

הישיבה המאה-ישמונים של הכנסת האחת-עשרה

יום שני, ט"ז באדר א' התשמ"ו (24 בפברואר 1986)

ירושלים, הכנסת, שעה 16:01

א. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

לביטול סעיף 23 לחוק הסדרים לשעת-חירום במשק המדינה, התשמ"ו-1986 - מאת קבוצת חברי כנסת: הצעת חוק המכר (דירות) (הבטחת השקעה של רוכשי דירות) (תיקון), התשמ"ו-1986 - מאת חבר הכנסת מרדכי כר-און: הצעת חוק נכי דיירות הנאצים (תיקון - השוואת הגמלאות), התשמ"ו-1986 - מאת חברי הכנסת צ' ביטון, מ' וילנר, ח' זיאר וחי' טובי: הצעת חוק תקבולי דלק, התשמ"ו-1986 - מאת חברי הכנסת מ' וירשובסקי ואו' לין.

עוד הונחו על שולחן הכנסת הודעת שר הבריאות בעקבות מסקנות ועדת העבודה והרווחה, בנושא פעולתם הסדירה של שירותי מגן-דוד-אדום, והחלטת ועדת הכנסת מהיום בדבר תיקון כללי האתיקה לחברי הכנסת.

היו"ר ש' הלל:
תודה.

היו"ר ש' הלל:
אני מתכבד לפתוח את ישיבת הכנסת.

הודעה למזכיר הכנסת.

מזכיר הכנסת ש' יעקבסון:

ברשות יושב-ראש הכנסת הנני מתכבד להודיע כי הונחו היום על שולחן הכנסת, לדיון מוקדם: הצעת חוק הסמל והדגל (תיקון מס' 1), התשמ"ו-1986 - מאת חבר הכנסת מאיר כהן-אבידב; הצעת חוק הבחירות לכנסת (תיקון), התשמ"ו-1986 - מאת חבר הכנסת מאיר כהן-אבידב; הצעת חוק רשות השידור (תיקון), התשמ"ו-1986 - מאת חברי הכנסת ר' אדרי, ע' ברעם וד' ליבאי; הצעת חוק חגורות כטיחות ברכב, התשמ"ו-1986 - מאת חברי הכנסת ר' איתן, ר' כן-מאיר ואו' לין; הצעת חוק ימי עבודה, התשמ"ו-1986 - מאת חבר הכנסת זבולון המר; הצעת חוק

ב. שאלות ותשובות

ערכים פלשתינים ודרוזים מישראל ומהשטחים, אשר כתוצאה מההגבלה המוטלת עליהם נחקלים בקשיים במילוי יעיל של עבודתם או לימודיהם, לא יכולים להמשיך בפעילותם הפוליטית, נחקלים בקשיים או בעיכובים ממושכים בקבלת שירות רפואי נאות, אם זה אינו זמין בעיר מגוריהם, וחיי המשפחה והחברה שלהם נפגעים.

ברצוני לשאול את כבוד השר:

1. האם המידע של "אמנסטי אינטרנשיונל" מדויק?
2. אם לא - מה הם הנתונים האמיתיים?
3. האם נשקל שינוי החוק (צו בדבר הוראות הביטחון, מס' 378, פרק ה', משנת 1970), המגדיר את סמכות ההגבלה בקווים כלליים ביותר ואינו מבחין בין התנהגות פוליטית אלימה להתנהגות פוליטית בלתי אלימה?

4. מדוע בני אדם מוגבלים אינם מואשמים רשמית ואינם מובאים לדיון ועקב כך לא ניתנת להם הזדמנות להפריך את ההאשמות המופנות נגדם?

5. מדוע אי-אפשר למסור פרטים מלאים על נימוקי פקודת ההגבלה לאדם הנוגע בדבר או לעורך-דינו, אפילו לגבי מקור המידע?

היו"ר ש' הלל:

אנחנו עוברים לסעיף ב' בסדר-היום: שאלות ותשובות. אני מתכבד להזמין את כבוד שר הביטחון להשיב על קבוצת שאלות.

שר הביטחון ישיב על שאלתא 848 של חבר הכנסת יאיר צבן. אני מפנה את תשומת לבו לכך, שאם חבר הכנסת נעדר מהאולם אפשר להעביר את התשובה לפרוטוקול.

שר הביטחון י' רבין:
אני מעביר לפרוטוקול.

848. דוח "אמנסטי אינטרנשיונל" בדבר פקודות "מאסר-עיר" בישראל ובשטחים

חבר הכנסת י' צבן שאל את שר הביטחון ביום י"ז באדר התשמ"ה (10 במרץ 1985):

ברוח "אמנסטי אינטרנשיונל" האחרון, בדבר פקודות "מאסר-עיר" בישראל ובשטחים, מצוין, בין השאר, כי החל בשנת 1980, לפי המידע שבידי הארגון, קיבלו לפחות 148 בני אדם פקודות "מאסר-עיר" - 93 בגדה, 24 בישראל עצמה, 13 ברצועת-עזה, 9 בירושלים ו-9 ברמת הגולן. בממוצע, מצויים 66 בני אדם בשנה ב"מאסר-עיר". הסובלים מצווים אלה הם

1327. הריסת בית ברצועת-עזה

חבר הכנסת ת' טובי שאל את שר הביטחון ביום ר' בחשוון התשמ"ו (21 באוקטובר 1985):

ביום 19 בספטמבר 1985 הרסו גורמים צבאיים ישראלים, בנוכחות מפקד העיר עזה, את ביתה של הגברת שריפה מוחמד בכיר אבו-ישראל ממחנה ג'בליה. פעולת ההריסה בוצעה על אף העובדה שפרקליטה של בעלת הבית הגיש בזמן ערעור לוועדת הערעורים, וזו טרם דנה בו וטרם קבעה את עמדתה. מפקד העיר עזה סירב להענות לבקשות הפרקליט לרחות את ביצוע ההריסה, אף שהוצג בפניו עותק של הערעור.

הנני שואל את כבוד השר:

1. האם נחקרה תלונתה של בעלת הבית?
2. אם כן — מה הן תוצאות החקירה?
3. על-פי אילו קריטריונים והוראות פעל מפקד העיר עזה?
4. האם מוכן השר להורות על מתן פיצוי לגברת הנ"ל בגין הנזק שנגרם לה כתוצאה מפעולת ההריסה?

שר הביטחון י' רבין:

1-3. ועדת העררים שאליה הוגש הערר המוזכר בשאלתא אינה מוסמכת לדון בנושא. בחודש יוני 1985 נתגלתה תחילת בניית בית מצפון לעיר עזה בסמוך לחוף היס. הבית נבנה בלא קבלת היתר מהמפקד הצבאי, כפי שמחייב החוק, ובלא קבלת רשיון בנייה מהמועצה הכפרית ג'בליה, שאחר הבנייה נמצא כמרחבה. הבסיס המשפטי לרשינות הנדרשים כאמור מצוי בצו בדבר פיקוח על הבנייה ברצועת-עזה וצפון-סיני, התש"ם — 1980, אשר הוצא על-ידי המפקד הצבאי, וכן בפקודת בניין ערים, 1936. התקפה באזור.

גברת אבו-ישראל העמדה על מהות העבירה ונדרשה לחדול מן הבנייה. לאחר שהמשיכה בבנייה הוזמנה שוב אל הממשל הצבאי, הפעם עם אישה, עורך-דין אבו-ישראל, ונדרשה שנית להפסיק את הבנייה. למרות הבטחת עורך-הדין אבו-ישראל, התברר כי במקום נעשו פעולות בנייה נוספות. הממשל הצבאי נתן לגברת אבו-ישראל ארכה עד 18 בספטמבר 1985, ונאמר לה, שאם לא תהרוס את המבנה בעצמה עד אז ייהרס המבנה על-ידי כוחות צה"ל. מאחר שגברת אבו-ישראל לא הרסה את המבנה בעצמה, כפי שטובס אתה, הרסו אותו כוחות צה"ל ב-19 בספטמבר 1985. צו ההריסה אושר על-ידי כל הגורמים המוסמכים.

4. אם הגברת אבו-ישראל סבורה שהיא זכאית לפיצוי, עליה לנקוט את הדרך המשפטית הקבועה לכך, דהיינו, עליה לפנות לקצין מטה תביעות במינהל האזרחי.

1397. קיצור מספר ימי שירות מילואים

חבר הכנסת י' יוסף שאל את שר הביטחון ביום כ"ב בחשוון התשמ"ו (6 בנובמבר 1985):

בדרך כלל, מקצרים לסטודנט את שירות המילואים מ-45 יום ל-32 יום לצורך לימודים או מבחנים. לעומת זאת, על בן הישיבה לשרת כל הימים.

רצוני לשאול:

מדוע קיצור ימי מילואים נעשה רק בתיאום עם מוסדות האוניברסיטה, ואינו נעשה בתיאום עם הנהלת הישיבות?

תשובת שר הביטחון י' רבין:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

קיצור תקופות שירות במילואים לסטודנטים הלומדים באוניברסיטאות נעשה כדי שלא לשבש להם שנת לימודים

תשובת שר הביטחון י' רבין:
(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. הפרטים אינם מדויקים.

2. נכון ליום 10 בפברואר 1986 נתונים לצווי הגבלה באזורי יהודה ושומרון 23 אנשים, באזור חבל-עזה — 6 אנשים, ובירשאל — 42 איש.

3. הסעיפים הרלבנטיים בצו, בדבר ההוראות ביטחון, מנוסחים בדומה לסעיפים הרלבנטיים באמנת ז'נבה הרביעית.

אין מוצאים צווי הגבלה נגד אנשים אלא לאחר שגורמי הביטחון הגיעו למסקנה חדי-משמעות כי בהמשך הפעילות החופשית שלהם יש משום סיכון ביטחוני. הטלת צווי הגבלה איננה משום ענישה, אלא ביצוע סנקציה אדמיניסטרטיבית. ההוראות והנהלים בנושא ביצוע צווי הגבלה מפרטים היטב את השיקולים שיש לשקול בעת הטלת הגבלות על אדם, כדי לצמצם עד כמה שאפשר את א-הנחות המלווה צוים כאלה.

4-5. בכל המקרים שבהם מוצאים צווי הגבלה, המדובר בראיות חסויות, שהשלטונות אינם יכולים להרשות שיובאו לידועת האדם המוגבל.

מידע בדבר נימוקי צו ההגבלה מופיע בצו עצמו, הנמסר לאדם המוגבל, וניתן לקבל פרטים נוספים בדבר הרקע העובדתי על-פי בקשה בכתב לרשויות הנוגעות בדבר וכן במהלך הדיון בפני ועדת הערעורים הבוחנת את צו ההגבלה. בנוסף צו ההגבלה מופיעה הזכות לפנות לוועדת הערעורים, המורכבת משופט צבאי וקצינים נוספים. ועדה זו מוסמכת להמליץ לגבי תוקף הצו, לגבי ההוראות המגבילות הקבועות בו, לגבי אפשרות הארכתו וכדומה.

לא ניתן לגלות את מקור המידע כאשר קיימים טעמים ביטחוניים, כגון חשש לחייו של מוסר המידע. במקרים אלה ועדת הערעורים שוקלת את המידע בדלתיים סגורות.

לכני אדם מוגבלים שמורה הזכות לעתור לבית-דין גבוה לצדק.

היו"ר ש' הלל:

אבקש מכבוד השר להשיב על שאלתא 1327 של חבר הכנסת תופיק טובי, שאינו באולם.

צירלי ביטון (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
אם אפשר לאמץ — — —

היו"ר ש' הלל:
אי-אפשר.

צירלי ביטון (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
אני רוצה לאמץ את השאלתא.

היו"ר ש' הלל:

שמעתי, אני רק רוצה להזכיר לך את ההחלטה של ועדת הכנסת, שלפיה מתבטל הנוהג של אימוץ שאלות.

צירלי ביטון (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
אני ביקשתי מכבוד השר, אם הוא רוצה הוא ישיב.

היו"ר ש' הלל:

אם הוא רוצה, וזכותו של השר להשיב, בבקשה, אם אתה מעוניין.

שר הביטחון י' רבין:
אני אשיב.

נוסף על כך, עבודתו של הנ"ל כעורך-דין בעיתון "אל-פג'ר" נפגעת כתוצאה מצו ההגבלה.

שאלתי היא:

האם מוכן השר להורות לבטל את הצו או לאפשר לנ"ל לבקר בעמאן על-מנת להישבע כחוק?

שר הביטחון י' רבין:

לדעתי, היום השאלה שוב אינה רלבנטית, משום שתוקף הצו שאליו התייחס כשאלתא פג ב־15 בינואר 1986 ולא חודש.

היו"ר ש' הלל:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת מחמד ותד.

מחמד ותד (מפ"ס):

אדוני השר, האם זה סביר ששאתה עונה על שאלתא אחרי שלושה חודשים?

שר הביטחון י' רבין:

עבר זמנו, בטל קורבנו.

מחמד ותד (מפ"ס):

האם כך תנהג לגבי שאלות בעתיד?

שר הביטחון י' רבין:

אני מקווה שלא.

היו"ר ש' הלל:

לכן, בכל אופן, אחראי גם אני, כין השאר, ואנחנו עושים כמיטב יכולתנו כדי לתאם זמנים.

שר הביטחון י' רבין:

נראה שלא היה מקום לשאלתא, כי לצו היו סיבות משלו. משהתבטלו הסיבות, פג תוקפו, והדבר מראה שהשיקול היה ענייני.

1570. החיילים הבודדים בצה"ל

חבר הכנסת י' ארצי שאל את שר הביטחון ביום י"ג בכסליו התשמ"ו (26 בנובמבר 1985):
אודה לך אם תשיבני:

1. מה הוא מספר החיילים הבודדים, אשר הוריהם שוהים בחוץ-לארץ, המשרתים בצה"ל?

2. האם מונהגים לגבי חיילים אלה סידורים מיוחדים, השונים מהסידורים המקובלים לגבי חייל עם משפחה — בתחום החשלושים, החופשות, הנסיעות לחוץ-לארץ בזמן השירות?

3. מה הוא הסכום שהוצא על-ידי צה"ל למימון מס הנסיעות של חיילים אלה?

4. מה ניתן לעשות כדי לשפר את המצב של סוג זה של חיילי צה"ל?

שר הביטחון י' רבין:

1. מספר החיילים הוא כ־700.

2. התשובה היא חיובית.

3. צה"ל מאפשר ומאשר לחייל בודד ביקור משפחתי בחוץ-לארץ למשך 30 יום בשנה, ולא יותר מפעמיים בחקופת השירות. מטכ"ל אכ"א מסייע במימון מס הנסיעות, כשאין לחייל אפשרות לממן תשלום המס, ובמקרים מיוחדים אף ניתן סיוע במימון חלק מכרטיס הטיסה. נוסף על כך הקציבה

שלמה מפאת היעדרות במועדים מסוימים, כגון מועדי בחינות.

אין קיצור השירות של סטודנט מטעם זה מונע קריאתו להשלמת חקופת השירות הנדרשת במועדים אחרים, כגון תקופת פגרה.

נראה כי טעם זה אינו קיים בדרך כלל לגבי בני ישיבות המשרתים במילואים, שכן שיטת הלימוד בישיבות היא כזו, שהיעדרות במועד מסוים אינה משבשת בדרך כלל שנת לימוד שלמה.

עם זאת, אין הכללים בצבא מפלים בין בני ישיבות לבין סטודנטים במוסדות אחרים. חלמיר ישיבה הנקרא לשירות מילואים במועד הפוגע במיוחד בלימודיו בשל עיתויו יוכל להגיש בקשה לקיצור או לדחיית תקופת השירות, ובקשה זו תידון לגופה לפי אותם עקרונות הנהוגים לגבי סטודנטים.

היו"ר ש' הלל:

כבוד השר ישיב על שאלתא 1488 של חבר הכנסת פנחס גולדשטיין, שאיננו באולם.

שר הביטחון י' רבין:

אני מעדיף להשיב.

היו"ר ש' הלל:

בבקשה, אדוני.

1488. התקנת טלפונים ציבוריים במחנות צה"ל

חבר הכנסת פ' גולדשטיין שאל את שר הביטחון ביום ו' בכסליו התשמ"ו (19 בנובמבר 1985):

בעבר פניתי אליך בבקשה להורות על התקנת טלפונים ציבוריים בבסיסי הדרכה שונים בצה"ל ולאפשר את השימוש בהם לטיירוים. הושב לי כי "בבה"דים 4 ו־12, במחנה 80 ובבסיס דותן ינתקן טלפון נוסף".

ברצוני שתשיבני מעל בימת הכנסת:

1. האם הותקנו טלפונים ציבוריים בארבעת הבסיסים הנ"ל?

2. האם מאפשרים לחיילים הטיירוים לעשות בהם שימוש?

