא אעיר לך כשאתה לא צודק?

מיכאל איתן (הליכוד):

כן.

היו"ר י' עזרן:

ככה אתה רוצה, אז לא אעיר לך. אם זה רצונך, אכבד את רצונך. מה אתה רוצה שאגיד לך? אני לא יודע למה נכנסת בצורה כזאת כועסת, זועמת, בגלל הערה נכונה שלי. אני לא מבין.

שר התחבורה י' קיסר:

הוא נכנס בלי בדיקה במעברים.

יהושע מצא (הליכוד):

— — — למה קיסר לא במקומו של הברפלד.

היו"ר י' עזרן:

מעברים של הירדן, אתה צודק, זה קשור עם "אל על". הבנתי טוב מאוד את השאלה. וכי אין קשר בין "אל על" לירדן?

אברהם הירשזון (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, זה קשור בשאלת קיומה של מדינת ישראל.

היו"ר י' עזרן:

בהחלט.

יהושע מצא (הליכוד):

שר התחבורה היה מונע עוגמת נפש למפלגת העבודה אם היה מתמודד.

היו"ר י' עזרן:

בעזרת השם, אני מתחייב לשאול אותך, חבר הכנסת הנכבד, אם מותר לי להעיר לך.

מיכאל איתן (הליכוד):

בהחלט.

יהושע מצא (הליכוד):

זו גישה מאוד מעניינת.

היו"ר י' עזרן:

דבר מאוד מאוד נחמד, וכך נשמור על יחסים מצוינים כרגיל. תודה.

שר התחבורה י' קיסר:

הוא לא בדק אותך במעברים.

מיכאל איתן (הליכוד):

הוא רב, ואני מציית להוראות של רבנים.

היו"ר י' עזרן:

לא קרה כלום. נעביר כעת מהלך.

שר התחבורה י' קיסר:

כפי שאמרתי, חברת "אל על", משעה שנודע לה הדבר – אם כי לא כפי שאמרתי, חברי, חבר הכנסת חגי מירום, לא ידוע לי שהם נשארו עד טיסת "אל על", פשוט הם נכנסו לאותו מקום שטיסות "אל על" יוצאות ממנו, ומכאן הטעות של הכתב, שאותו אזור או אותה עמדה שממנה יוצאים המטוסים של "לופטהנזה" לישראל הוא אותו מקום שממנו יוצאות הטיסות של "אל על" לישראל, אבל לא שהם חיכו עד טיסת "אל על"; זה לא קרה, כי עניין הביטחון ב"אל על" הוא ברמה גבוהה מאוד. כידוע, "אל על" מוציאה קרוב ל-60 מיליון דולר בנושא הביטחון, בעוד חברות אחרות לא מוציאות סכום כזה. יש גם אחריות של רשות שדות התעופה בכל הנמלים לסדרי הביטחון בכל המטוסים, לרבות מטוסים שטסים לישראל. אנחנו לא מסתפקים בזה, ול"אל על" יש סדרי ביטחון מיוחדים נוספים.

להווי ידוע לחברי הכנסת, לפעמים מתעכבת במשך חודשים רבים חתימת הסכמי תעופה עם שלטונות מדינה – ולא אזכיר שמות – שאינה מסכימה לסדרי הביטחון המיוחדים שתובעת חברת "אל על" כתנאי לקיום קו לאותה ארץ ולנמלי התעופה שלה. לא אביא דוגמאות, כי אנחנו רוצים להגיע להסכמים תעופתיים עם כל המדינות.

אשר לשאלה שלך, "אל על" הפנתה את תשומת לב השלטונות לעניין הכרטיסים המגנטיים, שבוודאי סופקו על-ידי רשות שדות התעופה או מינהלת הנמל הגרמנית. השלטונות יודעים מי קיבלו את הכרטיסים האלה, וודאי שלא חברת "אל על" יכולה לדעת מי רשאי להיכנס במעברים של שדה התעופה פרנקפורט או שדה תעופה אחר, היכן שיש בוודאי אלפי אנשים שיש להם כרטיסי כניסה מגנטיים.

היו"ר י' עזרן:

אדוני השר, אולי תסכים שחבר הכנסת יהלום ישאל אותך שאלה, אחרי שהוא ישב כל הזמן בסבלנות, אפילו שזה לא כל כך מקובל.

שר התחבורה י' קיסר:

בהחלט, בבקשה.

שאול יהלום (מפד"ל):

תודה רבה, אדוני היושב-ראש ואדוני השר. מתשובתך, אדוני השר, ברור שיש מחדל ביטחוני חמור – לא ב"אל על", חס וחלילה – בטיסות מגרמניה לישראל על-ידי חברת "לופטהנזה". רשויות הביטחון של מדינת ישראל יודעות בוודאי האם המחדל הזה תוקן או לא, ואם לא – הרי יש להזהיר את אזרחי מדינת ישראל שלא לטוס בחברת "לופטהנזה", משום שאפשר להיכנס לאותו טרמינל בצורה כל כך חופשית.

האם השר אינו חושב לעשות משהו בעניין זה?

דב שילנסקי (הליכוד):

רציתי רק לציין, ש"לופטהנזה" זו חברה גרמנית.

אפרים גור (הליכוד):

"לופטהנזה" היא דווקא אחת הטובות.

שר התחבורה י' קיסר:

אני לא מציע לך, חבר הכנסת יהלום, להסיק מסקנה גורפת, כפי שאתה עושה, שהרי לנו יש עניין במערכת יחסים תקינה עם כל מדינות העולם, בקשרי מסחר באוויר. והרי גם הם לא מעוניינים לסכן את נוסעיהם, ובוודאי לא את הצוות שלהם. אנחנו פשוט מחמירים. אנחנו בבחינת מחמירים שבמחמירים. כל שדה תעופה, וגם גרמניה, התנסה על גבו לפעמים – בשל העדר מידה גבוהה של אחריות ורגישות לנושא הביטחון.

אז קרה שם מקרה, כמו שקרה אצלנו מקרה שעיתונאי הצליח לחדור ולהגיע עד למטוס. צריך, כמובן, להסיק ממקרה כזה את המסקנות וללמוד ממנו. אבל לא צריך להסיק מסקנה גורפת כמו זו שאתה מציע, חבר הכנסת יהלום.

היו"ר י' עזרן:

אני לא מאחל לאיש לעבור את הביקורת בנמל התעופה פרנקפורט.

משטרת התנועה הארצית

חבר הכנסת א' הירשזון שאל את שר התחבורה ביום ז' באב התשנ"ג (25 ביולי 1993):

בעקבות תאונות הדרכים הרבות הפוקדות את כבישי הארץ, כאשר הממוצע הוא 1.3 הרוגים ליום: בעבר הבטיחה צמרת המשטרה שהמלחמה בתאונות הדרכים תתייעל עם הקמת משטרת התנועה. הסטטיסטיקה המצערת של תאונות הדרכים מאז הקמת משטרת התנועה לא מצביעה על הישגים של משטרה זאת. לא רק זאת, אלא שר המשטרה דורש הגדלת תקציב למשטרת התנועה כדי ליעל את פעילותה.

ברצוני לשאול:

1. אם הקמת משטרת התנועה לא השיגה את יעדיה, מדוע יש צורך להמשיך ולקיים אותה?

2. אם כדי להשיג יעילות של משטרת התנועה יש צורך בתקציבים נוספים, מדוע לא להחזיר את פעילות משטרת התנועה למתכונתה הקודמת ולשלב אותה בפעילות הכללית של המשטרה?

שר התחבורה י' קיסר:

1. לגבי השאלה שלך, האם הקמת משטרת התנועה השיגה את מטרותה, אני יכול להגיד בביטחון מלא: כן. אנחנו הרחבנו את משטרת התנועה הארצית גם לדרום, ושם פחתו התאונות ב-50%, לעומת השנים של טרום הקמת משטרת התנועה בדרום. אנחנו החילנו בהחדרת משטרת תנועה לערים. הגענו להסכם עם האוצר, בשלב ראשון, על 300 שוטרים שיהיו בשלוש הערים הגדולות, תל-אביב, חיפה וירושלים, שיהיו חלק ממערך משטרת התנועה הארצית. כי אנחנו מאמינים שנוכחות המשטרה ופעילותה יכולות בהחלט להוריד את מספר התאונות.

כיוון שיש החלטה לקיים במליאה דיון בנושא תאונות הדרכים, אני יכול רק לתרום לדיון בכנסת ולהגיד, שמספר ההרוגים בתאונות הדרכים ב-1993 ירד ב-4%, מספר הפצועים קשה ירד ב-8% במספרים מוחלטים, אבסולוטיים, למרות תוספת של 100,000 נהגים בשנת 1993 ולמרות הגידול נטו של 100,000 כלי רכב חדשים. נקנו כ-150,000 כלי רכב, נגרסו 50,000, כך ש-100,000 מכוניות נוספו לכבישים. ולמרות כל זאת פחתו התאונות במספרים מוחלטים, לא יחסיים.

אפרים גור (הליכוד):

האם זה כולל את – – –

היו"ר י' עזרני:

סליחה, אדוני, חבר הכנסת גור.

אפרים גור (הליכוד):

השר מסר נתונים, ואני מבקש לברר נתון נוסף.

היו"ר י' עזרני:

לא, לא. אני לא מסכים לזה. אני מנהל את הישיבה פה. סליחה, הייתי סובלני מההתחלה, והפכנו כאן את השאלות הרגילות לשאלות בעל-פה. יש גבול. יש לנו סדר-יום עמוס, ואני חייב למתוח קו, אני מצטער. עם כל הכבוד, אני מבקש.

שאלה נוספת לחבר הכנסת הירשזון.

אברהם הירשזון (הליכוד):

אדוני השר, האם הנתונים שמסרת עכשיו מסתמכים על איזה מחקר, או שזאת אינטואיציה? יש לי תחושה קשה, שאתה מבשר פה על 40% פחות, על 50% פחות – ובכל יום שאנחנו מדליקים את המקלט אנחנו עדים לתאונות דרכים נוספות, להרוגים חדשים.

יש לי תחושה קשה, שאתם מתעסקים כל הזמן באותה ביצה, ולא פותחים אפיקים חדשים למחשבות חדשות לטיפול בתאונות הדרכים. זאת התחושה שלי לפחות.

שר התחבורה י' קיסר:

חבר הכנסת אברהם הירשזון, אני מוסר נתונים עובדתיים, כי אני לא מרוצה גם מהירידה הנוכחית, שהרי איש מאתנו לא חושב ש-490 הרוגים בשנה הם עניין של מה-בכך. כולנו מסכימים שהכול צריך להיעשות כדי שהמספר יהיה קטן בהרבה.

אשר למידת הצלחתה של משטרת התנועה, אני יכול להגיד לך, שבימים אלה יגישו לנו את הסיכום הסופי. ביקשנו מהמכון לחקר התחבורה שבטכניון לבדוק את הנושא, ובסיכומים הראשונים שלו, שכבר הגיעו לידינו, הוא מצביע על הצלחה רבה בהפעלת משטרת התנועה הארצית בכל התחומים שנבדקו, ושעסקו בניתוח ההיבטים הארגוניים, אפיוני תפעול, התנהגות הנהגים, ובראש ובראשונה – ניתוח נתוני תאונות הדרכים.

אנחנו לא שוקטים על השמרים – – –

אברהם הירשזון (הליכוד):

סליחה, אני יודע שהוזמן סקר בטכניון. האם תוצאות המחקר כבר הועברו אליכם?

שר התחבורה י' קיסר:

2. היתה שאלה האם להמשיך בהפעלת משטרת התנועה במתכונתה הנוכחית, כי גם במשטרה יש דעות, שאולי כדאי לשנות אותה מסיבות אלה או אחרות, ובעבר הוסכם על-ידי שר המשטרה ועל-ידי לבקש מהטכניון לערוך בדיקה של הנושא, ועל-פי הבדיקה נפעל ונקבע את אופי פעילות המשטרה ואת המשכה.

אברהם הירשזון (הליכוד):

האם יש כבר תוצאות של הבדיקה הזאת?

שר התחבורה י' קיסר:

כן. אמרתי שבימים אלה נקבל זאת. אני אוכל להעביר לך זאת.

רשת רכבות בתל-אביב

חבר הכנסת מ' איתן שאל את שר התחבורה ביום ז' באב התשנ"ג (25 ביולי 1993):

במסגרת הניסיונות לפתור את בעיות התחבורה המטרופוליטניות של תל-אביב הוצעו למשרד התחבורה, בין היתר, שתי חלופות המתבססות על הקמת רשת רכבות מטרופוליטנית: הראשונה – רכבת תחתית, והשנייה – רכבת עילית (הרכבת הקלה).

ברצוני לשאול:

1. כיצד נבחנו החלופות?

2. האם התקבלה החלטה?

3. אם כן – מה הם הנימוקים?

שר התחבורה י' קיסר:

3-1. אשר לשאלה שלך, חבר הכנסת מיכאל איתן, בקשר לבעיות התחבורה במטרופולין של תל-אביב, אנחנו בחנו את החלופות. בחודש יולי 1993 הבאנו לארץ שבעה מומחים בין-לאומיים מארצות שיש בהן גם רכבת קלה וגם רכבת תחתית. גם בשל אפשרויות הביצוע וגם מהבחינה התקציבית, כולם ממליצים על פיתוח רכבת קלה. ואכן, ל-1994 הוקצבו על-ידי האוצר סכומים לתכנן את הרכבת הקלה באזור המטרופולין של תל-אביב. יהיו שני נתיבים צפון-דרום ושני נתיבים מזרח-מערב.

ב-1994 נבדוק את ההשלכות שיהיו לזה על התנועה, מה המשמעות של "לגזול" נתיב שיהיה בלעדי, או כמעט בלעדי, לרכבת הקלה. זה מהיר יותר ליישום, וכמעט עשירית בעלותו לעומת רכבת תחתית. היום מעדיפים בעולם כולו את הרכבת הקלה על הרכבת התחתית, גם מסיבות חברתיות.

לכן הוחלט במשרד שלנו, לאחר בדיקות של המומחים שהזכרנו – ערכנו ארבעה ימי לימוד וסדנאות עם המומחים הללו ועם כל גורמי התחבורה בארץ, וכולם הגיעו למסקנה הזאת.

היה ויכוח בתקופת הבחירות, ניסינו לומר שהרכבת התחתית טובה יותר כי היא מתחת לאדמה, אבל אפשרות הביצוע והתקצוב – 150 מיליון דולר עולה קילומטר אחד של רכבת תחתית, לעומת עשירית או 15% עלות רכבת עילית קלה.

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחבר הכנסת מיכאל איתן, בבקשה.

מיכאל איתן (הליכוד):

אדוני שר התחבורה, מאוד אודה לך אם תוכל לפרט בכמה מלים: א. מהי עמדת עיריית תל-אביב בנדון? ב. כיצד מתקיימת ההיערכות המשותפת לכל הגורמים, קרי משרד התחבורה, עיריית תל-אביב, ואם יש גורמים נוספים, אולי הרשויות במרחב המטרופוליטני של תל-אביב, הרשויות המקומיות הנוספות? ג. האם יש לך איזו בשורה חדשה לגבי לוח זמנים או איזה הערכות מתי עשוי הרעיון לצאת אל הפועל?

שר התחבורה י' קיסר:

לגבי השאלה הראשונה, אם ההנהלה וראש העיר הקודם ואנשי משרדו, אנשי העירייה שהיו עוסקים בתחבורה – הם דווקא חסידי הרכבת הקלה ואתם עבדנו. הם הקימו חברה שנקראת "דן דותן", חברה משותפת לתכנון בשותפות חברת "דן" ועיריית תל-אביב.

ראש העיר החדש, מר רוני מילוא, התחייב להקים רכבת תחתית. אינני יודע איך הוא יבצע זאת. נדברנו שנקיים פגישת עבודה לאו דווקא בתחום הרכבת הקלה או הרכבת התחתית. אנחנו מתקדמים בנושא הרכבת הקלה על-פי התוכניות שעשינו בטרם נערכו הבחירות.

מיכאל איתן (הליכוד):

בסוף זה יהיה כמו אצל הסינים – שתי רכבות.

שר התחבורה י' קיסר:

לא, תסלח לי, הלואי שתהיה רכבת אחת. אני אומר שמעשית, על-פי דעת כל האנשים, בנושא התקציבי – הלוא עיריית תל-אביב, אני לא צריך להגיד, מתקשה אפילו לשלם משכורות, אני לא רוצה להשתמש במלים שאולי יעליבו, בוודאי לא להעליב את ראש העיר היוצא ולא את ראש העיר הנכנס; קשה לו לשלם משכורות, אינני יודע מהיכן ישקיע 150 מיליון דולר לקילומטר רכבת תחתית, כשצריך מינימום תוואי של 10 קילומטרים, בפחות מזה אין משמעות לרכבת התחתית. לכן, כל הסיפור הזה לפי דעתי לא נבדק.

הרעיון הוא, שטובה יותר רכבת תחתית מרכבת עילית מבחינה תחבורתית, בעיקר באזור תל-אביב, חוץ מאשר אם ימצאו קברים מתחת לאדמה, ואז אנחנו בבעיה. נניח שהכול בסדר, אנחנו הולכים למעשי ולמצוי. על-פי מה שאני מצאתי במשרד, קידמתי את הנושא וסיכמנו עם שר האוצר – במשרד האוצר יש מתנגדים לנושא הרכבת – שבשנת 1994 אנחנו נעשה את התכנונים, כבר נקבעו התוואים, יש לנו מכון לתכנון התחבורה שבודק את התוואים, צריך לדעת איזה כביש אתה לוקח, מה המשמעות אם אתה מפקיע אותו לטובת הרכבת, כמה ממנו יהיה בלעדי, כמה ממנו יהיה עם הצטלבויות לכלי רכב אחרים. כל זה ייבדק בשנת 1994, מתוך הנחה, שאם הכול יהיה בסדר, אפשר יהיה בשנת 1995 להתחיל לתקצב אותו.

היו"ר י' עזרן:

כיוון שבעסקי תחבורה עסקינן, אולי, אדוני השר, נעשה מהלך רברס ונחזור לשלוש שאילתות של חבר הכנסת דב שילנסקי, שהיה במצווה גדולה מאוד ולכן לא היה נוכח; שאילתות מס' 1527, 1578 ו-1546.

שר התחבורה י' קיסר:

אני מוצא את השאילתא בעניין כרטיסי הסטודנטים – שאילתא מס' 1546.

היו"ר י' עזרן:

לא משנה באיזו שאילתא אדוני יתחיל. הסדר לא מעכב.

כרטיסי סטודנט לתלמידי ישיבות ההסדר

חבר הכנסת ד' שילנסקי שאל את שר התחבורה ביום כ"ד בתמוז התשנ"ג (13 ביולי 1993):

תלמידי ישיבות ההסדר הלומדים ובה בעת גם משרתים בצה"ל אינם זכאים בתקופת לימודיהם בישיבה לכרטיסי סטודנט כדי לזכות בהנחה בתחבורה ציבורית. כנגד זה, בתקופה זו אין הם רשאים ללבוש מדי צה"ל. חלק ניכר מבחורים אלה באים ממשפחות ברוכות ילדים וקשה למשפחותיהם לממן את נסיעותיהם.

ברצוני לשאול:

איך תיפתר בעיה זו?

שר התחבורה י' קיסר:

נכון שכל סטודנט זכאי להנחה בנסיעות בקווי "דן" ו"אגד", אם הוא מצויד בכרטיס תלמיד או סטודנט, אשר מקנה לו את הזכאות להנחה.

הגדרת מיהו סטודנט אינה בסמכות משרד התחבורה אלא בסמכות משרד החינוך – המועצה להשכלה גבוהה, שמסמיכה מוסדות ללימודים גבוהים, ובעקבות זאת רשאים להנפיק כרטיסי סטודנט לתלמידיהם.

אולם, גם מי שאיננו מצויד בכרטיס סטודנט יכול לרכוש כרטיסי הנחה הנקראים כרטיסי "חופשי חודשי", המקנים לנוסע קבוע, זה שצריך לנסוע יום יום לאוניברסיטה, הנחה בשיעור של 40% ממחיר הכרטיס – עד שהגורמים המוסמכים יעניקו להם כרטיסי סטודנט, דהיינו לתלמידי הישיבות, ובכך תינתן להם אותה הנחה הניתנת לסטודנטים. כאמור, ההגדרה מיהו סטודנט אינה בסמכות משרד התחבורה.

היו"ר י' עזרן:

שאלה נוספת לחבר הכנסת דב שילנסקי, בבקשה.

דב שילנסקי (הליכוד):

אדוני השר, זה שתלמיד ישיבת ההסדר יכול לרכוש כרטיס כמו כל אזרח בנסיעות קבועות – זה ברור. הבעיה היא שכולי עלמא יודעים, שכל תלמידי ישיבות ההסדר הם מטובי הבנים, לומדים תורה ומשרתים בצבא. למה יגרע חלקם דווקא באותה תקופה שבה תלמיד ישיבת ההסדר יושב ולומד, והוא גם חצי חייל באותה תקופה, לכן, משום שהוא גם לומד וגם חייל הוא לא יכול לקבל את ההנחה, לא כסטודנט ולא כחייל.

מה אדוני יתערב ויעשה – הרי גם אתה, כבוד השר, בדעה כמוני לגביהם – למניעת העוול?

שר התחבורה י' קיסר:

חברי, חבר הכנסת דב שילנסקי, אין לי אלא מה שעניתי, שהרי אמרתי, אילו זה היה תלוי בשר התחבורה, להעניק כרטיס סטודנט, הייתי בודק זאת, ואם הייתי מגיע למסקנה שיש לו קריטריונים הדומים לאלה של סטודנט, ובעיקר אם אתה אומר שבאותו זמן הוא גם משרת בצבא, על אחת כמה וכמה הייתי עושה זאת בחפץ לב. כיוון שאלה שרוצים בכרטיסי סטודנט, דהיינו ראשי הישיבות, הם בוודאי ידועים כבעלי השפעה, שיפנו לשר החינוך, למועצה להשכלה גבוהה, ובהנחה שהם יכירו – אנחנו נשמח לתת הנחיות ל"אגד" ול"דן" שיעניקו להם כרטיס סטודנט.

הנחות במחירי כרטיסי טיסה

חבר הכנסת ד' שילנסקי שאל את שר התחבורה ביום כ"ד בתמוז התשנ"ג (13 ביולי 1993):

לפני שנים מספר, לאחר התמוטטות כמה סוכנויות נסיעות, הותקנו תקנות האוסרות מתן הנחות על כרטיסי טיסה.

השנה החלו חברות תעופה שונות לעקוף תקנות אלה על-ידי מתן תמריצים לסוכנים בצורת עמלות יתר, בונוסים גבוהים, או על-ידי קביעת מחירי נטו לסוכנים ולסיטונאים. סוכני נסיעות רבים "מגלגלים" חלק מההטבות בחזרה לנוסע, באמצעות הורדת מחירים משמעותית. הנוסע עצמו מסתובב בין המשרדים, לא מבין את פערי המחירים ומרגיש מרומה.

מאחר שיש כאן במפורש הפרת התקנות, הסוכנים ממילא אינם מוגנים ונוסעים בעלי תודעה צרכנית נבונה נהנים מהנחות.

ברצוני לשאול:

1. האם יבטל משרד התחבורה את התקנות ויאפשר הוזלת מחירי כרטיסי הטיסה?

2. אם לא – מדוע?

שר התחבורה י' קיסר:

תופעה זו של הנחות במחירי כרטיסי הטיסה אכן קיימת, וגם "אל על" נאלצה בשל התחרות הזאת להגדיל את התמריצים לסוכנים כדי להתחרות בשוק.

מדיניות התעופה, ובכללה היבט זה של מתן הנחות, נבדקה על-ידי ועדה, שמונתה על-ידי על-פי החלטת הממשלה, שהגישה את המלצותיה. ההמלצות יובאו בשבוע הזה או בשבוע הבא לדיון ולאישור בממשלה. בין המלצותיה: ביטול התקנה של ניקיון השוק, או, לחלופין, כדי לדבר בלשון בני אדם – איסור מתן הנחות. מכאן ואילך יהיו מחירי מינימום ומקסימום שמינהל התעופה האזרחי יאשר, וחברות התעופה תוכלנה להתחרות בין המינימום ובין המקסימום, כדי לא לשבור ולא להוציא זו לזו את העיניים.

המלצות הוועדה, כפי שאמרתי, יוגשו לאישור הממשלה בשבוע הזה או בשבוע הבא, כפי שימצא ראש הממשלה לנחוץ להניח זאת על סדר-היום.

תעריפי נסיעה במוניות ובאוטובוסים

חבר הכנסת ד' שילנסקי שאל את שר התחבורה ביום כ"ד בתמוז התשנ"ג (13 ביולי 1993):

ביום 27 ביוני 1993 נסעתי במונית יחד עם אשתי וזוג נוסף, מהאזור הצפוני של רחוב הירקון בתל-אביב לבית-ז'בוטינסקי ברחוב המלך ג'ורג'. לפי המונה שילמתי 8.20 ש"ח. חזרנו באוטובוס – ארבעה הכרטיסים עלו 9.60 ש"ח.

במונית נסענו בנוחות "מדלת לדלת". כדי לנסוע באוטובוס היינו צריכים ללכת מאות מטרים לאוטובוס וממנו.

הסכומים המובאים לעיל מלמדים, שהנסיעה הנוחה במונית היתה זולה יותר מהנסיעה באוטובוס.

ברצוני לשאול:

1. האם זו תופעה נורמלית?

2. האם אין התעריף של מוניות זול מדי?

3. האם אין מחיר הנסיעה באוטובוס יקר מדי?

4. מה יעשה לגבי התופעה?

שר התחבורה י' קיסר:

השאלתא מתייחסת לתעריפי נסיעה במוניות ובאוטובוסים.

לדידנו המונית היא גורם משלים וחשוב בתחבורה הציבורית, ובנסיבות רבות יש לה יתרון על חלופה אחרת.

מחירי השירות במונית יש שהם משתווים למחירי הנסיעה באוטובוס, וזאת מכיוון שמוניות פועלות בקווים רווחיים בלבד ואינן מקיימות שירות קבוע, במיוחד ליעדים דלי-אוכלוסייה ומרוחקים, או לא בזמן השיא. בזמן השיא הן עושות נסיעות מיוחדות.

אנו רואים במוניות שירות משלים לאוטובוסים, כשהנוסע יכול לבחור בין מונית, אוטובוס ורכבת, במקום שהיא מצויה.

עתה אנו עורכים בדיקה של הקווים והתעריפים, כדי שהקווים והתעריפים יהיו מתאימים יותר לצורכי מחירי התחבורה האלטרנטיבית.

למשתמשים הקבועים בתחבורה הציבורית הרחבנו את השימוש בכרטיס "חופשי חודשי", שגלומה בו הנחה של 40%. לנוער יש הנחה של 50%. לקשישים יש הנחה של 33%, ו-33% הנחה למקבלי הבטחת הכנסה.

היו"ר י' עזרן:

תודה. שאלה נוספת לחבר הכנסת דב שילנסקי.

דב שילנסקי (הליכוד):

כבוד השר, אני מעריך מאוד את הסיידורים החדשים של כרטיסי "חופשי חודשי" וכו'. אבל בכל זאת, הדעת לא סובלת, כפי שאני כותב בשאלתך, שנסענו ארבעה אנשים במונית מיוחדת, כמו שאומרים "מדלת לדלת", ושילמנו 8.20 שקלים, בעוד באוטובוס, אותו קו, עם הליכה ברגל אל האוטובוס ומהאוטובוס, שילמנו 9.60 שקלים. אין הדעת סובלת זאת. עם כל ההסברים, זה נראה מאוד משונה. האם בכל זאת כבודו מוכן לשקול את הנושא, כדי שלא תהיה אנומליה כזאת?

שר התחבורה י' קיסר:

אנחנו בהחלט בודקים את כל התעריפים. אבל אני צריך להזכיר לחבר הכנסת שילנסקי, שיש הבדל אם אתה נוסע עם "חאפר", ש"תופס" נסיעה, ואם אני מחייב אוטובוס שייסע בקווים רגילים. המחירים אינם נקבעים רק לפי מידת הרווחיות של אותו קו. לדוגמה, לגבי הקווים תל-אביב-ירושלים, ירושלים-חיפה, חברת "אגד" אומרת שהיא מוכנה להוריד את המחיר, אבל אז יהיה צורך לייקר באחוזים גבוהים מאוד את המחירים למקומות מרוחקים, למקומות דלילי-אוכלוסייה, ליישובים ביהודה ובשומרון וליישובים בנגב, ששם מספר הנוסעים קטן, וצריכים לשמור על תדירות מסוימת. זה ההבדל בין קו סדיר לבין מה שנקרא "חאפר", טיסת שכר או נסיעה מיוחדת.

עם זאת, נתנו הנחיה לבחון את כל המערכת מחדש. כי אם אנחנו רואים, כמו שאתה ראית, שמחיר הנסיעה במונית שווה בדיוק למחיר הנסיעה באוטובוס, שהוא מחיר מסובסד, מה הרבותא? לכן אנחנו בודקים את כל זה. אם יהיה אפשר, אנחנו בהחלט נערוך שינוי בקווים ובמחירים, כדי שהדברים יהיו יותר רציונליים, יותר הגיוניים.

רכבת הפרברים בין חיפה לקריות

חבר הכנסת א' זנדברג שאל את שר התחבורה ביום י"ח באב התשנ"ג (5 באוגוסט 1993):

מצ"ב כתבה שפורסמה בעיתון "ערי המפרץ". מן הכתבה עולה, כי פרויקט רכבת הפרברים בין חיפה לקריות נתקל בקשיים שמערימות העיריות שבתחומן עובר תוואי הרכבת. אי-פינוי אשפה על-ידי עיריית חיפה גורם לתזוזת מסילות הברזל. עיריית קריית-ים תובעת להקים מעברים תת-קרקעיים ועוד.

ברצוני לשאול:

1. מה הם הקשיים המונעים את השלמת פרויקט רכבת הפרברים?

2. אילו קשיים בהמשך ביצוע הפרויקט מקורם בדרישות של רשויות מקומיות ועיריות?

3. כיצד יתגבר משרד התחבורה על הקשיים אשר מערימות עיריות שונות בעניין רכבת הפרברים?

4. מתי יסתיים פרויקט רכבת הפרברים?

שר התחבורה י' קיסר:

יש לנו תוכנית להכפיל את המסילה מנהריה עד אשדוד. את חלקה כבר ביצענו, בעיקר מחיפה לכיוון תל-אביב. התחלנו כבר את רכבת הפרברים נתניה-תל-אביב, ואני מקווה שבחדשים הקרובים נסיים את המסילה כולה.

1. לגבי שאלתך, הנחת מסילה נוספת חדשה בקטע של חיפה-אל-עתיקה, ממזרח לבת-גלים, מצריכה פינוי מבנים, בחלקם מאוכלסים, ושינוי תוכניות בניין ערים תקפות להבטחת הרוחב הדרוש לרצועת הרכבת.

הנחת המסילה בקטע הצפוני של הפרויקט, אזור קריית-חיים וקריית-ים, מחייבת הזזת צינורות גז שהונחו על-ידי מפעלים כימיים בתחום רצועת הרכבת לפני 30 שנה.

2. עיריית חיפה עדיין לא אישרה את השינוי הדרוש בתוכנית בניין ערים כדי לאפשר את הרחבת רצועת הרכבת בקטע חיפה-אל-עתיקה, ובינתיים גם מעכבת מתן אישור שיאפשר לגשת לעבודה בהתאם לתוכנית שסוכמה עמה.

עיריית חיפה משכה תקופה ארוכה מתן היתר להנחת קווי גז חדשים בצד רצועת הרכבת לצורך פינוי הרצועה מקווי הגז הקיימים. האישור לחיבור קווי הגז החדשים ניתן, לאחר עיכובים רבים, רק בחודש אוגוסט 1993.

עיריית קריית-ים טרם נתנה היתר להעתקת קווי הגז שבתחום שיפוטה, אף שניתנה התחייבות של רשות הנמלים והרכבות להתקנת מיגונים אקוסטיים בקטע שבו הם נדרשים, על-פי התקנים שנקבעו על-ידי המשרד לאיכות הסביבה.

עיריות חיפה וקריית-מוצקין מעכבות זה תקופה ארוכה הוצאת היתרי בנייה לשיפור תחנות הנוסעים בקריית-ים ובקריית-מוצקין.

3. משרד התחבורה פועל באמצעים המצויים בידו לזרז את העיריות במתן ההיתרים והאישורים הדרושים לקידום עבודות רכבת הפרברים, ושהם אכן יינתנו.

אני מקווה שבעקבות הבחירות הדבר הזה יתבצע. אני צריך להגיד למה עיכבו.

4. השלמת עבודות פרויקט רכבת הפרברים חיפה מותנית בקבלת אישורים סטטוטוריים: היתר עיריית חיפה לסלילת מסילה שנייה – אני מקיים שיחות עם ראש העיר החדש, ויש שיתוף פעולה מלא; השלמת פינויים והפקעות: בקטע קריית-חיים – היתר עיריית חיפה לחיבור קווי הגז החדשים; בקטע קריית-ים – היתר עיריית קריית-ים להזזת קווי גז מתחום רצועת הרכבת.

