

## פרויקט 'משרתיהם של שני אדונים':

מיהם הגורמים אותם בוחרים נבחר ציבור לייצג? אילו אינטרסים הם בוחרים לקדם ומדוע, והאם אלה עולים בקנה אחד עם טובת הציבור?

פרויקט 'משרתיהם של שני אדונים' מציג לקהל הרחב את הדרך בה מתנהלים רבים מנבחר הציבור במרחב הערכי הדמו-קפי, אל מול מה שאנו סבורים שצריך היה להתקיים. התנהלותם הבעייתית של נבחר הציבור רבים בשלהי עידן הדמו-קפיות (דמוקרטיה קפיטליסטית), תורם רבות לשבר שנוצר בין אזרחי המדינה למנגנונים הטוענים לתואר 'דמוקרטיים'. האזרח במדינה הדמו-קפית מתהלך בתחושה קשה שהמערכת המפקירה אותו ואת האינטרסים שלו הינה דוגמה להתנהלות דמוקרטית.

לאמונתנו, כיום אנו מצויים במשטר אוליגרכי מוסווה, שהוא תוצאה בלתי נמנעת של התהליך הקפיטליסטי בדמו-קפיה הישראלית. בפרויקט זה אנו מנסים ליצור את ההפרדה בין קלקוליה של המערכת הפוליטית הדמו-קפית ובין הערכים הדמוקרטיים. בנוסף להוכחות אותן אנו מציגים בפרויקט זה, אנו מפרטים גם את השקפת עולמנו לגבי הסוגיות, זאת על מנת ליצור את האלטרנטיבה הדרושה למציאות הנוכחית.

## **פרק א' בפרויקט: 'חוק הדרכים (שילוט)'**

בחרנו להתחיל את הפרויקט עם ניתוח תהליך התקדמותו של 'חוק הדרכים (שילוט)', בשל היותו של החוק דוגמה קלאסית להתנגשות חזיתית בין אינטרסים ברורים של תעשייה רבת חשיבות ועוצמה במדינה הדמו-קפית (תעשיית הפרסום), ובין אינטרס ציבורי ברור וחד משמעי (חיי אדם, חופש המחשבה, נחלת הכלל) של כלל האוכלוסייה.

במדינה הדמו-קפית, המחנכת את אזרחיה לצרכנות אובססיבית, תעשיית הפרסום הינה חלק חשוב ממערכת העצבים של הגוף הדמו-קפי כולו. בלעדי שטיפות המוח הבלתי פוסקות של הפרסום המסחרי, תאבד המדינה הדמו-קפי חלק מהאחיזה בקרב חלקים נרחבים מהאוכלוסייה. על כן, החוק, הדיונים בחוק ותוצאות ההצבעות, הינם דוגמה קלאסית וברורה המגלה לנו את הלך החשיבה בקרב נבחר הציבור בישראל ואת מאזן הכוחות הנוכחי בפרלמנט של הדמו-קפיה הישראלית.

### **נתונים סטטיסטיים:**

לצורך יצירת הפרק עברנו בקפידה על **129 עמודי הפרוטוקול** של ישיבות ועדת הכלכלה של הכנסת, שיוחדו לנושא 'חוק הדרכים (שילוט חוצות)'.  
ישיבה ראשונה: 31.10.2007  
ישיבה שנייה: 31.12.2007  
ישיבה שלישית: 14.1.2008  
ישיבה רביעית: 29.1.2008

**שתי הצבעות התקיימו במליאה לגבי חוק הדרכים (נכון לכתיבת שורות אלה).**  
הראשונה הייתה **הצבעה בקריאה טרומית** על החוק, שהתקיימה בתאריך 27.6.07, ובסופה התקבלה הצעת החוק ברוב של 22 בעד, 15 נגד ונמנע אחד.  
השנייה הייתה הצבעה על החוק **בקריאה ראשונה**, שהתקיימה בתאריך 3.3.08, ובסופה עבר החוק ברוב של 20 בעד, 4 נגד ואחד נמנע.

## הרקע להצעת החוק:

בשנת 1965/6 חוקק חוק האוסר על הצבת שלטי פרסום בדרכים בין עירוניות. בעשרות השנים האחרונות התמלאו הדרכים הבין-עירוניות בשילוט מסחרי פיראטי. במשך שנים פעלו חברות פרסום ורשויות מקומיות בניגוד לחוק ושלשלו לכיסם כספים רבים. בשנת 2006 הגישה עמותת 'פעולה ירוקה' עתירה כנגד המשרד להגנת הסביבה, עריית תל-אביב, עריית רמת-גן ועריית רמת-השרון בדרישה לנמק מדוע לא יוסר השילוט המסחרי מנתיבי איילון כשזה הקיים מוצב בניגוד לחוק.

להליכי העתירה הצטרפו גם שתי חברות הפרסום "נור סטאר מדיה בע"מ" וחברת "ברעם". חברת "נור" ניסתה את כוחה בהליך לפסילת העותרים (למעשה ניסיון אפשרי לחיסולו של העותר), כאשר תיארה אותם כ"תאגידי ציני, חסר בושה וחסר כל יכולת וכוונת פירעון", תוך דרישה לחייב את העמותה להפקיד 100,000 ₪ ערבות להוצאות חברת "נור" בהליך המשפטי. המדינה, באמצעות המשרד להגנת הסביבה, השיבה כי היא מקבלת את העתירה מכיוון שהשלטים הללו אינם חוקיים ומהווים בעיה בטיחותית. בדיון שהתקיים ב-3.12.2006 בפני השופטת שרה גדות, נקבע כי העתירה נתקבלה במלואה וכי על העיריות וחברות הפרסום להסיר את הפרסום מנתיבי איילון בתוך שנה, עד סוף 2007.

זו הנקודה בה מתחילה הפעילות בכנסת. חוק שהגיש ח"כ יורם מרציאנו ניסה להחליף את החוק הישן משנת 1965, בחוק שמתיר את הצבת השילוט בדרך איילון. למרות התנגדות אזרחית, התנגדות ארגונים סביבתיים והתנגדות משרד התחבורה והמשטרה, התקבלה הצעת החוק בקריאה טרומית ב-27.6.07.

## עמדת מחברי הדו"ח בנוגע לסוגיה:

כל עוד האדם נחשף לפרסומות מסחריות, מבלי שהביע נכונות לכך, חופש המחשבה שלו נפגע. המדינה, בהתירה פרסום מסחרי במרחב הציבורי, מאפשרת לגורם פרטי לבצע "אונס מחשבתי" כלפי הפרט. על כן, לעמדתנו, כל פרסומת מסחרית חייבת להיות תחומה במקום מוגדר שרק אדם המעוניין בכך ייחשף אליה. כמתחייב מעמדתנו זו, הרי שאנו נגד כל פרסומת חוצות – זו שבשטח העירוני וגם זו שבשטח הבין-עירוני. חופש המחשבה של האדם לא יכול להיות מוגבל לדרכים בין עירוניות.

**בדיוני ועדת הכלכלה אפילו מחייבי החוק מודעים לעובדה שפרסום מסחרי הינו בבחינת "אונס מחשבתי" של האזרח, מה שמעמיד את הצבעתם לטובת החוק באור שלילי אף יותר.**

היחיד שהתקרב לעמדת העמותה היה ח"כ דב חנין, שהתנגד לחוק, ובישיבת המליאה שהתקיימה בתאריך ה-3.3.08 אמר את הדברים הבאים:  
"...והסיבה השלישית, עמיתי חברי הכנסת, היא הסיבה הערכית. אנחנו חשופים להרבה מאוד פרסומות. חלק מהפרסומות שאנחנו חשופים להן, אנחנו בוחרים להיחשף אליהן, כשאנחנו קונים עיתון או כשאנחנו פותחים טלוויזיה מסחרית. אבל כשאנחנו הולכים בדרך, זכותנו לא להיות חשופים לפרסומת. זו זכות שצריך להגן עליה..."

**כמובן שהתייחסותנו לטקסט כולו הינה נגזרת מעמדתנו בנושא.**

## מבנה הפרק:

את הפרק בחרנו להציג תוך מעקב כרונולוגי אחר התקדמות חקיקתו של החוק, על כן אנו מתחילים בדיון המליאה (הצבעה טרומית) שנערך ב-27.6.2007, לאחר מכן יסקרו ארבעת דיוני ועדת הכלכלה ולבסוף הדיון במליאה (קריאה ראשונה) שנערך ב-3.3.2007.

## הדיון במליאה:

### הדיון הראשון במליאה נערך בתאריך: 27.6.2007

הדיון הראשון במליאה על החוק היה קצר ביותר. המגיש עלה לדוכן ואמר:

**"יורם מרציאנו (העבודה-מימד):**

אני רוצה להתחייב בפני חברי הכנסת, כפי שהתחייבתי היום למנכ"ל משרד התחבורה, שלא אקדם את הצעת החוק הזאת בלי משרד התחבורה, מנכ"ל משרד התחבורה ושר התחבורה, ביחד עם הארגונים הירוקים. תודה רבה." (ישיבת המליאה – 27.6.2007)

זו הייתה הבטחתו של ח"כ מרציאנו במליאת הכנסת. כעבור חצי שנה, בוטאה עמדת משרד התחבורה ע"י פרופ' יוסף פרשקר, המדען הראשי של משרד התחבורה, שאמר את הדברים הבאים בישיבת ועדת הכלכלה:

**"פרופ' יוסף פרשקר – המדען הראשי, משרד התחבורה:**

אנחנו מחויבים להחלטת הממשלה לא לשנות את החוק הקיים. בנוסף לכך מאחר שיש בנושא הזה חילוקי דעות מחקרניים רבים אנחנו מחויבים לבצע מחקר, ואנחנו נעשה מחקר רציני ומקיף שייקח שנה. את פרטיו אני רק מלווה. האחראי הישיר למחקר הזה יהיה פרופ' שנער במסגרת תפקידו כמדען הראשי של הרשות לבטיחות בדרכים. יהיו לנו מסקנות מבוססות ונציג אותן במועד." (ישיבת ועדת הכלכלה – 31.12.07)

**כאשר הציג נציג משרד התחבורה את עמדתו המנומקת בחר ח"כ מרציאנו להתעלם ממנה והמשיך לקדם את החוק למרות הבטחתו המפורשת במליאה.**

### הליך קבלת החוק:

דניאל מישורי במאמרו 'שילוט ושליטה במרחב הציבורי: עתירת "פעולה ירוקה" נגד שלטי פרסום בנתיבי איילון כמאבק על נחלת הכלל' שהתפרסם בכרך ינואר 2008 של כתב העת 'מעשי משפט', חושף כי ח"כ מרציאנו ביקש את תמיכתה בחוק של ועדת השרים לענייני חקיקה, אך בינואר 2007 נענה ח"כ מרציאנו בשלילה. לטענתו של דניאל מישורי, גם מאמציו של ח"כ מרציאנו לשכנע את השר יצחק הרצוג לערער על ההחלטה, לא צלחו.