3. האם הוצאו למפקדי הטיירוים הנחיות מיוחדות לגבי השימוש בטלפונים הציבוריים, והאם מקפידים עליהן?

שר הביטחון י' רבין:

1. בבה"ד 4 קיים טלפון אורחי חופשי, שאינו מתייב תשלום של החיילים. בבה"ד 12 קיימים 3 טלפונים ציבוריים. במחנה 80 קיימים שני טלפונים ציבוריים. במחנה דותן מתוכננת התקנת טלפון בקרוב, לאחר שחברת "בזק" הצליחה לאחר פתרון טכני להתקנתו.

2 ו־3. התשובה חיובית.

1495. איסור כניסה לגדה המערבית שהוטל על תושב מזרח-ירושלים

חבר הכנסת מ' ותד שאל את שר הביטחון ביום ו' בכסליו התשמ"ו (19 בנובמבר 1985):

על טלאל עבדול ג'באר אבו-עפיה, ח"ז 8068013, חושב מזהיר-ירושלים, נאסרה כניסה לגדה המערבית מאז 15 בינואר 1984, ובידו צו איסור עד 15 בינואר 1986. עובדה זו מונעת ממנו את האפשרות לבקר בגדה המזרחית ולהישבע אמונים כעורך-דין. כפי שמחייב החוק הירדני, וזאת על אף שהשלים את לימודיו בשנת 1978.

למעלה ממיליארד ומיליון דולר מועברים באופן ישיר ועקיף לייצור בשביל הביטחון בישראל.

אומר במלים פשוטות: אנחנו באים ליצרנים האמריקנים עם כסף שקיבלנו ממשל המסים האמריקני, וזאת שעה ששום מדינה אחרת פרט לישראל אינה רשאית אלא לקנות בכסף זה ציוד בארצות-הברית, ואומרים ליצרנים האמריקנים: ראו, אנחנו קונים מכם — תקנו אתם בתמורה מוצרים מישראל או תקנו את המוצרים המסוימים שאנחנו רוצים, שרובם או חלקם העיקרי מיוצר בישראל.

אילו השכילה מדינת ישראל להשתמש בכושר הקנייה שלה במשאביה באותה מידה שאנחנו משתמשים בכספים האמריקניים באופסט או בקניית גומלין, היו כל פני הכלכלה בישראל שונים.

1629. ביקורי חיילים בבית-הכנסת האר"י בצפת

חבר הכנסת ר' כהן שאל את שר הביטחון ביום כ"ח בכסליו התשמ"ו (11 בדצמבר 1985):

לפי הידיעות בתקשורת, ביקרה קבוצת מ"כים בבית-הכנסת ע"ש האר"י הקדוש בצפת במסגרת סדרת חינוך, ובביקור זה נחגלה מעשה הנבלה שבו נחלשו דפים מסידורי תפילה המיחילים לשלום חיילי צה"ל ולשלום המדינה.

במקום נמצאו גם דברי נאצה ממש ב"קונטרס צידה לדרך של האדמו"ר מסאטמר", שבו כתוב: "להזהיר את העם לכל ידבק בידם מאומה מחרמת (טומאת) הציונים" ו"מוטב להשתחוות לצלם מאה פעמים ביום מללמוד את לשון הציונים".

אבקש לדעת:

1. לאור ההבטחות מהעבר שביקורים כאלה ייפסקו, מדוע התקיים אותו ביקור?

2. לנוכח הסכנה להטפה למעשה נגד המדינה ונגד צה"ל, האם אתה נכון להורות על הפסקה מוחלטת של ביקורים כאלה בעתיד?

תשובת שר הביטחון י' רבין:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

ביקשתי את התייחסותו של קצין חינוך ראשי לשתי שאלותי ואני קורא את תשובתו: "אין שום פגם בביקור בבית-הכנסת האר"י הקדוש על אף מה שעשו החרדים. אין קשר בין ביקורים אלה לבין תופעת החזרה בחשוכה. בעת הביקור לא היתה שום הטפה ובוודאי לא הטפה נגד המדינה ולא נגד צה"ל. עקרון חופש הדעה והאמונה הוא נר לרגלי מערכת החינוך".

1647. שבר חיילים בשירות חובה

חבר הכנסת א' נחמיאס שאל את שר הביטחון ביום י' בטבת התשמ"ו (22 בדצמבר 1985):

חייל בשירות חובה מקבל לחודש 56,448 שקל. מובטל מקבל ליום 44,040 שקל.

שאלתי לשר הביטחון היא:

האם אין מקום להעלות את שכרו של החייל בשירות חובה, בהתחשב בעובדה שסכום זה אין בו כדי לספק את הצרכים הבסיסיים ביותר?

שר הביטחון י' רבין:

שכר חיילי החובה הוא בחזקת דמי כיס למימון צרכיו האישיים של החייל שאינם מסופקים ישירות על-ידי צה"ל. לכן ההשוואה לדמי אבטלה אינה רלבנטית.

האגודה למען החייל סך של 10,000 דולר לסייע בתשלום מס נסיעות לאותם חיילים שיוכרו על-ידי ועדה של מטכ"ל אכ"א.

4. צה"ל מיצה את כל האפשרויות לסיוע בתחום סמכויותיו.

היו"ר ש' הלל:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת ארצי.

יצחק ארצי (המערך):

מה עושה צה"ל כדי לעודד את התהליך של התגייסות חיילים בלא הורים לצה"ל?

שר הביטחון י' רבין:

השאלה שנשאלתי מתייחסת לחיילים שהוריהם בחוץ-לארץ וסיוע הצבא להם בעת שירותם לשמור מגע עם הוריהם. אני חושב שבמתן אפשרות של פעמיים במשך השירות לצאת לחוץ-לארץ בסיוע רציני של צה"ל, יש משום עידוד מבחינת התנאים של שמירת קשר. אין זה יכול לבוא במקום החינוך והנחונות של ההורים ושל הבנים והבנות לבוא ולשרת בצה"ל.

1606. רכישות משרד הביטחון מ"תדיראן"

חבר הכנסת י' ארצי שאל את שר הביטחון ביום כ"ו בכסליו התשמ"ו (9 בדצמבר 1985):

מנכ"ל "תדיראן" טען בריאיון עיתונאי, שמשרד הביטחון הקטין לחצי את הזמנותיו ממפעל זה, "משום שהוא מעדיף לקנות בחוץ-לארץ".

כיוון שבעקבות המצב נאלץ המפעל לפטר 2,000 עובדים, אבקש להשיבני מעל במת הכנסת:

1. מה הוא היקף הרכישות של משרד הביטחון מ"תדיראן" השנה, לעומת הרכישות בחוץ-לארץ?

2. האם הקטנת היקף הרכישות נובעת בלעדית מצמצומים תקציביים או שמא הוחלפו מוצרים מקומיים במוצרי יבוא?

3. אם ההנחה דלעיל נכונה, מה היא הסיבה לכך — מדיניות של העדפת יבוא, עדיפות בטיב, מחיר נוח יותר, או כל סיבה אחרת?

4. נוכח המשבר הכלכלי והמגמות לעודד רכישת בארץ על פני יבוא, מה עושה משרד הביטחון כדי ליישם הלכה למעשה מגמה זו של העדפת "כחול-לבן"?

שר הביטחון י' רבין:

היקף הזמנות משרד הביטחון מ"תדיראן" בשנת התקציב 1985, הן מתקציב הביטחון והן בדרך עקיפה, על חשבון הסיוע הכספי של ארצות-הברית, עולה על היקף הזמנותינו בחברה זו בשנה הקודמת. לכן מיותר להשיב על השאלות הנוספות.

עם זאת אציין, כי למשרד הביטחון מדיניות ברורה של העדפת הייצור המקומי. למדיניות זו יש ביטוי בנחלת המשרד, על-אף הקטנת היקף הרכישות של משרד הביטחון בשקלים בישראל שהיא תוצאה של קיצוץ משמעותי בתקציב הביטחון ממשאבי המדינה.

אני חושב שקדומי בתפקיד ואנוכי פעלנו בשיטות משיטות שונות, בדרך שאין לה תקדים, אצל גורמי ממשלה אחרים להפוך את כספי הסיוע האמריקני, נוסף על המרה ישירה ל"לביא" בעבר והיום גם ל"לביא" ולדברים נוספים, להשקעה למען מוצרים הנדרשים מצה"ל בתעשייה הביטחונית הישראלית. הצלחנו להגיע לכך שבשלוש השנים האחרונות, מעבר לסכומים מהסיוע הכספי האמריקני המומר ישירות,

אודה לך אם תשיב לי:

1. האם אומנם נאמרו דברים אלה עליידי אל"מ סנה?
2. אם כן — האם מקובלת עליך התבטאות כזאת?
3. אם לא — האם תנקוט נגד אל"מ סנה צעדים כדי שלא תישנה התבטאויות כאלה?

שר הביטחון י' רבין:

דבריו של אלוף-משנה אפרים סנה צוטטו בצורה לא מדויקת. אלוף-משנה סנה נמנע בהופעתו בוועידת הנשיאים מארצות-הברית מלהביע את דעתו האישית. הוא ציטט דברי מתנחלים האומרים, כי ריכוז ההתנחלויות יהפוך כל פתרון מדיני המבוסס על חלוקה טריטוריאלית למסוכן.

היו"ר ש' הלל:

אבקש מכבוד השר להשיב על שאלתא 1668 של חברת הכנסת שולמית אלוני. היא איננה כאולם.

רן כהן (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

אני מבקש לאמץ, ואם אפשר — שהשר ישיב גם על השאלות שלי.

היו"ר ש' הלל:

לאמץ אי-אפשר. חסל סדר אימוצים. לפי החלטת ועדת הכנסת.

1668. ביקורי חיילים בשכונת מאה-שערים

חברת הכנסת ש' אלוני שאלה את שר הביטחון ביום י"ט בטבת התשמ"ו (31 בדצמבר 1985):

נמסר לי כי חיילים וקצינים העוברים סדרות חינוך במדרשה הצבאית בירושלים (הר-גילה, הרובע היהודי, בית-החיל) קיבלו הוראה להופיע לסטורים במאה-שערים ללא מדים, לאחר שסטורים קודמים של חיילים ברחובות וכישיבות אנטי-ציוניות במאה-שערים הסתיימו בתגרות וכביזוי צה"ל וחייליו.

שאלותי הן:

1. האם ידועה לשר עובדה זו?
 2. מדוע לא הופסקו הסטורים במקום לאחר התגרה הראשונה?
 3. מה חשיבות רואה צה"ל בהבאת חיילים וקצינים בפקודה לישיבות אלה לצורך הכנתם לתפקידים בצה"ל?
 4. האם לנוכח החזרה בחשובה ולנוכח השחרור משרות של תלמידי הישיבות, אין צורך לבטל מנהג זה?
- תשובת שר הביטחון י' רבין:
(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)
- להלן דברי קצין חינוך ראשי: חיילי צה"ל בסדרות החינוך במוסדות קמ"ר — קצין חינוך ראשי — לא הולכים לביקור בשכונות חרדיות בבגדים אזרחיים.

בכל הסטורים לאנשי הקבע בירושלים אחרי השעה 18:00 ניתן אישור להליכה בבגדים אזרחיים. הקריטריון — בחירה אישית של המסיר.

אינני יודע באיזו תגרה מדובר. בשום סיור של מקח"ר לא היתה תגרה. במסגרת סדרות החינוך של מקח"ר אין ביקור בישיבות.

במטרה לאמור את ערכם של צרכים אלה הוקמה בשנת 1976 ועדה לבחינת שכר חיילי החובה, והיא קבעה סל מצרכים ממוצע, אופייני, שחייל עשוי להזדקק לו. בשנת 1980 הותאם סל זה להרגלי צריכה חדשים ומשמש מאז בסיס שלפיו נקבע שכר טוראי.

"סל המצרכים" כולל: כלי רחצה, גילוח וצחצוח, אוכל, שתייה, סיגריות, כרטיסי קולנוע, נסיעות, כלי כתיבה והוצאות כלכלה בחופשת שבת ובחופשה רגילה.

מדי פעם נערכות השוואות בין "סל המצרכים" לבין שיעור השכר הבסיסי, וכאשר מסתבר שקיימת שחיקה מועלה השכר כנדרש, כמובן, באישור ועדת המשנה לחקציב הביטחון המשותפת לוועדת הכספים ולוועדת החוץ והביטחון של הכנסת.

בימים אלה מתקיימת עבודת מטה עם משרד האוצר, במטרה לקבוע שיטת עדכון חודשית של שכר חיילי החובה, כך שיישמר ערכו הריאלי באופן שוטף.

1649. פעילות חב"ד בצה"ל

חבר הכנסת ר' כהן שאל את שר הביטחון ביום י' בטבת התשמ"ו (22 בדצמבר 1985):

נמסר לי מחילי צה"ל, כי פעילות חב"ד בבסיסי צה"ל היא רחבה ועמוקה ומתגברת בהתקרב חגי ישראל.

נמצאת בידי שקית ובה דמי-חנוכה שקיבלו מאות חיילים מיחידות ומחילות שונים מ"כבוד קדושת הרבי מליובאוויטש", ובהם שני מטבעות של 10 אגורות חדשות.

החיילים הוסעו לקברות המקבים בעשרות אוטובוסים, ובכל אוטובוס — רב צבאי צמוד. בהמשך היום הם הוכאו לתפילות בבתי-הכנסת, וכדי לטעום סופגניות וקפה חם היה עליהם להתארת כישיבות כרובע היהודי.

שאלותי הן:

1. האם אין בננה זה משום כפייה דתית מובהקת על חיילי צה"ל, המחויבים ליום זה בפקודה?
2. בעקבות תשובותיך אלי בעבר, שמחן עלה כי תעצור את הפעילות המיסיונרית בצה"ל ותאסור ביקור חיילים בישיבות, מה בדעתך לעשות כדי שצה"ל יקיים את הוראותיך?

תשובת שר הביטחון י' רבין:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

הסיור "בעקבות המקבים" נערך על-ידי הרבנות הצבאית שנים רבות. בסטורים אלה מסבירים לחיילים את מורשת החשמונאים.

במסגרת הסטורים לא ביקרו החיילים בשום ישיבה ברובע היהודי. החיילים נכחו בטקס הדלקת נרות על יד הכותל המערבי וכמקובל כוכדו בסופגניות.

אין התרחבות של פעילות חב"ד בבסיסי צה"ל, וחלוקת דמי חנוכה סמליים על-ידי חב"ד אינה תופעה חדשה אלא נערכת זה שנים רבות.

1650. התבטאויותיו של ראש המינהל האזרחי

חבר הכנסת ר' איתן שאל את שר הביטחון ביום י' בטבת התשמ"ו (22 בדצמבר 1985):

ביום ד', 4 בדצמבר 1985, התפרסמה בעיתון "על המשמר" כתבה תחת הכותרת: "ריכוז ההתנחלויות יקשה על מציאת פשרה טריטוריאלית". הדברים נאמרו על-ידי ראש המינהל האזרחי, אל"מ אפרים סנה.

דובר צה"ל מסר כי, בעקבות הפיגוע בשטח הכיבוש בדרום-לבנון, שבו נפגעו שני חיילים שכירי החרב של צה"ל ונפצע קצין צה"ל, הוחקף הכפר קונין. נהרסו בו בתים ושלוש משפחות גורשו. כשידורי ישראל ב"ו בינואר 1986 נמסר, כי הודעת דובר צה"ל אינה נכונה. על שאלת הכתב לגבי הטענה שלפחות 450 איש כרוחו, ענה דובר צה"ל כי הלוא ידוע שלשעים יש הרבה ילדים, והוסיף כי איך שלא יהיה, טוב הדבר למען יראו וייראו. כשידורי חוץ-לארץ מתפרסם, כי גורשו בכוח כל תושבי הכפר — כ-2,000 איש.

ברצוני לשאול:

1. מה הן העובדות בעניין זה?
2. האם דברי דובר צה"ל נמסרו על דעת עצמו, או לפי הוראה מגבוה?
3. אם על דעת עצמו — האם יפוטר?
4. אם לא — מי נתן את ההוראה?
5. על דעת מי בוצעה הפעולה נגד הכפר קונין?

חשובת שר הביטחון י' רבין:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. הפעולה בוצעה על-ידי צבא דרום-לבנון. צה"ל לא היה מעורב בפעולה זו, למעט מאמציו לתווך בין אנשי צבא דרום-לבנון לבין כוחות יוניפי"ל, בכל הקשור להחזרת תושבי קונין לכפרם.

2 — 5. לא היו דברים מעולם. דובר צה"ל לא פרסם כל הודעה בעניין זה.

1719. מדיניות הממשל לגבי השקעות פיתוח בשטחים

חבר הכנסת מ' פלד שאל את שר הביטחון ביום ג' בשבת התשמ"ו (13 בינואר 1986):

בכתבה שפרסם שלח "הארץ" עטאללה מנצור בעיתונו, ב-25 בדצמבר 1985, נאמר, שעל אף השינוי שהסתמן באחרונה במדיניות הממשל הישראלי בתחום השקעות פיתוח בשטחים, עדיין נוהגים איסורים והגבלות ממנים שונים.

