

הישיבה התשעים-ותשע של הכנסת האחת-עשרה

יום שלישי, כ"ט בסיוון התשמ"ה (18 ביוני 1985)

ירושלים, הכנסת, שעה 16:00.

א. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

היו"ר ח' גרוסמן: לקריאה ראשונה מטעם הממשלה — הצעת חוק הכיטוח הלאומי (תיקון מס' 59), התשמ"ה — 1985: הצעת חוק לתיקון פקודת העיריות (מס' 31), התשמ"ה — 1985.

חברי הכנסת, אני פותחת בזה את ישיבת הכנסת. הודעה לסגנית מזכיר הכנסת, ש' כרם: כרשות היושבת-ראש, הנני מתכבדת להודיע, כי הונחו היום על שולחן הכנסת:

היו"ר ח' גרוסמן:
תודה.

ב. שאלות ותשובות

שימוש ככוח שלא כדין, אם אומנם ימצא כי היו כאלה — אזי התשובה חיובית.

945. חשדות לא-יסודיים במושב תרום

חבר הכנסת ח' קופמן שאל את שר המשטרה ביום י"ד באייר התשמ"ה (5 במאי 1985):

בשנת 1982 החלה היחידה לחקירות הונאה של משטרת ישראל לחקור חשדות לא-יסודיים במושב תרום שבפרוודור ירושלים.

אבקש משר המשטרה להשיבני: מה עלה בגורלה של חקירה זאת?

תשובת שר המשטרה ח' בר-לב:
(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

בשנת 1982 לא התנהלה ביחידה הארצית לחקירות הונאה כל חקירה בעניין מושב תרום. אומנם בשנת 1979 הגיש אחד מתושבי המושב תלונה בענייני המושב, אך כדיקת התלונה העלתה, כי לא נמצא כל חשד פלילי בתלונתו.

לאחרונה חזר האזרח על תלונתו, נגבתה ממנו הודעה, והיא תתברר.

946. פסקי-הדין בבית-הדין למשמעת של המשטרה

חבר הכנסת ח' קופמן שאל את שר המשטרה ביום י"ד באייר התשמ"ה (5 במאי 1985):

לאחרונה פסק בית-הדין המשמעתי של המשטרה פסקי-דין קלים ביותר לשוטרים.

אבקש מכבוד השר להשיבני:

1. האם הוא בודק את מידת החומרה של העונשים הניתנים לשוטרים בבית-הדין המשמעתי של המשטרה ומתייחס לקלותם?

2. האם יש אפשרות לצרף לבית-הדין המשמעתי נציגי ציבור ו/או שופט כדימוס?

שר המשטרה ח' בר-לב:
אני מעוניין לקרוא את התשובה על השאלתך הזאת.

היו"ר ח' גרוסמן:

אני מבקשת משר המשטרה להשיב על שאלותי של חברי כנסת, ותחילה שאלתא מס' 914 של חבר הכנסת וילנר.

914. פעולות שוטרים ככפר כבול

חבר הכנסת מ' וילנר שאל את שר המשטרה ביום ו' בניסן התשמ"ה (28 במרס 1985):

נמסר לי כי בימים 17 — 19 בפברואר 1985 הקימו שוטרים ואנשי משמר הגבול מחסומים בכבואות הכפר כבול, עצרו אנשים וערכו חיפושים עליהם. באחד מלילות אלה, בחצות, פרצו השוטרים לבתיהם של רבים ודרשו את רשיונות החנויות שלהם. הדבר עורר פחד רב בקרב בני המשפחות ובמיוחד בקרב הילדים. השוטרים אף עצרו צעיר בשם סמיר זאיד, תושב הכפר, היכו אותו וגרמו לפציעתו על יד העין.

הנני שואל את כבוד השר:

1. האם הדברים נכונים?

2. אם כן — על-פי מה פעלו כוחות משטרה לגביית מס הכנסה בכפר כבול?

3. האם מוכן השר להורות על חקירת התנהגותם של השוטרים ובמיוחד את נושא מעצרו ופציעתו של סמיר זאיד?

4. האם מוכן השר לפעול למניעת הישנות מקרים כאלה?

שר המשטרה ח' בר-לב:

(התשובה נקראה לבקשת חבר הכנסת ח' טובי)

1. התשובה שלילית.

2. כוחות המשטרה עסקו בפעילות שעניינה הוצאה לפועל ולא בפעילות שעניינה גביית מס הכנסה, כמתואר בשאלתך. כמו כן, במועדים האמורים בשאלתך פעלו אנשי מג"ב ככפרים ג'יידה ומאכר כלבד, וכלל לא בכפר כבול.

3. ענייני של סמיר זאיד עדיין נבדק על-ידי קצין בודק שמונה בעקבות תלונה שהגיש עורך-דינו. שאר הפעולות הקשורות כביצוע צווי הוצאה לפועל לא ייבדקו כשלעצמן.

4. אם כוונת השואל למניעת פעולות של הוצאה לפועל, אזי התשובה שלילית. אם כוונת השואל למניעת פעולות של

ובכית של בדואים וערביי הסביבה, מפקיד ופוגע כאין לו העודה מתאימה וסמכות כדין. נמסר לי שהנ"ל אוגר מידע על אזרחים וזוסק בהלשנות.

רצ"ב ליריעתך דוחות מספר שהוא מסר למג"ב עמקים מודיעין, משטרת ישראל, עפולה. כל הדוחות נבדקו ונמצאו לא נכונים. למרות זאת, ממשיכה המשטרה להשתמש בו ובפעילותו הבלתי-חוקית בפגיעה בפרטיות ובחריגה מסמכות.

שאלותי הן:

1. האם הדברים נכונים?
2. אם כן — מדוע המשטרה משתפת עמו פעולה ומעודדת אותו לפעילות משטרתית בלא שהוסמך לכך?
3. אם המשטרה חושבת ששירותיו נחוצים, מדוע אין מגייסים אותו למשטרה ומנפיקים לו רשיונות חיפוש בהתאם לחוק ומגדירים את סמכויותיו בהתאם לחוק?
4. מה הם הקשרים בין המשטרה לבין הסיירת הירוקה, אילו סמכויות שיטור ופיקוח הוענקו לסיירת זו?
5. מה הן הסמכויות שהוענקו לאיש זה, מכוח איזה חוק ולאילו מטרה, וכיצד עולה פעילותו בקנה אחד עם שלטון החוק?

שר המשטרה ח' ברילב:

(התשובה נקראה לבקשת חבר הכנסת ו' שטיינבוך)

1. מר א"ק מועסק כסייר חקלאי במועצה האזורית יזרעאל. לסיירי המועצה אין כל סמכויות משטרתיות, ולכן השימוש בסמכות כזאת מנוגד לחוק. לא נתקבלה כל תלונה רשמית בגין פעולה לא חוקית של מר א"ק, אך למען הסר ספק הוסבר לו היטב כי אין לו סמכויות משטרתיות.

2. המשטרה אינה מעודדת את מר א"ק לפעילות משטרתית בלא שהוסמך לכך. נהפוך הוא, הובהר לסייר, כי אין לו כל סמכויות משטרתיות וכי תפקידו מצטמצם במצווה להעביר לידיעת המשטרה מידע למניעת עבירות וחשיפתן — ככל אורז.

3. המשטרה משתפת פעולה עם כל אזרח שיש בידו לסייע ולתרום כחוק להדרכת נגד הפעילות הפלילית, אך ודאי שאין מגייסים כל אזרח כמסייע למשטרה.

4. הקשרים בין המשטרה לבין הסיירת הירוקה מצטמצמים לתחום המודיעין הפלילי. לסיירת לא הוענקו שום סמכויות משטרתיות, ותפקידה, בין השאר, הוא לסייע במניעת גנבות חקלאיות.

5. מר א"ק שימש כסייר בסיירת הירוקה, ובתפקידו שימש כעובד אזרחי. במידה שפעילותו מחייבת הפעלת סמכויות שוטרי, הרי חובה עליו לפנות אל המשטרה, אשר היא המוסמכת להפעיל סמכויות אלה. לסיירים אין כל סמכויות משטרתיות, וממילא במקום שמפעיל סייר לבדו סמכות משטרתית — אין הדבר עולה בקנה אחד עם עקרון שלטון החוק.

רן כהן (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

האם אפשר לשאול שאלה נוספת על השאלתה של חברת הכנסת אלוני?

היו"ר ח' גרוסמן:

כן, בבקשה.

1. איני בודק את העונשים, אך במקרים חריגים מובא גזר-הדין לעיוני. בית-הדין המשטרה של המשטרה הוא טריבוטל שיפוט הפועל מכוח פקודת המשטרה ודין החלטותיו כדין החלטה שיפוטית.

2. התשובה חיובית. החלטתי ליישם את המלצת ועדת איתן-סירוטה ולצרף נציג ציבור להרכב בית-הדין. הדבר טעון שינוי חקיקתי ונמצא כעת בטיפול משרד המשפטים.

וזאת יש לדעת: המקרים שבהם מדובר באשמה של עבירה מסוג פשע, וכאלה הם המקרים שבהם מדובר בפעולה אלימה, מובאים לאחר סיום החקירה להחלטת היועץ המשפטי לממשלה. היועץ המשפטי לממשלה הוא שמחליט היכן תתברר האשמה, אם בפני בית-משפט אזרחי או בפני בית-דין משמעתי.

שיקוליו של היועץ המשפטי מוכתבים בדרך כלל מאופי העבירה וממשקל הראיות שבתיק החקירה. עצם העובדה שבמקרה האמור בשאלתה החליט היועץ המשפטי לממשלה, כי המשפט יתנהל בבית-דין למשמעת, מלמדת כי תיק החקירה והראיות שהיו בו לא הצדיקו העמדה לדין בפני בית-משפט אזרחי.

947. סינוי מכוניות עוזבות בצדי רחבים

חבר הכנסת ח' קוסמן שאל את שר המשטרה כיום י"ד באייר התשמ"ה (5 במאי 1985):

בזמן האחרון גוברת התופעה של מכוניות עוזבות או מכוניות שנתקעו בצדי הדרכים ולא מפנים או גוררים אותן בזמן סביר.

במכוניות אלה טמונה סכנה ביטחונית.

על רקע ריבוי הפיגועים וחשש מפיגועים נוספים, ברצוני לשאול את כבוד השר:

1. האם נשקלת אפשרות להקים יחידה מיוחדת שתהיה משולבת עם המשמר האזרחי או גורם ביטחוני אחר ותטפל בפינוי מהיר של המכוניות?

2. במקרים שאי-אפשר לפנות את הרכב במשך הלילה, האם נשקלת האפשרות של העמדת שמירה של המשמר האזרחי עד לפינוי הרכב, כדי שרכבים כאלה לא ישמשו למטרות הנוכרות לעיל?

שר המשטרה ח' ברילב:

(התשובה נקראה לבקשת חבר הכנסת י' מצא)

1. התשובה שלילית. המשטרה מטפלת ברכב עזוב בצדי דרכים במסגרת פעולת יחידות החבלה למניעת פיגועים ובמסגרת הטיפול ברכב גנוב. עקרונות, סילוק גרוטאות או רכב נטוש נמצא באחריות מע"ץ — מועצת עבודות ציבוריות.

2. התשובה שלילית. הדבר אינו ברי-מימוש בהיקף המשאבים המוגבלים העומדים לרשות המשטרה ובהתחשב במשימות הרבות הניצבות בפניה.

948. פעילות משטרתית לא-חוקית של אזרח

חברת הכנסת ש' אלוני שאלה את שר המשטרה כיום י"ד באייר התשמ"ה (5 במאי 1985):

נמסר לי שמר א"ק (שם מלא רצ"ב), עובד המועצה האזורית עמק-יזרעאל ושיין, ככל הנראה, לסיירת חקלאית שתפקידה למנוע גנבות חקלאיות, עוצר רכבים, עורך חיפושים ללא צו, נכנס לרשות היחיד ללא צו, עורך חיפושים בחצרות

להבהיר באיזו חומרה אני רואה את התופעה, ובמטרה ללבן דרכי פעולה להילחם בה. עם זאת, חלק לא מבוטל מן המקרים שבהם מגיע מדע לדיעת הציבור אין מקורו בהדלפה אלא ממקורות אחרים, כמו הנחקרים או דברים שנאמרו כאולם בית-המשפט. מקרים של הדלפה יטופלו משמעתית ויוסקו מסקנות נגד המדלפים.

מאז מוניתי לתפקידי פרשו שלושה אנשי משטרה מהשורה, ונסיבות פרישתם היו קשורות בהדלפה. כמו כן הורשעו שמונת אנשי משטרה ברין משמעתית באשמת הדלפה.

951. שימוש בגז מדמיע בבתי-הסוהר

חבר הכנסת ת' טובי שאל את שר המשטרה כיום י"ד באייר התשמ"ה (5 במאי 1985):

כיום 7 במרס התפרסמו בעיתונים כתבות על מסקנות ועדה בראשות חיים גליק משירות בתי-הסוהר, שחקרה את השימוש בגזים בחוף בתי-הסוהר. ככתבות נאמר, שהוועדה מצאה ש־5 מתוך 20 מקרים של שימוש בגז נגד אסירים נמצא השימוש בלתי מוצדק.

הנני שואל את כבוד השר:

1. מדוע לא ייחקר נושא זה על-ידי ועדה נייטרלית ולא על-ידי ועדה של אנשים הצריכים להיחקר בעצמם?
2. האם מוכן השר לקבוע ועדה חדשה שתבדוק את השימוש בגז בבתי-הסוהר?
3. האם מוכן השר לפעול כדי למנוע שימוש בלתי מוצדק בגז מדמיע?

שר המשטרה ח' ברילב:

1. העובדה כי הוועדה מצאה חמישה מקרים, שבהם נמצא שימוש בלתי מוצדק בחומר מדמיע, ואף המליצה באחד המקרים להעביר את ממצאיה לחקירת המשטרה, מלמדת כי הנושא נבדק בצורה מקצועית ובלתי תלויה.

2. התשובה שלילית. הוועדה בדקה את הנושא כראוי.

3. פקודות בתי-סוהר מפורטות ביותר בכל הקשור להפעלת חומר מדמיע. הוועדה הנדונה אף המליצה להוסיף הגבלות, שבתנחנה כי לא יופעל חומר מדמיע בלא הצדקה.

אני רוצה לציין, כי חמשת המקרים שבהם נמצא שימוש בלתי מוצדק — שלושה מהם היו מקרים שהמקרה עצמו חייב שימוש בגז מדמיע, אבל היה שימוש מוגזם, ובשני מקרים השתמשו באמצעי הזה כאמצעי ענישה, ואלה המקרים החמורים שטופלו בכל חומרת הדין.

היו"ר ח' גרוסמן:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת תופיק טובי.

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

כבוד השר ציין שרק מקרה אחד מחמשת המקרים של שימוש בלתי מוצדק בגז המדמיע הובא לטיפול ולבדיקה. מתוך ארבעת המקרים האחרים ציינת מקרה אחד שנבדק בו הצורך בשימוש בגז. מה על שלושת המקרים האחרים? האם לא היה כגון שימוש המחייב גם כן בדיקה משטרתית?

שר המשטרה ח' ברילב:

1. אין שום צורך בבדיקה משטרתית, ועדת החקירה בדקה את העניין ובשלושת המקרים האלה, כאמור, היה מקום להפעיל את מכלי הגז המדמיע, אבל היה שימוש מוגזם. במקרה הרביעי החקירה של הוועדה היתה ברורה. הנוגע בדבר

שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:
לא, זה בניגוד לתקנון.

היו"ר ח' גרוסמן:

מסתבר שזה לא מקובל. לפי דעתי, אם אפשר לאמץ שאלתא אפשר גם לשאול שאלה נוספת. אבל העצה שקיבלתי היא שאין זה אפשרי.

949. התמודדות המשטרה עם הבעיה של הפצת סרטי וידאו פורנוגרפיים

חבר הכנסת א"ח שאקי שאל את שר המשטרה כיום י"ד באייר התשמ"ה (5 במאי 1985):

מתרבים והולכים הפרסומים על הפצת סרטי וידאו פורנוגרפיים ברחבי הארץ, במיוחד בקרב הנוער.

אבקש מכבוד השר להשיבני:

1. האם קיימת במשטרת ישראל יחידה כלשהי המתמודדת, או המנסה להתמודד, עם תופעה זו, שהיבטיה הפליליים אינם נופלים מהיבטיה המוסריים?
2. האם הביאה, או מתכוונת להביא, המשטרה לדין עבריינים האחראים לפעילויות הללו, לפחות במקרים העיקריים שלהן?
3. מה ברעת המשטרה לעשות כדי להתמודד כראוי עם הסכנות לצעירים, למבוגרים ולמתכבדים כאחד מתפוצתו הגוברת של מוצר זה ברחבי המדינה כולה?

שר המשטרה ח' ברילב:

1. אין במשטרה יחידה מקצועית מיוחדת לטיפול בעבירות הקשורות בהפצת חומר תועבה. הנושא מטופל במסגרת עבודת המשטרה השוטפת, בנושא אכיפת החוק.

2. התשובה חיובית. המשטרה מעמידה לדין עבריינים האשמים לכאורה בהפצת חומר תועבה, וכל תלונה בעניין זה נבדקת על-פי אמות המידה המקובלות.

3. המשטרה אוכפת את החוק במסגרת האמצעים העומדים לרשותה. כאמור, במידה שמוגשות תלונות בנושא זה, הן נבדקות. התמודדות מקפת עם הבעיה אינה כנדרש יכולתה של המשטרה ותפקידה, וצריך שתמצא את פתרונה במישור החינוכי וההסברתי.

950. הדלפות מן המשטרה

חבר הכנסת א"ח שאקי שאל את שר המשטרה כיום י"ד באייר התשמ"ה (5 במאי 1985):

נודע לי לאחרונה כי חלק מן הפרסומים בכלי התקשורת על כמה נרצחים ונרצחות, וביניהם מאיה זינגר ודפנה כרמון ז"ל, הגיע מקציני משטרה שהדליפו את המידע.

בהתחשב בעצו ובנוק הנגרם למשפחות הקורבנות מפרסומים מכאיבים אלו, אבקש מכבוד השר להודיעני:

1. האם מדע הינך לקיומן של הדלפות כאלה?
2. מה ברעתך לעשות כדי לגלות מדלפים אלה ולהעמידם לדין?

שר המשטרה ח' ברילב:

1. באופן כללי אני מודע לכך שיש ומידע המצוי בידי המשטרה מגיע לדיעת הציבור בדרך המכונה "הדלפה".

2. הבעיה ידועה והטיפול בה נעשה ככמה מישורים. רק לאחרונה כינסתי את סגל הפיקוד הבכיר של המשטרה במטרה

האירות. בעיר רווחת שמועה, כי הגופה נגנבה לצרכים רפואיים.

הנני שואל את כבוד השר:

האם מוכן השר להורות על חקירת הנושא הנ"ל על-כל דדדיו?

שר המשטרה ח' ברילב:
(התשובה נקראה לבקשת חבר הכנסת ת' טובי)

הנושא נבדק, והחקירה לא העלתה כל חשד לעבירה פלילית בנוגע להעלמת גופת הילד.

985. טיפול המשטרה בהיעלמות החייל דוד מנוס

חבר הכנסת מ' איתן שאל את שר המשטרה ביום כ"א באייר התשמ"ה (12 במאי 1985):

לפני כשישה חודשים אבדו עקבותיו של החייל דוד מנוס, ועד היום טרם נחברר מה עלה בגורלו.

אודה לכבוד השר אם ישיבני:

1. מה הם הצעדים שנקטה המשטרה כדי לפתור תעלומה

ז?

2. האם ממשיכה המשטרה בניסיונותיה למצוא את החייל דוד מנוס, ואם כן — מה הן דרכי הפעולה של המשטרה?

שר המשטרה ח' ברילב:

1. המשטרה נקטה מגוון דרכים, ביניהן הקמת צח"מ — צוות חקירה מיוחד, ביצוע חיפושים נרחבים, הפצת חמוגות הנעדר, חקירת אנשים שהיה להם קשר כלשהו עם הנעדר ועוד.

2. המשטרה, באמצעות היחידה הארצית לחקירת פשעים, ממשיכה במאמץ חקירתי ומודיעיני שמטרתו מציאת הנעדר.

986. ידיעה על מתן סיוע ומחסה לגנבי צמח מוגן

חבר הכנסת י' מצא שאל את שר המשטרה ביום כ"א באייר התשמ"ה (12 במאי 1985):

בעיתונות נמסר כי פקחי שמורות הטבע, אנשי "הסירות הירוקה" וחילי משמר הגבול סולקו מאדמת קיבוץ הראל עליידי כמה מחברי הקיבוץ בזמן מילוי תפקידם. בשערכו מרדף אחר כפריים ערבים שקטפו כמויות גדולות של צמח מוגן לצורכי מסחר. עוד נמסר, כי חברי הקיבוץ הסתירו את הערבים הנמלטים בחדריהם וסייעו להם לאתר מכן להימלט עם שללם דרך השרות.

אבקש מכבוד השר להשיבני:

1. האם פתחה המשטרה בחקירה על-מנת לאתר את החשודים במתן סיוע ומחסה לנמלטים ובהכשלת הגורמים האמורים באכיפת החוק?

2. נגד כמה מהם הוגשו תביעות, ואם לא הוגשו תביעות בעקבות החקירה — מדוע?

שר המשטרה ח' ברילב:

1. התשובה חיובית. האירוע נשוא השאלתך הגיע לידיעת משטרת בית-שמר רק לאחר חמישה ימים מהיום שבו התרחש. זאת — בעקבות מכתב ששיגר מנהל מחלקת חקירות, וישו וציוד של רשות שמורות הטבע.

המשטרה פנתה בבקשה לרשות שמורות הטבע למען תפנה את המעורבים באירוע לתחנת המשטרה למסירת עדות.

הודה בעובדה והוסקו כלפיו מסקנות. המקרה החמישי היה מורכב יותר, והוא הועבר לחקירת המשטרה.

952. ידיעה על פגיעה בפועלים ערבים

חבר הכנסת ת' טובי שאל את שר המשטרה ביום י"ד באייר התשמ"ה (5 במאי 1985):

ב-18 במרס 1985 פורסמה בעיתון "חדשות" ידיעה בעניין פגיעה בפועלים ערבים. בכתבה תוארו דברי הקבלן שלמה שוייצלר שסיפר: "פתחתי את דלתות המחסן ונדהמתי. כמה מהפועלים הערבים שלנו עמדו עם הפנים לקיר ואדם חבוש כיפה חבט בהם באכזריות ככל מה שבא לידי. צעקתי עליו: מה אתה עושה? מי אתה? הוא הוציא לי תעורת שוטר. מה שראיתי כמו עיני החזיר אותי 44 שנים לאחור, אל המראות שראיתי כנער שעבר את השואה".

הנני שואל את כבוד השר:

1. האם נתקף אירוע זה ומה הן תוצאות החקירה?

2. האם קיבלו האחראים למעשה את עונשם?

3. מה הם הצעדים שיינקטו כדי למנוע הישנות הפגיעות בפועלים הערבים?

שר המשטרה ח' ברילב:

1. במהלך חקירתם של בני מיעוטים בגין חשד לעבירות החפרצות, גנבה וחזקפת שוטרים הועלתה עליידי הנחקרים טענה על שימוש ככוח שלא כדן. התלונה נחקרה וטופלה, אך טרם נקבעו תוצאות החקירה.

2. כאמור, טרם הוחלט על חוצאות הברור.

3. טרם נקבע כי נעשתה פעולה אלימה, אם בכלל.

כאורח עקרוני פועלת המשטרה לצמצום ולמניעת חריגות משמעותיות, הן במישור המניעה, עליידי הדרכה והסברה, והן במישור המשמעת.

היו"ר ח' גרוסמן:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת חופיק טובי.

חופיק טובי (החזית הרמוקרטית לשלום ולשוויון):

אדוני השר, האין זה באמת דבר לא סביר שחקירה שמתקיימת על אירוע שהיה במרס לא הסתיימה עד עכשיו? האם זה דבר רגיל במשטרה שמושכים חקירה כל כך הרבה זמן?

שר המשטרה ח' ברילב:

לכל חקירה יש הכעיייתיות שלה. יש חקירות שנמשכות שנים — תשאל את חבר הכנסת שליטא — ויש חקירות שמסתיימות בו במקום. במקרה הזה נראה שהדברים לא יכלו להתברר בו במקום. אמרתי מעל הדוכן הזה יותר מפעם אחת, שבענייני חקירות צריך לתת לחוקרים את הזמן הדרוש, וכל לחץ לסיים חקירה מהר יותר וכל קיצור דרך כזה יכולים להביא לעיוותים ולטעויות.

953. ידיעה על היעלמות גופה מבית-קברות

במזרח-ירושלים

חבר הכנסת ת' יאד שאל את שר המשטרה ביום י"ד באייר התשמ"ה (5 במאי 1985):

בשבועון "מראיא", היוצא לאור בירושלים המזרחית, נכתב כי לפני שבועות מספר נעלמה גופת ילד ממקום הקבורה המיוחד לילדים בבית-הקברות באב א-רחמה עלי"ר שער

בעיתון "דבר" מיום 5 באפריל 1985 התפרסמה כתבה שכותרתה: "כמויות עצומות של נשק מצויות בידי הערבים והדרוזים בצפון". בגוף הכתבה מסופר על גילוי מצבורי נשק גדולים.

אודה לך אם תשיב לי:

1. מה הן כמויות הנשק המוחזק שלא כחוק שנתגלו עד היום באזור הצפון?
2. נגד כמה נאשמים הוגשו כתבי אישום בשנתיים האחרונות בגין עבירות אלו?
3. האם, לדעתך, מדובר בתופעה הצוברת תאוצה ומהווה החמרה של הפוטנציאל הפלילי באזור הצפון?
4. אילו פעולות נקט משרדך במלחמה בתופעה זו?

שר המשטרה ח' כרילב:

1. א. כשנת 1983 נתפשו 648 כלי נשק; ב. כשנת 1984 נתפשו 763 כלי נשק.
2. נגד 796 אנשים הוגשו כתבי אישום.
3. הגידול במספר כלי הנשק המוחזק שלא כחוק מגביר את הפוטנציאל הפלילי בקרב העבריינים.
4. המשטרה נוקטת מגוון דרכים לצמצום התופעה, כמו פעולת חקירה ומבצעי חיפוש ומודיעין.

1025. מתן זכויות לאסירים בכלא-שכם

חברת הכנסת ג' כהן שאלה את שר המשטרה ביום א' בסיוון התשמ"ה (21 במאי 1985):

נודע לי שאסירים ביטחוניים ערבים יקבלו רשות להחזיק בתאיהם הפרטיים בבית-הכלא בשכם מכשירי טלוויזיה צבעונית.

אודה לשר אם ישיב לי:

1. האם השר חושב שמגיע למחבלים אלה פרס כגון החזקת טלוויזיה צבעונית, על אף העובדה שהם מסרבים לצאת לעבודה, בטענה שהם אינם רוצים לכנות את המדינה היהודית-הציונית שאותה הם מבקשים לחסל?

2. האם הובא בחשבון שהקמת אנטנה מיוחדת תעזור לקליטת שידורי ארצות ערב ועליידי כך תתאפשר העברת שיעורי עידוד והוראה למחבלים אלה?

3. האם בנסיבות הקיימות, שמתבל יודע שהוא יכול להיות מוחלף באחד הימים, אתה תשקול לא רק את הצורך בצמצום הזכויות המוענקות להם בזמן ישיבתם בכלא ישראל, כגון טלוויזיה צבעונית, אלא גם תתמוך בהנהגת עונש מוות למחבלים?

שר המשטרה ח' כרילב:

1—2. כיום אין טלוויזיות בתאיהם של האסירים הביטחוניים, ואין מדובר בפרס. מדובר במחבלים הכלואים בצפיפות קשה במשך 22 שעות כיממה כתא קטן שבו הם ישנים, אוכלים, מתרחצים, וחיים בו שנים על שנים. כוונתי ליצור את התנאים האנושיים, במסגרת מגבלות הביטחון והחקיצים.

עניין הטלוויזיות נשקל כעת בשירות בתי-הסוהר, ואם יוחלט לאפשר רכישת מכשירי טלוויזיה, תבוצע החלטה זו במסגרת הגבלות הביטחון והחקיצים.

נכון ליום 30 במאי השנה לא התייצב אף אחד מן המעורבים למסור תלונה או עדות. במקביל פתחה משטרת בית-שמש בתקירת הגרסה הנתעבת.

2. לא הוגשו כתבי תביעות הואיל ולא נגברו. כאמור, כל עדויות המצדיקות צעד כזה בשלב זה של החקירה.

הי"ד ח' גרוסמן:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת יהושע מצא.

יהושע מצא (הליכוד):

אם לא באים למסור עדויות ויש למקרה כזה אספקט ציבורי — האם יש למשטרה בעיה לגשת בעצמה למקום האירוע, למקום שהאנשים חיים, גרים ומוכרים בו, ולגבות את העדויות?

שר המשטרה ח' כרילב:

אין לה בעיה, השאלה היא האם הנושא מחייב את זה באמת והאם האנשים נמצאים במקום. לפעמים באים למקום והאנשים אינם ולכן המפגש הזה אינו יכול להתקיים. אני מוכן, במקרה הספציפי הזה, לבדוק וגם להודיע לך אם פנו אליהם. ואם לא — מה היו השיקולים.

יהושע מצא (הליכוד):

תודה רבה.

987. ידיעה על הדחה שלא-כדין של קצינת משטרה

חבר הכנסת א' שלום שאל את שר המשטרה ביום כ"א באייר התשמ"ה (12 במאי 1985):

בעיתונים "הארץ" ו"מעריב" פורסמו בימים 8 ו-9 באפריל 1985 כתבות על הדחת קצינת המשטרה עתליה מאיר, בגלל חשיפת פרשיות. המתשידות את הממונה הישיר עליה.

ברצוני לשאול את השר:

1. האם האמור בכתבות נכון הוא?
2. האם הקצינה מילאה את תפקידה ברצינות ונעשה לה עוול?
3. מדוע לא ניתן לה להיפגש עם השר ולהסביר את עצמה?
4. מה הם הצעדים שנקט משרדך נגד הממונים שלה?
5. מדוע לא תוחזר לתפקידה?

שר המשטרה ח' כרילב:

1. התשובה שלילית.

2. הקצינה מילאה את תפקידה כרצינות, אולם לא נעשה לה עוול.

3. ראיינתי את הקצינה והאונתי לעמדתה בהסברה. המלצתי בפניה על המשך שירותה — היא הייתה מועמדת לקורס פר"מ. פיקוד ומטה, הקרוב.

4. עקב היחסים העכורים שהשתררו בין הקצינה לבין הממונה עליה הועברה הקצינה, כמו גם הממונה הישיר עליה, לשמש בתפקיד הולם אחר.

5. מטעמים ענייניים, כאמור לעיל.

1011. גילוי מצבורי נשק בצפון הארץ

חבר הכנסת א' לך שאל את שר המשטרה ביום כ"ג באייר התשמ"ה (14 במאי 1985):

3. שירות בתי הסוהר איננו גורם שופט או מעניש. חפקיד לכלוא את האסיר בתנאים סבירים ובכיטחון מלא. שלילת הטבות באה רק כתגובה על עבירות משמעותיות ואחרות הנעשות תוך כדי השהייה בבית הכלא.

יהושע מצא (הליכוד):

אחרי שחרור המחבלים אין בוודאי צפיפות.

שר המשטרה ח' ברילב:

לך יש טעות ולי יש חדשות לא טובות. הצפיפות היא כפי שהיתה. משום שלתוך בתי הכלא של שירות בתי הסוהר נקלטו מאות אסירים ועצירים שהיו כלואים בחדרי המעצר של חמנות המשטרה כשטחים וכן בבתי המעצר או במחנה המעצר של צה"ל. כל אלה שמן הדין שיהיו בבתי הכלא של שירות בתי הסוהר הוכנסו עכשיו לשם ושוכי צפוף שם.

היו"ר ח' גרוסמן:

תודה. לא רציתי להפסיק את השר כאמצע. אבל אין שאלה נוספת למי שלא שאל את השאלתא.

יהושע מצא (הליכוד):

זו לא היתה שאלה, זו היתה רק הערה.

שר המשטרה ח' ברילב:

קיבלת תשובה על הערה.

יהושע מצא (הליכוד):

חשבתי שאחרי שחרור המחבלים אין צפיפות בבתי הכלא.

שר המשטרה ח' ברילב:

יש לך טעות. אתה מוזמן לבקר בבתי הסוהר ותראה את הצפיפות. 20 אנשים בחדר של שישה על שישה מטרים, זה שתי קומות.

היו"ר ח' גרוסמן:

אדוני השר, אין דיון ואין ויכוח.

1026. התערבות השר בחקירה משטרתית

חבר הכנסת י' מצא שאל את שר המשטרה ביום א' בסיוון התשמ"ה (21 במאי 1985):

ביום 18 באפריל 1985 קיבלת במשרדך לשיחה את ראש המועצה הדתית בקריית גת ואת רב העיר שלמה בן-חמו. על רקע תלונה שהוגשה נגדם כמשטרה.

אבקש ממכבוד השר להשיבני:

מדוע השר מתערב בחקירה משטרתית, ומדוע נעצרה החקירה בעקבות אותה פגישה?

שר המשטרה ח' ברילב:

1. באופן עקרוני איני מתערב בחקירות משטרתיות, איני מחיש אותן, כפי שאיני מפסיק אותן. הדברים נכונים גם לגבי המקרה המועלה בשאלתא. אני נוהג להיפגש עם אנשים בכלל ועם אישי ציבור בפרט. משיבוקשו להיפגש עמי כבוד הרב הראשי של קריית גת וראש המועצה הדתית קריית גת, שנבחרו להפקידיהם כחוק, נעניתי בחפץ לב לבקשתם והאונתי לדבריהם.

איני יודע על איזה מידע נשען חבר הכנסת השואל. באומרם כי החקירה נעצרה בעקבות פגישה של אישיות זו או זו אתי, מכל מקום, החקירה לא נעצרה, אלא מתנהלת באופן שוטף, כמקובל במקרים מסוג זה.

היו"ר ח' גרוסמן:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת יהושע מצא.

יהושע מצא (הליכוד):

האם החקירה עדיין נמשכת ומתי יש לצפות לסיומה?

שר המשטרה ח' ברילב:

החקירה, עד כמה שידוע לי, נמשכת ואיני יודע מתי תסתיים. כפי שאתה אולי יודע, יש שם תלונות של אלה על אלה, ושל אלה על אלה, והדברים נבדקים.

יהושע מצא (הליכוד):

האם תוכל לתת תאריך משוער?

שר המשטרה ח' ברילב:

איני יודע.

היו"ר ח' גרוסמן:

זו שאלה נוספת על נוספת.

1039. הימצאות נשק באזור ואדי-ערה

חבר הכנסת ר' איתן שאל את שר המשטרה ביום א' בסיוון התשמ"ה (21 במאי 1985):

בשאלתות שהופנו אליך בתאריכים 5 ו-6 בנובמבר 1984, בדבר הימצאות נשק בידי ערכים ישראלים באזור ואדי-ערה, ניתן היה להבין מתשובותיך, שלמשטרה יש שליטה וידיעה על הנעשה. עניתי: "התשובה חיובית" על השאלה, האם יודע למשטרה על הימצאות נשק חם לסוגיו בידי ערכים בוואדי-ערה, או במקומות אחרים.

יום לפני ערב פסח פורסמה בעיתונות ידיעה בדבר הפיסת כמות גדולה של כלי נשק וציוד צבאי אחר במקומות הללו.

אודה לך אם תשיב לי:

האם גילווי הנשק הללו ותפיסתם שיוו לחיפצה זו ממד חדש ושונה ממה שהיה ידוע לך כמותד השכתך על השאלתות הקודמות?

שר המשטרה ח' ברילב:

גילוי כלי הנשק ותפיסתם אינם מהווים ממד חדש או שונה מזה הידוע למשטרה עד כה. תפיסת כלי הנשק המוזכרת בשאלתא היא פרי של אותם צעדים שאותם נוקטת המשטרה, והם צוינו עליידי כמענה על שאלתא מס' 91 של חבר הכנסת רפאל איתן, הכוללים, בין השאר, חיפושים, הומנה לחקירה, איסוף מידע ומעצרים.

היו"ר ח' גרוסמן:

תודה רבה לשר המשטרה. אנו עוברים לשאלתות המופנות לשר האגריה והתשתית.

267. טיפול השר בבעיית זיהום האוויר בחיפה

חבר הכנסת ת' טובי שאל את שר האגריה והתשתית ביום ט"ו בכסלו החשמ"ה (9 בדצמבר 1984):

בעיתון "הארץ" מיום 26 בנובמבר 1984 פורסם, ששר האגריה משה שחל לחץ לדחייית ביצוע הצו האישי לפיקוח על פליטות הזיהום, שהוצא נגד בתי הזיקוק בחיפה. ככתבה נאמר: "על-פי נתונים של היחידה לאיכות הסביבה כאגוד חיפה, קיימות מספר אלטרנטיבות להורדת זיהום האוויר באזור כך שלא תיפגע בריאות התושבים. האפשרות הראשונה היא הקמה של מערכת בקרה לסירוגין משוכללת בעלות של 2 מיליוני דולר, אשר תתריע בפני בתי הזיקוק וכתרת החשמל על

וראש הממשלה מינה את הוועדה שכראשה עמד מנכ"ל משרד ראש הממשלה, ואשר תוצאותיה, כפי שאמרתי, הוגשו בסוף חודש דצמבר 1984 ובוצעו מייד לאחר קבלתן.

432. הפרת סוכני הגז את ההסכם שבינם לבין משרד האנרגיה

תכר הכנסת ח' רמון שאל את שר האנרגיה והתשתית ביום ו' בטבת התשמ"ה (30 בדצמבר 1984):

לאחרונה פורסם, כי סוכני הגז אינם עומדים בהסכם שערכו עם משרד האנרגיה, שלפיו יפצו הסוכנים את צרכני הגז על גביית היתר שביצעו בחודשים אוגוסט-אוקטובר. מחישוב שערך העיתון "מעריב" עולה, כי הפיצוי המשולם לצרכני הגז הוא קטן בהרבה מהפיצוי המגיע להם על-פי ההסכם.