במאמרו של מישורי מצוין כי ח"כ מרציאנו, ששימש בזמנו יו"ר סיעת "העבודה" בקואליציה, הגיע לסיכום עם ראשי סיעות הקואליציה על משמעת קואליציונית, זאת בניגוד לעמדת הממשלה.

ביטויו של מי שהיה יו"ר הכנסת בעבר, ח"כ ראובן ריבלין, ממחיש עד כמה מוזר היה הליך העברת החוק בקריאה טרומית:

**ראובן ריבלין (הליכוד):**

אני לא מבין מדוע הממשלה לא עוונה. אני המום, לא ראיתי דבר כזה. היא הרי מתנגדת בעליל."

### אין פה אינטרס?

בנוסף, מעלה יו"ר הכנסת לשעבר, ח"כ ראובן ריבלין, שאלה לגבי האינטרס העומד מאחרי העברתו של החוק:

"ראובן ריבלין (הליכוד):

חבר הכנסת מרציאנו, אולי תגיד לנו מה הביא אתכם לעשות חוק כזה?

....

ראובן ריבלין (הליכוד):

אין פה אינטרס?

....

(הקריאות לא הגיעו במקור האחת אחרי השנייה באופן רציף, אולם כולן יוחסו לחוק המוצע ולא לעניינים אחרים).

### תוצאות ההצבעה:

מפילוח תוצאות ההצבעה עולה שאכן הייתה קיימת "משמעת קואליציונית" לגבי העברתו של החוק. למעט חבר קואליציה אחד, ח"כ יצחק גלנטי, כל חברי הקואליציה הצביעו בעד החוק.

להלן תוצאות ההצבעה האלקטרונית במליאה:

בעד: 22, נגד: 15, נמנע: 1

ההצעה עברה קריאה טרומית והועברה לוועדת הכלכלה להכנה לקריאה ראשונה.

פרוט ההצבעה השמית:

22 ח"כים שהצביעו בעד החוק:

שם	סיעה	שם	סיעה
יעקב בן יזרי	גיל	אופיר פינס-פז	עבודה
אלחנן גלזר	"	שלום שמחון	"
יצחק זיו	"	אלי אפללו	קדימה
מאיר פרוש	יהדות התורה	יצחק בן ישראל	"
רוברט אילטוב	ישראל ביתנו	מגלי והבה	"
ליה שמטוב	"	יואל חסון	"
ישראל כץ	ליכוד	שי חרמש	"
נאדיה חילו	עבודה	אביגדור יצחקי	"
דני יתום	"	חיים אמסלם	ש"ס
ראלב מג'אדלה	"	אברהם מיכאל	"
יורם מרציאנו	"	יעקב מרגי	"

15 ח"כים שהתנגדו לחוק:

שם	סיעה	שם	סיעה
אריה אלדד	איחוד לאומי-מפד"ל	אברהם רביץ	יהדות התורה
ג'מאל זחאלקה	בל"ד	גלעד ארדן	ליכוד
יצחק גלנטי	גיל	ראובן ריבלין	"
מוחמד ברכה	חד"ש	יוסי ביילין	מרצ
דב חנין	"	זהבה גלאון	"
חנא סוייד	"	רן כהן	"
יעקב כהן	יהדות התורה	עבאס זכור	רע"מ-תע"ל
יעקב ליצמן	"		

נמנע אחד: ח"כ ניסים זאב – ש"ס.

במסגרת הדו"ח, שלחנו לחברי הכנסת מהקואליציה (נכון לתאריך ההצבעה) מספר שאלות שממן עולה כי:

1. הוטלה על חברי הכנסת משמעת קואליציונית.
2. חלקם טוענים כי לא ידעו בעת ההצבעה כי הממשלה (ועדת השרים לענייני חקיקה) התנגדה לחוק.

3. חלקם טוענים כי אילו לא הייתה משמעת קואליציונית לא היו מצביעים בעד החוק ואם היו יודעים שהמשלה מתנגדת, לא היו מצביעים בעד החוק.

### הדיונים בוועדת הכלכלה:

דיוני ועדת הכלכלה, הנוגעים לחוק הדרכים, הינם מסמך מרתק המעיד כאלף עדים על התנהלותם של נבחרי ציבור רבים, כשאינטרסים כלכליים של בעלי הון מתנגשים עם האינטרס של הציבור כולו.

דיוני ועדת הכלכלה, הקשורים לקידום חוק הדרכים (שילוט), נפרשים על 129 עמודי פרוטוקול המחולקים לארבע ישיבות. בפרק זה אנו מביאים מספר ציטוטים, מפיהם של מספר דוברים, על מנת להצביע על כוונות וכהכחות לטענותינו. למי מהקוראים שיש לו הסבלנות, היינו ממליצים על קריאת כל 129 עמודי הפרוטוקול הניתנים להורדה מאתר הכנסת.

### הטקטיקות של מקדמי ומתנגדי החוק:

הן מקדמי של החוק והן מתנגדיו, בנו מערך טקטי של טיעונים בעד/נגד החוק. בסעיף זה אנו סוקרים את טיעוניהם של כל אחד מהצדדים, תוך ביקורת על האפקטיביות וההשלכות:

#### מקדמי של החוק:

- מקדמי של החוק בנו את הטקטיקה ההסברתית שלהם על שלושה טיעונים מרכזיים:
1. יש לתקן חוק מיושן מהעבר (1966) שאיננו נותן מענה למציאות בת ימנו (טענת הוואקום החוקי).
  2. השילוט בדרכים בין-עירוניות איננו גורם לתאונות דרכים.
  3. האספקטים הכלכליים של הורדת השילוט בדרכים בין-עירוניות (טענת הפיטורים ההמוניים).

להלן ההרחבות:

1. מהיום בו פסק בית המשפט כי החוק בישראל אוסר על הצבת השילוט בדרך איילון, הרי שהטקטיקה הגורסת כי יש "וואקום חוקי" בנושא אינה תקפה. למרות זאת ניסה ח"כ יורם מרציאנו, בראשית הדיונים, ליצור תמונה בה ישנו כרגע "וואקום חוקי" שהוא מנסה למלא.

"...הצעת החוק הזו באה לעשות סדר במדינת ישראל. מ-1965 לא חוקק החוק במדינת ישראל שמסדיר את עניין שלטי החוצות במדינת ישראל. לא את הגודל, לא את המיקום, לא את המקום, לא את הסכום..."  
"אבל אולי אתם רוצים שזה ימשיך להיות פרוץ וכל מה שאתם עושים זה להמשיך לתת לשוק הזה להיות פרוץ..."  
"...הצעת חוק שלי באה לומר שמ-1966, כשעדיין לא חשבו כנראה על דרכים בין עירוניות..."

טקטיקה זו לא צלחה כלל וכלל. יו"ר הוועדה, ח"כ גלעד ארדן שנמנה על מתנגדי החוק, הבהיר חזר והבהר כי אין כל "וואקום חוקי" וכי החוק שחוקק בשנת 1966 קיים וכולם חייבים לקיימו כלשונו. גם היועצת המשפטית של הוועדה, אתי בנדר, מבהירה את הדברים חזר והבהר. לעיתים נדמה כי ח"כ מרציאנו עושה עצמו כמי שלא שמע/הבין את הדברים.  
בסיכומם של הדיונים, הרי שטקטיקה זו היוותה מרכיב משני במכלול המרכיבים הטקטיים של מקדמי החוק.

2. דומה שהמרכיב המרכזי בו התמקדו מקדמי של החוק היה קעקוע התפיסה הרווחת כי שילוט חוצות גורם לתאונות דרכים. מקדמי של החוק היו בבעיה – ערכית הם היו חייבים להוכיח, ללא כל צל של ספק, כי אין קשר בין שילוט הדרכים לתאונות, אולם אין יכולת לעשות כן מפני שהדעות והמחקרים בנושא זה, לכל הפחות, חלוקות אם לא שוללות את עמדתם.

עמדתה של משטרת ישראל כנגד השילוט וקביעת משרד הפנים, באופן מוחלט, כי השילוט גורם לתאונות דרכים, הציבו את תומכי החוק בעמדה ערכית בעייתית. אנו יודעים שגם במליאה וגם בוועדה טוען ח"כ מרציאנו כי הוא רוצה לקדם את החוק בשיתוף עם משרד התחבורה והארגונים הירוקים, יתכן וזו הסיבה שח"כ מרציאנו איננו מכליל את משרד הפנים במסגרת זו.

ההדגמה של רפ"ק ערן סדן, מהנדס תנועה ארצי במשטרה, שגרמה לנוכחים להבין כי קריאת השילוט בדרכים גוזלת מהנהג זמן העולה על הזמן המוגדר כ"קריטי לתאונות", הדגמה זו גרמה למהומה רבתה ולהפסקת הדיון. כשהדיון מתחדש אומר היו"ר ח"כ ארדן: "אני אמנם רק 5 שנים בכנסת והיו כאן מאבקים בנושאים מדיניים לא פשוטים, אני ממש לא זוכר כזו עצמה של רגשות כמעט באף נושא שעסקנו בו כאן בכנסת. אני מציע לכולנו קצת להיכנס לפרופורציה."