לפיכך, הריני שואל:

1. למה לא יתיר השר להוציא את מלוא הסכום המגיע לשטחים לצורכי פיתוח, לרבות עתודה שלא נוצלה משנים קודמות? אשתדך, לדוגמה, הוצאו רק כ-4 מיליוני דולר מתוך תקציב כפול בהיקפו.

2. האם יש נוהג לעכב ביצוע מפעלים הקשורים בנושאי מים, קרקע, ציוד חקלאי ותעשייה, ויכולים להיות בניית-תחנות למפעלים ישראליים? ואם כן — למה לא יורה השר לבטלו לאחר?

3. מה היא תגובת השר על טענות ד"ר פיטר גבסר, נשיא אגודת "אמריקן נאר איסט ריפאייט" (American Near East Refugee Aid), שישראל מונעת עד היום מארגונו לסייע לחקלאים ערבים ברכישת ציוד חקלאי כבד להכשרת קרקע ובביצוע מפעלים חקלאיים בשטחים הסמוכים להתנחלויות ולתת סיוע למסודות אקדמיים באוניברסיטאות בירדן ותבארן, ובכלל זה, בין השאר, מימון לימודים של סטודנטים מעוטי יכולת?

שר הביטחון י' רבין:

ממשלת ישראל נוקטת, זה כשנה וחצי, מדיניות של עידוד יזום השקעות, מפעלי פיתוח ופעילות ארגונים בין-לאומיים בשטחים. כל זאת, כמובן, תוך תיאום ושיתוף פעולה עם

1670. אסון השרפה בשומרון

חבר הכנסת ב' שליטא שאל את שר הביטחון ביום י"ט בטבת התשמ"ו (31 בדצמבר 1985):

שמונה חיילי צה"ל נספו בשומרון מפאת שרפתו של צריף מגורים שנרכש בארצות-הברית.

אבקש לשאול:

1. כיצד אירע שנרכש צריף שאינו חסין לאש?
2. מי אחראי לכך?

שר הביטחון י' רבין:

המבנים לא נרכשו על-ידי צה"ל אלא נמסרו לצה"ל על-ידי הגופים האמריקניים שבנו את שדות התעופה בנגב.

התקציב לבניית שדות התעופה, שכולו מומן על-ידינו, כלומר בסיוע אמריקני, כלל גם את כל מערכות הכלים והמבנים שהאמריקנים והעובדים מטעמם הביאו לצורך הבנייה והשיכון של העובדים בעת בניית שדות התעופה. לכן הם היו מראש רכושנו, רכוש מדינת ישראל, רכוש צה"ל.

המבנים הללו נמצאים בשימוש רחב במדינות רבות ועדיין נמצאים בשימוש רחב מאוד במחנות צה"ל בכל רחבי המדינה; בשעתם אפילו שימשו את צה"ל כלבנון.

הו"ר ש' הלל:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת בני שליטא.

בני שליטא (הליכוד):

בעקבות הניסיון המר שהיה לנו מן השרפה הזאת, האם אין בדעת השר להורות על בחינה מחודשת של כל הצריפים וכל המבנים המשמשים למגורי חיילים, כדי שכל מבנה שאינו עמיד בפני אש ובפני סכנה מסוג זה יוצא מהתקן?

שר הביטחון י' רבין:

מספר המבנים בצה"ל מסוג זה לאסכון חיילים ומבנים אחרים — אולי אינני מדויק, אני נוקב במספר מתוך הויכוח — נע בין 2,000 ל-2,500. יש גם מבנים אחרים במתכונת דומה לאלה, שאינם מתוצרת ארצות-הברית, והם אינם חסיני אש. כל ניסיון להחליף את המבנים שבהם מתגוררים היום חיילי צה"ל במבנים כחסיני אש כאופר מוחלט כמבטא בתקציב ענק, והלואו שיכולנו לשכן היום עוד חיילים אפילו במבנים האלה.

מה שעשינו בעקבות האסון הנורא שקרה הוא שהזמנו מספר רב יותר, כמה אלפים, של גלאי-אש שיוחקנו בכל מבנה רליק. הוצאו הוראות להתנהגות במבנים הללו, נקבעו סדרים בכל הקשור לאמצעי כיבוי אש נוספים ומיקומם במרחק סביר מהמבנה עצמו. כדי שלא יקרה אש שקרה בשעתו במקום האסון, כשהאמצעים הללו, ובכללם ברו המים לכיבוי אש, היו בקרבה נאות למבנה שהחום והאש שעלו מהמבנה שנשרף לא אפשרו כלל את השימוש באמצעים הללו. הווי אומר, שימוש במבנים ימשך. לא נחזיק עוד מבנים גדולים, שאסכנו מספר כה גדול של חיילים במבנה אחד, אלא המבנים יהיו קטנים יותר, יהיו גלאי-אש, אמצעים נוספים והוראות, במגמה לעשות הכול כדי שבעתיד לא יקרה מקרה כזה.

הו"ר ש' הלל:

תודה.

1717. תקיפת הכפר קונין בדרום-לבנון

חבר הכנסת מ' וילנר שאל את שר הביטחון ביום ג' בשבת התשמ"ו (13 בינואר 1986):

היו"ר ש' הלל:

תודה. אבקש מכבוד השר להשיב על שאלתא מס' 1820 של חבר הכנסת מיכאל איתן. הוא אינו באולם. אפשר להעביר את התשובה לפרוטוקול.

שר הביטחון י' רבין:

לא. דווקא הייתי רוצה לקרוא אותה.

1820. התבטאויותיו של סגן הרמטכ"ל

חבר הכנסת מ' איתן שאל את שר הביטחון ביום כ"ד בשבט התשמ"ו (3 בפברואר 1986):

פורסם בעיתונות ביום ג', 14 בינואר 1986, כי האלוף דן שומרון, סגן הרמטכ"ל, אמר באוניברסיטת בן-גוריון, כי אין הוא יכול לשפוט את מה שעשה אלי גבע. "אם מפקד לא מודה עם המשימות שלו — הוא אינו יכול להמשיך ולפקד. מול הדילמה שעמדה מולו, הכניסה לביירות — לא היה לו מנוס מאשר לנקוט הצעד הזה, צעד שגרם נזקים לצבא — — — הוא לא סירב לשרת בלבנון, הוא חשב שהחלטה להיכנס לביירות תהיה אסון. בשלב זה אסור היה לו להמשיך ולפקד".

אודה לכבוד השר אם ישיבני:

1. האם אין בדבריו של סגן הרמטכ"ל משום מתן לגיטימציה לקצינים בצה"ל להפסיק לתפקד כאשר החלטה מדינית או החלטה של מפקדיהם נראית להם "אסון" או "כור"ב?
2. מה כדעת כבודו לעשות במקרה זה, שבו סגן רמטכ"ל קורא לגבע לשוב לשירות הצבאי?

שר הביטחון י' רבין:

1. התשובה שלילית.

2. מאומה.

היו"ר ש' הלל:

תודה: לפחות תשובה קצרה.

1855. הלקחים מהריגת שני חיילי צה"ל ליד מחולה

חבר הכנסת ש' וייס שאל את שר הביטחון ביום ג' באדר א' התשמ"ו (12 בפברואר 1986):

הריגתם של שנים מחיילי צה"ל במבואות מחולה על-ידי חייל ירדני והפרסומים על הסתננויות נוספות מירדן למטרות חבלה מהוות מפנה במצב הביטחון בגבול המזרחי. שאלות:

1. האם ניתן, לדעת שר הביטחון, לזהות סימנים של רפיון מצד ממשלת ירדן בשמירה על השקט בגבול זה?

2. אם אכן כזה המצב, מה היא תגובת ישראל?

3. אילו לקחים תופקו מן התקריות הקשות האחרונות?

שר הביטחון י' רבין:

1. לפי כל הסימנים, אין רפיון מצד ממשלת ירדן בשמירה על השקט לאורך הקו המפריד בינינו לביןם. לאחר התקרית הגבירי הירדנים את מאמצי השמירה והמניעה והוציאו, לפי מיטב ידיעתנו, הוראות שתודאנה, היה אם נערך חייל, נעלם ממשמרתו, שידווח לרשויות הנוגעות בדבר.

2. ממשלת ישראל העמידה את ירדן על חומרת המעשה והובהר במגעים עם נציגים ירדניים כי פעולות כאלה ואחרות הן בלתי נסבלות מבחינתנו ואם לא יינקטו צעדים, ניאלץ להסיק מסקנות כרי למנוע אותן.

3. כל הלקחים הם כתחום המבצעי ועל כך אני מנוע מלמסור פרטים כאן.

המינהל האזרחי והקפדה על שני תנאים עקרוניים: 1. אי-פגיעה בביטחון; 2. שמירה על אינטרסים כלכליים של מדינת ישראל.

במסגרת מדיניות זו עשתה ישראל צעדים רבים אשר הביאו לשיפור ניכר בכל תחומי החיים בשטחים.

זה שבעה חודשים אין הגבלות על הכנסת כספים על-ידי אנשים יחידים דרך גשרי הירדן. במהלך תקופה זו הוכנסו למעלה מ-250 מיליון דולר על-ידי תושבי השטחים.

תקציב הפיתוח של המינהל האזרחי לשנה הבאה גדל כ-20% כמונחים דולריים. אוסיף ואומר: אנחנו מתקרבים למצב שבו הן בגלל הפיתוח הכלכלי והן בגלל יעילות המס, כמעט שאין ניתנים כספים מתקציב המדינה למינהל האזרחי ולממשל הצבאי.

הנתון המופיע בשאלה אינו מוכר לי וכן אינו מוכר לגוף העוסק בחיאום הפעולות ביהודה, בשומרון ובחבל-עזה.

1766. פסילת חומר לפרסום על-ידי הצנזורה הצבאית

חבר הכנסת מ' וירשובסקי שאל את שר הביטחון ביום י' בשבט התשמ"ו (20 בינואר 1986):

בעיתון "מוניטין" מינואר 1986 התפרסם קטע מתוך ספרו של עוזי בנזימן "שרון — לא עוצר באדם", ולפיו ביקש בשנת 1964 קצין צה"ל דאז אריאל שרון מאנשי מפקדתו להכין לו נתונים על מספר הרכבים — אוטובוסים ומשאיות — שהיו דרושים כדי להסיע את כל האוכלוסייה הערבית בגליל לארצות ערב השכנות. קטע זה פורסם בגרסה האמריקנית של הספר, אך נפסל לפרסום בארץ על-ידי הצנזורה הצבאית.

ברצוני לשאול:

1. מה הם הקריטריונים המנחים את הצנזורה בפסילת חומר מספרים שלא נכתבו על-ידי נושאי משרה ציבורית?

2. האם מן הראוי לצנזר קטע המתייחס לשנת 1964 ואינו נוגע לפעולות מבצעיות או לתוכניות אופרטיביות של כוחות צה"ל, אלא למגמותיו האישיות של קצין בכיר?

שר הביטחון י' רבין:

1. השיקולים הם שיקולי אי-פגיעה בביטחון המדינה.

2. לפי שיקול דעתי של הצנזור, במקרה האמור, לאור רגישות הנושא וכלי לבדוק כלל את אמיתותו — כן.

היו"ר ש' הלל:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת וירשובסקי.

מרדכי וירשובסקי (שינוי — מפלגת המרכז):

אדוני שר הביטחון, האם הקריטריונים בכל תחומי החיים במדינה הם כאלה שלפיהם כל ארוע שארע בשנת 1964 והוא נוגע לא לפעולתה של המדינה אלא לפעולתו של קצין אחד ירחיד — ולא חשוב מהו מעמדו כיום — חשיפתו עלולה לפגוע בביטחון המדינה? כך מפרשים מהו ביטחון המדינה?

שר הביטחון י' רבין:

כשר ביטחון, איני מתערב בדרך פעולתו של הצנזור, שהשיקול שלו חייב להיות שיקול עצמאי המונחה על-פי החוק ועל-פי הכללים והתקדימים שהיו נקוטם עד כה בדרך פעולת הצנזורה.

אני יכול לומר לך אישית: לא הייתי מעורב לא לכאן ולא לכאן, ואני נותן גיבוי מלא לצנזור.

הי"ד ש' הלל:

אני מודה לכבוד השר על תשובתו.

חברי הכנסת, מאחר שהשאלה עלתה לפני זמן מה — נתקלתי במחנות שחברי הכנסת קיבלו בט"ו בשבט — בשמכם ובדרשותכם נהגתי בעניין זה כך: לקחתי את כל המתנות שהיו מיועדות לחברי הכנסת ושלחתי אותן לבית-הספר לעיוורים בירושלים. אני חושב שזה אולי פתרון טוב לגבי מצוקת כאלה.

אני מתכבד להזמין את סגן שר האוצר להשיב על שאלות.

1324. איימינו ועדה מייעצת לבנק ישראל

חבר הכנסת מ' וירשובסקי שאל את שר האוצר ביום ר' בחשוון התשמ"ו (21 באוקטובר 1985):

בעיתונות פורסם, שזה ארבעת החודשים האחרונים פועל בנק ישראל בלא ועדה מייעצת.

ברצוני לשאול:

1. כמה זמן אין ועדת מייעצת לבנק ישראל?

2. האם מינויה של ועדה מייעצת חדשה מתעכב כשל הבטחות שניתנו לי"ר הקודם, חבר הכנסת אברהם שפירא, או למישהו ממפלגתו, אגודת ישראל?

3. האם תפקוד בנק ישראל בלא ועדה מייעצת נראה לשר תקין?

4. מה בדעת השר לעשות לכינון ועדה מייעצת לבנק ישראל?

סגן שר האוצר ע' אמוראי:

1. ועדת הכספים של הכנסת, בישיבתה מיום 21 בינואר 1986, אישרה את הצעת הממשלה לחיקוק סעיף 33 לחוק הסדרים לשעת-חירום במשק המדינה, שלפיה תקופת כהונתה של המועצה המייעצת לבנק ישראל תוארך עד 1 באפריל 1986.

2. המועצה המייעצת מתמנה על-ידי הממשלה לפי המלצת שר האוצר. הואיל והמינוי צריך להיות של הממשלה, לא היה טעם ששר האוצר יציע בחודש מרס שעבר — המועד להצעת הרכב חדש — הרכב של מועצה בלא הסכמה מוקדמת, בנושא מינוי ועדה מייעצת יש שתי בעיות: א. ההרכב האישי של המועצה; ב. המשקל הסגולי שיש לנציגות הבנקים במועצה.

3. כיוון שקיימות פונקציות אדמיניסטרטיביות-פורמליות שאי-אפשר לבצען בלא התייעצות עם המועצה ובלי אישורה, נאלצה הממשלה ב-21 בינואר 1986 לבקש את אישור ועדת הכספים להארכת תקופת כהונתה של המועצה הנוכחית.

4. שר האוצר התחייב בפני ועדת הכספים של הכנסת שער ליום 1 באפריל 1986 יביא בפני הממשלה הצעה להרכב ועדה מייעצת לבנק ישראל.

הי"ד ש' הלל:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת וירשובסקי, בבקשה.

מרכזי וירשובסקי (שינוי — מפלגת המרכז):
הבנתי מתשובתו של סגן השר, שהיתה תקופה מסוימת שהועדה לא היתה קיימת מכוח כל הוראה שבדין, הרי רק עכשיו נתנו לה אישור רטרואקטיבי. האם מצב כזה ייתכן?

הי"ד ש' הלל:

תודה. מאחר שחבר הכנסת רן כהן הגיע בינתיים לאולם, אבקש מכבוד השר בטובו, אם הוא מוכן לכך, להשיב על שאלות מס' 1629 ו-1649 של חבר הכנסת רן כהן. רצוי לבוא בזמן, חבר הכנסת רן כהן.

שר הביטחון י' רבין:

אדוני היושב-ראש קובע, אני מבצע.

שר הביטחון י' רבין:

(קורא את התשובה על שאלה 1629, ראה עמוד 1816).

הי"ד ש' הלל:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת רן כהן.

רן כהן (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

אדוני השר, הדברים, כפי שאתה אומר אותם, מקובלים עלי ועל כל זרם מחוגי הציונות לפחות. העובדה היא שבאותו בית-כנסת נמצאו דברי נאצה נגד הציונות, נגד השירות בצה"ל, נגד המשטר הדמוקרטי. הביקור של חיילי צה"ל במקומות שבהם יש הטפה גלויה נגד רשויות המדינה נראה לי, למרות הפתיחות והפולרליזם, דבר המנוגד למטרות של צה"ל כפי שהוא רואה את חייליו.