אבקש מכבוד השר להשיבני:

1. האם הידיעה נכונה?
2. מה הוא שיעור הפיצוי שאותו היה על ספקי הגז לשלם — באחוזים מגובה החשבון?
3. עד מתי היה צריך להשתלם הפיצוי?
4. מה הוא שיעור הפיצוי ששולם על-ידי הספקים כפועל, ומתי שולם?
5. אם הופר ההסכם — מה בדעת משרד האנרגיה לעשות על מנת לאכפו על הספקים לטובת הצרכנים?

שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:
(התשובה נקראה לבקשת חבר הכנסת ע' כץ-עוז)

1. הידיעה בעיתון "מעריב" אינה מרוקת ואין בה האינפורמציה המלאה.
2. בהסדר בין משרד האנרגיה והתשתית לארגון סוכני הגז נקבע, כי סוכני גז שגבו תשלומים מצרכנים כעד החודשים אוגוסט — אוקטובר 1984 ישלחו לצרכנים הודעות ויכני בגין חודש אוקטובר, שיהיו בשיעור של שליש מהסכום הנקוב לתשלום בחשבון, כתוספת הצמדה של 10% על הסכום המוזנח.

3. הודעת היוכני היתה צריכה להגיע לבית הצרכנים לא יאוחר מיום 12 בדצמבר 1984.
4. מרבית סוכני הגז עמדו בהסדר עם משרד האנרגיה והתשתית ככתבו וכלשונו והחזירו את תשלום היתר לצרכנים, כפי שסוכם, עד המועד הקובע.
5. מיעוט סוכני הגז לא מילא כמדויק את חובות ההסדר עם משרד האנרגיה והתשתית, ביחס לסוכנים אלה מטפל משרד האנרגיה והתשתית בנפרד בכל תלונה. ארגון סוכני הגז מסייע בדינו לאכפו על סוכנים סרבנים למלא את התחייבותיהם על-פי ההסדר.

847. התקדמות פרויקט תעלת הימים

חבר הכנסת ע' לנדאו שאל את שר האנרגיה והתשתית ביום י"ז באדר התשמ"ה (10 במרס 1985):

רוח של קונסורציום בין-לאומי, אשר נתפרסם בינואר 1985, הצביע על כדאיות רבה בהקמת מפעל האגירה השאובה, הוא שלב א' של פרויקט תעלת הימים. שר האנרגיה אימץ את מסקנות הדוח, הציג את עמדתו כוועדת הכלכלה של הכנסת ואחר כך יום הצעת החלטה שנקבלה בממשלה. על-פי החלטה זו, יימשכו בחצי השנה הקרובה בדיקות נוספות הנחוצות

תנאים אקלימיים צפויים העלולים לגרום לפגיעה בכריאות התושבים. במקרה של התפתחות תנאים אלה יעברו המפעלים לשימוש כדלק דליגופרית ובכך תיחסך הפגיעה בכריאות התושבים. האפשרות השנייה היא התקנת אמצעים טכנולוגיים המקובלים כמדינות מערביות מתוקנות בהשקעה חד-פעמית של 7 עד 10 מיליון דולר. האפשרות היקרה ביותר מבחינת עלותה הכלכלית, והיא גם הטובה ביותר לכריאותם של התושבים, היא הפעלת התחנות כאשור, בחיפה ובתל-אביב בדלק של 3.2% גופרית. שעלות הפעלתו לשנה עומדת על 24 מיליון דולר לשנה.

הנני שואל את כבוד השר:

1. על בסיס מה החליט שר האנרגיה לדחות את ביצוע הצו הנ"ל?
2. האם מוכן כבוד השר להתחשב כתביעתם של ראשי המועצות בחיפה ולהורות על ביצוע הצו הנ"ל כלא דחייה?

שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:

1. צו משרד הפנים למניעת מפגעי זיהום אוויר מבתי-הזיקוק הוצא בעיצומו של המשא-ומתן להקמת הממשלה הנוכחית. כלא דיון, המחויב ממחירו הכלכלי הכבד, כנדרש במינהל תקין, המשכנו את הטיפול המשרדי בנושא זה, ומגמתו היתה דחיית ביצוע הצו עד לקבלת הכרעה בדרג ממשלתית. שתבטיח מקסימום שמירת איכות הסביבה, תוך התחשבות באפשרויות הכלכליות.

כמסגרת טיפול זה הוקמה ועדה בין-משרדית בראשות מנכ"ל משרד ראש הממשלה, ובה היו חברים גם נציגי משרד הבריאות, משרד האנרגיה והשירות לשמירת איכות הסביבה במשרד הפנים. מגמת עבודת הוועדה היתה מיצוי מרבי של הדרכים להקטנת הזיהום הגופריתי, תוך התחשבות במשמעויות הכלכליות והמדיניות.

2. המלצות ועדת טמיר הוגשו לראש הממשלה בסוף חודש דצמבר 1984 והועברו לידיעתי. מייד עם העברת המלצות לידיעתי הוריתי לכל הנוגעים בדבר לדאוג לביצוען. המלצות כוללות, בין השאר, קיום מערך התראה ופיקוח למעבר לשימוש במזוט דליגופרית, אשר יתכנס על מודל חיזוי מטאורולוגי ומערכת ניטור זיהום אוויר.

הי"ר ח' גרוסקין:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת תופיק טובי.

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

ברצוני להעיר לשר, שהשאלתא שהוגשה בחודש דצמבר, ולא נענתה עד היום, חודש יוני. האופוזיציה פנתה פעמים רבות וביקשה שמקרים כאלה לא יישנו.

השאלה הנוספת שלי: איך השר יכול לבטל את הצו של שר הפנים? האם זה לפי התקנות? אילו הליכים נקטת כדי לבטל את הצו של שר הפנים?

שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:

אני מבקש לסיחה על האחרון במתן התשובה. אני חושב שחבר הכנסת תופיק טובי צודק בתביעתו למתן תשובות בזמן. כפי שאמרתי, מתן התשובה התעכב בגלל הוועדה שהוקמה והדינויים שהיו בעקבותיה.

באשר לצו של שר הפנים, אני ביקשתי את דחיית ביצועו וכניסתו לתוקף מפני שמשמעות קיום הצו, על-פי הערכות כספיות של משרד האנרגיה, היתה עלות של כ-70 מיליון דולר למשק המדינה, וזאת לא יכולנו לבצע. פניתי לראש הממשלה,

3. התשובה היא, כי זה טוב למשק.

4. אין כסף. גם אין משקיעים מחוץ לארץ. אם יש לחבר הכנסת לנדאו הצעות — אני מבקש מאוד שהוא יפנה אותן למשרד האנרגיה, באשר למחסור בכסף — אני מציע לפנות לשר האוצר.

ברצוני להוסיף, כי מאז התרחשו כמה דברים. בנושא חברת יס"התיכון — יס"המלח, הדיונים עם האוצר בימים האחרונים לא הניבו תוצאות והאוצר לא היה מוכן לתקצב את החברה בשני מיליוני דולרים נוספים, שהיו נחוצים להמשך העבודה במנהרת החקר.

מאחר נתקבל בכנסת חוק יסודות התקציב, המטיל על השר האחראי, על השר הממונה, להקפיד שתכונות השייכות למשרד לא תחרוגנה ממסגרת התקציב, לפני שבוע פעלתי על-פי החוק וניתנה לחברה הנחיה להתחיל לצמצם ולהפסיק עבודות לקראת החלטה שתקבע את גורלה של החברה, עד למצב של סגירתה לחלוטין. על כל פנים, העבודות במנהרת החקר הופסקו וניתנה הוראה לערוך מה שנקרא התקפלות מסודרת.

היו"ר ח' גרוסמן:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת עוזי לנדאו, בבקשה.

עוזי לנדאו (הליכוד):

אני עומד על הניסוח שניסחתי לגבי המנופולין של חברת החשמל. כדרך כל מנופולין, הוא מנוצל לרעה. אם כבוד השר לא יתנגד להצעות לסדר-היום שלי בעניין חברת החשמל או בעניין תעלת הימים, כפי שהשר התנגד להן, כמובן, אני אשמח לפרט כל מה שיש לי לגבי חברת החשמל.

השר הצהיר בעבר, שהנושא הועבר להמשך הבדיקות לחברת החשמל, ועמו גם נושא מנהרת החקר. זאת היתה מיתח נשיקה לפרויקט, במיוחד נוכח האלטרנטיבה שהיתה אך לא מוצהה, לנסות ולעניין ימים, שהלקם גילו התעניינות. אדוני השר יכול לקבל את שמותייהם מפקידה במשרדו. שאלתי היא, אם כן, מדוע כבוד השר לא רק שלא ניסה להזמין את אותם אנשים ששמותייהם היו ידועים לו, אלא גם לא ניסה לעניין באורה נמרץ די הצורך משקיעים נוספים, כדי למצוא מקורות מימון נוספים לפרויקט הזה מגופים פרטיים זורים. יתירה מכך, עצם השמועות שהופצו על מצבו המעופל של הפרויקט הרחיעו משקיעים פוטנציאליים.

שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:

אני שמח מאוד על השאלה ואפילו שמח מאוד לשמוע את האינואנדו שנאמר בדבריו, גם אם הדברים אינם נכונים. לדעתי, זה לגיטימי. אני נמצא פה ואני איש. כל משקיע שהופנה, התעניין. שמו הוזכר בצורה כלשהי, קיבלתי אותו לשיחה באופן אישי, ניסיתי לשכנע אותו שיסכים לבדוק אפשרות של מתן קונססיה ובלבד שיבצע את הפרויקט. איש מהמשקיעים שמדובר עליהם — מדובר היה רק על שניים — לא רצה. חלק שמע אותי בנימוס, אמר שיתן לי תשובה. מאז עברו חודשים רבים והוא לא חזר אלי.

יתר על כן, מעבר לשמות שאתה מדבר עליהם, זימנתי בעצמי חברות קבלניות גדולות, ביניהן "סולל כונה", והצעתי להן, מאחר שיש מחסור בעבודות חפירה, שיקימו גוף בין-קבלני, שיבדוק אפשרות לגייס מימון בארץ ובחוץ-לארץ, כדי לבצע את העבודה, ובלבד שהם יקבלו על עצמם את העבודה מתחילתה ועד תומה.

דבר נוסף בקשר לחברת החשמל, דווקא הרצון לערוך בדיקה מתוך אחריות כוללת לפרויקט — דווקא בגלל זה באה

לכחינת כדאיות "האגודה השאוכה", ובכללן השלמת מנהרת החקר. הממשלה אישרה לחברת יס"התיכון — יס"המלח 2.5 מיליוני דולר לצורך זה. במהלך הדיונים הועלו הסתייגויות ממעורבות חברת החשמל בכיוצו הפרויקט, וכן נתקשם משרד האנרגיה להמריץ גורמי חוץ שגילו התעניינות שישקיעו מכספם כפרויקט.

בפברואר נפגש שר האנרגיה עם שר האוצר והודיע לו כי החליט שחברת החשמל היא שתבצע את הפרויקט. על כן סוכם כי לא יוקצב הסכום הנזיל לחברת יס"התיכון — יס"המלח להשלמת הבדיקה.

אודה לכבוד השר אם ישיבני:

1. הממשלה החליטה על השלמת בדיקת הכדאיות, ובכללה סיום מנהרת החקר. האם החלטת השר מנוגדת להחלטת הממשלה? אם כן — מה הוא ההסבר לכך?

2. לחברת החשמל, אשר התנגדה בעבר לפרויקט האגודה השאוכה ביס"המלח, יצאו מוניטין של מי שתוכניות הפיתוח שלה עלו בכסף רב למדינה. מה כוונת השר: האם לגזור מיתח נשיקה על פרויקט תעלת הימים, בכך שהעביר את ביצועו לידי מי שהתנגד לו נמרצות? או להתעקש על חברת החשמל, חרף שיעור ההוצאות הגבוהות אשר יאפיין את ביצוע הפרויקט עליידיה?

3. לחברת החשמל מונופולין שנוצל משך שנים ארוכות. מה סיבה מוצא השר לרכו בידיה כוח נוסף על זה שיש לה ממילא?

4. מה היא הסיבה המביאה את שר האנרגיה לממן את הפרויקט ממקורות פנימיים — חברת החשמל — ומצדיקה את דחיית אותם גורמי חוץ, שאפשר שהיו משקיעים בישראל במטבע חוץ לאחר שכבר גילו התעניינות רכה בפרויקט?

שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:

1. כתום הבדיקה, הנערכת על-ידי המשרד, יובא העניין להחלטת המוסדות המוסמכים.

2. לא נכון, הפרטים אינם נכונים, הן לגבי חברת החשמל והן לגבי העניין עצמו.

ברשותך, גברתי היושבת-ראש, מותר גם לי להביע כאן דברים. ניסוח השאלתא על-ידי חבר הכנסת לנדאו חוטא לחברת החשמל, חברה ישראלית בעלת מוניטין ונתק של 60 שנה. כאשר נאמרים דברים שהם בכחינת חריצת דין והם אינם נכונים, לדעתי הרבר מחייב לפחות את ההערה העדינה שאני מעיר. ניסוח שאלה כגון: "לחברת החשמל מונופולין שנוצל לרעת הציבור משך שנים ארוכות. מה סיבה מוצא השר לרכו בידיה כוח נוסף על זה שממילא יש לה?" — היא לדעתי —

עוזי לנדאו (הליכוד):

איפה כתוב "לרעת הציבור"?

שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:

חבר הכנסת לנדאו, בשאלתא המקורית שלך כתוב "לרעת הציבור". מלים אלה צונזרו על-ידי מזכירות הכנסת. הן לא נמחקו. הן מופיעות אצלי. אני הופתעתי איך ניתן להשתמש במלים אלה. אמרו לי שמזכירות הכנסת הורתה להשמיט את המלים האלה.

אינני חושב שזה מגיע לחברת החשמל. אינני חושב שכן צריכים להיאמר דברים. אני מבקש מאוד מחבר הכנסת לנדאו: נרמה לי שבשאלתא, כאשר רוצים לדעת תשובה, אין זה מוצדק לתרוץ את הדין על חברה.

הצעה לחברת החשמל — הצעתי לה, בין היתר, גם אפשרות שהיא תרכוש את החברה. לא רק זאת, אני המלצתי כפני הממשלה שיינתן תקציב של שני מיליוני דולרים נוספים, כדי להמשיך את מנהרת החקר, ובשלב הביניים לחכות לבדיקה הנערכת היום על-ידי משרד האנרגיה, על-ידי חברת החשמל, במכון נאמן של הטכניון. הצעתי זאת כדי לבדוק את פיתוח משק החשמל עד לסוף המאה הזאת, ולבדוק האם תוכנית האגירה השאובה היא חלק מהביצוע והאם האתר שמדובר עליו ביס-המלח הוא אתר עדיף על אתרים בכינרת — ובלבד להרוויח זמן.

שר האוצר שכנע אותי בשיחה שקיימנו אצלו, שאין כלל כל צורך בהמשך עבודות במנהרת החקר ואין צורך להקציב את שני מיליוני הדולרים, ולדעתו אין לו מאין למצוא אותם. קיבלתי את העמדה. אינני יכול להתוכח. הכסף נמצא אצלו. התשובה היתה שלילית. יצאתי מהמשרד, כדי שהעניינים יסדרו בצורה מסודרת.

הכנתי הצעת החלטה לממשלה. שר האוצר נמנע מלחתום מאז חודש מרס על הצעת החלטה משוחפת, שגם אני וגם הוא היינו צריכים לחתום עליה. במצב זה עמדנו: יש המלצה של הממשלה, אך אין ביצוע, בגלל סירוב שר האוצר לחתום על מה שהוא הציע וסיכס אתי.

יעקב זיאק אמיר (המערך):
וזה לא מקרה ראשון.

שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:

לאחר מכן זימנתי את אנשי חברת החשמל, את יושב-ראש מועצת המנהלים — ואתה מכיר אותו — והצעתי להם לבדוק. כאתי לאוצר בהצעה: יש חובות מהעבר שהאוצר חייב לחברה. אם יסכימו להעביר אותם במסגרת התקציב של השנה השוטפת, אולי אפשר יהיה לגייס מימון משותף הן מכספים המגיעים לחברה מהאוצר והן מחברת החשמל, ולהמשיך במנהרת החקר. התשובה היתה שלילית. האוצר לא הסכים.

כיום, כאשר יש חוק ואתם קיבלתם אותו, שהממשלה הגישה אותו, הקובע שהשר הממונה הוא האחראי לכך שלא תהיה חריגה מהתקציב ועליו לפעול בהתאם לחוק — לבוא עכשיו ולומר את הדברים האלה, לא רק שזה מיותר, אלא לדעתי זה חוטא לעניין וחוטא לאמת. יש פה טיפ-טיפה של חשדנות שאיננה במקומה.

אני המלצתי בפני חברי מועצת המנהלים, וגם אתה מכיר אותם, והם מכירים היטב חברים רבים שלך ושל שר האוצר, שהם ילכו אליו וישירות וישוחחו אתו, ובלבד שתהיה להם ההרגשה שנעשה כל אמץ, ושלא יחשבו שסגנון את החברה בגלל גורם מינהלי כלשהו. שום דבר לא הועיל.

אני גם יכול להגיד לך, חבר הכנסת לנדאו, שאם אתה רוצה לפנות לשרים בממשלה ואתה מחלק אותם לשתי קטגוריות — לחלק אתה פונה בכתב, כאשר הנושא עומד לדיון, ולחלק לא — זה לא מקובל עלי. בעת שהבאתי את הנושא לדיון לממשלה, בהצעה הראשונה המליץ להקציב את שני מיליוני הדולרים במשך מנהרת החקר, אתה הפנית מסך והיתה בו הנחיה לכמה שרים בממשלה, רק אליהם כלבד. לשר הממונה לא מצאת לנכון לפנות. אם יש לך עמדה ואתה מאמין בה, ואתה תושב, למשל, שאסור היה להעביר את החברה לחברת החשמל, נדמה לי שבתוך חבר הממשלה הייתי זכאי לקבל את ההצעות שלך. בדיוק כמו כל שר אחר. לא רציתי לומר זאת, אבל הכרחת אותי.

עוזי לנדאו (הליכוד):

כבוד השר שמע זאת. זה מופיע בפרוטוקול של ועדת הכלכלה של הכנסת.

היו"ר ח' גרוסמן:

חבר הכנסת לנדאו, אי-אפשר לעשות דיון דרך שאלתא.

שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:

יש כזה משהו מן התחושה שאינך סומך על השר. שמעת עכשיו את התשובה שלי, יודע אותה וישוב-ראש החברה, יודע אותה מנכ"ל החברה. השמות ידועים לך. אני מציע לך לפנות אליהם ולשאל אותם. לא סגרתי בפניהם כל אפשרות ללכת בעצמם ולוודא. אבל לא לפנות לשר הממונה בהמלצות שיש לך. שאתה מאמין בהן, יש כזה טעם לפגם.

עוזי לנדאו (הליכוד):

תוכן המכתב היה ידוע לשר הממונה.

שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:

מי זה השר הממונה? אותו מכתב שהפנית עם הנחיות לכמה מן השרים, לא הגיע לידי. במקרה ראיתי אותו.

עוזי לנדאו (הליכוד):

אתה השבת בשלילה — — —

היו"ר ח' גרוסמן:

תודה. השר ישיב על השאלתא הבאה.

925. אספקת החשמל למעלה-אדומים

חבר הכנסת מ' רייסר שאל את שר האנרגיה והתשתית ביום י"ד באייר התשמ"ה (5 במאי 1985):

כידוע, אספקת החשמל לעיר מעלה-אדומים נעשית באמצעות חברת החשמל של ירושלים המזרחית. חושבי מעלה-אדומים סובלים לעתים מזומנות מהפסקות חשמל הגורמות להם סבל ונזקים.

לנוכח זאת, אודה לכבודו אם ישיבני על השאלות הבאות:

1. האם קיימת אפשרות לחבר את מעלה-אדומים לחברת החשמל-הישראלית?
2. אם לא — כיצד יש כוונת משרד האנרגיה להתמודד עם בעיה זו?

תשובת שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. התשובה שלילית. מעלה-אדומים נמצאת בתחום הזיכיון של חברת החשמל למחוז ירושלים בע"מ — החברה המזרח-ירושלמית.

2. משרד האנרגיה פעל בדרכים שונות לתגבור אספקת החשמל למעלה-אדומים ולשיפור אמינותה. לצורך זה החיש המשרד את השלמת התקנתו של קו ראשי חדש במחוז גבוה של 33 קילו-וולט על-ידי החברה הנ"ל. קו זה יבוא במקום הקו היחיד הקיים של 6.6 קילו-וולטים, אשר יהפוך לקו משני.

עם הפעלת הקו החדש, הצפויה בקיץ זה, יחול שיפור ניכר באספקת החשמל בעיר.

1031. חשבונית החשמל של חברת החשמל

המזרח-ירושלמית

חברת הכנסת ג' כהן שאלה את שר האנרגיה והתשתית ביום א' בסיוון התשמ"ה (21 במאי 1985):

215. שיבושים באספקת חשמל לחברת "מקורות"
חבר הכנסת ד' מגן שאל את שר החקלאות ביום י"ב בכסליו
התשמ"ה (6 בדצמבר 1984):

תושבים רבים בשכונות הדרומיות של ירושלים סובלים
היום משיבושים חמורים באספקת המים. לדברי עיריית
ירושלים, השיבושים נובעים מעיצומים שחברת החשמל
נוקטת כלפי חברת "מקורות", החייבת לה כספים.

אבקש מכבוד השר להשיבני:

כיצד מתכוון משרדך לפעול למניעת תופעות כאלה
בעתיד?

תשובת שר החקלאות א' נחמקין:
(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

איני מעלה על הדעת שחברת החשמל בישראל יכולה
לנקוט עיצומים נגד חברת "מקורות" על גבם של תושבי
ירושלים. לכן אני משוכנע, שלא ייגרם שיבוש הספקת מים
לתושבים אלא בגין חקלות של רשת והספקה, שהם פועל יוצא
של מצוקות תקציביות.

941. שיכון הצעירים במושב תרום

חבר הכנסת ח' קרפמן שאל את שר החקלאות ביום י"ד באייר
התשמ"ה (5 במאי 1985):

מושב תרום שבפרוור ירושלים החליט על צמיחה מ-60
ל-80 משפחות, כדי לשכן 20 משפחות של צעירים מבני
המושב. כל האמצעים וההשקעות הכרוכים בצמיחה זו נעשו
על-ידי משרדי הממשלה השונים, אבל המושב הקצה משאבים
אלו לווותיקים, ואילו לבנים יועדו 20 דירות בבתים רעועים, וגם
את אלה המושב משכיר להם.

אבקש משר החקלאות להשיבני:

1. האם הידיעות נכונות?
2. מדוע לא ישוכנו בני המושב בבתים שיועדו להם?
3. הכיצד מושב תרום משכיר בתים על קרקע חקלאית?

שר החקלאות א' נחמקין:

(התשובה נקראה לבקשת חברת הכנסת ש' דורון)

1. הידיעות אינן נכונות.
2. מאחר שהידיעות אינן נכונות, לא קיימת השאלה של
שיכון בני המשק בבתים שיועדו להם, כי אין כאלה.
3. מושב תרום העמיד לרשות כמה מבניו, באופן זמני,
בתים שהיו מיועדים לעובדי ציבור, ואין הוא מוכן לקבלם
כתורים עם יחידות משק לפי דרישתם. זהו עניינו הפנימי של
המושב, ואין זכות או צורך להתערב בהחלטה זו.

984. מצוקת מגדלי הירקות

חבר הכנסת א' שלום שאל את שר החקלאות ביום כ"א באייר
התשמ"ה (12 במאי 1985):

בעיתון "ידיעות אחרונות" מיום 27 במרס 1985 פורסם,
סוחר הגדה ורצועת-עזה השתלטו על רבע משיווק הירקות
של החקלאים, ושהם מממנים את הוצאות הייצור מחמת
איי-כולת החקלאי לממן כעצמו.

ברצוני לשאול את כבוד השר:

מר יואל קמחי, הגר בכית-חנינא שכירושלים, מקבל את
חשבונות החשמל שלו בשפות הערבית והאנגלית בלבד
(החשבון רצ"ב). הבנקים מסרבים לקבל את תשלום החשבון,
כיוון שאינם מבינים את הכתוב בו. כל זאת — בלי להיכנס לצד
הלאומי שבעניין.

אודה לך אם תשיב לי:

1. האם יודע הדבר לשר?
2. אם כן — מה עשה משרדך על-מנת לתקן את הנושא
בהקדם האפשרי?

תשובת שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:
(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. התשובה חיובית.
2. כיררנו העניין עם הנהלת החברה המזרח-ירושלמית.
היא הודיעה בתשובה על פנייתנו, כי החל ב'1 במאי 1985
יישלחו גם לצרכנים היהודים הבודדים המתגוררים
בכית-חנינא חשבונות חשמל בשפה העברית, דוגמת
החשבונות הנשלחים לצרכנים בשכונות היהודיות.

1041. חשבונות חברת החשמל המזרח-ירושלמית

חבר הכנסת ד' מרידור שאל את שר האנרגיה והתשתית ביום ח'
בסיון התשמ"ה (28 במאי 1985):

לאחרונה התברר לי, כי חברת החשמל המזרח-ירושלמית
נוהגת לשלוח לתושבי ירושלים, הגרים, למשל, בכית-חנינא,
חשבונות הכתובים בשפות הערבית והאנגלית בלבד. הסכומים
רשומים בספרות הנוהגות בשפה הערבית ולא בספרות
הנוהגות אצלנו.

הריני מצרף כזה צילום חשבון חשמל כזה, שקיבל יהודי
המתגורר בכית-חנינא בירושלים.

אודה לכבודו אם יואיל להשיבני:

1. האם מקובל עליו שבמדינת ישראל יישלחו חשבונות
חשמל שאינם כתובים גם בשפה העברית?
2. מה כדעת כבודו לעשות כדי למנוע תופעה זו?

שר האנרגיה והתשתית מ' שחל:

הנני להפנות את השואל הנכבד לחשובתי על שאילתא
זהה 1031 של חברת הכנסת גאולה כהן. אבל מאחר שחברת
הכנסת גאולה כהן לא היתה, אתן את התשובה כמלואה, אם כי
איני יודע אם בשאילתא שלך מצויים אותם סעיפים כמו
בשלה.

1. התשובה חיובית.

2. כיררנו העניין עם הנהלת החברה המזרח-ירושלמית.
היא הודיעה בתשובה על פנייתנו, כי החל ב'1 במאי 1985
יישלחו גם לצרכנים היהודים הבודדים המתגוררים
בכית-חנינא חשבונות חשמל בשפה העברית, דוגמת
החשבונות הנשלחים לצרכנים בשכונות היהודיות.

אני רוצה להוסיף על התשובה הזאת, שפניתי לחברת
החשמל המזרח-ירושלמית והבעתי ממנה שתקבל גם עובדים
דוברים עברית שיוכלו לענות על פניות בעל-פה של הצרכנים.
אני מתכה לתשובה. כעניין הזה יש בינינו דיונים. אני מקווה
שהעניין יסתיים כסיכום חיובי.

היו"ר ח' גרוסמן:

תודה רבה לשר האנרגיה והתשתית. אבקש משר
החקלאות להשיב על שאילתות.

— שאילתות ותשובות; סקירת שר התעשייה והמסחר על פעולות משרדו (דיון) —

בעיתון "על המשמר" מיום 6 במאי 1985 פורסמה ידיעה על גידול פרי הפפאיה על-ידי חקלאי ממושב כינרת. לפי הידיעה, ניתן להרחיב את שטח גידול הפרי הנ"ל ולהגדיל את הייצוא של הפרי לחוק'לארץ. אולם, על המגדל להצטייד ברשיון ממועצת הפירות, הקובעת מי רשאי לייצא, הרשיון היחידי לייצוא פירות נמצא בידי "אגרוסקו", כדי למנוע חחרות בין יצואנים ישראלים. אבל, במקרה הנ"ל אין חחרות כי יש רק מגדל ויצואן אחד בלבד.

אודה לך אם תואיל להשיב על השאלות האלה:

1. האם ניתן להרחיב את שטח גידול הפפאיה בארץ לצורכי ייצוא?
2. אם כן — מדוע אין משרד החקלאות מעודד גידול פרי מזין וטעים זה?
3. האם נכונה הידיעה שהחקלאי ממושב כינרת הוא היחידי שמגדל פפאיה שניתן ליצאה?
4. אם כן — מדוע לא ניתנה לו האפשרות לייצא במישרין את הפפאיה, כלא הוצאות התיווך של הפקידות ב"אגרוסקו"?

תשובת שר החקלאות א' נחמקין:
(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. בעתיד ניתן יהיה להרחיב בישראל את שטח הפפאיה לצורך ייצוא באזור הבקעה. באזורי הארץ האחרים ניתן לגדל פפאיה רק בבתי-צמיחה. כיום השטח הוא כ-70 דונם. היקף הפיתוח תלוי כשוק ובאיכות הפרי שישראל תייצר.

2. משרד החקלאות מעודד טיפוח הפפאיה בישראל על-ידי השקעה בתשתית המקצועית, בזהווי ובמניעה של מחלות קשות המגבילות את הגידול, בבחינת טיפוסים רצויים שפריים יהיה ראוי לייצוא וכריכוי ה"זונם" הרצויים. אם כן, המשרד מעודד את הגידול, ולאחר שנפתור את בעיית הון, נרחיב את הגידול בהתאם לדרישות השוק.

3. התשובה שלילית — הידיעה שהחקלאי מהמושבה כינרת הוא היחידי שפריו ראוי לייצוא אינה נכונה. השנה נשלחה לייצוא גם פפאיה של מגדלים אחרים בארץ.

4. מאחר שהתשובה על שאלה 3 היא שלילית, אין צורך להתייחס לשאלה 4, שנוסחה על-ידיך כדרך לא ציבורית ולא מנומסת.

היו"ר ח' גרוסמן:
אני מודה מאוד לשר החקלאות.

1. האם ידיעה זו נכונה?

2. האם משרד החקלאות אינו יכול להסדיר מימון מוסדר לגידולים חקלאיים, ומדוע?

3. האם בכוונתך להציע לחקלאים פתרונות אחרים, כמקום מימון סוחרים, שלא כדרך ענישה ומיצוי חוק ההתיישבות?

שר החקלאות א' נחמקין:

1. יש אמת בידיעה, אך היא אינה מדויקת.

2. משרד החקלאות אינו יכול להסדיר מימון, כי הקצאת המימון היא על-ידי משרד האוצר ובנק ישראל, ומגענו הממושך עם גורמים אלה לא הצליח דבר.

3. על שאלה זו אני משיב לחבר הכנסת אפרים שלום בפעם השנייה באומרי, שכל דרך שחפתור את הבעיה תתקבל על-ידי ברצון, אך את הנגע צריך לעקור מהשורש.

היו"ר ח' גרוסמן:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת אפרים שלום.

אפרים שלום (המערך):

אדוני השר, אני אמשיך לשאול בפעם העשירית אפילו, כל עוד לא ימצא הפתרון. לדעתי, לא בענישה ניתן לפתור את הבעיה של החקלאות וההתיישבות. על משרד החקלאות למצוא פתרונות.

היו"ר ח' גרוסמן:

זו הערה נוספת לא שאלה.

שר החקלאות א' נחמקין:

אם אתה שואל, אני מוכן לענות. אני מוכן לקבל את השאילתא כל שבוע, וכל שבוע אוכיר שעל אף ששאלת, אין לי השוכה לגבי צורת המימון, כי אין מימון. אך לא אקבל את זה שכדרך ענישה אין לפתור את בעיית ההחכרה. גם עם הון מימון — החכירה אינה מקובלת עלי. החוק מאפשר לי לקחת את הקרקע ואת אמצעי הייצור ממי שמחכיר את אדמתו לאלה, שהיא לא ניתנה להם לעיבוד.

אני מסכים אתך שהשאלה לא נפתרה ואני שותף לדעתך שחובתנו לפתור אותה, אך אין זאת סיבה לעבד קרקע ולגדל גידולים חקלאיים כאמצעות חכירה, בניגוד לחוק.

1068. גידול פרי הפפאיה בישראל וייצוא

חבר הכנסת מ' כהן-אבירב שאל את שר החקלאות כיום ט' בסיוון התשמ"ה (29 במאי 1985):

ג. סקירת שר התעשייה והמסחר על פעולות משרדו* (דיון — המשך)

רשות הדיבור לראשון המשתתפים בדיון, חבר הכנסת מאיר שטרית, בבקשה.

מאיר שטרית (הליכוד):

גברתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה, אי-אפשר לנתק את הדיון בפעולות משרד התעשייה והמסחר — — —

היו"ר ח' גרוסמן:

עשינו את כל הפעולות כדי לטפל בזה שהשר יגיע בהקדם.

מאיר שטרית (הליכוד):

אי-אפשר לנתק את הדיון בפעולות משרד התעשייה

היו"ר ח' גרוסמן:

אנחנו עוברים לסעיף הבא בסדר-היום: המשך הדיון על סקירת שר התעשייה והמסחר על פעולות משרדו. לפני רשימה ארוכה למדי של חברים.

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

איפה השר?

היו"ר ח' גרוסמן:

אין לי תשובה ברגע זה, אבל אני מקווה שעוד מעט הוא יבוא.

דולר. כל זה החל בחדר אחד שבעל מפעל העמיד לרשותם — ובמקרה זה אני מדבר על כרונצקי, בעל מפעל אורמט, שלקח אותם תחת חסותו, לקח אותם למפעל שלו. נתן להם חלל כמפעל שלו ואמר להם: כאן תעבדו עד שתגלו משהו. הם לא נאלצו לשכור את החדר, את הרה"ש ולחפש שירותים שירותי מזכירות, טלפונים וכדומה.

על כן, אדוני השר, אני חושב שכדאי היה לנסות לתת הזדמנות לאנשים למצוא את הדברים החדשים, לפתח את עצמם, למצוא דרכים — — —

שר התעשייה והמסחר א' שרון:
זה מסוג הדברים שנעשים.

מאיר שטרית (הליכוד):

אני מדבר על משהו בקנה-מידה קטן, זה הכיוון שכדאי לפתח אותו, כי מתוך הניסיון אני רואה שזה עובד בצורה יוצאת מן הכלל.

הנושא השני שאני מבקש להעיר עליו הוא הקשר בין החינוך לבין התעשייה. צר לי לומר שהחינוך הטכנולוגי הקיים היום בבית-הספר התיכון, הקשר בינו לבין התעשייה הוא לפעמים מקרי לחלוטין. תלמיד יכול לגמור בית-ספר תיכון בכגמה טכנולוגית, להתגייס לצה"ל, לחזור משירות בצה"ל, לחפש מקום עבודה, ומתברר שהוא צריך להתחיל להתחלה, אך שהוא התקבל לעבודה כמפעל תעשייתי שצריך פחות או יותר באותו מקצוע, כיוון שהאפשרות שיש לתלמידים במערכת החינוך להתנסות בתעשייה האמיתית, במכונות אמיתיות, היא כמעט אפסית. מערכת החינוך היום איננה מסוגלת לספק לתלמידים במקצועות הטכנולוגיים את התנאים הדרושים ולהפוך אותם לעובדים מקצועיים בטכנולוגיה המתקדמת. צר לי לומר, שמערכת החינוך הטכנולוגי במדינת ישראל נכשלה, לדעתי, היא איננה נותנת תשובה, או נותנת תשובה עלובה ביותר, להוציא כמה נקודות — ואינני מדבר בהכללה — שבהן יש הצלחה כלשהי.

לשם השוואה אני רוצה להביא דוגמה שונה מתחום החינוך הטכנולוגי בבתי-הספר התעשייתיים. כאשר מפעל פותח בתחומי-הראש בית-ספר, מקבל לתלמידים מכיתות ט', מלמד אותם את הצד העיוני, מלמד אותם את המקצוע של המפעל ונותן לתלמיד הזדמנות בליה אמצעית, כמשך כל שנות לימודיו, לעבוד בייצור ממש, להתנסות בעבודה על המכונות המשוכללות והמתוחכמות ביותר, כאשר התלמיד גומר את השתלמותו ואת עבודתו המקצועית הוא פועל למקצועו שלא צריך הכשרה נוספת. הוא יכול לסיים את שירותו הצבאי, ולחזור ולקבל עבודה במפעל הזה. זו אחת מנקודות המשיכה החזקות ביותר של מפעלים אלה או של בתי-ספר אלה. אם בעבר היו בתי-הספר התעשייתיים מקום מפלט לאלה שלא נקלטו בבתי-הספר התיכוניים הרגילים, היום מתחיל להיווצר מצב הפוך, שבתיה-הספר התעשייתיים משמשים היום מקור משיכה לתלמידים מוכשרים, בעלי מיומנות וגישה חזקה למקצועות הטכנולוגיים. אחת מוצא תלמידים ממכריקים כמקצועות האלה, שחלקם הולך לאחזק הלימודים ולאחר השירות הצבאי לסיים את לימודיו במוסדות על-תיכוניים, בטכניון, באוניברסיטאות, כדי לקבל תארים של הנדסאים ומנהלנים.

השילוב בין תעשייה לבין לימודים באמצעות בתי-ספר תעשייתיים הוא שילוב יוצא מן הכלל, וצריך לפתח ולטפח אותו כדי ליצור הזדמנות גם לתלמידים בבתי-ספר רגילים להתנסות בבתי-הספר הטכנולוגיים.