### **הפרכת הטיעון בדבר השילוט כגורם לתאונות דרכים הנה המרכיב המוסרי המרכזי בטיעוניהם של מחייבי החוק. בלעדי מרכיב זה הופכים מחייבי החוק לבלתי מוסריים בעליל ועל זאת קמה כל המהומה.**

3. לאורך כל הדיון מדגיש ח"כ מרציאנו את השיקולים הכלכליים הנגזרים מהורדת השילוט הבין-עירוני. ח"כ מרציאנו, יחד עם מחייבי החוק, מביאים לישיבת הוועדה בעלי חברות פרסום ועובדיהם וראשי רשויות, זאת על מנת שיעידו על הנזק הכלכלי וסכנת הפיטורים ההמוניים. בדיונים המאוחרים גם נושא סכנת הפיטורים ההמוניים הועמד בסימן שאלה גדול.

#### **סיכום הבחירה הטקטית של מקדמי החוק:**

במציאות הדמו-קפית הטקטיקה של מחייבי החוק הינה סבירה. הבעייתיות טמונה במהות החוק עצמו ומשם ממשיך להסתבך הרצף הלוגי של מחייביו. לאורך כל הדיונים סופגות טענות תומכי החוק **מפלות קשות**.

ראשית מוכח כי אין כל "וואקום חוקי" המחייב את חקיקתו המהירה של החוק. לאחר מכן מוכח מעל לכל צל של ספק ש"יש ספק" לגבי המחיר בחיים של אזרחים. גם נושא "הפיטורים ההמוניים" חשוד כהגזמה מוחלטת של מחייבי החוק שאינם מציגים נתונים לגבי היקף הפיטורים שנגזרים מהחוק. למרות המפלות הטקטיות של מציעי החוק בטיעוניהם המרכזיים, עדין עובר החוק בוועדה וברוב מרשים ביותר.

#### **מתנגדיו של החוק:**

אין ספק שמבחינה מוסרית למתנגדי החוק הייתה עבודה קלה. הללו היו צריכים להוכיח כי "יש ספק" בנוגע למחיר בחיי אדם שהחוק עלול לגבות, על מנת להעמיד את תומכי החוק בבעיה מוסרית קשה. על כן המוסריות הינה מרכז הטקטיקה של מתנגדי החוק והיא מתחלקת לשלושה "נושאים מוסריים" עיקריים:

1. המוסריות כנגד חוק שעשוי לעלות בחיי אדם.
2. מוסריותם של בעלי ההון שעברו שנים על החוק ושבחרו להפר את החלטת בית המשפט ולא להוריד את השלטים במועד.
3. מוסריות העמדה של הפקעת "המרחב הציבורי" לידיים פרטיות.

מתנגדיו של החוק זוכים להצלחות לא מעטות בדיוני הוועדה. בעזרת תמיכת המשטרה הם מוכיחים, מעל כל צל של ספק, כי ישנו ספק בנוגע לחיי אדם שהחוק עשוי לגבות. גם משרד התחבורה, בעמדתו שיש להתחיל במחקר שייערך שנה, מאמץ למעשה את הגישה המתנגדת לחקיקת החוק עתה והגורסת שיכול להיות שהחוק יעלה בחיי אדם.

מתנגדי החוק זוכים לגב גם מצידו של יו"ר הוועדה, ח"כ גלעד ארדן, המפעיל לחץ כבד על חברות הפרסום, בכל הנוגע לסיבות שהשילוט הבין-עירוני לא הוסר עד ה-31.12.07, כפי שדרש בית המשפט. נושא הפקעת המרחב הציבורי היווה גורם משני במכלול הטקטי של מתנגדי החוק.

#### **ביקורת לגבי הטקטיקה של מתנגדי החוק:**

אנו, מחברי הדו"ח, מכירים במגבלות החוקיות שהמציאות הדמו-קפית כובלת בהם את המוסריות, החופש והצדק. אנו מודעים לעובדה ש"הארגונים הירוקים" בחרו את נושא תאונות הדרכים ואת "חוק הדרכים-שילוט" כטקטיקה משפטית על מנת להכות בה את מציבי השלטים.

**למרות המציאות הקיימת יש מקום גם לביקורת כנגד הצנעת הטיעון האמיתי ממנו יונקת "החשיבה הירוקה". לאורך כל הדיונים מודגש נושא התאונות, נושא הפרת החוק ורק מילים מעטות בלבד מוקדשות ללב הבעיה – מדינה המפקיעה את המרחב הציבורי לידיים פרטיות ומפקירה את חופש המחשבה של אזרחיה למניפולציות תקשורתיות זולות.**

בשל ה"טוהר החלקי" בטיעוניהם, נוחלים "הירוקים" מפלות מספר במהלך הדיונים.

א. כאשר מתברר כי גם משטרת התנועה, המתנגדת לחוק, מפרסמת על שלטי חוצות גדולים וגורמת לאיבוד ריכוזו של הנהג ולאיבוד אמינותה.

ב. כאשר מתברר כי הסכנה בפרסום על גבי אוטובוסים של 'דן' ו'אגד' הינה גורם משמעותי יותר של תאונות דרכים, משילוט בדרכים בין-עירוניות.

ב. כאשר מובאים גם מחקרים הגורסים כי לא נשקפת כל סכנה משילוט בין-עירוני לנהגים.

### **טיעון לא "טוהר" מציף את כלל עיוותיה של המערכת:**

#### יורם מרציאנו:

גברתי, את רוצה לומר ששלטים על אוטובוסים הם יותר מסוכנים?

#### טובה רוזנבלום:

זה מה שמצא קרנדל, חוקר מנוטינגהם, ב-2006. הוא בדק את זה באמצעות סרטי וידיאו.

#### יורם מרציאנו:

אגד ודן, קשה להתעסק איתם. חברי הכנסת לא ירצו, זה כוח פוליטי, שם לא יורידו." (ועדת הכלכלה – 31.12.2007)

#### משה נור:

"...יש ריכוז של מחקרים של ד"ר ידוע בתחום ויועץ בהרבה מחקרים גם בארץ שמגיע למסקנה ש-60% מההפרעות שגורמות לתאונות הם טלפונים ניידים ו-30% זה רדיו, וכך טוענים גם מרבית המחקרים האחרים. אז כל אלה שדואגים כל כך לבטיחות, שיזמו חוק להפסיק לדבר בטלפונים במכוניות. למה נטפלים דווקא לנושא הזה?" (ועדת הכלכלה – 31.10.2007)

#### משה בקר:

"...הצעה אחרת: לדעתי, יש שלטים שצריך להוריד אותם לאלתר, ולא רק מנתיבי איילון, אלא גם ממקומות אחרים. כשבצומת יש פלזמה מול העיניים, ויש הולכי רגל שחוצים לפניך זה אפילו יותר חמור מאשר שלט אוטורי שנמצא בנתיבי איילון..."

(משה בקר- יועץ מדעי והנדסי, ועדת הכלכלה – 31.12.2007)

#### יורם מרציאנו:

"...קראתי שיש איזה מכתב של אמנים למען הסביבה. בשנים האחרונות, בכל מיני קמפינים, אותם אמנים עצמם הופיעו על אותם שלטים וקיבלו תמלוגים לכיס. למה אז הם לא חשבו שזה מפריע לאיכות הסביבה? אתם יודעים, יש גם מפלגות ירוקות. אותן מפלגות ירוקות שמו שלטים שלהן במערכות הבחירות. כולנו כאן, חברי הכנסת, הופענו על אותם שלטים. איפה היינו אז? היה לנו נוה להשתמש בשלטים האלה..." (מליאת הכנסת, 3.3.2008)

## דיוני הוועדה – חלוקה לנושאים מרכזיים

מנקודה זו ואילך אנו בוחרים להציג את ניתוח הפרוטוקולים של וועדת הכלכלה בחתך של מספר נושאים מרכזיים שליוו את הדיונים כולם והשפיעו על מהלך העניינים. אנו חותמים את פרק דיוני הוועדה במספר אנקדוטות הנגזרות מהדיונים.

### משקל חייו של אזרח אל מול משרה של אזרח אחר/הכנסות בעלי ההון:

גם אם אנו, מחברי הדו"ח, סבורים כי היה צריך להפיל את החוק מטעמים שונים מאלה שהועלו בדיון, הרי שנושא חייהם של אזרחים אל מול רווחיהם של מעטים הינו חשוב. למעשה, העמדת האספקטים הכלכליים אל מול העלות (האפשרית) בחיי אדם, הייתה לב ליבם של רוב הדיונים.

משה נור:

"...היום יש שלוש חברות שמייצרות ומפתחות כ- 70% מהמדפסות שנמכרות בעולם, מצפים בניינים ונמצאים במרחב הציבורי. זה רעיון ישראלי ופיתוח ישראלי שמכניס למדינה מיליארד וחצי שקל בשנה..."  
"...זו גאוה לאומית של כל מי שמכיר את הענף הזה, בעולם שמחים להשתמש בזה ומכירים בעבודה שישראל היא פורצת דרך בנושא הזה, וכאן בארץ אנחנו רוצים להוריד את הענף הזה..." (ועדת הכלכלה, 31.10.2007)

הי"ר גלעד ארדן:

"...ואם אני מבין מדברייך שאין לך רצון להחריף את המצב, אז כרגע יש ספק. על כך בוודאי אין מחלוקת. גם לעמדתך, לכל הפחות יש ספק; המשטרה טוענת שיש סכנה בשלטים, משרד התחבורה אומר שהוא צריך לבחון את הנושא. כאשר יש ספק בנושא כזה, וכאשר המצב החוקי הקיים מנוגד לחוק, כלומר השלטים כרגע מפריים את החוק הקיים, וכאשר גם לעמדתך אי-אפשר בשנה הקרובה להכריע בחוק טרם הסתיים המחקר של משרד התחבורה, כיצד אפשר לבקש שהכנסת תבקש לאפשר למצב במדינה להיות מנוגד לחוק?"