שר הביטחון י' רבין:

אכן, אם נמצאו במקום קונטרסים, כפי שאתה הגדרת אותם בשאלתך שלך, שכלולים בהם דברי נאצה, התקפה על המדינה ועל צה"ל, כפי שאתה מצטט בשאלתך — הרי זה חמור מאוד. אינני סבור שהימצאות קונטרס כזה בבית-כנסת האר"י הקדוש שוללת, כתוצאה מהימצאותו שם, ביקור של קבוצת חיילים בבית-כנסת שהוא אחר בעל ערך, בעל משמעות היסטורית בתולדות העם היהודי. אני מציע להפריד בין השניים, בין הטיפול בקונטרסים האלה לבין הביקור במקום כזה. הרי מדובר בצפת, כולם יודעים מה זה בית-הכנסת על שם האר"י הקדוש בצפת.

הי"ד ש' הלל:

תודה.

שר הביטחון י' רבין:

(קורא את התשובה על שאלת מס' 1649, ראה עמוד 1817).

אשמח אם יבואו עוד גורמים וייתנו בערב חג כזה, או בכל ערב חג אחר, תשורות והסכרות לחיילי צה"ל.

אורה נמיר (המערך):

כולל כסף? הכסף עשוי שוקולד?

שר הביטחון י' רבין:

מאחר שאנשי חב"ד ביקרו גם במשרדי — — —

מנחם הכהן (המערך):

גם חברי הכנסת מקבלים.

שר הביטחון י' רבין:

חברת הכנסת אורה נמיר, אין כזה שום כסף. יש שם מטבע אומללה שהיום היא לא שווה שום דבר. אני מציע שתראו את שקית הניילון הזאת. זה כסף?

הי"ד ש' הלל:

חברי הכנסת, רק מתחילים לדבר על כסף, כולכם מתעוררים לחייה. מה קרה פה?

שר הביטחון י' רבין:

רבותי, אם זה כסף, אני לא יודע מה זה כסף.

1626. הכספים שגבנו במסגרת חוק ביטוח סיעוד חבר הכנסת י' ארצי שאל את שר האוצר ביום כ"ח בכסליו התשמ"ו (11 בדצמבר 1985):
בשעתו נגבו ממשלם המסים, על-פי חוק, כספים לביטוח סיעוד.

אודה לך אם תשיבני מעל במת הכנסת:

1. מה הוא הסכום שהצטבר מהניכויים למטרה זו?

2. היכן מופקד הכסף? האם הוא נושא ריבית?

3. כיוון שלפי מיטב ידיעתי מצויים מאות קשישים הממתנים בתור לאשפוז סיעודי ואין מקומות המסוגלים לקלוטם, מתי יופשרו הכספים כדי שישורחו את ייעודם — מימון צורכי סיעוד של הזקוקים לכך?

סגן שר האוצר ע' אמוראי:

1. הסכום שהצטבר הוא כ-80 מיליון דולר.

2. הכסף הופקד באיגרות חוב של האוצר. תנאי איגרות חוב — הצמדה מלאה למדד ועור ריבית ריאלית צמודה של 5.25% לשנה.

3. הכספים יופשרו בהתאם לחוק החל בתאריך 1 באפריל 1986. ובתנאי שהדיונים בכנסת בחוק זה יסתיימו עד תאריך זה.

היו"ר ש' הלל:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת יצחק ארצי.

יצחק ארצי (המערך):

האם כדי להפשיט את הסכומים האלה דרושה חקיקה. תקנות או הסדר אחר, או שהדבר הזה יכלל אוטומטית בתקציב השנה הבאה?

סגן שר האוצר ע' אמוראי:

לא מעבר למה שמחייבים הדיונים בכנסת.

1730. הקריטריונים למתן סיוע ממשלתי למפעלים מתמוטטים חבר הכנסת ש' עמר שאל את שר האוצר ביום ג' בשבט התשמ"ו (13 בינואר 1986):

לאחרונה אנו עדים להתמוטטות מפעלים וחברות כתוצאה מהמדיניות הכלכלית והתהליך להבראת המשק. יש מפעלים, כגון המפעל הפטרוכימי "פרוטאורום", שבהם נעשו צעדים בהתערבות גורמים ממשלתיים למניעת סגירתם. לעומת זאת, יש מפעלים אחרים שהתמוטטו ונאלצו לפטר את כל עובדיהם. כגון "אתא".

לאור זאת, ברצוני לשאול את כבוד השר:

1. האם משרדך נחלץ לעזרת המפעל הפטרוכימי "פרוטאורום", ואם כן — כיצד?

2. מה הן אמות המידה להצלת מפעלים מתמוטטים?

3. האם הקצתה הממשלה מתקציבה סכומי כסף לעזרת מפעלים אשר נקלעו לקשיי תפעול?

4. האם יש העדפה בעזרה למפעלי ייצור על פני מפעלים הנותנים שירותים?

5. האם לא ניתן לחזות מראש את נפילתם של אותם מפעלים שיש סיכוי שהממשלה חסייע להם בעת התמוטטותם, על-ידי קבלת דוח כספי על מצבם הכלכלי?

סגן שר האוצר ע' אמוראי:

לא היתה שום החלטה שהיו זקוקים על-פי החוק לבצע אותה לאחר התייעצות עם המועצה המייעצת שבוצעה בטרם היה גוף שהוסמך לפעול בשם הוועדה המייעצת.

1377. הרצאות בעלות אופי דתי-אורתודוקסי במשרד האוצר חבר הכנסת מ' בראון שאל את שר האוצר ביום כ"ב בחשוון התשמ"ו (6 בנובמבר 1985):

ממקורות מוסמכים נמסר לי, שבמסגרת משרד האוצר — באופן ספציפי ידוע לי על השירות לעובדים ממוכנים של מינהל הכנסות המדינה — נערכו בשנה האחרונה פעולות שונות בעלות אופי דתי-אורתודוקסי, שמגמתן היתה ככל הנראה לעודד חזרה בתשובה. בין השאר, נמסר לי על הרצאות בנושאי דת הנערכות על-ידי חוזרים בתשובה במשך שעות העבודה ועל פרסום מטעם המשרד ועל לוח המודעות של המשרד של פעולות בעלות אופי דתי-אורתודוקסי מובהק.

אבקש להשיב לי על השאלות כדלקמן:

1. האומנם הידיעות הנ"ל נכונות?

2. האם ניתן לגורמים אחרים, כגון רפורמים או חילונים, להרצות על השקפותיהם בענייני דת ויהדות?

3. האין רואה טעם לפגם במתן במה במסגרת העבודה להשקפה בענייני רוח ויהדות, שאינה מקובלת על כל העם?

4. האם מוכן השר להורות למשרדו לפעול על-פי עיקרון של שוויון?

סגן שר האוצר ע' אמוראי:

בשנה האחרונה התקיימו בש"מ עשרות פעולות הדרכה, קורסים והרצאות בנושאים שונים, בעיקר בתחום המקצועי המחשבי ולא בתחום הדתי. במסגרת מפגשים אלו הגיעה בקשה מצד עובדים מספר ביחידה, לקבל הרצאה בתחום המחשב ובמסגרת התורה, מפי ד"ר כ"ץ מהטכניון. וכן הרצאה בנושא ימים נוראים, מאת הרב פרנקל. לקראת הימים הנוראים. הכניסה להרצאות אלו היתה חופשית לחלוטין ולא כפייתית. עובר שאין לו עניין בתחומים האלה יכול היה שלא להשתתף בהרצאות אלה.

לטענה של מגמתיות ועידוד לחזרה בתשובה אין על מה לסמוך. הטכניקה המחשבת שפותחה היא אשר עמדה במוקד ההתעניינות של אותם עובדים בהרצאה הראשונה. אינני רואה כל פסול, טעם לפגם או תעמולה בכיבוד בקשתם של עובדים הרוצים לשמוע הרצאה בתחום היהדות, מה גם שמדובר בהרצאה שתוכננה לקראת סוף יום העבודה — בשעה 14:00 ו-15:00, והיא הסתיימה אחרי כשעה. פגישה שנייה היתה אמורה להתקיים בהמשך, על חשבון זמנו הפנוי של העובד.

אם כן, היו בסך הכול שתי הרצאות במשך כשעתיים וחצי במשך כל השנה, מול מאות שעות הדרכה וימי עיון בנושאים מקצועיים ואחרים. יחס כזה של מספר שעות ודאי שאינו מצביע על מגמות כפי שהוצגו בשאלתא.

היו"ר ש' הלל:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת מרדכי בראון.

מרדכי בראון (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

אם מותר לי, אני רק רוצה להודות לסגן השר, ולקוות שהעניין הזה יימשך כפי שהוא תיאר אותו. זה משביע בהחלט את רצוני.

תשובת סגן שר האוצר ע' אמורי:
(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

לשעת חירום במשק המדינה, ולפיה תוארך תקופת כהונתה של
המועצה המייעצת לבנק ישראל עד ליום 1 באפריל 1986.

2. הואיל והמינוי צריך להיות של הממשלה בהמלצת שר
האוצר לא היה טעם בכך ששר האוצר יציע בחודש מרס 1985
— המועד להצעת הרכב החדש — הרכב של מועצה בלא
הסכמה מוקדמת.

3. שר האוצר התחייב בפני ועדת הכספים של הכנסת,
שעד ליום 1 באפריל 1986 הוא יביא בפני הממשלה הצעה
להרכב ועדה מייעצת לבנק ישראל.

1789. גמלתו של מזכיר הכנסת לשעבר

חבר הכנסת ב' שליטא שאל את שר האוצר ביום כ' בשבט
התשמ"ו (30 בינואר 1986):

בעקבות ההחלטה להעניק תוספת תקציבית רצינית,
המכונה תוספת פרלמנטרית, למר נתנאל לורך, מזכיר הכנסת
לשעבר, אף שתוספת זו בוטלה קודם לכן על-ידי יו"ר הכנסת,
מר מנחם סבידור, ברצוני לשאול את כבוד השר:

1. האם תוספת זו מעוגנת בחקש"ר?

2. האם ידוע לשר שעל-ידי תוספת זו יקבל מזכיר הכנסת
לשעבר גמלה הגבוהה ב־350 ש"ח מגמלתו של ראש הממשלה
לשעבר מר בנין?

סגן שר האוצר ע' אמורי:

היועץ המשפטי לממשלה קבע, כי יש לשלם למזכיר
הכנסת לשעבר מר נתנאל לורך את התוספת הפרלמנטרית
המשתלמת לעובדי הכנסת, וכל היתר נגזר מקביעה זאת.

היו"ר ש' הלל:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת בני שליטא.

בני שליטא (הליכוד):

האם מקובל על האוצר שבמערכת השכר של הבכירים
יהיה מעמד אחד במשרדי הממשלה ומעמד אחר לכנסת? האם
משרד האוצר איננו חושב שיש מקום לקבוע רפורמה שתקבע
רמת שכר אחידה גם למען הצדק וגם למען האווירה הנכונה
והטובה?

סגן שר האוצר ע' אמורי:

אינני בטוח שהשאלה הנוספת הזאת צריכה להיות מופנית
אלינו, לאוצר.

בני שליטא (הליכוד):

מדוע לא? הלא האוצר הוא בעל הבית של המשק.

סגן שר האוצר ע' אמורי:

לא בדיוק, לא ככל שזה כרוך בכנסת. אני למשל הייתי
נוהר. אבל מה זה משנה, לגבי העובדה הזאת קובע ההסכם
שהיה קודם, ומה שפסק היועץ המשפטי לממשלה מחייב
אותנו מבחינה חוקית.

1790. פעילות משרדי מס הכנסה בנצרת בשבת

חבר הכנסת ע' עלי שאל את שר האוצר ביום כ' בשבט התשמ"ו
(30 בינואר 1986):

בעיתון "כל העמק והגליל" פורסם, שמשרדי מס הכנסה
בנצרת פועלים בשבת ומשרתים קהל יהודי וערבי כאחד.
הפקידים מזמינים יהודים לבוא למשרדי מס הכנסה בשבת
קודש.

שאלות:

1. האם כבוד השר מודע לכך?

משרדי האוצר והתעשייה גיבשו קריטריונים לסיוע
למפעלים הנקלעים לקשיים: 1. המפעל נקלע לקשיים אך קיים
סיכוי סביר שייחלץ מהם בעזרת סיוע; 2. המפעל מבצע ייצוא
משמעותי; 3. המפעל מצוי באזור פיתוח או שיש לו השלכות
תעסוקה חמורות על האזור; 4. הבעלים מוכנים לפעול להצלת
המפעל ולהורים כסף, כך שהסיוע איננו ממשלתי בלבד אלא
נשען על מקורות משותפים.

במקרה של מפעל "אתא" נעשו מאמצים למצוא פתרון
ואף הוזרם סיוע ממשלתי כדי שיהיה זמן מספיק לעריכת
הסדרים. לאחר שהתברר שהמפעל סבל מבעיות כרוניות,
אי-יחידוש ציוד, בעיות שיווק, ניהול ועוד, הסתכם הסיוע
הנדרש בעשרות מיליוני דולרים והממשלה החליטה שלא
להמשיך ולהתערב.

חברת "פרוטאורום" נקלעה לקשיים הנובעים ממשבר
בשוק העולמי וירידת מחירים. מחזור המפעל הוא כ־67 מיליון
דולר והחברה מייצאת למעלה מ־50% מתוצרתה. המפעל
מכסה את תשלומי הריבית שלו אך יש לו קשיים בהחזר מלוא
הקרן על ההלוואות. בימים אלו מסתמן הסדר, ועל-פיו
הסכימה הממשלה לדחות בשנתיים את החזר הקרנות על
הלוואות שהיא נתנה בעבר לחברה. והבנקים הפרטיים ינהגו
באותה דרך במקביל. הבעלים יזרימו כ־1.6 מיליון דולר
לחברה. במידה שתהיה עליית מחירים בענף, ישופר מיידית
מצב המפעל. אם תחול ירידה נוספת במחירים, לא יהיה עוד
כדי הממשלה לעזור.

מבחינה ניהולית — הסיוע ניתן למפעלים יצרניים ובעיקר
למפעלי ייצוא. כאשר מדובר בסיוע בהיקפים קטנים מטפלת
בכך קרן סיוע במשרד התעשייה. כאשר מדובר בקשיים
גדולים, נבדק הדבר על-ידי משרדי האוצר והתעשייה. וכאשר
מתקבלת החלטת סיוע הדרושת תקציב, הדבר עובר להחלטת
ועדת שרים לכלכלה ואחר כך לוועדת הכספים.

1760. תקינות פעולתו של בנק ישראל

חבר הכנסת א' שלום שאל את שר האוצר ביום י' בשבט
התשמ"ו (20 בינואר 1986):

בעיתון "דבר" מיום 1 בינואר 1986 פורסם, שפג תוקף
חוק מיוחד, שאין מועצה מייעצת לבנק ישראל ואין מגביל את
פעולותיו.

היועץ המשפטי לממשלה מזהיר על מצב לא תקין
בפעילות הבנק המרכזי.

ברצוני לשאול את שר האוצר:

1. האם הדברים מדויקים?

2. אם כן — איך הם מתיישבים עם מדיניות האוצר
להגבלות נגד חריגים במסגרת החוק?

3. מה הן הסיבות לאי-מינוי ועדה מייעצת לבנק ישראל?

4. מתי תמונה ועדה מייעצת לבנק ישראל על-מנת שהבנק
המרכזי יתנהל בצורה חוקית ותקינה?

תשובת סגן שר האוצר ע' אמורי:
(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. ביום 21 בינואר 1986 אישרה ועדת הכספים של הכנסת
את הצעת הממשלה לחוקן סעיף 33 לחוק הסדרים

2. אישור התוספת בשיעור 1.5% כאמור נעשה בהתאם לחוק התקציב.

3. לפי מיטב ידיעתנו, נכון כי התוספת של 1.5% הפכה להיות תוספת של 6%. הנהלת חברת החשמל היא האחראית לתשלום כאמור.

ביום 27 בנובמבר 1985, סמוך למועד קבלת המידע כאמור, פנה מנהל רשות החברות בכתב ליושב-ראש הדירקטוריון ולמנכ"ל חברת החשמל וביקשם לברר אם המידע נכון וזיכרון אישור העלאת שכר זו. כמו כן הורה מנהל רשות החברות להפסיק לאלתר כל תשלום חורג מעבר לתוספת של 1.5% שאושרה בזמנה.

במכתב מיום 10 בינואר 1986 ביקש מנהל רשות החברות מדירקטוריון החברה לקבל החלטה מתאימה. החלטה כאמור עדיין לא נתקבלה.