להשלמת עבודות התשתית בכל אחד מהקטעים הנ"ל יידרשו כארבעה חודשים לאחר קבלת ההיתרים מן הרשויות הסטטוטוריות. כפי שאמרתי, לנו יש עניין להשלים את המסילה הכפולה.

הי"ר י' עזרן:

תודה. שאלה נוספת לחבר הכנסת זנדברג.

אליעזר זנדברג (צומת):

אני מבקש להודות לשר על תשובתו. בשאלותי ציינתי תביעה נוספת של עיריית קריית-ים, להקים מעברים תת-קרקעיים, סיבוך נוסף. השר מנה כאן שורה ארוכה של בעיות שקשורות בזה. לפני למעלה משנה חבר הכנסת כץ ואנוכי פנינו אליך. הצענו שתוקם איזו ועדת היגוי שתתאם את הפעולות בין העיריות השונות, מכיוון שחלק מהבעיות הן בעיות דומות. חלקן מסתכמות בסך הכול אולי באיזה תשלום נוסף של כסף. אני מבקש לשאול, מדוע לא הקימו ועדת היגוי כזאת או צוות היגוי כזה?

ושאלה נוספת: לאור הערכותיך לגבי סיום הפרויקט, האם יהיה נכון לומר, שנוכח הקשיים האחרים, שאינם קשורים בפרויקט עצמו, מדובר לפחות בשנתיים ימים עד שפרויקט רכבת הפרברים יצא לפועל ויושלם?

שר התחבורה י' קיסר:

הקמנו ועדת היגוי של נתיבי-איילון, נתיבי-כרמל, עם עיריית חיפה ורשות הנמלים והרכבות. לשמחתי, היום יש שיתוף פעולה בין כל הגורמים שמנתי, כשעיריית חיפה מובילה בתחומה. כי לנו יש עניין בזה, והתוכנית שלנו אכן לעשות את זה. אני גם מקווה שהתיקון לחוק התכנון והבנייה, אם יתקבל, יאפשר שלא נהיה תלויים לפעמים בעירייה אחת, שמשיקולים שלה מטילה וטו. כפי שכבר אמרתי, גמרנו את הבחירות, ואינני רוצה להגיד איך עיריות עיכבו דברים מתוך שיקולי בחירות. ואנחנו, האנשים בשטח, סבלנו. כסף יש, לא ניצלנו את כל התקציבים שעמדו לרשות הפעולה הזאת.

אני רוצה לקוות, שמה שאנחנו הולכים לעשות אכן ייעשה, שהדברים יזוזו. כי אתה בהחלט צודק, נחוצה רכבת פרברים באזור חיפה, כפי שהיא נחוצה באזור תל-אביב.

טיסות מטוסים קלים מעל כפר-סבא

חבר הכנסת י' לוי שאל את שר התחבורה ביום ד' בחשוון התשנ"ד (19 באוקטובר 1993):

חברת מטוסים פרטית מטיסה, באישור מינהל התעופה האזרחית, מטוסים קלים מעל בתי התושבים, כל יום ובמשך כל שעות היום. תופעה זו מהווה מטרד לתושבי כפר-סבא.

למיטב ידיעתי, פנו תושבים אליך במצוקתם ולא זכו לתשובה.

ברצוני לשאול:

1. האם הנתונים לעיל נכונים?

2. איך יימנע מטרד זה מעל ראשי התושבים בכפר-סבא?

חבר הכנסת י' שמאי שאל את שר התחבורה ביום ד' בחשוון התשנ"ד (19 באוקטובר 1993):

אזרחים הגרים בעיר כפר-סבא פנו אלי בטענה, כי מינהל התעופה האזרחית העניק רשיון לעריכת טיסות של מטוסים המשמשים ללימוד טיסה מעל שמי העיר כפר-סבא, בכל שעות היום ואף בשבתות ובחגים.

ברצוני לשאול:

1. האם מינהל התעופה האזרחית אכן העניק רשיון מעין זה?

2. האם ידועות למשרד התלונות, כי הטיסות הנעשות בשבתות, בחגים ובכל שעות היום מטרידות את מנוחת התושבים, את ציבור המתפללים ואת תלמידי בתי-הספר, ואף פוגעות בתפוקת העבודה של תושבי האזור?

3. מה ייעשה לגבי מצב זה?

4. האם נשקל אתר אלטרנטיבי לבית-הספר לטיסה בהרצלייה?

שר התחבורה י' קיסר:

תשובה על השאלות של חברי הכנסת יצחק לוי ויעקב שמאי, כשלמעשה זו אותה שאלתא.

אין זו הפעם הראשונה שאני עונה על הנושא הזה מעל דוכן הכנסת. מינהל התעופה האזרחית השקיע מאמץ רב, ושעות רבות של פיקוח ועבודה, לרבות פגישות ושיחות עם מנהל מכללת "בית-ברל" ותושבים באזור, בבדיקת התלונות על מטרד רעש מטוסים באזור.

מממצאי הפיקוח עולות העובדות הבאות: רמת הרעש הנגרמת ממטוסים באזור נמוכה יחסית לרמת הרעש הנגרמת כתוצאה ממעבר כלי תחבורה יבשתיים, כגון משאיות ואוטובוסים, כי שדה התעופה הרצלייה עוסק במטוסים קלים.

יעקב שמאי (הליכוד):

בשבת נוסעות משאיות?

שר התחבורה י' קיסר:

תן לי לגמור את התשובה. אנחנו לא בוועד הפועל של ההסתדרות.

היו"ר י' עזרן:

הם לא טסים מעל הכנסת ולא מפריעים לקריאות הביניים, לכן זה לא נקרא מטרד.

יעקב שמאי (הליכוד):

אדוני השר, יש היום התמודדות חריפה בין שני חבריך, ותאמין לי, הם שלפו חצים וסכינים, דבר שבועד הפועל לא רגילים לו.

שר התחבורה י' קיסר:

טוב, אנחנו שמרנו על רמה.

יהושע מצא (הליכוד):

אמרתי לשר, שאם הוא היה מתמודד, הוא היה מקל מאוד על – – –

שר התחבורה י' קיסר:

חלק ניכר מהרעש של הטיסות המוקדמות בבוקר מקורו במטוסים צבאיים ובמטוסי ריסוס, ולא נגרם על-ידי מטוסים אזרחיים רגילים. את הטיסות הצבאיות אין ביכולתנו למנוע, ואין לדעתנו מקום להפסיק את טיסות מטוסי הריסוס באזור, שזו פרנסתם. הם מוכרחים להמריא בשעות הבוקר, לפני זריחת החמה.

לא נצפו מטוסים אזרחיים שמבצעים צלילות או טיסות פראיות ומסוכנות, כפי שמציינים במכתבי התלונה. לא נמצאו חריגות או עבירות על חוק הטיס או תקנות הטיס, ובראינות עם עשרות תושבים ושני מנהלי בתי-ספר לא היו תלונות על מטרד רעש מטוסים חריג.

מינהל התעופה האזרחית פנה בחודש אפריל 1993 לד"ר גלברט, המומחה לרעש במשרד לאיכות הסביבה, וד"ר גלברט העביר את הנושא לבדיקת מומחי הרעש של איגוד ערים רעננה וכפר-סבא. לאחר מעקב של שישה חודשים נמסרו מסקנות בעל-פה, עדיין לא בכתב, כי מממצאי הבדיקה עולה, שאין כל עילה לתלונות הנדונות. זאת אומר כבר המומחה מהמשרד לאיכות הסביבה. מינהל התעופה האזרחית הגיע למסקנה, שהנושא אינו מהווה בעיה המצריכה, מבחינתו, נקיטת אמצעים נוספים.

לצערי, לא נמצא אזור אימונים אחר, למרות הטיפול עם חיל האוויר בכך.

מחלקת מבצעים במינהל התעופה האזרחית מפקחת על משמעת טייסים בטיסות של 1,000 רגל, וזאת על-פי הודעת יחידת הבקרה לגבי סטיות גובה.

היו"ר י' עזרן:

ובכן, התשובה היא שזה מטרד אוורירי ולא אווירי.

שר התחבורה י' קיסר:

יעקב שמאי (הליכוד):

אדוני השר, אני חושב ששילבת כאן דברים שקשורים ושאינם קשורים בדברי התשובה, מכיוון שאנחנו מדברים, מצד אחד, על סכנה שמתעוררת באזור צפוף כמו כפר-סבא, רעננה והרצלייה, בעקבות טיסות אימונים; מצד שני דיברנו על הרעש שגובר; ומצד שלישי אתה בא ומשיב, שבעצם הרעש לא עולה על רעש של משאיות.

שני דברים: גם כאשר מדברים על שבת, לא רק יהודים דתיים, שזכאים להתפלל בשקט, צריכים את המנוחה, אלא גם העובדים במדינת ישראל, אדוני השר, שכאשר הם נמצאים בבתים מגיעה להם מנוחה. המנוחה הזאת נפגמת, כי הרעש של המטוסים הזעירים הוא רעש נורא, לא מאפשר למתפללים להתפלל, לא מאפשר לעובדים ולשאר האזרחים גם לנוח.

שנית, ההשוואה לרעש המשאיות – אם נעביר אותו גם לשבת, אדוני השר, הרי משאיות לא נוסעות בשבת, ומטבע הדברים בשבת זהו כבר רעש נוסף.

ואילו הדבר החשוב: הסכנה האמיתית היא, שמטוסים קלים – כבר שמענו לאחרונה – בעצם מתרסקים. חלילה לנו, שלא ייווצר מצב, כתוצאה מחוסר אחריות כזה, שמטוס כזה יגרום לאסון. אפשר למנוע אותו, ואם אדוני השר יאמר לי שזאת כוונת משרד התחבורה, אני גם הייתי מסתפק בכך, אבל אני לא רואה שזו התשובה.

אגב, מטוסי צה"ל חופשיים, למטוסי צה"ל מותר, אבל הם ממעטים לטוס שם.

יהושע מצא (הליכוד):

גם לכבוד היושב-ראש יש שאלה נוספת.

היו"ר י' עזרן:

לא, לא. הוא אמר: בשבת זה מפריע למתפללים. ובראש השנה זה מפריע לתקיעת שופר, משבש את התקיעות.

יהושע מצא (הליכוד):

ידעתי שיש לכבוד היושב-ראש תוספת.

היו"ר י' עזרן:

ברוך השם, קם לנו גואל.

שר התחבורה י' קיסר:

חבר הכנסת יעקב שמאי, הרי לא אני עניתי את התשובה שלי, אמרתי שהדבר ניתן למומחה במשרד לאיכות הסביבה, שהוא לא עושה חיים קלים, ובצדק. אני תמיד מתייחס בהערכה ובהבנה לתביעות הקשות והנוקשות של המשרד לאיכות הסביבה. אילו זה היה רק המשרד שלי, מינהל התעופה האזרחית היה בודק את העניין ומגיע למסקנה – יכול מישור לומר שזה לא מספק אותו. אבל לא הסתפקנו בכך, והמומחה של המשרד לאיכות הסביבה בדק, ולאחר צפייה של שישה חודשים הגיע למסקנות הללו.

יעקב שמאי (הליכוד):

בפעם הבאה אני אפנה לשר שריד.

שר התחבורה י' קיסר:

ככלל, אני רוצה לומר לך: לצערנו, אנחנו מדינה קטנה, צפופה. אני הצעתי להם: בואו תשתמשו בשדה התעופה עטרות. אני מניח שיהיו בעיות מסוג חדש, כפי שאמר – לא רק נפריע את מנוחת השבת, אלא שבת דשבת. לכן, יש לנו בעיות. המדינה הזאת קטנה, רמת החיים עולה.

יהושע מצא (הליכוד):

אולי תעשה אותה קצת יותר גדולה?

שר התחבורה י' קיסר:

אני ביקרתי השבוע בשדה התעופה הרצלייה וראיתי איזו צפיפות של מטוסים, זה על זה. שני בתי-ספר לתעופה, כולם רוצים ללמוד תעופה. מכונית כבר לא כדאי להם, רוצים לעוף, כל אחד רוצה מנחת. בעיות יש, ובתוך המדינה הצרה הזאת אתה צריך למצוא מקום –

יעקב שמאי (הליכוד):

אלה בעיות דה-לוקס.

שר התחבורה י' קיסר:

– – למכוניות, לרכבות, לבית-קברות, למטוסים. כמעט בלתי אפשרי. אנחנו עושים את המירב לשמור על הבטיחות, ויש סכנה, אתה צודק, לכן אנחנו משקיעים הרבה מאמץ בנושא הבטיחות, כי זה בשבילי הערך העליון: להבטיח שלא יקרה לנו, חס ושלום, איזה אסון כתוצאה מהזנחה בנושא בטיחות.

יהושע מצא (הליכוד):

אולי תעשה את מירב המאמץ, כבוד השר, שתהיה לנו מדינה גדולה יותר ונקל עליך?

היו"ר י' עזרן:

אפשר לחכור את סיני, בהחלט.

התקנת מזגנים באוטובוסים

חברת הכנסת נ' בלומנטל שאלה את שר התחבורה ביום י"א בחשוון התשנ"ד (26 באוקטובר 1993):

מספר האזרחים הנוסעים באוטובוסים הוא גדול. ואולם, באוטובוסים רבים המזגנים אינם תקינים, ובתנאי הצפיפות במזג האוויר של הקיץ הנסיעה בתחבורה ציבורית הופכת להיות סיוט, והיא אף מסוכנת.

ברצוני לשאול:

1. האם מודע משרדך לבעיה זו, והאם יש למשרד סטטיסטיקה ונתונים בנדון?

2. אילו פעולות נוקט משרדך על-מנת לשפר את הנסיעה באוטובוסים ולתקן את המזגנים?

שר התחבורה י' קיסר:

חברת הכנסת נעמי בלומנטל, משרד התחבורה מודע לנושא המזגנים באוטובוסים כמרכיב בולט במיוחד בין המרכיבים היוצרים את רמת השירות הכללית בתחבורה הציבורית. על-פי התקנות שתוקנו על-ידי משרד התחבורה, הוכנסה זה כבר דרישת חוזה, שכל אוטובוס משנת ייצור 1989 ואילך יהיה מצויד במערכת מיזוג. תקנה 364ג לתקנות התעבורה מדברת על חיוב התקנת מזגן בכל רכב, למעט אופנוע, טרקטור, מכונה ניידת, לרבות אוטובוס.

לגבי אוטובוסים משנים קודמות דאג המשרד, באמצעות הקרנות לשיפורים בתחבורה הציבורית המשותפות למשרד התחבורה, ל"אגד" ול"דן", לממן בשנים האחרונות התקנת מערכות מיזוג אוויר ביותר מ-730 אוטובוסים, שהם משנת ייצור קודמת לאותה תקנה.

במקביל, התקנות בוצעו ומבוצעות על-ידי מפעילי התחבורה הציבורית עצמם, והם האחראים לפעולתם התקינה של המזגנים, ולא משרד התחבורה.

התחזוקה השוטפת של צי האוטובוסים, על מרכיביה השונים, לרבות תחזוקת המזגנים, מבוצעת על-ידי המפעילים עצמם. סדר גודל של 10% מהצי עשוי להימצא באורח שוטף בטיפול תחזוקה למיניהם. המפעילים מצדם מצויים במאמץ מתמיד לצמצום משך הזמן של היעדרות האוטובוס מפעילות שוטפת.

ועכשיו כמה נתונים על מספר האוטובוסים הממוזגים והלא-ממוזגים.

"אגד": מסך הכול של 3,971 אוטובוסים – 3,339, היינו 84% מכל האוטובוסים של "אגד" ממוזגים.

"דן": מתוך 1,430 אוטובוסים – לצערי, רק 770 ממוזגים, היינו 54%.

היו"ר י' עזרן:

ו"דן" הוא שזקוק, כי הוא נוסע באזורי צפיפות גבוהה.

שר התחבורה י' קיסר:

נכון.

חברת שירותי תחבורה ציבורית באר-שבע יש לה 116 אוטובוסים, מתוכם 55 ממוזגים, היינו 47%.

אגיד יותר מזה. מדי שנה נכנסים לשירות "אגד" ו"דן" כ-200 אוטובוסים חדשים. הם בוודאי ממוזגים, ואנחנו, באמצעות הקרן, מעודדים אותם לכך. לנו יש עניין שיהיה מיזוג, כדי שמספר הנוסעים

בתחבורה הציבורית לא ירד, כי הרי הנוחות והאיכות של הנסיעה הן בין המרכיבים הקובעים, ולא רק המחיר קובע אם משתמשים בתחבורה הציבורית אם לאו.

היו"ר י' עזרן:

תודה. שאלה נוספת לחברת הכנסת נעמי בלומנטל, בבקשה.

נעמי בלומנטל (הליכוד):

אדוני השר, רציתי לשאול שאלה מסוימת, אבל אינני רוצה לבזבז את הזמן שמותר לי לדבר ולכן אסתפק בשאלה אחת.

אתה מסרת נתונים, אבל לא הייתי אומרת שהם מספקים, משום שאם אנחנו עדיין מדברים על 50% אוטובוסים ממוזגים בחברת "דן", ואם אני שומעת מנוסעים שיש הרבה בעיות עם המזגנים והם מתקלקלים לעתים קרובות – אני מצפה שמשרדך ינקוט אמצעים מתאימים על-מנת שאכן ייאכפו התקנות שאתה הצבעת עליהן. לא מספיק שיהיו אוטובוסים משנת 1989 שבהם מותקנים מזגנים, אלא צריך לבדוק שהם אומנם פועלים. ייתכן שרצוי היה להרחיב גם את התקנה לגבי אוטובוסים ישנים יותר.

כאמור, לא אשאל את מה שרציתי לשאול, ואני מודה לך.

היו"ר י' עזרן:

תודה. בבקשה, אדוני השר.

שר התחבורה י' קיסר:

אני מעריך שיש עניין רב לחברות האוטובוסים שכלי הרכב שלהן יהיו ממוזגים, כי אחרת הן מאבדות נוסעים. האינטרס שלהם משותף לזה שלנו. השאלה היא יכולת המימון. אם מתקלקלים מזגנים, זה דבר טבעי, מערכות מתקלקלות בכל מקום, וכל דבר מכני חזקה עליו שהוא יכול להתקלקל. הם מעוניינים להחזיר את האוטובוסים לשירות מהר ככל האפשר, כי אחרת הם מפסידים ימי נסיעה, וזה אומר כסף רב.

לכן, מה שאת הצעת, שאולי לא רק חברות האוטובוסים יהיו אחראיות, אלא תהיה תקנה שתפקח עליהן, אין לי בזה בעיה, אבל, כפי שאמרתי, לחברות עצמן יש אינטרס בולט לשפר את רמת האוטובוסים שלהן.

רק עתה אישרנו רכישת מיניבוסים קטנים, שיוכלו להיכנס לשכונות, והם חדישים וממוזגים, כדי שגם תושבי השכונות יוכלו ליהנות מהשירות הזה. לפני כן לא יכלו האוטובוסים הגדולים להיכנס לשכונות והם עברו רק בצירים המרכזיים.

פניית נכה לקבלת "מספר ירוק" להפעלת מונית

חברת הכנסת ד' איציק שאלה את שר התחבורה ביום י"ח בחשוון התשנ"ד (2 בנובמבר 1993):

לאחרונה הוצגה בפני בעיה קשה של זוג נכים, אשר נמצא במגעים ממושכים מאוד עם משרדך. הבעל מעוניין לעבוד לפרנסתו, והוא מחזיק ברשיון למונית מספר רב של שנים. כתוצאה מנכותו יש להרכיב במכוניתו מנגנון מיוחד, ועל כן עליו להיות בעל מונית ולא להיות מועסק כשכיר. לאיש שלושה ילדים. פניותיו טרם נענו.

אני מצרפת כאן העתק ממכתבו.

ברצוני לשאול:

1. האם משרדך עושה הבחנה בין סיבות נכותם של הפונים לקבל "מספר ירוק"?

2. האם קיימת אפליה בין נכי צה"ל לבין נכים אחרים במתן "מספר ירוק" להפעלת מונית?

3. מדוע אין משרדך מטפל בסוגיה זו, למרות הבטחות קודמות?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

החוק הקיים להקצאת רשיונות למונית מעניק מכסת רשיונות לנכי צה"ל, כאשר הטיפול בהם הוא באחריות שר הביטחון.

אין הכרה בחוק זה בקבוצות נכים אחרות.

כידוע, עם כניסתי לתפקיד מיניתי ועדה ציבורית לבחינת ענף המוניות, בראשותו של עורך-הדין שריג.

הוועדה המליצה על שינויים בשיטת ההקצאה של רשיונות להפעלת מוניות, ולפיהם ההקצאה תהיה על-פי אגרה במחירי השוק לכל נהג מונית, ללא אפליה כלשהי. אם יש מועמדים במספר גדול יותר מכמות ההקצאה למוניות, יובא בחשבון הוותק של נהג המונית כנהג שכיר.

משרדי נערך ליישום ההמלצות, לרבות תיקוני החקיקה הנדרשים.

סניף משרד הרישוי בתל-אביב

חבר הכנסת מ' שטרית שאל את שר התחבורה ביום כ"ה בחשוון התשנ"ד (9 בנובמבר 1993):

סניף משרד הרישוי תל-אביב – גני התערוכה – מטפל במספר רב של לקוחות מדי יום. תנאיו הפיסיים של המקום קשים: זוהמה, צפיפות, אין מיזוג אוויר וכו'.

ברצוני לשאול:

האם יוקצבו משאבים על-מנת לשפר את תנאיו הפיסיים של הסניף לטובת הציבור הרב שפוקד את המקום ולטובת העובדים?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

סניף משרד הרישוי בצפון תל-אביב מטפל במספר רב של לקוחות מדי יום ביומו.

אני מודע לתנאיו הפיסיים הגרועים של המקום, ואני מסכים, לצערי, לתיאורו של חבר הכנסת שטרית.

משרדנו תר זה זמן רב אחר מקום חלופי, שיהלום את השירות שלו זקוק הציבור הן עתה והן בעתיד.

הכוונה למקם סניף משרד הרישוי בצפון תל-אביב, ונושא זה מופיע בתוכנית העבודה של משרדי בשנת 1994.

היו"ר י' עזרן:

אני חייב לציין, שלא נעתרתי לחברי הכנסת שלא היו נוכחים כאשר קראנו בשמותיהם, כי כן, למשל, חבר הכנסת יהושע מצא מחכה כבר שעתיים לתשובה על השאלתא שלו.

הקמת טרמינל חדש בנמל התעופה בן-גוריון

חבר הכנסת ד' מגן שאל את שר התחבורה ביום כ"ה בחשוון התשנ"ד (9 בנובמבר 1993):

בתאריך 16 באוקטובר 1993 בישרת על הקמת טרמינל חדש בנמל התעופה בן-גוריון, בהשקעה בת 500 מיליון דולר.

ברצוני לשאול:

1. מה הם מקורות המימון?

2. מה הוא היקף הבנייה בשטח, ומה יהיו השכלולים בטרמינל החדש?

3. מדוע צריכה הבנייה להימשך זמן כה רב, חמש שנים?

שר התחבורה י' קיסר:

לשאלת חבר הכנסת דוד מגן בנושא הקמת הטרמינל – אני מקווה שביום ראשון הקרוב תאשר הממשלה את הפרויקט. הוא הוצג בפני ראש הממשלה ושר האוצר, והם בירכו על התוכנית. הצעות ההחלטה יבואו, כאמור, לממשלה ביום ראשון.

1. אשר למקורות המימון, אנחנו לא מבקשים מימון תקציבי לפרויקט הזה, שהוא יקר מאוד – בתחילה דובר על 500 מיליון דולר, ובסופו של דבר הוא יעלה 850 מיליון דולר עד שיושלם – כדי לקלוט 16 מיליון נוסעים בשנה. המימון יבוא מהלוואות, כאשר הרשות תשלם את ההלוואה ממקורותיה שלה. אנחנו התחייבנו התחייבות נוספת שלא להעלות את האגרה. היא תרד מ-15 דולר ל-13 דולר, ואף-על-פי-כן הרשות קיבלה על עצמה לממן את הפרויקט הזה אם יינתנו לה מקורות מימון, ומדובר אולי מהערבויות או ממקורות אחרים, ל-15 שנים או יותר. לפי התחשיבים, יספיקו 15 שנים, והרשות תשלם ממקורותיה שלה ולא תצטרך אף לא אגורה אחת כסף תקציבי.

2-3. אשר להיקף הבנייה, השנה עברו 5 מיליוני נוסעים בטרמינל הנוכחי, וכבר יש בו צפיפות, כי הוא מיועד ל-4 מיליונים. אנחנו משקיעים עכשיו כדי לשפר את בית-הנתיבות הנוכחי, ועד שייבנה הטרמינל הנוסף, אנחנו מקווים שזה הקיים יוכל לקלוט עוד מיליון או מיליון-וחצי נוסעים, ובמקביל אנו מתכוונים לבנות את הטרמינל החדש בכמה שלבים.

בשלב הראשון אנחנו רוצים להעלות את מספר הנוסעים שיוכלו לעבור בו ל-10 מיליון, לאחר מכן עד 16 מיליון, כאשר מדובר בזרועות, כפי שהדבר נהוג באירופה, שהמטוס מגיע עד לשרוול, והנוסע נכנס פנימה לתוך בית-הנתיבות. יהיו מגרשי חנייה, תהיה רכבת שתגיע עד לשדה ותהיה חשמלית, יוקם גם בית-מלון, וכל זה כקומפלקס אחד, שיושלם, לפי הערכתנו, בשנת ה-50 למדינת ישראל. לכך אנחנו רוצים להגיע, אם הכול ילך כשורה.

אבל יש בעיה קשה של הפקעת הקרקעות, כי על אלה הקיימות אי-אפשר לבנות את הטרמינל החדש, וגם זה חלק מהתוכנית.

היו"ר י' עזרן:

תודה. שאלה נוספת לחבר הכנסת דוד מגן.

אברהם הירשזון (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, השר צריך לעבור עוד מעט טיפול עשרת אלפים, אחרי העבודה המאומצת שהוא עושה כאן.

היו"ר י' עזרן:

הוא מנסה גם לשכנע אתכם, לא רק להשיב.

יהושע מצא (הליכוד):

הוא רב-תוכניות לקראת שנות האלפיים. יישר כוח.

דוד מגן (הליכוד):

אדוני השר, אף שחבר הכנסת מצא ניסה לגרות אותי לשאול שאלות על-אודות הטרמינל בגשרי הירדן, אני אהיה צמוד לשאילתא.

שר התחבורה י' קיסר:

אתה יכול לשאול, אני אענה גם על זה.

יהושע מצא (הליכוד):

אמרתי לו שאולי אפשר להשתמש בטרמינל הירדני ולחסוך כסף.

דוד מגן (הליכוד):

הבטחתי לחבר הכנסת מצא להעלות את העניין.

אדוני השר, עד כמה שלמדתי את הפרויקט, הוא יפה וגדול. אלא שתכנון לחמש שנים מזמין בדרך כלל – וגם הניסיון של רשות שדות התעופה מעיד על כך – דחיות על גבי דחיות.

לדעתי, אם התקציב קיים, אם נקבעו מסגרות ההלוואות שרשות שדות התעופה רוצה להשתמש בהן, והיא עושה בחוכמה, משום שאם היא לא תשתמש בתקציב הזה – האוצר, בכל פעם שיראה שיש לה יתרות, יחרים לה את הכסף, והיו דברים מעולם. אם המקורות הכספיים נמצאו, ויש גם תוכנית להשיג אותם במשך חמש שנים, לדעתי אין שום מניעה לקצר את משך הקמת הפרויקט, לרבות הפקעת הקרקעות הנדרשות. אפשר לעשות זאת על-פי חוק, הדברים הם בסמכות שר התחבורה ושר הבינוי והשיכון. צריך לצמצם את התוכנית לתקופה מוגבלת יותר מחמש שנים. אחרת, הטרמינל בעוד חמש שנים, בעזרת השם, אם הוא יושלם, לא יהיה מודרני כפי שאתם מבקשים.

היו"ר י' עזרן:

אולי נגיע לטרמינל של השאלה?

דוד מגן (הליכוד):

ואולי הערה אחרונה, אדוני. מי אני שאלין על כך שאני מקבל תשובה רק לאחר 62 יום, כאשר אני רואה בפרוטוקול כי יש כאלה המחכים לתשובות מאז חודש יוני. אני מסב את תשומת לב השר לכך, שרצוי שמשרד התחבורה יענה על השאלות בקצב מזורז יותר.

שר התחבורה י' קיסר:

אני הופעתי מעל דוכן הכנסת לעתים קרובות, ולא היתה שום מניעה מצדי לענות. אינני יודע, אתה רואה שעשו רשימה ארוכה של שאלות, כאלה שחוזרות עוד הפעם, מפני שחברי הכנסת לא היו באותו זמן באולם.

אשר לטרמינל, כל העבודה הזאת נעשתה בחודשים האחרונים, ולא היתה בידי כל תשובה לגבי הטרמינל, מפני שאנחנו צריכים לבחור בין חלופות שונות, בדיקות שונות, כדי לענות תשובה כפי שעניתי לך היום, יותר בביטחון.

לגבי מועדים, אני לא יכול להתחייב לך כמו שהייתי רוצה. אתה יודע, אנחנו אנשים פוליטיים, רוצים לראות את הפירות בימינו; הלוואי, אבל יש מכשול אחד, שאם נעבור אותו מהר יחסית, את שאר התוכניות אפשר יהיה לבצע לפי לוח הזמנים שנקבע. אנחנו עובדים עם מיטב המומחים בארץ, וגם הזמנו מומחים מחוץ-לארץ כדי לזרז את הבנייה. אבל לא אוכל לבשר לך שאוכל לקצר את התקופה, אם כי הייתי מאוד רוצה. לכן אנחנו עושים פעולה נוספת של שיפור המתקן הקיים והרחבת התכולה שלו, כדי שהוא יענה על הצרכים בתקופת הביניים, וביחד יגיע בסוף הפרויקט לתכולה של 16 מיליון נוסעים בשנה.

בטיחות הנסיעה בכביש הערבה

חבר הכנסת י' מצא שאל את שר התחבורה ביום ב' בכסליו התשנ"ד (16 בנובמבר 1993):

לאחרונה התפרסמו נתונים סטטיסטיים קשים ביותר לגבי מקרי תאונות הדרכים בכביש הערבה.

כמו-כן הועלו ליקויים מספר, כגון: העדר גדר הפרדה, מחסור במקומות רענון, תנאי שטח קשים, קושי ניכר להזעיק עזרה.

ברצוני לשאול:

1. האם מודע משרד התחבורה לבעיות הקיימות בכביש הערבה?

2. אילו אמצעים יינקטו על-מנת לשפר את רמת הבטיחות בכביש?

3. האם קיימות תוכניות לשיפור רמת הכביש ולהרחבתו בעתיד הקרוב?

שר התחבורה י' קיסר:

לשאלתו של חבר הכנסת מצא בעניין כביש הערבה:

2-1. כביש הערבה אינו מסוכן יותר משאר הכבישים בארץ, אך בשל מהירויות הנסיעה הגבוהות, אחוז התאונות הקטלניות גבוה יותר.

אגב, זה כביש של מע"צ. בסיוע הקרן לבטיחות בדרכים, מע"צ מתכננת לצפות את השוליים לאורך כל הכביש, לסמנו ב"עיני חתול", להסדיר את הצמתים ולהאירם ולהוסיף חניוני מנוחה על אלה הקיימים.

3. נפח התנועה בכביש זה איננו מצדיק הרחבתם של קטעים מספר בכביש הנדון.

עם הפעלת משטרת התנועה גם בדרום ובערבה, ירד מספר התאונות בכבישי הדרום מ-882 תאונות דרכים ב-1992 ל-852 תאונות ב-1993, ירידה של 4.3%, אף שיש גידול במספר כלי הרכב והנסיעות לאילת.

היו"ר ש' וייס:

שאלה נוספת לחבר הכנסת מצא.

יהושע מצא (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, אני אקצר יותר מאשר העלית על דעתך. הקטל בדרכים הוא דבר שאין לי ספק שכולנו רוצים להילחם בו. הייתי רוצה לשמוע מהשר מה נעשה בנושא זה בתחום חינוך הילדים.

שאלתי הנוספת היא, אדוני השר, מהי המעורבות שלך בהסכם אוסלו, או ההסכם שמתרקם כרגע לנגד עינינו, בעניין מניעת כניסתם של כלי רכב שהם לקויים מבחינה מכנית; והרי אמרת, אדוני השר, באחת השאלות: "אנו מחמירים שבמחמירים". האם אתה מתכוון להחמיר ולא לאפשר לכלי רכב לקויים להיכנס למדינת ישראל ולסכן אותנו?

שר התחבורה י' קיסר:

אשר לשאלה הראשונה, הגענו לסיכום עם משרד החינוך והתרבות להחדרת לימוד נושא הבטיחות במשך חמש שנים, כל שנה שתי שנות לימוד, שנה א', שנה ב', מסיבות תקציביות בלבד.

בכיתות י"א הנהגתי לימוד חובה של נושא הבטיחות, כשאני נותן להם בonus ומשחרר אותם ממבחני התיאוריה כשהם באים ללמוד נהיגה.