יורם מרציאנו:

"...אני מסכים איתך שיש ספק; הספק הוא לכאן או לכאן. אני לא יודע כמה מפורטים ילכו הביתה מחר בבוקר. יש עכשיו ספק גדול. חברות הפרסום אומרים – כ-5,000 עובדים; יש הסבורים, מהירוקים, שזה כמה עשרות משפחות. גם אתה וגם אני כבר ראינו מאבקים של עשרות עובדים שנלחמו בכל כוחנו להשאיר את הפרנסה אצל העובדים..."  
"...אם אתם יודעים שמחר בבוקר הולכים כמה עשרות משפחות אז אני מעדיף כמה עשרות משפחות שמתפרנסות מחר בבוקר מאשר אולי יהיה קצת יותר "ירוק" – וירוק, בעיניי, זה חשוב..." (ועדת הכלכלה – 31.12.2007)

יורם גלעד ארדן:

"...ברור שיש כאן אינטרס מסחרי של חברות ספציפיות שמציבות שלטים בנתיבי איילון. אבל כל זה מתגמד ולא רלוונטי כאשר אנחנו עוסקים בשאלה האם בדרך שבה נהג נוסע במהירות גבוהה יותר יש לאותם שלטים השלכה בטיחותית שמסכנת חיי אדם, והם מסיחים או לא מסיחים את הדעת, ולא יודעים בדיוק לכמה זמן, ומה המשמעות של זה לקבלת ההחלטות. לי אין מומחיות בנושא הזה, ואני חושב שגם ליתר חברי הכנסת. לכן המסלול שהוועדה התוותה, וצר לי שלא הגיע לסיומו, היה שהמשרד שמופקד על הנושא הזה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, יביא עמדה מקצועית, ולאחר שחברי הכנסת יקבלו את העמדה הזאת כל אחד יחליט בעצמו מה גובר על מה.

...הבעיה היא שמשרד התחבורה לא הביא, וכרגע יש ספק שנותר באוויר לגבי בטיחותם או הסיכון שיש בשלטים הללו..." (ועדת הכלכלה – 31.12.2007)

גדי בלובשטיין:

אני מייצג את פורום חברות השילוט. חשוב להתעכב על המילה "ספק". זאת מילה שמעלים אותה כאשר אנשים לא יודעים. בדרך כלל אנשים מעלים את המילה "ספק" כדי לדחוף את הטיעון שלהם קדימה באמצעות העלאת הספק. בואו נהיה הגונים עם עצמנו, אנחנו לא יודעים. אנחנו לא יודעים, זה אומר שאין כלום. אין כלום זה אומר -

דב חנין



---

היו"ר גלעד ארדן:

סליחה, אתה הבא בתור. אתה תאמר את דברך.

דב חנין:

האמירה הזאת פשוט הדהימה אותי..."

...

דב חנין:

כרגע אנחנו מתעסקים בשלטי חוצות שהם לא דבר הכרחי, הם דבר אפשרי; אבל יכול להיות שהדבר האפשרי הזה הוא גם מזיק ופוגע. לכן בגלל מטרתם של שלטי החוצות שנועדו למשוך תשומת לב מתעורר ספק אמיתי שצריך להיבדק, ומשרד התחבורה עושה את עבודתו כראוי כאשר הוא אומר שהוא רוצה לבדוק את זה בצורה רצינית. כאשר ישנו ספק מהסוג הזה, אדוני היושב ראש, אנחנו חייבים לנקוט, במיוחד כאשר מדובר בשאלות של בטיחות ושל חיים של בני אדם בעיקרון הזהירות המקדימה. המשמעות של עיקרון זה היא מאוד פשוטה וברורה, שכאשר יש ספק ממשי שמשהו עלול לפגוע בחיים ובבריאות של בני האדם אנחנו נמנעים מאותו דבר ככל שאנחנו יכולים."

ד"ר טובה רוזנבלום:

"...אני מצטרפת לחבר הכנסת דב חנין לגבי הזהירות המקדימה. אם יש בידינו כל-כך הרבה מחקרים – למעלה משמונה – שמראים שיש הסחת דעת ברורה בגין שלטים, לדעתי, עד שלא יתקבלו ראיות יותר ברורות צריך לאסור את השלטים או לא לחדש אותם ולחכות..." (ישיבת וועדת הכלכלה – 31.12.07)

תומכי החוק ניסו להתעלם מנושא "הספק" לגבי קיפוח חיי אדם, נושא שהיווה מכשול קשה בהעברת החוק. כמעט כל תומכי החוק נגעו רק באספקטים הכלכליים של הפלת החוק וטשטשו את נושא "הספק" בקיפוח חיים. רק מציע החוק – ח"כ מרציאנו החליק בלשונו ואמר מפורשות כי הוא מעדיף את "מקומות העבודה" של אותם מועסקים על מה שהוא כינה "מה שאולי יהיה קצת יותר ירוק".

## הקשרים בין הון לשלטון, כפי שעלו בדיונים:

לאורך רוב הדיונים עולה האינטרס הכלכלי של בעלי חברות השילוט ושל העיריות המקומיות. מציעי החוק מהלכים אימים, לאורך הדיונים הראשונים במיוחד, עם "חרב הפיטורים ההמוניים" באם החוק לא יעבור ומהר. הם מציגים חזון אפוקליפטי לגבי תעשיית השילוט שעומדת לקרוס בגלל הורדת השלטים מדרך איילון. בדיון השלישי הנושא נכנס מעט יותר לפרופורציה אולם קשר ההון, האינטרס הכלכלי, הוכח על ידי מציעי החוק בעצמם ולא יוכל להימחק מהזיכרון. עוצמת תעשיית השילוט מודגשת על ידי בעליה: "...שמכניס למדינה מיליארד וחצי שקל בשנה..." (משה ניר), הן כאיום מרומז שאם החוק לא יעבור הכנסות המדינה יפגעו, והן כתזכורת לחברי הכנסת הנוכחים לעוצמתה של תעשיית השילוט וקבוצות כוח נוספות הפועלות בפרלמנט. להלן מספר דוגמאות שבראשונה שבהם חושף מגיש החוק, ח"כ מרציאנו, את כוחם של תאגידי ענק נוספים בקרב חברי הכנסת:

טובה רוזנבלום:

"...אני מצטרפת לחבר הכנסת דב חנין לגבי הזהירות המקדימה. אם יש בידינו כל-כך הרבה מחקרים – למעלה משמונה – שמראים שיש הסחת דעת ברורה בגין שלטים, לדעתי, עד שלא יתקבלו ראיות יותר ברורות צריך לאסור את השלטים או לא לחדש אותם ולחכות."

יורם מרציאנו:

כולל השלטים של דן ואגד.

היו"ר גלעד ארדן:

הם לא מנוגדים לחוק, וזה הבדל שאי-אפשר להתעלם ממנו. יכול להיות שיש כאן עוול היסטורי שאתה צודק בו -

יורם מרציאנו:

אני מאוד מכבד אותך ואת המאבק שלך בתאונות הדרכים, אבל אני רוצה לראות חברי כנסת אמיצים שמתעסקים עם אגד ודן; שילכו וירימו את הכפפה הזאת. אני הרי יודע מה תהיה התוצאה בוועדה, ראיתי פה את הלובי של אגד ודן, שגם אני אגב אתמוך בהם.

היו"ר גלעד ארדן:

מכיוון שהטענות שלהם, כמובן, ענייניות.

יורם מרציאנו:

ברור.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה מזדהה איתם.

יורם מרציאנו:

בדיוק כמוך, מאותם טעמים שלך יחד עם שאר חברי הכנסת.

היו"ר גלעד ארדן:

אני שמח שאתה יודע לקרוא את מחשבותיי ולנבא מה אני אעשה בכל דיון והצבעה, אבל תרשה לי לחלוק.

יורם מרציאנו:

תוביל מהלך. היא אמרה פה דבר מדהים."

(ועדת הכלכלה – 31.12.2007)

"אבישי ברוורמן:

המסרים הארוטיים, ה-Heaven persuaders הם קולטים, ולכן יהיו לנו כמה שיותר "חתיכות" וגברים על גבול העירום, כי ככה מוכרים. ומכיוון שאנחנו בעידן של מכירה, וזה הכסף שמוביל, הדבר היחיד שאפשר לעשות בבית המחוקקים זה קצת לעצור את זה. במקום הזה לא ישנו את הטרנד הזה כי אין האומץ והכוח לעשות את

זה."

(ועדת הכלכלה – 31.12.2007)

"...וגם כשאני מסתובב ברחוב – בנגקוק, בלונדון או בתל-אביב – אנחנו יודעים שהעולם היום נשלט על ידי כסף

גדול ועל ידי שטיפת מוח של אנשים, ולא הוועדה הזאת תתקן את הידרדרות המערב ואת הידרדרות החברה האנושית.

כי ישנה הידרדרות- (אבישי ברוורמן, ועדת הכלכלה – 31.12.2007)

יורם מרציאנו:

"...אנחנו עוסקים פה בוועדת הכלכלה. מישהו אמר לי פה שזה עסק של עשרות מיליוני שקלים. נכון, אם מחר בבוקר

ייפגעו עסקים של עשרות מיליוני שקלים, גם הכלכלה במדינת ישראל יכולה להיפגע בגלל זה. גם את זה צריך

לזכור..." (ועדת הכלכלה – 31.12.2007)

משה נור:

זו המצאה ישראלית שנולדה בשנת 89 על ידי "פרינטרס" חברה שאני ייסדתי, היום יש שלוש חברות

שמייצרות ומפתחות כ-70% מהמדפסות שנמכרות בעולם, מצפים בניינים ונמצאים במרחב הציבורי. זה

רעיון ישראלי ופיתוח ישראלי שמכניס למדינה מיליארד וחצי שקל בשנה.