4. משרד האוצר בדק את הנושא. תוצאות הבדיקה הן כדלהלן: תוספת השכר שאושרה על-ידי מנכ"ל האוצר היתה בשיעור שנתי ממוצע של 1.5% בשנת התקציב 1984/85. מאחר שהוחל בתשלום התוספת האמורה רק ברבע האחרון של שנת התקציב 1984/85, החליטה הנהלת חברת החשמל לשלם 6% לחודש על היתרה על מנת שהעלות לשנת 1984 תהיה 1.5% כממוצע, ועקב כך שיעורה השנתי הממוצע בשנת התקציב 1985/86 הוא כ-6%.

5. רשות החברות הממשלתיות מתכוונת לפנות בימים הקרובים אל היועץ המשפטי לממשלה לקבל את חוות דעתו בשאלות אם היתה חריגה מהוראות חוק התקציב 1984/85, הוראות חוק יסודות התקציב 1985/86, הוראות חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה — 1975, או על-פיהן נאמרו כל דין אחר, בקשר למתן ו/או קבלת תוספות אלו על-ידי מי מעובדי חברת החשמל ו/או מנהלה הכללי ו/או יושב-ראש הדירקטוריון שלה. משרד האוצר יחליט אילו צעדים יש לנקוט לאחר קבלת חוות דעתו של היועץ המשפטי לממשלה.

היורד ש' הלל:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת אוריאל לין.

אוריאל לין (הליכוד):

אדוני סגן שר האוצר, קודם כול, מנכ"ל מאשר תוספת שכר כשאינן לו סמכות, ואם לא יודעים אם שר האוצר נתן לו הרשאה לכך או לא? מה זה כאן, דברים מסוג זה שיכולים לגרום לחסיסה בכל המשק נעשים בלי שיהיה אישור בכתב כיות?

יתר על כן, איך זה הופכים תוספת של 1.5% לתוספת של 6%? הרי הכוונה שלי היא שאושרה תוספת תורשית של 1.5%, ולאחר מכן היא הפכה ל-6%. ועד היום טרם מיציתם את הדין עם אלה שיכולים לגרום לפריצת כל הסכרים במשק, כל הסכמי השכר?

סגן שר האוצר ע' אמורי:

אני מתפלל על חבר הכנסת אוריאל לין שלאחר תשובתי הוא שאל מה ששאל. הוא כעובד מדינה לשעבר צריך היה לדעת שחוקה על עובד מדינה בדרג של מנכ"ל, שהוא פועל מכוח סמכות שניתנה לו על-ידי שר האוצר, הממונה או על-ידי כל שר אחר, אלא אם כן הוכח אחרת.

הסברתי בדיוק מה היו השיקולים של חברת החשמל, ושיקולים אלה אינם מקובלים על הנהלת האוצר. היות שמידע זה הגיע לידיעתנו רק בסוף חודש נובמבר, הרי כאשר

2. האין טעם לפגם בכך שכיום שבת קודש, שהוא יום המנוחה הרשמי, משרדי ממשלה פועלים?

3. איך ייתכן להזמין יהודים בשבת קודש למשרד ממשלתי?

4. מה בדעת השר לעשות למניעת התופעה?

תשובת סגן שר האוצר ע' אמורי:

(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. משרד פקיד השומה נצרת אכן פתוח בימי שבת, ובכך אין הוא שונה ממשרדי ממשלה אחרים.

2. העובדים במשרד זה בשבת הם עובדים שאינם נמנים עם בני הדת היהודית.

3. נישומים יהודים אינם מומונים בשום מקרה למשרד ביום שבת. עם זאת, אם נישום יהודי כא מיוזמתו ביום שבת למשרד, הוא יקבל שירות מהעובדים המצויים במשרד, מאחר שאין אנו יכולים לסייג את מתן השירות לציבור על בסיס של דת.

1815. תוספת שכר לעובדי חברת החשמל

חבר הכנסת אורי לין שאל את שר האוצר ביום כ"ד בשבט התשמ"ו (3 בפברואר 1986):

ביום 12 בינואר 1986 התפרסמה בעמוד הראשון של עיתון "הארץ" ידיעה כי חברת החשמל משלמת לעובדיה תוספת שכר לא-חוקית של 6%.

בכתבה נאמר, כי מנכ"ל משרד האוצר אישר בזמנו תוספת שכר של 1.5% לחודש, וזו הפכה, כתוצאה של תרגיל חשבונאי, לתוספת של 6% לחודש.

שאלותי הן:

1. האומנם אישר מנכ"ל משרד האוצר בזמנו תוספת לעובדי חברת החשמל? אם כן — מתן, כמה, ומכוח איזו סמכות?

2. אם אכן אושרה תוספת זו, האם לא נעשה הדבר בניגוד להסכמי השכר?

3. האם נכון הוא כי תוספת של 1.5% הפכה להיות תוספת של 6%? אם כן — מי הם האנשים האחראים להעלאת זו, של פי ארבעה מהתוספת שאושרה בזמנה?

4. האם בדק משרדך וחקר פרשה זו? אם כן — מה הם הממצאים שהועלו?

5. האם מתכוון משרדך לנקוט צעדים נגד מי שביצעו, או אישור תשלום תוספות שכר לא-חוקיות? אם כן — אילו צעדים? ואם לא — מדוע?

סגן שר האוצר ע' אמורי:

1. המנהל הכללי של משרד האוצר, מר נסים ברוך, אישר ביולי 1984, ערב חתימת ההסכם הקיבוצי המיוחד של חברת החשמל לשנים 1984 — 1986 — הסכם הצטרפות להסכם המסגרת — תוספת שכר בשיעור 1.5% ברכיבים שאינם שכר לעובדי חברת החשמל.

לפי חוק התקציב, מוסמך שר האוצר לאשר תוספות שכר בחברות הממשלתיות. מאחר שמאז אותו מועד התחלפו שרי האוצר והמנכ"לים קשה לבדוק זאת, אולם נראה כי המנהל הכללי פעל מכוח סמכות שניתנה לו על-ידי שר האוצר דאז, מר כהן-אורגד.

בסקר האחרון שפורסם על-ידי "פרויקט הגדה והרצועה" נמסר, שההוצאה הישירה של ההסדרות הציונית ליישובי השטחים הסתכמה בשנים 1977 — 1985 בסכום כולל של 292 מיליון דולר. ההוצאה המשפחתית למשפחה הגיעה בשנת 1985 לסכום של 165,000 דולר בבקעה וכ-80,000 דולר ביישובים הקהילתיים.

אבקש להשיבני:

1. מה היו המקורות למימון הנ"ל?
2. האם משתתף שר האוצר מתקציבו במימון של הסוכנות היהודית?
3. כמה עלתה ההוצאה למשפחה בערכה, בגליל ובאזורי הארץ האחרים?
4. היש לדעת השר הצדקה כלכלית להשקעות בהיקף כזה ביישובים בשטחים?

סגן שר האוצר ע' אמוראי:

1. החטיבה להתיישבות של ההסדרות הציונית העולמית, אשר מופקדת על ההתיישבות הכפרית מעבר ל"קו הירוק", מתקצבת בתקציב המדינה. על-פי הצעת התקציב לשנת 1986 תוציא החטיבה סך של כ-30 מיליון דולר.

2. תקציב המדינה אינו מממן את תקציב הסוכנות היהודית.

3. להלן פירוט ההשקעות בגליל ובערכה על-פי הנתונים, במיליוני דולר, שנמסרו לנו מהסוכנות היהודית:

אזור הגליל — 3,081 משפחות, ההשקעות לשנת המס 1983/84 — 13.9; 85 — 1984 — 13.8; 1985/86 — 11.9.

בערכה — 565 משפחות, להוציא עין-יהב, חצבה ויוטבתה. שאינם בטיפול הסוכנות. בשנת המס 1983/84 — 4; בשנת המס 1984/85 — 3.7; בשנת המס 1985/86 — 4.1.

בגלל השוני בהשקעות לא ניתן להתייחס לאזורי ארץ אחרים בלא ציון מדויק של כל אזור ואזור.

4. החלטות לגבי הקמת יישובים מעבר ל"קו הירוק" מתקבלות בוועדת השרים לענייני ההתיישבות, והביצוע הוא כהתאם לאפשרויות בתקציב החטיבה להתיישבות.

1851. תוספת שכר לעובדי חברת החשמל

חבר הכנסת אוריאל לין שאל את שר האוצר ביום ג' באדר א' התשמ"ו (12 בפברואר 1986):

ביום 4 בפברואר 1986 פורסם בעיתון "על המשמר", כי במהלך ביוררה של תביעה משפטית שהגישו עובדי כתי"הזיקוק לתוספת שכר, נאמר מפורשות על-ידי נציג האוצר, כי משרד האוצר אישר לעובדי חברת החשמל תוספת כשיעור של 6% לשנת 1985.

שאלות הן:

1. האומנם אישר משרד האוצר תוספת שכר של 6% לעובדי חברת החשמל לשנת 1985, והאם תוספת זו אושרה בחברות משלתיות אחרות?

2. מה היו כלל תוספות השכר והטבות השכר למיניהן ששולמו כפועל בשנים 1984 ו-1985 לעובדי חברת החשמל?

3. האם נכון כי חלק מתוספות והטבות אלה נעשו מתוך כוונה להעלים מידע מהציבור הן על-ידי משרד האוצר, הן

פועלים ביחס להחלטה של דירקטוריון, נעשה בדיקה, והבדיקה הסתיימה רק עכשיו. רק עכשיו היתה פנייה ליועץ המשפטי ביחס לכך. לכן אני חושב שהשאלה היתה מיותרת. על כל פנים, עניתי עליה.

1816. מימון הייצוא

חבר הכנסת מ' וירשובסקי שאל את שר האוצר ביום כ"ד בשבט התשמ"ו (3 בפברואר 1986):

בנק ישראל גותן למפעלים מימון לייצוא באמצעות שלוש קרנות המנוהלות במחלקת האשראי של הבנק. הקרן הפעילה ביותר מבחינה כספית היא קרן ייצור לשם ייצוא, המממנת שכר עבודה ורכישות מקומיות. את הזכויות לתמריצים אלה קובעת ועדת קרנות הייצוא, שבה מכהנים נציגים של בנק ישראל, האוצר ומשרד התעשייה והמסחר. התמריץ נקבע לפי שני משתנים על-פי ניתוח מאזני המפעלים: 1. הערך המוסף של כל מוצר; 2. מחזוריות הייצוא. ככל שהמשתנה הראשון גדול יותר או השני קטן יותר — כן גדלה הסובסידיה הגלומה.

ברצוני לשאול:

1. מה הוא הערך המוסף הממוצע של כל מוצר ומהי מחזוריות הייצוא הממוצעת כענף הטקסטיל?

2. מה הוא הערך המוסף ומחזוריות הייצוא שקבעה הוועדה למפעל "גלנט תעשיות" ואילו תמריצי ייצוא מקבלים מפעלי השטחים "כרמל" מהקרן הנ"ל?

3. אם יש הבדל בין ערך המשתנים בשאלות 1 ו-2, מה הוא ההסבר לכך?

סגן שר האוצר ע' אמוראי:

הקרן הפעילה ביותר מבחינה כספית היא קרן המשלוחים, ולא הקרן שצוינה על-ידיך. עם יתרה של 750 מיליון דולר לעומת שתי הקרנות האחרות: מט"ח וייבוא, עם יתרה של 700 מיליון דולר יחד.

1. טווייה ואריגה — ערך המימון 67%, מחזוריות 2.8; סריגה והלבשה — 59%, מחזוריות 3.6; צור ופרוות — 51%, מחזוריות 2.7.

ראוי לציין, שלא מדובר בערך מוסף אמיתי אלא בערך התשומות המקומיות, למעט יבוא עקיף. אבל הדבר חוזר בכל הקטיגוריות.

2. "קיסריה גלנט-ישראל" — ערך המימון 74%, מחזוריות 2.5; גלנטי-כרמל בע"מ — 76%, מחזוריות 2.5.

קרן ייצור לייצוא, היום קרן מטבע-חוץ, מאפשרת קבלת אשראי על מרבית התשומות המקומיות כשיעור ריבית של יורודולר פלוס 2%, כשמדובר בעסקות ייצוא, ולכן התמריץ העיקרי הוא במתן נזילות ולא סובסידיה.

3. הסטייה מהממוצע בענף נובעת ממרכיב ייבוא ותהליך ייצור שונים מהממוצע בענף. יש לציין, שתת-הענף טווייה ואריגה, שאליו משתייך מפעל "כרמל", מורכב ממספר רב של קבוצות, שלהן ערך מימון ומחזוריות שונים. לשם דוגמה: אריגת בדי כותנה עם ערך מימון של 57% ומחזוריות של 3, ובדי ריפוד עד ערך מימון של 80% ומחזוריות של 3.8. כלומר, ההטורוגניות בתוך תת-הענף היא המסבירה את הסטייה מהממוצע.

1818. מימון התנחלות בשטחים

חבר הכנסת מ' בראון שאל את שר האוצר ביום כ"ד בשבט התשמ"ו (3 בפברואר 1986):

שמותר להפנות לשאלתא רק כשמישיכים עליה באותו היום.
אני חושב שזה לא נאה.

סגן שר האוצר ע' אמוראי:
השכתי עליה לפני חמש דקות.

היו"ר ש' הלל:

סליחה, יש טעות במספר.

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת אוריאל לין.

אוריאל לין (הליכוד):

אדוני סגן שר האוצר, אתה עוסק בפליאה ואני עוסק
בממשל תקין. אתה מניח הנחות וחזקות, ואני שואל על
עובדות. שאלתא 1851 אינה זהה לשאלתא הקודמת. יש בה
כמה שאלות שלחלוטין אינן כלולות בשאלתא הקודמת,
ולדוגמה שאלה: 2. כדי שנדע מה היתה מסכת כל תוספות
השכר וההטבות למיניהן ששולמו לעובדי חברת החשמל,
ביקשתי פירוט מלא, ולא רק על אותה תוספת של 6%.

על כן, אני אעריך מאוד אם במועד מאוחר יותר ישיב לי
סגן שר האוצר על שאלתא זו כפי שהיא מופיעה.

ג. סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו*

(גמר הדיון)

להם הכספים הנחוצים, ואם רק יאפשרו להם לכבד את
מדיניותם הנכונה והכוללת לטווח קצר ולטווח ארוך.

חברי הכנסת, באופן כזה אכן נהג שר התחבורה בסקירתו.
הוא פתח בתיאור קצר של המצב הקשה בהווה — התפוצצות
הכבישים מעומס כלי הרכב ובעיות סחימת עורקים והעדר
חניה, זיהום אוויר ותאונות דרכים — ועבר לתיאור פרויקטים
שונים שהמשרד תכנן, יזם וביצע. אחר כך עבר לתיאור
פרויקטים, כרוכים פורחים באוויר, שהמשרד מתכנן לעתיד.

אנו שומעים על פיתוח מערכות כבישים, ונוכרים בעצב
רב ב"כבישים האדומים" ובפקקים האיומים בבוקר ולעת ערב
במבואות תל-אביב וירושלים. אנו שומעים על שינוי מעמד
הרכבת ופיתוחה, ונוכרים כי יש בישראל רכבת, אכן יש רכבת,
רכבתי חברי הכנסת, שאיש איננו רוצה לנסוע בה ולהשתמש
בה, שנחשבת לשריד אנכרוניסטי מזדחל ובלתי-יעיל, שנוכרים
בה כמחסומים כשהיא עוברת ועוצרת את התנועה של כלי
הרכב, או בתאונות מחרידות, כגון זו שקטלה כיחת בית-ספר
בפתח-תקוה. אנו שומעים על רכבות-פרכים ושיפור מערך
התחבורה, על חידוש החוזה עם "אגד", ונוכרים כי הממשלה
החליטה רק אתמול על העלאת מחירי התחבורה הציבורית
ב-25%. משנים את הסדרי הכניסה לענף המוניות, מורידים את
מחירי הדלק לכלי רכב פרטיים.

חברי הכנסת, בשעה שהממשלה מחליטה לדויל את
תעריפי הדלק לכלי רכב פרטיים — והיום שוב התבשרנו על
ידיה צפויה נוספת במחירי הדלק, זאת, כמובן, כדי לאון את
השפעת עליית המדד הצפויה בגלל עליית-מחירי התחבורה
הציבורית — האם אפשר כלל לחבר את הנתונים האלה לכלל
מדיניות הגיונית אחת?

מה קורה כאן? האם נעשה המדד למולך של הממשלה
הזאת ועל מובחרו מקריבים את פועל-ישראל? שר התחבורה
מצהיר שמדיניותו היא לעודד את השימוש בתחבורה ציבורית,
הוא זונק על הצפיפות בכבישים וכבשימה אחת הממשלה

עליידי-רשות החברות והן עליידי דירקטוריון והנהלת חברת
החשמל? (אודה על התייחסות אישית לכל אחד מהגופים
המצוינים.)

4. האם נכון כי, על-פי הסכמי העבודה, העובדים בחברות
ממשלתיות אחרות זכאים לאותן תוספות שכר ששולמו בחברה
ממשלתית אחת?