אשר לשאלה השנייה, אם כי זה עדיין נמצא במשא-ומתן, אני יכול רק להגיד משפט אחד, ואני מקווה שאינני אומר דברים מיוחדים. במשא-ומתן בנושא כלי רכב אנחנו מקפידים שאותם סטנדרטים שקיימים בישראל יהיו קיימים בכל כלי רכב שיגיע מהשטחים. לפי מה שנאמר לנו, אם כי טרם המשא-ומתן הסתיים, זה מקובל עליהם.

יהושע מצא (הליכוד):

כלומר, יש כוונה להחמיר.

מהירות הנסיעה בכבישים בין-עירוניים

חבר הכנסת ש' הלפרט שאל את שר התחבורה ביום ב' בכסליו התשנ"ד (16 בנובמבר 1993):

בימים האחרונים הועלתה המהירות המותרת בכמה כבישים בין-עירוניים ל-100 קמ"ש. כפי שנמסר לי, הדבר נעשה בניגוד להמלצות מומחים רבים, שהזהירו מפני הסכנות שבהעלאת המהירות המותרת, ובשעה שמספר תאונות הדרכים בתקופה האחרונה הגיע לממדים חמורים. גם המרת ההזמנה למשפט על עבירת מהירות – עד 30 קמ"ש יותר מהמותר בדרך בין-עירונית ו-20 קמ"ש בדרך עירונית – בקנס של 250 ש"ח בלבד, מעודדת נסיעה במהירות מופרזת.

ברצוני לשאול:

1. האם נבחנו המלצות מומחים שהתנגדו להעלאת מהירות הנסיעה בכבישים, וכיצד התייחס משרדך להמלצות?

2. האם יש מקום להעלאת המהירות המותרת בשעה שמספר התאונות וההרוגים בשבועות האחרונים נמצא בעלייה?

3. אם לא – האם תורה לבטל את העלאת המהירות כנ"ל?

4. אם כן – האם יועלו משמעותית הקנסות המוטלים על נסיעה במהירות מופרזת?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

ארצות רבות בודקות כל העת את שאלת המהירות. בין השאר, נבדקת השפעת המהירות בארצות-הברית, באנגליה, בגרמניה, בהולנד, בדנמרק, בשבדיה. אולם אין כמעט ארץ בקהילת השוק שהמהירות המותרת בה היא מעל ל-90 קמ"ש.

לצורך בחינת הנושא הקמתי ועדת מומחים שהורכבה ממגוון רב של אנשים, כאשר בוועדה השתתפו: מהנדס כבישים ותנועה מהטכניון – פרופסור ליבנה, מומחה לבטיחות בדרכים מהטכניון – פרופסור הקרט, המפקח הארצי על התעבורה – ד"ר הירש, סגן מנהל המינהל לבטיחות בדרכים – ד"ר דן לינק, ראש משטרת התנועה לשעבר – תת-ניצב קליין, ראש מחלקת התנועה – ניצב-משנה לירון, ומנכ"ל המועצה הלאומית למניעת תאונות – תת-אלוף במילואים מר מסורי.

צוות זה דן בהרחבה בכל ההיבטים הקשורים למהירות, הן כלפי מעלה והן כלפי מטה, וכן בתשאול גורמים נוספים הקשורים לתחבורה ולבטיחות ובלמוד מניסיון של ארצות בעולם.

הצוות הגיש את המלצותיו בנושאים שונים. אני אתייחס לשני נושאים המופיעים בדוח: א. ריסון מהירויות בתחומי הערים, באזורים שיוגדרו כאזורי 30 קמ"ש – הורדת המהירויות באזורים בעלי פוטנציאל לתאונות בתחום העירוני, כמו בסביבות בתי-ספר, תגביר את הבטיחות; ב. הגברת המהירות בשלושה קטעי דרך למהירות של 110 קמ"ש.

לאחר עיון בהמלצות והיועצות במומחים החלטתי לקבל את שתי ההמלצות העיקריות של הצוות וקבעתי ליישם את ההמלצה להגדלת המהירות ל-110 קמ"ש בהדרגה.

א. המהירות המרבית בשלושת קטעי הדרך תעמוד על 100 קמ"ש, ורק לאחר לימוד ההשפעה של ההגדלה ל-100 קמ"ש נבחן הגדלה נוספת בהמשך, כהמלצת הוועדה.

ב. התקנה תיחתם ותופעל במקביל לשיפור קטעי הדרך על-ידי מע"צ, ובעיקר במה שקשור לגדרות הפרדה, ייצוב שוליים, תאורה וכו'.

ג. המשטרה תגביר אכיפת מהירות בקטעים אלה ובמרווח קטן יותר. כך שאם בעבר כוילו המכשירים על כ-104 קמ"ש, הרי לאחר כניסת התקנה לתוקף כוילו המכשירים סביב 107-110 קמ"ש.

ומכאן שהאכיפה המסיבית אמורה לצמצם את פער המהירויות.

ד. כל האמור לעיל יהיה כניסוי לבחינת התוצאות והמשמעויות השונות.

אבקש להעיר כי סך כל התאונות הקטלניות השנה פחתו, לרבות בתחום הבין-עירוני. עם זאת, אין למומחים ביטחון כי הגדלת המהירות תשפיע בהכרח על היקף התאונות הקשות והקטלניות.

אשר לגובה הקנסות, אני מזדהה עם דעתך כי גובה הקנס אינו מרתיע כפי שאני רואה לנכון; ולכן, בעצה אחת עם שרי המשפטים והמשטרה אנו בוחנים שינוי גובה הקנסות על-מנת שיהיו מרתיעים יותר.

בעתיד, לאחר הניסוי, אשמח לעדכן בממצאים המקצועיים.

"מספרים ירוקים" להפעלת מוניות

חבר הכנסת א' גולדפרב שאל את שר התחבורה ביום ב' בכסליו התשנ"ד (16 בנובמבר 1993):

בבדיקה שערכתי התברר לי, כי אנשים שאין להם אפילו רשיון נהיגה מחזיקים ב"מספרים ירוקים" ומשכירים את המספרים לנהגי מוניות, כשהם גובים חלק נכבד מהתשלום בכסף מזומן ללא קבלה.

הסדר נושא המספרים יכול לפתור את מצוקת נהגי המוניות ולחסוך כסף לאוצר המדינה על-ידי תשלום אמת.

ברצוני לשאול:

1. מדוע לא ישכיר משרד התחבורה "מספרים ירוקים" רק לנהגי המוניות שהינם בעלי ותק של עשר שנים לפחות?

2. מדוע לא יבטל המשרד את המספרים המוחזקים על-ידי ספסרים שאין להם אפילו רשיון נהיגה?

שר התחבורה י' קיסר:

לפי החוק הקיים, חבר הכנסת אלכס גולדפרב, אין צורך ברשיון נהיגה למונית כדי לקבל רשיון להפעלת מונית. אני שיניתי את הנוהל הזה. משרד התחבורה גם איננו משכיר רשיונות אלא מעניק רשיונות למבקשים העונים על הקריטריונים בחוק. יש חוק, ויש ועדה בראשות שופט שקובעת מי זכאי על-פי קריטריונים.

ההנחה שלך, שבעל רשיון להפעלת מונית שאינו נהג מונית עצמו הוא בחזקת ספסר – אינה נכונה.

הרשיון להפעלת מונית הוא בהחלט נכס כלכלי, וככזה, מאפשר לבעליו הכנסות. בעבר נעשו מכרזים, על-ידי השר הקודם, לקניית "מספר ירוק" ללא כל התניה אם הוא צריך להיות נהג מונית או לא. נהג זה הופסק על-ידי, כאמור, ובעתיד התנאי לקבלת "מספר ירוק" – שהוא עצמו יהיה בעל רשיון נהיגה למונית.

משרדנו נערך בימים אלה ליישום וביצוע המלצות ועדת-שריג – מנכ"ל עיריית ירושלים – שמונתה על-ידי לבחינת נושא המוניות על כל היבטיו, ואנחנו מקווים לתת תשובות מתאימות. יש כמה רעיונות, לרבות הרעיון שהמדינה תשכיר "מספרים ירוקים". זה נבדק כעת עם האוצר, אם לא תהיה התנגדות, כדי לשבור את השוק השחור בהשכרת מספרים, כשהסכומים מגיעים ל-600 ו-700 דולר בחודש.

היו"ר ש' וייס:

שאלה נוספת לחבר הכנסת גולדפרב.

אלכס גולדפרב (צומת):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, חברי הכנסת, אני מודה לאדוני השר שנמצא אתנו ולא בפריימריס עם חבריו.

אני לא מסכים לכל התשובות שהשר נתן. אני רוצה לשאול, מה ההיגיון שעומד מאחורי התקנה החדשה שהוציא משרד התחבורה, האומרת כי בעלי מוניות המסיעות ארבעה נוסעים לא יוכלו להחליפן במוניות המסיעות שבעה נוסעים?

שר התחבורה י' קיסר:

אני הוצאתי תקנה כזאת, מפני שעד עכשיו היה, לצערי, תוהו ובוהו. אנשים קיבלו רשיון למונית והפכו אותה לשירות, בלי לקבוע קו, בלי סדר, בלי לקבל אישור. מתרוצצות במדינה מאות, אם לא אלפי מוניות שניתנו כמוניות והן עוברות לעבוד בשירות. לא שהשירות פסול, אלא שחלקן הגדול עובד ללא רשיונות.

לכן קבעתי, שאם אתה מקבל רשיון למונית, תעבוד כמונית, ואם תקבל רשיון לשירות, תעבוד כשירות, ואז צריך לסמן את הקו שיעבוד כשירות, והתחנות, והתוואי, ולא כפי שקרה בעבר. צריך להכניס סדר. עד עכשיו לא פגענו ברוב העובדים שקיבלו רשיונות למונית והם נוהגים כשירות.

אופנועי-ים

חבר הכנסת א' גולדשמידט שאל את שר התחבורה ביום י"ט בסיוון התשנ"ג (8 ביוני 1993):

בשבת, 29 במאי 1993, נפגעה קשה מאופנועי-ים נערה מטבריה עת שכבה על סירה בכינרת. כתוצאה ממקרה דומה בעבר נהרג אבי רן, זיכרוננו לברכה, שוער "מכבי חיפה".

ברצוני לשאול:

1. כיצד ימנע משרד התחבורה השתוללות של כלי שיט מסוכנים בכינרת?

2. האם התקנות אכן נאכפות, והאם אין צורך לשנותן?

חבר הכנסת ג' שגב שאל את שר התחבורה ביום י"ט בסיוון התשנ"ג (8 ביוני 1993):

לאחרונה נכנסו לשימוש אופנועי-ים, ומספרם הולך וגדל.

אופנועי-ים הינו כלי מסוכן, בעיקר כאשר השימוש בו נעשה באזורי רחצה.

ברצוני לשאול:

1. אילו תקנות קיימות היום כדי למנוע אסונות מהסוג שהיינו עדים לו בעבר?

2. האם יוגבל השימוש באופנועים לאזורים מיוחדים על-מנת למנוע תאונות בעתיד, ומתי?

חבר הכנסת ח' מירום שאל את שר התחבורה ביום ז' באב התשנ"ג (25 ביולי 1993):

בעקבות תאונה קטלנית שבה נהרגה ילדה בת 12 על-ידי אחיה בן ה-16 שרכב על אופנועי-ים, עולה שוב על סדר-היום הציבורי הסכנה שבשימוש בכלי זה.

מדובר בכלי הטס במהירות גדולה, ללא אפשרות לעצירה פתאומית. הרוכבים על אופנועי-הים נמצאים על-פי רוב בקרבת מתרחצים, שאין באפשרותם להימלט.

לדברי העוסקים בענף, העיסוק באופנועי-ים הולך וגדל, ומשרד התחבורה אינו מצליח לטפל בנושא. לטענתם, המשרד אינו עומד בלחץ הנבחנים ויוצר מצב שבו רבים נוסעים ללא רשיונות. נוסף על כך, המבחנים עצמם עוסקים יותר בבקיאות בחוקי ים שונים ולא בתפעול האופנוע עצמו.

ברצוני לשאול:

1. האם מודע משרדך לבעיה?

2. כיצד יפעל משרדך למניעת הישנות אסונות כאלה?

3. האם יבדוק משרדך את הבעיות שהועלו על-ידי העוסקים בדבר בניסיון לפתור אותן?

4. האם אין להגביל את השימוש בכלי למקומות מרוחקים או למקומות שהוקצו לשם כך?

חבר הכנסת ע' זיסמן שאל את שר התחבורה ביום י"ח באב התשנ"ג (5 באוגוסט 1993):

בחודש יולי נהרגה דנה שטורק, זיכרונה לברכה, בת 12, בתאונה ימית כתוצאה מפגיעת אופנוע ימי. מוות זה הוא מקרה נוסף בשורת מקרים של פגיעה בגופם של מתרחצים כתוצאה מהשתוללותם של רוכבי אופנועי-הים בחופי המדינה ובאגמיה.

ברצוני לשאול:

כיצד פועל משרד התחבורה על-מנת למנוע סיכון חייהם של המתרחצים ושל רוכבי האופנועים עצמם?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

ספורט אופנועי-הים הופך ספורט רחב-היקף, כתוצאה מעליית רמת החיים, תרבות הפנאי וההתפתחות הטכנולוגית.

לצערנו, קשה כיום לגייס ימאים ישראלים לצי הסוחר הישראלי, אף שנאמר עלינו: לחוף ימים ישכון, ורק הודות לחינוך הימי והעיסוק בים הצליחה המדינה לגייס צעירים מוכשרים למקצועות הים במהלך השנים.

ולכן אני ככלל בעד עידוד הספורט הימי, תוך הקפדה על רמת בטיחות גבוהה.

נכון, קיימת כיום בעיה בטיחותית כפי שקיימת לנוסע ברכב על הכביש, או באופנוע.

כיום, שלושה חוקים עוסקים בנושא אופנועי-ים: א. תקנות הנמלים – מניעת התנגשויות בים, משנת 1977; ב. תקנות הנמלים – בטיחות השיט, משנת 1982; ג. תקנות הספנות – ימאים וכלי שיט קטנים, משנת 1984.

התקנות הללו מסדירות וקובעות את הצורך באזורי הפרדה בחופי הרחצה למתרחצים ולעוסקים בספורט הימי, ופורסמו בתיאום עם משרד הפנים, לרבות סימון חופי הרחצה והנחיות מיוחדות לאחר הבחינה וקבלת תעודת משיט למפעילי אופנועי-הים.

כמו-כן פועל משרד התחבורה במשותף עם היחידה לשיטור ימי להבטחת קיומן של תקנות הבטיחות בימים.

עם זאת, הריני להביא לתשומת לבכם, כי הוקם צוות משותף במשרד התחבורה שיבחן מחדש את הנושא, בשל התרחבות ענף ספורט זה, והוא אמור להגיש את המלצותיו לשר עד סוף ינואר 1994.

הזכאים לרשיון משיט באופנוע-ים הם בני 16 ומעלה, וזאת לאחר שעמדו בהצלחה במבחן עיוני ומעשי ובידיהם רשיון משיט לסירה.

קיים רישום מזהה של אופנועי-ים.

רכש חלקי חילוף למטוסי "אל על"

חבר הכנסת א' יחזקאל שאל את שר התחבורה ביום י' בתמוז התשנ"ג (29 ביוני 1993):

בעקבות פרסומים שונים, שלפיהם ישראלי לשעבר חשוד בייצור ובשיווק של חלק מזויף המותקן במנועים של מטוסי נוסעים, ביניהם גם במטוס "בואינג 727" של חברת "אל על" – ברצוני לשאול:

1. האם אכן קיימים חלקי חילוף מזויפים במטוסי "בואינג 727" של חברת "אל על", ומה הוא היקף התופעה?

2. האם אין מקום לבדוק מחדש את מנגנון הרכש ומדיניותו?

3. האם אין מקום לבדיקה מחודשת של הנהלים הקיימים?

4. האם יקים המשרד ועדה מיוחדת שתבדוק את מנגנון הרכש בחברת "אל על"?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. לחברת "אל על" אין מטוסים מדגם "בואינג 727".

2. חברת "אל על" אינה קונה, ולא קנתה בעבר, חלפים מן הספק שבו מדובר.

3. חברת "אל על" רוכשת חלפים אך ורק מיצרנים ו/או ספקים מוסמכים ומאושרים על-ידי מינהל התעופה הפדרלי האמריקני – FAA.

בטיחות ברחוב גבעת-שאול בירושלים

חבר הכנסת מ' פרוש שאל את שר התחבורה ביום י' בתמוז התשנ"ג (29 ביוני 1993):

תושבי רחוב גבעת-שאול בירושלים התלוננו בפני על מצב בטיחות חמור בכביש הראשי בשכונה, דבר הגורם שוב ושוב לתאונות קשות ולנפגעים.

נוכח ניסיונותיהם, שלא עלו יפה, להביא את הרשויות לפעולה, ודרישותיהם המפורטות לשיפור הבטיחות במקום – ברצוני לשאול:

1. האם יפעל משרד התחבורה, יחד עם העירייה, לסימון פס לבן לאורך כביש סואן זה, שבו עוברות אלפי מכוניות מדי יום?

2. האם תיעשה פעולה להצבת איי-תנועה ליד מעברי החצייה, ולא להסתפק בצביעת אבני-שפה באדום-לבן, מכיוון שטווח הראייה בכביש קצר וקשה?

3. האם יוצבו תמרורי ג-7 מוארים בשני צדי מעברי החצייה, כדי שהנהג יראה מרחוק שהוא מתקרב למעבר חצייה?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

מצב התנועה והבטיחות ברחוב גבעת-שאול בירושלים ידוע היטב לגורמים האחראים לכך במשרד התחבורה ובעיריית ירושלים.

תנועה רבה עוברת את הרחוב בדרכה אל שכונות אחרות – הר-נוף, אזור התעשייה גבעת-שאול ב', מרכז התחבורה של עיריית ירושלים ובית-החולים "הרצוג", ואל הר המנוחות, וגורמת על-ידי כך להעמסה שלא לצורך על הרחוב ולבעיות שתוארו בשאלתא.

כדי לשפר את המצב, ייעשה עוד השנה, היינו ב-1994, ניתוק מוחלט של רחוב גבעת-שאול, כך שהתנועה הנ"ל תחדל לעבור ברחוב, ובכך יושם קץ לבעיות התנועה והבטיחות ברחוב.

הפעולה הנ"ל תבוצע על-ידי עיריית ירושלים על-פי התכנון ומימון של משרד התחבורה.

עבודות תשתית בשבת בקו הרכבת חיפה-תל-אביב

חבר הכנסת א' רביץ שאל את שר התחבורה ביום כ"ד בתמוז התשנ"ג (13 ביולי 1993):

בעיתון "יחד נאמן" מיום י' בתמוז התשנ"ג (29 ביוני 1993) פורסם, כי רשות הנמלים והרכבות מבצעת לאחרונה עבודות תשתית נרחבות, תוך חילול שבת, בקו הרכבת חיפה-תל-אביב, לצורך הנחת מסילה שנייה בקו זה.

ברצוני לשאול:

1. האם הידיעה נכונה? ואם כן – מדוע מבוצעות העבודות בשבת?

2. מה ייעשה לגבי עבודה בשבת של עובדי רשות הנמלים והרכבות כנ"ל?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

2-1. העבודה שבגינה פורסמה הידיעה בוטלה ולא בוצעה בשבת.

עבודות הדורשות חציית כבישים ראשיים עם מסילות ברזל מבוצעות מאז הקמת המדינה בימי שבת בלבד, על-מנת למנוע פגיעה, תקלות ועיכובים בתנועת כלי רכב בכבישים ועל-מנת למנוע עצירת רכבות.

כל העבודות בשבת מתואמות ומקבלות תמיד את אישור הממונה האחראי במשרד העבודה.

יצוין שככלל, העבודה מבוצעת על-ידי קבלנים פרטיים המעסיקים עד כמה שניתן בני מיעוטים בעבודות אלה.

הטסת מטוסי "אל על" בשבתות

חבר הכנסת א' שפירא שאל את שר התחבורה ביום כ"ד בתמוז התשנ"ג (13 ביולי 1993):

בעיתון "ידיעות אחרונות" מיום ט' בתמוז התשנ"ג (28 ביוני 1993) פורסם, כי נחתם הסכם בין חברת "אל על" לבין חברת התעופה ההולנדית "אייר הולנד", להטסת מטוסי "אל על" בשבתות ובחגים בשירות החברה ההולנדית, וכי חלק ממטוסי "אל על" מופעל כבר כיום בשירות חברת "ארקיע" לביצוע טיסות שכר בשבת.

ברצוני לשאול:

1. האם אכן נחתם הסכם עם חברת "אייר הולנד", או מתקיימים עמה מגעים בנושא זה?
2. אם כן – האם תואם הדבר את החלטות הממשלה לגבי השבתת מטוסי "אל על" בשבת?
3. האם מופעלים חלק ממטוסי "אל על" בשירות "ארקיע" לביצוע טיסות שכר בשבת?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1-3. העובדות באשר להסכם שבין "אל על" לבין "אייר הולנד" הן כדלקמן:

א. חברת "אל על" חוכרת מ"אייר הולנד" מטוס 757, חכירה יבשה, ללא צוות, מיום ראשון בצהריים, ומחזירה אותו ל"אייר הולנד" ביום חמישי אחר-צהריים.

ב. המטוס הוא בבעלות "אייר הולנד".

ג. בימים ראשון עד חמישי מוטס המטוס על-ידי צוותי "אל על" או "ארקיע" בין אירופה לישראל.

ד. "אל על" אינה מחכירה ל"אייר הולנד" מטוסים כלשהם.

ה. חברת "אל על" אינה מפעילה מטוסים בשבתות ובחגים ואינה חורגת מהחלטת הממשלה בעניין זה.

ו. חברת "אל על" מחכירה ל"ארקיע" בחכירה מתמשכת מטוסים מספר 757 ו-737, ו"ארקיע" מפעילה אותם על-פי צרכיה.

הצבת תמרורי "עצור" מוארים

חבר הכנסת ח' דיין שאל את שר התחבורה ביום כ"ט בתמוז התשנ"ג (18 ביולי 1993):

נוכח הנתונים המתפרסמים באמצעי התקשורת בנושא תאונות הדרכים שנגרמות בלילה, ברצוני לשאול:

מדוע לא מאירים את תמרורי ה"עצור" במקומות אשר אין בהם תאורת רחוב ומספר התאונות שם גבוה במיוחד?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

אומנם נכון כי בכמה רשויות מקומיות אכן קיימים כיום תמרורים מוארים, אבל זה נעשה ביוזמתן של הרשויות.

אולם, לתמרורים קיים תקן ישראלי 190, הקובע שכל תמרור חייב להיות מצופה בחומר מחזיר אור, שגם לו קיים תקן, ולא חייב להיות מואר.

אנו נעודד הארת תמרורים במקומות מסוכנים במיוחד, כאשר התמרור יהיה גם מואר וגם מחזיר אור, בהעדר תאורה.

יש לקוות, שבמשך הזמן יוחלפו כל התמרורים במדינה בתמרורים על-פי התקן בתחומי הרשויות המקומיות; בדרכים הראשיות במדינה כל התמרורים עונים לתקן.

ליקויי בטיחות בצומת רחובות בתל-אביב

חבר הכנסת ז' המר שאל את שר התחבורה ביום כ"ט בתמוז התשנ"ג (18 ביולי 1993):

בצומת הרחובות יהודה-המכבי-ברנדייס בתל-אביב אירעו עשרות תאונות עם נפגעים.

ברצוני לשאול:

1. האם בדק משרד התחבורה מה הם הליקויים בצומת זה הגורמים לריבוי תאונות שכזה?

2. מה ומתי ייעשה לתיקון הליקויים?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

נוכח ריבוי התאונות בצומת הנ"ל, אישר משרדנו התקנת רמזור בצומת.

מאז הותקן הרמזור, והוא מופעל על-ידי עיריית תל-אביב מתאריך 13 בספטמבר 1993.

פיצוי הדיירים באזור התחנה המרכזית החדשה בתל-אביב

חבר הכנסת ס' שלום שאל את שר התחבורה ביום כ"ט בתמוז התשנ"ג (18 ביולי 1993):

לאחר עיכובים של עשרות שנים, עומדת להיפתח בחודש הבא התחנה המרכזית החדשה.

במשך עשרות שנים של בניית התחנה והקמתה לא הצליחו למצוא פתרון הולם של פיצוי נאות לאנשים הגרים באזור.

ברצוני לשאול:

1. האם תפצה ממשלת ישראל את המשפחות המתגוררות באזור?

2. אם כן – מה הוא שיעור הפיצוי שעליו החליטה?

3. מה הם המועדים המשוערים על-ידי הממשלה למתן פיצויים אלו?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

הנושא נבחן בערכאות משפטיות ובהסכמים וסיכומים בין הנהלת חברת התחנה המרכזית בתל-אביב לבין הדיירים, ועל-פי החלטת בג"ץ מחודש נובמבר 1993 הגיעו לפשרת ביניים והסדר עם התושבים בנושא הפיצויים.

התשלומים לדיירים מבוצעים בימים אלה.

בעניין איכות הסביבה – מבוצעות בימים אלו על-ידי חברת התחנה המרכזית בע"מ עבודות על-פי דרישות המשרד, אחת לאחת, ובבקרה של מומחי המשרד.

"מספרים ירוקים" להפעלת מוניות

חבר הכנסת א' יחזקאל שאל את שר התחבורה ביום ז' באב התשנ"ג (25 ביולי 1993):

בעקבות מידע שהגיע לידי, ולפיו מתוכנן מספרים למוניות גובים מחיר שונה מהמחיר בפועל, מתברר גם שלעתים אותו "מספר ירוק" מושכר לכמה נהגים.

ברצוני לשאול:

1. מה היא מכסת "המספרים הירוקים" להשכרה הקיימת כיום?
2. מה הוא היקף תופעת ספסרי מספרי המוניות הידוע למשרד התחבורה?
3. האם נשקל להגדיל את מכסת "המספרים הירוקים" להשכרה?
4. כיצד יפתור משרדך את הבעיה?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. משרד התחבורה אינו משכיר רשיונות, ולפיכך גם אין מכסה.

2. ידוע למשרד כי קיים שוק חופשי במשק בנושא שכירת "מספרים ירוקים", שבו אנשים קונים או חוכרים רשיונות להפעלת מוניות.

3-4. מונתה ועדה ציבורית בראשות עורך-הדין אהרן שריג, אשר תפקידה לבחון את משק ענף המוניות ולהציע, בין השאר, דרכים מתאימות להקצאה נכונה של רשיונות להפעלת מוניות.

אנחנו מקווים כי נמצא בעזרת הוועדה את הדרך הנכונה להתגבר על קשיי ענף המוניות ולהציעו אל דרך המלך, מאחר שהמוניות מהוות ענף בתחבורה הציבורית שממנו מתפרנסות אלפי משפחות.

ביטול קו אוטובוס דימונה-ירוחם-מצפה-רמון

חבר הכנסת ס' שלום שאל את שר התחבורה ביום ז' באב התשנ"ג (25 ביולי 1993):

לאחרונה הופסקה פעולתו הסדירה של קו האוטובוס המשרת את תושבי דימונה, ירוחם ומצפה-רמון ומאות חיילים המשרתים בבסיסי צה"ל באזורים אלו.

תושבים רבים באזורים אלו, הרוצים להגיע לבני משפחותיהם, וחיילים נאלצים לבזבז שעות רבות בדרכים ולהשתמש באוטובוסים חלופיים העושים דרכם דרך באר-שבע, ומשם ליעדם. זאת, בעוד קיימת האפשרות של נסיעה ישירה לבסיסי צה"ל ולמקומות המיועדים.

זמן הנסיעה ממצפה-רמון לדימונה, למשל, מתארך כיום לשלוש שעות, בעוד נסיעה כזאת עשויה לגזור רק כשעה.

ברצוני לשאול:

1. מה היו השיקולים בעת ההחלטה על הפסקת פעולתו של קו 59?

2. לאור הגידול באוכלוסיית יישובים אלו כתוצאה מבואם של העולים החדשים, והעובדה שהרבה מאוד חיילים נזקקים לשירות זה, האם נשקל לשנות החלטה זו ולהחזיר קו אוטובוס זה לפעולה?

3. אם כן – מתי?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. השיקול היחיד בהחלטה על הפסקת פעילות הקו היה העדר נוסעים המשתמשים בו.

2-3. שינוי בהחלטה זו יבוא רק על בסיס הצדק תחבורתי של ביקושים מוכחים לשירות זה.

באזור זה – חיילים מוסעים על-ידי יחידותיהם, וברוב המקרים באמצעות חברות הסעה פרטיות אשר פועלות באזור זה.

רכבת הפרברים בין חיפה לקריות

חבר הכנסת ש' בוחבוט שאל את שר התחבורה ביום י"ח באב התשנ"ג (5 באוגוסט 1993):

בהודעה שמסרת מעל דוכן הכנסת נאמר, כי רשות הנמלים והרכבות תשלים השנה את הקמתה של רכבת הפרברים בין חיפה לקריות, ואילו הקטע שבין הקריות לנהרייה יושלם עד 1996, אם וכאשר יימצאו מקורות מימון לפרויקט, שעלותו מסתכמת בכ-110 מיליון שקל.

ברצוני לשאול:

1. האם משרד התחבורה מתכנן את המשך הקטע במסגרת תקציבו לשנת 1994?

2. אילו עבודות הרחבה מתכנן המשרד לבצע בקטע שבין הקריות לנהרייה?

תשובת שר התחבורה י' קיסר:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. משרד התחבורה כלל בהצעת התקציב לפיתוח התשתית התחבורתית לשנת 1994 את המשך פיתוח רכבת הפרברים בצפון בקטע שבין קריית-מוצקין לנהרייה, בהיקף של 65 מיליון ש"ח, מתוך אומדן השקעה של 120 מיליון ש"ח.

2. במסגרת הרחבת פרויקט רכבת הפרברים בקטע שבין קריית-מוצקין לנהרייה כלולות העבודות הבאות: הקמת מסילה שנייה באורך של כ-20 ק"מ; התקנת מערכת איתות ותקשורת חדישה לאורך כל הקטע; יישור תוואי המסילה לאורך קטע של כ-1.5 ק"מ, מדרום לעכו; הקמת שני גשרים חדשים.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה, אדוני שר התחבורה. אני מזמין את השר לאיכות הסביבה, אני חושב שהוא יצטרך להשיב על שאילתא אחת, אם לא יהיו שינויים דרמטיים במליאה; אז בוא, תמהר.

חניית רכבות המובילות חומרים מסוכנים בתחומי העיר חיפה

חבר הכנסת א' זנדברג שאל את השר לאיכות הסביבה ביום ט"ז בכסליו התשנ"ד (30 בנובמבר 1993):

נודע לי כי רכבת ישראל מובילה חומרים מסוכנים על גבי פסי הרכבת באזור חיפה.

ברצוני לשאול:

1. האם עוצרות רכבות אלו או חונות בתחומי העיר חיפה למשך פרק זמן העולה על שעה?
2. אילו אמצעים ננקטים למניעת הסכנות שבהימצאות חומרים מסוכנים על גבי רכבת החונה בתחומי עיר?
3. האם תיעשה פעולה למניעת עצירת או חניית רכבות המובילות חומרים מסוכנים בתחומי העיר חיפה? אם כן – אילו אמצעים יינקטו להשגת מטרה זו?

תשובת השר לאיכות הסביבה י' שריד:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. רכבות הנושאות חומרים מסוכנים עוצרות בתחנת מיון ליד גשר-פז לפרקי זמן קצרים ולעתים עד לשעתיים.
2. האמצעים הננקטים על-ידי רכבת ישראל נוגעים רק לעניין אריזת החומרים בהתאם לתקנים בין-לאומיים. לרכבת ישראל אין אנשי מקצוע ונהלים מספקים לטיפול בתקלות ובאירועי חומרים מסוכנים, ובעניין הזה הם סומכים על אנשים מיומנים שיגיעו ממפעלים שכנים.
3. בעוד כשנה צפוי כי תושלם הנחת המסילה השנייה באזור חיפה. במצב עניינים זה תהיינה העצירות של רכבות הנושאות חומרים מסוכנים לפרקי זמן קצרים יותר.

מזבלת חירייה

חבר הכנסת מ' קצב שאל את השר לאיכות הסביבה ביום ט"ז בכסליו התשנ"ד (30 בנובמבר 1993):

ברצוני לשאול:

1. האם נכון שיש במזבלת חירייה מצבור גזים העלולים להתפרץ בעתיד ולהוות סכנה לציבור?
2. האם קיים חשש שבלחץ של גשמים וסערות עלולות ערמות הזבל להתפרק אל תוך אפיקי נחל הסמוכים, ובכך לגרום להצפה ולשיטפונות על משטחי ההמראה בנמל התעופה בן-גוריון בתקופת החורף?
3. האם יש במזבלת חירייה כדי לסכן את בטיחות הטיסות הבין-לאומיות של ישראל עקב מעוף מעל משטחי הזבל של ציפורים, העלולות להישאב לתוך מנועי המטוסים?
4. האם קיימות תוכניות לפינוי אתרי האשפה במזבלת חירייה? אם כן – מה הן?