(ועדת הכלכלה – 31.10.2007)

## שקריות הטענה כי המחוקק ב-1965 חוקק את החוק מחוסר מודעות לצרכי העתיד

מחייבי החוק חוזרים שוב ושוב על הטענה כי המחוקק של 1965/6 לא יכול היה לנחש את המציאות שהתפתחה עם השנים, ועל כן הגיעה השעה ל"עדכן" את החוק למציאות הקיימת. אם היו אלה טורחים לבדוק את טענתם הם היו מתפלאים לגלות שאין אלה פני הדברים.

"...הצעת החוק הזו באה לעשות סדר במדינת ישראל. מ-1965 לא חוקק החוק במדינת ישראל שמסדיר את עניין שלטי החוצות במדינת ישראל. לא את הגודל, לא את המיקום, לא את המקום, לא את הסכום..."  
"אבל אולי אתם רוצים שזה ימשיך להיות פרוץ וכל מה שאתם עושים זה להמשיך לתת לשוק הזה להיות פרוץ..."

"...הצעת חוק שלי באה לומר שמ-1966, כשעדיין לא חשבו כנראה על דרכים בין עירוניות..."  
(ח"כ יורם מרציאנו, 31.10.07, ועדת הכלכלה)

"...פסק הדין לא ניתן על רקע בטיחות בדרכים ולא ניתן כי בא מישהו עם חוות דעת כזאת, אלא על רק פרצה בחוק שבשנת 1966 אף אחד לא חשב שיהיה מצב של דרך פרברית או דרך בין-עירונית שעוברת בתוך יישוב..."

(אלון גלרט, חברת ברעם לפרסום, ישיבת ועדת הכלכלה – 31.12.07)

בדין השלישי שהתקיים בוועדת הכלכלה, בתאריך 14.1.2008, מעלה שרון קנטור מ'אומנים למען הסביבה' את הטענה שהמחוקק של 1965/6 לא היה כה תמים:  
"...ואני רוצה לחזור לחוק המקורי. החוק המקורי, משנת 66, בניגוד למה שנטען כאן לאורך כל הדיונים, אינו מיושן. החוק חזה במדויק וקבע במדויק את ההבדל בין שלט שנועד להראות לאנשים על כיווני תנועה, או שלט שנועד כמו השלט של "אלקו" – להראות על הימצאותו של מפעל לבין שלט פרסום. החוק הזה, עניינו היה תרבות. יכול להיות שגם החוק היטיב לחזות שראש עיר בישראל יקרא לשלטי פרסום "כבוד והדר" של העיר שלו..."

האמת היא שהמחוקק של 1965-1966 לא היה תמים בכלל, למעשה ניתן לטעון כי הוא היה חכם ומרחיק רואי ממה שניתן לשער. כשקוראים את כוונותיהם של המחוקקים של אותם הימים, נדמה שאילו יכלו הם, היו הם מושיטים יד מהעבר וקורעים לגזרים את החוק של 2007.  
להלן מספר ציטוטים (\*\* שמתמצים את כוונות המחוקק של 1965, מתוך הדיונים שהתנהלו בזמנו על החוק:

### שר העבודה יגאל אלון:

"...חוק שיאפשר הסרת שלטי הפרסומת דרוש לנו לא רק מטעמי בטיחות. לא פחות מכך הוא דרוש לנו גם מטעמים אסתטיים. שלטי הפרסומת המתרבים והולכים בצידו הדרכים מכערים את נוף הארץ, ואפילו למען שיפור הנוף בלבד כדאי היה לחוקקו. קל וחומר במקרה זה המועיל והנאה חוברים יחדיו.  
הפרסומת בעיתונות, ברדיו ובבתי הקולנוע מאפשרת להביא לידיעת הצרכנים את המוניטין של המוצרים והשירותים המוצעים למכירה, וחלילה לנו מלהתיר פרסומת על חשבון הבטיחות והפגיעה בנוף הארץ והטעם הטוב..."

### ח"כ אורי אבנרי:

"...השלטים בצידו הכבישים אינם מעוררים רק שאלה של בטיחות, כפי שנאמר בדברי ההסבר, הם מעוררים שאלה עמוקה של יחס האדם הישראלי אל נוף מולדתו. המגע עם הטבע הוא מקור לא-אכזב של השראה לאדם, ובייחוד לאדם העירוני..."

### ח"כ יזהר סמילנסקי:

"...והנה, בעוד הבנוי מתפשט מהר, הרי הפתוח כנגדו מסולק במהירות גדולה פי כמה, שכן פגם אחד בראש גבעה מקלקל סביבו עולם מלא מאופק עד אופק. לא זו בלבד, אלא שבאים אז המוכרים וממהרים לרדוף במרכולתם אחר הקונה על פני כבישי הארץ..."

"...לא זו בלבד, אלא שבאים אז המוכרים וממהרים לרדוף במרכולתם אחר הקונה על פני כבישי הארץ. מוצאי הערים שלנו כבר התחילו וקושטו בכרזות פרסומת המתחרות זו בזו, משני צידי הדרך בגודל, בצעקות ובכובד מכת השפעתם, עד שהאדם יוצא היום ובא במסדרון של שלטים, ולא יארכו ימים וייסע מעיר לעיר לכובד בתוך שדירת צעקות פיתוי לקנות..."

"...חוק זה נקרא, אפוא, לשים גבול להפקרת הפתוח בפני הכיעור, שלא יהיו גם השדות והגבעות מוכתמים בחפצים תותבים להם, ובצעקות סחר מכר..."

**כמו שאנו רואים, המחוקק של 1966 ידע בדיוק מדוע הוא מעביר את החוק כמו שהעבירו. החוק נועד למנוע את המציאות שמחייבי החוק של 2007 דורשים.**

אם מחייבי החוק של 2007 היו עושים מלאכתם נאמנה ובודקים את טענותיהם, ואם היו הם אנשים שלא מוכנים לומר כל דבר לצורך העברת החוק, הרי שלא היו משתמשים בטענה זו כנגד המחוקקים של שנת 1966 שאינם מסוגלים להגיב על הטענות הלא מוצדקות.

**\*\* הציטוטים של חברי הכנסת משנת 1965/6 לקוחים מעבודתו של דניאל מישורי 'שילוט ושליטה במרחב הציבורי: עתירת "פעולה ירוקה" נגד שלטי פרסום בנתיבי איילון כמאבק על נחלת הכלל' שהתפרסם בכרך ינואר 2008 של כתב העת 'מעשי משפט'.**

#### **ציטוטים המוכיחים את "האונס המחשבתי" שבשילוט חוצות:**

להלן מספר אמירות המעידות, לדעתנו, על הסיבה "הדמוקרטית הטהורה" להורדת כל השילוט המסחרי מכל שטח ציבורי אפשרי – שטיפות המוח:

"...וגם כשאני מסתובב ברחוב – בנגקוק, בלונדון או בתל-אביב – אנחנו יודעים שהעולם היום נשלט על ידי כסף גדול ועל ידי שטיפת מוח של אנשים, ולא הוועדה הזאת תתקן את הידרדרות המערב ואת הידרדרות החברה האנושית. כי ישנה הידרדרות- (אבישי ברורמן, ועדת הכלכלה – 31.12.2007)

"... עשו ניסויים מה משפיע על אנשים בפרסומות. היתה אפילו דוגמה לפרסומת שבסופרמרקט מסוים אמרו שחבילת סבון עולה 5 סנט, ושתי חבילות עולות 11 סנט. אתם מבינים? זה עלה יותר, וזה נמכר יותר. מדוע? כי הצורה שבה עשו את המכירה השפיעה..." (אבישי ברורמן, ועדת הכלכלה – 14.1.2008)

"...עושים את זה כי יודעים שיש צורך לאומי, השילוט הזה הוא הדבר היחיד שהעלות תועלת שלו זולה מאד כדי להחזיר מוצרים חדשים של חברות קטנות, וגם חברות גדולות שאין להם תקציב גדול..." (משה נור – מתומכי החוק, ועדת הכלכלה – 31.10.2007)

"...מנכ"ל יקבי בנימינה אומר בצורה מפורשת שבלי המוצר הזה הוא לא יכול להחזיר לתודעת הציבור מוצרים חדשים שלו. אותו דבר אומר מנכ"ל ב.מ.ו., צביקה זילברמן שזו חברה גדולה עתירת תקציבים מוותיקי ענף הפרסום..." (משה נור – מתומכי החוק, ועדת הכלכלה – 31.10.2007)

"...יש לנו מערכת במוח ששולחת אותנו לתת תשומת לב לדבר שמשנתה לצידנו והדינאמיקה של אותם שלטים בנויה כך שהאפקט הזה יעבוד וחזק, כל זה העתקת מחשבה מהדרך מהנהיגה מהכביש..." (ערן סדן, ממתנגדי החוק, ועדת הכלכלה – 31.10.2007)

## מספר מילים טובות

### ח"כ גלעד ארדן, יו"ר ועדת הכלכלה:

הדרך בה מנהל יו"ר ועדת הכלכלה את דיוניה, ראויה לכל שבח. ח"כ גלעד ארדן מבצע עבודה מקצועית, יסודית ושמתאפיינת במה שניתן לכנות כ"רוח דמוקרטית". ח"כ ארדן נמנה על מתנגדי החוק והיה בכוחו "לקבור" את החוק בתרגילים כאלה ואחרים, אולם הוא בוחר בדרך הדמוקרטית – העברת ההכרעה למליאת הכנסת. ח"כ ארדן מציין זאת במפורש במהלך הדיונים. אנו מקווים כי התנהלותו של ח"כ ארדן והתנגדותו לחוק אינם נובעים משיבתו בסיעת אופוזיציה אלא נגזרת של אידיאולוגיה מוצקה. אנו נאלץ לחכות ליום בו ח"כ ארדן ישב בקואליציה ואז נדע את התשובה, כרגע זוכה ח"כ ארדן לציון לשבח על התנהלות המוסיפה לכנסת כבוד רב.