והמסחר מהנעשה היום בתחום התעשייה בארץ. מצד אחד יש צל על חלק ממפעלי התעשייה בישראל, הנתונים בסכנת סגירה בצמצומים ובקשיים של ייצור, של שיווק, של ייצוא, אבל ברוב-מקרים, ולפעמים גם בריב-מקום, אחת מוצא תעשיות אחרות משגשגות, מייצאות, ברווחים גדולים, עובדות מרוצים, שכרם גבוה והוגן והם מתפרנסים בכבוד. לדעתי, ההבדל המהותי בין שני סוגי התעשיות האלה הוא אחד: במקרה הראשון אלו הן תעשיות עתירות ידדים עם ערך מוסף נמוך ביותר, כך שהיכולת שלהן להפיק רווח ממש יוצא ממשי היא קטנה. הסוג האחר של התעשייה משתמש למעשה במשאב המצוי בארץ בריכוז מן הגבוהים ביותר בעולם, והוא המשאב האנושי, המוח. באותן תעשיות מתוחכמות של טכנולוגיות מתקדמות מצליחים לעשות יש מאין. אני מכיר מפעלים שהתחילו ב"קונטיינר", עם שניים-שלושה חוקרים, והתחילו לעבוד על נושא מסוים, על דבר אחד קטן. הם מצאו את הנקודה, או את ה"נישה" שחסרה בארצות-הברית ובעולם המערבי, שאין עליה חסוכה בתעשיות האלה, כי לפעמים לתעשיות הגדולות לא כדאי להתעסק עם ה"נישה" הזאת. הם פיתחו אותה, אני מכיר מפעלים שכעבור שנה עד שנתיים בלבד מגיעים היום לייצוא של מיליון ו-2 מיליוני דולר, וזוהי רק ההתחלה.

המסקנה מדברתי היא, שיש בארץ פוטנציאל אנושי יוצא מן הכלל ויש בארץ פוטנציאל כלכלי יוצא מן הכלל. אם משלבים אותם, אם מפעילים את הפוטנציאל האנושי בכיוונים שבהם הוא מסוגל למצוא את המקסימום שלו, מצליחים בסופו של דבר להפיק את מירב התוצרת מאותו פוטנציאל.

לכן, המסקנה המשתמעת מאליה היא, שמדינת ישראל צריכה לעודד היום בעדיפות ראשונה מתן הזדמנויות לאנשים שמוכנים להיכנס לתחום של תעשיות מתקדמות, לתת להם בסיס, שטח, מקום שיוכלו בו להתחיל לעבוד בקלות, בלי בירוקרטיה, על המחקר שלהם, על השיגוען הפרטי שלהם, ואני מדבר על מבנים קטנים.

נביא לדוגמה את המקרה הקלטי. נאמר שאחת חוקר, אתה עובד במוסד מרעי מסוים, ויש לך שיגעון פרטי לפתח תחום מסוים. אם אתה רוצה לפתח אותו בתנאים של היום, אתה מוכרח למצוא מבנה, לקנות או לשכור אותו, לשכור שירותי מזכירות, שירותי משרד, וכל מה שמתלווה לעניין. אבל אילו יכולת, בצורה קלה ופשוטה, לקבל מבנה כמחיר סמלי, מתוך אמונה ביכולת שלך, ולקבל על שנה-שנתיים לפתח מוצר, לעבוד עליו, ואם אתה מצליח — לקבל דחיפה קדימה, לדעתי היינו רואים צמיחה של הרבה תעשיות חדשות. אינני מדבר על-יסמך תיאוריה, גברתי היושבת-ראש, אני מכיר את הנושא מקרוב בעיר שלי, אין מפעלים החלו בצורה שאני מתאר, ב"קונטיינר" קטן, כמו מפעל ארונגיס, שעובד על ביוטכנולוגיה, והתחיל לייצר "קייסים" קטנים לבדיקה של חומרים מסרטנים, ולאחר מכן "קייסים" ללימוד גנטיקה בבתי-הספר לילדים ולסטודנטים. השנה הוא ייצא בסכום של 500,000 דולר, מאותו "קונטיינר" קטן, ובשנה הבאה הוא ייצא כ-3 מיליוני דולר. השנה הוא עומד להקים את מפעלו כיבנה.

מפעל רומה — אורבוט — קם באותו מקום. צוות של שלושה אנשים עבד על תחום אחד ברוכנוטיקה, הראייה של הרוכט, היכולת של הרוכט באמצעות מצלמה לבקר מעגל חשמלי מודפס, זו בעיה שלא פתרו אותה בהרבה תעשיות מחשבים בעולם, ושלושה אנשים הצליחו למצוא לה פתרון ולפתח אותו. השנה הם כבר ייצאו בהיקף של מיליוני דולרים, ולשנה הבאה יש להם ביד הזדמנות לייצוא בהיקף של 10 מיליון

המפעל על ררך המלך ותבטיח תעסוקה וחיי כבוד לאלפי המשפחות הקשורות בו. זאת היא הדרך המעשית היחידה להבטחת קיום המפעל והעסקת פועליו. לומר של"אתא" אין קיום נוכח המשבר כפי הטקסטיל, כביכול, זה הוא חיפוי על בעלי ההון שהביאו את "אתא" למשבר הנוכחי והירוד ל מדיניות של סגירת מפעלים.

ולפועלי "אתא" המתבצרים במפעלי החשלובת ונאבקים כיום באומץ על מקום עבודתם, על פת הלאם, לפועלי "אתא" שהפגינו כשבוע שעבר מול הכנסת, אנו אומרים: אל תיתנו שישרו את רוחכם, אל תתיאשו מהמאבק. יש סיכוי, אם תמשיכו את מאבקכם המלוכד והמאוחד, אם יעמדו פועלי ישראל לימינכם, אם ההסתדרות תתייצב במלוא כוחה — ניתן יהיה לחדש את העבודה ב"אתא", ניתן יהיה לקיים את המפעל.

הממשלה מתימרת לומר, שאין לה כ־20 — 30 מיליון דולר, כדי להפעיל ולשקם את "אתא", אבל, היא מבזבזת עשרות, מאות ואלפי מיליונים של דולרים בגלל מדיניות נפשעת, רחוקה מדאגה אמיתית לכלכלת הארץ, לרמת חיי המוני העם. היא מבזבזת מיליוני דולרים על מלון "גיני המת" בטבריה, כדי לספק את סחנותם של שותפים קואליציוניים בממשלה. היא מבזבזת עשרות מיליוני דולרים על התנחלויות ורואותיות בגדה, המנוגדות גם לאינטרס השלום. הממשלה מבזבזת מאות אלפי דולרים על צבא שכירי החרב של לאחד בדרום לבנון, כדי להמשיך בהרפתקה האומללה, שעלתה עד כה קרוב לחמישה מיליארדי דולרים. הממשלה מבזבזת מאות מיליוני דולרים, שאולי יגיעו למיליארדים, על הקצבות הרפתקניות לפרויקט מטוס ה"לביא", שהיה בלאו הכי חסר תועלת בעוד כמה שנים.

לממשלה יש מדיניות העומדת כסתירה לצרכים החיוניים של ציבור העובדים, מדיניות המלחמה והשירותים האסטרטגיים לאמריקנים, מדיניות הכיבושים שעולה כסף רב, שבאה על חשבון פיתוח מקורות עבודה וצמיחה כלכלית; מדיניות שסוגרת מפעלים ומקצצת בשירותי הבריאות, החינוך והרווחה, פוגעת ברמת חיי המוני העם, אך מגדילה את רווחי הבנקים ואת רווחיהם של בעלי ההון הגדול למיניהם.

הרי "אתא" היא רק דוגמה המצביעה לאן מוליכה מדיניות הממשלה, מדיניות שנקראת הבראה כלכלית. מפעל אחר מפעל נסגרים, צבא המובטלים גדל ובעלי המאה למיניהם משלשלים לכיסיהם את מיליוני הדולרים שהממשלה מקציבה להם, ונעלמים.

האם שמע שר התעשייה והמסחר והאם שמע שר השיכון דוד לוי איש בית"שאן על הנעשה בבית"שאן כיום? כ־30% מכלל המפרנסים מובטלים או שותכים ומאיימים כיום לסגור כבישים, כפי שהצהיר מזכיר מועצת פועלי בית"שאן, האם שמע שר התעשייה והמסחר על הסקנדל החדש, המכבט את מדיניות הממשלה, את מי מדרשנת הממשלה ואת מי היא מרעיבה? ה שמע על מפעל פלר לרוכנסים בבית"שאן, שהושכת על 104 עובדיו, לאחר שבעל המפעל באירי נעלם מביתו ואייאפשר לאתר אותו? בעל המפעל קיבל אשראי ממשלתי בסך 1.5 מיליון דולרים בחודשיים האחרונים, אזרת אמריקני זה שלשל את האשראי לכיסו ואיננו בנמצא, והמפעל נסגר. זה התפרסם אתמול ב"הארץ".

כואת היא מדיניות הבראה הכלכלית של הממשלה בשירות בעלי ההון על חשבון שוד העמלים. כשם שהבראה הכלכלית הצבתם — הליכוד והמערך גם יחד — את עסקות החבילה, שחקתם את שכר העובדים בשם ייצוב המשק, האטת

כדי להכביר את המצוקה שבה נתונה מערכת החינוך בעניין זה אביא רק דוגמה אחת. בבית"ספר התיכון יש היום מגמות ולאקטרוניקה ולמחשבים. בעיר שלי יש שני בתי"ספר חינוך, וכשניהם יש מגמה כזאת. לא ניתן להשיג מורים למקצועות האלה. בשנה הראשונה לימד בבית"הספר קצין צה"ל שהוא מיומן כמקצוע, שהתנדב לעשות זאת בלא שכר, אבל לא ניתן כלל להשיג מורים למקצועות האלה, כיוון שכל איש מקצוע בתחום הזה עובד בתעשייה הפרטית בשכר שמערכת החינוך אינה יכולה להתחרות בו. לדעת זוהי הבעיה. אם מדברים על עידוד ילדים בגילים אלה ללכת למקצועות טכנולוגיים, יש תת להם את חינוך ברמה הגבוהה ביותר.

כסיום דברי אני רוצה לומר, שאחת הבעיות שהיתה ונשארה עדיין בתחום התעשייה היא דרך הייסורים שיום צריך לעבור כדי לקבל הקצאת קרקע. לדעתי צריך לקצר את דרך הייסורים הזאת, אני זוכר ששר התעשייה והמסחר, בתקופת כהונתו כשר החקלאות, טיפל בנושא הזה ממש. בזמנו, כאשר מינהל מקרקעי ישראל הערים קשיים עצומים כדרך לפיתוח תעשיות, התערב השר באחד המקרים האלה ואמר לאותו אדם: מה אתה מדבר, יש לכם מחשב שיועד בדיוק מתי מפעל עובר מכאן לשם? תנו לאנשים לפתח תעשייה.

אדוני נמצא היום מן הצד השני של המחרס כשר התעשייה והמסחר, ואני רוצה להביא לידיעתך, שנושא זה במינהל חזר לקדמתו. עדיין לא יכול לבוא יום למדינה, למינהל מקרקעי ישראל, ולומר: אני רוצה להקים מפעל; תאמר לי מה מחיר קרקע, מה מחיר הפיתוח, הנה הכסף, תן לי לבנות את המפעל. עד היום הזה זה בלתי אפשרי, להוציא אזור פיתוח א. האפשרות היחידה היא לקבל ממשרד התעשייה והמסחר המלצה לפטור ממכרו.

לדעתי, מוכרחים לפתור את הבעיה הזאת, זה עניין קטן, ואם יסדירו אותו הוא יפתח פתח כפני הרבה מאוד יומים, שבגלל הביורוקרטיה הכרוכה בעניין הם אפילו לא מגיעים לשולחן משרד התעשייה והמסחר.

הי"ר ח' גרוסמן:

תודה רבה. רשות הדיבור לחבר הכנסת חופיק טובי, ואחרי — לחבר הכנסת רן כהן.

חופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשויון): כבוד היושב"תראש, כנסת נכבדה, כאשר מדברים על משרד התעשייה והמסחר בימים אלה, איי אפשר שלא להתייחס שוב ושוב למפעל "אתא". למצוקת פועלי "אתא", סכנת הסגירה של מפעל "אתא", על אלפי המשפחות הקשורות בו בקיומו, מסעירה שוב את הציבור. היום ברור יותר מאיפפעם, שהממשלה על כל שריה עומדת למעשה לסגור את המפעל ולשלוח את פועליו אל הרחוב, כדי שיצטרפו לצבא המובטלים ההולך וגדל. זאת היא למעשה מדיניותה של הממשלה.

הממשלה ובעיקר השר שרון מתימרים לומר שהם מחפשים פתרונות. הם מחפשים עוד איזנכרגים, שיקבלו עוד כמה עשרות מיליוני דולרים, 40, 50 מיליון דולר, כדי שישלשו את הכסף לכיסיהם, יסגרו את המפעל בלאו הכי ושוב ישלחו את הפועלים הביתה.

במקום כל ההצגה הזאת, שבה הרדימה הממשלה את ציבור הפועלים במשך חודשים רבים, אנו מצביעים על הדרך היחידה הבעטחה והזולה יותר, גם למדינה, והיא שהממשלה תשקיע בעצמה את מה שדרוש לשיקום המפעל, תקים הנהלה משוחפת של הממשלה, ההסתדרות והפועלים, תעלה את

שאקו את היכולת של עובדי "אתא" לחיות, טחטו את הסבלנות שלהם עד הסוף ובלבלו את כל החברה הישראלית בעשרות מספרים ומספרים שונים? ולכואב לאן לפני שבוע ולהטיף לסגירת "אתא" כנגד הסיכוי לפתוח את המפעל מחודש, וכאופן שבו זה נעשה — יש רק להצטער על העניין הזה.

לעניות דעתי, חרף המאמצים — וגם אני נחתי להם את ידי — בעניין של "אתא" היה טיפול כושל של הממשלה כולה, במקרה זה גם של השר שמטפל בדברים, מתוך כוונה טובה או רעה, אך זאת התוצאה בפועל. היום הגענו למצב שבו רוב החברה הישראלית משלימה, כנראה, עם סגירת מפעל "אתא" לייצור, לחיים כאשר חלקם יצטרכו לחיות על דמי אבטלה עלובים עד סוף חייהם, בלא פרודוקטיביות. זה כישלון חרוץ, ואסור להשלים אתו. צריך לומר את האמת, הכישלון איננו כלפי עובדי "אתא" בלבד. הכישלון הוא כלפי מעמדה של העבודה בחברה הישראלית. בעניין זה המאבק הוא על "אתא" כדגם ולא על "אתא" כמקום עבודה, "אתא" כדגם שישמש סמל למה שיקרה בחברה הישראלית — האם אנחנו הולכים לשיקום, לבנייה, לצמיחה, לעבודה, לייצור, לפרודוקטיביות, או שאנחנו הולכים לאבטלה, למיתון עמוק ולפרזיטיזם. זאת הברירה. לכן המאבק כל כך חרוץ, רבים מהשרים, לדעתי — במקרה זה לא שר התעשייה והמסחר — לא הבינו את הנקודה, בא שהבינו את הנקודה, אבל הם רוצים — הייתי אומר כמעט ברשעות — אבטלה עם כל התוצאות הקטלניות שלה. לכן, במקרה זה הכישלון איננו רק של שר התעשייה והמסחר אלא הוא גם כישלון של ראש הממשלה, משום שגם הוא לא בא ואמר: אני בעד צמיחה ובעד עבודה. אילו היה בעד דברים אלה, היה צריך לתת ידו לאתגר משני הפתרונות — או הבראת "אתא" או עבודה חלופית, ואת זה הוא לא עשה. לכן, אני מחזק את ידיהם של העובדים שמפגינים כימים אלה שוב ליד ביתו, כיוון שהוא אחראי למה שנעשה בנקודה זו.

אני רוצה שיהיה ברור דבר אחד. במדינה מתקדמת וחובתה של הממשלה לספק עבודה לאזרחיה, לא רק בחברות שלה, לא רק במרכיבי השירות שלה, אלא להפעיל מדיניות כזאת שלאזרחים תהיה עבודה. במסגרת משרד העבודה והרווחה קיים שירות התעסוקה הממונה על כך. לכן, המשרדים הממשלתיים ממונים על ייצור העבודה. כישלון ב"אתא" יגרום אחריו כישלון במקומות אחרים, וזאת הליכה לאי-עבודה. ממשלה שהולכת בדרך הזאת, ומשרד תעשייה ומסחר שישלים עם הדרך הזאת, ראויים לאי-אמון.

אני רוצה לומר בגלוי: חרף העבודה שאני עצמי מתגבר על כל המחלוקות האחרות שיש לי עם שר התעשייה והמסחר בנושא לבנון וכנושאים אחרים בחברה הישראלית, אי-אפשר להתעלם מדרכו ומאישיותו של השר העומד בראש המשרד הזה. מי שיתעלם מזה יהיה שקרן. אני אינני יכול להתעלם, כעיקר לנוכח העובדה ששר התעשייה והמסחר מאז התמנותו לתפקיד הזה בממשלה מהווה דוגמה מעניינת מאוד. למשל, השר הוא אלוף ההיעדרות מן הארץ. במשך עשרת החודשים שהממשלה מכהנת, 78 יום הוא לא היה במדינת ישראל. היום יש סכנה של כליה על חלק ממקומות העבודה בישראל ועל חלק מהמפעלים שלנו. הם לא יתקיימו. האם זה דבר שניתן להשלים עמו, לעבור עליו לסדר-היום?

אומר יותר מזה. עובדה היא שהמשרד הזה הוא המוביל במינויים פוליטיים, מינויים פוליטיים משני סוגים. סוג אחד — אלה היוצרים מדיניות כלכלית נחוצה, מדיניות של המנכל'ים במפעלים, ובציניות נאמר לנו, לכל העם בישראל,

האינפלציה והפסקת גל ההתייקרויות. אבל, האינפלציה ממשכה לדהור והיא כבר הגיעה השנה עד כה קרוב ל-250%. מחירים עולים, האינדקס עולה. אפילו בלי לשלם תוספת יוקר לציבור העובדים, השכר יורד, ובמקום הקפאת מחירים יש העלאה מסחררת של מחירים: 41% בדרך, כל תודש העלאה נוספת במחיר החשמל, ומאות בעלי מפעלים מקפיצים את מחירי תוצרתם אפילו בלי אישור ועדת התיאום. לנגד עינינו מתמוטטות כל עסקות החבילה והקורבן הוא העובד.

בצדק יאחזים כיום בנושק השכיחה 80,000 עובדי הרשויות המקומיות. בצדק שבתו נהגו המוניות וכיום שובתים בעלי המשאיות. בצדק מכריזים על סכסוך עבודה איגוד עובדי המדינה — הנדסאים וטכנאים. העובדים הסוציאליים והפקידים; גם ארגון הרופאים. עובדי המדינה. וסוכני הדלק שוב יסגרו את תחנות הדלק, כי גם הכנסתם נשחקה. יותר ויותר אנשים מבינים כיום שכל הקריאות לציבור העובדים להקרבה ולעבודה קשה הן דיבורי דמגוגי ואינן לא מסך עשן. כי בלא שינוי הממשלה ומדיניותה תלך הארץ מדחי אל דחי. קורבן למדיניות השירות להון, לכיבושים, למלחמה ולאדון האמריקני.

לסיום, בדיון על משרד התעשייה והמסחר חוזרים ונמעים את ביקורתנו על מדיניות האפליה הלאומית הנקוטה כלפי האוכלוסייה הערבית, כלפי הכפרים הערביים והעובדים, כמו משרד התעשייה והמסחר מתעלם כליל מקיומו של אזרח ערבי ומתעלם מחובת הדאגה לפיתוחה של תעשייה באזור זה, בדומה לשאר אזרחי הפיתוח בארץ. שנים עוברות והכפר הערבי שרוי ביקפאון מוחלט מבחינת תיעוש ומבחינת הקמת מפעלים להעסקת הפועלים הערבים בקרבת מקומות המגורים שלהם. מדוע אין שום מפעל תעשייתי חדש בכפרים הערביים? מדוע אין עידוד למאמץ עצמי של האזרחים הערבים לפיתוח תעשייתי וכלכלי בכפרים הערביים? כוח האדם בכפר הערבי נשמר כרזרבה לעבודה וזוהי רחוק מן הכפר וממקום המגורים.

אנו מגנים מדיניות זו של אפליה לאומית, מדיניות מחושבת ומתוכננת כדי להשאיר את האזורים הערביים כאזורים מפגרים מבחינת הפיתוח הכלכלי והתעשייתי. לא נרפה ממאבק ציבורי כדי שהאוכלוסייה הערבית והאזורים הערביים ישולבו בתוכניות פיתוח כלכלי ותעשייתי. וזהו גם חובתה של הממשלה כלפי אזרחיה. הנונו מצפים ורוצים לשמוע משר התעשייה והמסחר מי יש לו להגיד בנושא זה.

היו"ר ח' גרוסמן:

תודה רבה. רשות הדיבור לחבר הכנסת רן כהן, ואחריו — לחבר הכנסת אפרים שלום.

רן כהן (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

גברתי הישבת-ראש, אדוני שר התעשייה והמסחר, השר שפירא, חברות וחברי הכנסת, אינני יכול שלא להעיר, כבר בתחילת הדברים, הערה לחברי, חבר הכנסת שטרית, שנאם כאן לפני, ולהצטער יותר מכול על דרך ההתבטאות שלו ועל ההופעה שלו בפרשת "אתא". במקרה זה נגד השר שרון, אומר לו רק דבר אחד: אילו השכיל לבוא ולהעמיד בפני החברה הישראלית לא את הברירה בין אבטלה בקריית-אתא לעבודה במפעל "אתא", אלא היה בא לבקש ואומר שהוא בעד סגירת המפעל, אבל אין הוא חושב שיש להסתפק במתן פיצויים לעובדי "אתא", אלא יש לספק להם מקום עבודה אחר, במפעלים אחרים — לו הציג עמדה זו, הייתי מכבד אותו והייתי אומר שאמר דברים כדרכונות, אף שהייתי חולק עליו. אבל, להיכנס היום לדברים שכבר נטרפו עליהם, שכבר

עלוב. האם שכר עלוב כזה ראוי למשרד התעשייה והמסחר, שרועה להתפאר בתעשייה מתקדמת. במסחר נאור ובחברה מתקדמת? האם את הדבר הזה יכול המשרד לבשר לעובדי ישראל?

והנקודה הבאה — בחברה הישראלית כולם חכמים. מה אומרים בעצם כשכאים ורוצים להבריא את "אתא"? אומרים: אם יבראו את "אתא" — תיחרו, כי יש גם "צים", "מספנות ישראל", "מנועי בית-שמש", ויש מי שמכיר עוד מפעלים רבים מסוג זה. כולם יודעים את החוכמה הזאת, חוץ ממי? — חוץ מממשלת ישראל. אילו ידעה זאת ממשלת ישראל, כי אז היינו צריכים למצוא בדין וחשבון שהגיש לנו שר התעשייה והמסחר את תוכנית הממשלה לגבי המפעלים הללו. למה מחכים? האם מחכים ש"אתא" תיפול, כדי לומר שעכשיו נתחיל עם "צים"? אם ואחרי ש"צים" תיפול יתחילו עם "מספנות ישראל"? אם המפעלים הללו נמצאים ערב כישלון, והם נמצאים במצב קשה באמת, צריך היה להתחיל בהכנת תוכנית כבר לפני חצי שנה, ואם לא לפני חצי שנה, כי אז לפני שלושה חודשים. ואם ערב הגשת הדוח הזה לא הוכנה שום תוכנית, משמעות הדבר היא, שמחכים עד שמפעלים אלה יתמוטטו. אני מאשים את המשרד, שהוא מחכה במצב נחושה שאכן המפעלים הללו יתמוטטו.

גברתי היושבת-ראש, חברות וחברי הכנסת, מדיניות כזאת אין להשלים אתה, אלא להביע בה אי-אמון — וזה בדיוק הדבר שהתכוונתי לעשותו בדברי כאן. תודה.

היור"ח גרוסמן:

תודה לחבר הכנסת רן כהן. רשות הדיבור לחבר הכנסת אפרים שלום, ואחריו — לחבר הכנסת מחתיהו פלד. אם הוא לא יהיה באולם — רשות הדיבור לחבר הכנסת אברהם שפירא. אם הוא לא יהיה — לחבר הכנסת אהרן אבותצירא, ואם הוא לא יהיה — לחבר הכנסת מאיר כהנא.

מאיר כהנא (תנועת כך):

הוא יהיה.

אפרים שלום (המערך):

גברתי היושבת-ראש, חברי הכנסת, בפתח דברי אני רוצה להעיר הערה אחת. בתקופה הזאת, שאנו עדים לסגירת כמה מפעלים, ובניהם מפעל "אתא", אני חושב ששום מפעל שלא יהיה יעיל ולא יהיה כלכלי ולא יחזיק מעמד גם אם הממשלה תמשיך לסבסד אותו לאורך זמן, ולא יהיה מנוס אלא לעשות בו ניתוח מעמיק. לפעמים צריך לחרוץ גורל, אפילו זה כואב.

אני רוצה לעבור עכשיו לסקירת השר. מהסקירה ששמענו מפי השר שרון אנו למדים, שבתקציב המשרד חל גידול ניכר במינהל ובשירותים, וקטן תקציב עידוד התעשייה ופיתוח המפעלים. אלה הן דוגמאות במינהל ובשירותים: בשנת 1984 התקציב היה בסך 660 מיליון שקל, ובשנת 1985 הוא מסתכם ב-2,590 מיליון שקל, גידול של 400%. ואולם, בעידוד התעשייה בשנת 1984 הוקצב סך של 1,209 מיליון שקל, ובשנת 1985 3,400 מיליון שקל — גידול של 250%. לעומת גידול של 400% בשירותים.

אפשר לראות שמגמות משרד התעשייה והמסחר הן להקציב יותר משאבים לגידול השירותים, ופחות לעידוד התעשייה. הדבר הוא בנפשנו. אם אין תעשייה, יתערער לא רק מצבנו הכלכלי אלא יפגע גם ביטחון המדינה, והדבר יעודד ירידה ואבטלה.

אדוני השר, הכרזות לחדד ומעשים לחדד. בדין וחשבון שלך צוין, שמינהלת ההשקעות אישרה בשנת 1983 השקעות

בכלי התקשורת: אני לא התחלתי עם זה, יש אחרים שהתחילו עם זה. יש דוגמאות שהתחילו עם זה. להתפאר בכבר פריזטי כזה, שבא לספק את התכונות של עסקים מפלגתיים הנוצצים לשל לכל מיני צרכים? הסוג השני — מינוי פקחים במשרד התעשייה והמסחר על-יפי מפתח מפלגתי, על-פי פנקס של מפלגה מסוימת, על-פי תנועה בתוך מפלגה מסוימת שצריכה לתת תשובות מסוימות על רצונותיו של השר. אי-אפשר להשלים עם זה ואי-אפשר לעבור לסדר-היום כאשר מדובר בפעולות מהסוג הזה.

אני רוצה להדגים את הכישלון הכלכלי הנובע מהתנהגות זו. מדד חודש אפריל, למשל, הרקיע ל-19.4%. מתברר, שלפני מדידת המדד בחודש אפריל הפקחים לא עשו את עבודתם, והיצרנים ייצרו יזופים מזויפים שונים, כך לקחו, למשל, את אותו מוצר ושמו עליו תווית שונה, או נתנו לו שם אחר, ותחת האצטלה הזאת הכפילו את מחירו, והפקחים לא הצליחו לעמוד על כך. זה כישלון של הפקחים, ועל כישלון כזה אי-אפשר לעבור לסדר-היום.

אני עובר לנקודה הבאה. אם השר מחליט להעביר את הסחר הממשלתי ואת החברות הממשלתיות לירייה פרטית, ועלידי כך לגדום לדווחים אדירים על אשכונ המדינה וליצור עוד אינסטיטוציה כזוה התיכון הארוכה, שאף היא תרוויח רווחים מופלגים — מה זה אם לא אי-אמון בחברות הממשלתיות שעליהם ממונה השר עצמו? זה חוסר יעילות ממשלתית. אני יכול להימנע מלהזכיר כמה וכמה דברים הנוגעים במדיניות, שהרי אחרי הכול, אלה הם הכישלונות הגדולים באמת.

חשבתי שמשרד התעשייה והמסחר צריך להיות ממונה על כך. שתייה תעסוקה מקסימלית. והנה, בתקופה הזאת יש גידול באבטלה. יתירה מזאת: בחברה הישראלית יש היום קרוב ל-100,000 בלתי מועסקים. עברתי על כל הספר ושאלתי את עצמי, האם כאמת אני יכול למצוא בו את השובת המשרד על הבעיה הזאת, כיצד יהפכו 100,000 בלתי מועסקים למועסקים, ואיזו מדיניות של הכשרה מקצועית נוהלה לגביהם; באיזו צורה יהפכו אורחים אלה להיות אורחים יעילים. בחברה הישראלית; איך יהפכו להיות פרודוקטיביים בכלכלה הישראלית ומה ייעשה. כדי שאפשר יהיה לקוות שאנשים אלה ירגישו עצמם יעילים כמשק הישראלי, שהרי אדם שאינו עובד הוא אדם בלי תקווה. לא מצאתי זאת.

מה מתכוון משרד התעשייה והמסחר לעשות לאור העובדה, שההשקעות במשק הישראלי קטנות לאפס כמעט? משרד זה חיובי לדאוג לכך, שהממשלה תשקיע השקעה מינימלית, כדי שתייה צמיחה, שאם לא כן הופך המשרד להיות לא תותמת גומי, אלא כסות לכך שהממשלה אינה משקיעה וצמיחה לא תהיה. נדמה לי שזה אכן הכישלון של המשרד במציאות הנוכחית, ואי-אפשר שלא לבקר את הכיוון הזה.

אני מגיע לנושא השלישי — גידול האבטלה, אי-העבודה בחברה הישראלית ומדיניות של אי-צמיחת המשק יוצרים מציאות, שבה ניתן להקטין את שכרם של העובדים בקרוב ל-30% ובמקומות מסוימים אפילו בקרוב ל-40%. בלי שעובדים אלה יוכלו למרוד או לנסות להילחם בעד הדברים האלמנטריים הדרושים לקיומם.

רבותי חברי הכנסת, מצויים בידי חלושי משכורת של עובדים במקומות עבודה יצרניים. יש תלושים על סך 140,000 שקל, 150,000 שקל, ומדובר במשפחות עם 4 ו-5 ילדים. איזו משפחה יכולה להתקיים על משכורת כזאת? זה שכר

קצרה מאוד, על פגישות או סיורים; לכן הם אינם שולטים על לוח הזמנים שלהם ואינם יכולים להתחייב על מועדי פגישות — אני מצטט מדבריו אנשי משרדך.

אני חייב להעיר דבר נוסף: אי אפשר לפתור בעיות של תעשייה רק בסיוורים, אם כי חשוב מאוד ששר יסייר וילמד את הבעיות. אני חושש שהסיוורים היו לצורך הבחירות להסתדרות.

שר התעשייה והמסחר א' שרון:
הבחירות מחקרבות כנראה עכשיו?

אפרים שלום (המערך):

לא, אני מדבר על התקופה שחלפה. אל לנו להפוך את השיטה לגורמה. שכל מפעל שיוכה לביקור יוכה גם לסיוע מועדף, ואחרים יישארו מחוץ לחוסם. מקובל עלי שיש לסייע למפעלים חלשים או למפעלים שנמצאים במצוקה. חייבים להיות נהלים תקינים וקריטריונים ברורים.

אינני יכול רק לבקר. בד בכד עם הקשים והבעיות אני חייב לציין שהיצוא גדל והתעשייה הורחבה. בזה מבחנו, בזה תלוי עתידנו הכלכלי, ולא בהרחבת השירותים. אני חושב שהולכת ונעצרת מגמה חיובית זו בשנת 1985. כאן אין לי טענות כלפיך, וכטובי שהיית רוצה לעשות יותר. יש לי טענות קשות למשרד האוצר. לא ייתכן שמתוך תקציב של 23 מיליארד דולר יוקצו לעידוד התעשייה רק 540 מיליון דולר, שהם כ-2.5% מכלל התקציב. זה סכום מזער, פחות מ-50% מהסובסידיות למצרכי מזון.

אדוני השר, לא מכוחו על שירותים וסובסידיות מיוחדות מדינת ישראל תתקיים, יש צורך להשקיע עוד ועוד בתעשייה, בחקלאות ובהגדלת היצוא. בזה תלוי עתידנו.

אשר לעסקת החבילה, אדוני השר, אם הייתה לה הצלחה, אני יכול לזקוף אותה בראש ובראשונה לזכותו של ראש הממשלה, שהיה היוזם והרוחק וההנניע של עסקת חבילה א'. אינני מזלזל בתרומת משרדך להצלחתה של עסקת חבילה א', בפרסומים שהם עשו, במודעות לציבור ובכלי התקשורת. לצערי בעסקות ב' וג' חלה התרופפות בפעילות של משרדך, הדבר גם הורגש בהמשך עסקות החבילה. ההוכחה לכך היא המדר של חודש אפריל.

אדוני השר, אני מכיר את דעותיך מהתקופה שהייתה לי הזכות, בתפקידי הקודם בתנועת המושבים, להיות בקשר אתך בענייני חקלאות. לא אחת הכרזת על פיתוח ומתן אמצעי ייצור למגזר המושבי, אם כי ניסית לעשות זאת כמשרד החקלאות ונסוגות העברת את רוב המשאבים ליישובים כיהודה ובשומרון, על חשבון יישובים קיימים. עד היום הזה המושבים מרגישים את המצוקה של שבע השנים האחרונות שבהן כיהנה הממשלה שהיית חבר בה.

אינך יכול להתעלם מהבעיה הקשה ומהמצוקה שהמתיישבים במושבים נתונים בה. שר החקלאות הנוכחי מנסה להתמודד עם הירידה הקשה שקיבל בחקלאות המושבית, ושנים יעברו עד שיתרוקן הנוק שנגרם לחקלאות. אינך עוזר בכך, ואף היה ניסיון להפריע. ידוע לי שמועצת הלול לא פעלה חודשים על-פי החוק, הואיל ואתה סירבת לחתום על הכללים. כחבר הממשלה אסור לך לגרום נזק לממשלה ולקופת המדינה. מאחר שציבור החקלאים הוא ציבור ממושע ואחראי, הוא לא פנה לערכאות משפטיות בעניין חוקיות המועצה לענף הלול. אל לך לעשות זאת.

אדוני השר, לגבי אמצעי הייצור החקלאיים, כעת יש לך הזדמנות בלתי חוזרת לעשות דבר שרצית לעשותו והאמנת בו,

כ-1,334 מפעלים בסכום של 1,190 מיליון דולר. שנת 1984 אושרו השקעות ב-1,555 מפעלים בסכום כולל של 540 מיליון דולר. זאת ירידה ריאלית של 45%. בהשקעות בתעשייה, זה הדבר החמור ביותר, אך במשרדך מדיניות ברורה והחלטית. ברוח שלך מצוין, כי מרבית ההשקעות ניתנו למפעלים במרכז הארץ ובאזורי פיתוח ב', ורק 44% מהסיוע ניתן למפעלים באזורי פיתוח א'. עובדה מצערת נוספת היא, שמסך כל הסכומים רק 25% ניתנו למפעלים חדשים ו-50% למפעלים קיימים; 25% הנוספים אושרו כעבר.

ואם תבדוק היטב, תמצא שהתפוקה כאותם מפעלים קיימים לא גדלה ביחס לסיוע שקיבלו. אדוני השר, רוב המפעלים הקיימים השקיעו לא בהרחבה, אלא בחידוש ציור, על-פי רוב גם בלא צורך. אותם מפעלים קיבלו הטבות במסגרת חוק המיסוי האינפלציוני על-מנת שלא לשלם מס הכנסה. אי אפשר לתת מענקים, הלוואות והטבות בלא התניית הדבר בגידול התפוקה, בייצוא ובקליטת עובדים במגזר היצרני. והמגמה הזאת נמשכת. ממשיכים לתת הלוואות בלא התניה.

אני רוצה להתריע על נקודה נוספת. מוקמים אלפי מטרים של מבני תעשייה, בלי בדיקה ומעקב וגם בלי ביטחון שמבנים אלה אכן ישמשו את המטרה שלשמה הוקמו. היום מבנים רבים עומדים ריקים כאבן שאין לה הופכין. לכן יש מקום שנושא זה והמדיניות של משרדך לגבי מבני תעשייה ייבדקו מחדש.

גברתי היושבת-ראש, חברי הכנסת, אני יודע שיש בכנסת חברים שהמלה "קיבוץ" צורמת את אוזנם. אני אינני סניגור של המגזר הקיבוצי, אולם אני חייב להרגיש את תרומתם החיובית של הקיבוצים בפיתוח התעשייה, בהגדלת היצוא ובקליטת אלפי עובדים, ובאשר לתרומתם לכלכלת המדינה — אין לי שום ספקות בכך. במשך כל השנים השרים שעמדו בראש משרד התעשייה והמסחר עודדו את התעשייה שלהם, ואין ספק שהם עשו ופעלו לא לשם ספקולציות או לשם ניצול משאבי המדינה, כפי שעשו משקיעים רבים, הדומה לאינברג במפעלי "אתא", אף ששיכחת אותו לפני כחודש.

אדוני השר, גם אם דעותיך הפוליטיות שונות משל אלה של חברי הקיבוצים, אסור לך להחרימם אותם ולא לקיים אתם מגע בענייני התעשייה שאתה מופקד עליה מטעם הממשלה. תרומתם חשובה להצלחת כלכלת המדינה.

כנציג תנועה מושבית הייתי שמח אם המגזר המושבי ילמד מניסיונו של המגזר הקיבוצי ויפתור את הבעיה של החקלאות המושבית על-ידי הכנסת תעשייה למושבים. יש אומנם תחלות, אך אינני רואה די עידוד מצד משרדך. אומר לך כמה מדובר. כחבר פעיל בתנועתי נמסר לי, שלא מצליחים לפגוש את האנשים הככירים במשרדך. בעצמי ניסיתי ולקחתי את היוזמה ליד.

שר התעשייה והמסחר א' שרון:

אולי את האנשים הבכירים הם לא פוגשים, אבל אותי הם פוגשים באופן קבוע.

אפרים שלום (המערך):

בסדר, אתה אינך האיש שיושב וחותם על כל דבר ודבר, אדוני השר. אני אומר לך שדברים כאלה נתחכים לפעמים בדרך נמוך יותר.