5. האם נכון כי חלק מתוספות השכר וההטבות שניתנו
בפעול לעובדי חברת החשמל נעשו ללא סמכות?

6. האם משרדך מתכוון להסיק מסקנות אישיות כלפי
האחראים למעשים, והאם מתכוון משרדך לפעול כדי למנוע
הישנות תופעות אלה?

סגן שר האוצר ע' אמוראי:
נא ראה תשובתי על שאלתא מס' 1815, שהיא זהה
לשאלתא מס' 1851.

היו"ר ש' הלל:

סליחה, סגן השר, אני כבר הערתי פעמים מספר על כך.

היו"ר ש' הלל:

תודה לסגן שר האוצר על התשובות. אנחנו עוברים לסעיף
הבא בסדר-היום, סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו.
המשך הדיון, שכידוע התחיל בשבוע שעבר, עכשיו יש לי כעיה
— חבר הכנסת וכולן המר איננו. רשות הדיבור לחבר הכנסת
צ'רל ביטון, ואחריו — לחבר הכנסת — — —

אורה נמיר (המערך):

מהתחיה.

רפאל איתן (התחיה-צמח):

היו"ר ש' הלל:

אני לא יכול להזמין את התחיה. אני צריך לדעת את מי אני
מקבל רשימה. כשמופיע שמו של חבר כנסת, אני מזמין אותו
בשמו. אם סיעה אינה טורחת להודיע מי הדובר מטעמה, אני
לא יכול להזמין את כל הסיעה.

רפאל איתן (התחיה-צמח):

הייתי רשום בשבוע שעבר, וכשהגיע תורי נסתיימה
הישיבה.

היו"ר ש' הלל:

אם זה כך, אני מתנצל בשם המזכירות. אצלי כתוב רק
התחיה, ולא כתוב שם. אם חלה טעות מצד המזכירות, יש
להתנצל. אתה תדבר אחרי חבר הכנסת ביטון.

צ'רל ביטון (החיות הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

אדוני היושב-ראש חברי הכנסת, מקובל בדרך כלל
ששרים, בסקירות על פעולות משרדיהם, נוהגים להתלונן על
גודל המשימות המוטלות עליהם, על מיעוט התקציבים
המוקצים להם, נוהגים לתאר כאופן קודר את המצב הקשה
ועד כמה הוא משתפר מאז הם מכהנים במשרתם, וכמה עבודה
רבה עוד יש לעשות. ובדרך כלל הם מציינים לפנינו בצנענים
עליוס וסגנונים תוכניות ראויה ועתיד מופלא, אם רק יוקצבו

* "דברי הכנסת", חוב' י"ט, עמ' 1737.

ולבסוף, חובתי היא להתייחס שוב לנושא של "מספנות ישראל" ולקרוא לשר התחבורה לנטוש את עמדתו בעד סגירת המספנות ולפעול למען פתיחתן מחדש בהיקף מלא, כדי לאפשר המשך התעסוקה של מאות העובדים. האבטלה היא בעיה לא פחות קשה, אדוני השר, מכעיית תאונות הדרכים, ואף כי אין היא בתחום טיפולו הישיר של משרד התחבורה, טוב יעשה השר אם יימנע מלנקוט עמדות שאינן מתחשבות בגידול כאבטלה, שהרי אם תאונות הדרכים הורגות ופוצעות אנשים, האבטלה קרטלת את נשמתם, את אופיים ואת כבודם העצמי.

הי"ר ח' גרוסמן:

תודה. רשות הדיבור לחבר הכנסת רפאל איתן, ואחריו — לחברת הכנסת אורה נמיר.

רפאל איתן (התחיה-צמח):

גברתי הישבת-ראש, חברי הכנסת, כמו בכל דיון על משרדי הממשלה, אשמיע את ההערות החוזרות על ארגון המשרדים. כבוד שר התחבורה, זה לא מכוון אליך, אל תיקח זאת באופן אישי ואל תצא מדוכא.

אורה נמיר (המערך):

את זה אתה אומר לכל שר, אז למי אתה מתכוון?

רפאל איתן (התחיה-צמח):

הבעיה של ארגון משרדי הממשלה נוגעת גם למשרד התחבורה. ארגון שהוא תוצאה של הרכב הקואליציה או של שיקולים מפלגתיים אינו יכול להיות תשובה עניינית למטלות של משרדים. ובמקרה זה של משרד התחבורה.

אילו צריך היה להציע מבנה מתורש או חדש של משרד התחבורה, אני חושב שהגיוי היה שהמשרד הזה, ולא חשוב איך ייקרא, יחלוש על נושא התחבורה על כל ענפיו: על תקשורת, על תיירות וגם על מע"ץ — מחלקת עבודות ציבוריות. איני בטוח שלא מסיבות פוליטיות מע"ץ נמצא היום בתחום משרד אחר, או אולי משיקולים שאיני מבין את הקשר בינם לבין תחבורה או תשתית של תחבורה.

זאת הערה כללית בעניין הארגון. אני יודע שזוהי הערה שמושמעת מדי פעם בפעם, אבל היא מושמעת לריק, כי הקובע הוא לא העניין אלא הפוליטיקה הפנימית שלנו.

יש הצעת חוק שהוכנה והונחה על שולחן הכנסת, ואני מקווה מאוד ששר התחבורה יפעיל את כל יכולת הלחץ שלו כדי שחוק זה יעבור — החוק שקובע הקצאת תקציב לתשתית מתקבולים של מסים, דלק וייבוא מכוניות. מוצע ש-20% מהתקבולים יהיו קודש לתשתית חדשה או לשיפור ולשיפון התשתית הקיימת.

ועכשיו, כמה דברים שמוכנים רעים, אבל אני מזכיר אותם כי אולי לא כולם מודעים למה שקורה. לדוגמה, סכסוך התחבורה הציבורית, אני חושש מאוד שהסכסוך הזה מאפשר לחברה — חברת "אגד" היא המסוכסדת העיקרית — להעלות את השכר של החברים. איני בטוח שלממשלה יש פיקוח על החברה, כדי שזה לא יקרה, זה קרה גם בעבר. נתקלתי בתופעה הזאת בחפקידי הקודם. נדמה לי שהממשלה היתה חסרת אונים מול התופעה הזאת, וזה לא ייתכן. מצד אחד, מעלים את הנסיעות, הממשלה מסכסדת, ומצד אחר, באותו זמן מעלים את השכר של חברי "אגד", שאינו מן הנמוכים בסקטור היצרני במדינה.

הגיע הזמן לשקול האם מקומו של מפעל יצרני, תעשייתי, כמו "מספנות ישראל" הוא תחת חסותו של משרד התחבורה.

מורידה את מחיר הדלק למכוניות פרטיות ומעלה את מחירי התחבורה הציבורית. וזה, לאחר שהנתונים מראים ירידה דרסטית בשימוש בתחבורה ציבורית, לאחר העלייה שהיתה לאחרונה ותוך כדי תקופת הקפאת המחירים. האם מתכוונת הממשלה לקחת מציבור נוסעי האוטובוסים כדי לתת לכעלי הרכב הפרטי?

אומרים לנו ששר התחבורה התנגד להעלאת מחירי התחבורה הציבורית ואיננו יודעים אם הסכים להוזלה במחירי הדלק. אחרי הכול, קשה לנקוט עמדה נגד הוזלות. אבל מדוע אין שר התחבורה דורש מהממשלה שתיקח את עורפי הכספים שהצטברו כגלל ירידת מחירי הנפט בעולם ותזרים אותם לצרכים אחרים, למשל, להורדת מחירי החשמל — שהוזל לרק כ-2% בו בזמן שמחירי המזוט עלה שמל יד ב-10%, ולכן הלך ההפרש? או, למשל, להוזלת מחירי הנפט לצריכה ביתית ולחומים, כדי שיהיה לזקנים ולמשפחות מרובות הילדים כמה לחמם את בתיהם בחורשי החורף.

שמענו גם ששר התחבורה דורש להפשיר את מחירי המכוניות החדשות. ומה עם מחירי החלפים לרכב, כשהבעיה הולכת ומחריפה, ומתברות תאונות הדרכים הנגרמות בגלל מחירי חלפי הרכב הקלים? האם צריך לדאוג ליבואני הרכב כדי שלא יפסידו? מי שאינו מרוויח — שלא ייבא מכוניות.

אני הייתי מצפה ששר התחבורה ינקוט עמדה תקיפה הרבה יותר וכלי מתפשרת בנושא מחירי התחבורה הציבורית. לא ייתכן שהממשלה, הנישאת על גלי הצלחתה בריכוז האניפליציה והמדור, תרשה לעצמה את פריצת הקפאת המחירים, שבשבילה שילמו פועלי ישראל מחיר נורא בשכר וכתנאי מחייה. דווקא בתחבורה ציבורית, להכות דווקא בתחום שהצרכנים המובהקים והבלעדיים שלו הם השכירים והשכבות התחתונות של האוכלוסייה? האם לא יהיה זה הוגן, צורך ואנושי להמיר את ההוזה, המתוכננת של הדלק למכוניות פרטיות בסכסוך העלייה הצפויה במחירי התחבורה הציבורית?

ולבסוף, אני נאלץ להגיע, כמדי פעם בפעם בדיונים על משרדי הממשלה השונים, לבעיה המתמדת והנצחית. משרד התחבורה, ככל משרדי הממשלה האחרים, מתעלם, הן בפעולתו היומיומית והן במדיניותו הכללית, מן העובדה הפשוטה שיש במדינת ישראל גם אוכלוסייה ערבית ויישובים ערביים.

במסגרת הסקירה כפעם הזאת אומנם לא התייחס השר לסקטורים השונים של האוכלוסייה, אולם הוא הואיל לסקר את פעולות המשרד באזורים וביישובים שונים, למשל תל-אביב, ירושלים, רמת-גן, בני-ברק, אילת, חיפה והצפון ועוד. אבל אין מלה וחצי מלה על יישובים ערביים, על דרכים ותשתית, על תחבורה ציבורית ותחנות, וזה מפני שאין מעשה וחצי מעשה. אני יכול לומר בוודאות שכל אחד מאתנו הנוסע ככבישי הארץ יכול בנקל להבחין כאשר הוא עובר דרך יישוב ערבי או נוסע בדרך המובילה אליו — ולא בגלל השלטים שיש בדרך אלא בגלל האספלט שאין בדרך, ובגלל הבורות, הכבישים הצרים והמוזנחים וכדומה.

שר התחבורה אומר שיש לו השנה 29 מיליון שקל לפיתוח. היה ראוי שישקיע לפחות חלק קטן מסכום זה בפיתוח דרכים וכבישים ביישובים ערביים, ובמסגרת החוזים עם "אגד" שמתחדשים השנה, אולי ניתן כאמת לשכנע את הקואופרטיב שיש גם קווים חדשים שבהם יש להכיר רש נוסעים נשכחים באותם קווים, שמצפים לאוטובוס הגואל זמן רב מדי.

אורה נמיר (המערך):

גברתי היושבת ראש, חברי הכנסת, הקשכתי לנאומי לסקירתו של שר התחבורה וחזרתי וקראתי את הנאום לפני שעליתי לדוכן, כדי לדייק בציטוט מדבריו. אודה, שמה ששמעתי כאן הוא הרבה מעבר למה שיכול להיות מוגדר כחזון אחיד הימים. תיאור נהדר על פיתוח מסילות, רשת מחושמלת, רכבות-פרברים, שינוי מעמד הרכבת מיחידת צמד לתאגיד ורכבת מהירה מטיה הכרמל לקריות.

בתוך עמי אני יושבת, אדוני שר התחבורה. תחושתי היתה שאלה הן אמירות בלתי מציאותיות. אני רוצה להשתמש במונחים חמורים מכך. יפה שיש חזון. בייחוד בחקופה זאת מעורר מאוד שיש חזון, אבל דומני שמשרד התחבורה לא נתן תשובה על בעיות הרכב יותר דוחקות, הרבה יותר דחופות והרבה יותר כואבות לחלק לא מבוטל מאוכלוסיית המדינה.

רבותי חברי הכנסת, אני רוצה להתמקד בשלוש הערות: א. אדוני שר התחבורה, בדברך דיכרת על משימה מיוחדת הקשורה בתוכנית הכלכלית, והיא תכנון הפיקוח על מוצרים ושירותים. בהיערכות למשימה זו רכזו המפקחים מיחידות שונות של המשרד ליחידה אחת. אני רוצה להציע לך, אדוני שר התחבורה, לנצל את הפיקוח של היחידה הזאת על הממשלה שהעזה, בעזרת מצח, להעלות את מחירי התחבורה הציבורית ב-25%. לפי הערכתי, רק מי שאינו נוסע כלל בתחבורה ציבורית — חברי הממשלה ורוב חברי הכנסת — היה יכול להרשות לעצמו להרים יד בעד הצעה שפוגעת באוכלוסייה גדולה. שהיא היום הנהיגת מן התחבורה הציבורית. אני אומרת בכאב לב, כחברת קואליציה. נדמה לי שכקואליציה הרחבה הזאת מרשה לממשלה לעצמה לעשות דברים ששום ממשלה כקואליציה צרה יותר לא היתה מרשה לעצמה לעשות. הממשלה מרשה לעצמה לקבוע עובדות ולהחליט החלטות שהן לפי הערכתי, עומדות בניגוד מוחלט לדעתו של הרוב בבית הזה, לו היו מעמידים אותן להצבעה. אני מציעה לחברי הממשלה לא להעמיד את חברי הקואליציה במבחנים נוספים. קצנו בדרך זו של אטימות ושל חוסר תשומת לב לדרנו, לבעיותיו, לזעקתו ולמצבו של הציבור.

ב. ההערה השנייה מתייחסת לגילויי השחיתות בכל הנוגע למבחני הנביגה, או למה שקרה לאחרונה במשרדי הרישוי. קשה לי להטיל את האחריות על משרד התחבורה. קשה לי להאמין שגם אם משרד התחבורה יפקח יותר על משרדי הרישוי ועל הבוחנים, יהיה אפשר לעקור נגע כה כואב מן השורש, אלא אם המערכת השיפוטית תעניש אותם בעונש המרבי. אבל, ייתכן שהתופעה הזאת נובעת מתנאים מסוימים, וראשון בהם הוא המחירים האסטרונומיים, לא סתם גבוהים, של שיעורי הנהיגה. מחירים אלה יוצרים מצב, שאנשים רבים ניגשים למבחן נהיגה כשהם אינם מוכנים, ולכן יש הסכם במקרים רבים בין הנבחנים ביני המורים לנהיגה, היוצרים שאפשר עלידי תשלום שוחד להביא לכך שהנבחן יקבל את הציון הנחוץ לו.

אדוני השר, אני מציעה למשרד התחבורה לשקול את השיטה הנוהגת בכמה ממדינות אירופה, ביניהן אנגליה, שלפיה יכול ללמד נהיגה גם אדם בעל רכב פרטי, בתנאי שהוא נהג ותיק וסמל מוצב על מכוניתו ואין לו חק פלילי במשטרה. איני חושבת שרמת הנהיגה שתילמד על-ידי אנשים פרטיים תיפול מהרמה הקיימת היום בחרושת המושחתת של חלק ממשרדי הרישוי וחלק מהמורים בבתי-הספר לנהיגה, שאינם יכולים להיות משוחררים מאחריות לנעשה.

אני חושב שהמספנות צריכות להיות תחת חסות אחרת, כל זמן שזוהי חברה ממשלתית. ולא בחסות משרד התחבורה. הממשלה צריכה לחייב חברות ספנות שמקבלות תמיכה ממשלתית — חברת צ"מ וחברות אחרות — לבצע בנייה ושיפוצים ב"מספנות ישראל" כתנאי לתמיכה שהן מקבלות.

עוד הערה: בארצות אחרות — במדינת ישראל עדיין לא — נהוגים מנועי דיזל לכל סוגי הרכב. כדי לחסוך בדלק יקר. אם קראתי נכון, מבחינת זיהום אוויר, מנועי הדיזל מזהמים את האוויר פחות ממנועי בנזין. בארץ יש בעיה של מיסוי ושל רווחי הממשלה מדלק לסוגיו השונים. אבל ייתכן שבסופו של דבר תהיה עלות מנועי הדיזל לכל סוגי הרכב, למשק הלאומי, פחותה מאשר זו של מנועי הבנזין. אני מדבר על רכב קטן, מכוניות פרטיות ואחרות.

אני מקווה שעלידי העברת החוק של תקבולים לתשתית, יוכל משרד התחבורה להניע את המשימה החשובה כל כך בתחום התחבורה הלאומית: הנחת הפסים לרכבת לאילת. דובר על כך רבות. רכבת לאילת יכולה לתת תנופת פיתוח גם לחקלאות של הערבה, גם לאילת וגם לטיסות שכר שגיעו לשדה אחר. רכבת לאילת יכולה לשמש חלק מעסקת חבילה וגם לנוסעים. ברור שכל הובלת משא אל אילת וממנה תהיה זולה יותר מהובלת משא במשאיות כבדות על כביש משוכשך בחלקן, ואנחנו עדים לתקלות רבות בציר תנועה זה.