### ח"כ ראובן ריבלין:

אם על ח"כ ארדן מוטלת חובת ההוכחה, הרי שזו אינה חלה יותר על ח"כ ריבלין. ח"כ ריבלין הוכיח פעמים רבות בעבר כי הדרך הדמוקרטית הינה נר לרגליו, גם אם נאלץ לשלם על כך מחיר אישי. זכורה לנו יציאתו כיו"ר כנסת כנגד ראש ממשלה ממפלגתו (הליכוד) בנושא השתתפות ב"כנס הרצליה" והפרטת הדיון הציבורי. לא נותר לנו לאחל לבית המחוקקים חברי כנסת רבים שיידמו לח"כ ריבלין בכל הקשור להתנהלותו הערכית והדמוקרטית.

### ח"כ דב חנין:

ח"כ חנין מפגין עניין רב בדיוני הוועדה ובטובתו של הציבור הרחב. אנו מוצאים לנכון לציין לשבח חבר כנסת הבוחן נושאים מזווית ראייה של טובתם של כלל אזרחי המדינה, גם אם זה בא לעיתים על חשבון אינטרסים של בעלי הון. יישר כוח.

## נוכחות בישיבות:

**31.10.2007**

8 משתתפים:

גלעד ארדן – היו"ר	יורם מרציאנו	יצחק זיו	דוד טל
דב חנין	רונית תירוש	יעקב כהן	יואל חסון

**31.12.2007**

16 משתתפים:

גלעד ארדן – היו"ר	דוד אזולאי	רוברט אילטוב	אבישי ברוורמן
אליהו גבאי	אבשלום וילן	דב חנין	יואל חסון
ישראל חסון	אמנון כהן	יעקב כהן	סופה לנדבר
אברהם מיכאלי	יעקב מרגי	חנא סויד	יוסף שגאל

**14.01.2008**

16 משתתפים:

גלעד ארדן – היו"ר	חיים אמסלם	אבישי ברוורמן	אליהו גבאי
אלחנן גלזר	אבשלום וילן	דב חנין	יואל חסון
שי חרמש	יעקב כהן	אברהם מיכאלי	אלכס מילר
יורם מרציאנו	מיכאל נודלמן	יואל פלסנר	עמיר פרץ

יורם מרציאנו	יעקב מרגי	אמנון כהן	גלעד ארדן – היו"ר
מיכאל נודלמן	מנחם בן ששון	חנא סוויד	יעקב כהן
סטס מיסז'ניקוב	ראובן ריבלין	יעקב גלזר	עמיר פרץ
		סופה לנדבר	יואל חסון

מטבלת נתונים, אותה ליקטנו עבור סעיף הנוכחות בפרק זה, עולה כי אחוז ההשתתפות של חברי הכנסת בישיבות הוועדה בנושא 'חוק הדרכים' עולה בהרבה על ההשתתפות הממוצעת בישיבות הוועדה. בנוסף, אנו מצרפים בזאת קישור לידיעה, פרי עטו של שחר הזלקורן מ-Y-net, המתארת את שהתרחש בישיבות הוועדה בעת שהחלו הדיונים על נושא 'חוק הדרכים'.  
<http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-3500511,00.html>  
תיאוריו של הזלקורן ממחישים לקורא את יכולתם של בעלי ההון לגייס רבים מקרב חברי הכנסת, לצורך קידום אינטרסים צרים שלהם.

#### הצבעות:

ותוצאות ההצבעות לגבי החוק המוצע הינן חלקיות. ההצבעות התקיימו בישיבה שנערכה ב-14.1.2008 ותוצאות שמיות יש לנו רק מההצבעה על סעיפים 1 ו-2 בחוק המוצע. בסעיפים הבאים שאושרו אין פרוט שמי של ההצבעה.

שי חרמש, שמחליף את חברת הכנסת רונית תירוש - בעד  
יואל חסון – בעד  
אברהם מיכאלי מצביע במקום יצחק וקנין – בעד  
יורם מרציאנו – בעד  
יצחק זיו - בעד  
יעקב כהן – נגד  
אליהו גבאי- נגד  
דב חנין, שמצביע במקום חבר הכנסת חנא סוויד - נגד  
גלעד ארדן - נגד  
לפיכך – 5 בעד, 4 נגד. סעיפים 1 ו- 2 אושרו.

לאחר תום ההצבעה הגיש ח"כ דב חנין דרישה להצבעה חוזרת. טענתו של ח"כ חנין הייתה שההצבעה נערכה בחופזה ובמקביל לישיבות סיעה שנערכות באותה השעה. דרישתו של ח"כ חנין הועלתה בישיבה שנערכה ב-29.1.2008 וזו למעשה ההצבעה השנייה ששמות המצביעים מפורטות בה. מי שתמך בחוק המוצע התנגד להצעתו של ח"כ חנין לפתוח את ההצבעות מחדש ואילו מי שהתנגד לחוק המוצע תמך בהצעתו של ח"כ חנין.

היו"ר גלעד ארדן:

אם כך אנחנו עוברים להצבעה. מי שבעד – משמע שהוא בעד הרביזיה שביקש חבר הכנסת חנין, והוא בעד לפתוח מחדש את הדיון בהצעת החוק. מי שנגד – מתנגד.

לאה ורון:

חבר הכנסת מנחם בן ששון במקום חברת הכנסת רונית תירוש – נגד  
חבר הכנסת מיכאל נודלמן במקום חבר הכנסת דוד טל – נגד  
חבר הכנסת יואל חסון – נגד

חבר הכנסת **אמנון כהן** – נגד  
חבר הכנסת **יעקב מרגי** – נגד  
חבר הכנסת **יורם מרציאנו** – נגד  
חבר הכנסת **עמיר פרץ** במקום חבר הכנסת אבישי ברוורמן – נגד  
חבר הכנסת **יעקב גלזר** במקום חבר הכנסת יצחק זיו – נגד  
חבר הכנסת **יעקב כהן** – בעד  
חבר הכנסת **ראובן ריבלין** במקום חבר הכנסת משה כחלון – בעד  
חבר הכנסת **אליהו גבאי** – לא נמצא  
חבר הכנסת **סטס מיסז'ניקוב** במקום חבר הכנסת רוברט אילאטוב – נגד  
חברת הכנסת **סופה לנדבר** במקום חבר הכנסת ישראל חסון – נגד  
חבר הכנסת **חנא סויד** – נגד  
חבר הכנסת **גלעד ארדן** – בעד

3 חברי כנסת בעד, 11 נגד.

### התמוה בדוברים:

לא יצרנו סעיף זה על מנת לעלוב. הסיבה הינה חוסר יכולתנו להבין את הדברים. מדובר בדבריו של חבר כנסת המציג עמדה מפוכחת, ניתוח חד של המציאות ומה שמסתתר מאחריה ולאחר מכן בוחר לחזק את מה שהוא עצמו רואה כשלילי...  
קטונו מלהבין. האם היה זה רק מס שפתיים לייסורי נפש פנימיים?

ח"כ **אבישי ברוורמן**: "אני אישית רואה סכנה גדולה בחברה המודרנית הקפיטליסטית הברוטלית שמתפתחת בעולם שבה הכסף והזילות מובילים, אבל אני לא רואה שבכוחי הדל כרגע לפתור אותה. הייתי מעדיף שמדינת ישראל היתה מנוהלת בערכים יותר גבוהים של –" (ישיבה ב-14.1.08)

"...וגם כשאני מסתובב ברחוב – בנגקוק, בלונדון או בתל-אביב – אנחנו יודעים שהעולם היום נשלט על ידי כסף גדול ועל ידי שטיפת מוח של אנשים, ולא הוועדה הזאת תתקן את הידרדרות המערב ואת הידרדרות החברה האנושית. כי ישנה הידרדרות..." (ישיבה ב-13.12.07)

"...המסרים הארוטיים, ה-Heaven persuaders הם קולטים, ולכן יהיו לנו כמה שיותר "חתיכות" וגברים על גבול העירום, כי ככה מוכרים. ומכיוון שאנחנו בעידן של מכירה, וזה הכסף שמוביל, הדבר היחיד שאפשר לעשות בבית המחוקקים זה קצת לעצור את זה. במקום הזה לא ישנו את הטרנד הזה כי אין האומץ והכוח לעשות את זה..." (ישיבה ב-13.12.07)

אחרי כל אלה מסיים ברוורמן עם הצבעה בעד החוק המקדם "ברוטאליות קפיטליסטית מודרנית". הוא אפילו לא בוחר בניסיון, גם אם יהיה זה חסר סיכוי, לעצור את התהליכים. עם אנשים המסרבים להכיר בתהליכים יש לנו ניסיון רב, עם כאלה שמכירים את התהליכים, רואים אותם ואת השלילי שבהם ובכל זאת בוחרים לתת להם יד – זה לא נקרה על דרכנו לעיתים דחופות.

"...שלוש הערות. אני מקשיב פה, ואני אתמוך בהצעת התיקון. אסביר למה. מראש, רמת הדיון לא מצאה חן בעיניי וכבר אמרתי – לא בגלל הלוגיקה. אני בעצמי לא בטוח מה נכון כאן ומה לא. אני גם בטוח שבעוד שנה וחצי, מהניסיון שלי במדע ובמחקר יהיו דעות לכאן ולכאן..." (ועדת הכלכלה – 14.1.2008)

## מעט הומור לא יזיק:

1. מי "נאור" ומי "לא נאור", סוגיה פילוסופית בת אלפי שנים הוכרעה בישיבה באחת. יתכן וזו הייתה החדשה המרעישה מן הישיבה. בכל מקרה, ההכרעה המהירה מעידה בהחלט על הדוברים ועל הכיוון אליו הם נושאים תפילותיהם:

משה בקר:

...דיון כזה לא היה מתקיים בחו"ל, כי בחו"ל היו אומרים שדיון כזה היה צריך להתקיים בקונטקסט - -

אבישי ברוורמן:

ד"ר בקר, אני מציע שתשנה את המושג "חו"ל". 90% מהעולם הוא עולם לא נאור, אתה מתכוון לעולם הנאור.