זמתי וביקשתי להיפגש אצלך. לצערי שש פעמים נקבעו פגישות ובוטלו כזו אחר זו, בכל פעם בתירוץ אחר. אחד הנימוקים המפליאים שלהם היה, שהם אינם שולטים על לוח הזמנים שלהם, ובכל פעם מקבלים הודעה מהשרי, בהתראה

ההתפתחות של התעשיות האלה אצלנו, על הגידול בתפוקה שלהן, על הגידול ביצוא שלהן, לעתים קרובות הדבר אינו כרוך בהכרח בגידול התעסוקה, בגידול בכוח האדם שהן מעסיקות. לפעמים אפילו ההיפך: יש גידול ביצוא ויש צמצום בכוח האדם. כי התעשיות האלה, באופן טבעי, אינן מעסיקות כוח אדם רב.

מגבלה שנייה — אלה אינן תעשיות שמסוגלות להתפור בארץ בהתאם לפיזורן של האוכלוסייה. יש להן נטייה להתמקד סביב הערים הגדולות. הדבר הזה הוא כנראה נתון שלא יהיה אפשר לשנותו בקלות.

לכן, עומדת השאלה מה לעשות עם אותו כוח עבודה, אשר אין כל ספק שהוא נפגע כבר כיום ויפגע בעתיד עקב התמוטטותן של התעשיות הקונבנציונליות. על שאלה הזאת, שהיא קרדינלית, לפי דעתי, איננו מוצאים תשובה בתוכניתנו של משרד התעשייה והמסחר.

כרוך שאת התעשיות שמתמוטטות קשה יהיה להציל, ובוודאי לא את כולן ניתן יהיה להציל, כי ההתמוטטות היא במידה רבה גם תוצאה של הנחותים בשוק העולמי שעליהם אין לנו שליטה. אבל, קיים כושר העבודה הזה, כוח העבודה הזה, הוא נכס, ואת הנכס הזה צריך לנצל. אינני רואה שמקורשת די מחשבה לשאלה איך לנצל את כוח העבודה הזה במסגרת תעשיות קונבנציונליות, אבל שונות מאלה שמתמוטטות היום. השוק העולמי עדיין איננו סגור בפני המוצרים של התעשיות הקונבנציונליות. הצורך להתעמק בשאלה הזאת לא ניכר, לפי דעתי, בתוכנית העבודה של המשרד.

אחת האפשרויות לנצל כוח עבודה זה יכולה להיות בפיתוחם של מפעלים קטנים ולא דווקא מפעלים גדולים, כפי שנוטים כיום. מפעלים קטנים אלה יהיו מותאמים ליכולת הספציפית של מקומות שונים בארץ. אחת הדינמאות המעודדות שאפשר היה אולי להסתייע בה היא מה שרואים היום, במידה גוברת והולכת, בקיבוצים. הקיבוצים מנסים למצוא תעסוקה לחברים הקשישים יותר, ומתוך כך הם מפתיחים מסגרות מעוצמות של תעשיות יעילות מאוד ורווחיות מאוד. בלי יזמרות גדולות מדי. תעשיות אלה מוצאות תעסוקה לכוח עבודה מוגבל ביסודו. זה, למשל, רעיון אחד שאפשר היה לבדוק אותו ולפתח אותו, במגמה למצוא פתרונות, במקומות שבהם התעשיות שנכנו לפי קונצפציות אחרות מתמוטטות.

אני חושב שיש אשליה נוספת — היא לא מקבלת ביטוי ספציפי ברוח שלפנינו, או בחוכנית שהוגשה, אבל היא מצויה, היא קיימת — זוהי האשליה ביחס לפוטנציאל של תעשיית המטוסים והספינות. מה שאנחנו רואים בתעשייה זו הוא אומנם הרחבה דרמטית של העסקת כוח אדם, אבל דבר זה בא כבד עם נפילה דרמטית של כושר היצוא של התעשייה הזאת. לדעתי, גם פה יש אשליה שכדאי וצריך להתעורר ולהשתחרר ממנה בעוד מועד, כי אחת המדינה תיגרר, כגלל תעשיות אלה, לקשיים גדולים — חלק מהם כבר ניכר — ודי בקריאה יום-יומית של עיתונים, על מנת להיווכח במה דברים אמורים.

יש עוד מגור כעל פוטנציאל ייצורי שאיננו מנוצל, פוטנציאל גדול שאיננו מנוצל — המגזר הערבי. לאחרונה נעשו מחקרים התחלתיים, הן ב"כור", הן בטכניון, שמראים, שעל-ידי שיטות מותאמות וגיישה שמותאמת יותר לצרכים הספציפיים של המקומות הקטנים, ניתן לנצל את כושר הייצור של המגזר הערבי הרבה מעבר למה שהוא מנוצל היום, ומה שנאמר בספר שהוגש על-ידי המשרד איננו מצביע, לפי דעתי, על כל נכונות לבחון את הפוטנציאל הזה בצורה מקורית יותר.

ותמיד האשמת אחרים שאין הם מאפשרים לך לכצע אותו בהקופת כהונתך כשר החקלאות. כשר התעשייה והמסחר יש בידך להגשים זאת ולסייע לאותם מושבים שנתונים במצוקה ולאפשר להם להתפרנס בכבוד מייצור. שוחחתי אתך לאחרונה. עליך להפסיק את ייבוא הכשר הקפוא ואבקת החלב. אבל, אינך מפסיק את הייבוא. כנראה התחרטת וחזרת כך מכוונתך לעשות את הדברים שחשבת לעשותם. לאחרונה שמענו וקראנו שבכוונתך לשחרר את פיקוח הממשלה ולהעביר את ייבוא הכשר לידים פרטיות. החוצאה תהיה ההחבת הייבוא לצמצום הייצור המקומי.

אני רוצה להעיר הערה נוספת. המספוא מיובא ונקנה על-ידי לשכת הסחר הממשלתי. אסור לך להעביר את המספוא לידים פרטיות. אם אין הממשלה מסוגלת לטפל במספוא, מסור את עניין הייבוא והרכישה לצרכנים החקלאים. גם היום מסו מפלים בזה בהצלחה רבה. די לנו במדיניות ליברלית שהביאה ארחנו לפשיטת רגל מוחלטת. אל לך לתת יד לאותן עוולות שנעשו בשבע השנים האחרונות. טוב תעשה אם תשנה את גישתך ותלך בדרך החיובית. יש לראות את המתיישבים כמושבים ככל חלקי הארץ כאזרחים טובים. החלטותיך יקבעו את עתידם של חלק לא מבוטל מן המתיישבים, האם ימשיכו להתקיים ממשקם.

היז"ר ח' גרוסמן:

תודה רבה. רשות הדיבור לחבר הכנסת מתתיהו פלד, ואחריו — לחבר הכנסת אברהם שפירא. אם הוא לא יהיה — לחבר הכנסת אהרן אבוחצירא. אם הוא לא יהיה — לחבר הכנסת מאיר כהנא. ואם גם הוא לא יהיה — לחבר הכנסת אריאל ויינשטיין.

מתתיהו פלד (הרשימה המתקדמת לשלום):

גברתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה, אין ספק שכלכלתה של ישראל היא כלכלה כושלת בתקופה זאת, ואין ספק שצריך לקשור את העבודה הזאת בסולם הקדימויות המעוות, שעליו מבוססת מדיניותה של מדינת ישראל לא רק בתחום הכלכלי אלא בתחומים רבים אחרים. מכל מקום, אחת התוצאות הכולטות של עיוות זה היא, שאנחנו עדים היום לכבוח ממשלתי בשיעור של 17%, היינו הוצאה שעוברת את ההכנסה ב-17%, ובמספרים מדויקים — הוצאה של כ-4 מיליארדי דולרים מעל להכנסה ועל למדינה. בזה אני מתבסס, כמוכח, על דוח נגיד בנק ישראל, ועל אף הכבזו העצום הזה, אין כסף לחידוש התעשייה, אין כסף לחידוש הצמיחה.

כרוך שיש כאן משהו מעוות מאוד באופן בסיסי, אבל, לא אנצל את הדיון על תוכנית משרד התעשייה והמסחר על מנת להציג סולם קדימויות, שיכול היה, לפי דעתי, למנוע את המצב החמור הזה, אלא בהתבסס על התוכנית כפי שהיא הוצגה לנו הייתה רוצה להעיר כמה הערות מעשיות.

אנחנו רואים התמוטטות של חלקים ניכרים של התעשייה הקונבנציונלית בארץ, והדברים ידועים. לצד התופעה הזאת אנחנו רואים תקווה עצומה, שקשורה בפיתוחן של תעשיות עתירות מדע, או עתירות ידע. אין כל ספק שהצורך לפתח תעשיות עתירות ידע הוא צורך קיים והסיכוי של תעשיות אלה הוא סיכוי רב, אבל לפי הערכתנו, זה מגיע לממדים של אשליה. אני רוצה להצביע על שתי מגבלות — לאו דווקא מגבלות, שתי חכונות — שקשורות כתעשיות עתירות הידע, שמעידות על כך שהן אינן מסוגלות להתמודד עם הכביעה שנוצרת עקב התמוטטותן של תעשיות קונבנציונליות.

תופעה אחת היא, שתעשיות עתירות ידע אינן בהכרח מעסיקות גדולות של כוח עבודה. כשאנחנו מסתכלים על

מובא בסוף הנאום. ואיני רוצה לומר בזה שאני קובע עמדה לגבי הפתרון עצמו: הפתרון עדיין לא הונה לפנינו. אבל אני חושב ששר התעשייה והמסחר צמצם משרדו ראויים בהחלט לברכתה של הכנסת על גישתם לבעיה, על מסירותם ועקביותם בניסיון למצוא פתרון לאלפי עובדים פשוטים, "עמך", אשר ראויים לאמון וראויים לטיפול. לניסיון ולכל מאמץ כדי למצוא פתרון לבעייתם; ושוכ, איני מדבר על עצם הפתרון, הוא איננו יודע לי.

גברתי היושבת-ראש, משרד התעשייה והמסחר הוא למעשה אחד המשרדים העיקריים מבחינת כוחו לתת פתרונות לבעיות של אבטלה. אינני אומר שיש לו הכלים, אבל אם אפשר לצפות ממשרד ממשלתי שיטפל בבעיות אבטלה שנוצרות ויווצרו, הרי זה משרד התעשייה והמסחר. בידיו לכאורה הכלים להמריץ, לעודד, לפתח ולהניע. אני מצפה מהשר שרון, שהקדיש כל כך הרבה מאמצים וזכה להישגים וקצר הצלחות בתחום הביטחון, שאותו מרץ המצוי בו יוקדש לפיתוחה של התעשייה ביתר תנופה. איני אומר בזאת שהמאמצים כיום הם מעטים. אני מצדד בטיפול פרטני בתעשייה, בטיפול פרטני בעיירות, בטיפול פרטני בבעיות.

המשק שלנו הוא מיוחד במינו. בעיותיה של התעשייה מיוחדות במינהן. אין מקום זה כמקום אחר, כל מקום ובעיותיו. ולכן הטיפול הפרטני הוא טיפול הנושא בעבר ולא זכה לביקורת, אבל כיום, כשהטיפול הזה קיים, יש ביקורת ואיני חושב שהיא מוצדקת.

הייתי מבקש לומר שאינני מבין את ההקפאה המעשית הקיימת בהשקעות. אם אנחנו מדברים על צמיחה ואם אנחנו מדברים על תעשייה, ייצור, מלונאות ותיירות כנעפים שצריכים להוביל אותנו בדרך לצמיחה, ולאחר כל המאמצים הנעשים במסגרת של דינונים ועודות ובדיקות מדוקדקות, לאחר כל הגלגולים במשרדי הממשלה וההחלטה להעניק מעמד של מפעל מאושר ולהמוך — אינני מבין מדוע הביצוע מתעכב. זה לא תורם ולא יכול לתרום להבאת משקיעים. למשקיעים יש די סיבות שלא להגיע לכאן.

באותם תחומים התלויים בממשלה היא חייבת לעשות את האופטימום. אני חושב שמשרד התעשייה והמסחר אשר יכולים לתרום תרומה במאבק עיקש למען הגשמת התקציב כרוחו וכלשונו, ובעיקר כמובד, כי אם ההשקעה לא תינתן כמובד, בתקופת אינפלציה — כולנו יודעים מהי משמעות הריב.

גברתי היושבת-ראש, אדם שמעוניין היום לפתוח לעצמו עסק איננו מסוגל לעשות זאת. הוא פונה לבנק — הבנק סגור בפניו. הבנק וכל המערכת בנויים כדי לענות על בעיות של מפעלים, של יוזמה גדולה. הרי אנחנו רוצים שאנשים יעזבו את השירותים וילכו למערכת פרודוקטיבית, למערכת יצרנית. מה קורה לעובד במשרד ממשלתי או לאיש צבא שמחפטר או לאיש משטרה שרוצה ללכת לשוק הפרטי ולפתוח לו מפעל קטן, תחנת דלק, קיוסק, תחנת שירות כיס-המלח, כאזור תירותי, מועדון, משהו שתורם, כי עצם האפשרות לפתוח עסק ולקבל הכנסות משמעותה שהמפעל הזה תורם? מה הן האפשרויות שלו? הוא הולך לבנק — הבנק סגור. הוא הולך למשרד — המשרד סגור. אין קרנות. בעבר היו קרנות שהיו מיועדות למפעלים קטנים, לבתי-מלאכה, לאותה התחלה שמצמיחה אחר כך את אותם מיליונרים, כמוכר הטוב של המלה. אנחנו יודעים איך אחד מחברי הכנסת התחיל. הוא התחיל להעסיק חמישה עובדים והיום הוא עומד בראש קונצרן. היו קרנות, היתה אפשרות. היום זה לא קיים.

אחת התעשיות החשובות שפועלות כמדינה היא כמוכר התעשייה הצבאית. פה יש שתי שאלות, שצריך היה להחמיר אתן כבר מוזמן. אבל ודאי שצריך לעשות זאת בהקדם, מאחר שזה לא נעשה עד כה. האחת — צריך להביא בחשבון ששוק הנושק בעולם הולך ומצטמצם. בכך מבחינות גם תעשיות צבאיות גדולות משלנו, ואין כל ספק שבתוצאה של הצטמצמות שוק הנושק תבחין גם התעשייה הצבאית הישראלית, אבל היא איננה מכינה את עצמה להתמודדות עם האתגר הזה. אנחנו יודעים שהתעשייה הצבאית עדיין מאורגנת כיוצאת דופן, כלומר היא עובדת על תקציב המדינה, קוסט פלוס, והיא איננה חייבת להתיעל מבחינה כלכלית, אף שרק לאחרונה — אני חושב שלפני שנה או שנתיים — הוגש דוח של ועדה, שנקראה ועדת צור, שהמליצה לארגן את התעשייה הצבאית מחדש כתעשייה מסחרית, כחברה ממשלתית. ושוכ, אנחנו קוראים שמשרד הביטחון דוחה את ביצוע ההמלצות וממשיך במצב הנוכחי, דבר שהוא רע כשלעצמו, וודאי שאיננו מאפשר לתעשייה זאת להתכונן למבחנים הקשים, שאני בטוח שאם היא לא מרגישה בהם היום היא תרגיש בהם כוודאי בעתיד הקרוב.

ולבסוף, אי-אפשר שלא להתייחס לשאלה "אתא". לאחרונה הוחלט כאן, בהסכמת שר התעשייה והמסחר, שהמליאה תדון במפעל "אתא", ואני מניח שהדיון ייערך בקרוב. אני מקווה, שבאותו דיון תוצגה בפני הכנסת התוכנית השנונת להצלת המפעל ונבין יותר מה הן הפורבולמות שמונעות את הצלתו, אף שהצעות עולות מדי פעם בפעם.

אבל, הייתי רוצה כשלב זה לומר, שאחד הדברים המדאיגים בהצעות השנונות שוללות לדיון ואנחנו קוראים עליהן בעיתונות היא ההרגשה, ששוב מושם הדגש באיזה גימיק פיננסי. אם כן, לא למדנו את הלקח, שהבעיה כאן איננה בעיה של משחק כספיות. פה צריך להבטיח, שמפעל תעשייתי יקום על בסיס יצרני ויבטיח מקום עבודה מכובד למאות כיועלים, ואולי ליותר מזה. והרושם הוא — זה רק רושם, כיוון שהתנאים המדויקים לא הוצגו מצולם במלואם — ששוב נוטים הפתרונות ללכת אלה "אוינברג", עוד גימיק שאולי יאפשר הוזמת כסף, רווחים קלים לספקולנטים וקצת הקלה למפעל. אני חושב שאם זאת תהיה המגמה, מוטב יהיה לוותר על המאמץ.

מכל מקום, אני שומר לעצמי את הזכות להתייחס להצעות השנונות בדיון הכללי שיהיה במליאה, וכאמור אני מקווה שבדיון זה תוצגה בפנינו בעזרה מלאה יותר כל ההצעות, כך שאפשר יהיה להתייחס אליהן על יסוד מידע אמין ולא דווקא על יסוד מידע מקוטע, כפי שאנחנו מקבלים כרגע מן העיתונות.

היו"ר ח' גרוסקין:

תודה, רשות הדיבור לחבר הכנסת אריאל ויינשטיין. כל אלה שקראתי בשמותיהם קודם והם לא היו נוכחים כאולם — לא יקבלו רשות דיבור.

אריאל ויינשטיין (הליכוד):

גברתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה, הייתי מצפה שחבר הכנסת מתתיהו פלד יפתח את דבריו בנושא "אתא" ולא יסיים אותם בנושא זה. מדובר בנושא כה רגיש וכה מיוחד, שטופל בנאמנות. הבעיה הייתה בעיה רצינית, והנושא היעלה לראש סדר הדברים. אבל נראה, שכאשר צריך לומר כמה מלים טובות על דרך טיפולו של משרד התעשייה והמסחר בנושא זה, שהוא כה רגיש וכה מיוחד, ומשרד התעשייה והמסחר טיפל בו בנאמנות; כשצריך להחמיא למשרד על דרך טיפולו — הנושא

חוברת ל"ו, ישיבה צ"ט

— סקירת שר התעשייה והמסחר על פעולות משרדו (דיון) —

היו"ר א' נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת אריאל ויינשטיין. רשות הדיבור לחבר הכנסת יצחק ארצי, בבקשה.

יצחק ארצי (המעריך):

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, בתקופה המתאפיינת במאמצים לעצירת ההידרדרות הכלכלית, משרד התעשייה והמסחר ממלא תפקיד מרכזי. עליו מוטלת למעשה מערכת הפיקוח על המחירים, בידי ג'ם היכולת לבדוק את התמחור, לאשר מחירים, להסכים להעלאות או למה שכמעט אינו קורה — להורדות. במידה די גדולה המעקב אחרי ביצוע עסקת החבילה הוא בידינו.

משרד זה ממלא תפקידים חשובים נוספים. אחיחס קצת לנושא היצוא, אבל צר לי שלא אוכל להרחיב את היריעה. לכן, ברצוני להתרכז בשני הנושאים העיקריים: הנושא הראשון — גורל עסקת החבילה; הנושא השני — היצוא.

על עסקת החבילה עובר זעזוע קשה. גורל עסקה ג' שונה מגורל קודמותיה. עסקת החבילה א' היתה הצלחה גדולה. סביב עסקת חבילה ב' היו לכטים אבל היא גמרה את תקופתה כהצלחה. כרגע, במסגרת עסקת חבילה ג', הגענו למשבר חמור ביחסים בין המרכיבים. יש דרישות להעלאות מחירים, והן לא באו על סיפוקן.

לפי כללי המשחק שנקבעו, יש לדון על נושא העלאת המחירים בוועדת המנכ"לים. כל דרישה להעלאת מחירים זוכה להתחייבות מצד מומחים. מהחומר שקיבלנו בוועדת הכלכלה למדנו, שלאחר מיון ובדיקה אושרו בוועדת המנכ"לים 159 בקשות מתוך 559 בקשות שהוגשו. עם זאת, ועדת המנכ"לים לא הגיעה להסכמה פה אחד בגלל התנגדותו של ניציג ההסתדרות להחלטה הזאת. מאז הנושא מוסף לעמוד על הפרק ולעורר תסיסה.

יש רושם, שמסתמנת הסכמה להעלאת מחירי הנסיעות במוניות, וזאת לאחר שנהגי המוניות שבתו, הפגינו ולבסוף לקחו את החוק לידיהם והעלו את המחירים על דעת עצמם. יש לי הרושם, שכסוכן זה, עומד להגיע להסתיים, ושמענו היום שהממשלה נוטה להסכים להעלאת המחירים לפי תעריף, אשר בוודאי ישמע עליו. דעתי עומדת על הפרק השאלה של כל שאר המפעלים, אשר רואים בהחלטה הזאת הפליה המקפת אותם. הדבר הזה מקשה עוד יותר על המצב.

לעניות דעתי, אם ועדת המומחים תאשר את העלאת תעריפי הנסיעות במוניות, יהיה עליה להתחייב מחדש לכל שאר המוצרים. יש לי הרושם שיש טעם ללכת לקראתם. אם אין ביכולתנו לשכנע את המפעלים השונים לוותר על ההעלאה — ואין סיכוי לשכנעם — אין מוצא אלא לאשר את ההעלאות במסגרת של פשרה הוגנת.

ידוע וברור לי שהחלטה כזאת תשפיע על המדד — והוא יהיה גבוה ממילא בחודש זה. אם אנחנו רוצים להציל את עסקת החבילה, אנחנו חייבים ללכת לפשרה בנושא הזה, כיוון שמול מצב זה הברירה היא אנרכיה — העלאה חד-צדדית של מחירים, שהיא גם סימן לחוסר יכולתה של הממשלה להחליט. ואזי הנוגע בדבר לוקח את החוק לידיו ומחליט במקום הגורם המוסמך. אני עוד יכול להשלים עם מצב זה כשמדובר במוניות בלבד, אבל בשום פנים ואופן אי-אפשר להשלים שהדבר הזה יתפתח לגבי 159 מפעלים.

אפשרות אחרת היא הפסקת הייצור, ועל כך אנו שומעים בימים אלה באמצעי התקשורת. תעשיית המזון מאיימת שהיא

אני חושב שכסוף קטן אפשר לעודד יוזמה גדולה ועתיד בהיר. עצם הידיעה לעובדים בשירותים, שאם הם יצאו לשוק הפרטי יש להם תקווה לפתח עסק משלהם, יש להם דרכים והאלטרנטיבה שלהם אינה צריכה להיות חיפוש עבודה אצל מעסיק אחר במפעל הסתדרותי, שירותי, בסוכנות או בקרן הקיימת או במשרד אחר, שאם הוא נפלט יש לו אפשרות ליצור ולזיום משהו — גם זה ערך, גם זה נכס.

אני קורא למשרד התעשייה והמסחר לשקול את האפשרות לפתח את אותן קרנות ל"עמך", כדי ליצור אפשרות לגבי אותם אנשים.

אנחנו מדברים הרבה על עסקות חבילה ופיקוח על מחירים. אני מבקש לציין את העובדה שמשרד התעשייה והמסחר, בהתבטאויותיו, לא נתן משקל מספיק לפיקוח על המחירים. כפי שהוא מצטייר בעיני, הוא מבצע את הדברים, אבל כאילו עומד מן הצד. זה לא רק מפאת מחסור בכוח אדם. אין תחליף למדיניות כלכלית נכונה. שום פיקוח על מחירים, שום צבא, לא צבא של פקידים ולא צבא של מפקחים, לא יוכל לפתור את הבעיות המשקיות. עם ישראל חכם, תמיד הוא ימצא פתרונות כנגד זה. צריך להיות לחץ למדיניות כלכלית נכונה, וזאת צריכה להיות במקום כל אותם הסדרים. מאחר שמשרד התעשייה והמסחר יודע זאת, מניסיונו בשטח, משום שהוא נתקל בבעיות האלה, שפיקוח אינו מועיל, הוא יכול ליטול על עצמו תפקיד חשוב יותר בגיבוש המדיניות הכלכלית. משום שהוא נמצא בשרה, המפקחים הם שלו, השווקים הם בפיקוחו ותחת עיניו. כאשר יש עסקת חבילה, עובר חודש ועוד ועוד חודש ושום דבר איננו יוצא מבחינה מעשית מהדברים הללו, אבל מדיניות מעשית אחרת. אלטרנטיבית, איננה מתבצעת. כך משרד התעשייה והמסחר איננו ממלא את תפקידו מבחינה זו. כמי שממצא בשרה הראשונה בשרה, הוא יכול ליטול תפקיד גדול יותר ורחב יותר באותה התראה.

מדיניות ההגנה על תוצרת הארץ היא מדיניות נכונה בעיקרה. לא הייתה מציע להגיע לשנות החמישים ואינני בטוח, אולי-אנחנו מתקרבים-לאיתה תקופה. אומנם-אנחנו-הרוקים, אבל אנחנו מתקרבים. למה הכוונה? — מדינה שרוצה לפתח יצוא מדיניות חייבת לפתח מוצרים בעלי כושר תחרות. יצוא אקסיומה, אבל, כאשר אתה סוגר את היפוא כמעט הרמטית, התעשייה מרגישה את עצמה מוגנת, אין לה מתחרים, ולכן היא גם מפחיתה את איכות הייצור. זה קרה בארצות שונות, שבהן כמעט סגרו את היבוא, התעשייה הירדרדה ואז גם היצוא הירדרד, משום שהתחילו לייצר מעין "יוטיליטי", מוצרים שנמכרים בכל מצב וקונים אותם כי אין להם תחרות. כי אין יבוא. היבוא אומנם מותר, אבל תומות המכסים כה גבוהות, עד שאין מייבאים.

לכן, אני מציע, מבקש ומפציר בשר ובמשרד לבחון היטב ולעמוד באותו גבול, שמצד אחד נותן הגנה לתוצרת הארץ, בעיקר בזמני אבטלה, ומצד אחר לא נותן הגנה חזקה מדי, המסכנת את הייצוא.

כולנו מדברים על צמיחה, כולנו מדברים על הצורך בהשקעות, כולנו מדברים על הצורך בפיתוח התעשייה. הדברים הללו אינם תלויים רק — ואולי אף לא בעיקר — במשרד התעשייה והמסחר. לכללה נכונה, אמן בכלכלה, משק יציב — הם בעצמם יהיו הקטליזטור, הם בעצמם יביאו אותנו למטרות שאנחנו מעוניינים בהן, והם חיוניים למשק ולעחידו. תודה.

יצחק ארצי (המערך):

מדוע קפצת בעניין הזה? האם אני רמזתי משהו כלפיך? מדוע אתה עושה כל מיני אסוציאציות? אתה יודע מה תהיה המסקנה של הקפיצה הזאת. אני, מכל מקום, לא רמזתי שום דבר ולא התכוונתי אליך. אני יודע למי אני מתכוון ואיני צריך להודיע על כך כאן. אני יכול להיות מודאג ולראות תחזיות שחורות מתוך ניתוח המצב, ונדמה לי שאתה רואה אותו כמוני. לכן, לא היית צריך לשסע את דברי.

שר התעשייה והמסחר א' שרון:

אלי לא יכולת להתכוון. אני מסתכל בחרדה על עסקת החבילה והייתי שמח לו ראש הממשלה היה קם היום; ובמקום לאשר יישוכ כזה או כזה מול הפגנה כזאת או הפגנה כזאת, היה מכנס את הגורמים הנוגעים בדבר ומוודא שעסקת החבילה תימשך, והמשחק הפוליטי הזה ייפסק.

יצחק ארצי (המערך):

אדוני שר התעשייה והמסחר, לך יש פורומים שבהם אתה מדבר, מתוכנן דין עם ראש הממשלה. לי יש הפורום הזה, ובו אני אומר את אשר על לבי. לא היית צריך להכניס לתוך הדיון הזה אלמנטים שמסיטים את תשומת הלב מהעיקר. צר לי על כך.

מעל במה זו אני קורא לממשלה, למעסיקים ולהסתדרות להתכנס מייד ולהשיב את הסדר על כנו. אומנם עסקת החבילה היא מכשיר לא מושלם, אבל נוכח האלטרנטיבה הניצבת לפנינו בשעה זו היא נכס שמן הדין להגן עליו בכל מחיר, עד אשר הממשלה תחליט סוף סוף גם על תוכנית כלכלית כוללת, שחקדם אותנו בצעדים מהירים לעבר ההבראה הכלכלית.

הסימן המובהק ביותר להבראה כלכלית הוא קידום הייצוא. בניגוד לתחזיות, הייצוא נמצא בירידה כמשך חמשת החודשים הראשונים של השנה בהשוואה לשנת 1984. הוא ירד ב-7.2%, במקום העלייה הצפויה של 12% שנרשמה בניירות התכנון. קשה לאתר את הסיבה המדויקת לתהליך זה. נדמה לי שהתחזיות האופטימית התבססה על הנחה שצפויה הקטנת הביקוש במשק. הכרטוס בשכר, ביטול הסובסידיות, הקיצוץ הדרסטי בתקציב האיש והמשפחתי, מדיניות פיסקלית של ספיגה — כל זה אמור היה לצמצם את הביקוש, אבל כל זה לא קרה. הביקושים גואים ושוב ניצב התעשיין בפני הפיתוי למכור לשוק מקומי שאינו יודע שובע, במקום מאבק על הרחבה ושמירה על שוקי היצוא.

עם זה, הממשלה משקיעה מיליארד דולר כסיוע ליצוא, ושוב אנו מגיעים לאותה בעיה: תוכנית כלכלית שתצמצם את הצריכה ותחזק את הרצון לייצר. אני מאמין באמונה שלמה שאין מנוס מתוכנית כלכלית כוללת, והיא חבוא, לכן, עלינו למנוע לפחות סחף באותו ניצב שהשגנו, ואני מקווה שהמאבק בתחום היצוא, ובמיוחד המאמצים להצלת עסקת החבילה, סוללים את הדרך ומכשירים את הקרקע להבראה כלכלית לטווח ארוך. תודה רבה.

היור"ר א' נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת יצחק ארצי. רשות הדיבור לאתרון הנואמים, חבר הכנסת אברהם שפירא.

אברהם יוסף שפירא (אגודת ישראל):

כבוד הויכב' ראש, כנסת נכבדה, לאחר שאני בונה תעשייה באזורי פיתוח כארץ זה זה 27 שנים, הייתי מתבייש שלא להופיע ולהביע מה שעם לבי לגבי משרד התעשייה והמסחר.

תפסיק לייצר. זהו צעד חמור ובלתי חוקי כאחד. עונש זה מוטל על אותו ציבור נאמן, מסודר, על האזרח הטוב, אשר במקום לאגור מצרכים שמר על הסדר. נכשיו מענישים אותו ומוכיחים כי המתפרע, אגורי המזון, הם הצודקים. לאווירה טובה ולאודות טובה דבר כזה אינו תורם. פעולות מסוג זה יביאו להתמוטטותה של עסקת החבילה. הממשלה והכנסת חייבות לעשות הכול כדי למנוע מצב זה, גם אם זהו שהתמוטטותה של עסקת החבילה, או לקיחת החוק בידי אלו שאינם זכאים לכך, הן התבונות של הממשלה ושל הכנסת.

רק לפני חודשים מספר נתקבל חוק עסקת החבילה ונקבעו כללי המשחק השונים. בינתיים זהו הישגה היחיד של הממשלה בתחום הכלכלי, ואסור לנו לסייע כמו ריניו להתמוטטותו. לכן נותרה רק אפשרות אחת, והיא להציל את עסקת החבילה, שאם לא כן, החזרה למצב שהיה לפני עסקת החבילה — לפי נתונים ראשונים שסופקו לנו היום על-ידי משרד התעשייה והמסחר — פירושה קפיצה מיידית של המרד ל-30% בחודש אוגוסט ול-40% בחודש ינואר. פירושו המעשי של מרד זה הוא אוכדן השליטה על המשק, התמוטטות, אנרכיה, סלילת הדרך למשטר של דיקטטורה כלכלית, שייולד כדי להוציא את העגלה מן הכרך. ייתכן שיש כאלה שממתינים להזדמנות זו, אבל שמורי הסדר והרמוקרטיה בישראל חייבים למנוע סכנה זו, האורבת לנו בפתח.

שר התעשייה והמסחר א' שרון:

מי הם הממתינים החסויים האלה? אולי הגיע פעם אחת הזמן להפסיק עם כל הרמזים ועלילות הדרון, שאתה אחד מאלה שנושא אותם כל הזמן בכנסת? מי הם הממתינים הנסתרים, המסתוריים האלה? אולי אתה ממתין?

יצחק ארצי (המערך):

אדוני שר התעשייה והמסחר, לא הייתי רוצה להגיד שעל ראשו של מישהו כוועד הכובע.

שר התעשייה והמסחר א' שרון:

— — — קשקושים שאתה אומר כאן תמיד.

יצחק ארצי (המערך):

אדוני השר, בדיון הזה, שהוא לא דיון פולמוסי אלא דיון רציני, לא חיפשתי שום התנגשות עם מישהו, גם לא אתך, ואיני יודע מדוע קפצת דווקא אתה. אינך חושב שכבית הזה יש כאלה שרוצים לנצל את המצב הזה? לא נקבתי בשום שם ולא רמזתי שום רמז ואיני יודע מדוע דווקא אתה צריך לייחס את העניין הזה לעצמך. אני יכול להעיד שהיום דיברת בוועדת הכלכלה של הכנסת בהתלהבות גדולה על הרצון והעורך להגן על עסקת החבילה. איני יכול לעשות פניות כזאת תוך שאני מספר ולדבר אתך דברים מנוגדים, ואני נותן לך, כשם שאני נותן לכל אדם אחר, אשראי ומאמין לדיבורך ולמעשך. יש לי אתך חשבונות בתחומים אחרים. אני מצטער מאוד שמצאת לנכון לעלות על הנושא הזה, הוא מעיק עליך, כנראה — ואיני רוצה לרדת למעמקי הפסיכולוגיה.

שר התעשייה והמסחר א' שרון:

עלי זה לא מעיק, מעיקה עלי תמיד רק שאלה אחת.

היור"ר א' נחמיאס:

אדוני השר, בכקשה, עוד מעט תסכם ותוכל להשיב לו.

שר התעשייה והמסחר א' שרון:

איך אדם שנחשב כל כך רציני חייב תמיד להתנדב להופיע ככלי-זין קדמי של המערך כאשר צריכים לתקוף שרים בקואליציה? אני מנסה להבין את זה ולא מצליח, איך אתה, אדם רציני, מוכן לשמש ככלי הזה?

כמו "שנוררים" כל ארבעה חודשים ולבקש משולץ 700 מיליון דולר, צריכים לייצר ולהוציא לארצות-הברית 4 — 5 מיליארדי דולרים. כך לא נצטרך לבקש הלוואות.

אין שומעים על הבשורה הגדולה של אזור הסחר החופשי לכל איש שמבין מה זה יכול לתת ולמה זה יכול להביא לכל מי שיכול לייצר. אין שומעים על זה. אנחנו שומעים ביקורת בכלל, מי שאומר ביקורת הוא איש הגון. ואם אני אגיד שאריק הוא מוכשר לקחת את אזור הסחר החופשי ולעשות ממנו 3 מיליארדי דולרים, מחר אקבל מכתבים שאני מחניף לאריק שרון. אם מישהו אומר מלה טובה, זו חנופה. מי שמקלל הוא צדיק. מי שמבקר הוא בן-אדם הגון. אני רוצה להחניף ולהגיד לך: אם תשקיע באזור הסחר החופשי את הכוח שאתה משקיע רק במפעל אחד, ב"אתא", תוכל להביא לישראל תנופה שכל הואי השחורות וכל אלה שמדברים כל היום שהעסק מתמוטט יראו פתאום שלא תהיה אבטלה בארץ.

אני אומר למשרד התעשייה והמסחר לגבי עסקת החבילה — אנחנו מתקרבים שוב לאינפלציה גבוהה. עד מחצית החודש המדד כבר עלה ב-14% כמעט. ואם המדד היה 6.8%, אנחנו יודעים שכיוני כבר לא תהיה אינפלציה של 7% — 8%. אין המשק הזה יכול לעמוד. המשק הזה צריך לצאת ליצוא. באירופה, תרץ המבציה של המטבעות האיזופיים, יש בעיות שיווק. יש שם מצב חמור. אנחנו לא רואים את המצב. אינני רוצה להזכיר שמות של מפעלים, כדי שלא לנגוע לא בשמם ולא באשראי שלהם, אבל הרבה מפעלים עומדים בפני בעיה.

אני חושב שעסקת חבילה איננה מדיניות כלכלית. עסקת חבילה היא כמו שכן אדם עומד, לא עליו, לפני ניתוח ויש לו חוס גבוה. צריך להוריד לו קודם את החוס בשביל שאפשר יהיה לדבר על ניתוח. עסקת חבילה א' הוכיחה — אומנם רואי השחורות היו תמיד אומרים שזאת אינפלציה כבושה, מלפפונים כבושים, כל מה שאנמר — אבל הגיעו ל-3% — 4%. בתורשים הללו גבו מס אמיתי. אילו היה לנו דבר כזה, לא היו צריכים לשבת בוועדת הכספים ימים וילות על חוק כספי אינפלציוני, הוראת שעה. כי אם אין אינפלציה או אם קיימת אינפלציה עד 6% — 7% לחודש, לא צריך שום חוק על מס. יהיה מס אמיתי. מה קרה? אחרי עסקת חבילה א' היו צריכים לסגור את המדד הזה על-פי חוק, אבל הלכו לבחירות. להסתדרות. ההזרחה שזה לא יקרה. עכשיו עושים תפר על תפר, והתפרים האלה לא יעזרו. כי בין תפר לתפר מעלים מחירים ובין תפר לתפר מנצלים כל דבר.

אינני רוצה להגיד מה יקרה לנו אם לא נקבל את ה-700 מיליון דולר בזמן. נניח שנקבל אותם, אבל לא בזמן. אם היצוא שלנו היה כפי שהוא יכול להיות, אפשר היה לאחר במתן ה-700 מיליון דולר עוד שלושה חודשים.