נושא לפני האחרון — גם בנושא זה טיפלתי, בלי הצלחה, בתפקידי הקודם. והוא: אפשרות נחיתת מטוסי מטען בשדה-עובדה. אז היה ויכוח מי ישלם תמורת המצע העבה יותר למטוסי ג'מבו שיוכלו לקחת תוצרת חקלאית מן הערבה ישר לחוף-לארץ. הוויכוח הסתיים בכך שלא נמצא הכסף לתשתית עמוקה יותר למסלולים שצריכים לשאת משקל כמו זה של מטוס בואינג 747, והוחלט שיש להוביל את התוצרת כרכב מיוחד משם ללוד כדי להטיס אותו לחוף-לארץ. איני יודע אם משהו עשה את החשבון, אבל לו היו מטענים את התוצרת בשדה-עובדה היה אפשר לחסוך כסף רב. זמן ומערכת שמעמיסה, בסופו של דבר, את ההוצאות שלה על המחיר ומכבידה על כושר התחרות.

דבר אחרון: אם השירות המטאורולוגי שייך למשרד התחבורה, אני מציע שהממונים יציצו פעם אחת ויראו כיצד משרדים בירדן תחזית מזג אוויר, בהשוואה לשירות תחזית מזג אוויר בטלויזיה שלנו. זה לא מתאים לנו. אנחנו חושבים את עצמנו לאינטליגנטים ולמביני עניין.

שר התחבורה ח' קורטו:
האם אתה מתכוון לדיוק?

רסאל איתן (התחיה-צמח):

לא, לצורת הצגת התחזית. מי שרוצה לדעת באמת מה תהיה התחזית לכמה ימים, צופה בשידורי הטלויזיה הישראלית ויש לו מושג מדויק על מה שקורה בסכיבה ועל מה שיתרחש כמזג האוויר למשך שלושה-ארבעה ימים. לא מתאים לנו, כימים אלו וברמה כזאת של עם ושל ציבור, שהטלויזיה אינה מסוגלת — אולי מסוגלת ואינה רוצה, או שאין לה אמצעים — להציג את התחזית המטאורולוגית בצורה מקובלת.

היו"ר ח' גרוסמן:

תודה רבה. ורשות הדיבור לחברת הכנסת אורה נמיר, ואחריה — לחבר הכנסת בני שליטא. אם הוא לא יהיה — לחבר הכנסת שמעון שלמה, ואם הוא לא יהיה — לחבר הכנסת מרדכי בראון.

אנחנו מקבלים שכר מכובד, אנחנו מוכנים לוותר על פרמיות, אנחנו מוכנים לוותר על שעות נוספות, רק תעשו משהו שלא יפטרנו אותנו, ולא נהפוך למובטלים.

מפעל "הארגז" פטר במשך שמונת החודשים האחרונים 200 עובדים, ואין שום סיכוי באופק שהוא יוכל לקבל עובדים נוספים ויוכלו להפעיל אותו מיכן שנרכש למפעל יצרני ומפואר זה.

נוסף על כך, מתברר גם שחלק מהתכונות הציבוריות עוקפות את ההחלטה של ועדת השרים לענייני כלכלה, מקימות חברות-בנות ודרך מזמינות רכב בחוץ-לארץ, ומה שאולי לא פחות חמור, ואולי חמור יותר, זו העובדה שגופים פרטיים, אדוני השר, שבחלקם מסוכסדים — — —

שר התחבורה ח' קורפו:

חברות-בנות מזמינות רכב — — —

אורה נמיר (המערך):

חסלת לי, אדוני השר, יש לי זמן קצוב, ב"הארגז" לא דיברו שטויות, אינני חושבת ששר התחבורה איננו מדבר דברים רציניים, אבל מסתבר שגם ב"הארגז" יודעים מה קורה במדינה. השרים יודעים הרכה אבל לא רק השרים, ולא תמיד השרים הם הממונים על הדיוק ועל הדיע, ודאי לא במדינת ישראל.

מוסדות אחרים, לדוגמה בתי-המלון, שהם מוסדות פרטיים, אבל הם מקבלים סכסוד בסכומי עתק מתקציב המדינה, מתקציב משרד התיירות, מייבאים את המיניבוסים שלהם. ב"הארגז" אומרים שהשנה ייבאו — הם לא יודעים את המספר המדויק, אבל המינימליסטים אומרים 100 אוטובוסים, והמקסימליסטים אומרים 180. לוייצרו את האוטובוסים האלה כולם בארץ, לא היה צורך לפטר במפעל "הארגז" אף לא עובד אחד. הרכבת אוטובוס היא עבודה לעובד, פרנסה למשפחה, לשנה שלמה.

מצאתי לנכון לומר דברים אלה, גברתי היושבת-ראש, חברי הכנסת ואדוני השר, משום שלפי התחזיות עדיין איננו נמצאים בשלב של ירידת האבטלה. יש פחד גדול מאוד שדווקא במפעלי הייצור האבטלה תגבר, הלב מתפלץ כשנכנסים למפעלים למות ורואים אותם מושבתים בחלקם, לפי הערכתי בגלל חוסר מדיניות ברורה של הממשלה ובגלל חוסר עמידה עקשנית על דברים שהממשלה החליטה.

לכן ביקשתי את רשות הדיבור ומצאתי לנכון להעיר את הדברים האלה ולבקש משר התחבורה לבדוק אותם, אם הם נראים לו בלתי-מדויקים או לא לגמרי מדויקים, משום שיש לו הכלים לבדוק אותם. הייתי מציעה לבדוק מחדש: לא נורא, גם האנשים הטובים ביותר עושים לפעמים טעויות. נדמה לי שבחלק ממפעלי הייצור בארץ, אלה שהנגיעה של שר התחבורה ומשרד התחבורה אליהם ישירה, יש מקום לבדק-בית די משמעותי. תודה.

היו"ר ח' גרוסמן:

תודה. רשות הדיבור לחבר הכנסת מרדכי בראון, ואחריו — לחבר הכנסת מרדכי וירשובסקי, ואם הוא לא יהיה — לחבר הכנסת מתתיהו פלד.

מרדכי בראון (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

גברתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה, אדוני השר, למשרד התחבורה היו בשנים האחרונות הישגים בולטים לעין. היה בסקטור הזה שקט תעשייתי ממושך, לאחר תקופות סערות

על כל פנים, אדוני השר, אין לי ספק, שהנושא הזה של רישוי — — —

שר התחבורה ח' קורפו:

את מציעה לבטל את משרדי הרישוי?

אורה נמיר (המערך):

אני הייתי מבטלת את משרדי הרישוי.

חיים קופמן (הליכוד):

אורה נמיר (המערך):

כן, של המבחנים לרשיון נהיגה ברכב. אני רוצה לומר לך, אדוני השר, ויכול להיות שאני אומרת זאת בצורה פשטנית מדי, שלפי הערכתי כדאי להקדיש לנושא זה מחשבה. אינני חושבת שמה שקרה שם הוא דבר ברחלון, זה איננו רק עניין שחלוי בבוחנים. המורים לנהיגה עושים יד אחת עם הבוחנים, כי לימוד נהיגה וקבלת רשיון נהיגה עולים כסף רב, ועובדה זו מביאה אותם לשותפות הזאת. ואחם, כמשרד התחבורה, ואתה, אדוני שר התחבורה, חייבים למצוא דרך לפתור את הבעיה, והיא לא תימצא רק בכתימת-משפט ובכתימת-הכלא. עובדה היא שמדינות אחרות בעולם מצאו דרכים אחרות לעשות זאת. אסור להשאיר את המצב הקיים.

ג. ההערה האחרונה, והיא ההערה המרכזית שלי, גברתי היושבת-ראש, היא בנושא המפעלים להרכבת אוטובוסים. אדוני השר, כיום חמיש שעבר הייתי במפעל "הארגז". שמעתי אותך כאן לעתים מאוד מזומנות, כאשר דנו על "מספנות ישראל", על מנועי בית-שמש, תמיד מעביר את האחריות לסגירה או לאי-סגירה — יותר נכון לסגירה — לשרים אחרים. לא ראית את המצב באותם מפעלים כתחום אחריהם. את האחריות למתרחש במפעלים להרכבת רכב אינך יכול להעביר לשר אחר ולמשרד אחר.

על-פי מה שנמסר לי שם על-ידי ההנהלה ועל-ידי העובדים, כאותו ביקור שנמשך כמה שעות, הרי עד לביקור שלך במפעל לפני כשלוש שנים יחד עם מנכ"ל משרדך, נדמה לי שזה היה אז חבר הכנסת דהיום עוזי לנדאו, עבדו במפעל "הארגז" בתל-אביב 180 עובדים. אתם הייתם אלה שכאתם אל המפעל וקבעתם שהמכסה שהם מייצרים — בין 10 ל-12 אוטובוסים בחודש — אינה מספיקה, וכדי למנוע הזמנת אוטובוסים בחוץ-לארץ ביקשתם מהם להגביר את קצב הייצור ולהרכיב 30 אוטובוסים בחודש. זו הייתה יוזמה שלכם, והם נענו ליוזמה הזאת, הם קלטו 260 עובדים חדשים, הכשירו אותם — חלקם הגדול צעירים יוצאי צבא — והשקיעו בהם הרבה מאמץ.

היום אתם אומנם קבעתם על-פי החלטה, אם אינני טועה של ועדת השרים לענייני כלכלה, שאסור למוסד ציבורי — כלומר הקואופרטיבים לתחבורה, הרשויות המקומיות, המועצות האזוריות — להזמין אוטובוסים מחוץ-לארץ. אבל אותה חוכנית שאתה דרבת במשפטים ספורים, חוכנית ההצטיידות של הקואופרטיבים לתחבורה, עד היום למעשה לא מומשה. ההחלפה של האוטובוסים המחיישנים בקואופרטיבים לתחבורה אינה מתבצעת. הקואופרטיבים לתחבורה אינם מקבלים את אישור משרדך להזמנת אוטובוסים שהגיעה העת להבחנתם מבחינת בטיחותם בדרכים.

גברתי היושבת-ראש, רכותי חברי הכנסת, לבוא למפעל ולראות את מחציתו ריק, מיכון אדיר שנרכש והוקם משותק: אין עבודה — הלב מתפלץ. צעירים שמשוחחים אתם אומרים:

הם עובדים, לאריאל, ששם הם לנים, בצורה נוחה, על-מנת שלא יצטרכו לעבור דרך כפריקאס? ארוני השר, גם לשיטתן זו עדיפות שאינה נכונה.

אני רוצה להעלות עניין נוסף. היה לנו על כך ויכוח קצר בוועדת הכספים, ואני מוכרח לומר, שהואיל ולא השתכנעתי, אני מעלה זאת גם כאן. שאלתי אותך שם, מדוע אינך עושה כבישי אגרה. הסכרת לי, בצדק, שבשביל לעשות כביש אגרה צריך שתהיה דרך אלטרנטיבית, וצריך שהכביש יהיה די ארוך כדי שיהיה טעם לעשות זאת. אני טוען, שיש לפחות שניים או שלושה כבישים בארץ הזאת, שאפשר היה להעמיד עליהם גשר של אגרה, כמלוא ההצדקה, ולאסוף כסף שהיה מאפשר לך לקדם את אותם פרויקטים שאתה רוצה לקדם, ושהשר מודעי אינו נותן לך בשבילם את הכסף. למשל, הכביש המהיר בין לוד ללטרון. יש לו כביש אלטרנטיבי, פחות נוח, אבל, משום כך לוקחים אגרה מאנשים, כי הם רוצים לנסוע בכביש מהיר. כך גם בקטעים בכביש חיפה-תל-אביב, ואין צורך להעמיד את גשרי האגרה בשני קצות הכביש, מספיק להעמיד אותם בקטע אחד, לכבישים האלה יש אלטרנטיבות. הדבר הזה נעשה בכל המדינות המתוקנות בעולם, כמעט שאין היום מדינה שאין בה כבישי אגרה. הדבר מטיל עומס מסוים על העם, כמובן, אבל כידוע לכולנו, הוא מטיל אותו, יחסית, באופן פרוגרסיבי אוטובוס שעובר וצריך לשלם 5 שקלים חדשים, מפור את התשלום בצורה פשוטה מאוד על הנוסעים, זה אינו מכביד עליהם. מי שיש לו מכונת קטנה — שישלם: מי שיש לו משאית — שיוסיפו את זה על המחיר. וכן נוכל להפנות משאבים שיוכלו לאפשר לך לעשות את הרבים שדובר עליהם כאן, אזכיר אותם בקצרה.

גם אני חושב שיש כמה משימות מרכזיות בתחום התחבורה שעדיין לא התקדמו אליהן. אני ער לעובדה שבשנה כמו השנה הזאת אולי אי-אפשר לדבר עליהן ברצינות, אבל אנחנו מדברים לא רק על השנה הזאת אלא גם על השנים שעברו וגם על השנים שתבאנה. הוזכרה כאן הרכבת לאילת. אני חושב, ששדה התעופה באילת הוא דבר שחשוב לעשות אותו, אך הוא לא נעשה. אם יהיו יותר משאבים, אפשר יהיה לעשות זאת.

צריך לומר, שמכל הרברים שמשרד התחבורה עוסק בהם, הבעיה של 'צפיפות בתחבורה, בעיקר בשעות הקשות, במרכזי הערים הגדולות — בעיקר באזורי תל-אביב וחיפה — היא עדיין בעיה קשה. אם אדם נוסע מביתו בירושלים לאיזה משרד כלב תל-אביב, ונדרשים לו 50 דקות כדי להגיע עד פרברי תל-אביב, ועוד 50 דקות כדי להגיע העירה, סימן שהבעיה עדיין לא נפתרה. ולכן זו בהחלט נקודה שבה משרד התחבורה צריך לרכז את המאמץ, את על-ידי הפתרונות שמוצעים, כמו רכבת הפרברים, ואם עליידי דרכים נוספות. כדי שלא נעמוד 'תקועים' בעוד שנה-שנתיים במעצורים הרבה יותר חמורים מאלה שיש כבר היום, וכבר היום ידוע לכולנו שאנחנו נמצאים במצב די גרוע בזרימת התחבורה אל מרכזי הערים הגדולות ומהן.

דובר כאן גם על מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית, ואני רוצה להתייחס לרגע לעניין הזה. אינני רוצה לחזור על דברי אחרים. אחרים הבליתו את הבעייתיות החברתית שבדבר, אבל אם אנחנו מסתכלים על הנתונים שאתה נתת לנו בחוברת שלך, שמראה שהעשירון העליון משתמש בתחבורה הציבורית בשיעור של 0.42% מההכנסה, והעשירון התחתון — ב-2.95%, ובתחתונים הפרטים העשירון העליון משתמש ב-5.52%, והעשירון התחתון — ב-0.96%. התמונה החברתית

ביותר שידענו בעבר, הן בתחום התחבורה היבשתית, הן בתחבורה הימית, וכידוע לכולנו, גם בתחום התחבורה האווירית, בכל הנוגע לחברת "אל על", חברת ציים יצאה ממצב היה הפסדים עצומים. ב"אל על" חלו שיפורים רציניים ביותר בתפעול, בדיוק וביעילות התפעול; חל שיפור גם ברמת ההפסדים. ואני חושב, שכל מי שנוסע באזור תל-אביב נהנה מנתיבי איילון — אולי ההישג הכולל לעין בחיי היומיום. אפשר היה להוסיף עוד רשימה של הישגים, אך לא אעשה זאת, שהרי אינך מצפה שנסתפק רק בדברי שבח. תפקידו של מי שעולה לדוכן הזה הוא למתוח ביקורת, במיוחד אם הוא איש אופוזיציה. בכל זאת, אני מוכרח ליתר שבח מיוחד להישג של המשרד, במיוחד לעובד של המשרד, משה עמיר, אשר תחת חסותך הפעיל מערכת מעולה, וזו טיפלה בענייני תחבורה ובטיחות בדרכים, והורידה את מספר הקורבנות מ-600 ב-1967 ל-365 בשנת 1985. נדמה לי שזה בהחלט אחד הדברים החשובים ביותר שאירעו במשרד הזה, ומעל דוכן זה צריך לשבח גם את העושה הישיר כמלאכה וגם את הממונה עליו.

אני, כמובן, איחד את דברי לנקודות שבהן נראה לי שלא הגענו לכל ההישגים הנחוצים — או שחלו בהן ליקויים או שניתנו להן עדיפויות לא נכונות. אני רוצה לומר מייד, שאני ער לעובדה, שחלק מהדברים שאעלה ושהעלו קודמי אינם בהכרח תוצאה של העדר רצון מצד משרד התחבורה, שכן הכול עולה כסף, אבל אני חושב שלפחות דבר אחד היה על משרד התחבורה לעשותו, והוא להעניק שמים וראש כדי לנסות להשיג את ההישגים האלה, והרי הביקורת מופנית כלפי כלל המדיניות של ממשלת ישראל, ולא רק כלפי המשרד הזה.