משה בקר:

אני מקבל את התיקון – העולם הנאור המערבי. בעולם הנאור המערבי היו אומרים...

2. מהו הדר?

צבי בר, ראש העיר רמת-גן, מגדיר מחדש את המושג "הדר" ומבקש כי יוחזרו השלטים לדרך איילון:  
"אני מדבר על הקטע הזה של האילון - תחזירו לו את ההדר שהיה כי לא היו תאונות..."

## ישיבת הכנסת השנייה שהתקיימה בתאריך: 3.3.2008

הישיבה השנייה הייתה קצרה גם כן ותוצאותיה ברורות אף יותר (20 בעד, 4 נגד).

**בישיבה זו עלה ח"כ מרציאנו לדוכן וחזר על הדברים אותם אמר בוועדה:**

"... החוק שלי בא לתקן חוק שחוקק בשנת 1965, ואז עדיין אף אחד לא חשב על דרכים פרבריות במדינת ישראל, מה שנקרא דרכים בין-עירוניות..."  
כפי שראינו קודם לכן, המחוקק בעבר חלק על עמדתו של ח"כ מרציאנו ובמקום לגרוס כי המחוקק בעבר סגה בחקיקתו, הוא בוחר להציג את המחוקק מהעבר כמי שלא צפה את ההתפתחויות.

**ח"כ מרציאנו חוזר על טענתו: יש ספק לגבי חיי אדם – השלטים צריכים להישאר.**

"...בא נציג משרד התחבורה ואמר בוועדת הכלכלה: דרושה לנו עוד שנה שלמה כדי לבצע מחקר מקיף שיוכיח אם אכן זה גורם לתאונות דרכים, כן או לא.  
פניתי אל חברות השילוט ואמרתי שיפקידו בידי מכתבים שאם יוכח שאכן השלטים גורמים לתאונות דרכים, הם יורידו את השלטים..."

**ח"כ מרציאנו מאשים את הירוקים כי הם בעלי האינטרסים:**

"...אני אומר לכם היום, כמחוקק בבית-המחוקקים, מה שקרה אתי, מחר יכול לקרות לכם, עם קמפיינים מסוכנים של בעלי עניין. אני אומר לכם במפורש שבסוף נגלה שהעניין נמצא במקום אחר והם מונעים מטיעונים שאינם בדיוק טיעונים עיקריים..."

**הנוכחים במליאה שמעו גם את המתנגד לחוק, ח"כ דב חנין, וטיעונו בנושא:**

"...משרד התחבורה ביקש מאתנו פסק זמן של שנה כדי לבחון את השאלה מבחינה מקצועית. הצעתי לוועדה לקבל את הבקשה הזאת ולא להיחפז בהצעת החוק הזאת, שמתקנת את החוק הקיים, אלא לנהוג לפי עקרון הזהירות המקדימה, אותו עיקרון שאומר שכשיש סכנה אנחנו מנעמים מלנקוט פעולה שאולי מגבירה את הסכנה. הצעתי לוועדת הכלכלה, ואני מציע לכנסת, לא לאמץ את החוק הזה ולתת למשרד התחבורה את הזמן הדרוש כדי לבצע מחקר רציני ולראות..."

כאמור, החוק עבר קריאה ראשונה ברוב של 20 בעד, 4 מתנגדים ואחד שנמנע.



## סיכום/מסקנות הפרק:

כפי שפתחנו ואמרנו, תהליך העברת 'חוק הדרכים' (שילוט) הינו דוגמה מאלפת החושפת בפנינו את מכלול האינטרסים ויחסי הכוחות בפרלמנט הדמו-קפי הישראלי. התנהלותו המגושמת, חסרת המעוף והברוטאלית לעיתים, של מגיש החוק, ח"כ יורם מרציאנו, עוזרת רבות בחשיפת האמת המסתתרת מאחורי הקלעים. באם היה הנושא בידיו של אדם זהיר יותר, בעל יכולת דיפלומטית גבוה יותר, יתכן שלא היינו מצליחים לחשוף בבהירות כה רבה את הפרטים.

### • התקדמותו של החוק:

**כמי שעברו על הפרטים ולעומק, אנו מתקשים להבין כיצד חבר כנסת יכול להרים ידו בעד חוק**

**שכזה!** אנו מקווים כי אלה שעשו זאת עד כה לא היו בקיאים בפרטים המלאים.

**לאור הפרוטוקולים המלאים של דיוני הוועדה ולאור ההתנהלות הכוללת של מכלול הגורמים הקשורים לחוק, אנו קובעים בצורה נחרצת כי האינטרס של כלל הציבור בישראל הינו הפלתו של החוק ו/או לפחות "הקפאתו" עד לסיום המחקרים שמבצע משרד התחבורה.**

איננו מסוגלים להבין כיצד בהצבעות המליאה החוק מתקבל ברוב גדל והולך וכיצד החוק עבר את ההצבעות בוועדת הכלכלה. נדמה כאילו דבר מהדברים החשובים והחמורים שהוכחו ונאמרו בוועדה לא עושים רושם או מהווים משקל באופן הצבעתם של חברי הכנסת.

**כל התקדמות נוספת של חוק שכזה הינה בגדר בושה וכלימה לבית המחוקקים הישראלי!**

### • התנהלותו של מגיש החוק, ח"כ יורם מרציאנו:

התנהלותו הציבורית של ח"כ יורם מרציאנו הופכת אותו מזה זמן רב לדמות "צבעונית" מאוד באמצעי התקשורת בישראל. לנו אין כל רצון לתרום ל"צבעוניותו" ואין אנו כותבים את הביקורת הבאה לצורך השתתפות ב"חגיגה תקשורתית" כזו או אחרת.

לעניות דעתנו, מיום העלאת החוק לקריאה טרומית מתנהל ח"כ יורם מרציאנו בצורה **שערורייתית!** התנהלותו אינה עולה בקנה אחד עם הערכים הדמוקרטיים, עם תפיסתנו את תפקיד נבחר הציבור ועם מה שאנו סבורים שיכול להוות דוגמה להתנהלות ערכית ראויה. להלן מספר הנמקות לביקורת:

1. ח"כ מרציאנו חוזר וטוען כי אין הוא מקדם את החוק למען חברות הפרסום. בכתבה מאת איתי בן-אריה באתר נענע10 (6.11.2007) מצוטט ח"כ מרציאנו באומרו כי "הנושא עלה על סדר יומה של הכנסת, הדיון הוביל אותי לקחת יוזמה ולשנות את החוק הקיים על מנת שיתאים לעידן בו אנו חיים", בנוסף מוסיף הכתב כי ח"כ מרציאנו מסביר כי הרצון שלו להגיש את החוק "הנו רק בשל ההכרה בחשיבות שינוי החוק והתאמתו לרוח החיים בישראל, והרצון לאזן בין הצורך החברתי לצורך הכלכלי, והאיזון בין הקדמה השייווקית לבין ביטחון הנהגים והנוף הסביבתי."

אנו מוצאים את טענותיו של ח"כ מרציאנו מוזרות. אילו היה בהם מן האמת, מדוע היה ח"כ מרציאנו כה לחוץ להעביר את החוק בהליך מזורז (ראה פרוטוקול הוועדה – 31.12.07), התנהגותו של ח"כ מרציאנו בישיבה זו, שהייתה על סף איבוד העשתונות, מוכיחה מעל כל צל של ספק את הקישור בינו ובין נציגי חברות הפרסום. באותו היום ב-00:00 חויבו חברות הפרסום, ע"י בית המשפט, להוריד את השילוט מנתיבי איילון. שני הגורמים (מרציאנו וחברות השילוט) פעלו בישיבה זו כגוף אחד והדבר ניכר בלחץ שאפיינ את שניהם. להלן שלוש דוגמאות להתנהלותו בישיבה זו:

### יורם מרציאנו:

איזו חוצפה.

### יעקב כהן:

אתה קיבלת את זכות הדיבור -

### יורם מרציאנו:

הוא נתן לך תשובה.

### יעקב כהן:

"אתה לא היושב ראש, ו-5 פעמים לא הפרעתי לך. אני יושב כאן במתינות קרוב לשעתיים; אנא, תן לי לדבר..."

"...אני לא רואה מה בוער כאן. בואו נעשה חוק במתינות, נבדוק את הנושא באופן מקצועי..."

---

**היו"ר גלעד ארדן:**

אם הגברת שרית זוכוביץקי לא תחזור לדיון אנחנו לא נצביע היום. אני לא יכול להצביע על זה בלי עמדה - -

**יורם מרציאנו:**

לא, לא. עם כל הכבוד - -

**דנה נויפלד:**

- - - גם של הרשויות המקומיות.

**היו"ר גלעד ארדן:**

עם כל הכבוד, יש כבוד.

**יורם מרציאנו:**

עם כל הכבוד, אנחנו מודים לך על משיכת הזמן. תעשה הפסקה, תביא אותה. באמת, אם היא לא תהיה אתה לא תצביע -

**יואל חסון:**

מי זו?

**היו"ר גלעד ארדן:**

זאת היועצת המשפטית של משרד התחבורה. אי-אפשר להכניס דברים מגוחכים בלי שעמדת משרד התחבורה, שהוא הגורם שאחראי על חוק הדרכים (שילוט) תיוצג. החוק הזה מתקן את חוק הדרכים (שילוט), אתם מבינים מה אתם עושים?

**יורם מרציאנו:**

גלעד - -

**היו"ר גלעד ארדן:**

אתה צעקת לפני שנייה עליי, ואתה לא תקבע אם להביא או לא להביא. אני יושב ראש הוועדה, אני אחראי גם לכבוד שלה, ואני מודיע לך שאני לא אצביע אם לא יהיה כאן גורם משפטי - -

**יורם מרציאנו:**

אתה לא תצעק.