בעניין עקרון היצוא אני רוצה להגיד לשר התעשייה והמסחר: היצואנים, התעשיינים, מרגישים שאין להם קודת גג. זה בגלל מימון היצוא, בגלל היחס ככלל. מסכמים רב, אך עוברים ארבעה חודשים עד שהוא מתבצע. אני רוצה לומר — היצוא ירד לא מפני שיש יצואן אחד שחשב שטוב יותר למכור בשוק המקומי. היום יש בעיות בשוק המקומי, הוא לא כל כך יפה וחוק כפי שאנשים חושבים, אנשים פשוט מפחדים, הם אינם יודעים מה יקרה להם מחר מבחינת מדיניות היצוא.

יש היום משרד שנקרא משרד הארצו ותפקידו כל הזמן לקחת, ואין ברירה, אבל, לא ניושע ממה שהוא לוקח. כי הוא מממן דברים לא נכונים. הוא מממן הוצאות ציבור שאינן נכונות. שמעתי שבאותה ישיבה של הממשלה, שארכה 12

אני רוצה לדבר על האבטלה ועל הירידה מהארץ. שההצלה להם היא רק תעסוקה. אין אנחנו יכולים לראות את המדינה בלי צמיחה מתמדת בתעשייה. אין לנו ספק שאנחנו מניעים לאבטלה רצינית, ואם מישהו רוצה להקדים תרופה למכה שנקראת אבטלה, האפשרות היחידה היא לעשות זאת רק על-ידי צמיחה, צמיחה של ייצור. אני יכול לדבר על חקלאות ועל מלונאות, אבל אני מדבר על תעשייה, לא משום שאני עוסק בתעשייה, וכמעט רק באזורי הפיתוח, אלא מפני שאנחנו מדברים היום על משרד התעשייה והמסחר. לא דייתי עולה לרוכן ומשקיע בזה כוחות, אלמלא ראיתי אילו מאמצים על-אנושיים עשו עכשיו, ואני מברך על כך, בשביל למצוא דרך להציל את מפעל "אתא". מדוע רצו להציל את מפעל "אתא"? האם מישהו רוצה לתת מתנתו ללקוחות החדשים? האם מישהו רוצה שדווקא ייצרו בדים או חולצות בארץ? כל המאמצים שנעשו בנושא "אתא" נעשו כדי להציל מקומות עבודה.

בדרך כלל כשמגיעים למצב קשה ויש ניהול כושל, או בכלל לא קיים ניהול, מתחילים מייד להרגיש את זה במפעל, ו"אתא" הוא המפעל הראשון שאפשר לומר עליו את הדבר הזה. אבל, דעו לכם שבמעבצ שאנחנו נמצאים כיום במשק, "אתא" אינה המפעל הראשון, ואני אומר זאת לפרוטוקול. אני רוצה שיזכרו שאמרתי שמפעלים רבים עוד ייכנסו לבעיות, כי יהיו בעיות בשוק המקומי. אם לא יהיו בעיות בשוק המקומי, הרי יכולה להיות בכלל אבטלה חלולה. צריך לעשות משהו, מיתון מבוקר. אסור לעשות ריפוי בקטסטורפות, לא, חלילה, לפטר מאות אלפים. צריך לעשות מעשה מבוקר, אבל, אם לא יעשו את המעשה המבוקר הזה, נגיע לאבטלה של מאות אלפים. אלה צריכים להיכנס למקום כלשהו, וידוע שבמשק הציבורי אין מקום לקלוט אותם. הוא צריך להוציא ולא לקלוט. התשובה היא תעשייה.

הצמיחה לא תבוא על-ידי משקיעים שעומדים בתור מחוץ לארץ. התשובה תבוא רק מאזרחי ישראל, אלה שכבר מתעסקים בתעשייה, וגם אלה לא יעשו את זה בלי הכוונה של ממשלת ישראל. כאשר מדברים על צמיחה, מייד מישהו אומר — אין לנו כסף לתת. אין לנו כסף להלוואות. מי מדבר על כסף? יש בחוק לעידוד השקעות הון דרך לתת כל כך הרבה דברים. שמישכו אנשים מבהוטים ומהספסרות ומכל הצרות שבעולם לתעשייה, כי פשוט יהיה להם כדאי. איש לא ילך לעשות תעשייה לשם מצווה. בכלל, זה אסור. אם אני ארצה להביא מצווה, ככנסת הזאת ייתנו לי לומר מלה? אני יכול לדבר על כלכלה. על מצווה הרי לא נותנים לי לדבר. ורוצים שתעשייה אנשים ילכו לשם מצווה?

הי"ד א' נחמיאס:

הנה נתנו לך לדבר למרות הכול.

אברהם יוסף שפירא (אגודת ישראל):

אתה תראה מחר מה יהיה בחוק החזיר.

לכן, אני אומר, צריך לתת לעוסקים, אני יודע שזה באופנה לדבר על תעשייה עתידית הון. אסור לשכוח לתת לתעשייה שיכולה לקלוט המון עובדים. אני רואה את האבטלה בתוך כמה חודשים, אם היא לא תהיה בתוך כמה חודשים, תהיה לנו בעיה של אבטלה גדולה.

עכשיו אני רוצה להגיד משהו לגבי עקרון היצוא. חתמו על אזור סחר חופשי. אני בטוח. שאילו השקיע שר המסחר והתעשייה עכשיו את הכוחות שהוא מנסה להשקיע כדי להציל מקום אחד באזור הסחר החופשי — אפשר לפתוח בארץ שעיר יצוא למטבע שהיא היום כשיא, הדולר. ואנחנו, במקום לעמוד

א. הכנסת קובעת שעל התעשייה הישראלית עובר משבר קשה, כתוצאה ישירה מהאינפלציה הרווהרת, הגורמת לסגירת מפעלים בתעשיות מסוימות. הקפאת ההשקעות בתעשייה והעדר תוכניות פיתוח נוגדים את ההתחייבויות המפורשות שקיבלה הממשלה על עצמה להביא לחידוש הצמיחה במשק.

ב. הכנסת קובעת שהעדר מדיניות כלכלית להבראת המשק והעובדה שהממשלה נוקטת צעדים בודדים בלא תוכנית כללית גורמים נזק לכלכלה הלאומית בכלל ולתעשייה הישראלית בפרט, וכמו כן גורמים לגידול האבטלה ולשחיקת השכר.

ג. פעילות משרד התעשייה והמסחר כשנה האחרונה מעידה על כישלון בטיפול בשלוש מבעיות היסוד של הכלכלה הישראלית: כישלון המאבק באינפלציה, המאמץ להביא לשיפור משמעותי במאזן החשולמים והמאמץ להגיע ליציבות במשק ולשמירה על רמת המחירים, שנקבעה בעסקת החבילה, כהתאם להתחייבות מפורשת של התאחדות התעשיינים. כישלון זה נובע, בין היתר, מכישלוננו המוחלט של הפיקוח על המחירים.

ד. הכנסת מתנגדת למגמת המשרד להעביר לידיים פרטיות את הסחר הממשלתי ותכרות ממשלתיות וכן מתנגדת למינויים שמניעיהם פוליטיים-מפלגתיים בחברות אלה. כל אלה פוגעים בתכנון הלאומי ובתפקודו של המשק.

ה. היו"ר א' נחמיאס:
 תודה לחבר הכנסת רן כהן. אנחנו עוברים להצבעה על הצעות הסיכום. אני מעמיד להצבעה את הצעת הסיכום שהובאה על-ידי חבר הכנסת רן כהן בשם הסיעות מפ"ם ור"צ.

ה צ ב ע

הצעת הסיכום שהובאה על-ידי חבר הכנסת ר' כהן לא נתקבלה.

היו"ר א' נחמיאס:

אני מעמיד להצבעה את הצעת הסיכום שהובאה על-ידי חבר הכנסת רפאל אדרי בשם הסיעות: הליכוד, המערך-יחד-ל"ע, המפד"ל, ש"ס, אגודת ישראל, שינוי ואומץ.

ה צ ב ע

הצעת הסיכום שהובאה על-ידי חבר הכנסת ר' אורי נתקבלה.

ד. הצעות לסדר-היום מפעל הנהושת בתמנע

האם לא אמר שר האוצר, כשהגיש את נאום התקציב שלו השנה, שהממשלה תנקוט מדיניות של אבטלה מבוקרת, כדי להביא לקרוב ל-150,000 פועלים מובטלים? כהתאם למדיניות זו של יצירת צבא מובטלים, הממשלה מתכוונת ללחוץ על ציבור העובדים, להחליש את התנגדותו לגיריות ולשחיקת שכרו ולהביאו לידי השלמה עם הורדת רמת החיים.

כהתאם למדיניות זו נהג שר התעשייה והמסחר כאשר החליט לסגור את מפעל הנהושת בתמנע והודיע על כך לפני כשבועיים. ההחלטה היא כנראה לפטר את 50 עובדי תמנע ו-120 עובדי החברה-הבת "אדום", כדי להשביח כליל וסופית

שעות, יהיה הצעה לקבוע חמישה ימי עבודה. קל יותר להחליט על 300 דולר מס נסיעות. אני מבקש ממשרד הזה שיחליל להתעסק רק בצמיחה, בעיקר ביצוא, לא רק בעתירי הון, להעדיף אזורי פיתוח, ואם באזור פיתוח מישוה לא יכול להתחייב ל-60% יצוא — יש לוותר לו. אם לא כן, לא יהיו אזורי פיתוח, אנשים יברחו, ולא למרכז הארץ, אלא ללוס-אנג'לס.

אני פונה לשר התעשייה והמסחר להפעיל את אזור הסחר החופשי ולתת אפשרות לאנשים שיבינו שהיום כדאי לייצא לאמריקה יותר מאשר להתעסק עם כורסות. להוריד את האינפלציה אפשר על-ידי כך, שהממשלה תחליט לעשות עסקת חבילה על-פי חוק, ואם לא תעשה את זה ולא תעצור את המחירים ואת השכר על-פי חוק, לעולם לא ניושע מהמצב הזה.

היו"ר א' נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת אברהם שפירא. אני מזמין את שר התעשייה והמסחר להשיב למתדיינים.

שר התעשייה והמסחר א' שרון:

אני מוותר על דברי התשובה. שמעתי את ההערות וההצעות של חברי הכנסת שהשתתפו בדיון.

היו"ר א' נחמיאס:

אם השר מוותר על דברי התשובה, נעבור להצעות הסיכום. רשות הדיבור לחבר הכנסת רפאל אדרי, שיביא הצעת סיכום בשם הסיעות: הליכוד, המערך-יחד-ל"ע, המפד"ל, ש"ס, אגודת ישראל, שינוי ואומץ.

רפאל אדרי (המערך):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני מתכבד להביא את הצעת הסיכום על סקירת שר התעשייה והמסחר על פעולות משרדו, בשם סיעות הליכוד, המערך-יחד-ל"ע, המפד"ל, ש"ס, אגודת ישראל, שינוי ואומץ.

הכנסת רושמת לפנייה את הודעת שר התעשייה והמסחר על פעולות משרדו מיום ז' בסיוון התשמ"ה, 28 במאי 1985.

היו"ר א' נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת אדרי. אני מזמין את חבר הכנסת רן כהן, שיביא את הצעת הסיכום מטעם סיעות מפ"ם ור"צ.

רן כהן (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני מתכבד להביא את הצעת הסיכום על סקירת שר התעשייה והמסחר על פעולות משרדו, בשם הסיעות מפ"ם ור"צ:

היו"ר א' נחמיאס:

אנו עוברים להצעות לסדר-היום מס' 2079, 2109, 2119, 2138: מפעל הנהושת בתמנע — מאת חברי הכנסת אלעזר גרנות, תופיק טובי, מתחיהו פלד וגאולה כהן. רשות הדיבור לחבר הכנסת תופיק טובי.

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני מציע לכנסת לקיים דיון בהחלטת משרד התעשייה והמסחר לסגור את מפעל הנהושת בתמנע. אתמול "אתא", היום תמנע ומפעלים רבים אחרים, שמדיניות הממשלה גורמת להם להיסגר ושולחת את עובדיהם לרחוב.

מתתיהו פלד (הרשימה המתקדמת לשלום):
היריעה איננה נכונה, אני מצטער מאוד, כי חשבת
שהעניין הגיע לפתרונו, ולפי דעתי היה כל היסוד לחשוב כך.

רוני מילוא (הליכוד):
חברת הכנסת אורה נמיר, מי שאמר ש"אתא" לא תיסגר
היה ראש הממשלה, לא שר התעשייה והמסחר.
אורה נמיר (המערך):
מה אתה אומר, עד שלא דיברת, לא ידעתי...

שר התעשייה והמסחר א' שרון:
בהחלט לא אמרתי זאת לראש העיר. רק אמרתי, כי הוטל
על הנהלת חברת "כימיקלים לישראל" לברוק את העניין —
— הופתעתי לראות ידיעה לא נכונה בעניין.

מתתיהו פלד (הרשימה המתקדמת לשלום):
אני מצטער. חשבתי שהעניין הגיע לפתרון, כי לפי דעתי זו
היתה החלטה בכיוון הנכון. הרי לא מדובר בתמנע, המפיקה
עופרת או נחושת, אלא בתמנע שמנסה להיכנס לתחום חדש
מבחינה טכנולוגית — ייצור מלחים נקיים. אין ספק
שהתעשייה בישראל צריכה להתאמץ להיכנס היום לתחומים
מתחכמים יותר, משוכללים יותר, ולנצל את המעט שיש לנו
באוצרות טבע על מנת להתפתח בכיוון זה.

אני מקווה שהבדיקה המחודשת, ששמענו עכשיו כי
הוטלה על הנהלת חברת "כימיקלים לישראל", אומנם תגלה
שיש מקום להמשיך בעבודה, ולוא גם בתנאים ניסיוניים
לתקופה מסוימת, כדי להיווכח האם הטכנולוגיה נמצאת ביידינו
והאם אפשר לפרוץ לשוק עם המוצר הזה.

אבל, האמת היא, שעניין תמנע, כפי שכבר נאמר, הוא
תופעה כשאר התופעות שלדאכוננו הולכות ומתרבות, וצריך
היה להגיע לידי מסגרת כלשהי שתהיה מגובשת יותר ומוגדרת
יותר ותתפלל בכביה מסוג זה. יש מפעלים, אולי כמו תמנע
הפעם, שניתן יהיה להצילם, ובוודאי יהיו מפעלים שלא יהיה
ניתן להצילם. התופעה של התמוטטות מפעלים, לדאכוננו, לא
נימנע ממנה. סיבות ההתמוטטות יכולות להיות שונות: יכולה
להיות התמוטטות משום שמפעל חדל להיות רווחי — ניתן
לראות זאת אובייקטיבית — בגלל תנאי השוק המקומי
והעולמי; ההתמוטטות יכולה לבוא כחוצאה מניהול גרוע, כפי
שלכל הדעות קרה ב"אתא"; התמוטטות יכולה לבוא גם משום
שתמה התקופה שאפשר היה להמשיך לשחק ב"נדרמה ליי",
ולפי דעתי, הדרוגמה לכן היא מפעל "מנועי בית-שמשי".

מפעלים הולכים ומתמוטטים מסיבות שונות. לתופעה זו
יש אומנם מאפיינים ישראליים. אבל היא לא רק תופעה
ישראלית טיפוסית. היא אוניברסלית, היא מוכרת ממקומות
אחרים, והיא מחייבת, בצד הצורך לפרק מפעלים קיימים,
לפטר פועלים ועקב זאת למצוא פתרון לפועלים המפוטרים.
בעניין זה נרשם ניסיון לא מועט, ואני חושב שצריך להחמק בו
יותר. נרשם ניסיון במיוחד באירופה, עקב הצורך להתאים את
המשק לתנאי השוק המשתנים. הרובוטזיציה והאוטומיזציה הן
גורם אדיר הן בעידוד תעשיות חדשות והן בסילוקן של
תעשיות מיושנות או תעשיות מסורתיות, והדבר גורם במישרין
לפיטור עובדים. המעבר ממפעלים ברמה טכנולוגית מסוימת
לרמה אחרת גבוהה יותר גם הוא כרוך באותן תופעות, וכמובן
גם התמורות בהרגלי הצריכה ותנאי השוק.

על מנת לעמוד באתגרים אלה, שישראל אינה מסוגלת וגם
אינה צריכה לנסות להתחמק מהם — להיפך, עליה להתמודד
אתם — יש לנקוט צעדים שעדיין איננו רואים שהם ננקטים.

מקום עבודה ל-170 עובדים, ולהשכית ציוד יקר שנרכש
במאות מיליוני דולרים.

פועלי תמנע לא השלימו עם הגזירה. לפי דברי כתב עיתון
"הארץ" בנגב, ב"10 בחודש זה הסתגרו הפועלים במפעל ו-12
מהם התבצרו בתוך מכרה תת-קרקעי שבו נמצאים חומרי נפץ.
הפועלים מלכדו את הדלתות בחומר נפץ והכריזו שיעמדו
במאבקם עד שהחברה "כימיקלים לישראל", שהיא חברה
ממלכתית, תודיע על הפעלת המפעל מחדש.

אם פועלים מגיעים לצורה זו של מחאה ולמאבק כזה
לשמירת מקום עבודתם ומחייכם, כשהם מוכנים להתאבד
ובלבד שלא יפוטרו ממקום עבודתם. הדבר מוכיח את מידת
המצוקה הגדולה שבה נמצאים פועלים אלה. הפועלים הפסיקו
את שהייתם בתוך המכרה הממולכד כאשר השר הודיע שיקבל
את ועד העובדים לשיחה.

השאלה היא לאן פני שר התעשייה והמסחר, לאן פני
הממשלה — האם יחדשו את העבודה של חברת "כימיקלים
לישראל" בתמנע או יסגרו את המפעל וישלחו את הפועלים
לרחוב?

תמנע, כמו מפעלים אחרים, היא ביטוי של מדיניות
הנקראת הבראה כלכלית, שכל תכליתה להביא לסגירה של
יותר ויותר מפעלים, שמגדירים אותם "לא רווחיים", אך האמת
היא, שהכוונה היא לסגור מפעלים, לפטר עובדים ולשלוח
אותם לרחוב, כדי להוריד עוד את רמת החיים.

אין בכך שום הבראה לכלכלה ולמשק, כי לא נוגעים
בשורש המשבר הכלכלי, לא נוגעים בתקציבי המלחמה,
בהוצאות הצבאיות הענקיות, בכיבושים ובהתנחלויות שהן
מקור האינפלציה והגירעונות בתקציב.

רוני מילוא (הליכוד):
חבר הכנסת טובי, הציונות היא מקור האינפלציה ולא —

—
תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
את זה אתה אומר.

עובדי תמנע, שסבלו שלושה משברים ובכל פעם הודיעה
הנהלה על סגירה, עמדו תמיד במאבק אמיץ על מקום
עבודתם. גם הפעם הם לא מוותרים, והם אומרים, שהמפעל
יכול להיות מפעל רווחי שיקיים אותם ואת בני משפחותיהם.

אנו תומכים בתביעותיהם הצודקות ומגלים סולידריות עם
מאבקם. אנו קוראים לממשלה שלא לתת למקום העבודה
שלהם להיסגר, ולהמשיך ולהבטיח קיום לציבור העובדים.
השקעה למען מטרה זו היא חשובה יותר מכל השקעה אחרת.

כדי שמפעל תמנע לא יסגר, אנו מציעים דיון בכנסת.

היו"ר א' נחמיאס:
תודה. להעלאת הצעה כאותו נושא אני מזמין את חבר
הכנסת מתתיהו פלד.

מתתיהו פלד (הרשימה המתקדמת לשלום):
כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, קראתי היום ב"מעריב"
ידיעה האומרת, כי שר התעשייה והמסחר החליט כי מפעל
המלחים הנקיים באתר תמנע לא ייסגר. אני מקווה שזו ידיעה
נכונה.

אורה נמיר (המערך):
כמו "אתא".

שר התעשייה והמסחר א' שרון:

נקיים בהשקעה של 600,000 דולר, כפי שצוטט בעיתון. אם הדבר הנה אפשרי ורגטיבילי ויהיה אפשר לקיים את המפעל בכבוד, צריך ללכת ככיוון זה. אם הדבר הזה בלתי אפשרי ואין אפשרות לקיים את המפעל בכבוד, צריך לעשות הכול כדי למצוא תעסוקה חלופית לאנשים הנמצאים במקום. מפני שבניסיון הקודם, בעת הפיטורים הגדולים, היו הבטחות, אך הן לא קוימו. זה אחד הדברים שמרתיע את הפועלים כיום. מאידך גיסא, אין להסכים בשום פנים ואופן לאלימות שפועלים עלולים לנקוט במקום זה או זה. הממשלה אינה צריכה להיכנע לצורות מאבק העובדות את הגבול. אני מתפלא על האנשים מספר המתריעים מאוד על אלימות בשטח הכלכלי-החברתי. צריך לעשות מתריעים על אלימות בשטח הכלכלי-החברתי. צריך לעשות מאמצים לא רגילים, דווקא כימים אלה, למצוא פתרון לעובדי המפעל, כי לא על המפעל עצמו אנו מחברים אלא על העובדים שבו. אולי זה גם יכול לשמש דוגמה לגבי מפעלים אחרים; במקום למצוא פתרון נאות לעובדים, מנסים למצוא פתרונות למפעלים ולהשקיע כספים שאולי ירדו אחר כך לטמיון.

כדאי לדון בנושא זה בהרחבה, היות שאין זה עניין העומד בפני עצמו. זה עניין שבא ללמד על מפעלים נוספים שיונחו, לדאבוננו. על שולחן הדיונים בתורשים הקרובים, טוב תעשה הממשלה אם תתייחס לכך כרצינות ולא תראה זאת כמשהו בודד אלא כחלק ממכלול של מפעלים שצריך לסגור אותם. מחוסר ברירה, צריך לעשות הכול, ובזמן, כדי לדאוג לעובדים שלא יישלחו אל הרחוב.

היו"ר א' נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת גרשון שפט. דברי תשובה של שר התעשייה והמסחר. אדוני השר, בבקשה.

שר התעשייה והמסחר א' שרון:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, ב־1955 הוחל בהקמת מפעל הנחושת בחמנע. הנמצא במרחק של כ־25 קילומטר מצפון לאלת, לאחר שב־1945 התגלה מרבץ הנחושת המוכר כיום. בשנת 1958 הוחל בהרצת המפעל. הכמות המתוכננת להפקה היתה כחצי מיליון טונות עופרה וייצור של 6,000–7,000 טונות נחושת בצורת צמנט נחושת, שהוא תרכיז נחושת, שחכולת הנחושת שבו היא בין 75% ל־80%. צמנט הנחושת הועבר לחוף-לארץ לזיקוק ולהתכה, לייצור נחושת מתכתית. ב־1963 הוקמה חברת מכרות נחושת תמנע בע"מ, שקיבלה את ניהול אחר חמנע מידי חברת תעשיות מחצבי ישראל בע"מ. בשנת 1968 הגיע ייצור הנחושת כתמנע לכ־10,000 טונות, כאמור — בצורת צמנט נחושת. וב־1972/73 — ל־12,000 טונות. 50% מהעופרה שנכרתה בחמנע נכרתה ממכרות תת־קרקעיים, וכ־50% — ממכרות פתוחים. עיקר רוכות הנחושת היו ממכרות תת־קרקעיים. ב־1969 הוחל כביצוע השקעה גדולה, שמטרתה היתה לאפשר הוצאת עופרה מהאזורים התת־קרקעיים המוקפים של מכרה "חמנע 2". כיצוע השקעה זה הסתיים ב־1974.

באותה תקופה עלו מחירי הנחושת בצורה תלולה, כתוצאה ממשבר האנרגיה של 1973. אולם, במחצית 1974 החלה ירידה תלולה במחירים, והיא נמשכה עד סוף 1978. מחיר צמנט הנחושת נקבע על-ידי מחירי הנחושת כפי שהיא נסחרת בבורסת המתכות בלונדון. מחירי הנחושת ידועים בכך שהם נתונים לתנודות חריפות כמוחד. גם בהשוואה לרוב המוצרים האחרים הנסחרים באותה כווסה. זאת כתוצאה מגורמים עולמיים שונים, הן בצד הביקוש והן בצד ההיצע.

מספטמבר 1974 עד דצמבר 1975 נכנסה חברת תמנע להפסדים הולכים וגוברים, עד שהנהלתה והנהלת חברת

לדעתו, יש שני עניינים עקרוניים שהממשלה צריכה לקבל על עצמה לעשותם, על מנת לעמוד בפרץ התהליך שתוארה.

ראשית כול, יש להקים קרן לעידוד התמורה בתעשייה וקרן לעידוד הקמת מפעלים מבטיחים יותר. פידושו של דבר לאו דווקא הקמת מפעלים גדולים. לפי דעתי, הרבה יותר מתאים להקים מפעלים קטנים, מצומצמים, אבל בעלי אקטיביות גדולה. הזכרתי בדיון הקודם את הדוגמה של הקיבוצים, שהקימו מפעלים קטנים; כדי להבטיח תעסוקה לתכרים מבוגרים, והתברר שמבחינה משקית וכלכלית זאת ררך מבטיחה מאוד.

הסיעה שלנו הציעה כבר באוקטובר, בחוברת שהופצה בכנסת, להקים חברת השקעות ממשלתית לצורך זה בהון עצמי של חצי מיליארד דולרים, ואני משוכנע שבכלל הכספים שעומדים לרשות הממשלה ניתן וצריך למצוא חצי מיליארד דולרים לנושא זה.

לצד זה, יש צורך בקביעת נורמה מיוחדת של פיצויי פיטורין שאפשרו לאנשים להתארגן לפעילות כלכלית חדשה באמצעות הון מסוים שיעמוד לרשותם, או לעבור לפנסיה בתנאים מכובדים. גם בעניין זה יש ניסיונות חשובים מאוד ומעודדים באירופה, שעברה תמורות מכבדה התעשייה שלה בשנים האחרונות. כבר סיפרתי פה על היקף עצום של פיטורים במפעל "פיאט" באיטליה. שם מנעו קטסטרופה, רק משום שנמצאו האמצעים לתת פיצויי פיטורין בהיקף גדול בהרבה מכפי שהתוק מחייב ומכפי שהסכם העבודה מחייב. זה אפשר למפעל להתאושש ולפועלים המפוטרים להתארגן מחדש לחייהם, כלי להיזקק לרחוב ובלי להיות מושפלים.

כפי שאמרתי, אינני מרגיש שהממשלה נערכת לקראת ההתמודדות עם התופעה בממדיה הגדולים. אני מקווה שלא נצטרך לדון לעתים קרובות בהתמוטטותם של מפעלים, על מנת להיזכר בצורך שכדבר. מה שמתרחש היום בחמנע — כפי שאמרתי, אני מקווה שהמפעל לא ייסגר ותימצא דרך לאפשר לו להמשיך לפעול בממדים המוגבלים שהוא פועל כיום, אבל, מכל מקום זה צריך להיות עידוד נוסף לממשלה ולכנסת להיערך בצורה יעילה הרבה יותר, יסודית הרבה יותר, ואחרית הרבה יותר לתופעה זו של התמוטטות מפעלים והצורך לעודד הקמת מפעלים חדשים במקומם.

משום כך אני מציע שהכנסת תקדיש לעניין דיון מיוחד. תודה.

היו"ר א' נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת מתתיהו פלד. רשות הדיבור לחבר הכנסת גרשון שפט. כאומר נושא. במקום חברת הכנסת גאולה כהן, בבקשה.

גרשון שפט (התחיה-צמת):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, בשבוע שעבר שמענו על אמצעי ייאוש שהפועלים כמפעל לחמנע נקטו כדי להפנות את תשומת לב הציבור והממשלה למצבם. המפעל נסגר לפני כשנה. סוכס אז שכ־120–130 פועלים ימשיכו לעבוד במפעל, כאשר היה ברור שהמפעל לא יוכל להמשיך לפעול במתכונתו הקודמת בגלל ירידת מחירי הנחושת בשוק העולמי. יש צורך לקבוע סופית מה יהיה עתיד המפעל. הדבר החמור בעניין זה הוא הצורה הקיצונית של המאבק שהפועלים נקטו, גם כמפעל עצמו ומדי פעם גם בכביש, כדי להגיע את הממשלה לטפל בעניינם ולהבטיח את תעסוקתם.

בעניין זה על הממשלה להחליט במהירות, קודם כול אם יש סיכוי לתפעל את המפעל על-ידי ניסיונות להפקת מלחים

האלה: א. השרים בינקו את הנהלת החברה החבטיח תעסוקה ל-120 מעובדי תמנע בעבודות תחזוקה ועבודות תוך. כן הם ביקשו שההתארגנות להפסקת הייצור תהיה הדרגתית, על מנת לאפשר את הסבת העובדים לעבודות אלטרנטיביות אילת ולסביבתה.

בדורעה נאמר נוסף על כך: "יש לציין שהחלטת הממשלה לפתוח מחדש את החברה ב-1980 באה כדי לעזור במפתרון בעיות התעסוקה באלת". החברה ממשיכה בעבודתה עד היום למרות הפסדיה, המגיעים כיום לכ-30 מיליון דולר.

ב-5 בינואר 1984 קיבל דירקטוריון בי"ל החלטה שאישרה את החלטת דירקטוריון תמנע, להפסיק את פעילות ייצור הנחושת בחברה. במסגרת סגירת תמנע קיבלו כל עובדי החברה, לפי הסכם פרישה, פיצויים מוגדלים שכללו גם "מענק אילת" בגין הקושי למצוא עבודה חלופית באלת. לזכות אותם עובדים שנשארו בחברה גם לאחר הפסקת ייצור הנחושת הופקדו הפיצויים המגיעים להם בכניסם.

בעת הפסקת ייצור הנחושת עבדו בחברה כ-300 עובדים. בשנה הראשונה להפסקת הייצור, 1984/85, נשארו כ-150 — 160 עובדים, שביצעו את הפעולות האלה: א. המשך ייצור גופרת-מנגן וחומצה גופרתית, תוך ניצול שארית תמיסות גופרת המנגן שנמצאה בכריכות האידוי; ב. ייצור גופרת נחושת; ג. המשך שימור מכרות ומתקנים; ד. עבודות כרייה, מנהור וקידוח, במסגרת חברת "אדום".

באוגוסט 1984 החליט דירקטוריון בי"ל לאשר את המלצת בי"ל ולהפסיק את תחזוקת המכרה התחירקעי, תמנע 2 — עלות החזקתו של מכרה זה גבוהה, ומרוכזות בו מרבית החריכות הידועות — וכך לוותר למעשה על אופציית ייצור הנחושת בעתיד, וזאת — תוך התייחסות לשיקולים אסטרטגיים כלכליים ארוכי-טווח.

במסגרת מאמצי בי"ל למצוא פתרונות אלטרנטיביים אפשריים באתר תמנע, הוצגה כפני ועדת ההשקעות ומרעצת המנהלים של בי"ל אפשרות לבצע פרויקט ניסיוני לפיתוח מלחים נקיים ולייצורם. הרעיון שהוצג היה מבוסס על התאמת מתקן גופרת המנגן בתמנע לייצור אשלגן כלורי נקי, המשמש לתעשיית התרופות וכתחליף למלח בישול-שלחני. בהשקעה של כ-640,000 דולר, הנושא נדון במרעצת המנהלים של בי"ל ב-17 בינואר 1985. הוחלט, על-פי המלצת ועדת ההשקעות, לאמץ את הפרויקט רק בתנאי שגורם מכ"ל ייקח על עצמו את הנושא כולו, על כל הסיכונים הכלולים בפרויקט, וזאת מתוך הנחה שתמנע אינה יכולה לקחת על עצמה את הסיכון הכרוך בפרויקט וכן ביצוע כל הפעולות הארגוניות, השיווקיות והמחקריות הכרוכות בו.

ספציפית הוחלט בדירקטוריון בי"ל על חברת מפעלי יס-המלח, שהיא חברת-הבת הגדולה של בי"ל, החברה המאמצת, וזאת — משתי סיבות: א. חברות גדולות אחרות, שהיו מסוגלות לבצע את הפרויקט, סיכרו מסיבות שונות או פסלו את הנושא על הסף; ב. חברת מפעלי יס-המלח היא בעלת תומרי הגלם המשמשים לייצור מלחים נקיים.

חברת מפעלי יס-המלח בדקה ביסודיות את הנושא, והחליטה שבהתייחס לשיקולים כלכליים בלבד ולמוצרים שניתן לייצרם בלי מחקר ופיתוח נוספים, אשלגן כלורי נקי וגופרת נחושת, אין הצדקה כלכלית לתוכנית. הרבר מושפע במידה רבה מהעובדה שלפחות בשנתיים הראשונות יופעל המחזק לייצור אשלגן כלורי נקי רק בחלק קטן של השנה, שלושה עד שישה חודשים בשנה, וזאת — בגלל מגבלות של כישר שיווק הכריכות כמוצר חדש.

"כימיקלים ישראל" החליטו להפסיק את הכרייה החקופה מסוימת. החלטה זו אושרה ב-4 בינואר 1976 בוועדת השרים לענייני כלכלה.

בשנים 1958 עד 1975 היוותה חברת תמנע אתר ממוקדי התעסוקה העיקריים של העיר אילת. בתקופות השיא היא היוותה מקור תעסוקה לכ-1,100 מועסקים, כמו כן למספר לא מבוטל של קבלני-משנה.

בשנים 1976 — 1979 תוחזקו המתקנים כציפייה לעליית מחירי הנחושת וחופשו פרויקטים אלטרנטיביים. כאותה תקופה עסק חלק מהעובדים גם בעבודות קבלניות בכרייה, מנהור — כריית מנהרות — וקידוח ברחבי הארץ, תוך שימוש בציוד של תמנע. וזאת — על מנת להקטין את עלות החזקת אתר תמנע. פעילות זאת נעשתה במסגרת חברת "אדום, מחצבים ופיתוח בע"מ" שהוקמה לצורך זה.

בשנת 1980 חודשה פעילות תמנע מתוך כוונה להוסיף על פעילותה כמה מרכיבים, שישפרו את סיכוייה הכלכליים. מרכיבים אלה כללו: א. תפוקה בהיקף מצומצם, 4,000 טונות צמנט נחושת לשנה, עם כ-300 עובדים, תוך שיפור ויישול שיטות הכרייה; ב. הפקת מוצר לווי, גופרת-מנגן, באמצעות תהליך שפותח בידי חוקרי קונצרן בי"ל — כימיקלים ישראל; ג. ייצור כימיקלי נחושת מצמנט. כמו כן נלווית לכך העובדה, שב-1979 חל שיפור מסוים במחירי הנחושת.

ההפעלה המחודשת של תמנע אושרה על-ידי מרעצת המנהלים של תמנע ב-12 בספטמבר 1979, ושל בי"ל ב-29 בנובמבר 1979. התוכנית אושרה על-ידי ועדת השרים לענייני כלכלה בישיבתה מיום 3 בפברואר 1980.

מאז הוחל בהפקת צמנט הנחושת בתמנע, לאחר הפתיחה המחודשת ב-1980, צברה החברה הפסדים ניכרים בעיקר בשל היווצרות שפל עמוק במחירי הנחושת, החל מאמצע 1980. שפל זה לא היה כרוגומת במשך עשרות רבות של שנים. משבר זה לא נהזה על-ידי הגורמים השונים בעולם. משבר זה נבע בעיקר משתי סיבות: א. המיתון שהחל בעולם המערבי, כתוצאה ממשבר האנרגיה של סוף שנות השבעים; ב. התנהגות לא-כלכלית של יצרני נחושת גדולים בעולם השלישי, אשר הציפו את השוק בתוצרת משלהם.

כחצי שנה לאחר הפתיחה המחודשת של תמנע אושרה תוכנית שונה מהתוכנית המקורית לפרויקט גופרת-המנגן, היקף ההשקעה בה הגיע לכ-7.4 מיליון דולרים. כאותה עת כבר היה ידוע, כי בתנאים ששררו בשוק הנחושת לא יושקע כסף בייצור כימיקלי נחושת, שייצורם נכלל בתוכנית המקורית.

החל משנת 1981 ועד לסגירת הוּכנו על-ידי חברות תמנע וכי"ל ניירות-עמדה רבים אשר כחזו את המשך הפעלת האתר, ניירות אלו נדונו פעמים מספר במסגרת הנהלות ודירקטוריוני תמנע וכי"ל, וכן עם השרים והמשרדים הנוגעים בדבר. המשך ההפעלה בוצע מתוך תקווה, שלא התממשה, שהיה שיפור משמעותי במחירי הנחושת, לדוגמה, כ-11 ביולי 1983 סוכס, בחיאום עם הדרג הממשלה, על המשך פעילות תמנע לתצי שנה נוספת. ב-29 בדצמבר 1983 החליטה מרעצת המנהלים של תמנע, לאחר אישור שנות הפעלה, שלאור מצב מחירי הנחושת בעולם היא אינה רואה צורך כלכלי להמשיך ייצור צמנט הנחושת בתמנע.

ב-3 בינואר 1984 התקיימה פגישה בנושא תמנע עם שרי התעשייה והמסחר ושר האוצר, ובסיומה התקבלה המלצת דירקטוריון החברה ופורסמה הודעה, שבה נכללו הנקודות

לטיכום, רבותי חברי הכנסת, ממשלת ישראל ואני בתוכה ערים למצבה של אילת, ולאחרונה ננקטו צעדים שאני מקווה כי יביאו לחיזוקה של אילת.

אני מציע כי לאור מורכבות הנושא הוא יועבר לדין בוועדת הכלכלה של הכנסת.

היו"ר א' נחמיאס:

תודה. אני מבין שלבעל ההצעה האחרת כבר אין הצעה אחרת. חבר הכנסת רן כהן, האם יש לך הצעה אחרת?

רן כהן (התנועה לזכויות האזרח ולשלום): לא.

היו"ר א' נחמיאס:

חבר הכנסת טובי, האם אתה מסכים שהצעתך תועבר לוועדה?

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון): כן.

היו"ר א' נחמיאס:

חבר הכנסת פלד, האם אתה מסכים שהנושא יועבר לוועדה?

מתתיהו פלד (הרשימה המתקדמת לשלום): כן.

היו"ר א' נחמיאס:

חבר הכנסת שפט, האם אתה מסכים להעברת הנושא לוועדה?

גרשון שפט (התחיה-צמח): מסכים.