תשובת השר לאיכות הסביבה י' שריד:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. במזבלת חירייה, כמו בכל מזבלה, יש הצטברות של גזים, ובהם גז מתאן שהוא גז דליק. אם הגז אינו משוחרר בצורה מבוקרת מערמת הפסולת, עלולה להתהוות סכנה לסביבה. במסגרת שיקום מזבלות מותקנת צנרת הגורמת לשחרור הגז בצורה מבוקרת ומצמצמת את הסכנה לסביבה.
2. כן, המשך הפעלת אתר חירייה והתרוממות הר הזבל בסמוך לאפיקי הוואדיות הסמוכים עלול להסתיים במפולות לאפיקי הוואדיות ובחסימת ערוצי הניקוז.
3. כן, מעופי הציפורים מעל משטחי הזבל באתר מסכנים את בטיחות הטיסות אל נמל התעופה בן-גוריון.
4. הממשלה החליטה (החלטה מס' 1349) לסגור את כל המזבלות הפראיות ברחבי המדינה ולרכז את כל הפסולת במספר מצומצם של אתרים אזוריים וארציים. בסוף חודש זה יתפרסם המכרז להקמה ולהפעלה של האתר הארצי דודאים, על-יד משמר-הנגב, שאליו תשונע גם הפסולת המועברת לאתר חירייה. ביצוע ההחלטה ייארך כשנתיים.

היו"ר ש' וייס:

שאילתא מס' 2058, של חבר הכנסת אברהם הירשזון, הוא כאן.

השר לאיכות הסביבה י' שריד:

חבר הכנסת הירשזון פה.

אתר הפסולת רמת-חובב

חבר הכנסת א' הירשזון שאל את השר לאיכות הסביבה ביום ט"ז בכסליו התשנ"ד (30 בנובמבר 1993):

ב"דבר" מיום 10 באוקטובר 1993 פורסם דוח שכתב מומחה מארצות-הברית, ולפיו נשקפת סכנה אקולוגית חמורה כתוצאה מהמתרחש באתר הפסולת רמת-חובב בדרום.

ברצוני לשאול:

1. האם ממצאי הדוח ידועים למשרדך?

2. אם כן – מדוע לא פורסם הדוח בהתאם להבטחתך, כי הציבור ידע כל מה שמתרחש בתחום איכות הסביבה?

3. כיצד מתארגן משרדך לטיפול בממצאי הדוח ולהקמת אתר חלופי?

השר לאיכות הסביבה י' שריד:

1. הדוח שדבר קיומו פורסם בעיתון "דבר" אינו אלא מכתב מאת מומחה לנושא מים אל מנכ"ל המשרד. הנושאים שהועלו במכתב לא נבדקו על-ידי המומחה בצורה רצינית והועלו על הכתב לאחר ביקור של כשעתיים באתר.

2. כל הדוחות שנכתבו בשנים האחרונות על-אודות אתר הפסולת הרעילה ברמת-חובב פורסמו ברבים והובאו לידיעת הציבור, והם כוללים את דוח-וילנר משנת 1991 ואת דוח-נרקיס, שהוכן בעקבות כתבות בעיתונות בזמן האחרון.

3. לאחרונה הוחלט כי יוקם אתר פסולת רעילה חדש בנגב, שיופעל על-ידי גורם עסקי פרטי. באתר החדש תוקם משרפה לטיפול בפסולת אורגנית, וכל המתקנים הנדרשים לנטרול ולטיפול בפסולת רעילות אחרות. החברה המתפעלת את האתר ברמת-חובב תמשיך לתפעלו כדי לשרוף את הפסולת האורגנית שהצטברה במקום במשך שנים, ובלי לקבל פסולות נוספות מרגע הקמת האתר החדש והפעלתו.

היו"ר ש' וייס:

שאלה נוספת לחבר הכנסת הירשזון, לא חובה. יש לך? טוב. אנא, בקיצור נמרץ, חבר הכנסת הירשזון.

השר לאיכות הסביבה י' שריד:

אדוני היושב-ראש, אתה יודע שחזקה עלי מצוותך – – –

היו"ר ש' וייס:

לא, לא, אני מדבר כרגע כדי שהמצווה תהא חזקה על השר ועל חבר הכנסת.

השר לאיכות הסביבה י' שריד:

טוב.

אברהם הירשזון (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, מה ההיגיון הלאומי בהפרטת אתר הפסולת ובהוצאתו מאחריות הממשלה, נוכח העובדה שמדובר באתר שיש בתפקודו רמה גבוהה של סיכון אקולוגי, בטיחותי, רפואי, ביטחוני וזיהומי?

היו"ר ש' וייס:

תודה.

אברהם הירשזון (הליכוד):

תודה רבה.

השר לאיכות הסביבה י' שריד:

הפרטת האתר היא על-פי מדיניות הממשלה להפרטת חברות ממשלתיות. אם האתר הזה יתופעל ויתוחזק כהלכה, אין בו שום סיכון אקולוגי, וודאי שאין בו סיכון ביטחוני.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. השר יואיל עכשיו לשלוף את התשובה על שאילתא מס' 2317, של חבר הכנסת הירשזון, שלישית מהסוף, ואת כל יתר התשובות – לפרוטוקול.

השר לאיכות הסביבה י' שריד:

נחמד מאוד. איזה?

היו"ר ש' וייס:

מס' 2317, של חבר הכנסת הירשזון. כן, בבקשה, תשובתך.

שינוע חומרים מסוכנים

חבר הכנסת א' הירשזון שאל את השר לאיכות הסביבה ביום י"ד בטבת התשנ"ד (28 בדצמבר 1993):

בכתבה בעיתון "ידיעות אחרונות" מיום 15 בדצמבר 1993 התפרסמה ידיעה על שינוע חומרים מסוכנים לציבור על-ידי רכב כבד ורכבת ישראל ברחבי הארץ, כל זאת ללא פיקוח מספיק.

ברצוני לשאול:

1. האם יש אמת בנתונים המתפרסמים בכתבה?

2. מה ייעשה כדי להפחית מהסכנה הכרוכה בשינוע זה?

3. אילו צעדים ננקטים נגד מפירי החוק?

4. האם ייתוספו ניידות טיפול בחומרים מסוכנים?

השר לאיכות הסביבה י' שריד:

1. הנתונים לגבי כמויות של חומרים מסוכנים – חמ"ס – המשונעים במדינת ישראל מדויקים. הנתונים הקשורים לציוד, לאמצעים ולכוח אדם אינם מדויקים. למערך כיבוי האש יש ציוד מגן טוב, וצוותי הכיבוי משתמשים בציוד זה בכל אירועי חומרים מסוכנים. אנחנו, בקיצור, קוראים לזה חמ"ס, אבל זה חמ"ס מסוג אחר.

למשטרה יש ציוד מגן המאפשר לאנשיה לבצע את תפקידם כפי שהוגדר בתורת ההפעלה. נוסף על כך קיימות ניידות חומרים מסוכנים במערך הכיבוי וכן ניידות במשרד לאיכות הסביבה, האמורות להגיע לאירוע בתוך 30 דקות. בדרך כלל, אגב, מגיעים מהר יותר. רכבי החומרים המסוכנים של הכבאים מגיעים למקום האירוע בתוך דקות. למקומות מרוחקים ניתן להגיע – עד 45 דקות. המערך הלאומי קובע כי גם באילת תהיה ניידת ייעודית.

2-3. סמכויות הפעולה נתונות באופן מלא ובלעדי בידי משרד התחבורה, המופקד על נושאי השינוע במדינת ישראל. המשרד לאיכות הסביבה מקפיד להפעיל, כתוב לי פה: לחץ, אבל הייתי אומר: להידבר עם משרד התחבורה, לפעול בכל מה שקשור לליקויים המתגלים בנושאי שינוע חמ"ס.

4. נוסף על הניידת הארצית קיימות עוד שתי ניידות, אחת בבאר-שבע והאחרת בחיפה. במהלך שנת 1994 יירכשו ויאורגנו לצורכי תגובה על אירועי חמ"ס עוד ניידות מספר, אשר יפרסו באזורי הסיכון כפי שהוגדרו על-ידי הוועדה הבין-משרדית לעריכת תורת הפעולה באירועי חומרים מסוכנים. בסך הכול, חבר הכנסת הירשזון, יהיו עשר ניידות בפריסה ארצית, אשר ייתנו מענה על אירועי חומרים מסוכנים בתחומי הגילוי והזיהוי של חומרים מסוכנים.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. אני מודה לשר לאיכות הסביבה – – –

השר לאיכות הסביבה י' שריד:

שאלה נוספת.

אברהם הירשזון (הליכוד):

אדוני השר, קודם כול, תודה על התשובה – – –

היו"ר ש' וייס:

הוא שאל שש, וחשבתי שזה כבר כולל את השאלה הנוספת. בבקשה.

השר לאיכות הסביבה י' שריד:

אנחנו מכבדים את הזכויות של חבר הכנסת הירשזון, שמגלה עניין מיוחד בנושאי איכות הסביבה, ובהזדמנות הזאת אני מברך אותו גם על יוזמתו להקים שדולה של חברי כנסת למען איכות הסביבה.

אברהם הירשזון (הליכוד):

תודה רבה לאדוני השר. יש לי, בכל אופן, שאלה נוספת. אילו פעולות חקיקה מתכוון המשרד לבצע על-פי הניסיון שנלמד בשנים האחרונות, ואילו תקנות הוא מתכוון לבצע בנושאים האלה?

השר לאיכות הסביבה י' שריד:

אתה יודע שמחודש אוגוסט המשרד לאיכות הסביבה אחראי לחוק הרעלים, או רישוי רעלים, רעלים וחומרים מסוכנים היינו הך. אנחנו בעיצומו – ואני אשמח מאוד לתת לך מידע מפורט בעניין זה, תצטרך לקרוא שני כרכים עבי-כרס שזה עתה ראו אור, אני אשמח מאוד לתת לך אותם – אנחנו נמצאים בעיצומו של מאמץ גדול, ראשוני, חסר תקדים, לארגון מערך לאומי לטיפול באירועי חמ"ס, חומרים מסוכנים. המאמץ הזה הוא מאמץ משולב של המשטרה, מכבי האש והמשרד לאיכות הסביבה. המשרד לאיכות הסביבה לקח לעצמו את היומרה, אני מקווה שהיא לא מוגזמת מדי, להוביל את המהלך הזה, קודם כול משום שמישהו אחר לא הוביל אותו. זו פעם ראשונה שחברה תורת הפעלה, כל אחד יודע את אחריותו, כל אחד יודע מה סמכותו, ועכשיו אנחנו גם אוכפים את כל התקנות שעומדות לרשותנו, ועומדות לרשותנו, ברוך השם, הרבה תקנות, הבעיה היא באכיפה על 50 המפעלים הגדולים והמסוכנים ביותר בארץ.

הכור הגרעיני בנחל-שורק

חבר הכנסת א' יחזקאל שאל את השר לאיכות הסביבה ביום ט"ז בכסליו התשנ"ד (30 בנובמבר 1993):

הכור הגרעיני בנחל-שורק נמצא בקרבת אזורים מאוכלסים המקיפים אותו. בעקבות הפרסומים על הבדיקות שנערכו בכור בדימונה עולות שאלות מספר.

ברצוני לשאול:

1. באיזו מידה מהווה כור גרעיני זה סכנה לתושבי האזור, ומה הוא רדיוס הסיכון?
2. האם קיימת מערכת איתור וטיפול בתקלות או בתאונות בכור זה, ואם כן – מה היא המערכת ועל-ידי מי היא מופעלת?
3. האם הכור בנחל-שורק מייצר גם פסולת גרעינית מדרגה גבוהה, ואם כן – היכן היא נקברת?
4. באיזו תדירות נערכות בדיקות תקופתיות, ומדוע לא יפורסמו תוצאות בדיקות אלו לציבור?

תשובת השר לאיכות הסביבה י' שריד:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. הכור הגרעיני בנחל-שורק הינו כור מחקר קטן מאוד בהספק של 5 מגוואט בלבד. הגבלות בנייה סביב הכור נקבעו ברדיוס של 3 ק"מ.
2. הכור נמצא תחת פיקוח בטיחותי שוטף של אנשי המרכז הגרעיני בנחל-שורק וכן של אגף הרישוי של הוועדה לאנרגיה אטומית – וא"א – ושל הוועדה המייעצת לבטיחות גרעינית, שהיא ועדה בלתי תלויה וחבריה ממונים על-ידי ראש הממשלה ומדווחים לו. קיים, כמובן, מערך שלם לזיהוי ולטיפול בתקלות. מערך זה מופעל על-ידי אנשי הבטיחות של הוועדה לאנרגיה אטומית ומשתתפים בו במידת הצורך גורמי החירום האחרים הפועלים במדינה.
- 3-4. הכור בנחל-שורק אינו מייצר פסולת גרעינית מדרגה גבוהה. כל הפסולת הרדיואקטיבית נקברת באתר הקבורה הארצי של חומרים רדיואקטיביים באזור דימונה. בימים אלה יבדקו המשרד לאיכות הסביבה והוועדה לאנרגיה אטומית דגימות אוויר, מים וצמחייה לבחינת הקרינה סביב המרכז למחקר גרעיני. התוצאות שתתקבלנה תפורסמנה לידיעת הציבור הרחב.

מנתונים שנאספו עד היום על-ידי הוועדה לאנרגיה אטומית לא נמצאו כל חריגות.

קרינה רדיואקטיבית במי תהום

חבר הכנסת רע' כהן שאל את השר לאיכות הסביבה ביום כ"ג בכסליו התשנ"ד (7 בדצמבר 1993):

בכמה קידוחי מי תהום בארץ נתגלתה קרינה רדיואקטיבית.

בדיקות אלו בוצעו בשביל חברת "מקורות" במרכז למחקר גרעיני בנחל-שורק.

ברצוני לשאול:

1. האם העובדה שהבדיקה הוזמנה על-ידי המרכז למחקר גרעיני מעידה כי מקורותיה של הקרינה הם מעשה ידי אדם, או שמא טבעיים?

2. שתיית מים המכילים קרינה רדיואקטיבית או השקיית גידולים מהוות בעיה בריאותית. האם סופקו לתושבים הסברים בנושא זה?

3. האם קיים פיקוח על הטיפול בהתפלת המים ואיכותם הבריאותית? אם כן – מי הוא הגוף העוסק בפיקוח?

תשובת השר לאיכות הסביבה י' שריד:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. בדיקת מי תהום מקידוחים של חברת "מקורות" בחבל אילות בערבה הופנתה למעבדה במרכז הגרעיני בנחל-שורק מאחר שבדיקות מי תהום מקידוחי "מקורות" ברחבי הארץ נערכות לפי השגרה בנחל-שורק, וזאת על מנת לוודא שהמים נקיים מזיהומים רדיואקטיביים. במקרה הנדון, מדובר בתכולה מעל התקן של יסוד רדיואקטיבי טבעי – רדיום 226 – במי השתייה בקידוחים מספר ביישובים בחבל אילות.

2. בתאריך 29 ביולי 1993 התכנסו כמעט כל מזכירי היישובים בחבל לישיבה במרכז האזורי ביוטבתה על-מנת לקבל דיווח מהמשרדים ומהרשויות הנוגעים לנושא הנדון. בישיבה נכח נציג המשרד לאיכות הסביבה – הממונה על הקרינה הסביבתית – שהסביר לנוכחים את מידת הסיכון בנוכחות של רדיום רדיואקטיבי במי שתייה. כמו-כן קיבלו הנוכחים הסברים משאר הנציגים: נציג משרד הבריאות, נציג חברת "מקורות" ונציג הוועדה לאנרגיה אטומית.

3. הפיקוח על איכות מי שתייה מבחינה סטטוטורית הינו באחריות משרד הבריאות. חברת "מקורות" אחראית כחברה המספקת את מי השתייה לדאוג לכך שאיכותם תעמוד במבחן התקנים למזהמים פוטנציאליים כלשהם.

למשרד לאיכות הסביבה יש אחריות בתחום המניעה של גורמים סביבתיים העלולים להיות מוקדי זיהום למי השתייה.

הזרמת שפכים לירקון ולים

חבר הכנסת י' לס שאל את השר לאיכות הסביבה ביום כ"ג בכסליו התשנ"ד (7 בדצמבר 1993):

מנכ"ל עיריית תל-אביב מוסר, כי בחורף הקרוב תזרים העירייה לירקון ולים בין 20,000 ל-70,000 קוב ליממה של מים מעורבים בביוב ובכלור. הערכות אחרות מדברות על כמויות של עד 150,000 קוב ביום.

כתוצאה מהזרמה זו יזוהמו אזורים בירקון ובאזור ימה של תל-אביב.

מניעת שיטפונות ביוב אפשרית על-ידי קו שיזרים את הביוב מאזור פתח-תקווה לאגני החמצון בראשון-לציון; כמו-כן על-ידי תוכנית להפרדת מערכת ניקוז מי הגשמים ממערכת הביוב בשכונת-התקווה, בכרם-התימנים ובנווה-צדק.

ברצוני לשאול:

1. כיצד פועל המשרד לאיכות הסביבה למניעת זיהום אזורי הירקון והים בתל-אביב במי ביוב?

2. האם הוחל ביישום האמצעים המוזכרים לפתרון הבעיה?

תשובת השר לאיכות הסביבה י' שריד:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

כללי: אין הזרמה של שפכים מתל-אביב לירקון, לא בקיץ ולא בחורף. לעומת זאת, קיימת הזרמה של שפכים מטוהרים ברמה נמוכה ממכונת הטיהור של כפר-סבא, הוד-השרון ורמת-השרון בהיקף של כ-25,000 מ"ק ליום לאורך כל השנה.

1. המשרד לאיכות הסביבה פועל לזירוז ביצוע כל תוכניות שיפור, הרחבה והקמת מכוני הטיהור באזור ההיקוות של הירקון.

המשרד דרש מאותן רשויות לתכנן את מכוני הטיהור כך שיהיו מסוגלים לטהר את השפכים לרמה גבוהה, שלא תגרום מפגעים סביבתיים, ובמקביל תאפשר הגברת ניצולם בחקלאות.

2. בימים אלו מוגדל ה"שפ-דן" ולמעשה מוכפל, והשלמת העבודות במהלך 1995 תגדיל במידה ניכרת את יכולתו לקלוט שפכים ולטהרם.

כמו-כן, איגוד ערים דן לביוב החל בהכנת תוכנית למאסף ביוב ראשי נוסף, שיקלוט את שפכי מזרח גוש-דן ויעבירם למכון הטיהור בראשון-לציון, תוך עקיפת מאספי הביוב הקיימים. אין עדיין לוח זמנים לביצוע התוכנית, שעלותה מוערכת בכ-50 מיליון דולר.

הזרמת שפכים לנחל-שורק

חבר הכנסת א' יחזקאל שאל את השר לאיכות הסביבה ביום ז' בטבת התשנ"ד (21 בדצמבר 1993):

מצבו של נחל-שורק הולך ומתדרדר בשל הזרמת מי שופכין של הרשויות המקומיות הממוקמות בסביבתו. כיום זורמים בערוץ הנחל מי ביוב, שהינם המקור העיקרי לזיהום ולהרס הטבע.

ברצוני לשאול:

1. מה הן התוכניות של המשרד לאיכות הסביבה בעתיד הקרוב והרחוק בקשר לנחל-שורק בפרט ובקשר לנחלים אחרים אשר מזדהמים ומזהמים על-ידי מי שופכין?

2. האם נשקל ליישם את ההחלטה להפוך את הנחל לפארק לאומי?

תשובת השר לאיכות הסביבה י' שריד:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. המשרד לאיכות הסביבה פועל בתיאום עם כל הגופים הנוגעים לעניין הנחלים – נציבות המים, אגף הניקוז, קרן הקיימת לישראל, רשות שמורות הטבע, החברה להגנת הטבע, רשות הגנים הלאומיים, במסגרת מינהלת נחלים, לקידום ביצוע פתרונות לטיפול בשפכים ולשיקום הנחלים המזהמים.

במקרה של נחל-שורק צפוי כי עד סוף 1996 יוקם מכון טיהור לשופכי ירושלים, התורמת את מירב השפכים לנחל; שאר היישובים – רחובות תחובר ל"שפ-דן" במהלך 1995, מזכרת-בתיא, קריית-עקרון, נס-ציונה ויישובי גן-רווה יטופלו במהלך השנתיים הקרובות.

2. חלקו העליון של נחל-שורק, עד בית-שמש, הינו שמורת טבע; חלקו התחתון של הנחל מיועד בתוכניות סטטוטוריות להיות פארק לאומי, ובימים אלה מתקיימים דיונים להרחבת שטח הפארק.

לאחר טיהור הנחל משפכים ניתן יהיה לגשת לשיקומו ולמימוש ייעודו כאזור נופש בחיק הטבע.

מפגעים סביבתיים ב"יקבי אפרת"

חבר הכנסת ג' שגב שאל את השר לאיכות הסביבה ביום י"ד בטבת התשנ"ד (28 בדצמבר 1993):

מפניות של אזרחים נודע לי, כי בשכונת רמת-מוצא, בכניסה לירושלים, קיים יקב שמתרחב ללא אישורי הבנייה הנדרשים ומהווה מפגע בריאותי ובטיחותי.

למרות פניות התושבים למשרדי הממשלה השונים, לרבות משרד השר, לא נעשה דבר, ועיריית ירושלים והמועצה האזורית מטה-יהודה מעבירות את הטיפול זו לזו.

ברצוני לשאול:

1. האם ידוע למשרדך על כך, ומה ייעשה בנדון?

2. האם הנושא בתחום טיפול המועצה האזורית מטה-יהודה או עיריית ירושלים?

3. מדוע, בעקבות התפתחות המפעל, לא נעשה דבר על-מנת להעבירו לאזור תעשייה מוכר?

תשובת השר לאיכות הסביבה י' שריד:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. מכתב בנדון נתקבל משתי משפחות המתגוררות בשכונה. בנובמבר 1992 נערכו סיורים של אנשי המשרד במקום ופגישה עם נציגי ועד השכונה.

הנושאים שבתחום משרדנו נבדקו וטופלו. ניתנו ליקב הוראות אחסון ואחזקת החצר. היקב נדרש לערוך בדיקות שפכים, ותוצאותיהן לא חייבו הקמת מתקן קדם. סיורים חוזרים לא זיהו מפגעי אשפה ומזיקים.

עם זאת, בעונת הבציר הפעילות במפעל רבה. הוצאת רשיון עסק ותנאי הפעלת המקום הם באחריות משרד הבריאות מתוקף פעילותו של היקב כמפעל מזון.

2. שטח המפעל היה עד לפני חודשים מספר בתחום המועצה האזורית מטה-יהודה. עם הרחבת שטח שיפוט העיר ירושלים נכלל האזור בתחום העיר. רשמית טרם עבר השטח לתחום העירייה, והמעבר מותנה בפרסומו ברשומות.

3. מבנה היקב בנוי על קרקע המוגדרת כחקלאית ומהווה מפעל תעשייתי יחיד באזור. היקב נדרש על-ידי רשויות התכנון להגיש תוכניות מפורטות. משרדנו יתנגד להגדלת המפעל ולשינוי ייעוד אתר היקב לאזור תעשייה.

המלצתנו להעתיק את המפעל לאזור תעשייה תאפשר למפעל לבצע את תוכניות הרחבתו. עם העתקת היקב יוסרו מפגעי המפעל למגורים הסמוכים.

מפגעים סביבתיים בשכונת סנהדריה המורחבת בירושלים

חבר הכנסת מ' פרוש שאל את השר לאיכות הסביבה ביום י"ד בטבת התשנ"ד (28 בדצמבר 1993):

יער עצים שהיה נטוע ליד שכונת סנהדריה המורחבת בירושלים נעקר לצורך הקמת מרכז תעשייתי בהר-חוצבים. התושבים מוחים על כך וחוששים מאסון אקולוגי במקרה של תקלה באחד המפעלים, הממוקמים ליד בתיהם.

ברצוני לשאול:

1. האם הובאו לידיעתך טענות תושבי השכונה?

2. מה נעשה למניעת אסון אקולוגי במקום?

תשובת השר לאיכות הסביבה י' שריד:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. טענות התושבים הובאו לידיעת. בעקבות טענות אלה ערכתי סיור בשכונת סנהדריה המורחבת ב-10 באוגוסט 1993 ונפגשתי עם נציגי תושבי השכונה.

2. על-מנת למנוע מפגעים אקולוגיים אפשריים לשכונה, ננקטו פעולות מספר, המחייבות את מפעלי התעשייה בהר-חוצבים ואשר עוגנו בתוכנית הר-חוצבים, שמספרה 3760.

א. המרחק המינימלי בין בתי השכונה לבין בניין התעשייה הקרוב ביותר לא יפחת מ-140 מטר.

ב. על מפעלי התעשייה שבין המרחק 140 מטר ועד 250 מטר ייאסר שימוש בחומרים כימיים או רעילים ולא תותר כל תעשייה הפולטת מזהמים.

עוצמת הרעש ממפעלים אלה לא תעלה על 30 DBA בלילה ו-40 DBA ביום; ערכים אלה נמוכים מהמתקן המקובל.

ג. על המפעלים שימוקמו במרחק העולה על 250 מטר מבתי השכונה תיאסר אחזקת כימיקלים ורעילים ברמה המסכנת את הציבור במקרה של תקלה.

ד. לא יותרו מפעלים המוסיפים לרמת המזהמים מעבר לתקנים המקובלים.

דליפת גז כלור ממתקן "מקורות" בשער-הגיא

חבר הכנסת ג' שגיא שאל את השר לאיכות הסביבה ביום כ"א בטבת התשנ"ד (4 בינואר 1994):

התקלה שהתרחשה במתקן השאיבה ליד שער-הגיא, שבמהלכה דלף גז כלור, עלולה היתה לגרום לאסון. לדברי מנהל אגף חומרים מסוכנים של משרדך, נעדרו במקום אמצעי התרעה.

ברצוני לשאול:

1. מה נעשה במשרדך מאז המקרה על-מנת להבטיח שכוחות עזר יגיעו במהירות האפשרית לטיפול בתקלה כזו, אם תקרה, חלילה?

2. האם קיימת בקרה על תקינותם של מתקני שאיבה אחרים?

תשובת השר לאיכות הסביבה י' שריד:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. א. בהיבט הלאומי הוכנה תורה משולבת לכל גורמי הביטחון וההצלה לטיפול באירועי חומרים מסוכנים, ובימים אלה מופצת הטיוטה.

ב. לאחר האירוע של פריצת כלור ממתקן "מקורות" בשער-הגיא, התקיים תחקיר במחוז ירושלים של משטרת ישראל והופקו לקחים במגמה לשפר את זמן התגובה של משטרת ישראל ושירותי כיבוי האש. צוותי איכות הסביבה הגיעו למקום בתוך זמן קצר ביותר.

2. האחריות לתקינותם של מתקני השאיבה היא על מפעליהם. המשרד לאיכות הסביבה יאכוף נוהלי תחזוקה ואחזקה קפדניים ביותר על כל משתמש בגז כלור ובחומרים מסוכנים אחרים, ויובטחו נוהלי חירום שיענו על אפשרות של אירועים מסוג זה, כל זאת במסגרת אכיפת חוק החומרים המסוכנים, שעבר לאחריות המשרד לאיכות הסביבה לפני כחמישה חודשים.

זיהום אוויר מכלי רכב

חבר הכנסת ג' שגב שאל את השר לאיכות הסביבה ביום כ"א בטבת התשנ"ד (4 בינואר 1994):

ענני הגז השחורים הנפלטים ממנועי כלי רכב ציבוריים ופרטיים גורמים לזיהום סביבתי קשה.

ברצוני לשאול:

1. האם נערכות בדיקות מזדמנות לכלי רכב הפולטים עשן באופן מוגזם?

2. כיצד פועל המשרד לאכיפת חוק כנוביץ?

תשובת השר לאיכות הסביבה י' שריד:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. המשרד לאיכות הסביבה עורך בדיקות מזדמנות לכלי רכב. בשל מצוקת כוח אדם מופקד על הבדיקות אדם אחד. בשל העדר סמכויות אכיפה נאלץ המשרד לשכור שוטרים אשר מלווים את איש המשרד בביצוע הדגימות ומאפשרים לו לעצור כלי רכב מזהמים ולבדוק אותם.

בימים אלה הועברו הצעות ותקנות מכוח החוק למניעת מפגעים – חוק כנוביץ – אשר יעניקו לאנשי המשרד לאיכות הסביבה סמכויות אכיפה בנושא זה.

2. המשרד פרסם ב-1992 תקנות איכות אוויר המגדירות בחוק מתי איכות האוויר הנמדדת עומדת ברמה הנדרשת.

כמו-כן נמצאות בתהליכי הכנה שונים תקנות למניעת זיהום אוויר מרכב וכן ממקורות נייחים – מפעלים – תקנות אשר ייתנו למשרד סמכויות אכיפה.

המשרד מטיל צווים אישיים על העומדים בראשם של מפעלים מזהמים בישראל, ביניהם תחנות הכוח של חברת החשמל, בז"ן – בתי-זיקוק לנפט, מחצבות וכו'.

צווים אלו מוטלים לפי סעיף 8 לחוק כנוביץ, והם כוללים הוראות ודרישות למפעלים במטרה לצמצם את הזיהום הנפלט מהם; כן נדרשים המפעלים לבצע ניטור אוויר בסביבותיהם.

הפחתה משמעותית בזיהום האוויר מכלי רכב הושגה לאחרונה כתוצאה מקביעת שימוש בדלקים "נקיים" בכלי רכב; הקואופרטיבים "אגד" ו"דן" החלו להשתמש החל מחודש נובמבר בסולר דל-גופרית באזור גוש-דן.

החל מאפריל שנה זו יהיה כמעט כל הבנזין אוקטן 91 המשווק בגוש-דן נטול עופרת, ובתוך כחצי שנה נוספת ישווק בנזין זה בכל הארץ.

היו"ר ש' וייס:

תודה. אני מודה לשר לאיכות הסביבה.

עכשיו יבוא ויעלה שר המשפטים וישיב על שאילתות רגילות. היתה כאן שאלה, למה כל כך הרבה שאילתות רגילות – כי בכנסת הזאת כל חברי הכנסת מנצלים את כל הזכויות שלהם. היא עובדת בערך פי-שניים מקודמתה, קצת יותר מפי-שניים, בינתיים. זהו. בבקשה.

השר יואיל בטובו להעביר לפרוטוקול את כל התשובות, זולת התשובה על שאילתא של חבר הכנסת יעקב שמאי, שמספרה 2050.

דרישת הפרקליטות לחייב עותרים לבג"ץ ב"הוצאות הולמות"

חבר הכנסת י' שמאי שאל את שר המשפטים ביום ט"ז בכסליו התשנ"ד (30 בנובמבר 1993):

בתאריך 3 בנובמבר 1993 דן בג"ץ בעתירה 5625/93, דרשן ואחרים נגד ראש הממשלה ואחרים, שבה נדונה שאלת סבירות יישום הסכם העקרונות עם אש"ף. בכתב התשובה על העתירה ביקשה באת-כוח המדינה, עורכת-הדין נילי ארד, כי העותרים יחויבו ב"הוצאות הולמות", דרישה שאינה שגרתית. עורכת-הדין יוכי גנסין, שייצגה את המדינה בדיון, דרשה שהעותרים יחויבו בהוצאות שירתיעו מפני הגשת עתירות נוספות בעניין הסכם השלום.

ברצוני לשאול:

1. האם העמדה שהובעה על-ידי באות-כוח המדינה הינה עמדתן הפרטית או עמדת המדינה?
2. אם כן – האם דרישה מעין זו עולה בקנה אחד עם שמירת זכותו של כל אזרח באשר הוא לפנות לבג"ץ?
3. אם לא – האם יורו נציגי הפרקליטות כי יימנעו להבא מלבקש כי ייפסקו הוצאות, כשמדובר בעתירות בסוגיות מעין אלה?

שר המשפטים ד' ליבאי:

העתירה לבג"ץ 5625/93, דרשן נגד ראש הממשלה, הוגשה בתאריך 17 באוקטובר 1993 ועניינה היה הסכם העקרונות שנחתם עם אש"ף ויישומו.

עתירה זו באה לאחר שבית-המשפט כבר דחה על הסף, בעילת העדר שפיטות, עתירה שבאה לתקוף את הסכם העקרונות ולמנוע את חתימתו, זה היה בג"ץ 4877/93 – ארגון נפגעי הטרור הערבי ואחרים נגד מדינת ישראל ואחרים. פסק-הדין ניתן ביום 12 בספטמבר 1993. ב-5 באוקטובר 1993 נמחקה עתירה נוספת לבג"ץ, 4945/93 – שור נגד מדינת ישראל, שעניינה היה אף הוא בהסכמי השלום. כבר אז נפסקו לחובת העותר הוצאות בסך 3,000 שקלים חדשים, חרף חזרתו מהעתירה.

השאלתא של חבר הכנסת שמאי הנכבד נסבה על השאלה מדוע מטילים הוצאות על עותרים, או מדוע גם בא-כוח פרקליטות המדינה ביקש הטלת הוצאות.

לעתירות הללו ולדחייתן בנסיבות האמורות היתה תהודה תקשורתית רחבה, ויש להניח שהדברים הגיעו אף לידיעת העותרים בבג"ץ דרשן.