**היו"ר גלעד ארדן:**

אני אצעק. כמו שאתה צעקת, גם אני אצעק - -

**יורם מרציאנו:**

אני לא אצעק, ואתה לא תצעק - -

**היו"ר גלעד ארדן:**

- - ואני לא שואל אותך מה לעשות כאן. עם כל הכבוד, אתה לא תהלך כאן אימים לא עליי ולא על אף אחד אחר בחדר. תירגע גם אתה. תודה רבה.

---

**יורם מרציאנו:**

גברתי היועצת המשפטית, בהיותי סגן ראש עיריית לוד, עם פטירתו של מקסים לוי, הגענו לכנסת כשהיינו צריכים ללכת לבחירות תוך 60 יום, ובהוראת שעה, בתהליך של חקיקה העברנו הצעת חוק ב-3 קריאות תוך 4 ימים. אולי זה זכור לך. העברנו אותה כדי שאפשר יהיה לדחות את הבחירות בלוד בשנה. לכן אני פונה כאן לוועדת הכלכלה - -

**לאה ורון:**

זה לא משום שזאת הייתה הוראת שעה, זה מכיוון שהכנסת נאספה כולה כדי לקדם הצעת חוק מסוימת בתוך 3 ימים. גם ועדת הכלכלה בעברה חוקה חוקים בתוך 3 ימים.

**יורם מרציאנו:**

לכן אני פונה ומבקש את אותו סעד.

**היו"ר גלעד ארדן:**

מנהלת הוועדה מתכוונת שכאשר נושא הוא בקונצנזוס מקיר לקיר, וגם אין לגביו השלכות שנוגעות לחיי אדם, בוודאי שאפשר לבקש שהליך החקיקה יהיה מהיר יותר. לדעתי, המצב כאן לא דומה, ואני גם לא שומע טענה שהמצב הוא דומה. ההצעה היא בוודאי - -

**יורם מרציאנו:**

- - - מצב קריטי. אתה בעצמך אומר שהלילה חברות הפרסום צריכים וחייבים, על-פי החלטת בית המשפט, להתחיל בפירוק השלטים. אתה נמצא במצב לא נורמלי; במצבים נורמליים קורים דברים לא נורמליים.

### **היור"ר גלעד ארדן:**

חבר הכנסת מרציאנו, נתיבי איילון לא נסללו בשבוע האחרון.

האופן בו מתנהל ח"כ מרציאנו מעיד כאלף עדים על כוונותיו המדויקות. ח"כ מרציאנו הפך עצמו למקדם האינטרסים של חברות השילוט, גם אם אלה עשויים היו לפגוע בשלום הציבור. ח"כ מרציאנו שם את קידומו של החוק בראש מעייניו, שום מכשול מבחינתו לא יכול לעצור אותו מלחוקק את החוק האמור, כאילו היה מדובר בחוק הרה-גורל לאומה כולה:

1. כשהממשלה מתנגדת, הוא עושה תרגיל שלא נראה כדוגמתו ומשתמש במשמעת קואליציונית להעברת החוק (בניגוד לעמדת ממשלה)...
2. כשהוא רואה כי משרד התחבורה איננו תומך בחוק, הוא בוחר להמשיך לקדמו למרות הבטחה שנתן במליאת הכנסת ("...לא אקדם את הצעת החוק הזאת בלי משרד התחבורה" – 27.6.2007).
3. כשמשרד התחבורה דורש פסק זמן של שנה למחקר, ממשיך ח"כ מרציאנו לדרוש ולקדם את החוק גם כנגד עמדה זו.

**סענתו של ח"כ מרציאנו כי הוא פועל על מנת לאזן בין כל הגורמים הינה מרוקנת מתוכן. מעשיו הם אלה שמרוקנים את מילותיו מתוכן.**

מערכת דוברות טובה איננה יכולה לכסות לאורך זמן על מעשים שאינם עולים בקנה אחד עם ההצהרות.

**2. קידום החוק למרות הספק הקיים לגבי העלות בחיי אדם:** ח"כ מרציאנו מפגין יכולת מופלאה בהדחקת/טשטוש עובדות שאינן מקדמות את מטרותיו. הוא שב ומסביר כי אין מחקרים המוכיחים שקיימת סכנת חיים לנהגים, בהצבת שלטי החוצות, כאשר הוא יודע שיש מחקרים שכאלה. להלן שוב דבריה של ד"ר טובה רוזנבלום, ישיבת הוועדה מה-31.12.07, אותה מומחית שבחר ח"כ מרציאנו לצטט ישיבה קודם לכן כתומכת בחוק:

"...אם יש בידינו כל-כך הרבה מחקרים – למעלה משמונה – שמראים שיש הסחת דעת ברורה בגין שלטים, לדעתי, עד שלא יתקבלו ראיות יותר ברורות צריך לאסור את השלטים או לא לחדש אותם ולחכות..."  
דבריה של ד"ר רוזנבלום, שהיו טובים כאשר חשב ח"כ מרציאנו שהיא תומכת בחוק, הפכו ללא-כלום בעיניו כאשר זו מבהירה כי היא מחייבת מחקר מעמיק וכי כרגע היא מתנגדת לחוק.

**3. בורות או הונאה לגבי כוונות המחוקק מהעבר:** חזרה על טיעונים ריקים מתוכן היכולים לנבוע או מבורות או מכוונה תחילה (אמירת שקר), וכוונתנו בזאת לטיעון כי המחוקק של שנת 1966 לא חזה את המציאות בת ימנו.

ח"כ מרציאנו עולב שוב ושוב בקולגות שלו מהעבר, כאשר הוא מציג אותם כמי שעשו שגיאה בחקיקת החוק מתוך מקום של חוסר יכולת לצפות את שיתרחש בעתיד. כפי שהוכחנו בפרק, האמת היא הפוכה מטענותיו. על ח"כ מרציאנו היה לבדוק את טענותיו לפני שהוא מעלה אותן, אז היה מוצא כי חברי הכנסת של 1966 חוקקו את החוק בדיוק למצב שקיים בימנו. במקום לדייק בדבריו ולומר כי הוא חולק על דעותיהם של חברי הכנסת מהעבר הוא בוחר להציג את הנתונים לנוחיות קידום מטרותיו.

### **לסיכום סעיף זה:**

ח"כ מרציאנו יכול להמשיך ולהתלונן על "הרדיפה" של ארגוני הירוקים אותו. אנו מתקשים להבין על מה הוא מתרעם. התנהגותו ודבריו, לאורך כל הדיונים על החוק, מוכיחות את טענותיהם של "הירוקים" כלפיו אחת לאחת. כל שעליכם לעשות הוא לקרוא את הטקסט במלואו.

### **• הצבעתם של מתנגדי החוק:**

גם הצבעתם של מתנגדי החוק, מבחינה מוסרית, שמה אותם ברמה גבוהה רק במעט ממחייבי החוק. יש לזכור כי רוב מתנגדי החוק בחרו להתנגד לו לאור עובדת ה"יש ספק" לגבי חיי אדם, אך לא התייחסו כלל לנושא שטיפות המוח המסחריות כנגד כלל האוכלוסייה, המתאפשרות בכל מקום הפרוץ לפרסום מסחרי.

אנו מוצאים לנכון להוציא מכלל זה את ח"כ דב חנין שהצביע כנגד החוק גם מהיבט זה.

• **דוגמה להפקרת האינטרס הציבורי:**

בשלהי ימיה של הדמו-קפיה הישראלית, האינטרס הציבורי ושלומו מופקרים באופן מחפיר על ידי רבים מקרב נבחרי הציבור. הצורה בה נעשים הדברים מעלה תהיות לגבי מהות הגדרת המשטר כדמוקרטי. **מהתקדמותו של 'חוק הדרכים' אנו למדים על הנתק החמור הקיים בין הציבור ובין רבים מבין אלה שנבחרו לייצגו.** נציגי ציבור רבים בוחרים להפקיר את האינטרס הכללי (במקרה זה "שלום הציבור"), לטובת אינטרסים של בעלי ההון. כפי שהוכחנו בפרק זה, הדבר נעשה תוך התעלמות מוחלטת מנתונים ועובדות, שלעיתים מציבים את נבחרי הציבור בעמדה לא נוחה.

ההשוואה המצויה בפרק בין המחוקק של שנת 1966, על הנמקותיו ופעולותיו, ובין רבים מהמחוקקים של שנת 2008, גורמת לנו לגעגועים עזים לזמנים בהם נבחרו ציבור רבים ראו עצמם שליחים למען הציבור ומי שמקדמים את טובתו של הכלל.

**המלצה:**

**לאור פרק א' בפרויקט 'משרתיהם של שני אדונים', ממליצה '612ב'-העמותה לדמוקרטיה מתקדמת' לקדם חוק בו יחול איסור על כל פרסום חוצות מסחרי, הן בשטח עירוני והן בשטח בין-עירוני. יש לקדם חוק שיגביל פרסום מסחרי גם בכלי התקשורת השונים כאשר הכלל המנחה של החוק יהיה שפרסום יהיה נגיש רק למי שמעוניין בחשיפה אליו.**

**אחרית דבר:**

איננו סבורים כי מי מהמוזכרים בפרק עושה את הדברים מרוע או מקונספירציה מודעת, למרות התוצאות הרעות של חלק מהמעשים. אנו נוטים להאמין שכל העוסקים בדבר עושים את מעשיהם מתוך אמונה שאלה הן האפשרויות העומדות בפניהם. מי מטעמים אגואיסטיים ומי מטעמי אחריות. נבחרי ציבור הינם כאחד האדם שגדל בחברה הישראלית. הבעיה היא לא באדם זה או אחר אלא במערכת הערכים הנגזרת מהחיים בחברה הדמו-קפית בת ימינו. את המכלול המערכתי הדמו-קפי יש לשנות, על המבנה הפיזי שלו ועל הנחלת ערכיו המוטעים.