היו"ר א' נחמיאס:

תודה. חברי הכנסת, כפינוי הצעה אחת, להעביר את ההצעות לסדר-היום בעניין מפעל הנחושת בתמנע לוועדה, אני מעמיד הצעה זו להצבעה.

ה צ ב ע

ההצעה להעביר את הנושא לדין בוועדת הכלכלה נתקבלה.

היו"ר א' נחמיאס:

הנושא יועבר לוועדת הכלכלה של הכנסת.

לאחר בדיקת הכדאיות הכלכלית של תוכנית ההשקעה שנעשתה על-ידי מפעל סי-המלח גיבשה הנהלת כי"ל דעה, כי הסיכון הנלווה לביצוע ההשקעה גדול בהרבה מהסיכוי של הצלחת הפרויקט.

אולי יש חברי הכנסת, התוהים מדוע אני חוזר על כל ההיסטוריה הארוכה הזאת, אני חושב, כי חשוב לציין את כל המאמצים שנעשו במשך כל השנים. מדובר במאמצים שנעשו במשך 30 שנה, על מנת לקיים מפעל בדרומה של ארץ-ישראל. ואכן, נעשו מאמצים גדולים במשך כל השנים האלה, ולכן בחרתי ללכת לאורך כל הדרך הזאת ולחאר את כל המאמצים שנעשו במשך כל השנים. לא מדובר כאן בהחלטה פזיזה כזאת, או כזאת, לכאן או לכאן, אלא נעשו כאן מאמצים גדולים. הממשלה הזאת, כמו קודמתיה, ראתה בקיום מפעלים יצרניים באזור אילת דבר שהוא מעניינה המרכזי של הממשלה.

בחודש אפריל 1985, כמתוכנן, נגמר המלאי של תמיסת גופרת המנגן, ולכן פסק הייצור של גופרת המנגן והחומצה הגופריתית הקשורה בו, כך שלמרבית העובדים באתר אין כיום תעסוקה של ממש. במתקן גופרת הנחושת, שהוא היחיד הפועל כיום, עובדים 5—6 עובדים בלבד.

הנהלת כי"ל ניסתה לחפש אלטרנטיבות שונות להמשך הפעלת המפעל כאתר תעשייתי, בלא ייצור נחושת. אולם, בשלב זה נראה להנהלת כי"ל שאין בסיס כלכלי וארגוני שיאפשר המשך פעילות תעשייתית בתמנע.

בתמנע מצויים כיום כ-53 עובדי תמנע — פרט ל-70 עובדי חברת "אדום", שהם עובדי תמנע לשעבר — העוסקים בעבודות כרייה, מנהור וקידוח, הן במסגרת כי"ל והן במסגרת עבודות הקשורות למשרד הביטחון, תעלת-הימים וכדומה.

לפני כשבועיים הסתגרו עובדי תמנע בכמרה. הודעה לעובדים, כאמצעות ראש עיריית אילת, שאינני מוכן לדון בעניינם כל עוד ימשיכו בהתבצרותם וינקטו פעולות אלימות. משהפסיקו בפעילות זו הוריתי הנהלת כי"ל לברוק פעם נוספת את כדאיותו של פרויקט המלחים הנקיים. בימים הקרובים ימסרו לי ממצאי הבדיקה.

רצוני לציין כי הנהלת כי"ל הודיעה לי, כי כ-20 עובדים מתוך 53 העובדים המועסקים בתמנע כיום יועסקו בתמנע גם אם האתר לא יופעל לצורך הפרויקט החדש. הנהלת כי"ל גם התחייבה בפני הצעיה תעסוקה במפעליה ל-30 העובדים הנוספים, עד שיימצאו להם מקומות תעסוקה אחרים באילת.

ה. הצעות לסדר-היום שביתת נהגי המוניות

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני יכול להגיד שאני אחד הצרכנים הגדולים של שירותי המוניות. בתור אדם שהחליט שלא לנהוג, אף שיש לי רשיון, כי אני רוצה להוריד נהג לא בטוח מהכביש, אני משתמש הרבה במוניות, במשך הרבה שנים. אני יכול להגיד שזה אחד השירותים הזולים, הטובים והבטוחים שיש לנו במדינת ישראל. זה שירות של אנשים עצמאיים, בין שהם מאוגדים בחברות ובין שלא. ולעומת רמת השירות שיש לנו במדינת ישראל בתחומים רבים, רמת השירות שנהגי המוניות נותנים היא נאותה ביותר. כמו ככל התחומים, פה ושם יש כמוכן טענות ויש מקום לשיפורים, אבל כסך-הכול אני חושב שציבור נהגי המוניות משרת את הציבור הישראלי הנוסע בצורה נאותה, והוא זכאי לתשומת לב

היו"ר א' נחמיאס:

נאנתו עובדים לנושא הבא, הצעות לסדר-היום בנושא: שביתת נהגי המוניות. ראשון הדוברים — חבר הכנסת מרדכי ירשובסקי.

מרדכי ירשובסקי (שינוי — מפלגת המרכז):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, שמונה חברי הכנסת הגישו הצעה לסדר-היום בעניין שביתת נהגי המוניות. זה מעיד שזאת בעיה שמטרידה רבים, ושהרגשת הצורך בפתרונה של הבעיה היא נחלתם של רבים בקרב חברי הכנסת וכציבור. ואם כי השביתה הופסקה על-ידי הנהגים עצמם, הבעיות שבגינן היא פרצה עומדות עדיין בעינן, ויש להצטרע על כך.

אדוני היושב-ראש, אני חושב שהשכיחה הזאת שנשתיימה, נסתיימה מפני שלאנשים פשוט אין ממה לקחת ולהתקיים. אלה אנשים החיים על הכנסתם, על מה שמראה להם המונה, על מה שהם מביאים הביתה בכל יום. אני חושב שהם לא יכלו להמשיך בשכיחה, ואנחנו חייבים לעזור להם. אני מניח שהנושא יעבור לוועדה, והוועדה בצורה זו או זו תלחץ. כבר יש אמירה מצד ראש הממשלה, אבל, אני מצטער שיש צורך לערב את ראש הממשלה. לא שהם אינם ראויים לזה ולא שזה רע שראש הממשלה ישמע את הדברים האלה, אבל, האם כאמת במדינת ישראל צריך להוציא את הנשמה מאנשים שדורשים את המינוחם שמגיע להם, והאם צריך להביא אותם לכל האינטנסיביות ולכל הגורמים האלה?

כדי שבעתיד הקרוב, אולי גם בעתיד הרחוק יותר, לא יהיו תופעות כאלה ונהגי המונויות יוכלו לקיים את עצמם ולתת שירות כפי שנדרש לתת אותו, בצורה מכובדת ונאותה, בלי שביטות וכלי השבחות, ייתכן מאוד שיהיה צורך להקים — ואני מציע את זה לשר החחבורה היושב אתנו — ועדה ציבורית. אין להקים ועדת חקירה, חס וחלילה, אינני מדבר על ועדת חקירה אלא על ועדה ציבורית כראשונה אישיות בלתי תלויה, תעשה כאמת החשוב אמיתי ורציני של המרכיב, שלפיו ייקבעו התעריפים למוניות, כדי שנהגי המונויות יוכלו להתקיים כמפרנסים בכבוד במדינת ישראל ולא ייטרו ככל פעם להתמודד ולדפוק כעניים בפתח, שיתקנו להם את המונה ויעלו להם את התעריף בכמה שקלים נוספים או בכמה אגורות. ועדה כזאת יכולה אולי להביא נוסחה, שלהבא תפעיל את ההעלאות הנחוצות מדי פעם. אבל, המצב הזה, שהם מוכרחים לשכות והם אינם יכולים לשכות, ומגיע להם, אבל הממשלה אינה רוצה לתת להם, או אומרת היא אינה יכולה לתת להם — ועובדה שהציבור סובל כתוצאה מכך והשירות הזה עוזר לתחבורה הציבורית — המצב הזה לא צריך להימשך.

אני מניח שהשר יציע להעביר את הנושא הזה לוועדה המחאימה, ושם ידונו בו. אבל, מעבר לזה, גם ועדת הכנסת, אם הנושא יועבר אליה, לא תוכל, לדעתי, לעשות צדק עמו. ועדה ציבורית שתיבה בלתי תלויה וחוקע הסדר וסל לחצוץ הקבוע של המונויות בצורה מכובדת — זה הפתרון לבעיה הזאת, שבמכלול בעיותיה של מדינת ישראל גם בעיה זאת זקוקה לפתרון.

היו"ר א' נתמייאס:

תודה לחבר הכנסת מרדכי וירשובסקי, רשות הדיבור באותו נושא, לחבר הכנסת מרדכי בריאון.

מרדכי בריאון (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, בשעות האחרונות הידיעות על סיום או אי-סיום שביחת נהגי המונויות אינן ברורות לגמרי. כצהירים שמענו ששר האוצר מציע להעלות את המחירים בצורה ניכרת, ועליידי כך לבוא לקראת הנהגים וחביצוחיהם. אחר כך היו הכחשות לנשקן. התמונה לגמרי לא ברורה כרגע, אבל, השאלה איננה איך יסיימו את הפרשה המביכה הזאת — אלמלא זה עיכב את כולנו ארבע וחמש שעות בדרך, היינו יכולים לצחוק על הפארסה: השאלה היא מהי האינדיקציה שיש בתופעה זאת על המדיניות כיום — מדיניות כלכלית לא מתואמת, בלתי אתראית, בלתי שקולה, והדברים ברורים על פניהם.

ממשלת ישראל העלתה לפני כמה זמן את מחירי הדלק בלמעלה מ-40%. לא יכול כלל להיות ספק בשאלה, האם נהגי המונויות — ולצורך זה גם נהגי המשאיות, ששבתו מייד לאחר מכן — יכולים להמשיך לעבוד בתנאים האלה, אבל, במקום

מאתנו, ייתכן שצריך היה פעם אחת לדון בנושא הזה בלא כל קשר עם מצוקה ספציפית, עם שביחה או עם ררישה להעלאות השכר, אלא באופן כללי. אבל, כידוע, אצלנו מתחילים לדון בנושאים מסוג זה, שהם חשובים אבל לא חיוניים או מידיים, רק כשקורה איזה משבר או כשיש איזו שביחה.

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אין ספק שגם משרד החחבורה מכיר כן שיש שחיקה ממשית כתעריפים שנקבעו למוניות. במכתב שכירי, שנשלח ב-11 ביוני עליידי אוריאל רונן, מנהל אגף התכנון והכלכלה, אל ועדת המנכ"לים לנושא יציבות המחירים במשק, נאמר בצורה ברורה ביותר: "תחשיבי משרד החחבורה מראים כי השחיקה הכוללת בהעלאות תעריפי הנסיעה במוניות מיום 2 בנובמבר 1984 ועד 28 במאי 1985 היא 37.4%. זאת לפני ההעלאה בשיעור של 14% שניתנה בהיתר כללי מיום 28 במאי 1985". זאת אומרת, משרד החחבורה מודה למעשה שהשחיקה הכוללת היא של 37%, אותו אחוז שדרשו נהגי המונויות כתביעתם ממשרד החחבורה. ואם יתקנו אותה — לא יהיה מצבם של נהגי המונויות טוב יותר. בזה רק יתקנו את המעוות עד לאותו תאריך, אבל לא ישרו את מעמדם או מצבם, ולא ישרו את התנאים שלהם או את אפשרות הקיום שלהם מהמונויות שלהם.

אני חושב שאם ברור שהשחיקה הכוללת היא בשיעור כזה, הרי כל העלאה פחותה מהשיעור הזה היא פגיעה ממשית בציבור שלא יכול היה במשך השנים לאגור איזה סכום ולהגיד: עכשיו יש תקופה "ירזה", נעבור אותה עד שירחיב.

אדוני היושב-ראש, אני מבין שאחת העמדות של משרד החחבורה, שכאמור מכיר בשחיקה, מבחינה עניינית, היא שאי-אפשר להעלות יותר מהסכום של 14% ועוד 8%, כלומר 21% או 22%, משום שזה נוגד את עסקת החבילה. אם מרוב על עסקת החבילה, יכול להיות שעסקת החבילה מגבילה באופן פורמלי את העלייה. אבל, יש היום מצב שעסקת החבילה מתמוטטת מכל הצדדים, היא כבר לא מה שהייתה בתחילת דרכה, ובכלל יש טוענים שהיא כבר לא קיימת. אבל אילו היתה קיימת, הייתי אומר: יש סקטורים, יש חוגים שהיו להם שנים "שמנות" או שהצליחו להעלות מחירים בשלבים מסוימים, ועכשיו, אם לא מעלים להם מייד, הם יכולים להתקיים בפקק זמן כזה או כזה, אם כי אנחנו שומעים עכשיו בצורה חדה ובוטה מאוד את התעשיינים ואת האיזמים שלהם. אולי האיזמים מרודקים, אינני רוצה לנקוט שום עמדה כעניין הזה. רבר אחר ברור, שכאן יש לפנינו מצב שכאשר יש שחיקה ברורה מאוד של כך וכך אחוזים, הממשלה מוכנה לאשר הרבה פחות. וזה כאשר אנחנו מדברים על סקטור שאין לו מאין לקחת כדי לקיים את עצמו במשך התקופה עד שיכסו את השחיקה, או עד שיום אחד יתקנו את המעוות וייתנו להם יותר ממה שהם זכאים לקבלו היום.

מתוך שיחות שהיו לי עם נהגי מונויות, על אף שהם בעלי הדבר, ברור לי דבר אחד: כל הסל שלפני עושים את חישוב ההוצאות של המונויות ולפיו נקבעים התעריפים, אינו מתאים למציאות. הם הגישו מספרים. אין טעם שאפרטם פה. את הדבר הזה צריך לעשות בוועדה. אבל לפי המספרים שהם הגישו נראה שזה סל מעוות, סל שאינו מתאים עוד למציאות של 1985. למעשה, הם מפסידים יותר ויותר מרכושם, יותר ויותר מיכולתם להתפרנס.

כסופו של דבר, אלה עובדים עצמאים, שלא באים לבקש מהמדינה הרבה תשלומים, הרבה סובסידיות או איזו תמיכה מסבית. הם מבקשים לעבוד ברוות, בתעריף שיכול לפרנס אותם בכבוד.

הכנסת וירשוכבסקי, ואני מצטרף לדברים האלה. צריך במדינה הזאת לאפשר לכל הסקטורים — לא רק לפועלים ולשכירים, גם לתעשיינים — לקיים את מרווח ההכנסה והרווח הסביר שלהם. אבל מעבר לזה, צריך לקיים דיון כמליאת הכנסת, דיון עקרוני על כל המשוואות האלה, אשר הממשלה אינה מצליחה לצאת מהן.

עסקת החבילה הראשונה הראתה כיצד אפשר להפסיק את המעגל, אם עושים את המעשה העיקרי — הקטנת ההוצאות של הממשלה. אבל את זה הממשלה לא עשתה, ואין פלא שכל העסקות האלה נשברות זו אחר זו. היום רק מדברים על עסקות, וכל מה שמקבלים זה ששר האוצר מודיע כפרסיה שההחלטות טובות, אבל הממשלה אינה מבצעת אותן, השר שרון אומר שאנשים בממשלה מחליטים מתוך בורות ושמעון פרס, ראש הממשלה, שופך עלינו שמן זית ומסביר לנו הבוקר שהבעיה היסודית היא סגירת הפער, פער תשלומי חוץ, כאילו לא ידענו את זה. הדיבורים האלה הפכו באמת לבדיחה. צריך להפסיק לדבר ולהתחיל לנהל את העניין כמו בעלי-בית רגיל, כמו מנהל מפעל רגיל, כמו ממשלה ראויה לשמה.

היו"ר א' נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת מרדכי בריאון. רשות הדיבור לחבר הכנסת אריאל ויינשטיין, בבקשה.

אריאל ויינשטיין (הליכוד):

ארוני היושבר-ראש, כנסת נכבדה, זו הפעם הראשונה מאז קום המדינה, אם זיכרוני אינו מטעה אותי, שנהגי המוניות פעלו כפי שפעלו בהשבתת השירות. כבישים נחסמו, מרכזי ערים נחסמו ונגרס סבל רב לאוכלוסייה. גם אם הגיעו מים עד נפש — והם הגיעו, כנראה — אינני יכול לראות הצדקה לצורה כזאת של מאבק, מי שסובל וחש שהוא סובל ונוקט צעד שלא נקט אותו מעודו צריך לחשוב היטב, האם הוא רשאי לגרום סבל לאחרים. הדבר אמור כלפי בעלי מוניות, רופאים, עובדי חשמל ושירותים אחרים.

אירועי השבועות האחרונים הפנו את הזרקורים לענף אומלל, הראוי לשימת לב ולתהייחסותה של הכנסת. שאלתי את עצמי כיצד הגיע ציבור, אשר כסו מדינה, אם אינני טועה — מטובי הבחורים של שנת 1948, שקיבלו רשיונות כפתרון לשיקומם, פתרון שהממשלות מצאו למצב שבו הם היו נתונים, מדוע ציבור כזה בחר בדרך בלתי שגוית כזאת של מאבק.

יש כמה עובדות שהייתי מקשקש להביאן לידעת הבית. המתירים העכשוויים הם מגוחכים — דולר, דולר ורכע; אני מדבר על מחירי נסיעה בעיר. כגלל המחירים המגוחכים יש חופעה שלא היה כמותה מאז קום המדינה, אם אינני טועה — אנשים מסרבים לספק שירות. אתה אומר לעצמך: אדם שיש לו מכונית שעלתה לו במחיר יקר, שזו פרנסתו, שהממשלה קובעת לו מחיר — והוא מסרב לספק שירות, הרי זה אומר שההסעה אינה כדאית לו והוא נתון במצב נורא מבחינתו. כפי שאמרתי, יש תופעות של סירוב לספק שירות, לא פראי, כך אומרים נהגים בתחנות. הם אומרים: לשם אני לא נוסע, זה לא משתלם.

מחיר מגוחך הוא סכנה לכטיחות, משום שמחיר מגוחך אינו מאפשר לחדש רכב. בעסקת החבילה, בחישובי הפחת לגבי כל המשק לא נותנים את הפחת או חלק מהפחת, אבל לא לתח את הפחת כמוניות? זאת אומרת שאתה לא מכיר בצורך לחדש את הרכב כשהוא הגיע לסוף שנותיו. לא לתח את הפחת משמעות הדבר שאתה אומר לבעל הרכב: תשחמש ברכב שהגיע לסוף שנותיו. אינני מכין איך השותפים לעסקת החבילה הגיעו למצב הזה. הם היו צריכים לרוץ אחרי בעלי המוניות,

להרהר במכלול העניין — הרי מייד כשמעלים את המחירים צריך לעשות גם את התיקונים הנוצרים, על מנת שהמערכת תוכל להמשיך לחפקר — מעלים את מחירי הדלק ומניחים את הדברים כך: רק כאשר יש שביחה וכל הארץ כמרקחה ואנשים נתקעים בפקקי תנועה והארץ כולה רועשת במשך שבוע ימים ומעלה, רק אז הממשלה נזכרת שצריך לעשות את התיקון המתבקש, ועכשיו, השאלה איננה רק האם צריך להעלות את המחירים ב-37% או ב-22% — אינני יודע את התחשיבים — — אבל אין ספק שכתוצאה מהעלאת מחירי הדלק ב-40% צריך היה להעלות את מחירי הנסיעה, בכלל, לא יכול היה להיות ספק מלכתחילה, אלא שהממשלה מתחילה בצעד אחד בלי לשקול את יתר הצעדים שחייבים יהיו לבוא לאחוריו, אגב, זה אינו נוגע לנהגי המוניות בלבד, זה נוגע בהחלט לכל שטחי התעשייה, המושפעים ממחירי הדלק באשר יש בהם אתו גבוה של אנרגיה. זה נוגע לכל המערכת כולה.

הייתי מעמיק עוד בשאלה הזאת ואומר: הבעיה איננה רק של תיאום — זה תיאום פשוט: כל מנהל עסק קטן, כל מפקר פלוגה/כבצה"ל יודע שכשאתה מכין דבר אחד אתה צריך לחשוב על הדבר השני ולתאם את הדברים — אלא גם השאלה היסודית של המדיניות במקרה הזה. עסקנו בזה כל כך הרבה היום, כל תלמיד בכלכלה כבר יודע שיש בכל המערכת הזאת שני אלמנטים יסודיים: מצד אחד יש הבעיה של הזרמה, תקצוב עורך של הממשלה, שיוצר הזרמה — ואין שום ספק, ולא יכול להיות ויכוח לגבי המסקנה, שהיא אחת הגורמים המאיצים אינפלציה. אבל במדינת ישראל זה לא הגורם היחיד לאינפלציה. בטווח הארוך זה הוא הגורם המרכזי, כי תורת הכלכלה עדיין לא השתנתה, אבל, במדינת ישראל נוכחנו לדעת פעמים רבות, בעיקר בעסקת החבילה הראשונה, שנוסף על כך, הממשלה כמו ידיה מציצה את האינפלציה על-ידי קיצוץ סובסידיות, על-ידי העלאת מחירים, אומרים לנו: אילו לא עשינו את זה היה הגירעון הממשלתי עולה פי כמה וכמה וההזרמה הייתה עולה בהתאם לכך. אבל, זוהי טעות לחשוב כך, משום ששני דברים גורמים לגירעון המקצבי: מצד אחד, מצע פעולות הממשלה; ומצד שני, מניפולציות כספיות שונות — מסים, סכסוד, תשלומי העברה. כל עוד הממשלה אינה מורידה את ההוצאות הריאליות שלה, של פעולותיה, של מנגנונה, ורק פועלת — וכך היא עשתה כעשרת התורשים האחרונים — על האנף השני, על סכסוד, על תשלומי העברה, היא ממשיכה את המעגל הזה, ובעצם היא לעולם לא תצא ממנו והיא בעצמה יוצרת היפר-אינפלציה, על בסיס האינפלציה הנוצרת מעצם הגירעון.

לכן, במקרה הזה צריך היה להימנע מהעלאת מחירי הדלק, או לפחות לא להעלותם בצורה הדרסטית שבה הם הועלו, מה גם שהם כללו כל מיני בלו ומיסוי נוסף, אפשר היה לדעת מראש, שלא רק שצריך לתאם ולתח את הפיצוי הנכון והצורך למי שרושז זאת, כמו במקרה של נהגי המוניות, אלא שהדבר הזה יגרום לסחרור אינפלציוני חזק מאוד, ויהיה קשה מאוד לעצור אותו, משום שההביות האלה לא רק שהן צודקות, אלא יש להן דינמיקה פנימית — ברגע שיש שביחה אחת, יש השביחה השנייה והשלישית והרביעית, וכך נקלעים לשכיחות שהן צורקות פחות ופחות, וכל חישובי המשק מחפוקים.

הרי יש פה מדיניות נלווה של הממשלה, מדיניות בלתי מחושבת, בלתי שקולה, ועל פני הדברים אפשר לדאות את משוגחה. אנחנו עדיין נמצאים בעיצומו של העניין, ואני עוד אינני יודע איך נצא ממנו. לכן, אין מנוס אלא לקיים דיון, ולא רק על זכויותיהם של נהגי המוניות, על זה דיבר על-ידי חבר

אלא אם העצמאים ישלמו. זה הציבור הזה, אלה בעלי המשאיות. אלה בעלי המוניות. ישבנו כאן ושמענו איך לא גומרים עסקה עז שייקחו גם מעצמאים. רוב העצמאים הם "עמך" שמפעילים הון משלהם ונמצאים בעומס של מסים ושל בעיות. צריך לדעת את הדברים לאשורם, ובפעם הבאה שחברים ידברו על ציבור העצמאים, עליהם לראות לנגד עיניהם לא את חצי האחוזה המיליונרים מקרב ציבור העצמאים והשכירים, אלא את הרוב הדומם. נכון, הונם נשחק.

אמרתם שהענף אומלל ונכון שיש היום עודף של מוניות. יכול להיות שהבעיה היא לא רק של מחיר, אלא של ענף אומלל. אינני פונה רק לשר התחבורה הנוכחי, אלא לממשלה ולכל הממשלות: אתם אחראים למצב, כי אתם מספקים את הרשימות. אם יש היום יותר מדי מוניות, ניתן את הרשימות? כל הממשלות נתנו אותם וזו אחריותן של הממשלות. היום האחריות היא של שר התחבורה הנוכחי.

היתה תקופה שבה היו יותר מדי מוניות. אז חילקו אותן לאזורים ואמרו: אתה תהיה בפתח-תקווה, אתה בירושלים ואתה בתל-אביב, אינני יודע אם זה הפתרון, אבל אנחנו אומרים שזה ענף אומלל. כי יש בעיות פנימיות של הענף, והממשלה, והכנסת שבחרה את הממשלה אחראיות למצב הזה. כי אנחנו סיפקנו את הרשימות.

אנחנו צריכים להתייחס לענפי התחבורה ולנתני השירות שעוברים באקלים לא קל. במיוחד בקיץ. אנחנו רוצים נתנים שקטים, נהגים שנותנים רעשם לכביש, שפרנסתם מצויה ולא יותר מזה.

אדוני היושב-ראש, בראשית דברי מתחתי ביקורת על דרך המאבק. בכל זאת, אתה רואה את ההתפתחות ואתה אומר שזה ציבור אחראי. היו התכשופות, היו בעיות, ואני מותח עליהם ביקורת. אהדת הציבור ותמיכת הציבור בכס תהיה כפי שאתם תתייחסו לציבור עצמו. עם כל הבעיות, ואני מאמין שיימצאו פתרונות, כי הענף זועק.

אני מציע שהנושא הזה יידון בצורה יסודית, גם אם השכיחה הזאת תסתים בטוב. הבעיות הן עמוקות וצריך לדון בסוגיה הזאת. אני מציע ומפציר בממשלה, מנהיגת עסקת החבילה, ללכת לקראת הענף. העובדות מרכות בעד עצמן. תודה רבה.

היורד א' נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת אריאל ויינשטיין. רשות הדיבור לחבר הכנסת תופיק טובי.

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, אין ספק שלא לפי נהגי המוניות שהכנסתם נשחקה בגלל העלאת המחירים המסחררת של דלק, אחזקה, שירותים ומסים, יש תביעות צודקות. ביסודו של דבר, הם חלק מציבור העובדים שרמת חייו נשחקה. על כן, גם מאבקם של נהגי המוניות להבטיח הכנסה הוגנת הוא מאבק צודק ויש להתייחס אליו בהבנה.

באשר לביקורתו של חבר הכנסת ויינשטיין על כך שהם אחוזו כנשק השכיחה כדי לממש את זכויותיהם — האשמה בכך מוטלת קודם כל על הממשלה. שבמשך זמן רב התעלמה מתביעותיהם הצודקות. מצוקת נהגי המוניות ושכיחתם, כמו שביחתם של בעלי המשאיות ותביעתם הצודקת לעדכן את תעריפי ההובלה, כמו מצוקתו של כלל ציבור העובדים בישראל — אלו הן השתקפויות של המשבר הכלכלי והחברתי החמור, שקיים בחברה הישראלית.

האוטובוסים והמשאיות ולומר להם: קחו את הפחת, חדרו את הרכב — זה האינטרס של הציבור, שתיסעו ברכב תקין. אבל המציאות היא, שהנהגים צריכים להתווכח ולבקש: תנו לנו את הפחת כדי שנוכל לשמור על שלום הציבור. זאת המשמעות של הוויכוח.

עוברים מקיצוניות לקיצוניות. לפני כמה שנים היו לממשלה קרנות לחידוש משק, קרנות לחידוש משק משאיות ומשק מוניות. אני מבין שהיום מצב הקופה קשה. אין קרן. אתה לא נתן לו כסף לחדש את המשק שלו. תן לו לפחות את הפחת, כדי שיוכל לקנות מהמחיר שאני משלם — אני, הנוסע; שאני אשלם בעד חידוש הרכב ולא הממשלה. אבל לא, לא קרנות ולא פחת. על זה נאבקים השותפים לעסקת החבילה. מי שמם? מי שמם לסכן את שלומי? אנחנו נמצאים אחרי מאורע שאינני יודע מה קרה שם. בכלל, יש מאורעות קשים, היו מאורעות ואני חושש שעוד יהיו, לצערנו. אז זה הוויכוח?

היינו צריכים ליצור מצב שבו מורידים מהכביש מכוניות שהגיעו לסוף שנותיהן. אבל אנחנו אומרים: לא תקבלו מחיר. אל תחדשו. סעו ברכב ישן. חסכו אותנו.

מחיר נמוך מהווה גם עידוד לעקיפת ההוראות. מה אנחנו עושים? אנחנו מדברים על אנשים שהם שומרי חוק בעיקרם. עצם העובדה שאנשים הגיעו למצב שבו הגיעו מים עד נפש וגאלצו לשבות, משמעות הדבר היא שהם אינם יכולים לעקוף את הפיקוח. אילו יכלו לעקוף את הפיקוח — לא היו שוכחים. יש הרבה אנשים שעסקת החבילה לא נותנת להם את מה שמגיע להם, לדעתם, והם לא עושים שכיחות אבל הם עוקפים ולוקחים. נהגי המוניות אינם יכולים לעקוף. מבחינה זו, השכיחה שלהם מוכיחה שהפיקוח הוא יעיל ושומרים על המחיר. אך אם שומרים על המחיר — תן מחיר נכון. אבל מה? כשיש מחיר נמוך מדי — יש עקיפות, ואנחנו יודעים שאסור לנו לגרום למעשה שישבור את הטובים. יש כאלה שלוקחים מחירים גבוהים, עוקפים, עומדים כתחנות ולוקחים נוסעים במחירי "חאפ". האם אנחנו רוצים לעודד את זה?

אנחנו רוצים שהרוב יעשה מה שעשה עד היום — ישמור על המחירים. לכן המחירים צריכים להיות נכונים. הם אינם נכונים. לא צריך לעשות כאן חישובים. אתה קונה פלאפל — זה בערך אותו מחיר שאתה נוסע בו. פלאפל — יש בו הון?

שר התחבורה ח' קורפו:

בשביל זה אסור לאכול פלאפל בשעת הנסיעה, שלא תהיה הוצאה כפולה.

אריאל ויינשטיין (הליכוד):

מקבל. ההערה שלך אומרת שאתה מקשיב היטב לדברי, וזה טוב מאוד.

יאר צבן (מפ"ם):

זו הצעה גסטרונומית.

אריאל ויינשטיין (הליכוד):

השכיחה הזאת של נהגי המוניות הוכיחה שהציבור הזה שומר על המחירים ואיננו יכול לנהוג בצורה אחרת. אל נעודד את ה"חאפרים" של המחירים.

יש עובדה נוספת, אדוני היושב-ראש, הלא בתוך עמנו אנחנו יושבים. אתה לא רואה נהגי מוניות בסופי שבוע במלגות. אתה לא רואה, כפי שאתה רואה במפעלי שירותים, בתעשייה, במשרדי ממשלה ובשירותים אחרים, ועדים מארגנים יציאה לנופש. זה "עמך", ציבור של עצמאים שהסתדרות החקיפה אותם ואמרה: לא נעשה עסקת חבילה

היור"א נחמיאס:

הוא כאן, הוא יצא לדקה. הוא ישב כל הזמן.

יאיר צבן (מפ"ם):

כמוכן, איני רוצה לעודד שום ציבור, חס וחלילה, לא להפעלת כוח ולא להפרת חוק. אני חושב שהלקח מההקבלה בין שני המאבקים הוא, שבחברה הישראלית אם אינך מוכיח שאתה יכול להפעיל אלימות — אתה נידון לשחיקה חסרת גבול ואולי גם לתבוסה מוחצת. אבל, אם אתה רומז ומוכיח שאתה יכול להפעיל אלימות — יש סיכוי שיחיהו אליך ככבוד. רק בכוח — זאת הסממה החרוטה על הקור.

ממה זה נובע? איך דוחפים אנשים בחברה הישראלית להגיע למסקנה הזאת? מנין כל הסחבת השוחקת הזאת? הרי פרשה רודפת פרשה, לכל מקום שאתה הולך ובכל דיון בוועדה אתה רואה סחבת צינית שוחקת עוד ועוד ברברים שכבר היו לכאורה ברורים. מתברר לך היום שהגמלאים, אלה שמתחת לסף מס הכנסה, שכאן וקלמן בקרל רם שבהם לא נפגע וכאשר נעקר שלישי מחוספת היוקר אותם נפצה ולהם נחזיר — החזירו להם רק עכשיו, בראשית יוני, את הפיצוי על הייקור בנובמבר וברצמבר, בערכים ריאליים ונומינליים. חמישה-שישה חודשים שהו את הפיצוי ומחזירים להם את אותם 6,000 שקלים. לאלה, שמתחת לסף המס, מחזירים בערכים נומינליים.

כל זה נובע, לדעתי, מארבעה גורמים. גם נהגי המוניות הם קורבנם של ארבעה גורמים אלה. זה נובע ממדיניות "כלכלית" מכוללת, אבל כתוך הבלבול יש לה יעדים ברורים מאוד לאלה שנמצאים מצד אחד של המתרחס החברתי-הכלכלי. היא נובעת משיטה שבה השחיקה על-ידי סחבת מיועדת לתת את החיסכון בהוצאה במקרה אחד או פתרון כלכלי אחר. אתה מתחייב לתת תקציבים לעיריות, אתה נותן את כל הסכום, אלא באיחור של שלושה חודשים, והתוצאה ברורה. אתה מתחייב לתת תקציבים לבתי-חולים — אתה נותן זאת, אבל באיחור, כך גם במוניות — אתה תאשר, אבל באיחור. הדבר השלישי — צריך לדעת, כמערכת הקובעת שאלנו יש אימונת צינית. אותם אנשים שישבו והחליטו להחזיר ב-1 ביוני לגמלאים המדינה 6,000 שקל שיעקרו ממנו בנובמבר הם אטומי לב וציניים בלא גבול. יש גם אימפוטנטיות.

אנחנו מדברים על שירות חשוב. אנחנו מדברים על אנשים עובדים, חלקם נכי צה"ל. פעם היתה אגדה, אולי היה בה גם גרעין של אמת, שאנשים נהיו מיליונרים ממוניות. יכול להיות, אינני יודע. אני מתרשם היום שקשה מאוד להיות מיליונר ממונית. מיליונר בלירות — כן, אולי עוד מעט גם כשקלים. אבל לא במשהו ממשי יותר.

מבחינה זאת צודק חבר הכנסת אריאל ויינשטיין. שחלק ניכר מהעצמאים הם אנשים שנמצאים למעשה בצד אחד של המתרחס החברתי יחד עם רוב העובדים השכירים. ויש עובדים שכירים שאומנם מוגדרים כעובדים שכירים, אבל הם מנהלי בנקים, מנהלי פירמות גדולות, גם בעלי מניות, ולמעשה הגדרתם המעמדית מעבירה אותם אל העבר השני של המתרחס. אבל כסוגריים אעיר לעמיתי חבר הכנסת אריאל ויינשטיין, שגם אם מדובר על עצמאים, שמהעבר הזה של המתרחס היה נכון לתבוע שהכללים שיחולו על השכירים יחולו גם עליהם. על אחת כמה וכמה שבין העצמאים יש מגורים לא מבוטלים של אנשים שהכנסתם הממוצעת עולה לעין ערוך על זו של השכיר הממוצע.

השירות של המוניות הוא שירות מעורב ברמתו. כל מי שהתנסה בו יודע זאת. הוא יכול להיכנס למונית נקייה שנעים

ממשלה המערך-הליכוד מצדיקה את צעדיה הכלכליים בקשר להעלאת מחירים. העלאת מסים בלתי פוסקת, שחיקת שכר והורדתו, קיצוץ תקציבים לשירותי בריאות, חינוך, סעד, ואבטלה הנקראת "מבוקרת". צעדים אלה מוסברים כהבראת הכלכלה, כביכול, כמאמצים לעצירת האינפלציה ולצמצום הגירעון התקציבי, אך כל עומס המדיניות הזאת נופל על גבם של המוני העם העובדים והעצמאים ולא נראית שום הבראה כלכלית. האינפלציה דוהרת, הגירעון התקציבי גדל, האבטלה מתרחכת, מפעלים נסגרים ושכבות חברתיות נוספות, כמו נהגי המוניות והמשאיות, מצטרפות למעגל האינפלציה הנפגעת, אוכלוסיית המצוקה. היום — נהגי המוניות והמשאיות, היום — עובדי "אתא", ומחר — שכבות אחרות במפעלים אחרים, שיישחקו וייסגרו. כל זה קורה מפני שהממשלה מתעלמת מגורמי המשבר היסודיים, ממדיניותה שלה. הכופה הוצאות צבאיות ענקיות, הוצאות הכיבוש וההתנחלויות, הממשלה אוטמת את אחיזה משמעות לזעקתם של הנפגעים וממשיכה, בעיוורונה, להתעלם מהבעיות החברתיות הקשות המצטברות.

היום נהגי המוניות הם קורבן המדיניות הזאת. לפי כל הסימנים, נהגי המוניות צודקים בחישוביהם, כשהם תובעים להעלות את מחיר הנסיעה ב-39%, והממשלה אינה צודקת כשהיא קובעת העלאת של 14% בלבד. מצד אחד — הממשלה לא מתחשבת בצדקת הבעיותיהם של נהגי המוניות להעלות את המחירים; מצד שני — היא אינה מוכנה לבוא לקראתם בשום צעדים אחרים, כמו הקלה במסים, חישובי פחת של המכוניות, ובכך היא גם גורמת עול לנהגי המוניות ולבעלי המוניות, וגם מסכנת את ציבור הנוסעים.

נשאלת השאלה, האם הפתרון של תביעותיהם הצודקות של נהגי המוניות צריך להיות העלאת מחירים והטלת נטל נוסף על ציבור הנוסעים בשיעור של 39%. בעניין זה אני רוצה להעלות השגה, שלדעתי יש להביאה בחשבון. שירות המוניות הוא שירות ציבורי, המשרת את הציבור הרחב, וכשם שהממשלה מספקת את התחבורה הציבורית באוטובוסים, ברכבת ובאוויר, מדוע לא תהיה סובסידיה מתאימה לנסיעה במונית, כדי למנוע העלאת מחירים בשיעורים כה גבוהים, כפי שמקשים, בשירות ציבורי חשוב? מדוע לא לבדוק הקלה במיסוי על מוניות ומשאיות?