עותרים אינם רשאים להתעלם מכך, כי בפסיקתו של בג"ץ בשנה האחרונה ניכרת מגמה ברורה לדחיית עתירות שעניינן מדיני-פוליטי מובהק. העתירה הנדונה נראתה על פניה כנטולת עילה או בלתי שפיטה, ואם תאמר כי האמור לעיל נעלם מידיעתם של העותרים, הרי משעה שקיבלו את הודעת המדינה היתה להם הזדמנות נאותה לחזור בהם מעתירתם עוד לפני הדיון בבג"ץ.

למרות זאת, והכול כפי שדווח לי על-ידי פרקליטות המדינה, עמדו העותרים על עתירתם והמשיכו בכך גם לאחר שבמהלך הדיון גופו חזרו השופטים פעם אחר פעם והציעו להם לחזור בהם מעתירתם, אולם העותרים עמדו על שלהם וסירבו. רק לאחר כשעה של טיעון התרצו העותרים לחזור בהם, תוך הבעת מחאה על כך שהפרקליטות מנפנפת, כלשונם, בפסקי-הדין של בית-המשפט העליון.

בנסיבות אלה ולאור פסיקתו של בית-המשפט העליון בסוגיה זו ראתה פרקליטות המדינה לנכון לבקש הוצאות, לאחר שהיה ברור מלכתחילה ובדיעבד כי, למעשה, מדובר בהליך לבר-משפטי, כלומר שהוא איננו שפיט, נושא שלא יכול ולא צריך להתברר בפורום משפטי.

לאור כל האמור לעיל, בדין התבקשה במקרה זה פסיקת הוצאות לחובת העותרים.

אשר על כן, התשובות שלי, ביתר קיצור, על השאלות של חבר הכנסת יעקב שמאי הנכבד הן:

1. פרקליטות המדינה ייצגה עמדה רשמית ולא פרטית.

2. התשובה חיובית, אבל זכותו של כל אזרח לפנות לבג"ץ אין פירושה שהוא זכאי להפנות לבג"ץ עתירה שאינה שפיטה.

3. הפרקליטות ממעטת ביותר לבקש הטלת הוצאות. בג"ץ מטיל הוצאות כדי ללמד לקח אחד, שאין לבזבז את זמנו.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. אדוני השר, לא נעים לי להעיר לך, אף פעם לא צריך להעיר לך, אך אנחנו מוכרחים לקצר. הוצאנו חוזר לשרים ולחברי הכנסת בעניין השאילתא התמציתית.

שר המשפטים ד' ליבאי:

יפה.

היו"ר ש' וייס:

כבודו, חבר הכנסת שמאי.

יעקב שמאי (הליכוד):

אדוני השר, על אף התשובה הארוכה – לפי דברי היושב-ראש – והמנומקת, לא שוכנעתי. אם ההחלטה של הפרקליטות אינה פרטית, היא בעצם החלטה פוליטית. לא מבחינה זו שהיא מדינית, אלא בכך שההליכה לבג"ץ, שהיא רשותו של כל אזרח, נגרעת על-ידי כך שהפרקליטות מבקשת את ההוצאות הגבוהות. בכך מונעים מכל אזרח את ההליכה לבג"ץ. אם כן, השאלה שלי היא האם גם לגבי תביעות אחרות הפרקליטות דורשת הוצאות כגון אלה כדי להרתיע? או, במלים אחרות: האם לא סומכים על שיקול הדעת של השופטים? הרי בג"ץ יקבע אם כן או לא, גם אם יציעו פשרה, ובמקרים רבים גם בג"ץ מציע פשרה. אין זאת הסיבה המצדיקה את דרישת הפרקליטות במקרה ספציפי זה, כאשר העתירה באה בעקבות הסכם העקרונות עם אש"ף, שהוא נושא עקרוני בקרב אזרחי המדינה ובחלקים גדולים של הציבור בישראל.

שר המשפטים ד' ליבאי:

נכבדי, חבר הכנסת, רצוי מאוד שלא לגרור את בית-המשפט להכרעה בסוגיות שהן במהותן נושא ליריבות ולחילוקי דעות פוליטיים מובהקים, שהכרעתם היא פוליטית וצריכה להיות במוסדות פוליטיים. בית-המשפט העליון, ובית-המשפט העליון בשבתו כבית-המשפט הגבוה לצדק, הוא שיחליט אם יש או אין מקום לפסוק הוצאות. אבל בית-המשפט מצפה גם לעמדה מן הצדדים המופיעים בפניו, וכאשר יש ציפייה כזו, הרי פרקליטות המדינה היא צד, והיא נוהגת בהתאם להנחיות של בג"ץ, ולא – אם מותר לי להציע – מתוך איזה שיקול אישי, פרטי, מגמתי, ובוודאי לא פוליטי. לכן ניסיתי בתשובתי להסביר שיש ללמוד מן התקדימים ולהסיק את המסקנות.

היו"ר ש' וייס:

עוד אנו עונים והנה הופיע חבר הכנסת אברהם פורז. אדוני שר המשפטים, אתה עוד צריך להשיב. המסקנה היא, תשובה ארוכה מזמינה תמיד עוד שני שואלים.

שר המשפטים ישיב על שאלות מס' 2198 ו-2199, של חבר הכנסת פורז.

בחינות לשכת עורכי-הדין

חבר הכנסת א' פורז שאל את שר המשפטים ביום ל' בכסליו התשנ"ד (14 בדצמבר 1993):

בימים אלה נערכו בחינות לשכת עורכי-הדין למתמחים המבקשים להתקבל כחברים בלשכה. נמסר לי, כי בקרב מתמחים רבים שוררת תחושה, כי הבחינות השנה היו קשות מהרגיל וכי שיעור הנכשלים היה גבוה.

ברצוני לשאול:

1. מה הוא שיעור הנכשלים בבחינות לשכת עורכי-הדין השנה לעומת שנים קודמות?

2. מה יעשה בעניין מספר הנכשלים בבחינות?

שר המשפטים ד' ליבאי:

לשאלתא מס' 2198 של חבר הכנסת פורז:

בחודש מאי 1993 נבחנו 262 מתמחים לבחינות לקבלת רשיון עורך-דין. בבחינות בכתב נכשלו 14% ובבחינות בעל-פה נכשלו 2%. כנראה קל יותר להכשיל כאשר לא רואים את הנבחן. בחודש דצמבר 1993 ניגשו למבחן 439 מתמחים. 9% נכשלו בבחינות בכתב ו-3% בבחינות בעל-פה. ככלל, מרבית הנכשלים הם עולים חדשים וישראלים שלמדו במזרח-אירופה. אנו יודעים מי בדרך כלל לומד במזרח-אירופה. שיעור הנכשלים מקרב בוגרי הפקולטאות למשפטים בארץ הינו נמוך ביותר, והוא נע בין 1% ל-2% בממוצע. במועד מאי בדרך כלל שיעור הנכשלים גבוה ביחס למועד נובמבר, הואיל ושיעור העולים החדשים והישראלים החוזרים מקרב כלל הנבחנים הינו גבוה יותר.

שיעור הנכשלים בשנים הקודמות אינו שונה בהרבה משיעור הנכשלים בשנה זו, ולשכת עורכי-הדין העמידה לרשותי טבלה ובה נתונים מפורטים. אם אדוני יבקש, יקבל את הטבלה הזו מידי.

היו"ר ש' וייס:

אני מאוד מודה. שאלתא נוספת, מס' 2199, של חבר הכנסת פורז.

פיגור בטיפול בבקשות בלשכת רשם סימני המסחר

חבר הכנסת א' פורז שאל את שר המשפטים ביום ל' בכסלו התשנ"ד (14 בדצמבר 1993):

לפי מידע שנמסר לי, בשל מחסור בכוח אדם בלשכת רשם סימני המסחר קיימת סחבת בבחינת הבקשות לרישום, ובימים אלה נבחנות בקשות לרישום שהוגשו כבר לפני שלוש שנים.

ברצוני לשאול:

1. האם ידוע למשרד המשפטים על סחבת בלשכת רשם סימני המסחר?

2. האם ייתכן מצב, שלפיו בקשות לרישום סימני מסחר ייבחנו על-ידי הרשם שלוש שנים לאחר שהוגשו?

3. מה ייעשה לשיפור יעילות עבודת לשכת רשם סימני המסחר?

שר המשפטים ד' ליבאי:

חבר הכנסת פורז, למדתי מרשם סימני המסחר שאכן בלשכתו קיים פיגור של כשנתיים בטיפול בבקשות לרישום סימני מסחר. יש אומרים לי שזה הפיגור הסביר גם בלשכות במדינות אחרות, אך את זאת כבר לא בדקתי. אלא מה? הרשם אומר לי בגאווה מסוימת, שהוא התמודד עם פיגור של שלוש שנים וחודשיים, ורק בהדרגה הצליחו לאחרונה להוריד את הפיגור לכ-24 חודשים. יש הסברים לכך, אלא שחזקה עלי בקשתו של היושב-ראש שלא אאריך. אם תשאל שאלה נוספת, אבהיר לך מה נמסר לי.

אברהם פורז (מרצ):

אני לא שואל.

שר המשפטים ד' ליבאי:

אם לא, אולי אמסור את מלוא תשובתי לפרוטוקול.

היו"ר ש' וייס:

הוא אומר: אם תשאל שאלה נוספת, אאריך מאוד.

אברהם פורז (מרצ):

אני לא שואל שאלה נוספת. התשובה מעידה על עצמה, ואני מציע שתעשה משהו.

שר המשפטים ד' ליבאי:

מכל מקום, אני אמרתי שאזמן בזמן הקרוב ישיבה עם המנהל הכללי, נציגי האוצר ורשם סימני המסחר, כדי לדון בנושא ולראות אם ניתן להחיש את הטיפול; אם כי אדוני יודע, שמדובר בנושאים אשר דורשים טיפול ממושך מבחינת אופי הבקשה, המומחיות הנדרשת והזמן המשוער לבדיקת העניין.

היו"ר ש' וייס:

אני מאוד מודה לשר המשפטים.

ייצוג משפטי לחשוד הנשלח להסתכלות

חבר הכנסת א' גמליאל שאל את שר המשפטים ביום י"ח בחשוון התשנ"ד (2 בנובמבר 1993):

השבועון "העולם הזה" מיום 8 בספטמבר 1993 (רצ"ב צילום הידיעה) מעלה נושא משפטי ודמוקרטי בסוגיית ייצוג משפטי לחשוד הנשלח להסתכלות, או לטיפול פסיכיאטרי, שכן על-פי החוק אין שופט רשאי להחליט כך אלא אם כן מיוצג החשוד על-ידי עורך-דין, ולא אחת מתקבלות החלטות כאלו כאשר עורך-הדין ה"מייצג" את הנאשם לא עושה זאת אלא לצורך הדיון, בלא שדיבר עם החשוד ובלא שדיבר עבורו בבית-המשפט.

הידיעה מדווחת על מקרה שבו שלח השופט יצחק ברא"ז את מ"ג להסתכלות, לאחר שהשופט רמז לעורך-דין שנכח באולם כי ייצגו, בעוד לכול היה ברור שהכול נעשה מן השפה ולחוץ ועורך-הדין אפילו לא החליף עם החשוד דבר וחצי דבר.

ברצוני לשאול:

1. האם נבדקו הפרטים ונמצאו נכונים?

2. האם פעל השופט ברא"ז כחוק, ואם לא – מה היא מסקנתכם?

3. האם יימצא פתרון לכל המקרים שבהם יש לייצג, כחוק, חולי נפש ומוגבלים?

תשובת שר המשפטים ד' ליבאי:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

בירור שקיים מנהל בתי-המשפט מעלה, כי הסניגור הממונה שוחח עם העצור לפני שנתן את הסכמתו להסתכלות בבית-החולים "אברבנאל"; כי ניתנה לעצור הזדמנות לומר דברו נוסף על תגובת הסניגור; וכי העצור מסר לבית-המשפט כי היה מאושפז בעבר בבתי-חולים לחולי נפש.

החלטת בית-המשפט ניתנה על סמך התרשמותו הבלתי אמצעית מן העצור, דבריו של העצור בקשר לעברו הפסיכיאטרי ותגובות העצור וסניגורו בדבר העמדתו לבדיקה פסיכיאטרית.

הליכי מתן צווים לבדיקה פסיכיאטרית ולאשפוז לצורך זה קבועים בחוק טיפול בחולי נפש, התשנ"א – 1991. צו לבדיקה פסיכיאטרית ניתן רק במקום שהנאשם מיוצג על-ידי סניגור. בשלב הראשון – הבדיקה הינה ללא אשפוז. תנאי למתן צו אשפוז לצורכי הבדיקה הוא הודעה של הפסיכיאטר שלא ניתן לקיים הבדיקה אלא באשפוז, והצו ניתן לאחר דיון נוסף, שבו משתתף הסניגור.

ייצוגם של חולי נפש בדרך כלל – ולא דווקא בהליכים הקבועים בחוק טיפול בחולי נפש – נתון לשיקול דעתו של בית-המשפט.

הונאת בנקים למשכנתאות

חבר הכנסת ח' דיין שאל את שר המשפטים ביום ט' בכסליו התשנ"ד (23 בנובמבר 1993):

פונה אני אליך בעקבות פרסום בעיתון "ידיעות אחרונות" מתאריך 16 בנובמבר 1993 בדבר מתווך שהונה בנקים למשכנתאות ב-5 מיליוני ש"ח, ומעורבותו של עורך-דין מתל-אביב אשר חתם על טופסי הבקשה למשכנתה בלי שראה את דורש הבקשה.

ברצוני לשאול:

1. אילו צעדים נוקט משרד המשפטים בנושא זה?

2. האם יעוכבו הליכי ההוצאה לפועל נגד ערבים וחייבים בתיקי ההונאה הנ"ל?

תשובת שר המשפטים ד' ליבאי:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. מפרקליטות מחוז הצפון נמסר לנו, כי בנושא המועלה בשאילתא מנוהלת חקירה מעמיקה על-ידי המשטרה.

הפרקליטות אף הקצתה פרקליט המלווה את החקירה. עד כה טרם הסתיימה החקירה.

2. כל עוד לא הסתיימה החקירה אין אפשרות לקבוע עמדה לגבי שאלה זו.

קבלני הוצאה לפועל

חבר הכנסת ח' דיין שאל את שר המשפטים ביום כ"ג בכסליו התשנ"ד (7 בדצמבר 1993):

בעיתון "ידיעות אחרונות" מתאריך 26 בנובמבר 1993 פורסמה כתבה העוסקת בקבלני הוצאה לפועל המנצלים את סמכותם לקבלת טובות הנאה מחייבים, וזאת על-מנת להקל בביצוע תהליך העיקול.

ברצוני לשאול:

1. האם ידוע למשרד המשפטים על כך?

2. האם יש הגבלות ופיקוח על המעקלים, לעשיית מלאכתם נאמנה?

3. מה ייעשה במקרה הנ"ל?

תשובת שר המשפטים ד' ליבאי:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. תוכן הכתבה הובא לידיעת ועדת האישורים שבראשה מכהן שופט, שהיא הגורם המוסמך על-פי חוק ההוצאה לפועל לבדיקת התלונות.

2. מי שאושרו על-ידי הוועדה הנ"ל לביצוע פעולות מבצעיות בהוצאה לפועל, חייבים לפעול על-פי חוק ההוצאה לפועל, תקנות ההוצאה לפועל, נוהלי הנהלת בתי-המשפט, ולפי ההוראות הספציפיות הניתנות להם על-ידי המוציא לפועל לפני ביצוע ההליך.

הפיקוח נעשה באמצעות בדיקת דוחות הביצוע ובאמצעות מידע המגיע מהשטח. כל תלונה או השגה על אופן תפקודם של בעלי האישורים נבדקת על-ידי הוועדה.

3. במקרה שעליו נסבה שאלתא זו דנה הוועדה בישיבתה ביום 3 בדצמבר 1993. בפני הוועדה הובאה הכתבה בעיתון והתייחסות ראשונית של בעלי התפקיד. הוועדה הורתה לבעלי תפקיד אלו להגיש את תגובתם בתצהיר. כן ביקשה הוועדה מנציג המשטרה החבר בוועדה זו לדאוג לחקירת נושא זה באמצעות המשטרה ולהמציא את הממצאים לוועדה.

היו"ר ש' וייס:

מורי ורבותי, אנחנו עוברים עכשיו להצעת חוק לתיקון דיני משפחה (תיקון – הצמדת מזונות), התשנ"ג-1993. חברת הכנסת נעמי חזן – איננה.

אברהם פורז (מרצ):

אנו צריכים לעבור להצעת חוק צער בעלי חיים.

היו"ר ש' וייס:

אני מצטער, נכון.

מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

היו"ר ש' וייס:

הודעה לסגנית מזכיר הכנסת.

סגנית מזכיר הכנסת ש' כרם:

ברשות היושב-ראש, הנני מתכבדת להודיע, כי הונחה היום על שולחן הכנסת החלטת ועדת הכנסת בנושא מחיאות כפיים במליאה לאחר נאומו של אורח בכנסת. תודה.

היו"ר ש' וייס:

לא הבנתי. יש לנו הצעת חוק כזו?

חגי מירום (יו"ר ועדת הכנסת):

לא, זוהי החלטת ועדת הכנסת.

היו"ר ש' וייס:

בסדר גמור. זוהי החלטה הקובעת, שכל אימת שיופיע כאן ראש מדינה בנאום חגיגי, יהיו חברי הכנסת מורשים למחוא כפיים לאחר נאומו, ולא נצטרך לחדש את זה כל פעם.

טוב מאוד. מכיוון שיזמת זאת, אולי באותה הזדמנות צריך לאפשר לו גם לדבר בשפתו. זה יהיה רעיון מצוין.

חגי מירום (יו"ר ועדת הכנסת):

זה נשקל היום, וייתכן שזה יובא.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה.

הצעת חוק צער בעלי חיים, התשנ"ד-1994

(קריאה שנייה וקריאה שלישית)

היו"ר ש' וייס:

הצעת חוק צער בעלי חיים, קריאה שנייה וקריאה שלישית. יציג את ההצעה יושב-ראש ועדת החינוך והתרבות. יוזם ההצעה – חבר הכנסת אברהם פורז.

אברהם פורז (בשם ועדת החינוך והתרבות):

בשם ועדת החינוך והתרבות.

היו"ר ש' וייס:

בשם ועדת החינוך והתרבות, והוא גם יציג את הנושא.

אברהם פורז (בשם ועדת החינוך והתרבות):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, נתבקשתי על-ידי יושב-ראש ועדת החינוך והתרבות של הכנסת, חבר הכנסת אברהם בורג, להגיש בשם הוועדה את הצעת חוק צער בעלי חיים. זוהי במקרה הצעת חוק שלי, ומאחר שטיפלתי בה, אני גם מגיש אותה.

הצעת חוק זו נדונה בכנסת השתיים-עשרה בקריאה ראשונה ביום י"ב באדר ב' התשנ"ב, 17 במרס 1992, והועברה לוועדת החינוך והתרבות. על הצעת החוק הזו הוחל דין רציפות, ולפי סעיף 121 לתקנון מביאה הוועדה באישורה של מליאת הכנסת לקריאה שנייה ולקריאה שלישית חלק מהצעת החוק בלבד, פרקים א' וג'.

ההצעה מדברת על הגנה על בעלי חיים, ואפרט בהמשך. הפרק הנוסף, החסר, הוא פרק הדן בניסויים בבעלי חיים. הוא פרק מורכב ומסובך, ועל-מנת שלא לעכב את הנושא החשוב הזה שאני רוצה להביא היום החליטה מליאת הכנסת לאפשר לוועדת החינוך והתרבות לפצל ולהביא את החוק בשני שלבים, ולפיכך אנו מביאים רק את החלק הראשון. כבר מחר תשב ועדת החינוך והתרבות על עניין הניסויים. יש ישיבה הקבועה לשבועיים לאחר מכן, ואני מקווה שבתוך פרק זמן קצר נוכל להשלים את מלאכת החקיקה הזו בצורה מושלמת, לרבות הפרק הדן בניסויים בבעלי חיים.

הצעת החוק הזו היא הצעה שיש בה, לדעתי, אלמנטים של חברה מתוקנת.

דוד מגן (הליכוד):

אני לא מבין. טכנית, תחזור עם הצעת החוק לקריאה ראשונה?

אברהם פורז (בשם ועדת החינוך והתרבות):

לא. על-פי התקנון, חוק שעבר בקריאה ראשונה, יש אפשרות להביאו לקריאה שנייה ושלישית פרקים-פרקים. אנחנו מביאים היום פרק אחד, ונביא את הפרק הדן בניסויים במועד אחר. זאת על-פי התקנון ובאישור מליאת הכנסת בישיבה שנתקיימה לפני זמן-מה בעניין זה.

אני רואה בחוק זה חשיבות ממעלה ראשונה, משום שהוא חוק הנוגע לעניינים של מוסר. חברה מתוקנת ונאורה צריכה, כמובן, לדאוג לבני אדם, אבל היא צריכה גם למנוע התאכזרות והתעללות בבעלי חיים, ובעניין זה כרוכות שאלות מצפוניות קשות וכבדות, שלא אכנס אליהן כרגע. מישוה אמר: איזו חברה אנחנו, אם אנחנו הורגים אותם ואוכלים אותם בסוף, ולכן מה כל העניין הזה של

התעללות. אני רוצה לומר, שלבעלי חיים אין הזכות לחיים, אך יש להם הזכות שלא יתעללו בהם, לא יענו אותם ולא יפגעו בהם שלא לצורך, והצעת החוק הזו מכוונת להשיג את היעד הזה.

בקיצור, אומר לחברי הכנסת במה מדובר. יש כמה כללים שקבענו, והכלל הראשון הוא שאדם לא יענה בעל חיים, לא יתאכזר אליו ולא יתעלל בו בדרך אחרת. הנורמה הזאת איננה נורמה חדשה. היא קבועה בספר החוקים שלנו, בחוק העונשין, כירושה מתקופת המנדט. ההוראה הזאת, הכללית, נשארת מבחינה זאת ומלווה אותנו.

אבל יש כמה דברים נוספים שהחוק הזה מכניס. קודם כול, אדם אסור לו לשסות בעל חיים אחד בבעל חיים אחר. יש לפעמים מקרים, שמישהו משסה בעל חיים אחד כדי שיתקוף בעל חיים אחר. זה יהיה אסור.

חגי מירום (העבודה):

אברהם פורז (בשם ועדת החינוך והתרבות):

אבל יש דברים יותר חמורים מזה.

אסור לארגן תחרות של קרבות בין בעלי חיים. לשמחתי, התופעה של ארגון קרבות שבהם בעלי חיים טורפים זה את זה היא תופעה נדירה בישראל. יש מקומות בעולם, שמקובל לקיים בהם קרבות תרנגולים, כלבים וכיוצא באלה.

אברהם רביץ (יהדות התורה):

הולכים לעשות קזינו. אלה גם קרבות.

אברהם פורז (בשם ועדת החינוך והתרבות):

אלה קרבות בין מהמרים על הזכייה הגדולה. החוק הזה, חבר הכנסת רביץ, איננו מתייחס לזה.

אברהם רביץ (יהדות התורה):

אצביע בעד החוק שלך.

אברהם פורז (בשם ועדת החינוך והתרבות):

אני יודע שהעניין של צער בעלי חיים הוא מצווה. לכן גם קראנו לחוק הזה בשם העברי "צער בעלי חיים". לא השתמשנו במלה אחרת.

אחת התופעות החמורות היא תופעה של הרעלת בעלי חיים בסטריכנין או ברעלים אחרים, שגורמים למוות בייסורים. מי שראה את המחזה הזה של חיה מורעלת ומתפתלת במשך שעות, גוססת גסיסה אטית – יבין את העניין. אנחנו קובעים שההרעלה תהיה בלתי אפשרית; אם כי אנחנו נותנים אפשרות למנהל השירותים הווטרינריים במשרד החקלאות, כאשר יש צורך בכך, בכל זאת לעשות זאת.

נושא חשוב אחר הוא האפשרות לתת לפיקוח הזה שיניים ולתת באמת לגורמים שרוצים לעסוק בזה את האפשרות לפקח. לכן אנחנו מאפשרים לממונה ולמפקח להיכנס לחצרות שיש חשד שמתבצעת בהם עבירה ולעשות את הבדיקות. אנחנו גם מאפשרים לשר לאיכות הסביבה, בהסכמת מפקד מחוז במשטרת ישראל, למנות אדם להיות נאמן בעלי חיים, כמו שיש לנו נאמני ניקיון. נאמן בעלי חיים יוכל לתבוע ממי שעבר עבירה להזדהות, על-מנת שאפשר יהיה אחר כך להעמיד אנשים כאלה לדין.

דבר חשוב אחר – ופה אני מגיע גם להסתייגות של שר המשפטים – אנחנו מכניסים הוראה חדשה, שכאשר מתעללים בבעל חיים ולוקחים אותו למתקן של אגודה כזאת של צער בעלי חיים, האגודה תוכל למסור אותו למישהו אחר. אדוני שר המשפטים, אני יודע שאתה איש עסוק, אבל אתה תצטרך עוד מעט לנמק פה הסתייגות, שאני מציע לך לוותר עליה. אני גם רוצה להסביר במה מדובר.

לפי הצעת הרוב בוועדה, כאשר לוקחים בעל חיים מידי מי שהתעלל בו ומביאים אותו למתקן מוגן, וזה שהתעלל בבעל החיים רוצה אותו בחזרה, יכול הממונה על המתקן המוגן לומר: אני חושד שאתה תעבור עבירה נוספת בבעל החיים, אני לא מחזיר לך אותו. לפי הצעת הרוב בוועדה, במקרה כזה בעליו של בעל החיים, כלומר בעל הכלב, צריך לפנות לבית-המשפט ולבקש את השבת הכלב. ההסתייגות של משרד המשפטים אומרת, שהממונה על המעון יפנה לבית-המשפט ויבקש צו. באופן פרקטי נראה לנו שלהטיל את הנטל על הגוף הציבורי, על האגודה המסכנה הזאת, שעוסקת בבעלי חיים – זה נטל בלתי סביר. אני יודע שבדרך כלל מקובל לומר, שהמוציא מחברו עליו הראיה. הכלל הזה הוא כלל מקובל. אבל אני חושב שכשמדובר פה בגופים ציבוריים, שלפעמים מטפלים בהרבה מאוד חיות, זה יהיה בלתי סביר לחייב את הגוף הציבורי לרוץ כל פעם לבית-המשפט כדי למנוע החזרת חיה לזה שהתעלל בה. עדיף שמי שהתעלל, אם הוא באמת חושב שמטעמים לא הגיוניים ומטעמים לא סבירים מונעים ממנו, יפנה לבית-המשפט, ובית-המשפט יחליט.

לכן, לדעתי, ההסדר הזה, שנקבע על-ידי הרוב, הוא ההסדר הנכון, ואני מצפה משר המשפטים שיוותר על ההסתייגות. לדעתי, ההסתייגות איננה מהותית מבחינת הפרקטיות של העניין. לגרום לזה שאגודת צער בעלי חיים תגיש 20 פניות לבית-המשפט, שאיש לא מתגונן מפניהן, והוא בכל זאת צריך לטרוח ולפנות לבית-המשפט – זה מצב גרוע יותר מאשר מצב, שאחד או שניים יפנו לבית-המשפט באותם מקרים. פשוט היעילות מחייבת, לדעתי, לחייב את זה שהתעלל בכלב או בחתול, ושרוצה אותו בחזרה, שהוא יפנה לבית-המשפט ויבקש אותו חזרה. הכול, כמובן, אם מנהל המתקן הזה – ואלה אנשים מוסמכים לפי החוק – חושד שיש סכנה להתעללות חוזרת. אחרת הוא מחזיר אותו, אין שום בעיה. אבל אם הוא חושד שיש סכנה להתעללות חוזרת – הוא יכול למנוע. לדעתי, זה הרבה יותר מעשי.

אני רוצה לומר לך, אדוני השר, שהנציגים שלך בוועדה תמכו בעמדת הרוב. אבל אחרי שהסתיים הדיון בוועדה פגשה אותי במסדרון הגברת קרפ ואמרה לי: מה עשיתם? אמרתי לה: גמרנו את הדיון. פרט לזה, היו אנשים מאוד חשובים ממשדד המשפטים, שתמכו בעמדת הרוב. היא אמרה שזה לא מקובל עליה, ואחר כך גיליתי שיש גם הסתייגות. ההסתייגות גם לא נדונה בוועדה. אני לא מתנגד שהיא תוכרע פה. אבל, אני חושב שה-OVERRULING הזה שהיא עושה על אנשים שישבו בוועדה – כמו עורך-הדין רובין, שליווה אותנו לאורך הדרך, והוא אדם שהקדיש הרבה מאוד מזמנו לעניין הזה, לרבות ועדה שהוא עמד בראשה, ומשפטנים של כל משרדי הממשלה – אינו מקובל. אני חושב שההסדר הזה הוא הסדר המניח את הדעת.

אנחנו גם רוצים להקים קרן למען בעלי החיים במסגרת המשרד לאיכות הסביבה. הקרן הזאת תרכז אמצעים כדי שישמשו לחינוך, להסברה, להדרכה ולסיוע לארגונים למען בעלי החיים. השר לאיכות הסביבה יקבע בתקנות את הרכב הקרן, סמכויותיה ודרכי עבודתה, וידווח בכל שנת תקציב לוועדת החינוך והתרבות על פעולות הקרן. אין בזה שום מחויבות של המדינה לתשלום זה או אחר. לא נקבנו בשום סכום. נקווה שנצליח לגייס את המשאבים הדרושים. בין היתר, הם יבואו מקנסות ומעונשים שיוטלו.

החוק איננו חל – ואת זה אני אומר לך, חבר הכנסת רביץ – על המתת בעלי חיים לצורכי מאכל. לא רצינו להיכנס לשאלה, האם שחיטה זו או אחרת היא כשרה או לא כשרה, או המתה זו או אחרת היא בגדר התאכזרות. כל הנושא הזה של השחיטה הוא מחוץ לחוק, ולכן מבחינה זאת אין לכם מה לדאוג.

דבר חשוב אחר: הבעיה בעניין בעלי החיים היתה, שגם אם היתה קיימת נורמה עוד מתקופת המנדט, לא היה מי שיתבע. היו הולכים לפעמים למשטרה, מתלוננים במשטרה על התעללות בבעל חיים – ואתם יכולים להבין אפילו את הלעג, או את הגישה של איזה חוקר באיזו תחנת משטרה, כשבאים ומתלוננים בפניו על פגיעה בבעלי חיים, שכן המשטרה עמוסה בדברים אחרים, ולחלק מהאנשים אין רגישות. אנחנו מציעים בחוק, שארגון למען בעלי חיים, שאישר אותו השר לאיכות הסביבה לאחר התייעצות עם שר החקלאות, יטפל בנושא.

פה, בלחץ גדול של היועצים המשפטיים של משרדי הממשלה, הסכמנו גם לעניין הזה, שזה יהיה על דעת פרקליט מחוז, כי היתה טענה שהארגונים האלה עלולים לעשות שימוש לרעה בסמכות, להגיש תביעות קנטרניות ותביעות בלי ידיים ובלו רגליים. באישור פרקליט מחוז ניתן יהיה להגיש על עבירות לפי החוק הזה קובלנה פלילית פרטית. אם אנחנו לוקחים את זה יחד עם הסמכות שיש לנאמני הניקיון לזהות את העבריינים, אנחנו יוצרים פה מערכת, שקיימת בעצם בחוקים רבים, בעיקר בתחום המוניציפלי, שכאשר יש משרד מסוים ואנשים מסוימים שיש להם אינטרס בנושא מסוים, יש להם האפשרות גם לעשות את החקירה, ואומנם זו חקירה-זוטא, וגם להעמיד לדין. אני יכול להבין, שבעבר פרקליטות המדינה לא ששה לטפל בנושאים הללו. אבל אני חושב שזה חשוב שיהיה לנו גם כלי שמטפל באכיפה של החוקים.

אנחנו מגדילים את העונש על התעללות בבעלי חיים משנת מאסר אחת לשלוש שנים. לדעתי, זה עונש סביר. היום על דברים פעוטים וקלי ערך המחוקק קובע עבירה חמורה. אני חושב, שלמי שמתעלל במזיד וביועין בבעל חיים, עונש של שנה מאסר, כפי שהיה במצב הקודם, הוא עונש בלתי סביר.

כדי שלא לפגוע באפשרויות להילחם בכלבת ובכל מיני הוראות שיש בחוק חיות הבר, בחוק שמורות הטבע, בפקודת הדיג ובחיקוקים כאלה – אנחנו שמרנו את הדינים ולא שינינו אותם.

אנחנו מאפשרים לשר החקלאות להתקין תקנות לפי החוק הזה בכמה נושאים, כגון: תנאי אחזקה של בעלי חיים, לרבות אחזקת בעלי חיים בחנויות לחיות מחמד, שכן יש מקרים שבהם מוחזקות חיות בכלובים צרים, ואם תהיינה תקנות, זה ישפר את המצב; תנאי הובלה של בעלי חיים; אופן המתת בעלי חיים, אם צריך, כדי למנוע ייסורים; אילוף בעלי חיים; תערוכות; הצגות; וגם אותם מקרים שבהם מישוה עושה חיתוך בבעל חיים, כמו קיצוץ זנב למטרות נוי, שכן אנחנו חושבים שגם זה יכול להיות בתנאים מסוימים בגדר התעללות.

כפי שאמרתי, זה פרק ראשון, לכן את נושא הניסויים הוצאנו כרגע, ולפי מה שהכנסת תאשר, אם היא תאשר היום את החוק, יחול על נושא הניסויים הדין הקודם.

אני רוצה לומר, שהחוק הזה עבר גלגולים רבים בוועדת החינוך והתרבות. אני רוצה להודות ליושב-ראש ועדת החינוך והתרבות, שטרח הרבה על החוק הזה. אני רוצה להודות למר משה בוטון, היועץ המשפטי של הוועדה, שליווה אותנו; גם למזכירת הוועדה, יהודית גידלי, ולכל היועצים המשפטיים, עורך-הדין בני רובין ואחרים שטיפלו בחוק הזה.

זה פרי של פשרה. כל מי שיאמר שהחוק הזה לא מגן מספיק על בעלי חיים, וכל מי שיאמר שהחוק נותן הגנה מופרזת – כולם יהיו צודקים. לי יש כלל. הכלל שלי הוא לנסות להעביר את מה שניתן בקונסנסוס. לכן החוק הזה הוא פרי של פשרה. אני חושב שהפשרה סבירה. תודה.

היו"ר ש' וייס:

אני מודה.

האם שר המשפטים מבקש לנמק את ההסתייגות? בבקשה.

שר המשפטים ד' ליבאי:

נכבדי יושב-ראש הכנסת, חבר הכנסת פורז, חברי הכנסת, ראשית, אני מבקש לברך את חבר הכנסת פורז הן על יוזמתו והן על אופן הבאת הצעת חוק זו היום בפני הכנסת.

נכון הדבר שהגיעו אלי הנציגות הבכירות של משרד המשפטים בדיוני הוועדה וביקשו לשכנע אותי ששגגה נפלה או יצאה מידי הוועדה באשר לאחד הסעיפים. אולי אין הדבר רב-חשיבות, ואפשר להחליט גם לכאן וגם לכאן, אבל אני החלטתי להביא את הסוגיה לפניכם ואתם תחליטו, לא מפני כבוד של הוועדה ולא מפני כבודי, אלא לגופו של עניין וכפי שייראה לכם.

העניין הוא בכך, שלפי סעיף 8 בהצעת החוק, הממונה, שוטר או מפקח רשאים לתפוס בעל חיים שיש להם יסוד סביר לחשוד שנעברה בו עבירה לפי סעיפים 2 או 3, והרי הצעת החוק לפניכם. בעל חיים שנתפס כאמור יועבר למתקן מוגן, שהמנהל הכיר בו והוא פועל לפי תנאים שקבע.

הצעת החוק ממשיכה בסעיף 10, וסעיף 10 הוא כרגע סעיף שבמחלוקת; נאמר בו שעל אף האמור בסעיף 9, אחראי למתקן מוגן, וזה יכול להיות גם אדם פרטי, שיש לו יסוד סביר להניח שהבעלים או המחזיק של בעל חיים יעברו עבירה לפי סעיף 2 או 3, דהיינו מלכתחילה נלקח בעל החיים בשל יסוד סביר, ועכשיו למי שמחזיק באותו בעל חיים, שיכול להיות כמובן סוס או פרה או כלב או חתול, יש יסוד סביר להניח שהבעלים או המחזיק של בעל החיים יעברו עבירה – זה כבר לא יסוד סביר לגבי התנהגות שבעבר, שאפשר לבחון אותה עובדתית. זה מין הערכת מצב שכזו לגבי מה שעלול לקרות בעתיד. זה דבר שבדרך כלל אנחנו מאוד נזהרים ממנו בחוק. אבל זו כאן עילה לתפיסת רכוש. בעל חיים הוא רכוש. יש לו גם ערך רגשי רב למי שהוא בעליו, לעתים לפחות יש לו, או אמור להיות לו, אם כי אני מניח שמי שמתעלל בו אולי לא אוהב אותו, אבל אני לא יכול להיות משוכנע שהיתה התעללות, ואינני יודע אם זה היה חד-פעמי, אני צריך להביא בחשבון את הערך של הרכוש, לרבות הערך הרגשי.

לכן, אומר הסעיף, על סמך היסוד הסביר הזה, רשאי אותו בעל מתקן, באישור מפקח, שהוא אדם רשמי – אני מניח, עובד רשות מקומית – לא להחזיר את בעל החיים לבעלים או למחזיק ולהשאירו במתקן המוגן, והאחראי יודיע על כך לבעלים או למחזיק. ואז, משהחליט כך, צריך הבעלים או המחזיק לפנות לבית-המשפט בתוך 20 יום בתביעה לקבל חזרה את בעל החיים. זה מה שמוצע כאן לכם.

גם מי שפנו אלי חששו מהחלטות שרירותיות או מוטעות באשר לרכוש, במצב שכזה; לנגד עיניהם חוק-יסוד: כבוד האדם וחירותו, שמגן, בין השאר, על קניינו של אדם, והם הטילו ספק אם הפרוצדורה הזאת תעמוד במבחן חוק-היסוד, שמגן על קניינו של אדם. כמה מעט נדרש כאן כדי לשלול את הקניין הזה, מה גם שהסמכות היא בידי המחזיק בו, שהוציאו מבעליו או מהמחזיק בו.

ההצעה שהוגשה, היא מופיעה בהסתייגות, היא שאם בעלים או מחזיק של בעל חיים מבקש את החזרתו מאותו מתקן, והיה למפקח – לא לבעל המתקן, שהוא אדם פרטי, שאולי גם למד לאהוב את החיה הזאת בינתיים ורוצה לשמור אותה, או אולי לצרכים אחרים – חשד סביר שנשקפת לבעל החיים סכנת התעללות אם יוחזר לבעליו או למחזיקו, הוא שיפנה. מי שרוצה להוציא בסופו של דבר את הרכוש מבעליו, הוא שיפנה לבית-משפט, שבית-משפט ייתן לו צו הוצאה שכזה. בית-המשפט ישמע, ישקול את כל הנסיבות ויחליט. נתן בית-המשפט צו, הרי שהדבר נעשה בצו בית-משפט. אבל כל זמן שלא ניתן צו, לא להוציא את החזקה.

לכן, השאלה בעצם היא, על מי החובה במקרה כזה ללכת לבית-משפט. השאלה נראית לנו רצינית, וחשבנו שמוטב להיזהר כאן ולומר: הסמכות קיימת, אבל בכפוף לצו בית-משפט. אתה רוצה לדאוג לחיה, בכל אופן תפנה לבית-המשפט, תביא את הראיות, ואם בית-המשפט יפסוק כך, הרי שהחיה תורחק מבעליה. לא די בשיקול הדעת שלך, ואל תחייב את הבעלים של בעל החיים הזה שהוא ירוץ לבית-המשפט. זאת בעצם השאלה. נראה לי שהתוצאה תהיה אותה תוצאה. אני חושב, שאם אנשי צער בעלי חיים עושים מלאכתם נאמנה, והם חוששים חשש של ממש, הם יפנו לבית-המשפט ויקבלו את הצו בפרוצדורה ברורה. אם יש להם חששות או אי-נוחות ואי-רצון ללכת לבית-משפט, אולי מסתמא הם לא כל כך בטוחים בעמדתם, ואז מוטב שהפרוצדורה תהיה כמו זו שאנחנו מציעים, ואנחנו כאן – אלה הנציגות של משרד המשפטים שהיו בדיוני הוועדה, שלא היה להן קשה לשכנע את השר בשל חובתנו המיוחדת לבומי, הכלבה שלו. תודה רבה.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה.

אני לא רוצה להתערב, רק עכשיו עליתי לנהל את השיבה, אבל פה במקרה יוצא מצב – ידועה לי מידיעה אישית רגישותו של שר המשפטים לבעלי חיים. כידוע לכם, גם אני נמנה עם הרגישים לבעלי חיים, וגם חבר הכנסת פורז. בין שני השרים שיושבים פה, ידוע לי על שר אחד שהוא גם רגיש. אולי אפשר יהיה למצוא איזה הסדר.

אברהם פורז (בשם ועדת החינוך והתרבות):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, האמת היא שהעניין הוא רק עניין פרקטי.

אדוני שר המשפטים, העיקרון המשפטי שאתה מציג הוא העיקרון המשפטי הנכון, אני מודה בזה. לו הייתי מדבר על תחום דיני הקניין, הייתי אומר: אתה צודק. אבל, מה קורה? תפסו, נניח, עשרה כלבים שהתעללו בהם. בדרך כלל אדם שמתעלל בבעל חיים לא כל כך אוהב אותו. הוא יכול לבוא למתקן המוגן ולהגיד: תן לי אותו בחזרה. חושב בעל המתקן המוגן שהאיש הזה אינו ראוי, הוא צריך לרוץ מייד לבית-המשפט להוציא צו, אפילו שהאיש הזה אינו רציני.

כשאני מסתכל על מאזן היעילות של העסק הזה, מצד אחד המתקנים האומללים האלה, שבקושי יש להם כסף לקנות "בונזו", בקושי יש להם כסף להאכיל את בעלי החיים, והם יצטרכו להוציא הרבה כסף כדי ללכת להוציא צווים בבית-משפט כשבעצם אין צד שכנגד, כי הצד שכנגד כלל לא התגונן – אז יהיו 20 תיקים בבית-משפט, ואיש לא יתגונן – עדיף לי, מבחינת היעילות, לומר: אם הכלב הזה באמת חשוב לך, אחרי שהתעללת בו, לך אתה לבית-המשפט ותבקש שיחזירו לך אותו. פשוט מטעמים של יעילות. הגופים הציבוריים שלנו תמיד חלשים ומסכנים.

לכן אני מבקש מחברי הכנסת שלא לקבל את ההסתייגות. גם השר לא כל כך התעקש עליה. שמעתי את הניואנס הזה בדבריו.

שר המשפטים ד' ליבאי:

חבר הכנסת פורז, אנחנו עוסקים בסוגיה זו בקשר להוצאה לפועל הן של מיטלטלין והן של פקודות מעצר נגד חייבים. מצד אחד, אנחנו שומעים על הצורך ביעילות באכיפת חוק. מצד שני, יש גישה יותר אנושית, מתפשרת ומתחשבת בזכויות וכיוצא בזה. איפה אתה עומד בסוגיות האלה, ומה ההבדל הגדול בין זה לבין הסוגיה שאתה עוסק בה עכשיו, שבה בשל היעילות אתה מוכן לשנות עקרונות יסוד?

המלה התעללות אינה חד-משמעית. אתה מגדיר פה עבירות התנהגות בבעלי חיים שהן לא התעללות של ממש, אלא שאתה רואה בהתנהגויות כאלה התנהגויות שמתירות להפריד את בעל החיים מבעליו.

אילו היה מדובר בהתעללות חד-משמעית, ניחא. אבל לא זה המצב כאן. ואם מדובר בהוכחה למעלה מכל ספק בתביעה משפטית, ניחא. אבל מחמת הספקות שבעניין, אני בכל זאת חושב שכדאי להקפיד על הפרוצדורה. אתה אמרת שאילו היה מדובר ברכוש – – –

אברהם פורז (בשם ועדת החינוך והתרבות):

כן, אבל זה יותר מקצת רכוש.

שר המשפטים ד' ליבאי:

אבל מדובר ביותר מרכוש, מדובר ברכוש עם נשמה.

אברהם פורז (בשם ועדת החינוך והתרבות):

נכון. אני רק רוצה לומר לך דבר אחרון – שזה טעון אישור של אחד מעובדי המדינה ועובדי הרשות המקומית. זאת אומרת, יש איש רשות שאומר שהמחזיק במתקן המוגן לא סתם שולל את בעל החיים מבעליו, אלא יש ראיות לכאורה די משמעותיות. פשוט חבל לי שהם ילכו על מאה תיקים לבית-משפט, על ריק, כשאין מתגונן, לעומת מצב שבו מי שמאוד רוצה – ילך לבית-משפט.

אני מבקש שלא לקבל את ההסתייגות של שר המשפטים ולאשר את החוק כפי שהוצע על-ידי הרוב בוועדה.

היו"ר ד' שילנסקי:

חברי הכנסת, אנחנו ניגשים להצבעה. לסעיפים 9-1 אין הסתייגויות. נא להצביע.

הצבעה מס' 1

בעד סעיפים 9-1 – 12

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיפים 9-1 נתקבלו.

היו"ר ד' שילנסקי:

12 בעד, אין נגד ואין נמנעים. אני קובע שסעיפים 9-1 התקבלו.

לסעיף 10 יש הסתייגות של שר המשפטים. מי בעד? מי נגד?

הצבעה מס' 2

בעד התיקון של שר המשפטים לסעיף 10 – 5

נגד – 6

נמנעים – אין

התיקון של שר המשפטים לסעיף 10 לא נתקבל.

היו"ר ד' שילנסקי:

חמישה בעד, שישה נגד, אין נמנעים. ההסתייגות לא התקבלה.

מי בעד סעיף 10, כהצעת הוועדה? בבקשה להצביע.

הצבעה מס' 3

בעד סעיף 10, כהצעת הוועדה – 11

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 10, כהצעת הוועדה, נתקבל.

היו"ר ד' שילנסקי:

11 בעד, אין נגד ואין נמנעים. סעיף 10 התקבל, לפי הצעת הוועדה.

לסעיפים 23-11 אין הסתייגויות. מי בעד סעיפים 23-11 כהצעת הוועדה?

הצבעה מס' 4

בעד סעיפים 23-11 – 12

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיפים 23-11 נתקבלו.

היו"ר ד' שילנסקי:

12 בעד, אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיפים 23-11, כהצעת הוועדה, נתקבלו.

ניגש להצבעה בקריאה שלישית על הצעת חוק צער בעלי-חיים, התשנ"ד–1994 – – –

יהושע מצא (הליכוד):

אולי היושב-ראש רוצה למשוך – – –

היו"ר ד' שילנסקי:

אני לא התרשמתי שמישהו רוצה למשוך.

יהושע מצא (הליכוד):

אבל כדאי לפחות לשאול. על זה כמעט נפלה ממשלה.

היו"ר ד' שילנסקי:

מאחר שההסתייגויות לא התקבלו, אני לא צריך אפילו לשאול.

אנחנו מצביעים בקריאה שלישית.

הצבעה מס' 5

בעד החוק – 11

נגד – אין

נמנעים – אין

חוק צער בעלי חיים, התשנ"ד–1994, נתקבל.

היו"ר ד' שילנסקי:

11 בעד, אין נגד ואין נמנעים. אני קובע שחוק צער בעלי חיים, התשנ"ד–1994, התקבל בכנסת.

אני מרשה לעצמי לברך את יוזם החוק, חבר הכנסת פורז, ולהגיד עוד משפט אחד, שזה לכבוד הכנסת שמצאה לנכון להתעמק ולהתווכח בנושא הקשור בצער בעלי חיים. זה מראה על גדולתו של העם היהודי, ושל כנסת ישראל. אני אומר "גדולתו", ואני מתכוון לזה בכל הרצינות – – –

וליד חאג' יחיא (מרצ):

ויש עוד ערבי אחד שהשתתף בהצבעה.

היו"ר ד' שילנסקי:

עוד ערבי אחד. אני אגיד גם שזה לכבודה של הכנסת.

הצעת חוק לתיקון דיני משפחה (תיקון – הצמדת מזונות), התשנ"ג-1993 **(הצעת חברת הכנסת נ' חזן)**

היו"ר ד' שילנסקי:

אנו נמשיך בסדר-היום: הצעות לסדר-היום והצעות חוק. הסעיף הראשון, הצעת חוק תתק"ח – הצעת חוק לתיקון דיני משפחה (תיקון – הצמדת מזונות), התשנ"ג-1993. חברת הכנסת נעמי חזן תנמק מהמקום. בבקשה.

נעמי חזן (מרצ):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני מתכבדת להגיש הצעת חוק לתיקון דיני משפחה – הצמדת מזונות. מטרת ההצעה הזאת לעגן בחוק את ההלכה הנהוגה היום בבתי-המשפט, על-פי פסיקה של בית-המשפט העליון, ולפיה יש להצמיד את סכום המזונות למדד יוקר המחיה.

בית-המשפט העליון חזר ופסק, כי הצמדת הסכום של המזונות לתשלום תוספת היוקר, כפי שהיה נהוג בעבר, הינה שיטה בלתי יעילה להבטחת שמירת ערכו של הסכום שנפסק. עוד פסק בית-המשפט, כי מקובל עליו שהאיזון בין צרכי הזכאים ובין שחיקה אפשרית בשכר מחייב למעשה עדכון כל שלושה חודשים. תודה רבה.

היו"ר ד' שילנסקי:

אדוני שר המשפטים, בבקשה.

שר המשפטים ד' ליבאי:

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, הממשלה תומכת בהעברת הצעת החוק לוועדה. הצעה זו של חברת הכנסת נעמי חזן באה לקבוע בחוק, שתשלומי מזונות הנפסקים בידי בתי-המשפט יוצמדו באופן אוטומטי למדד המחירים לצרכן שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

לפני שבועות מספר עברה בקריאה טרומית הצעה דומה, של חבר הכנסת יצחק לוי, שעניינה היה הצמדת תשלומי המזונות לתוספת היוקר המשולמת לעובדים במדינה לפי הסכם קיבוצי כללי.

הממשלה תמכה בהעברה של אותה הצעה לדיון בוועדה, בתנאי שתידון יחד עם הצעות אחרות של חברי הכנסת ועם הצעה ממשלתית שתוכן בידי ועדה שאני ממנה כדי לבחון באופן מקיף את כל נושא המזונות. הוועדה תבדוק את נושא המזונות על כל היבטיו ותמליץ על תיקוני חקיקה מתאימים.

ההצמדה של תשלומי מזונות לפי מדד שייקבע בחוק מכוונת לקבוע אמת מידה ברורה ואחידה, אשר תגביל את מרחב שיקול הדעת של השופט או הדיין. בכך יובטח ערכם הריאלי של תשלומי המזונות, ונוסף על כך יימצא פתרון לחוסר האחידות שבין הערכאות השונות בנושא זה, המוסיף רובד על הבעייתיות של פיצול הסמכויות בענייני מזונות, כידוע לכם, בין בתי-המשפט המחוזיים ובתי-הדין הרבניים או הדתיים.

השאלה היא, האם לקבוע מדד שישקף את צורכי הילדים, הזכאים למזונות, או מדד שישקף את היכולת של הוריהם, בדרך כלל האבות, החייבים במזונות.

כפי שאמרתי בדברי בקשר להצעת החוק הקודמת, במדינות אחרות בעולם קיימים כללים ברורים לגבי אמות המידה לקביעת גובה התשלומים של מזונות ילדים. באנגליה, למשל, נחקק לא מזמן THE CHILD SUPPORT ACT, 1991, אשר קובע נוסחאות מתמטיות לחישוב גובה תשלום המזונות, המביאות בחשבון גורמים כלכליים משתנים ושונים. אבל כאן, אצלנו, אנחנו צריכים להתחשב גם בהלכה ובדין הדתי, והנושא הרי איננו פשוט.

לפיכך, הממשלה תומכת בהעברת הצעת החוק של חברת הכנסת חזן לוועדת החוקה, חוק ומשפט, כדי שתידון שם יחד עם הצעות החוק הפרטיות האחרות בנושא ויחד עם ההצעה שתתגבש על-ידי אותה ועדה של מומחים, ואנחנו מבינים שחברת הכנסת תמתין כדי שהדברים יידונו בוועדה ביחד. תודה רבה.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. אנחנו ניגשים להצבעה. הלוח מופעל, גבירותי ורבותי.

חגי מירום (העבודה):

אני מבקש לצרף את קולי.

בעד ההצעה להעביר את הצעת החוק לדיון מוקדם בוועדה – 9

נגד – אין

נמנעים – אין

ההצעה להעביר את הצעת חוק לתיקון דיני משפחה (תיקון הצמדת מזונות),

התשנ"ג-1993, לדיון מוקדם בוועדת החוקה, חוק ומשפט נתקבלה.

היו"ר ד' שילנסקי:

הלוח מראה – תשעה בעד, אין נגד ואין נמנעים. חבר הכנסת חגי מירום הרים יד, הוא יושב במקום הלא-נכון, ואני מצרף את קולו. כך שהיו עשרה בעד, אין נגד ואין נמנעים. הצעת חוק לתיקון דיני משפחה (תיקון – הצמדת מזונות), התשנ"ג-1993, תועבר לוועדה. אני מבין, אדוני השר, שלוועדת החוקה, חוק ומשפט. נכון? שני הצדדים באותה דעה.

הצעת חוק-יסוד: הכנסת (תיקון מס' 16)

(הצעת חבר הכנסת ח' מירום)

היו"ר ד' שילנסקי:

הסעיף הבא בסדר-היום, הצעת חוק תת"ס"ב – הצעת חוק-יסוד: הכנסת (תיקון מס' 16), של חבר הכנסת חגי מירום. הנמקה מהמקום.

חגי מירום (העבודה):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אדוני השר, אני מתכבד להציג את הצעת חוק-יסוד: הכנסת (תיקון מס' 16), שעניינה הגדלת מספר חברי ועדת הכנסת מ-15 ל-19.

ועדת הכנסת, מעצם היותה הוועדה המטפלת בענייני הכנסת וועדותיה, זכויות חבריה וחובותיהם – אין מכהנים בה כיום נציגי כל הסייעות בכנסת, וזאת בשל מגבלת מספר חברי הוועדה, עד 15, ובשל הצורך להבטיח רוב קואליציוני ואיזון בין המפלגות על-פי גודלן.

אנחנו שקלנו את העניין בוועדת הכנסת. החקיקה הזאת מוגשת פה כחקיקה פרטית, אבל היא משקפת דעת חלק ניכר מחברי ועדת הכנסת בעניין זה.

הגענו למסקנה, שהעובדה שנציגי אגודת ישראל, יהדות התורה, נקרא לזה כך, סיעה שלמה לא מיוצגת כיום כלל בוועדת הכנסת, וגם הנציגים רחבעם זאבי מטעם סיעת מולדת ועבד-אלוהב דראושה מטעם סיעת מד"ע יושבים בוועדה על חשבון מפלגת העבודה ועל חשבון הליכוד – זו תופעה שלילית, לא נכונה. אנחנו רוצים שכל הסיעות של הבית הזה יהיו מיוצגות בוועדת הכנסת מכוח עצמן, ושנהיה מסוגלים, בגלל המסורת של הבית, גם לשמור על המבנה הקואליציוני.

אני חושב שוועדת הכנסת, היות שהיא ועדה המטפלת בבית הזה ובזכויות חבריו, צריכה להיות מייצגת – בי נשבעתי שאין כאן שום הסכמים קואליציוניים, אנחנו לא עושים זאת כי משהו הנחה אותי או ביקש ממני בכלל לעשות את זה לטובת סיעה זו או סיעה אחרת, אלא מפני שאני חושב, כיושב-ראש ועדת הכנסת, ואני מדבר פה ככזה, שאנחנו צריכים לגרום לכך שוועדת הכנסת תהיה הוועדה הגדולה, הרחבה, ושיהיה בה ייצוג לכל סיעות הבית.

הממשלה, כאמור, נדמה לי, אינה מתנגדת לעניין, ואני מבקש מהכנסת לאשר את ההגדלה הזאת. תודה רבה.

היו"ר ד' שילנסקי:

אדוני שר המשפטים, בבקשה.

שר המשפטים ד' ליבאי:

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, ראשית, אני מבקש בהזדמנות זאת לשבח את יושב-ראש ועדת הכנסת, חבר הכנסת חגי מירום, שהוא טורח על שיפור החקיקה, התקנון והנהלים בכל הקשור בעבודת הכנסת, וכן הוא עמל לשפר את כללי האתיקה של חברי הכנסת.

גם הפעם זו יוזמה שלו כיושב-ראש ועדת הכנסת, להגיש הצעת חוק פרטית בעניין הרכבה של ועדת הכנסת.

הממשלה החליטה שלא לנקוט עמדה לגבי הצעת חוק זו של חבר הכנסת חגי מירום, בשים לב לכך שהנושא ראוי לבחינה ולשיקול ולהחלטה של חברי הכנסת ללא עמדת ממשלה.

עם זאת, אני כשלעצמי רוצה להפנות תשומת לבו של חבר הכנסת חגי מירום לסוגיה הבאה: קביעת מספר של חברי ועדות כנסת בחוק-יסוד היא בעייתית. בייחוד היא בעייתית אם נעביר, כפי שאני מקווה, בקרוב בכנסת, את חוק-יסוד: החקיקה, שיביא לשריון חוקי-יסוד, ולך שנה אחר כך מספר של חברי ועדה בפרוצדורה של תיקון חוק-יסוד. לכן, כרגע לא מעסיקה אותי השאלה כמה חברים יהיו בוועדת הכנסת או כמה יהיו בוועדת החוץ והביטחון או בוועדה לענייני ביקורת המדינה. מעסיק אותי, שדבר שכזה צריך להיות גמיש, בהתאם לצרכים המשתנים מכנסת לכנסת, ולא להיקבע בחוק-יסוד, שהוא בעצם חלק מחוקה שתהיה פעם, אני מקווה, למדינה.

לכן, גם אם ההצעה היא נכונה וטובה וגם אם היא יפה לשעתה, וגם אם כרגע מספרם של חברים בוועדות כנסת אחרות קבוע בחוק-יסוד, הנכון היה לתקן זאת אגב הוצאת הנושא מחוק-היסוד והעברתו לחוק רגיל, ודי בכך שזה יהיה בחוק רגיל, שגם הוא מחייב שלוש קריאות, אבל לא פרוצדורה מסובכת יותר של תיקון חוקי-יסוד.

כפוף להערה הזאת, שהיא בבחינת הצעה או חוות דעת בלבד, כאמור, הממשלה אינה נוקטת עמדה כממשלה ויודעת שתבונת חברי הכנסת טובה, אם לא עולה על שלה, בנושאים האלה. תודה רבה.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. חבר הכנסת דוד מגן רוצה כנראה לנקוט עמדה, כך התרשמתי, אבל, עם כל הכבוד, חבר הכנסת מגן – אם כבר עלית לדוכן, תישאר.

דוד מגן (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, אני רוצה להזכיר לחבר הכנסת חגי מירום: כבר בשבוע שעבר, כאשר העניין הופיע על סדר-היום, הודעתי לו על התנגדותי להצעה מהטעם הפשוט – סעיף 21(ג) הוא סעיף חדש בחוק, והגבלת מספר חברי הכנסת בוועדות היא הגבלה שעדיין לא הועשרה בניסיון ארוך מספיק. אבל מותר לנו לומר שהיא הועילה לעבודות ועדות הכנסת.

לבוא היום, לאחר הדיון על תקציב המדינה, כשסיעת אגודת ישראל מרמזת ברמז עבה כזה – – –

חגי מירום (העבודה):

יכולתי להציע הצעה זו לפני התקציב, אבל בכוונה חיכיתי שנעבור את התקציב.

דוד מגן (הליכוד):

סליחה, חבר הכנסת מירום, אני מאמין לך שאתה – – –

רן כהן (מרצ):

– – – גם לפני, גם אחרי.

דוד מגן (הליכוד):

אני מאמין לך שאתה לא יודע על שום הסכם פוליטי עם אגודת ישראל, אבל אני מצביע על עובדה שאנחנו מצויים היום 11-12 ימים לאחר ההצבעה על תקציב המדינה, וההצבעה על תקציב המדינה חוצה את הבית לשני חלקים – מי לקואליציה ומי לאופוזיציה. במפקד הזה לפני 12 ימים התפקדתם – אני מדבר על סיעת העבודה, יחד עם אגודת ישראל – כחטיבה אחת. או שאגודת ישראל נמצאת בצעד-וחצי בדרך לקואליציה, או שיש הסכמה בשתיקה על תמיכה מבחוץ.

אין לבוא היום ולשנות את יחסי הכוחות בוועדת הכנסת, כי מה פירוש ההצעה שלך, הפירוש של ההצעה שלך הוא פשוט: לצרף נציג של סיעת אגודת ישראל לוועדת הכנסת, ויש בכך משום שינוי האיזון ושינוי יחסי הכוחות בוועדה. בוודאי, כי אם אתה אומר שאחד על חשבון הליכוד – נציג מולדת; ונציג מד"ע, חבר הכנסת דראושה, על חשבון מפלגת העבודה, נותרה רק סיעה אחת, אגודת ישראל, שלא מיוצגת כחברה, אם כי אתה ואני וכל הבית יודעים, שכאשר יש דברים חשובים גם נציגי הסיעה הזאת מגיעים ומביעים את דעתם, אבל אין להם זכות הצבעה. זה עניין אחד.

אני מתייחס למועד ולסמיכות העלאת ההצעה שלך, אני בכוונה מצביע על יום רביעי שעבר, שהיה קרוב יותר להצבעה על התקציב מאשר היום. מותר לי לחשוד, חבר הכנסת מירום, לא כך, במי שהעלה בפניך את הרעיון.

גם אי-התנגדותה של הממשלה לעניין, בלשון המעטה, מעוררת אצלי את החשדות הללו.

העניין השני, אני רוצה לדבר על ייחודה של כל ועדה מוועדות הבית. כפי שלוועדת הכנסת יש ייחוד משלה, כך יש ייחוד לוועדת החוץ והביטחון, יש ייחוד ידוע לוועדת הכספים של הכנסת, יש ייחוד מיוחד לוועדה לענייני ביקורת המדינה, ואנחנו עלולים היום, אם הצעתך תאושר, לפתוח ולפרוץ פרצה בסכר, ומספר חברי הוועדות ישתנה, ועבודת הוועדות, אשר רשמה לעצמה נורמה גבוהה והישגים בשנים האחרונות, עלולה להשתבש מחדש אם אנחנו נחרוג מהכללים שהכנסת קבעה אך לפני שנים ספורות.

הערה שלישית תומכת בהחלט במה שאמר שר המשפטים – כאשר חבר הכנסת מציע לתקן חוק-יסוד, מזהירים אותו פעם אחת, פעמיים ושלוש פעמים לחשוב לפני שנוגעים בחוק-יסוד.

אם ההצעה שלך תעבור, אני יודע שיהיה ויכוח – – –

רן כהן (מרצ):

— — —

דוד מגן (הליכוד):

חבר הכנסת רן כהן, יש כללים מקובלים בבית בשעה הזאת. מותר לנו להתווכח. אם חבר הכנסת מירום יתעקש ויבקש את התמיכה הפסיבית שלנו כדי לריב בוועדה, לא כאן במליאה, אנחנו נאפשר לו את זה. הכללים מקובלים.

חבר הכנסת מירום, למרות ההתנגדות התקיפה, אין לך חשש שהרוב האופוזיציוני יפיל היום את ההצעה. הנה, הרגענו אותך. אבל אני כבר אומר לך איפה יהיה ויכוח, על מה נתווכח. אני מקווה שבדיונים באחת הוועדות, ועדת הכנסת או ועדת החוקה, חוק ומשפט, אנחנו נצליח לשכנעך לרדת מהרעיון, שנראה לי רעיון לא טוב. אמרתי: ועדת הכנסת או ועדת החוקה, חוק ומשפט. מאחר שהחוק הזה הוא חוק-יסוד, המען הטבעי שלו הוא ועדת החוקה, חוק ומשפט של הכנסת, ולא ועדת הכנסת, כפי שנרמז לי שבכוונתך להעביר את הדיון אליה.

יהושע מצא (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, אני יודע שעל-פי התקנון אין לי זכות הדיבור, אבל הייתי רוצה להעיר הערה אחת לחבר הכנסת חגי מירום, אם אפשר.

חגי מירום (העבודה):

מבחינתי אפשר.

היו"ר ד' שילנסקי:

מאחר שהיום אין פה להט ויש הסכמה, אתן גם לך וגם לחבר הכנסת רביץ.

יהושע מצא (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, אינני חושב שחבר הכנסת חגי מירום נוהג נכון. בראשית הכנסת הזאת היתה לנו ועדה מכינה, ועל כל דבר ישבנו יחד וקבענו את ההליכים. כבר אז רצית להגדיל את המספר ל-17 או ל-19, ולא הגענו להסכמה, מכל מיני סיבות. מדוע אתה הולך עכשיו בדרך זו, ולא בהידברות? זה נושא להידברות בין הסיעות. אני מוכן לתמוך בכך שיהיו 19 חברים, אבל הדרך שלך אינה נראית לי.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה. חבר הכנסת אברהם רביץ, בבקשה.

אברהם רביץ (יהדות התורה):

אני מבקש לומר לפרוטוקול, אני מקווה מאוד שמה שאני אומר הוא הנכון. חבר הכנסת מגן, סיעת יהדות התורה המאוחדת איננה בקואליציה.

דוד מגן (הליכוד):

חבר הכנסת רביץ, אני מציע לך לומר: לפי מיטב ידיעתי.

אברהם רביץ (יהדות התורה):

לפי מיטב ידיעתי, היא איננה בקואליציה, ואני כחלק מהסיעה הזאת הצבעתי נגד תקציב המדינה. אבל דווקא לאור הדברים שאתה אמרת ולאור הערתו של חבר הכנסת מצא, אני הייתי מציע דווקא לקבל את הצעתו של חבר הכנסת מירום, ודווקא כחוק-יסוד. אבל שייאמר שם שבועדת הכנסת יהיה נציג לכל סיעה, ואז אנחנו מונעים הרגשה של קנוניה. כי כיום אולי המצב הוא שמשפרים את עמדת הקואליציה, אבל בעתיד יכול להיות שישתנו הדברים. ואם יהיה כלל בחוק-יסוד, שלא ניתן לשנות אותו דרך אגב, שלכל סיעה יש מקום בוועדת הכנסת, אנחנו נפיג את החששות שיש לנו.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. חבר הכנסת רן כהן, בבקשה.