מתוך הבנה למצוקתם של נהגי המוניות, מתוך הכרה בצורך לפצות אותם על שחיקת הכנסתם ולמנוע את פשיטת הרגל שהם עלולים להיקלע אליה, אנו מציעים לכנסת לקיים דיון.

היור"א נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת תופיק טובי, רשות הדיבור לחבר הכנסת יאיר צבן, ואחריו — לחבר הכנסת מתתיהו פלד.

יאיר צבן (מפ"ם):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, הכנתי את דברי הפתיחה לנאום ופתאום אני רואה שאלה דברים מוכרים מנאום שנשאתי בשבוע שעבר. אז היה נאומי על "אתא", ונכללו בו אותן נקודות ממש — סחבת, חוסר יכולת להחליט, שחיקה של בני אדם.

היור"א נחמיאס:

אולי תוותר על הנאום ותגיד: ראה נאומי בעניין "אתא".

יאיר צבן (מפ"ם):

יש בכל זאת הבדל, ואומר מהו ההבדל. חבל שהשר אינו נמצא כאן.

לנסוע בה, עם נהג שנעים לנסוע אחר; הוא גם יכול להיכנס למונית, תשלחו לי, מטונפת עם נהג גם רוח. זה לא מקשה אחר. אם אנחנו רוצים לשפר את השירות — זה שירות חשוב לאזרחים ולתיירים — אנחנו צריכים לדאוג שהציבור הזה יהיה בכבוד. אם מתעוררת בעיה — יש לדאוג שהטיפול בבעיה יהיה טיפול רציני, ענייני וכומן. אין להקים וערה בין-משרדית לפני כך וכך זמן, אינני יודע כמה זמן, ולא להוליד פתרונות.

הפער שבין העלות הממשית של הוצאות בעלי המוניות ובין המחירים שמתיריים להם לגבות, וכן ההכבדה בתנאי השירות, גורמים להידרדרות מראיגה כמוסר העבודה של חלק מנהגי המוניות. זוהי תופעה אוניברסלית. אינני מציין אותה במיוחד כאשר למוניות, אבל, כאשר היא מתגלה בשירות המוניות, מייד יש לה השלכות חריפות על עולם החירות. שכן התייר כאורח טבעי נוקט לשירות המוניות יותר מן התושב הקבוע. מכאן הדיברורים על-אודות מעשי תרמית וכדומה.

דוגמה נוספת היא התקנה בדבר התקנת מזגנים במוניות. תקנה זאת חשובה בלי ספק, אך זה זמן רב לא נתלוותה אליה כל התחשבות בהשפעת המזגן על עלות הפעלת המונית, ושוב, לא נותר למפעיל המונית אלא לדאוג לדרכים משלו לגשר על פני הפער שנוצר בין העלות ובין המחיר שמוחר לו לגבות. בינתיים, אני מבין, נעשה הדבר בעניין המזגנים ובשאלה זו יש הקלה, ואולי זה מרמז שאפשר לפתור גם בעיות אחרות שמטרידות את השירות הזה כרגע.

בעיה חמורה נוספת היא חידוש משק המוניות. למעשה אין כיום בידי בעל המונית כל אפשרות לצבור קרן לחידוש המשק שלו, שכן קיומה של קרן כזאת מחייב שיהוף פעולה של המדינה. בצורה של עידוד על-ידי הקלות או השתתפות, בדומה למה שנעשה בתחומים אחרים של מפעלים יצרניים, כאשר מניית עולה בין 21,000 ל-28,000 דולר, ברור כי בלי סיוע מסוים לא יוכל בעל המונית לחדש את משקו, וכך מגיע בקלות למצב, שהוא שוחק לחלוטין את הונו ואין לו יכולת להמשיך ולעבוד.

הטענה כי המצב הכלכלי דחוק וכי המדינה חייבת לרסן את עליית המחירים היא טענה נכונה בניסוחה הכללי, אולם מבחנה המעשי הוא תמיד ביישומה במקרים קונקרטיים. קשה להבין מדוע אין מתירים למוניות לגבות את המחירים המחויבים מן החישובים המוסמכים לגבי עלות הפעלת השירות. הרי האזרח חופשי תמיד להחליט האם לנסוע במונית או לא. כידוע, לתיירים זו לא בעיה כלל, בגלל שער חליפין נמוך, ואנשים פרטיים — זה הלוי כרצונם החופשי, ומי שירצה ייסע ומי שלא ירצה לא יסע. לחברות זו בדרך כלל הוצאה שולית ביותר. לכן, אינני מבין מדוע לא נותנים למשחק החופשי של היצע וביקוש לעשות את שלו.

היתה תקופה, שהענף נחשב רווחי מאוד, עד כי שימש אמצעי לשיקום של אנשים מוגבלים, ובייחוד נכי צה"ל. המספר הירוק היה נכס נכסף, והסיבה היתה בלי ספק רצונם של אזרחים, להשתמש בשירות. העובדה שכיום הוא נחשב ענף מפסיד, ואנשים מעדיפים להיחלץ ממנו, מעידה בלי ספק, כי המדיניות שהונהגה לגביו כמשך השנים האחרונות היתה גרועה. זהו תחום מובהק, שבו ניתן ליחסי השוק לקבוע את היצע והביקוש. אין לי ספק שכל זמן ששירות האוטובוסים לא ישתפר בכמה וכמה דרגות, יהיו כאלה שיעדיפו לנסוע במוניות — לא בכל מקרה, אבל במידה מספקת, שתאפשר לענף לחזור לרמת הרווחיות שידע בעבר.

אך אם הממשלה מכרת להעבר ולקבוע מחירים נמוכים מן העלות המציאותית, חובה עליה לאפשר לשירות לפעול בתנאים שהיא מכתיבה, אם על-ידי הנחות לרכישת רכב וחלפים והנחות בביטוח, ואם על-ידי הנחות במחירי הולק או בכל דרך אחרת. מכל מקום, שטוח היא להימצא במצב, ששירות כה חיוני נקלע לשכיחה ממושכת, הגורמת סבל ניכר

לנסוע בה, עם נהג שנעים לנסוע אחר; הוא גם יכול להיכנס למונית, תשלחו לי, מטונפת עם נהג גם רוח. זה לא מקשה אחר. אם אנחנו רוצים לשפר את השירות — זה שירות חשוב לאזרחים ולתיירים — אנחנו צריכים לדאוג שהציבור הזה יהיה בכבוד. אם מתעוררת בעיה — יש לדאוג שהטיפול בבעיה יהיה טיפול רציני, ענייני וכומן. אין להקים וערה בין-משרדית לפני כך וכך זמן, אינני יודע כמה זמן, ולא להוליד פתרונות.

אני מצטרף לדברי קודמי — ואינני רוצה להיכנס לפרטים — על היבט הבטיחות. אנחנו חייבים, דווקא בלחץ אירועי הימים האחרונים, להדגיש את ההיבט הזה. אין לי מה להוסיף על הדברים שנאמרו כאן קודם. אני חושד במשרד האוצר, שאחרי שהם כבר הגיעו למסקנה שאין מנוס מהעלאה, הם סוחבים את הנהגים ואותנו ואת הציבור כולו באף, משיקולי יוקרה של מרד, והם הולכים לתת את ההעלאה הזאת, אבל להרוויח עוד יום, עוד יום, שייכנס כמה שפחות למרד של החודש השוטף. אנחנו מכירים את התכסיסים האלה לא מהיום ולא מאתמול, הציבור רק חייב להיות ער לעובדה שיש גם שיקולים כאלה, אף שנגרם סבל לא מבוטל — במקרה הזה לנהגי המוניות ולציבור הרחב.

אינני יודע, האם שר התחבורה כשלעצמו מסוגל לתת לנו כאן את התשובה. הוא היה, בוודאי, מעדיף ששר האוצר ישיב במקומו, אבל הוא משיב בשם הממשלה. אני מקווה, ארוני שר התחבורה, שתודיע לכנסת שאכן יושם קץ לסחבת ולסבל הזה.

הי"ר א' נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת יאיר צפן. רשות הדיבור לחבר הכנסת מתחיהו פלד, בבקשה.

מתחיהו פלד (הרשימה המתקרמת לשלום):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, כשבועיים שכתו בעלי המוניות בארץ ועדיין לא ברור, האם נמצאה הדרך לפתור את בעייתם, אף שהשכיחה התיימה. מרובר ציבור של כ-7,500 בעלי מוניות, המפרנסים כ-20,000 משפחות במישרין. כאשר המוניות עובדות הן מכניסות לאוצר עשרות מיליוני דולרים ומספקות תעסוקה לענפים רבים נוספים.

כידוע, עלת השכיחה איננה הוויכוח על העלות של הפעלת המונית אלא על שיעור מחיר הנסיעה. לאחר ההתייקרות הגדולה של הדלק הגיעה עלות הפעלת המונית כמעט ל-40% יותר מהתקופה שקדמה לעסקות החבילה. על נתון זה אין חולקים, כפי שמתברר מן החישוב שנעשה במשרד התחבורה רק לפני ימים אחדים. נתון זה מציין, כי השכיחה הכוללת בהעלות תעריפי הנסיעה במוניות בחקופה שבין נובמבר 1984 ובין יוני 1985 מגיעה ל-37.4%.

ובכן, אם אין ויכוח למעשה על נתון בסיסי זה, מדוע אין אפשרות להגיע להסכמה ברבר מחיר הנסיעה במונית? ייתכן כי הדבר כרוך ביחסה הכללי של הממשלה לכל נושא הנסיעה במוניות, הרושם הוא, שיש הסתייגות מעצם השימוש במוניות לצורכי נסיעה ציבורית, ועל כך יכולות להעיד תקנות מתקנות שונות ביחס לתנאי הפעולה של מוניות. כידוע, אין בארץ הסדרים המקובלים בארצות המתקונות לגבי תנאי השירות של מוניות. תמיד נוספת המונית כמתחרה בלתי רצויה של האוטובוס ולכן מקשים על המוניות לפעול, לחנות ולעצור בתנאים המקובלים במקומות רבים אחרים. גם תנאי החוקת הרכב קשים בלא צורך. מחירי חלפים, למשל, אינם כפופים לכל שיקול. נגון שיקולי כטיחות, וזאת יודעים גם בעלי רכב פרטי. ואשר למוניות, הרי חלפים ומחירי הביטוח לא נכללו

כדי להבריא את הענף, יזמנו במשרד התחבורה את תיקון השיטה של הקצאת רישיונות למוניות. אנחנו עוסקים בסוגיה זו כבר שנה, והעברנו למשרדי הממשלה את הנוסח המתוקן של השיטה הבסיסית של הקצאת רישיונות למוניות. שיש בה מעבר משיטת הזכויות הציבוריות לשיקול כלכלי. זה יאפשר לנו בשנה מסוימת לא להקצות רישיונות חדשים למוניות, ובשנה אחרת להקצות יותר רישיונות אם צורכי המשק יחייבו זאת. דבר זה יביא להבראה אמיתית של הענף, כי בשיטה הנוכחית שום דבר לא יסייע לו. לא מחירים, לא הקלות, ואפילו לא קרן לחידוש הציוד.

כפי שציינית, העברנו את הנוסח המתוקן של התקנות למשרדי הממשלה. זהו תזכיר חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 19). אני מאמין שנוכל להביא את החוק לקריאה ראשונה בכנסת כדי להבטיח את הפעלתו בהקדם האפשרי.

הוצאנו תקנות לכיטול אזורי המוניות. זה פועל יוצא מהעובדה שעד היום לא היה לכך ערך. למעשה אנחנו רוצים לתת לענף הרבה יותר חופש פעולה וויסות כלכלי מאשר אדמיניסטרטיבי.

הזכירו חברי הכנסת בהרחבה, אולי מתוך חוסר ידיעה מספקת, את שיעורי השחיקה בענף המוניות. נכון שהשחיקה בענף המוניות הייתה 37%, אבל החישובים שעשו כאן חברי הכנסת ביחס להתייקרות אינם נכונים. מתוך 6,597 מוניות, למעט כ-1,000 מוניות שפועלות כיהודה וכשומרון, יש 5,991 מוניות דיזל ורק 606 מוניות עם מנועי בנזין. כאשר מדברים על העלאה מחיר הדלק צריך לנקוב במספר 25% ולא 41%, כי מחיר הסולר עלה ב-25%.

אפשר לעשות חשבונות ולומר שאם הם יקיבלו 14%, ומחיר הסולר לאחר מכן עלה ב-25%, הרי שמגיע להם 11% נוספים. אבל מרכיב הדלק הוא רק 19.84% בסל התשומות שלהם. פירוש הדבר שצריך לפצות אותם ב-2.2% נוספים כדי לפצות אותם על ההתייקרות של הדלק.

חבר הכנסת בראון, 14% הוצעו לכלל המשק ב-28 במאי, והם מקבלים זו הפעם השנייה תוספות חריגות. אינני אומר שזה תואם את הרישות שלהם. אינני אומר שזה תואם את הצרכים האובייקטיביים. אבל אני אומר שניתנו פעמים תוספות חריגות לענף הזה. על-ידי ועדת המנכ"ל, על-פי בקשותינו. ביקשנו להוסיף על ה-14% עוד 8.4% עם זאת, הבאנו בחשבון — האמינו לי שעשינו אתם חשבון ברוחב לב — מודד יותר אחיד לבנזין ולסולר. 3% בגין איחור כמתן פיצוי על התייקרויות קודמות. והגענו למסקנה שמגיעה להם בנוסף על 14% תוספת של 8.4%. אני חוזר ואומר שהשחיקה היתה גבוהה יותר. אבל גם הם חלק מהציבור. חלק מן העם. האם יש במדינה עובד אחד ששכרו נשחק ב-11% במשך החקופה הזאת? זה יהיה הפער בין השחיקה המוחלטת לבין השחיקה שמפצים עליה. אינני חושב שיש הרבה ענפים במשק שהשתחרפו בעסקת החבילה בתמורה פחותה מזו. אני אומר שזה קשה להם.

יאיר צבן (מפ"ם):

האוצר טוען שהשחיקה כשכר היא הרבה יותר קטנה. מה שאתה אומר הוא גילוי מעניין.

שר התחבורה ח' קורפו:

גם האוצר איננו טוען שהשחיקה בשכרם של העובדים היא יותר קטנה.

אני טוען שהשחיקה היא קשה. כיוון שהענף נמצא במצוקה. אי אפשר לעשות הכללות. צריך להתחשב בכל חולה

לציבור המשתמשים בו. זאת — שעה שאין כל ויכוח על הנתונים האובייקטיביים. יש לקוות, כי השביתה שנסיימה בינתיים תורכן את הממשלה להתייחס ביתר-רצינות לבעייתם של בעלי המוניות.

אך לאור המצב, כפי שהתגלה כההלכה של השביתה, ראוי שהכנסת תיחד דיון מיוחד לתנאי פעולתו של שירות חיוני זה. אני רוצה להזכיר, כי עקב שביתת המוניות בשנת 1983 הוקמה ועדה ממשלתית לדיון בבעייתם של נהגי המוניות. ועדה זו היתה מורכבת מנציגי משרד האוצר ומשרד התחבורה, ומנציגי ארגון המוניות. היא היתה אמורה לדון בבעיות מוגדרות המעסיקות את הענף. בעיות אלה היו, בין השאר, חוק המיסוי כתנאי אינפלציה והשפעתו על הענף, מיסוי על חלפים ומנועים, מיסוי על מזגנים, התשלום לכיטוח חובה, פיגור בהעלאת תעריפים, קביעת בסיס לתעריפים, הקמת קרן לחידוש משק המכוניות, הקפאת הוצאת זכויות ציבוריות חדשות והקניית פנסיה לנהגים. אך הפגישות של הוועדה הסתיימו בלא כלום. ייתכן מאוד שאילו אותה ועדה פעלה ביתר יעילות, לא היינו רואים את השביתה הפעם.

אני חושב שראוי לחדש את פעולת הוועדה ולהטיל עליה לא רק להיפגש בלי להגיע למסקנות אלא להגיע למסקנות ולהציע הצעות ספציפיות אין להתמודד עם הבעיות אשר בהן היא היתה צריכה לעסוק גם ב-1983.

אני מציע, כמו קודמי, שהנושא יובא לדיון במליאה. תודה.

היז"ר א' נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת מתתיהו פלד. אני מומין את שר התחבורה לדברי תשובה.

שר התחבורה ח' קורפו:

ארני הוישבראש, כנסת נכבדה, ענף המוניות הוא ענף בריפיקוח מאז כינון המדינה, וזאת הן בשל המבנה המיוחד של התחבורה הציבורית בארץ והן בשל היות הענף מסובסד ביסודו. בענף זה הרישיון למונית ניתן חינם על-פי זכויות ציבוריות.

עד 1979 נהנה הענף גם מאשראי לחידוש הציוד. עם ביטול האשראי המוכוון במשק בשנת 1979, בוטלה גם ההנחה הזאת, שהבטאה בסכסוד ער כדי שליש כאשראי מוכוון לרכישת מונית חדשה.

הבעיה של המשק היא שיש בענף כ-7,000 מוניות. אם נביא בחשבון את התעסוקה של מונית, כאשר כמעט על כל מונית עובדים שני נהגים, הרי לפנינו ענף עם 14,000 מוניות ולא 7,000 מוניות. המשק במצבו כיום איננו יכול לשאת מספר כזה של מוניות.

הקצאה לפי השיטה הנוכחית היא על-פי זכויות ציבוריות, וכמעט מדי שנה מתוספות 200 עד 250 מוניות כממוצע. עד שנת 1974 היתוספות 230 מוניות לשנה, ולאחר מכן כ-200. הגידול הזה איננו טוב לענף, כי הוא גורם לחוסר תעסוקה למוניות הקיימות. זוהי הבעיה של הענף. הפתרון איננו כלל במחירים. היו זמנים שנהגי המוניות יכלו לגבות מחירים גבוהים יותר. אבל הם נמנעו מלעשות כן כי גביית התעריף המרבי לא היתה נותנת להם תעסוקה מספקת. תברך, בבקשה, את המצב בקווים הבין-עירוניים ותיווכחו לדעת שגם אם נעלה את התעריפים לפי בקשתם של בעלי המוניות, הם לא יגבו מהנוסעים את התעריף המרבי, כי הם רוצים לזכות בפוטנציאל הנוסעים של התחבורה הציבורית האחרת.

ירושובסקי, כפי שפתחת את דבריך, אתה אינטרסנט, כי אתה נוסע הרבה במוניות.

מדרכי וירשובסקי (שינוי — מפלגת המרכז):
זה נקרא אינטרסנט?

שר התחבורה ח' קורפו:
גם אני אינטרסנט. הם כפופים למשרדי ואני צריך להיות הפטרון שלהם. אבל, חייב להיות השיקול הכולל, קודם כולל בצדקת התביעה.

מדרכי וירשובסקי (שינוי — מפלגת המרכז):

היו"ר א' נחמיאס:
חבר הכנסת וירשובסקי, די לך בקריאות ביניים. מיצית את הכמות המותרת.

מדרכי וירשובסקי (שינוי — מפלגת המרכז):
אפשר לשאול שאלה?

היו"ר א' נחמיאס:
אם השר יסכים.

שר התחבורה ח' קורפו:
מסכים.

מדרכי וירשובסקי (שינוי — מפלגת המרכז):
האם באמת הם שכתו יותר או בצורה גרועה יותר מאחרים? הרי אנחנו חיים כמצייאות שיש בה שביתות גרועות הרבה יותר, אלימות הרבה יותר, ובכל זאת פתרו את הבעיה.

שר התחבורה ח' קורפו:
אני חשתי שעל שאלה כזאת באמת לא נכזבו זמן. אתה שואל אותי, האם השביתה הזאת היתה חמורה יותר משביתות אחרות — כן. אם זאת שאלתך, התשובה היא כן. היא היתה חמורה יותר משביתות אחרות.

לכן, אני מסכים עם כל המציעים, שצריך לדרוך וצריך לבחון וצריך לראות ואולי באמת צריך לקבוע סל תשומות חדיש יותר. צריך לבדוק האם ההצעות שאנחנו מעלים אותן לשיפור הענף בכללותו, לשיקומו מחדש, הן בדרך הנכונה. אני רק קובל על כך שיש אצלנו חלוקה לטובים ולרעים. כל אחד בוחר לו את התפקיד הנות והנעים, ומגלגל את הכדור לפתחו של אחר.

בעסקת החבילה שותפים שלושה — ועדת המנכ"לים מורכבת משלושה מנכ"לים, ולא ייתכן שכל אחד ילבש דמות אחרת כלפי פנים ודמות אחרת כלפי חוץ. הם חייבים לחוש את האחריות המשותפת.

יאיר צבן (מפ"ם):

למה ירמוז מליך?

שר התחבורה ח' קורפו:

מלותי ירמוז לכן, שלא ייתכן ששותף אחד יאמר: אני אתן לך כל מה שתצוה, וכשהוא יושב בפורום פנימי הוא מעלה נימוקים, שצריך להביא בחשבון שיש שחיקה שחייבת להיות בלתי מפוצה, כי אם לא כן לא נוכל לקדם את עסקת החבילה.

לכן, אני מציע להעביר את כל ההצעות שהועלו כאן לוועדת הכלכלה, כדי לקיים דיון בעניין הזה. בהודעות זו אני רוצה לציין, ששוכם של נהגי המוניות לעבודה תקינה, קבלתם את הדין ולא הליכתם עד הסוף והמתנתם עכשיו להכרעה של הוועדה — בשל כך הם ראויים, כסופו של דבר, למחילה גם על צעדיהם הקודמים.

החלה לפי טיב מחלתו. בענף זה קשה לשאת גם כ-11% שחיקה. אבל אל תעשו חשבונות לא נכונים.

גם לגבי חידוש הציוד צריך לזכור ששליש מכלל המוניות הן משנות ייצור 1983 — 1985. יש פחות חידוש ציוד מכפי שהיה בעבר, אבל אין כאן שיתוק מוחלט של חידוש הציוד. זה נעשה בקצב הדרגתי יותר. לצערנו יש מעבר למוניות קטנות יותר, מכוניות עם מנוע בניזן, שהן זולות יותר. זה לא טוב, כי הענף צריך להתבסס על מכוניות גדולות, על מכוניות עם מנועי דיזל, כדי שהן תשמשנה כלי עבודה לפרק הזמן שלו הן נועדו.

לעניין סל התשומות, קודם כולל אין סל תשומות קבוע. סל התשומות חייב להשתנות. הוא משתנה כאשר כל מרכיב ומרכיב בו משתנה. אם יש העלאה במחיר הדלק, הדלק חייב לקבל משקל יותר מבין המשקלות, וממילא חייבים המשקלות האחרים לרדת במקצת. המשקלות בסל התשומות שלהם ליום 1 במרס 1985 היו: שכר עבודה — 45.21%; דלק — 19.78%; שמן — 3.5%; תיקונים — 8.64%; צמיגים — 1.97%; ביטוח רכוש — 6.69%; ביטוח חובה — 1.25%; פחת וריבית — 10.79%.

חבל שחבר הכנסת ויינשטיין איננו כאן, הוא יצר תיאוריה שבסל התשומות אין כלל הפרשה לפחת. זה איננו נכון, יש הפרשה של 10.79%.

אני חוזר ואומר, שלולא עסקת החבילה היתה מגיעה למוניות העלאה של 37.4%. עליפי תחשיבי המשרד, ועוד 1.5% — 2% עליפי התחשיבים שלהם, וכאן אין פער גדול. אבל, רבותי, השאלה היא מה חלקם בעסקת החבילה, מה תרומתם.

נתנו להם את האישור שאומנם זאת השחיקה בענף. נשמח מאוד אם ועדת המנכ"לים תמצא לנכון לתת להם פיצוי גבוה ככל האפשר. אבל, לא ייתכן שהדבר הזה ייעשה כמחויבות, שהדבר הזה ייעשה כדבר שחייבים לתת אותו, ואם לא — צריך להגיע לכלל השבחה אלימה, לא סימפתית. יש לגנות זאת, מכיוון שלא ייתכן שברוך זאת נגהל משק ונגהל מדינה.

גם לא ייתכן שזאת תהיה דוגמה. נניח שהמקרה שלהם הוא מקרה צודק לחלוטין וצריך היה להיענות לו. אבל מהי המשמעות כשנענים לדרישה לאחר הפגנות סוערות ולאחר גילויי אלימות? הרי זו קריאה לאלה שאינם צודקים, אבל יש כידם האמצעי הזה ובאפשרותם להשתמש בו. האם בזה ניבחנו? האם כל מי שמחזיק יד על הגרונות יהיה האיש שדרושותיו יתמלאו, מכיוון שהוא לוחץ בנקודה רגישה? זה אמצעי פסול.

יאיר צבן (מפ"ם):

שר התחבורה ח' קורפו:
חבר הכנסת צבן, בוא נשאיר את השאלה מי מחדיר ומי מסייע.

יאיר צבן (מפ"ם):

שר התחבורה ח' קורפו:
אני חושב שאנחנו מוכרמים בדברים שהם חשובים ויקרים לכולנו.

מדרכי וירשובסקי (שינוי — מפלגת המרכז):
הם היו היחידים? הם היו הגורמים?

שר התחבורה ח' קורפו:
לא אמרתי זאת, אמרתי כריק ההיפך. חבר הכנסת

אני רוצה לקוות, שזה יהיה אות-גם לאחרים שמתעדים להרחיק בהכיעותיהם מעבר למקובל ולמתור.

הי"ר א' נחמיאס:

תודה לשר התחבורה, רשות הדיבור לחבר הכנסת מאיר כהנא להביא הצעה אחרת.

שבח וייס (המעריך):

איך אפשר להציע הצעה אחרת, כשהשר מציע דבר כל כך נכון?

מאיר כהנא (תנועת כך):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, דומני כי אין חבר כנסת אחד בבית הזה אשר אינו מזדהה עם הדרישות הצודקות של נהגי המוניות. ברור שאני אתם לאורך כל הדרך, ואני סבור ובטוח, שגם בלעדיו ימצא פתרון מניח את הדעת ככל מה שהם רוצים.

אבל, מי יעזור לנהגים היהודים הסובלים כמה שנים טובות מכביה הרבה יותר קשה, כביה הגוזלת מהם את פרנסתם, כאשר משרד התחבורה והמשטרה מתעלמים לחלוטין מהפרת החוק שהיא לב הכביה? מי בכלל מדבר על זה?

בידי העתק של מכתב שנשלח כ-6 למרס 1984, עלי-ידי קבוצה של נהגי מוניות לממונה על מחוזות חיפה והצפון במשרד התחבורה בחיפה: "לאחרונה הגיע המצב בחיפה לבלתי נסבל בנושא נהגי המוניות, הבאים מכפרים רחוקים ואפילו מערים שונות לעבוד בחיפה וגוזלים את פרנסתו של הנהג החיפני, שמשדר התחבורה התנה את הזכות הציבורית לעבודה בחיפה בלבד. מוניות זרות בעלות פס כחול עושות את הרשיון האזורי ללעג ולקלס בריש גלי. לדוגמה: מדי יום בחיפה עובדים קבוע בהדר ספיישל, 283 — 404, 990 — 990, 784 — 990" — וכהנה וכהנה במכתב שהגיע אלי מארגון הנהגים ובעלי המוניות הצעירים החדש בחיפה.

"בקשה לנקיטת צעדים נגד בעלי מוניות בעלות פס כחול — הנני מעוניין, כפי שאמרתי, להיות בעל עניין בהגשת צו על תנאי לבית-המשפט העליון, כעתירה לאכיפת החוק נגד השתלטות בעלי המוניות הערבים הבאים מכפרים הסמוכים לחיפה לעבוד בחיפה ולגזול את פרנסת בעלי המוניות היהודים."

מי ירגיע את היהודים האלה? מי ירגיע את היהודים שמאבדים את פרנסתם? זעקת בעלי המוניות היהודים נשמעת. זעקתם וזעקת נשיהם וילדיהם היא זעקה של צדק יסודי: תביעה לעבוד ולהתפרנס בכבוד; תביעה לאכיפת החוק של מדינת ישראל; תביעה למשרד התחבורה לכבד את החוק; תביעה למשטרה לכבד את החוק; תביעה לארון היושב במשרד המשפטים ומטיף לכולנו על הצורך לכבד את החוק — כוונתי ליועץ המשפטי, הפרופסור זמיר.

אני תובע היום את עלבונם ואת הסבל של בעלי המוניות היהודים שהושפלו והונחו על-ידי ממשלתם. ההצעות שהועלו היום אינן נוגעות כלל בבעיה הזאת. כיוון שאין לי סיכוי ואפשרות לדבר על הנושא אלא כאן, במסגרת הריון הוה, אני מציע להסיר את ההצעה מסדר-היום, ובמקום זה לרון כביה הכוללת של הנהגים היהודים בישראל.

הי"ר א' נחמיאס:

איזו הצעה אדוני מציע להסיר מסדר-היום? אתה יכול להציע להסיר רק הצעה אחת.

מאיר כהנא (תנועת כך):

אני מציע להסיר את ההצעה של חבר הכנסת מתתיהו פלד.

הי"ר א' נחמיאס:

חברי הכנסת, אנחנו עוברים להצבעה. אני שואל את חבר הכנסת מרדכי וירשובסקי אם הוא מסכים שהצעתו תועבר לוועדה.

מרדכי וירשובסקי (שינוי — מפלגת המרכז):
כן.

הי"ר א' נחמיאס:

חבר הכנסת מרדכי בריאון, האם אתה מסכים להעברת הצעתך לוועדה?

מרדכי בריאון (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):
כן, אדוני היושב-ראש.

הי"ר א' נחמיאס:

חבר הכנסת יאיר צפן נתן את הסכמתו. חבר הכנסת תופיק טובי, האם אתה מסכים?

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
מסכים.

הי"ר א' נחמיאס:

חבר הכנסת אריאל ויינשטיין, איננו פה.

חיים קופמן (הליכוד):

אני מסכים בשמו.

הי"ר א' נחמיאס:

חבר הכנסת מתתיהו פלד, האם אתה מסכים?

מתתיהו פלד (הרשימה המתקדמת לשלום):
כן.

הי"ר א' נחמיאס:

תודה. אנחנו עוברים להצבעה.

ה צ כ ע

ההצעה להעביר את הנושא שהעלה חבר הכנסת מ' וירשובסקי לוועדת הכלכלה נתקבלה.

ההצעה להעביר את הנושא שהעלה חבר הכנסת מ' בריאון לוועדת הכלכלה נתקבלה.

ההצעה להעביר את הנושא שהעלה חבר הכנסת י' צפן לוועדת הכלכלה נתקבלה.

ההצעה להעביר את הנושא שהעלה חבר הכנסת ח' טובי לוועדת הכלכלה נתקבלה.

ההצעה להעביר את הנושא שהעלה חבר הכנסת א' ויינשטיין לוועדת הכלכלה נתקבלה.

הי"ר א' נחמיאס:

להצעה של חבר הכנסת מתתיהו פלד יש שתי הצעות — להעביר את הנושא לוועדה, ולהסיר את ההצעה מסדר-היום של הכנסת.

ההצעה להעביר את הנושא שהעלה חבר
הכנסת מ' פלד לוועדת הכלכלה נתקבלה.

היו"ר א' נחמיאס:
הצעת חבר הכנסת פלד תועבר, כיתר ההצעות, לוועדת
הכלכלה של הכנסת.

ה צ כ ע ה

בעד ההצעה להעביר את
הנושא שהעלה חבר הכנסת
מ' פלד לוועדת הכלכלה — רוב
בעד ההצעה שלא לכלול את הנושא
שהעלה חבר הכנסת מ' פלד
בסדר-היום של הכנסת — מיעוט

1. הצעה לסדר-היום האסון הקטלני שגרם למותם של ילדי בית-הספר "ברנר" בפתח-תקווה

ויהירות, המתכבאים בנכונות לפגוע בזולת ולהפגין
אי-התחשבות בו, פריקת משמעת, זלזול כחוק וכסדר
ו"צפצוף" על נורמות תרבותיות ומוסריות, שהן מסימני החיים
המשותפים בחברה תרבותית מתקדמת.

ייתכן שהקללה הרוכצת עלינו כתחום ריכוזי תאונות
הדרכים — המחיר שאנחנו משלמים למוך הדרכים —
נובעת, בין היתר, מקשיי הקיום שלנו, מההרגלים שמצמיח
אורח חיים קשה וקשות, מלא התמודדות קיומית-ביטחונית
ומתחים שמקורם בהתמודדות עם אי-ודאות כמישור הלאומי
והפרטי כאחד. אבל, כל אלה ודאי שאינם יכולים להצדיק את
התוצאה הבלתי-ימנעת של כניעה לנוסח חיים המתנתק מתנאי
קיום תרבותיים ואנושיים.

עצם האפשרות כי המצב הכללי ישמש תירוץ להצדקת
הנסיבות שמולידות התנהגות כזאת יכולה לגרום, חלילה,
לפרימת רקמות חינוכיות בתודעה הלאומית שלנו, להעמקת
הפערים בין מה שהונכנו לראותו כחזון המדינה היהודית לבין
מה שאנו עדים שמתרחש בה.

זוהי, לדעתי, השעה השתים-עשרה לתופעה זו, ובה יש
לקום ולזעוק כנגד התפשטות התופעה השלילית בתוכנו
ולעשות לחינוך ולחקיקת הפגמים, אין צורך להרחיב בדוגמאות
מן המקרה הטרגי של התנגשות האוטובוס והרכבת כדי
להיווכח כי בדרכים אלה, באופי האדם שבתוכנו, טמונה
הכעיה בעיקרה. אילו לא זלזלו בהוראות החוק לעמוד בדיוק
במרחק המטרים שנקבע בחוק לפני פסי הרכבת; אילו ננקטו
אמצעי הזהירות המתבקשים בצומת כזה של דרך עפר החוצה
מסילת ברזל; אילו היתה צפייה והסתכלות רגועה ימינה
ושמאלה בטרם מעבר והאזנה לצפירות הרכבת; אילו כל
הצדדים היו מקיימים את הנדרש מהם — לא היתה נגרמת
תאונה כזאת. אפילו אם יתברר פגם טכני זה או זה באוטובוס,
בדרך, במסילה או ברכבת, לו היה זמן די לחצות את המסילה
— ואין למדוד את המעבר בחלקיקי שנייה — כי אז היו
הנפשות היקרות חיות ומתפתחות בתוכנו. אילו היינו נחפזים
פחות, אילו קיבלנו כרציניות מספקת את הדרישה לכבד יותר
את כל ההוראות והנימוסים המקובלים בחברה תרבותית
והוגנת, כי אז לא היינו צריכים לעמוד יום יום לפני אסונות
בנפש וברכוש ולהלקות את עצמנו על הפגעים שהלב ממאן
לקבלם.

תאונה שנמנעת היא זו שקדם עליה דבר פשוט כמו תקינות
הרכב הממונע, כמו ציות לשלט עירונית בדיוק על יד התמרור
שלפני הפסים, כמו הישמעות אוטומטית לכללי התנועה
והתחשבות פשוטה בזולת — ולא יותר מזה. הרכב כה פשוט
יודע לכולנו, אך לדאבוננו אנו מתקשים לחיות אותו.

היו"ר א' נחמיאס:

חברי הכנסת, אנחנו ניגשים לסעיף הבא: האסון הקטלני
שגרם למותם של ילדי בית-הספר "ברנר" בפתח-תקווה, מאת
חבר הכנסת חיים קופמן. כבקשה, אדוני.

חיים קופמן (הליכוד):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, אין לצפות ממני, בן
פתח-תקווה שגדל וחי בתוכה — תוך חיכוך קיומי בבני
המשפחות ששיכלו את יקיריהם כאסון המחרד של התנגשות
האוטובוס ברכבת, התנגשות שבה רוסקה כיתה ז' של
חטיבת הביניים על שם ברנר בשכונת עין-גינים אשר
בפתח-תקווה — שאוכל להפריד בין הרגש לשכל בפרשה
טרגית זו.

אחת מן הזכויות הגדולות של דור התקומה המדינית בעם
היהודי, האמון על הערכות ההדדית וחלוקת השכול והיגון.
היא הזכות לעמוד כאן, ככנסת ישראל, ולהשתמש בכמה
הלאומית המרכזית שלנו לביטוי מכאובינו המשותפים, כצד
טיכוס עצה למניעת אסונות מאותו סוג בעתיד. אני נוטל, לכן,
לעצמי זכות עגומה זו להיות לפה לבני עירי ולאנשי הקהילה
שלי, לתת פורקן-מה לתחושת הטרגדיה שפקדה את
פתח-תקווה, אם-המושבות השכולה, ולנסות לבטא את הרגשת
ההערכה לתושבי המדינה, לעם היהודי בתפוצות ולידידים מן
המישור הבינלאומי שהשתתפו בצערנו — במיוחד לראש
ממשלת אנגליה, הגברת מרגרט תאצ'ר, ששלחה מייד עם
היודע האסון מברק תנחומים לראש ממשלת ישראל — על
שחילקו עמנו את מאורעות האסון הזה.

את השותפות עם פתח-תקווה בכאבה וביגונה הרגיש כל
אחד מתושביה, והיא היתה מקור עידוד, שסייע בנשיאה בסבל
ובמאמצים לחזור אל מסלול חיים רגיל ככל האפשר בנסיבות
הקשות האלה.

מוכן מאילו שאין אנו רשאים להשקיע את עצמנו בביטוי
רגשות האבל והזעזוע בלא ניסיון לנחם את הגורמים המונחים
ביסוד אירועים נוראים מסוג זה והשתדלות מתמדת להפיק
מסקנות לעתיד.

דומה כי אחת ההתרחשויות המיידיות, העולות
אסוציאטיבית במקרה זה, נוגעת לשאלת האופי הלאומי
המתכבד בארצנו מבחינת אורחות החיים, יחסי אדם לחברו,
מרחם הנימוסים, משמעת פנימית וחיצונית, וכל אותה מסכת
יחסים של החברה, המסומלת כמנוח תרבות חיים.