רן כהן (מרצ):

אדוני היושב-ראש, יושב-ראש ועדת הכנסת עדי, שלמרות היותי חבר פעיל בוועדת הכנסת הוא לא סיפר לי על ההצעה הזאת, ואני אפילו לא יודע מה הולך להיות שם. אני שומע כאן את הדיון, ואני רוצה לומר רק שני משפטים.

אני חושב שמה שאמר כאן חבר הכנסת יהושע מצא הוא נכון. נושאים מן הסוג הזה מחייבים הידברות. אבל מאחר שמדובר בשינוי חוק-יסוד, אין דרך לעשות זאת אלא בחקיקה. לכן אני מציע וממליץ, שמאחר שמדובר בדיון טרומי, ניתן להצעת החוק לעבור, אבל תוך הצהרה, גם של חבר הכנסת מירום, שבמקביל תתקיים הידברות כדי לראות באמת האם המספר צריך להיות 17, 19 או מספר אחר, ובלבד שהדברים יתקבלו על דעת כל הבית, בדיוק באותה רוח שחבר הכנסת מירום מנהל את ועדת הכנסת כל הזמן, מתוך תבונה והידברות בין כל החלקים. תודה.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. אני רק רוצה להביא לידיעת חברי הכנסת, שיש פה סוגיה פרוצדורלית. חבר הכנסת דוד מגן קיבל את רשות הדיבור בשל כך שהוא מבקש להסיר את ההצעה, ואז יש לבעל ההצעה רשות להשיב; אבל בדבריו חבר הכנסת דוד מגן לא ביקש להסיר.

דוד מגן (הליכוד):

ביקשתי להסיר, ולהרגיע, משום שראיתי את חבר הכנסת רן כהן הולך לגייס חברים. אבל ביקשתי להסיר. שלא תהיה אי-הבנה בעניין זה.

היו"ר ד' שילנסקי:

בכל זאת, מאחר שנתתי את רשות הדיבור לחברי כנסת נוספים, לחבר הכנסת מצא ועוד לשני חברי כנסת, אני נותן לחבר הכנסת מירום את רשות הדיבור, לא כמציע אלא כחבר כנסת.

מיכאל איתן (הליכוד):

למה? יש לו זכות מלאה להשיב.

חגי מירום (העבודה):

אל תיכנסו לזה, אני כבר נמצא על הדוכן.

היו"ר ד' שילנסקי:

חבר הכנסת איתן, יש ספק בקשר לעניין של ההסרה.

חגי מירום (העבודה):

לפי דעתי, אין שום ספק. היתה פה בקשה להסיר – – –

מיכאל איתן (הליכוד):

אין ספק. אם חבר הכנסת מגן, כדברך, אמר שהוא לא מציע להסיר, היית צריך להגיד לו מייד שירד מהדוכן.

היו"ר ד' שילנסקי:

בסדר. אבל, חבר הכנסת איתן, אני רוצה להבטיח את עצמי מכל הצדדים, שלא תהיה שום פרצה. במשפטים עסקתי קצת בענייני פרוצדורה, ותמיד למדתי שצריך ללכת על הצד הבטוח.

בבקשה, חבר הכנסת מירום.

חגי מירום (העבודה):

אדוני היושב-ראש, אני מודה לך. חברי הכנסת, יש לפעמים, כאשר חבר כנסת מכין הצעת חוק אישית שלו, והוא מרגיש את עצמו מאוד מחובר אליה, לאחר שטרח ועמל ועשה, והוא עומד כאן והיא נופלת לנגד עיניו – הוא מרגיש עם זה מאוד קשה. אני מוכרח להגיד, שאת יוזמת החקיקה הזאת עשיתי לא כחבר כנסת יזם של הצעת חוק, אלא כיושב-ראש ועדה, שמתקשה להשלים עם זה שסיעה בבית הזה לא תהיה מיוצגת בוועדת הכנסת. וזאת ועדה שיום-יום דנה בענייני הכנסת.

סיעת יהדות התורה היא סיעה, שיש לי אתה ויכוח אידיאולוגי מפה ועד הודעה חדשה. ואני חיכיתי בכוונה לעבור את ההצבעה – – –

מיכאל איתן (הליכוד):

ויכוח אידיאולוגי מפה ועד לביאת המשיח.

חגי מירום (העבודה):

עד לביאת המשיח. בסדר. ואני חיכיתי בכוונה שנעבור את הדיונים על התקציב, כי ידעתי שאם, חלילה, אביא את זה לפני זה, יטענו כאן טענה של סחר-מכר, שזה נעשה בשביל התמיכה של יהדות התורה בתקציב.

עברנו את התקציב. עכשיו אני שומע שאלה תוצאות התקציב.

דוד מגן (הליכוד):

אם אי-אפשר לפני ואי-אפשר אחרי, מצרפים את זה לחוק הסדרים במשק המדינה.

חגי מירום (העבודה):

אני רוצה להגיד כאן, שאינני יודע על שום דבר כזה. לא התבקשתי. גם יהדות התורה שומרת על חירויותיה, ולצערי היא מצביעה הרבה מאוד נגד הממשלה, בנושאים שונים, ואיש לא ביקש ממנה שלא לעשות זאת. ואם היא תצטרף כנציגה לוועדת הכנסת, בלי שום הסכמות בכלל – אני מבקש מכם להמשיך לשמור על חירותכם, אם אני צריך לבקש זאת.

אברהם רביץ (יהדות התורה):

אפשר לשים אותי בוועדת הכנסת.

חגי מירום (העבודה):

זו תהיה בעיה שלכם מי יהיה שם.

דוד מגן (הליכוד):

אם החבר יהיה חבר הכנסת רביץ, אני תומך.

חגי מירום (העבודה):

אבל אני רוצה להגיד כאן מלה חשובה לדבריו של חבר הכנסת יהושע מצא. חבר הכנסת מצא היה אתי בוועדה המתמדת שהכינה את הרכב הוועדה. והוא היה קואופרטיבי, הוא היה בהחלט מסייע לכל מה שנעשה כאן. וכמי שהיה אתו ביחד בצוות הבין-מפלגתי הזה, אני יכול להגיד שנהייתי מכל דקה שחבר הכנסת יהושע מצא סייע ועזר ובנה יחד אתי את הרכב הוועדות. אבל, חבר הכנסת מצא, היינו נתונים אז בסד של החוק. וגם אילו חשבנו או רצינו, לא היינו יכולנו להמליץ על הרכב הוועדות אלא במספר שהחוק אפשר לנו.

מה לעשות שמאז זרמו קצת מים בירדן, וסיעה מתקוממת, לפי דעתי בצדק, על כך שהיא לא מיוצגת. ואומר פה חבר הכנסת מגן: אבל בנושאים חשובים הם באים ואומרים את דעתם. הם רוצים להיות שווים, הם רוצים להצביע, הם רוצים חברות מכוח היותם סיעה בבית.

דוד מגן (הליכוד):

מה אתה מדבר על מים שזורמים בירדן? בינתיים יש בצורת.

חגי מירום (העבודה):

אתה צודק, יש בצורת, אבל זה באמת לא בגללנו – –

יהושע מצא (הליכוד):

הירדן כבר נתון בסכנה גדולה.

חגי מירום (העבודה):

– – ואולי דווקא בעניין זה סיעת יהדות התורה תסייע בידינו שירד קצת גשם.

הצענו כאן מבנה של 19, כי על-פי ההערכה שלנו זה יהיה מבנה שיוכל להשיג את שני היעדים: האחד – ייצוג לכל סיעה; והשני – להשיג את התמונה הפוליטית שמאפיינת אותנו תמיד בוועדת הכנסת, אנחנו שומרים עליה בהצבעות.

מיכאל איתן (הליכוד):

את מי אתה רוצה להוסיף?

חגי מירום (העבודה):

זה לא קדוש, אנחנו נדבר על זה בוועדת הכנסת.

יהושע מצא (הליכוד):

תוסיף שניים – אחד מיהדות התורה ואחד מדגל התורה, והכול בא על מקומו בשלום.

חגי מירום (העבודה):

אתה הרי יודע למה, כי אתה מומחה גדול יותר ממני להרכבים שמייצגים את המצב הפוליטי.

אני רוצה להגיד כאן, חברים: המספר 19 אינו קדוש, המספר צריך להשתנות, כי במבנה הנוכחי אי-אפשר להצליח להרכיב את זה כמו שאנחנו רוצים, לתת לכל סיעה ייצוג מכוח עצמה. אז המספר 19 אינו קדוש.

אני מבקש מחברי הכנסת לאפשר להעביר את הצעת החוק. היא תגיע לוועדת הכנסת, ואני מבטיח הידברות בשני דברים: הידברות בעניין המספר – – –

יהושע מצא (הליכוד):

לא הידברות, הסכמה.

חגי מירום (העבודה):

ואם יקום לי פה מישהו בבית הזה שלא יסכים, מה אני אעשה?

ואחרי שייקבע המספר, אני אבקש רשות מיוחדת מסיעת הליכוד, ויחד אתך גם נבנה את זה פרסונלית על התוספת.

יהושע מצא (הליכוד):

לא יחד אתי אלא יחד עם מיכאל איתן. השרביט עובר לידידי מיכאל איתן – – –

חגי מירום (העבודה):

אני אומר: בואו נעביר את זה ונלך עקב בצד אגודל לאיזה דבר שיהיה מוסכם בסופו של דבר.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. אתה בחור צעיר, תרוץ מהר למקום מושבר, כי אני כבר לוחץ על הכפתור. ההצבעה החלה. לאיזו ועדה להעביר את הנושא?

דוד מגן (הליכוד):

לוועדת החוקה, חוק ומשפט.

היו"ר ד' שילנסקי:

ועדת הכנסת תחליט לאיזו ועדה, בהתאם לפרוצדורה.

מיכאל איתן (הליכוד):

זו לא יכולה להיות ועדת הכנסת, יהיה בה ניגוד אינטרסים. אני מציע שוועדת החוץ והביטחון תחליט לאיזו ועדה...

הצבעה

בעד ההצעה להעביר את הצעת החוק לדיון מוקדם בוועדה – 4

בעד ההצעה להסיר את הצעת החוק מסדר-היום – אין

נמנעים – אין

ההצעה להעביר את הצעת חוק-יסוד: הכנסת (תיקון מס' 16)

לדיון מוקדם בוועדה שתקבע ועדת הכנסת נתקבלה.

דוד מגן (הליכוד):

אני מבקש שיירשם בפרוטוקול שלא הצבעתי בעד.

היו"ר ד' שילנסקי:

להבהרה: בעידן המודרניזציה, למעלה במחשב נרשם מי הצביע מה. התוצאה היא: ארבעה בעד, אין נגד, אין נמנעים. ההצעה תועבר לוועדת הכנסת, שתחליט לאיזו ועדה תועבר הצעת החוק.

הסעיף הבא בסדר-היום: הצעת חוק המפלגות (תיקון – פרסום תרומות), התשנ"ד–1993, של חבר הכנסת דוד מגן. היום כולם – הנמקה מהמקום.

דוד מגן (הליכוד):

בהתאם לסיכום עם יושב-ראש הכנסת ושר המשפטים, שר המשפטים ביקש להעלות את הנושא מחר בראשית הדיון, ואני מסכים.

יהושע מצא (הליכוד):

יפה מאוד.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. אם כולם מסכימים, גם אני מסכים.

הצעת חוק הרשויות המקומיות (מימון בחירות) (הוראת שעה), התשנ"ד-1993

(הצעת חבר הכנסת י' מצא)

היו"ר ד' שילנסקי:

אנחנו הולכים הלאה: הצעת חוק תתקיי"ט – הצעת חוק הרשויות המקומיות (מימון בחירות) (הוראת שעה), התשנ"ד-1993, של חבר הכנסת יהושע מצא. בבקשה. למה אתה לא בחרת הנמקה מהמקום? אתה נדיב על חשבונך במכסות. כל הכבוד.

יהושע מצא (הליכוד):

אדוני היושב-ראש – – –

היו"ר ד' שילנסקי:

רק רגע, אני רוצה להבהיר עם אדוני המזכיר: מי משיב?

יהושע מצא (הליכוד):

אין משיבים על נושא הזה, אדוני היושב-ראש.

היו"ר ד' שילנסקי:

רציתי רק להיות בטוח בהמשך.

יהושע מצא (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, להערתך שאני נדיב בהצעות חוק, שהן הולכות על חשבוני, אני רוצה לומר לך – –

היו"ר ד' שילנסקי:

מותר ליושב-ראש ישיבה לחלוק מחמאות לחברי הכנסת.

יהושע מצא (הליכוד):

אבל אלה הן הצעות, אדוני היושב-ראש, שאני כיושב-ראש הוועדה מביא אותן על-מנת לתקן מפעם לפעם שגיאות או עוולות. זאת אחת מהן, ולממשלה אין עמדה. זה עניין של מימון בחירות, והיא רוצה שאנחנו נחליט בעצמנו.

אני אסביר את הצעת חוק הרשויות המקומיות (מימון בחירות) (הוראת שעה), התשנ"ד–1993. חוק המימון, שעניינו רשימות המתמודדות בבחירות המוניציפליות, אשר התקבל לאחר עמל רב של ועדת הפנים לקראת הבחירות האחרונות לרשויות המקומיות, שכבר התקיימו, קובע כתנאי בסיסי למתן המימון, שהבקשות לקבלת מימון יוגשו לשר הפנים לא יאוחר מהיום ה-59 לפני יום הבחירות. החוק לא העניק לשר הפנים כל שיקול דעת להאריך מועד זה.

מסתבר, אדוני היושב-ראש, שהיו עשרות רשימות של מועמדים בכל רחבי הארץ, מכל גוני הקשת הפוליטית, בין רשימות חדשות ובין רשימות שהוגשו על-ידי סיעות יוצאות של המועצה או על-ידי סיעות-אם של הכנסת, שפשוט איחרו את המועד להגשת בקשת המימון ונותרו ללא מימון.

חוק המימון מורכב ומסובך, והסיבה העיקרית לאיחורים היא אי-הבנת החוק בדרך כלל, זאת אף שמשרד הפנים פרסם מודעות מפורטות בעיתונים בדבר המועד האחרון להגשת בקשות המימון. היו גם מקרים שבהם האיחור נבע מסיבות, שלמגיש בקשת המימון לא היתה שליטה עליהן. אני אביא דוגמה והמחשה ואזכיר מקרה של בא-כוח רשימת מועמדים מקומית ביישוב נחף, בצפונה של הארץ, ששלח את בנו ביום האחרון להגשת הבקשות לסניף משרד הפנים בעכו, אלא שבדרך אירעה לבן תאונת דרכים קשה והוא אושפז בבית-חולים. האב, לאחר שבילה את כל היום והלילה ליד מיטת בנו, נסע למחרת למפקח הארצי על הבחירות והציג לו את כל ההוכחות למה שאירע, אך ידו של המפקח קצרה מהושיע בהעדר הוראה המעניקה לשר הפנים שיקול דעת בנושא זה.

הצעת חוק זו, אדוני היושב-ראש, נועדה לסייע לרשימת מועמדים שאיחרה להגיש את בקשת המימון, אשר התמודדה בכל זאת בבחירות וזכתה לפחות במנדט אחד. על-פי ההצעה, תקבל רשימה כזו את המימון הקבוע בחוק, אך זאת בתנאי – וזה התנאי, וצריך לשים לב אליו – שהיא קיימה במהלך מערכת הבחירות את כל ההוראות הקבועות בחוק לגבי אופן ניהול החשבונות של הרשימות, הקפידה על ההוראות בנושא תקרת הסכום שהותר לרשימות להוציא במערכת הבחירות, לא חרגה מסכומי ההכנסות המותרים, הגישה למבקרת המדינה במועד את הדוח הכספי הנדרש בחוק, והמבקרת אכן אישרה שהרשימה ניהלה את ענייניה הכספיים כשורה. כלומר, רשימה כזאת, שאיחרה את המועד, לא בין השורות בורחת לה מקיום החוק והבקרה הציבורית וכו' וכו'.

אדוני היושב-ראש, מאחר שהמועד האחרון להגשת הדוחות הכספיים למבקרת המדינה עומד להסתיים בתחילת פברואר – – –

אני מחייך, חבר הכנסת מגן, כי אני חושב כעת: נראה מה מגן ימצא להעלות לבמה כדי להפיל את החוק הזה.

דוד מגן (הליכוד):

אתה רואה שאני מחייך מתחת לאגרוף.

יהושע מצא (הליכוד):

בתחילת פברואר כבר עומד להסתיים המועד האחרון להגשת הדוחות הכספיים למבקרת המדינה, הנושא הוא דחוף, ולכן מוגשת הצעת חוק זו כהוראת שעה לעניין הבחירות המוניציפליות האחרונות בלבד. בשלב מאוחר יותר נשקול מה היא הדרך הטובה ביותר לטיפול של קבע בנושא זה. בשלב המאוחר יותר, יש לפנינו ארבע-חמש שנים לפחות. קיימים רעיונות שונים בעניין, ומן הראוי שהם יישקלו בוועדת הפנים בצורה מעמיקה.

חברי הכנסת, אבקשכם לאשר הצעה זו בקריאה טרומית. אני מודה לך, אדוני היושב-ראש.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. חבר הכנסת מצא, יש לי הרגשה שקלעת למטרה, כי לחבר הכנסת מגן יש איזו הצעה אחרת. בבקשה.

דוד מגן (הליכוד):

אדוני היושב-ראש לא מפקפק בידידות שבין חבר הכנסת מצא לביני, עד כדי כך שהודעתי לו על התנגדותי עוד בטרם עלה אל הדוכן.

היו"ר ד' שילנסקי:

וכלם יודעים שהוויכוח הוא לשם שמים.

דוד מגן (הליכוד):

לשם שמים.

נתחיל בחדשות החיוביות, במשפט החיובי: איך הממשלה ככלל ומשרד הפנים כפרט יכולים היו לנהל את מערכת הבחירות לרשויות המקומיות כפי שנוהלה ב-2 בנובמבר 1993, ובסיבוב ב' – ב-16 בנובמבר 1993, לולא הפעילות האינטנסיבית, החכמה והברוכה של יושב-ראש ועדת הפנים ואיכות הסביבה של הכנסת, חבר הכנסת מהאופוזיציה יהושע מצא? על כך מגיעות לך כל המחמאות. אני גם שומע הרבה מאוד תודות מן הממשלה, ואני שמח שאתה חי את הנושא ומנסה להפיק לקחים ולתקן.

אבל ההצעה שלך היא הצעה חסרה. אם היא היתה מלאה וחושפת גם את עניין הבזבוז המשווע הקיים היום והנגלה לכל עין, במיוחד ברשימה ארוכה מאוד של רשימות עצמאיות, הייתי תומך בהצעה.

אדוני היושב-ראש, אני יכול למנות בפניך עשרות רשימות מקומיות שנותרו עם יתרה תקציבית נכבדה, עד כדי כך שאותן רשימות אינן יודעות מה לעשות בתקציב. מי שסיימה את מערכת הבחירות ב-2 בנובמבר לא ידעה מה לעשות עם היתרות ב-3 בנובמבר, ומי שקיבלה תקציב נוסף לצורך הסיבוב השני לבחירת ראש הרשות המקומית לא ידעה מה לעשות באותו תקציב ב-17 בנובמבר.

אני יודע על כמה חברי כנסת, שגם הם מוזמנים למסיבות פאר ולסופי שבוע ולטיולים, הכול במסגרת הקרנבל של היתרה התקציבית שנותרה לאותן רשימות.

אני לא מקיש מכאן על הכלל, אבל אני מציין את התופעה הזאת: יתרה תקציבית נכבדה, רחבה ועשירה, מכספים שהמדינה העמידה לרשימות המקומיות הללו במסגרת מערכת הבחירות לרשויות המקומיות.

חבר הכנסת מצא, לו היתה הצעתך מדברת גם על החזרת עודפי התקציב מייד אחרי הבחירות לרשויות המקומיות, ייתכן שהייתי תומך בה. אבל הואיל והצעתך חסרה את הנושא הזה, והוא חשוב, והוא יכול לחסוך לאוצר כמה מיליונים מכובדים של שקלים – לכן אני לא שלם עם הצעתך, ועליתי לדוכן הזה כדי להביע את הסתייגותי.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. חבר הכנסת מצא, בבקשה.

יהושע מצא (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני מאוד מכבד את חברי וידידי חבר הכנסת דוד מגן, אבל בכל זאת אני צריך לשאול את השאלה: מה עניין שמיטה להר סיני?

בעניין היתרות שנשארו לרשימות משום שלא הוציאו את מלוא הכסף – אנחנו התייחסנו לנושא הזה בחקיקה מפורשת שנתקבלה על-ידי הממשלה, משרד הפנים וכל הגורמים. רצינו למנוע בזבז והוצאת הכסף רק כדי שלא יישאר בידי הרשימות. אמרנו: אם תחסכו, הכסף יישאר לכן לניהול השוטף. בכך מנענו בזבז.

הרשימות שמסיבות אלה או אחרות לא הספיקו להגיש את הבקשה לקבלת המימון והתמודדו במערכת הבחירות וזכו, קיבלו מעל מנדט אחד, הן לא צריכות לקבל מימון? הן ניהלו את הבחירות מכיסן הפרטי? אולי בזה יש מן החומרה?

לכן אני מציע, אם אתה רוצה לשנות את החקיקה הקיימת ולומר: כל מה שהמפלגות חסכו, יש להחזיר לקופת המדינה – תגיש הצעת חוק כזאת. אנחנו התייחסנו בתחילת הדרך בצורה הפוכה. לא רצינו לקחת מהן את הכספים אלא לעודד אותן שלא תבזבזנה.

פה אני מציע שלא לגרום עוול לאותן רשימות שהתמודדו וזכו, כי המימון מגיע להן. תודה רבה, אדוני היושב-ראש.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. אדוני שר החקלאות, אולי תגיד לי במה אני זכיתי היום לישיבה שבה כל המתווכחים פונים זה לזה בכבוד, חברי וידידי?

שר החקלאות י' צור:

זו השפעה של היושב-ראש.

היו"ר ד' שילנסקי:

לא, היושב-ראש הזה יושב הרבה פעמים ומנהל ישיבות, ולא תמיד יש לו התענוג הזה.

שר החקלאות י' צור:

תמיד יש פעם ראשונה.

יהושע מצא (הליכוד):

בפרלמנט הבריטי היו אומרים לאחר דברי השר יעקב צור: HEAR, HEAR. אכן נכון אמר.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה, יפה.

חברי הכנסת, אנו עוברים להצבעה על הצעת חוק הרשויות המקומיות (מימון בחירות) (הוראת שעה), התשנ"ד-1993, של חבר הכנסת יהושע מצא. השעון מופעל.

הצבעה מס' 8

בעד ההצעה להעביר את הצעת החוק לדיון מוקדם בוועדה – 3

בעד ההצעה להסיר את הצעת החוק מסדר-היום – אין

נמנעים – 2

ההצעה להעביר את הצעת חוק הרשויות המקומיות (מימון בחירות) (הוראת שעה), התשנ"ד-1993, לדיון מוקדם בוועדת הפנים ואיכות הסביבה נתקבלה.

היו"ר ד' שילנסקי:

ראיתי לפי צבע הנורה של חבר הכנסת דוד מגן, שהוא נהג באבירות.

שלושה בעד, אין מתנגדים, שני נמנעים. אני קובע שהצעת חוק הרשויות המקומיות (מימון בחירות) (הוראת שעה), התשנ"ד-1993, תועבר לוועדה. לא הודעתי קודם איזו ועדה, אבל טבעי וברור שההצעה תעבור לוועדת הפנים ואיכות הסביבה.

הצעה לסדר-היום

עצירת הגשמים

היו"ר ד' שילנסקי:

חברי הכנסת, אנו ניגשים לסעיף הבא בסדר-היום, שקשור גם לרחמי שמים. אני מזמין את חברת הכנסת נעמי בלומנטל להעלות הצעה לסדר-היום מס' 2190: עצירת הגשמים.

דוד מגן (הליכוד):

צריך לזכור שעצירת גשמים היתה רק כאשר היה המערך שותף בשלטון, או היה בלעדי בשלטון. כאשר הליכוד שלט, ברוך השם היה גשם.

נעמי בלומנטל (הליכוד):

היה גשם מכל הכיוונים.

וליד חאג' יחיא (מרצ):

לכיבוי שרפות.

היו"ר ד' שילנסקי:

חברת הכנסת בלומנטל, את תמיד חביבה, אבל הפעם את אחרונה אחרונה חביבה.

נעמי בלומנטל (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, אני רוצה לומר לכם, שאת ההצעה הזאת כהצעה דחופה לסדר-היום הגשתי לפני כחודש ימים. היתה עצירת גשמים, מזג אוויר חם, משתזפים על שפת הים. בשל הדיונים על התקציב, כל ההצעות של אותו שבוע נדחו בשבועיים. אי לכך, הגענו כבר לתחילת ינואר. אז באתי למזכירות ואמרתי: אתם אישרתם לי בזמנה הצעה דחופה לסדר-היום, והנושא עדיין אקטואלי. אגב, גם אם היה יורד מעט גשם הוא היה אקטואלי. אמרתי שאני מבקשת לדבר על הנושא.

עברו עוד כשבועיים. היום שמעתי שייתכן שהנושא לא יעלה. באתי אל יושב-ראש הכנסת, דיברתי עם ראש הלשכה רות קפלן, ואמרתי לה שלפי דעתי יושב-ראש הכנסת לוקח על עצמו אחריות כבדה ביותר, משום שכל זמן שאני לא אדבר בכנסת על עצירת הגשמים, אין סיכוי שירד גשם.

גם שר החקלאות שמע את זעקתי ואת זעקתם של החקלאים והתושבים בכלל, ואי לכך, עכשיו הגענו סוף-סוף להעלאת ההצעה שלי.

מיכאל איתן (הליכוד):

זה לא יעזור. בשביל הגשמים צריך להחליף את הממשלה.

נעמי בלומנטל (הליכוד):

חבר הכנסת מיכאל איתן מדבר על אפשרות סבירה.

שר החקלאות י' צור:

סימן שאתה כבר הגעת למצב מיואש ביותר, אם זו תקוותך.

מיכאל איתן (הליכוד):

בשביל מה אתה חושב אנחנו טסים כל הזמן במטוסים? אנחנו מדברים אל העננים.

נעמי בלומנטל (הליכוד):

חבר הכנסת איתן הציע להחליף את הממשלה. אתה יודע שאני תומכת בהצעה שלך, אבל עכשיו נעבור לנושא הגשמים, ואני מקווה שיהיה קשר ישיר בינינו לבין מעלה וירדו גשמים אפילו תוך כדי הנאום ותשובתו של השר. אני מקווה שארובות השמים ייפתחו והאחריות תרד מעל גבו של יושב-ראש הכנסת.

אין כבר ספק, השנה היא שנה שחונה, שנת בצורת. עצירת הגשמים ומזג האוויר החם גורמים נזקים כבדים בחקלאות. אגב, גם כאן בנאומי כתבתי פעם אחת: "חם", אחר כך התחיל להיות קריר יותר, ואמרתי: "מזג האוויר הנוכחי", והיום חזרתי שוב ל"חם". זה לא בהתאם לתחזית בטלויזיה.

מזג האוויר, שהיה כה חם בשבועות האחרונים, גרם להבשלה מוקדמת של ירקות. אנחנו יודעים שלשוק מגיעות כמויות עצומות של תוצרת, שהיתה אמורה להגיע רק באביב. לצערנו, הירקות המגיעים לשוק אינם באיכות הטובה, וזה מביא לירידת מחירים. כמו-כן מושמדים עודפים עצומים של עגבניות וחצילים, ושמענו גם על זה.

הנזקים לחקלאות הם בוודאי רק צד אחד של המטבע. הצד השני, החמור לא פחות, הוא בעיית המים, שהבצורת מחמירה אותה. לפני ארבעה חודשים רעדו אמות הספים סביב שאלת המים, כאחד הגיבורים המרכזיים בחתימת הסכם העקרונות עם אש"ף. למים שלנו סוף-סוף היתה עדנה, שמעו עליהם, הם אפילו עשו כותרות ברחבי תבל.

המים הם נקודת מחלוקת קשה וכאובה, אך, לצערי, נוטים לזלזל בה. ארבעה חודשים עברו מאז, ונושא המים חזר למקומו הזניח בסדר-היום הציבורי. מה אנחנו שומעים על היערכות הממשלה כדי להבטיח אספקת מים סבירה לחקלאות, וכמובן גם לנו התושבים?

אני רוצה לדעת איזו כותרת מספקת לנו הממשלה בנושא הכאוב של המחסור במים. וכל זה, למרות הבצורת, ואף שהבעיה הופכת יותר ויותר אקוטית, עכשיו במיוחד, נוכח ההסכמים, הגרועים כמובן, שנחתמו.

חוקרים מסבירים שהמצב באזור רגיש במיוחד. מספיק שתהיינה עוד שנתיים שחונות כאלה, וחלק מן האזור עלול להיות אזור מדברי. אגב, מספיקה ירידה של 1% בכמות המשקעים הגלובלית כדי ששטחים גדולים אצלנו ייהפכו למדבר.

אם זה המצב, הרי יש צורך להגן על מה שיש לנו, לדאוג כמובן שלא לזהם את מאגרי המים הקיימים, וכן צריך להיערך לבנות בעתיד מתקני אגירה גדולים ויעילים. שאלת השאלות היא, האם אנחנו נערכים לנושאים האלה? ואני מקווה שנשמע תשובה על כך. לפי מה שאני שומעת מן השטח, אין התקדמות בנושא בניית מאגרים. זה הדיווח שקיבלתי, ואני בוודאי מצרה על כך.

נציבות המים שלנו, הממונה על נושא המים ברמה הביצועית, עוסקת בעיקר בכיבוי שרפות. רק כאשר נוצרות בעיות אקוטיות אנחנו נדרשים לבעיית המים.

אגב, גם בנושא מחירי המים, היערכות נכונה יותר של המערכת, לרבות הקצאת המים הנכונה לחקלאות, ואפשר היה להערכתי גם להיערך לכך, היתה מביאה לכך שלא יעלו מחירי המים לצרכנים, ושלא ייווצר מצב, שאומנם החקלאות זקוקה למים זולים יותר, ואני בוודאי מעודדת ומצדדת בכך – אבל שזה לא יהיה על גב הצרכנים, התושבים.

במדינות השוק האירופי נאספו כספים רבים למחקרים בתחום המים. מדינות יבשות יחסית, כמו יוון, איטליה וספרד, נערכות עכשיו להבטיח את עתידן בנושא המים. אני שואלת, מדוע אצלנו זה לא קורה, במיוחד עכשיו, על רקע תוכניות ההסכם?

מה אומרות התוכניות שבהסכם מן ההיבט של המים? ההסכם חושף אפשרות שהפלשתינים ישאבו מים, שלא בהתאם להסכמים, ואנחנו נהיה צפויים לסכנה שנפסיד 300 מיליון מטרים מעוקבים מים בשנה מאקוויפר ההר. אם התרחיש הזה אומנם יתממש, יישארו המים באיכות פחותה לתושבי מרכז הארץ, יהיה ניוון החקלאות בעמקים, בשרון ובשפלה, ובוודאי זיהום אגן החוף.

אקוויפר ההר משתרע לאורך גב ההר מבאר-שבע, חברון, ירושלים, רמאללה, שכם בואכה ג'נין. אקוויפר ההר הוא הגדול והחשוב ביותר של מדינת ישראל, שפירושו שיש מאגר מים תת-קרקעי בעומק של כ-100 עד 150 מטרים, ושם קיימת מפת מים עצומה, שמחלק גדול ממנה אנחנו ניזונים היום. נשאלת השאלה, מה יקרה כאשר נוותר על מקורות המים האלה. זאת שאלה קיומית ביותר. המלה "ביותר" אפילו לא מספקת. אנחנו ביקרנו באזור בקעת-הירדן מעל יריחו, שם נמצאים כמה ממקורות המים שאמורים לספק את כל המים לבקעת-הירדן. ידוע, או אנחנו חוששים וחושדים, שמקורות המים האלה לא יישארו בשליטתנו, ונשאלת השאלה, מה יקרה עם היישובים לאורך הבקעה מבחינת אספקת מים עבורם, לא רק לחקלאות, גם לתושבים עצמם?

בו-זמנית, גם ברמת-הגולן, ויתורים טריטוריאליים לסוריה, למשל, יכולים להוביל לכך שנפסיד את מה שמגיע אלינו ממקורות הבניאס, שהוא, כידוע, אחד ממקורות הירדן. מי הגולן, בכמות של כ-30 מיליון מטרים מעוקבים לשנה, יעברו ממשק המים הישראלי למשק המים הסורי.

אני רוצה לצייר לכם איזו תמונה. 30 מיליון המטרים המעוקבים האלה – זאת בערך אספקת המים לתל-אביב ובנותיה, לכל האזור.