אין זה סוד כי אנו, כולנו, מודאגים מתופעות מסוימות
בתוכנו, הקונות להן שכיחה בחברה הישראלית, כמו התנהגות
פזיזה, העדר התחשבות בזולת, עצבנות יתירה, חברמניות

ולבסוף, ברצוני לבקש את רשותו של היושב-ראש של חברי הכנסת לשלוח בשם הכנסת את הערכתנו ואח הוקרתנו לכל הגורמים שהושיטו עזרה וסיוע למשפחות ההרוגים, ואיחולי החלמה לילדים הפצועים של כיתה ז' בבית-הספר על-שם ברנר בפתח-תקווה. לכל מי שסייע בחילוץ הנפגעים, לצוותות הרפואיים של כיתת-החולים רמב"ם ובית-החולים "כרמל" בחיפה ובית-החולים הללייפה בחדרה, לרופאי פתח-תקווה ובית-החולים "השרון". ברצוני להביע את הוקרתנו למנהלת בית-הספר "ברנר" דינה ילין, למורים, להורים, לוועד ההורים, לתלמידים, ליועצים הפסיכולוגיים, לצוותות הרפואיות, לאחיות, למשטרת ישראל, שתפקדה בצורה יוצאת מהכלל, למשרד התחבורה, למשרד החינוך ולמשרד הבריאות, לראש עיריית פתח-תקווה, לחברי המועצה ועובדי העירייה ולמאות ואלפי אזרחי פתח-תקווה, שעשו הכול כדי להיחלץ, לעזור, לסייע, לנחם ולהקל את טבלם של בני המשפחות השכולות ושל הפצועים ובני משפחתם.

מחר, היום השביעי למותם של קורבנות התאונה, נשלח מאן נוחמים למשפחות ההרוגים ואיחולי החלמה לפצועים. נישא בלבבות חפילה, שתאונות הדרכים חיבלמנה על-ידי מאמץ משותף של כלנו בלי יוצא מן הכלל — אזרחים, נהגים, הולכי-רגל, רשויות ומוסדות. נו רגלינו צריכה להיות המחלטה לשנות את אורחות חינוך והעלאת את טיפוח המשמעת הפנימית והחיצונית לערך חשוב וחיוני בתפקודנו הלאומי והחברתי. זוהי, לדעתי, בעיית היסוד כאשר דנים במכלול התאונות בארץ, תאונות העבודה, תאונות האימונים בצבא, ובמיוחד תאונות הדרכים.

היו"ר א' נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת חיים קופמן על דבריו הנרגשים והמרטיטים. שר התחבורה ישיב על הדברים.

שר התחבורה ח' קורפו:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, ועוד קשה עבר עלינו ביום ג' האחרון בהיוודע האסון הכבד שנחת עלינו בהתנגשות בין אוטובוס שהסיע תלמידים לבין הרכבת, שבה נספו 19 ילדים ו-3 מכוגרים, ולאחר מכן נפטרה פצועה נוספת.

תקפה אותנו תחושת אין-אונים, כאשר ניחתת מהלומה כזאת אתה חסר ישע, חסר אונים, חסר תשובה; אתה חייב לקבל את הדין הכבד והקשה.

מיד בהיוודע דבר האסון מינית ועדה — הפרופסור משה לבנה, מהנדס מהטכניון בחיפה; מר פנחס כנישאל, המפקח הארצי על התעבורה; רב-פקד דני לירון, מהנדס התנועה של משטרת ישראל; מר יצחק כר-אילן, מהנדס מחיפה ולמחרת את מר משה גולדמן, יועץ תנועה מחיפה.

בכתב המינוי הודעתי להם — הנדון: מינוי ועדה לבירור ולבדיקה של תאונה שקרתה ביום ג', 11 ביוני 1985, כתוצאה מהתנגשות בין אוטובוס של "אגד" לרכבת. בתוקף מכותי, לפי סעיף 76 לפקודת התעבורה, נוסח חש"ח, התשכ"א — 1961, אני ממנה אתכם בזה כחברי ועדת כירור ובדיקה, שמתפקדות לחקור את גורמי התאונה, שקרתה כתוצאה מהתנגשות בין אוטובוס של "אגד" לרכבת ליד מושב הבונים ביום ג', 11 ביוני 1985. כיושב-ראש הוועדה יכהן הפרופסור משה לבנה. הנכם מתבקשים לבצע את בדיקתכם כרציפות ולהגיש לי את תוצאות בדיקתכם ומסקנותיכם בהקדם האפשרי. העתקים נשלחו לשר החינוך והתכרות, לשר המשטרה, למפק"ל המשטרה, ליושב-ראש מזכירות "אגד", למנכ"ל הרכבת, ולמנכ"ל משרד התחבורה.

חברי הכנסת, כאשר אני משתמש בשלשן כוללנית זו, המוללת את כלנו בלי יוצא מן הכלל, אני עושה זאת מתוך ההרגשה הבחלי נמנעת, כי האשמים אינם רק העבריינים עצמם, אלא גם האווירה הכללית, נוסח החיים הלאומי שלנו, שאנו מרשים לו להשתלט עלינו. כל אלה הם מושכל ראשון. לא ארבה, לכן, לדבר כאן על הצד הטכני והמינהלי של הטיפול בתופעת התאונות המתרחשות שפוקרות אותנו. לצערנו, בתחום זה הדברים ברורים, ואילו רק בהם היה די, אני בטוח שהיינו מתגברים על חלק מן הקשיים החקציביים, כדי לחקן את המעוות. הצרה היא, שהמקרה הטרגי הזה מוכיח שאין בכך די, ואנו נדרשים שלא לטשטש ולהעלים את האמת הפנימית, אלא לדון ולבדוק ולפשפש בגורם האמיתי שגרם לאסון המחריד שפקד, את ילדי כיתה ז' 12 בפתח-תקווה ולאסונות אחרים שקרו — ולצערי באורת חיים כזה עוד יקרו בישראל, ואפשר גם אפשר לנוע אותם.

דיונים רבים וערכו בכנסת בנושא תאונות דרכים. חברי כנסת התייחסו בעבר והתייחסו גם בעתיד לשיפור רמת הבטיחות, מצב הכבישים והמעברים, מצב כלי הרכב ותקינותם, בריאות הנהג וכשרותו, בעיות ענישה, אכיפה ועוד. למרות זאת, ברצוני להעלות כמה הצעות, שאולי יעזרו לנו כבלימת תאונות ובמניעתן כבר בעתיד הקרוב. הפעלתן אינה יקורה בתקציבי ענק.

לדוגמה — הצעה בתחום הענישה המתוכת, מדוע נהגים עבריינים לא יחויבו לשרת בתקופת ריצוי העונש שלהם בבתי-חולים, ובמיוחד במחלקות כירורגיות ובחדרי מיון ששם יהיו עדים לתוצאות הטרגיות של התאונות, של פיזיות ודשולנות? אין לי ספק שמפגש כזה יפחית את יצר החברמניות והשחצנות, את המוטיבציה להשוויץ ולהיות "מלך הכביש", אצל מי שמרצה את עונשו. כדאי ששופטי ישראל ימליצו על עונשים מתוכים כאלה ובחיי-החולים ייערכו לכן.

הצעה אחרת נוגעת להסתייעות במתנדבים, ובציקר מהדור הקשיש שעל ברכיו גדלו כמדונה. צריך לנסות ולארגן ישמרות בטיחות שסייעו למשטרה בשמירת החוק והסדר. יש בארץ מאות אלפי קשישים כזו יפחית את יצר החברמניות שאפשר לגייס 3,000 עד 5,000 אזרחים, שישמחו לקחת חלק פעיל במשמרות הבטיחות. זה נושא לשיחוף פולאה בין משרד התחבורה, בין המשטרה ובין הרשויות המקומיות, וזהי אוכלוסייה שרוצה לפעול. צריך רק להפעיל אותה. כמתכונת הגכונה.

באותה הזדמנות ברצוני לדעת מדוע שקע או קפא המוסד של משקיפי תנועה, אותם מארח ואולי אלפי אזרחים נהגים מיומנים, שעצם נוכחותם בדרכים תרמה רבות למיתון הנהגים שנהגו כסביבתם ולהיגעתם. רבים חששו מעינם הביקורתית ומידם הרושמת. כדאי לשקם את המוסד הזה, להרחיבו ולתת למשקיף התנועה סמכויות שיוחיעו את הנהגים העבריינים. מוסדות וולונטריים כאלה של משמרות בטיחות ומשקיפי תנועה יבירו את הפיקוח ככבישים וסייעו למשטרה באכיפת חוקי התנועה.

פיתוח וקיום מוסדות כאלה טוב לכל ימות השנה, אבל במיוחד חיונית וחשובה נוכחותם המוגברת לצדה של המשטרה כחופשת הקיץ של כתי-הספר. כימים הקרובים יוצאים מאות אלפי חלמידים לתופשת הקיץ, ולחודת, הרחוב הפרוע אורב לשלומם. רצוי וכדאי להתמודד עם הנושא כמהירות, גם אם התפקוד של המתנדבים בשלכ הראשון לא יהיה מושלם. לרוב אזרחי המדינה יש ידע בסיסי ואינסטקטים בריאים כיצד לפקח ולדווח על נהגים או על אזרחים פורקי חוק וסדר.

שר התחבורה ח' קורפו:

יש לרכבת 272 מפגשים עם דרכים, מהם 95 מפגשים מוגנים ברמזורים או במחסומים או בשערים; 177 מפגשים לא מוגנים, מצוידים בחמוררים בלבד; 99 מהם — בדרכי עפר. הדרך שבה אירעה התאונה מוגדרת כדרך עפר. דרך עפר היא בקטיגוריה הרביעית בקריטריונים להבטחת המעברים הללו. במקום זה עברו 26 רכבות נוסעים ביום ו-12 רכבות-משא בלילה. שדה הראייה במקום מלא, ועל כן, על-פי הקריטריונים, מוצב שם תמרור בלבד. כפי שציינת, במקרה הזה לא היה יכול להתעורר, בשלבים מוקדמים יותר, חשש לסכנה מוחשית. לתאונה בהיקף כה גדול, כפי שאירעה.

עם זאת, מדי שנה בשנה אנחנו משלמים במאות הדוגים, כאלפי פצועים ונכים, ובאובדן רכוש עצום בשל תאונות בדרכים. מדי שנה בשנה, גם כשנים שאנחנו מצליחים להוריד את עקומת התאונות, אנחנו מביאים לקבורה למעלה מ-400 אזרחים, ביניהם נשים וילדים, בשל תאונות בדרכים. זאת מגפה שאנחנו חייבים להיערך לה כאמצעים ובמשאבים גדולים בהרבה מאלה העומדים לרשותנו.

אינני רוצה היום, כפרט כשאיננו יכולים להתייחס לאירוע הקונקרטי, להאריך בדברים. לכן אני מבקש מהכנסת להספק בהעלאת ההצעה ובדברים הנרגשים שאמר המציע, ולקיים בהקדם האפשרי דיון במליאת הכנסת בנושא של התאונה הזאת ותאונות הדרכים בכללותן.

הי"ד א' נחמיאס:

תודה לשר התחבורה. אני מבין שאתה בעד קיום דיון במליאה. לכן יש לנו רק הצעה אחת. לקיים דיון על הנושא במליאה. אני מעמיד אותה להצבעה.

ה ז ב ע

ההצעה לכלול את הנושא בסדר-היום של הכנסת נתקבלה.

ז. הצעה לסדר-היום

התערבות ראש הממשלה בשביתת עובדי "אל על" בניו-יורק

הגדול. ואני רוצה לציין שאנחנו מדברים על חברת תעופה שהגירעון שלה כ-31 במרס 1984 היה 340 מיליון דולר, ולכן, חברה כזאת צריכים לנתח באומל חד.

כאשר באה הנהלת החברה אל עובדיה בניו-יורק ותבעה גם מהם את חלקם בייעולה, לא דרשו מהם אפילו דברים הדומים למה שדרשו במדינת ישראל, אלא הרבה פחות מכך.

אביא דוגמות של כמה עיוותים שיש בניו-יורק. היה עניין של ארוחות מאוחרות. אם, למשל, עקב העבודה עובד איננו יכול לאכול את ארוחתו עד שעה שתיים-עשרה אלא הוא אוכל אותה אחרי השעה שתיים-עשרה, הוא מקבל הפסקה, אומנם לא בשעה שנקבעה מראש, אבל תמורת הזאת ההפסקה הוא מקבל שעות נוספות. דוגמה שנייה — מכונאים מוצבים לטיסות מחוץ לניו-יורק, כמו ניו-יורק-בוסטון. בעצם אין להם מה לעשות שם, כי את השירותים החברה יכולה לקבל בשדה-התעופה של בוסטון מהמכונאים הנמצאים שם, והדבר הזה עולה הון תועפות. ועוד — אין ניידות עובדים. למפקח אסור, למשל, לתת שעות לחץ שירות לאנשים במחלקה ראשונה, לאנשים במחלקה שנייה או כ"שירות שלום". למכונאי-מפקח אסור לעשות עבודה של מכתאי-רגיל. ולעתים מטוס עומד או שאיננו ממריא רק משום שהאדם הנחוץ באותו

כעקבות המינוי הזה יצאה מייד הוועדה למקום האסון והחלה בכדיקותיה. את מסקנותיה תניח בפני הוועדה מחר בשעה 09:00. בשעה 12:00 אביא את המסקנות בפני וערת שרים לבטיחות בדרכים.

נדמה לי, שבמה שנוגע לאירוע הקשה הזה ולחוצאות החמורות והמכאיבות שלו יהיה זה נכון להמתין עם ההתייחסות לתאונה עצמה עד לפרסומן של המסקנות, ולאחר מכן לקיים דיון במליאת הכנסת. אני סבור שאין זעזוע קשה ומתאים יותר לדיון ממצה במאמצים ובאמצעים אשר יש להעמיד לרשות המלחמה בתאונות בדרכים.

אני רוצה לציין שההתנגשות הזאת היא נדירה. יש כ-12,000 תאונות דרכים בשנה. הרכבת מעורבת בשתי תאונות בשנה. כ-1980 היו שתי תאונות, כאחת מהן היה מעורב הולך רגל. אף אחד לא נפגע פגיעה קטלנית. ב-1981 היו חמש תאונות, כאחת היה מעורב הולך רגל; אף אחת מהן לא הייתה תאונה קטלנית. ב-1982 היו ארבע תאונות עם רכב, רק אחת מהן הייתה קטלנית — נהרג בה אדם אחד. ב-1983 היו שתי תאונות עם רכב, אחת מהן קטלנית. ב-1984 היו 13 תאונות, בשתיים מהן היו מעורבים הולכי רגל, ורק שתיים היו קטלניות.

מרדכי וירשובסקי (שינוי — מפלגת המרכז):

אדוני שר התחבורה, האם עשו השוואה עם רכבות במדינות אחרות? אתה מדבר על רכבת ישראל כאילו יש בארץ קווים לאורך ולרוחב. האם לאור העובדה שיש לנו בסך הכול קו אחד פעיל מאוד, קו תל-אביב-חיפה, זה איננו מספר מדאיג בהשוואה למדינות העולם?

שבח וייס (המערך):

לא, זה מספר קטן מאוד.

חיים קופמן (הליכוד):

יש גם רכבות-משא.

הי"ד א' נחמיאס:

חברי הכנסת, אנחנו עוברים לסעיף הבא, הצעה לסדר-היום של חבר הכנסת עוזי לנדאו בנושא: התערבות ראש הממשלה בשביתת עובדי "אל על" בניו-יורק. בבקשה, חבר הכנסת עוזי לנדאו.

עוזי לנדאו (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, החברה הלאומית של ישראל, "אל על", עברה משבר קשה מלווה בשכיחה, בעצם, בשיתוק החברה לכמה חודשים, לאחר שנים רבות התרחשו בה תופעות שליליות בתחום יחסי העבודה. לתופעות אלה היו השלכות על המשק הישראלי כולו — בתחומי השכיחה הפרועה, הפגיעה בנוסעים, הפגיעה בחיירים, כיווי חוק וצדק במדינה. למרבה המזל, מן השכיחה יצאה "אל על" חברה אחרת, מתודשת, עדיין בתהליכי הבראה, כאשר ההכרזה הזאת כרוכה לא רק בפסיוני כ-1,000 עובדים, כ-20% מהעובדים, דבר שאין דומה לו, אלא גם בהתייעלות ממשית בתחום של ידנת תגמולי השכר, דרישות מעובדים לניידות רבה בעבודה וכן הלאה. למרות מצבה הקשה של החברה, הצליחה הנהלתה לקומם אותה או לפחות להעלות אותה על מסלול מסודר במדינת ישראל. לאחר מכן התחילו צעדים מקבילים על-מנת לשנות גם את המחיר בשניפיה בעולם

התוצאה של הוויתור הראשון היחה. שלא רק שהעובדים לא היו מוכנים לשמוע על אפשרות חזרה לעבודה, אלא הם הקשיחו את תביעותיהם כאורח ניכר. עד כדי כך שמר פרס ביקש ששליח מיוחד מטעמו, מר עמוס ערן, יצא לניו-יורק ונסה לראות מה הם התנאים שעל-פיהם ניתן יהיה לסיים את השביתה. מר ערן חזר ארצה, ולרוע המזל הוצעו ויתורים גדולים למדי. מה שאנחנו בעצם למדים מכל דרך ניהול המגד עם ה-IAM הוא, שאם תחילה הפיח נציג מדינת ישראל באיגוד הזה תקווה שיש סיכוי של התערבות, הגשים האיגוד את עמדתו והתעקש, וכאשר בא הוויתור הראשון — הועלה המחיר. ועכשיו, לאחר שהחיימה הישיבה כארץ ולא כל הצעותיו של מר ערן התקבלו, גם עכשיו, כמהלך השבוע האחרון, מתקיימים דיונים בארצות-הברית וגם ההצעות האלה אינן מתקבלות.

אני רוצה לציין, שהיה וההסדר הזה יתקבל, פירושו שימונה בורר — יש סדרה של נושאים שיעלו לכתב הבוררות — ואם הבורר יפסוק 50%, משמעות הדבר שהוצאותיה של "אל על" יעלו כשיעור של 3 עד 3.5 מיליוני דולרים מדי שנה. זה, אגב, פחות או יותר הסכום שדרוש — טיפה פחות — ל"מספנות ישראל" למימון הנדרש, כדי שהמספנות יוכלו להמשיך להחזיק את ראשן מעל פני המים עד שיוכלו להשתלב בתוך תוכנית הצטיידות רצינית של מערכת הביטחון.

אבל, מעבר לצד הכספי, אני סבור שאם נושא יחסי העבודה עם "אל על" בניו-יורק ואת דרך הטיפול בשביתה יש לראות בהיקף רחב הרבה יותר. "אל על" בישראל עומדת לפני הסכם עבודה חדש עם העובדים. אם יהיה ברור לציבור הזה, שחזר לתלם — הוא ממושמע ויעיל היום — כי ממשלת ישראל מתקפלת תחת לחץ, עלול הדבר להביא להרס יחסי העבודה בישראל. בישראל, שלא לדבר על מה שיתרחש בניו-יורק. וכפי שהיה כל השנים, ש"אל על" הובילה בתחום סכסוכי העבודה במדינת ישראל, עלול חלילה וחס ההסדר בניו-יורק להקרין על המחרחש בכל מערכת יחסי העבודה במדינת ישראל. לכן, לא רק 3 מיליונים. 3.5 מיליונים מוטלים כאן על הכף, אלא אמינות הממשלה עומדת במבחן, ולדבר הזה, לדעתי, יש חשיבות מפליגה, במיוחד כאשר נוכח כל מה שראינו עד עכשיו בתחום הכלכלי, ככל התוכניות, ניכר שמשמלה ישראל נמנעת מלהיכנס למבחן עם כל גוף שהוא. וזאת ההזדמנות להוכיח שהעיקשות על דבר נכון ופתרון הוגן יכולה להשתלם.

בימים אלה ממש עומד לפני רשות התיווך הפרלית בארצות-הברית הדיון בין "אל על", מצד אחד, ובין איגוד המכונאים, מצד שני, ושליחו של ראש הממשלה נמצא במקום זה כמשקיף. לצערי, ונכחותו של השליח שם — הפרודקס הוא שהוא נוכח שם כשליחו של ראש הממשלה — את שאין זאת הכוונה, מתפרשת כנוכחותו של מי שבא בעצם לתמוך בהסדר, שבסיכומו של דבר יהיה לטובת איגוד המכונאים. הרי מה שרוצה הנהלת "אל על" הוא לאפשר לעובדיה לסיים את המשא-ומתן עם איגוד זה, כפי שכל חכרות התעופה בארצות-הברית עשו עם עובדיהן.

מה שאני מבקש מראש הממשלה הוא מה שביקשתי במברק ששלחתי אליו לפני כמה שבועות. אני מבקש מראש הממשלה שיחזיר את שליחו ארצה ויאפשר ל"אל על" להמשיך במשא-ומתן עם השובתים, כמקובל בארצות-הברית, ונישמו כולנו מפני הידרדרותה של החברה ומפני הידרדרות אפשרית ביחסי העבודה במדינת ישראל.

רגע חסר. אלו רק דוגמאות לסוג הדברים שהנהלת "אל על" ביקשה לקבל מעובדיה, והללו מסורבים.

אם כן, "אל על" נכנסה למשא-ומתן עם העובדים, ושום דבר לא העליל ב-15 במרס 1984 פרצה שביתה — אני רוצה לציין, שכל הדברים נערכים על-פי המהלכים המסודרים על-פי האות הכתובה בחוק האמריקני — ותקוותם של השובתים, השייכים לארגון המכונאים בארצות-הברית, היא זו: הרי "אל על" תיכשל בשביתה הזאת — עובדה, ההיסטוריה מראה שהחברה איננה מצליחה להתגבר על שביתה; והיה והיא לא תיכשל, יוכל האיגוד המקצועי בארצות-הברית להיעזר בלחציהן של ההסתדרות ושל ממשלת ישראל, השביתה הזאת היחה כרוכה גם בהתנהגות פרועה של חלק ניכר מן השובתים, וככללם ישראלים יורדים, השמעות של מדינת ישראל, ובחלק מן המקרים גם גילויי אנטישמיות.

חשוב לראות את הרקע בעולם התעופה כולו בזמן השביתה הזאת. אנחנו מדברים על ארצות-הברית שלאחר מדיניות השמים הפתוחים של קרט: יש ה"ארגון כולל במשק התעופה: חברות גדולות מתמוטטות; לאחר שכל משק התעופה בארצות-הברית מתארגן, האיגודים המקצועיים נוהגים כתף. לא רק כדי להציל את החברות שבחן הם עובדים, אלא כדי להציל את מקומות העבודה שלהם. בחברות רבות עובדים מנותרים לעתים על 15% של המשכורת, על 18% של המשכורת, ואינני מדבר על חברות עלומות שם, אלא על חברות כמו "יוניטד", כמו "איסטן", על חברות מן השורה הראשונה בארצות-הברית. וגם אותו ה-IAM, איגוד המכונאים בניו-יורק, המקיים את השביתה כאגרסיביות רבה נגד "אל על" בניו-יורק — עם כל החברות האחרות שעמן הוא היה בסכסוך עבודה הוא התפשר והיה מוכן. עם חלקן הגדול. להגיע להפתחות שכו, למתן הרשאה לחברות האלה להשיג ולהפעיל בקבלנות משנה גופי חוץ, להפעיל עובדים חלקיים בכמות לא מוגבלת וכן הלאה וכן הלאה. העקשנות היחידה מופגנת כלפי החברה הלאומית שלנו "אל על", ואנשי האיגוד המקצועי אינם מעלימים את הסיבה לעקשנותם. הם אומרים לאנשי "אל על", כמו גם לאנשי התיווך הפרלית בארצות-הברית, כי את הכול ישיגו, בלי לזוהר, באמצעות ממשלת ישראל.

פרט מעניין באינפורמציה הוא, שבמהלך השנה האחרונה הסכה "אל על", למרות השביתה, 4.3 מיליוני דולרים, ואולי בצנינות ייתתי מציע, של"אל על" כדאי לעבוד ולהגיע להישגים כה נפלאים בתנאי שהשביתה הזאת תימשך לא רק שם, אלא גם במקומות אחרים בעולם.

אני מסכים שאם השביתה צריך לסיים, אבל צריך לעשות זאת בדרך מקובלת, כמקובל בארצות-הברית, כפי שסיימו שביחות בחברות אחרות בארצות-הברית, אבל כאן קרה דבר פשוט: לקראת סוף השנה האחרונה — אנחנו מדברים על חודשים ארוכים לאחר שהשביתה כבר היתה בעיצומה — נוכח לחץ בלתי פוסק של אחד מנציגי ישראל בניו-יורק, מר בלון, החליט ראש הממשלה להתערב. הוא ביקש מהמפרק של "אל על", מר עמרם בלוס, להסכים לעיקרון של החזרתם לעבודה של כל מי ששבתו, וזאת מתוך הנחה ש-AFLCIO, אשר פנה וביקש ממשלת ישראל להביא לסיומה של השביתה, יסתפק בויתור הזה — ואני מצטט ממכתבו של מר בלוס — לאחר שסייכים לעקרון החזרת השובתים לעבודה. ההסכמה מבוססת על מברקו של בלון, שלפיו לא אז בלבד שהנהגת AFLCIO לא תפעיל לחצים בנושאים אחרים, אלא שהיא תנסה לעזור ככל יכולתה להשגת הסכם שיבטיח ל"אל על" את ניהול פעולותיה בארצות-הברית כיעילות.

וגל בירושלים. נוכח הליכי פשיטת הרגל, הדומים להליכי סעיף 11 בארצות-הברית, קשה ביותר להתערב ישירות בהליכים אלה. מכל מקום, ביקשתי מכונס הנכסים הרשמי, מר עמרם בלוס, לטפל אישית בעניין זה. דווח לי כי מר בלוס השתתף במספר פגישות עם נציגי ה-IAM וכי בהמשך לסיבוב השיחות שהתקיים אך לאחרונה בווינגטון, בימים 10 ו-11 בדצמבר, בחסות מוסד החינוך הארצי, הושגה התקדמות מסוימת. בהמשך לכך, ב-27 בדצמבר 1984, מר בלוס קיבל את אישור בית-המשפט להעביר לבוררות את הנושא של העובדים אשר כנגדם תלויות ועומדות תביעות על התנהגות בלתי הולמת. מר בלוס מודע ליחסי החברות ארוכי-הימים השוררים בין האיגוד המקצועי ובין ישראל, חברות שאנו מעריכים ארוצים לשמר. זו הסיבה שמר בלוס הסכים להעביר את כל העניינים העיקריים לבוררות. בטוחני שתסכים עמי כי זהו צעד קדימה במאמץ המשותף שלנו לפתרון הסכסוך. אני מבין שפגישה נוספת בחסות מוסד החינוך הלאומי מתוכננת לינואר. אני מקווה שהצדדים המעורבים יעשו את המירב להשגת הסדר בהקדם. אשר יהיה קביל על בית-המשפט לפשיטת רגל. בטוחני שאתה תשכיל לנצל את כישוריך הטובים בעניין זה, כהקלת העומס המוטל עלי ועל ממשלת ישראל מכוח העובדה שהליכי פשיטת-רגל אלה הם בידי בית-המשפט. שנה טובה. בכבוד רב. שמעון פרס". המכתב הזה הוא מכתב טוב, אשר קבע את המסגרת של המעורבות והגביל אותה. הן מכוח העובדה שהחברה נמצאת כניהול של בית-המשפט והן כמערכת היחסים האישית הטובה השוררת ביניהם.

נכון הוא שראש הממשלה נלחץ במשך הזמן על-ידי האיגוד המקצועי באמצעי הלוחץ של רכישת "בונדס" על-ידי האיגוד בארצות-הברית ומדי פעם בפעם הועברה אליו אזהרה נוספת וקריאה נוספת. בסופו של דבר, באחת הפגישות שנחקיימה במשרדו, בנוכחותי ובנוכחות אנשי "אל על" והמפרק — והזומנו אליה גם שר החוץ וגם שר האוצר — ביקש ראש הממשלה את הסכמתו למנות בודק מטעמו שייסע לארצות-הברית ויקיים מגע וקשר עם האיגוד המקצועי וגם עם המרכז הארצי, כדי לחפש את המשותף שעליו אפשר יהיה להשתית את המשא-ומתן בינינו לבין האיגוד המקצועי. הסכמתי לכך. האי ש לא קיבל כל מעמד רשמי. הוא יצא כשליח של רצון טוב ותפקידו היה לאסוף נתונים על המשותף והמפריד בינינו ולחזור לכאן ולהציע לנו הצעות לפתרון הבעיה.

ייתכן שהאיש שהועד לחינוך, הודות לקשרים האישיים הטובים שיש לו עם האיגודים המקצועיים בארצות-הברית, הפליג במקצת במאמץ. למעשה כשוכנו לכאן הוא הביא לנו הצעה שנראתה בינינו כמעט כניעה לכל דרישות האיגוד המקצועי.

לא יכולנו להסכים לכך. קיימנו דיון משותף בלשכת ראש הממשלה, ולאחר מכן התקבל סיכום — אני ניסחתי אותו וראש הממשלה סמך את ידיו עליו — אשר למעשה החזיר את המצב כמעט כולו לקדמותו מבחינת הטיעונים של חברת "אל על". הדבר העיקרי היה, מנקודת הראות שלהם: הזזת העובדים שעבדו בחברה בעת פרוץ השביתה. חברת "אל על" הסכימה לתנאי הזה עוד בשלבים הראשונים, כאשר היא ניהלה בעצמה את המגעים עם האיגוד המקצועי. התנאי הנגדי של "אל על" היה, שכל הנושאים השנויים במחלוקת יועברו להכרעתו של הבורר. לעומת הצעותי של האל על עמוס עזר, שנצטמצם רק בחמש נקודות וניתן לבורר 14 ימים לסיום הבוררות בחמש הנקודות האלה. שינינו את העניין. ראש

היורד א' נחמיאס:

תודה לחבר הכנסת עוזי לנדאו. אני מומין את שר החברה לרברי תשובה. בבקשה, אדוני.

שר החברה ח' קורפו:

אדוני היושבים, כנסת נכבדה, במסגרת תוכנית שיקומה של חברת "אל על", שהתקבלה על-פי החלטת הממשלה באוקטובר 1982, החילה החברה גם על סניפיה בחוץ-לארץ שינויים שהוחלו על החברה בארץ, כדי להביא לחיסכון התייעלות.

אותו הסכם עבודה, אשר הושג לאחר השבתת החברה במשך כמה חודשים, היה צריך להיות הסכם עבודה שהחברה תשאף ליישם אותו גם בסניפיה האחרים, ובעיקר בכל הקשור לניהול החברה ולסמכויות ההנהלה.

הסכם העבודה עם האיגוד המקצועי בארצות-הברית, IAM, עמד להסתיים במרס 1983 והחברה ביקשה, על-פי הנהלים הקבועים שם, להכניס שינוי בהסכם כדי להגיע לחיסכון בהוצאה על עובדים. הכוונה הייתה לצמצם שתי מחלקות קיימות. 21 עובדים לשנות את תנאי העבודה וגם להגיע לשינוי בשכר, כדי להשוות את תנאי העבודה של העובדים בסניפים בחוץ-לארץ לאלה הנוהגים בארץ.

בארץ צמצמנו כ-20% את כוח העבודה, וב-15% ומעלה את השכר, ולא הייתה שום הצדקה שלא נעשה כן בסניפים אחרים, בשיעור קטן בהרבה מזה שתבענו מן העובדים בארץ.

לאיגוד המקצועי מערכת יחסים תקינה עם ישראל ועם ההסתדרות בארץ, אבל המאמצים שנעשו בדרך כלל בעבר, כל הניסיונות לשינויים, נתקלו בעמדה קשוחה מצד האיגוד, וכך היה גם במקרה זה, ולא כפי שהוא נהג כלפי חברות תעופה אמריקניות שנכנסו למצוקה והיו צריכות לחפש דרך לשפר את מעמדן על-ידי התייעלות וחיסכון, וגם לא כפי שהוא נהג עם חברות זרות הפועלות בארצות-הברית. ההרגשה כלפי ישראל הייתה, שמערכת היחסים התקינה של האיגוד אתנו, העובדה שהוא רוכש מאתנו "בונדס" בכך וכך מיליוני דולרים כממש השנה — זה נתן לו הרגשה שהוא יכול להכתוב לחברת "אל על" את התנאים שהוא מעוניין בהם.

כאשר פרץ הסכסוך הזה והשביתה הוכרזה על-ידי האיגוד המקצועי, נערכה חברת "אל על" לגיוס עובדים מקומיים ולהעברת כמה עובדים מן הארץ והמשיכה לתפקד בלי לסבול מההפרעה הקלה ביותר. תוך כדי הפעלת החברה נתקיימו המגעים עם האיגוד לחינוך מקצועי, עם כל האיגודים המרכזיים של איגודי העובדים, ולבסוף, לאחר 15 חודשים, הגענו למבוי סתום. כאשר האיגוד המקצועי של המכונאים עומד בקשיחות ואפילו בגסות נגד ההנהלה ונגד המאמץ שלה לחפש פתרון שיאפשר להחזיר את העובדים לעבודה בתנאים החדשים שהחברה היתה מעוניינת להנהיג אותם.

היתה פנייה אל ראש הממשלה מארצות-הברית. ראש הממשלה פנה אלי, ועל-יפי מצעתי כתב מכתב ללן קירקלנד בווינגטון, יושבי-ראש מרכז האיגודים המקצועיים בארצות-הברית. בתשובה על פנייתו של קירקלנד אל ראש הממשלה, שיתערב בסכסוך הזה, השיב לו ראש הממשלה: "בהמשך לשיחתנו שנערכה לאחרונה בעניין השביתה ביאל על, בניירויק, ברצוני להודיע כי מאז שובי לישראל הקדשתי זמן להיכנס לפרטי העניין, כפי שפורטו ידוע לך, מאז 5 בדצמבר 1982 'אל על' מנוהלת על-ידי כונס נכסים רשמי, אשר מקבל את הנחיותיו וכן מבוקר על-ידי בית-המשפט לפשיטות

חברת "אל על" בקשר להסכם עם חברת "קונטיננטל", שממנו מתברר עד כמה הם הפליגו בוויחורים של האיגוד המקצועי ובאיזו מידה הוא עומד כעיקשות בוויכוח איתנו. כל הדברים האלה הם נכונים.

לאור העמדה האחידה המשותפת לכולנו, גם לאלה שרצו לקדם את המשאומתן, אני מעריך שהאיגוד המקצועי הבין, שהקרקע שהוא ניצב עליה אינה מוצקה כל כך ונסוג מתביעותיו העיקריות. יש לי יסוד להאמין, שבביקור הבא שלהם נוכל לסיים את המשאומתן כהצלחה והחברה תוכל לחזור לפעילותה התקינה עם העובדים הקודמים שלה, שמספרם כמספר העובדים באותן שתי מחלקות שהחברה קיבלה על עצמה לצמצם. אלה יוצאו מן המערכת, ומערכת היחסים התקינה ששררה עד היום עם האיגוד המקצועי, תשוב, על אף העובדה שכמה מן המנהיגים המקומיים הם יורדים מישראל, המצטיינים היום בשנאה עמוקה כמעט לכל דבר שבא מישראל ומנוהל על-ידיה.

אני רוצה לקוות שאת הבעיה הזאת נוכל לפתור בשלב מאוחר יותר. בשלב זה אני סבור, שהמצב מניח את הדעת וודאי שיש הפרזה רבה מאוד בדברי הנואם על התערבותו של ראש הממשלה. אני מציע לנואם שיסתפק בדברי התשובה הללו ולא נצטרך להצביע על ההצעה.

היו"ר א' נתמיאס:

חבר הכנסת לנדאו, האם אתה מסכים לבקשתו של השר?

עוזי לנדאו (הליכוד):

אין לי כרייה, מאחר שכופים עלי הר כגיגית.

היו"ר א' נתמיאס:

עד שאומר הן, תודה רבה.

חברי הכנסת, אחי גיבורי התהילה שנשארו עד עתה —
בזה אני נועל את הישיבה.

הממשלה סמך את ידו על הסיכום שהושג על-ידי, ולפיו "אל על" הגישה חמש נקודות נגדיות לטענות האיגוד המקצועי, ואלה יובאו לפני הבורר. סעיף קטן (ב) קבע: "כל נושא אחר אשר עליו לא יוסכם בין הצדדים". פירוש הדבר, שלמעשה פתחנו את הבוררות בשני סעיפים בפני כל הטענות שיועלו.

בעקבות הסיכום הזה, שהובא ליריעת השגרירות שלנו, האיגוד המקצועי, ראש הממשלה והשליחים, יצאו לשם מר בלום. שהוא המפרק וכונס הנכסים הרשמי, ומר עמוס ערן, וכמשאומתן הם כמעט הגיעו לסיכום ככל הנקודות, מלבד שתיים-שלוש נקודות, האחת מהן משמעותית ושתיים אינן משמעותיות.

הם שבו לארץ. אחר מהם כבר שכ אתמול, השני ישוב הערב או מחר בבוקר, וניפגש אהם. נקבעה פגישה נוספת, בעוד שבועיים. אני בטוח שעתה יש סיכוי לסיים את המשאומתן, והחברה תוכל ליעל את עבודתה ולהגיע לחיסכון שבין 2.5 ל-3 מיליוני דולרים בשנה.

עוזי לנדאו (הליכוד):

במקום 5 מיליונים?

שר התחבורה ח' קורפו:

במקום 5.4 מיליוני דולרים, והוא סגור כשנה של ההשבתה כתוצאה מביצוע הפעילות במנגנון חסר.

עוזי לנדאו (הליכוד):

מדוע לחת לאותו ארגון? — — —

שר התחבורה ח' קורפו:

התוכנית המקורית היתה חיסכון של 3 מיליוני דולרים. 5 מיליוני דולרים היה סכום החיסכון בפועל, נכון שהאיגוד המקצועי הקשיח את עמדתו כלפי "אל על", בשונה מעמדתו כלפי חברות אחרות. הוא בא לקראת חברות אמריקניות בוויחורים מפליגים. כולכם קיבלתם את מכתבו של מנכ"ל