מה שנראה עכשיו הוא, שבעקבות ההסכמים עם הפלשתינים ועם סוריה אנחנו נישאר עם שליטה בלעדית רק על אקוויפר החוף, שהוא היום המזוהם והמנוצל ביותר – ואם נישאר רק אתו, ברור שהמצב יהיה הרבה יותר גרוע – ואשר איכות המים שלו יורדת תדיר.

במי אקוויפר החוף משתמשים רוב אוכלוסיית ישראל, התעשייה שלנו, ועד כמה שזה נשמע אבסורדי – גם החקלאות שלנו. זה גם אומר שכל מקורות הזיהום האפשריים יושבים על האקוויפר הזה, שכבר היום, כפי שאמרתי קודם לכן, הוא מזוהם ביותר.

חשוב לזכור שהדיון בשאלת המים הוא דיון לא רק על כמות אלא גם על איכות. באיכות מי המדינה תלויה בריאות התושבים, אך משום-מה הנושא לא עולה בצורה מספקת, ואני בטוחה שגם שר החקלאות מצר על כך שנושא המים לא עולה בצורה מספקת על סדר-היום הציבורי, איננו מטופל כראוי, ונראה גם שאיננו מטריד איש במיוחד. הוא איכשהו נדחק לשוליים. לא מטפלים במה שיש.

הייתי רוצה לשאול את כבוד השר, מדוע איננו בונים מאגרים שיאגרו את המים העודפים, אם קיימים, ולעתים קיימים גם בכינרת? גם בשנה שעברה היו עודפים גדולים של מים, ובשל אי-קיומם של מאגרים לא אספנו אותם. כל המים האלה ירדו לטמיון. אני יודעת שקיימות תוכניות, אפילו נאמר לי, מדויקות, ואני שואלת, למה לא מקימים עכשיו את המאגרים האלה, לפחות מן הצד הזה.

אני כבר לא רוצה לומר, שמן הצד המדיני אני לא מסכימה עם כל ההסכם. אני חושבת שזה חוסר אחריות משווע. ההתאבדות של הממשלה הזאת גם בנושא המים היא עניין משמעותי וקיומי, אבל על

כך אני לא מצפה ממך לתשובה עכשיו, כי אתה עדיין לא שר החוץ, אם כי הייתי מעדיפה שאתה תהיה, על פניו של כבוד השר פרס. תודה רבה.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. כבוד שר החקלאות, בבקשה.

שר החקלאות י' צור:

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, ראשית, אני רוצה להשלים את הסיפור של חברת הכנסת נעמי בלומנטל. אני לא יודע אם היא יודעת, אבל הסעיף הזה היה לפני שבוע בסדר-היום, אלא שבאותו יום ירד גשם זלעפות.

נעמי בלומנטל (הליכוד):

שתי דקות.

שר החקלאות י' צור:

חשבתי לעצמי שאולי נשאיר את הסעיף הזה ב-STAND-BY קבוע, שילווה אותנו, ועצם האיום שהכנסת תדון בשאלת הבצורת יביא לירידה קבועה של גשם. זה לא הצליח.

נעמי בלומנטל (הליכוד):

אולי הלילה. נתפלל הלילה.

שר החקלאות י' צור:

חברת הכנסת בלומנטל העלתה פה בעיות שהן קיומיות למדינת ישראל – שאלת המים; ואומר על כך כמה מלים. אשר לעצירת הגשמים, אפשר לומר שמסתמנת עצירת גשמים. אם עד סוף החודש לא יחול שינוי – לא נראה לכך סיכוי גבוה מאוד, כך אומרים החזאים – הרי אנחנו צפויים לשנת בצורת; אם כי אם יתחיל לרדת גשם, כמובן הנזקים הם עדיין מזעריים. עד עכשיו ירדו 50%–60% מכמות המים.

פיני בדש (צומת):

50% ירדו ביום אחד.

שר החקלאות י' צור:

לידיעת חברי הכנסת, מהי שנת בצורת? מה קורה שבעצם מכריזים על שנת בצורת? בערך בחודש מאי מוכרזת שנת בצורת. עד אז יש מעקב על השטחים כדי לראות מה קרה להם, ואז הממשלה מכריזה על השנה כשנת בצורת, לאחר שהדברים האלה נסקרים על-ידי מומחים, ויש כיסוי של ההוצאות לפי אזורים ולפי אחוזים שמכסים לחקלאים חלק מההוצאות הישירות בשנה כזאת בגידולי השדה.

אנחנו מדברים על גידולי חורף של כמיליון דונם בערך, שעלולים לסבול מזה; נוסף על זה יש קו בצורת שדרומה ממנו לא מכסים את ההוצאות, כי זה אזור שנועד מעצם מהותו, זאת אומרת שם קיים ממילא סיכון קבוע לזרוע, ובשאר החלקים יש חלוקה מוסדרת. אני מאוד מקווה שלא נזדקק לכך.

נכון אמרת, שכבר היום אנחנו רואים תופעות שנובעות מהעונה החמה, של הבשלה, יש משבר קשה מאוד בענף הירקות, צירוף של כמה מקרים יחד, דיברנו על זה פה באחת משיבות הכנסת, ואנחנו באמת טורחים על זה בדיונים רצופים עכשיו עם האוצר; זה קשור גם בכניסת תוצרת מהשטחים, כי גם שם היתה הבשלה מהירה, ויש שנת שמיטה, נוסף על כל הצרות. כלומר, יש כאן בהחלט צירוף מקרים. רק לפני שבוע דיברתי כאן על המשבר בענף הירקות, ואני לא רוצה להקדיש לכך את הדיון.

פיני בדש (צומת):

— — — ששילמו 6 מיליוני שקלים לחסל יבולים — — —

שר החקלאות י' צור:

אני רוצה להסביר לכם את זה — — —

מיכאל איתן (הליכוד):

אני רוצה לומר משהו בקשר לעניין השמיטה. אתה רוצה לומר, שבעצם מי שהפר את דיני שנת השמיטה יינזף?

שר החקלאות י' צור:

קודם כול, נשאלת השאלה איזו כיפה אתה חובש. אני רוצה להזכיר לך, שהרב קוק קבע היתר מכירה, והארץ נמכרת לזרים, לגויים. אחרי שהיא נמכרת לגויים מותר גם לעבד אותה וגם לאכול את יבולה. לכן אמרתי שהשאלה הגדולה היא איזו כיפה אתה חובש, האם אתה חובש כיפה שחורה או סרוגה? הרי בין 15% ל-18% מהציבור הישראלי אינם מקבלים את הפסיקה הזאת של היתר מכירה, ואז אנחנו עושים סידורים מיוחדים כדי לספק להם – איך אומרים? איש באמונתו יחיה, עם כל הבעיות שכרוכות בכך – אז אנחנו מביאים אספקה של ירקות; ראשית, שומרים בקירור תפוחי-אדמה וגזר, אבל מביאים תוצרת טרייה, שוטפת, או מרצועת-עזה, מהערבים – כלומר, ערבי גם בתחומי ישראל מותר לקנות ממנו תוצרת, אבל חוששים שיש פה איזה עירוב. יש אזור אחד שהוא מחוץ לגבולות השמיטה, וזאת הערבה הדרומית, אז שם אפשר לקנות גם מיהודים, ומכל מי שמגדל שם. אבל אמרתי שזה גם כן לוחץ על השוק, כי 15% לא קונים היום תוצרת ישראלית שמגדלים אותה בישראל.

עם זה, בהקצבות המים לחקלאות הקצבנו השנה רק 70% מהמכסה, מתוך דאגה שאם תהיינה בעיות מים – שלא נחלק בתחילת השנה 100% של המכסה.

אין דאגה השנה למצב האקוויפרים, מלבד אקוויפר החוף, שהוא אקוויפר בעייתי מאוד. יעברו כמה שנים טובות עד שהוא יתמלא. אבל אקוויפר ההר והכינרת נמצאים במצב שהם היו בו בשנות ה-50, כלומר הם מלאים, המאגר התת-קרקעי של אקוויפר ההר והכינרת, כך שלא יהיה משבר הידרולוגי השנה, גם אם תהיה עצירת גשמים.

אם מישהו זוכר את הפניקה שהיתה לפני שנים מספר, צריך לומר שעובדה היא שכל התיאוריות ההיסטריות מאוד שהיו, שהולכים לכך שעוד מעט לא יהיו כאן מים – התברר שבשנה אחת התמלא כל החסר. כנראה לטבע יש בכל אופן איזה כללים של רוטציה, שהוא מחזיר ובונה את עצמו אם לא רבים אתו יותר מדי.

היו"ר ד' שילנסקי:

יש לו שכל, לטבע.

שר החקלאות י' צור:

אם לא רבים אתו יותר מדי.

עכשיו כמה הלכות בנושא המים. ראשית, אני מציע שלא להלך אימים. מדינת ישראל, נכון, היא מדינה שחסרים בה מים. אנחנו מדינה שמשתמשת כמעט במלוא פוטנציאל המים שעומד לרשותה. פוטנציאל המים של מדינת ישראל הוא כ-2 מיליארדי קוב בשנה, כי זה הרי משאב מתחדש. כ-2 מיליארדי קוב בשנה, מזה החקלאות משתמשת ב-1.2, ואנחנו מנצלים כמעט את מלוא הפוטנציאל. מדינת ישראל כמעט הגיעה לשימוש המושכל ביותר הידוע בעולם, ואני אומר לכם, שכל המדינות

שנציגיהן באים לכאן, בין מדינות ברית-המועצות לשעבר, אסיה, דרום-אפריקה – מה שבאים לחפש אצלנו בחקלאות זה נושא השימוש האפקטיבי במים. גם בין שיטות ההשקיה, ההשקיה בטפטוף היא השיטה החסכונית, והיא פותחה בישראל.

אנחנו צופים, למשל, שבתוך 10-15 שנה כמעט כל המים לחקלאות יהיו מי ביוב מושבים. היום אנחנו מוליכים 100 מיליון קוב מים, מי ביוב מושבים, מגוש-דן לנגב, ב"ש-דן". השנה אנחנו עומדים להוסיף על זה, בונים קו של 40 מיליון קוב מים נוספים, שיוביל את מי הביוב של גוש-דן לנגב. כלומר, מבחינה זאת אחד הדברים החשובים הוא השבת מים – – –

היו"ר ד' שילנסקי:

ובהשקיה אין בזה כל – – –

שר החקלאות י' צור:

אין שום בעיה. זה מעניין מאוד – – –

היו"ר ד' שילנסקי:

אותו דבר כמו מים רגילים?

שר החקלאות י' צור:

אם תלך לאורך ה"שפ-דן" ותהיה מאוד צמא, תוכל אפילו לשתות כוס אחת.

פיני בדש (צומת):

איזו רמה, 10-20 או 20-30?

שר החקלאות י' צור:

לא. אני לא זוכר את המספרים, אבל אחרי שזה עובר את הטיהור הראשוני בחולות ראשון-לציון, לוקחים את זה בקו עד חולות יבנה, שם משקיעים את המים בחולות, החול הוא פילטר, ואחרי זה קודחים ומוציאים את המים האלה חזרה. כל גוש-דן, עד אזור פתח-תקווה, הולך בקווים שמוליכים את כל מי הביוב, ומים לשימוש ביתי – – –

פיני בדש (צומת):

כשמחדירים את זה לאדמה זה לא פוגע – – –

שר החקלאות י' צור:

לא, לא. אנחנו טוענים שמבחינה חקלאית עשו פה טיהור מסיבי מדי, כי על-ידי זה גם מוציאים את החנקות, אבל לא אלאה אתכם.

אחד הדברים המעניינים הוא, ששימוש ביתי אפשר למחזר כ-60% מהמים.

צריך לזכור שמים הם גם ביטוח לרמת חיים. במדינת ישראל אנחנו משתמשים בערך ב-100 קוב
לנפש לשנה. בשטחים משתמשים ב-30 קוב – – –

מיכאל איתן (הליכוד):

100 קוב, אתה מתכוון לצריכה ביתית?

שר החקלאות י' צור:

שימוש ביתי.

פיני בדש (צומת):

אז למה אתם מקצים 75 קוב – – –

שר החקלאות י' צור:

קודם כול, אנחנו לא מקצים, כבר אמרתי לך. בניגוד למנהיג של המפלגה שלך, אני לא מאמין שאני יכול לתת הוראות – – –

פיני בדש (צומת):

תסלח לי, החוק אומר היום שאנחנו מקבלים 75 קוב לנפש, הקצבה.

שר החקלאות י' צור:

השנה ירדנו מהעניין הזה, משום שהוא לא רציני. השימוש בבית הוא שימוש קשיח, אפילו אם הוא יעלה 5 שקלים לקוב. אין עוד מים חריגים ביישובים העירוניים, כי זה לא עובד ממילא. קבענו מחיר ממוצע וזהו.

צריכת המים באזור תעלה, ללא ספק, כי אם היום משתמשים בשטחים ב-30 קוב לנפש – ככל שתעלה שם רמת החיים, יהיה יותר שימוש במים.

אני רוצה לומר לכם, שלא יעזור לנו. אם נרצה לחיות פה, באזור הזה, יצטרכו להגיע להסכמים על נושא המים. אפילו אם היינו ממשיכים לשלוט בשטחים – – –

נעמי בלומנטל (הליכוד):

נמשיך.

שר החקלאות י' צור:

רגע, תקשיבי, חברת הכנסת בלומנטל. תארי לך שאנחנו נשארים בשטחים, בסדר? והצריכה שם מוכפלת, אז מה? לא היינו נותנים להם מים לשתות?

נעמי בלומנטל (הליכוד):

ודאי, ודאי. בשפע.

שר החקלאות י' צור:

היום השטחים מקבלים. רצועת-עזה – – –

פיני בדש (צומת):

במקרה כזה תמיד ניתן להם, אבל האם הם ייתנו לנו?

שר החקלאות י' צור:

אני רק רוצה שתבינו את יחסי העוצמות. אמרתי שאנחנו משתמשים, בערך, ב-2 מיליארדי קוב מים. ברצועת-עזה משתמשים ב-90 מיליון קוב מים, וביו"ש, הערבים, האוכלוסייה הערבית משתמשת ב-110 מיליון קוב מים, כלומר יחד כ-200 מיליון קוב מים.

מיכאל איתן (הליכוד):

2 מיליארדי קוב מים, 25% בלבד הם לצריכה ביתית?

פיני בדש (צומת):

לא.

שר החקלאות י' צור:

אמרתי. מיליארד ו-200 מיליון חקלאות, ו-800 מיליון לתעשייה ולבית.

מיכאל איתן (הליכוד):

כמה אמרת? 2 מיליארדים או מיליארד – – –

שר החקלאות י' צור:

2 מיליארדים. חקלאות – מיליארד ו-200 מיליון.

מיכאל איתן (הליכוד):

800 מיליון צריכה ביתית?

שר החקלאות י' צור:

צריכה ביתית ותעשייה.

מיכאל איתן (הליכוד):

צריכה ביתית ותעשייה. תעשייה – – –

שר החקלאות י' צור:

לא באתי עם כל המספרים בראש. למה אנחנו מחלקים את זה? כי גם תעשייה זה קשיח. אתה לא יכול להגביל את זה. זה גם ההיגיון של ההבדל במחירים, אבל אני לא אכנס לזה, כי זה דיון בפני עצמו. למה יש הבדל במחירים? כי החקלאות בעצם משתמשת במים הנותרים. אתה מספק לבית, אתה מספק לתעשייה כמה שהיא צריכה, ולא תגיד למפעל תעשייתי: אל תקום כי אין לי מים.

מיכאל איתן (הליכוד):

למה?

שר החקלאות י' צור:

אין דבר כזה.

מיכאל איתן (הליכוד):

למה?

שר החקלאות י' צור:

ככה.

מיכאל איתן (הליכוד):

למה?

שר החקלאות י' צור:

כי המים אינם המשאב העיקרי שלו. אלה לא כמויות אדירות. אם אתה רוצה, אתה יכול להתווכח, אבל אין מגבלה למים בתעשייה. החקלאות בעצם משתמשת במים שנשארים. פעם אחת הקמת תעשייה, אתה לא יכול לומר לה: יש עכשיו שנת בצורת, אין לכם מים.

מיכאל איתן (הליכוד):

לא, אתה יכול לקבוע את מחיר המים. כדאי להם – ישתמשו, לא כדאי – לא ישתמשו.

שר החקלאות י' צור:

יש היום ויכוח, ועיתון "הארץ" מרבה בכך באמצעות נחמיה שטרסלר: מדוע יש פער במחירי מים. יש הרבה הבדלים. לחקלאות אין מים קבועים, היא בעצם מקבלת את המים שנשארו. אם אני מקצה 70% מהמים לחקלאות, השנה, בגלל הבצורת, אני לא עושה זאת בתעשייה. האמינות שאני מחויב בה בנושא המים לבית ולתעשייה היא ברמה גבוהה מאוד, ולכן יש צידוק לכך שהם ישלמו מחיר קרוב יותר לעלות.

אני מבין שאני צריך לסיים. בדיונים שונים, ובדיוני המים, אנחנו אומרים, שכל תוספת מים בשטחים תבוא מתוספת של מקורות, ולא צריך להלך אימים. ודאי שזה יהיה ויכוח קשה, בירדן חסרים מים.

פיני בדש (צומת):

במזרח התיכון חסרים מים.

שר החקלאות י' צור:

לא. לא חסרים מים בטורקיה, לא חסרים מים בסוריה, אבל יש מחסור קשה מאוד בירדן, והמים יהיו אחד העניינים שיצטרכו להתווכח עליהם, וזה נכון: ישראל לא תוכל באופן משמעותי, אני לא אומר בשוליים, לשנות את חלוקת המים. עם זאת, בעזה יש כבר היום מתקן התפלה, ואין זה מקרה שאנו מדברים על מחשבות הקשורות במפעלי התפלה גדולים. אני רוצה לומר לך: הבעיה עם המים היא לא איך להשיג אותם אלא מה מחירים. כולם יודעים להתפיל מים. זו השאלה גם לגבי המאגרים. אם אתה

בונה מאגר, והוא יתמלא במי שיטפונות אחת לארבע שנים, מחיר המים יהיה יקר מאוד. מים אינם דבר שאינו בנמצא, זוהי רק שאלה של מחיר.

נעמי בלומנטל (הליכוד):

מה יקר יותר, התפלה או מאגרים?

שר החקלאות י' צור:

תלוי איפה. באזור בית-שאן בונה הקרן הקיימת שורה שלמה של מאגרים. אלה מאגרים שיוכלו להתמלא אחת לשנה, ומאגר כזה הוא כדאי. כל השאלה באגירת מים היא שאלה של מחיר.

היו"ר ד' שילנסקי:

החזקת המאגר עולה כסף?

שר החקלאות י' צור:

ההחזקה עולה פחות, אבל בניית המאגר עולה.

אני מקבל את החששות והחרדות. לא כל אחד מקצוען בכול, אבל אני אומר לך כמי שבא למערכת הזו ולא עסק בנושא זה כל חייו: אני חושב שבנושא המים מרוכז בישראל מידע אדיר. למשל, חברת תה"ל – תכנון המים לישראל – מתחרה בשבוע-שבועיים הקרובים עם עוד חמש חברות בין-לאומיות על תכנון כל מערכת המים באחת ממדינות הודו – ברג'סטון, מדינה צחיחה מאוד. חברת תה"ל היא חברה אשר יכולה להתמודד עם כל חברה בעולם בעניין הזה.

פיני בדש (צומת):

אני יודע, הייתי דירקטור שם.

שר החקלאות י' צור:

אני מסכים שיש דאגה.

אני רוצה לסיים בסיפור: המאבק על המים היה גם בימי התנ"ך – רועי לוט ורועי אברהם. כבר בתנ"ך בעצם נאמר, שיש שתי צורות לטיפול בעניין המים. האחת היא דרך המלחמה. הרועים של זה נלחמו על המים עם הרועים של זה. בתנ"ך יש הרבה סיפורים על המאבק על המים. אבל יש גם דרך שנייה: ויגולו את האבן מפי הבאר. רחל כתבה על כך גם שיר. מה עומד מאחורי: ויגולו את האבן מפי הבאר? היתה באר וסביבה היו כעשרה עדרים. היו הרועים מחפשים אבן, שרק עשרת הרועים יחד יוכלו לגלגל אותה מפי הבאר. זה מנע אפשרות שיבוא אחד וייקח את המים. רק כאשר כולם יחד היו מתאספים, והיו גוללים את האבן מעל פי הבאר, היו מחלקים את המים ביניהם. נדמה לי שבאזור שבו אנו חיים, המצב לא השתנה באופן מהותי. או שנאבקים על המים, או שמגיעים להסדרים שאפשר יהיה לחיות אתם.

פיני בדש (צומת):

בגלל זה המציאו את הקיבוץ.

שר החקלאות י' צור:

היות שבמקצועי הקודם הייתי מורה לתנ"ך, הבאתי את התרומה הזו כהשראה לישיבה הזו. אדוני היושב-ראש, תודה רבה. אני מציע שהנושא יעבור לדיון בוועדה.

היו"ר ד' שילנסקי:

לאיזו ועדה?

שר החקלאות י' צור:

לוועדת הכלכלה.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. חבר הכנסת מיכאל איתן יציע להסיר את ההצעה מסדר-היום.

מיכאל איתן (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אדוני השר, אחת הבעיות, או אחת הסוגיות שאני נמצא אתך לגביה בקונפליקט שנים רבות היא הבעיה שאתם לא מוכנים בשום פנים ואופן להשתמש במחיר המים כווסת לשימוש במים. נוצר מצב אבסורדי, שכאשר אתם קובעים את מחיר המים, אתם מתחשבים אולי בעלות ההפקה, אבל אתם לא מתייחסים לנדירות המים. המים במדינת ישראל נדירים, הייתי

אומר כמעט כמו זהב, ומחירם כמו של אוויר. הדבר הזה מביא לעיוותים. כיצד העיוותים האלה באים לידי ביטוי? דוגמה אחת לכך היא שנציב המים קובע לחקלאות מכסת מים. הוא קובע להם מחיר נמוך. כאשר המחיר נמוך, כל אחד רוצה להשתמש כמה שיותר במים, ואז הוא קובע הגבלה אדמיניסטרטיבית של מכסה. מדוע אתם לא מבינים, שעל-ידי שימוש במחיר אתם תגיעו לשימוש אופטימלי במים? אם מחיר המים יהיה קומבינציה של מחיר הפקתם ונדירותם, תגיעו למצב שישתמשו במים רק במקומות הראויים.

דוגמה לקונפליקט ביני לבינך היתה בוויכוח על מחיר המים לתעשייה. כאשר מחיר המים הוא אדמיניסטרטיבי, יכולים לקום מפעלים שהם עתירי מים ולשלם מחיר לא-ריאלי, ובכך לגזול מים, שבסופו של דבר אולי יהיו נחוצים לצריכה הביתית. תנו למחיר לעשות את שלו, ואז תגיעו למצב שמפעל עתיר מים לא יקום במדינת ישראל. אז ישראל תיבא נייר. במקום זה, הפועלים בתעשיית הנייר ימצאו מקומות עבודה בתעשיית האלקטרוניקה, שם לא צריך כל כך הרבה מים, או בתעשייה אחרת שלא צריך בה הרבה מים. בעיית המים אצלנו היא מגבלה שצריכה להשתקף בכלכלה, ועל-מנת שהיא תשתקף בכלכלה – המחיר צריך להיות ריאלי ולא להיקבע בצורה אדמיניסטרטיבית.

מאחר שזמני מוגבל, אני רוצה לפנות אליך לא בסוגיה כולה. אני יודע שתאמר לי: תשמע, מיכאל איתן, בנגב גרים אנשים החיים מחקלאות, והם צריכים את המים; לא יעלה על הדעת שהם ישלמו את המחיר הריאלי של המים, כי אז לא יהיה להם ממה להתפרנס. אמרתי לך: אם קיבוץ להב, למשל – הצעתי לחיים אורון – מקבל 100,000 או מיליון קוב מים לשנה, ועולה למדינה 300,000 שקל להביא את המים, כלומר, אם המדינה היתה גובה את המחיר הריאלי, הוא היה צריך להיות מיליון ו-300,000 שקל, תן לו שיק על סך 300,000 שקל, ותודיע למשק: דעו לכם, אתם מקבלים בעשר השנים הבאות כל שנה 300,000 שקל. היה ותרצו לרכוש מים במיליון ו-300,000 שקל, הם יעלו לכם רק מיליון. תחזירו את השיק ואז תוכלו להשתמש במים. אבל אם יש לכם שיק של 300,000 שקל, אולי לא תגדלו גידולים עתירי מים, אולי תעברו לנושאים אחרים, ותעשו בשיק מה שאתם רוצים. אתה תראה שהם לא יגדלו, הם לא ישתמשו בכל כך הרבה מים. נכון שהמדינה לא תרוויח, כי הם ייקחו את הסובסידיה ויעשו בה כל מיני דברים אחרים, אבל לפחות נרוויח את המים.

אני רוצה לסיים בדברים הבאים אליך כשר החקלאות: אחד הגידולים זוללי המים הוא ההדרים. יש לי נוסטלגיה כמו לך, ואולי קצת פחות, אבל אני גדלתי בתל-אביב של שנות ה-50. תפוזים היו גאוה לאומית; ענף היצוא מספר אחת. אני שואל אותך: איזה היגיון יש לייצא לאירופה מים? לוקחים מים יקרים, שבהם אנחנו משקים את ההדרים זוללי המים האלה, מסבסדים את מחיר המים בעלות גבוהה, צריכים להתחרות בעבודה חקלאית זולה, מקבילה, במקומות שבהם יש גם מים, ליד הנילוס, וגם עבודה זולה, נותנים את אמצעי הייצור האלה, מסבסדים אותם, שולחים בסוף לאירופה את התפוזים, ושם האירופי אוכל את התפוזים, את המים שלנו, שהם מסובסדים. איזו חוכמה אנחנו עושים?

כמובן, אני לא מציע, בשום פנים ואופן, לפגוע בפרדסנים. אני חושב שצריך להודיע להם, שמדינת ישראל תציע להם לייבש חלקים גדולים מהפרדסים, לתת להם פיצויים הולמים, כמו שנותנים למי שקיבלו אמצעי ייצור בתחומים אחרים ואינם יכולים עוד, ולומר להם – –

היו"ר ד' שילנסקי:

חבר הכנסת מיכאל איתן.

וליד חאג' יחיא (מרצ):

האם זה על סדר-היום?

מיכאל איתן (הליכוד):

אני מייד מסיים.

היו"ר ד' שילנסקי:

זה מה שאני מבקש.

מיכאל איתן (הליכוד):

— — — זה כואב

וליד חאג' יחיא (מרצ):

מה יש לך נגד החקלאים? כל נאום שלך הוא נגד החקלאים.

מיכאל איתן (הליכוד):

אני בעד החקלאים.

וליד חאג' יחיא (מרצ):

אתה אומר דבר והיפוכו.

מיכאל איתן (הליכוד):

אדוני סגן השר, לי יש רק בעד החקלאים. אני בא היום ואומר למגדלי ההדרים: אתם, תצאו, תקבלו פיצוי, אל תסכימו להמשיך הלאה לשחק ב"נדמה לי", לקחת מים יקרים, לעבוד קשה, ובסוף לא

להרוויח ולא להוציא פרנסה. איזה יתרון יש למדינת ישראל מכך שהפרדסנים מוציאים היום זיעה, מאמץ, עבודה, תלויים במים – – –

היו"ר ד' שילנסקי:

חבר הכנסת מיכאל איתן.

מיכאל איתן (הליכוד):

– – – מוציאים מים, מקבלים סיוע גדול מהממשלה כל שנה, ובסוף לא יכולים לכסות את ההוצאות.

מדוע הממשלה לא תלמד את הלקח, תפתור את העניין בצורה יסודית על-ידי פיצוי חד-פעמי ואפשרות מעבר לענפי ייצור אחרים?

פיני בדש (צומת):

אף אחד לא יעבוד.

שר החקלאות י' צור:

חבר הכנסת איתן, אני רק רוצה לומר לך, שהשנה החקלאים לא השתמשו ב-25% ממכסות המים, בגלל גובה מחיר המים. למה זה גורם? המים הם משאב חשוב. קבענו מחיר למוצר, ולא קנו אותו. המים הרי לא נשאבים. חוץ מאקוויפר החוף, המים פשוט גלשו לים-המלח. אתה לא צודק במה שאתה אומר, משום שיש כמות מים, שאם נקבע לה מחיר גבוה, החקלאים יצביעו ברגליים, ולא צריך את הנאומים שלך. תקשיב רגע, יש נקודה שאם אתה מעלה את מחיר המים – – –

מיכאל איתן (הליכוד):

אבל נציב המים קבע מכסות.

שר החקלאות י' צור:

תקשיב למה שאני אומר לך: לא השתמשו ב-25% מהמכסה. לכן הלכנו השנה וקבענו מדרגות מים – –

מיכאל איתן (הליכוד):

נציב המים קבע מכסות.

שר החקלאות י' צור:

תקשיב.

היו"ר ד' שילנסקי:

חברי הכנסת, אני מבקש. חבר הכנסת איתן, דיברת בערך אותו משך זמן כמו חברת הכנסת בלומנטל. אני מאפשר לך, השר צור, שתענה לו בעל-פה מהמקום, אבל אני מבקש לא להיכנס לוויכוח.

שר החקלאות י' צור:

הרי בסופו של דבר, כשלקחו את המים מהכינרת והעבירו אותם לנגב – הסיבה לכך לא היתה סיבה כלכלית, אלא רצו לפתח שם יישובים. אתה לא יכול היום להכניס למחיר המים את המפעל הלאומי שהחליטו עליו לא מסיבה כלכלית. החליטו לקחת מים, לעשות מפעל מים לאומי, ולהעביר את המים מהכינרת לג'וליס, לחבר הכנסת אורון. עכשיו אתה עושה אתו חשבון. גם אתך אני לא עושה את החשבון, בבוקר, לגבי תושבי תל-אביב שצריכים לשלם על נתיבי-איילון. יש תשתיות לאומיות שהמדינה עושה, והיא עושה אותן מתוך שיקול לאומי כולל, ולא המשתמש משלם. אני אומר לך שמשלמים את מחיר המים, אם תוריד את המחיר של עלות המפעלים הלאומיים.

בסופו של דבר, לפי התיאוריה שלך, אפשר היה להחזיק את כל עם ישראל בבקעת הכינרת ומשם צפונה, או, נניח, מגדרה דרומה הכול היה מדבר. זה היה כלכלי, זה היה נכנס לנוסחאות, אבל היתה לנו מדינת ישראל אחרת ממה שהיא היום.

היו"ר ד' שילנסקי:

רבותי, תודה רבה.

מיכאל איתן (הליכוד):

תן סיוע לאזורי הפיתוח. תן להם להחליט איך להשתמש במים. אל תכריח אותם לבזבז מים. אתה מכריח אותם לבזבז מים.

היו"ר ד' שילנסקי:

חברי הכנסת, תיארתי לעצמי שהדיון יהיה קצר מאוד ולא הפעלתי את השעון. לכן לא היו צלצולים. אבל אני מוכרח להגיד, שהדיון היה באמת מעניין ועל רמה גבוהה. אני בטוח שכולם נהנו. אבל, דרך אגב, אנחנו נהנים על חשבון זמנם של עובדי הכנסת. אנחנו ישבנו, נהנינו והארכנו בדיון.

פיני בדש (צומת):

הם רגילים לעבוד עד שעות מאוחרות יותר.

היו"ר ד' שילנסקי:

לא, הם לא שמעו את הדיון. אני בטוח שהסדרנים שנמצאים פה והאזינו – גם הם נהנו. אבל יש עוד עשרות עובדים מסביב, שלא נהנו. אני ממש מבקש סליחה מעובדי הכנסת, שבגלל העניין שהיה לנו בדיון הארכנו על חשבונם.

חברת הכנסת בלומנטל, האם את מסכימה שהצעתך תועבר לוועדה? – אני מבין שזו ועדת הכלכלה.

נעמי בלומנטל (הליכוד):

אני רוצה לבקש משר החקלאות לקיים את הדיון במליאה.

שר החקלאות י' צור:

אני מוכן.

היו"ר ד' שילנסקי:

אם כך, יש רק הצעה אחת.

פיני בדש (צומת):

לפי הקצב זה יהיה בקיץ.

היו"ר ד' שילנסקי:

הדיון יהיה במליאה. הנה, השעון מופעל, רבותי.

הצבעה מס' 9

בעד ההצעה לכלול את הנושא בסדר-היום – 3

בעד ההצעה שלא לכלול את הנושא בסדר-היום – אין

נמנעים – אין

ההצעה לכלול את הנושא בסדר-היום של הכנסת נתקבלה.

היו"ר ד' שילנסקי:

חבר הכנסת בדש, לא ישבת במקומך וקולך לא נכלל. שלושה בעד, אין נגד, אין נמנעים. אני קובע שהצעתה של חברת הכנסת נעמי בלומנטל בנושא עצירת הגשמים תעבור לדיון במליאה.

חברי הכנסת, מיצינו את סדר-היום. הישיבה הבאה תהיה, אם ירצה השם, מחר, יום רביעי, כ"ט בטבת התשנ"ד, 12 בינואר 1994, בשעה 11:00. ישיבה זו הסתיימה.

הישיבה ננעלה בשעה 20:38.