אתחיל דווקא באותו עניין שכרגע ציינתי לשבח — עניין ציים — ואוסיף על זה את ענייני רשות הנמלים, וזאת דווקא משום שציים גמרה השנה ברווח, וכידוע לכולנו, ברשות הנמלים מצטברת קרן של רווחים זה שנים מספר. אנחנו שומעים הרבה מאוד תלונות מהיצואנים בארץ על רמה מופרזת, לפי דעתם, של מחירי הקונפרנס ושל מחירי הרציף. אם אתם עושים זאת ליצוא — נדמה לי, שמצד אחד אתם מאפשרים רווחיות בענף שאתם מופקדים עליו, אבל מכבידים מאוד, מצד שני, על היעד החשוב ביותר של המדיניות הכלכלית, היינו על היצוא הישראלי. אני מדבר בראש פרקים, הרבים מוכרים לשר, אין צורך לפרט אותם, ולכן אעבור הלאה.

נדמה לי, שאני יכול למתוח ביקורת, גם כלי להיתפס לממד הפוליטי, כאשר נבנים כבישים בשומרון, ובעיקר כבישים שאינם בהכרח כורח ביטחוני, ולעומת זאת, "הכבישים האדומים" מותנים, או, על כל פנים, הטיפול בהם אינו נעשה בקצב הראוי. לפני כמה חודשים היינו עדים לחנה גדולה של שר הבינו והשיכון, לא שלך, לרגל בניית איזה כביש עוקף באזור כפריקאס. גם אילו האמנתי שצריך לסלול כבישים ביהודה ובשומרון, גם אילו התעלמתי מההיבט הפוליטי — יש לי כמובן עמדה בעניין הזה, וכאן מדובר בעדיפויות של שר שהוא איש הליכוד — יש פה דיספרופורציה משועתת. כבישים מרכזיים במדינה — כמו, למשל, הכבישים בסביבות אשקלון ואשדוד — מחכים זה שנים לגמר הטיפול בהם. אני יודע שמטפלים בהם, אבל הטיפול הוא אטי, והנה, כביש צדדי ולא חשוב, לא מרכזי, שאינו משרת את התעשייה ואת המסחר הישראלי, אותו גמרו מאוד ופתרו בעיה ל-5,000 תושבי אריאל, האם זה מה שמונח לנו עכשיו בראש סדר העדיפויות — לאפשר להם לעבור את הדרך המהירה מתל-אביב, ששם

לאזן קצת את התקציב של "אל על" כלי לפגוע פגיעה כל כך עמוקה באפשרויות של טיסות השכר. בדברים האלה יש אלטרנטיבות ברורות, ואל יספרו לי שיש סטטוס-קוו במדינה, כי "אל על" טסה בשבת במשך עשרות שנים. לא היתה שום סיבה בעולם לשנות בעניין זה את הסטטוס-קוו. כשם שלא מעלים היום, הצעה להנהיג תחבורה ציבורית בשבת בתל-אביב. הנוק למדינה קיים ועומד, והנוק הזה — הוא! ואנחנו מדברים במשרדך אתה — בא לידי ביטוי בכך שטיסות השכר למדינת ישראל אינן מספקות את צורכי התיירות וצריך היה להרחיב אותן.

אחרון אחרון, אני מצטרף לכל אלה שמתחו על משרדך ביקורת בעניין "מספנות ישראל". הנושא כבר נדוש כאן הרבה, אבל אם "מספנות ישראל", לפני ארבע או חמש שנים, היו ברשות של 32 מיליון והיום נמצאות בגירעון של 25 מיליון, הרי, אדוני השר, אני תומך מאוד בעקרון האחריות המיניסטריאלית. בשעת, למרות ידידותי האישית עם משה דיין, תבעתי את פיטוריו לאחר מלחמת יום הכיפורים. חס וחלילה, אינני משווה את העניין, אבל אחריות מיניסטריאלית היא כלל שאנחנו לא מכבדים אותו כאן דיו בעניין זה, ולך, אדוני השר, יש אחריות מיניסטריאלית. ההפסד הזה לא היה צריך להיות ממושך כל כך ועמוק כל כך.

היו"ר ח' גרוסמן:

תודה לחבר הכנסת מרדכי בראון. רשות הדיבור לחבר הכנסת מרדכי וירשובסקי — איננו.

ד. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

ועדת-המשנה לבטיחות בדרכים, בצירוף הערות יושב-ראש ועדת-המשנה לבטיחות בדרכים.

היו"ר ח' גרוסמן:

תודה.

ה. סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו

(גמר הדיון)

בעקבות התפטרותו של מנהל המינהל לבטיחות בדרכים. אני מתכוון, ראשית, לשאלת ההנהגה של חובת התגירה של חגורות הבטיחות בנסיעה עירונית. אני חושב שמבחינה זו ישראל היא קצת יוצאת דופן, כי נהוג בעולם שיש חובה לחגור, או אין חובה לחגור, אבל חובה לחגור בחלק מהנסיעה והעדר חובה בחלק אחר — זה מצב מיוחד. אינני יודע מה גרם בשעתו לסידור הזה, אבל נדמה לי שנוכח ההיקף של תאונות הדרכים — שלמרות הצמצומות היחסית הוא עדיין מבהיל — יש מקום לשקול גם את הנחגת חובת התגירה בנסיעה עירונית.

עניין שני נוגע להקמת משטרת-תנועה ארצית: עד כמה שאני מבין, ב-1984 הוקדשו כספים על-ידי מינהל הבטיחות לרכש של ניידות, אופנועים, קטנועים, ומשטרת התנועה הארצית לא קמה. אינני מבין מה הסיבה לכך. לכל הדעות, זה דבר שרק יועיל ויגביר את הבטיחות בדרכים.

הייתי מוסיף ואומר, ששני האמצעים האלה שהזכרתי רק עכשיו חשובים ודאי יותר להעלאת רמת הבטיחות מאשר

מתבלט, אבל גם מתבלט החשש שאם אתה מגיע לרמות כאלה של מחיר ועלות — היום אנחנו מדברים על סכסוד של 30%, והרי התחבורה הציבורית יקרה יותר יחסית מהתחבורה הפרטית — אנחנו מגיעים קרוב מאוד לשוויון ההוצאה לנפש, בפרט אם שניים-שלושה נוסעים במכונית פרטית, ואנחנו עלולים להגיע למצב יותר גרוע, שגם ישבש הלאה אותו נושא שעליו דיברתי קודם לכן — הסתיימה במרכזי הערים, נדמה לי שהיתה פה שגיאה בעניין הזה. אין שום סיבה מדוע התחבורה הציבורית לא תמשיך להיות מסובסדת בשיעורים של 50% או 60%. לא כתוב בשום מקום שדווקא בה צריך לפגוע. את אותם מיליוני דולרים שהאוצר רצה להרוויח בסעיף הזה, נדמה לי שהוא היה צריך להרוויחם במקום אחר.

תרשו לי עוד נקודה אחת או שתיים, ובוזה אני רוצה לגמור: המאבק שלך להבראתה של חברת "אל על" כבר זכה לשבח מפי, אבל נדמה לי שבעניין טיסות השכר פעלת בצורה חד-סטרית מדי בכיוון של הגנה על האינטרס של "אל על" מול ההגנה על אינטרס התיירות. התשובה על זה איננה חד-משמעית. איני גורס שמתור להגיד: נעשה טיסות שכר באופן חופשי לגמרי, בהפקרות גמורה, ואז יהיו הרבה תיירים, אבל כמובן נפסיד בתחום התחבורה האווירית הלאומית שלנו. השאלה היא שאלה של איזון, אלא שאתה כמו תינוק שנשבה בין הגויים, ויש לך בעיה של נסיעת "אל על" בשבת. אל יספר לי אף אחד שזה לא נזק, שזה לא הפסד. אולי זה לא הפסד כמו שמישהו רצה להראות — של עשרות מיליונים, אבל זה בהחלט הפסד, ולו יכולנו להפעיל את "אל על" בשבת, יכולנו

היו"ר ח' גרוסמן:

בינתיים — הודעה לסגנית מזכיר הכנסת.

סגנית מזכיר הכנסת ש' כרם:

ברשות היושב-ראש, הנני מתכבדת להודיע כי הונחה היום על שולחן הכנסת הודעת שר המשפטים בעקבות מסקנות

היו"ר ח' גרוסמן:

רשות הדיבור לחבר הכנסת מתתיהו פלד. חבר הכנסת מתתיהו פלד, בבקשה.

מתתיהו פלד (הרשימה המתקדמת לשלום):

גברתי היושב-ראש, כנסת נכבדה, יש לציין שמתוך קריאת התוכנית השנתית של משרד המשפלה, קריאת תוכנית משרד התחבורה היא פעולה שגורמת מידה של קורת-רוח, כי בכל זאת מדובר כאן בתוכנית של בניה, של פיתוח, של שיפור. אני מניח שבכך יודו גם אחרים, ואולי זה, באיזו צורה, גם מסביר את הריקנות של האולם הזה, שכן כאשר תוכנית מעוררת פחות נחת היא גם זוכה ליותר תשומת לב.

מכל מקום, אינני רוצה להקדיש את מעט הזמן שעומד לרשותי לתשבחות אלא להעלות כמה נושאים, שנדמה לי שיש מקום להעלות אותם, אולי גם לשמוע את תגובת השר עליהם.

הדבר הראשון שאני רוצה להעלותו הוא עניינים מסוימים שקשורים לבטיחות הנסיעה בדרכים, שעלו לאחרונה לעיתונות

השיקולים המונטריים שגורמים לזה, אבל גם אם הם מוצדקים. לא ייתכן שבעניין כזה יקבעו רק שיקולים מונטריים. יש גם שאלה של מדיניות תחבורתית. זהו נושא מכובד, נושא בעל חשיבות ממדרגה ראשונה ונראה כאן שהוא פשוט מופקר לצרכים מונטריים כלשהם שהאוצר מתמודד אתם, אבל לפי דעתי, המחיר שנקבע וייתגב לא רק מהציבור אלא מכל המצב של התחבורה הציבורית והפרטית, הוא גבוה מדי ובלתי מוצדק.

אני רוצה להזכיר עניין נוסף שדיברנו עליו כאן רק לאחרונה, כשהיה הדיון על התאונה בצומת הכונים. אני הייתי מעלה על דעתי שלאחר התאונה הנוראה הזאת וההתעוררות הציבורית לאופי הסכנה, נהיה עדים לתוכנית נועזת יותר כדי לפתור אחת ולתמיד את בעיית ההצטלבויות, כלומר, נעמיד מחסום בכל מקום שבו רכבת מצטלבת עם כביש. אני יודע שזה יקר, שמעתי גם את שר התחבורה מזכיר על היוקר, אבל ראיתי לאילו אירועים מחרידים עלול להביא עיכוב הפתרון, ואי אפשר להמר ולהסתכן בכך שכל הנהגים, בכל המצבים, יהיו זהירים ויראו בזמן את הרכבת מתקרבת, ולחשוב שבכך תימנענה תאונות כאלה.

נושא אחרון שאני רוצה להעלות כשאלה, אינו מתייחס לתוכנית אבל הוא קשור למציאות החדשה שלנו. לאחרונה קרה אותו מקרה, שלדעתי היה אומלל ובלתי אחראי, של ירידת המטוס הלוכדי. אחר כך היה על כך דיון במליאה, אני מבין שבבקבות הפעולה ההיא ננקטו צעדים כדי לקיים את בטיחות הטיסה האזרחית — שונו קווי טיסה, ואני מניח שהקווים החדשים רצינוניים פחות מבחינה כלכלית מהקווים הקודמים, יש סדרי אבטחה, ואני מניח שיש גם הפסד מסוים במספר הנוסעים, היה מקום לשמוע מהו הנוק שנגרם עלי-ידי אותה הרפתקה חסרת אחריות. אני חושב שהיום מעטים מטילים ספק בכך שזו היתה הרפתקה חסרת אחריות, ואין כל סיבה שלא נשמע מהממשלה כיצד היא מתמודדת, כיצד היא נושאת בתוצאות מעשיה, לא רק כשהם חיוביים אלא גם כאשר הם שליליים, לרוע המזל. הייתי מעריך מאוד התייחסות כלשהי של השר לשאלה זו בדברי תשובתו. תודה רבה.

חייקה גרוסמן (מפ"ס):

תודה. רשות הדיבור לחבר הכנסת מאיר כהן-אביב — איננו כאולם, חבר הכנסת אברהם שפירא, בבקשה.

אברהם יוסף שפירא (אגודת ישראל):

כבוד היושב-ראש, בדיון שהיה בוועדת הכספים השמעתי באוזני שר התחבורה את דעתו, ואני רוצה לחזור ולהשמיעה לכנסת, אחת הבעיות שלנו היא תאונות הדרכים. לצערנו הרב, כל הזמן יש עוד ועוד תאונות.

לרעתי, יש דבר אחד שהוא הבטוח ביותר למניעת תאונות — לא לנסוע יום אחד בשבוע, אני בטוח שבכל פעם שאני מזכיר יום אחד בשבוע, יש ודאי אנשים שאומרים: הוא מתכוון לשבת ואינו מתכוון לתאונות דרכים. אינני מתבייש בכך שמישהו יחשוב שאני מתכוון לשבת, הוכח שדווקא שכבת יש תאונות רבות, אסונות יותר גדולים מאשר באמצע השבוע.

אני חושב שכשאנחנו אומרים לא לנסוע יום אחד בשבוע כדי למנוע תאונות, יש לכך עוד תוצאה — יום אחד לא לנסוע ולא לצרוך דלק, אם רוצים להנחית שיעור קין, שחסך 4 מיליוני דולר כאשר הדלק עלה 30 דולר החבית, הרי היום, במחיר של 15 דולר החבית, שיא החיסכון יהיה 2 מיליוני דולר, אם יהיה יום בלא נסיעה, יהיה החיסכון שערות מיליוני דולרים, לכן, אני פונה אל הכנסת ואלו, שר התחבורה, אל תתבייש, גם אם זה

התופעה שאנחנו עדים לה כיום, של הקפדה מצד משרתת התנועה על מהירות מקסימלית של 90 קילומטר גם בכבישים בין-עירוניים משוכללים — הטרדה מיותרת ובזבוז מאמץ מצד המשרתה. אני חושב שאיש לא כופר בכך שאפשר להעלות את המהירות המותרת בכבישים טובים, ויש לנו כאלה בכמה מקומות בארץ, וזה היה גם משחרר את המשרתה לעסוק בעניינים חיוניים יותר לבטיחות התנועה.

שר התחבורה ח' קורפו:

זה לא ברור.

מתתיהו פלד (הרשימה המתקדמת לשלום):

זה לא ברור שזה ישחרר את המשרתה?

שר התחבורה ח' קורפו:

יהיו כאלה שייטעו גם במהירות של 110 קילומטר, 120, אז איך ישתחררו?

מתתיהו פלד (הרשימה המתקדמת לשלום):

אני מניח שמספר העבירות — אם המהירות תהיה 100 — תקטנה, כי היום מקבלים דוח על נסיעה במהירות של 100 קילומטר, נסיעה שכמעט לא ניתן להימנע ממנה, כפי שכל אחד יודע, כאשר נוסעים על כביש טוב, רכימסלולי.

עניין בעל חשיבות גדולה יותר הוא אולי עניין "הכבישים האדומים". עוד ביולי 1985 הצגתי שאלתא לשר התחבורה והוא אז, בתשובה מפורטת, נתן את הנתון של 220 קילומטרים שהם כלל "הכבישים האדומים", ואת הנתון המקביל של כמעט 220 מיליון דולר הדרושים לחיקום. כאותה תשובה הביע שר התחבורה גם תקווה שאפשר יהיה לפתור את הבעיה בתוך שלוש-ארבע שנים, כסיועו של משרד הבינוי והשיכון.

בינתיים אנחנו רואים בתוכנית הזאת, שתוקצבו לטיפול ב"כבישים האדומים" 26 מיליון שקלים חדשים, שהם 15 מיליון דולר. הניסוח הזה — "שתוקצבו 26 מיליון שקלים חדשים" — המופיע בעמוד 10 של ההוצבה, מאבד קצת את תוקפו כאשר קוראים על אותו נתון כעמוד 36, ושם נאמר: נכונות האפשרות להעביר כ-26 מיליון שקלים חדשים — 15 מיליון דולר — מרשות הנמלים לפיתוח כבישים. הניסוח השני מחייב הרבה פחות ואני חמה איהו מזה, הוא זה שמשרד התחבורה מציג לנו — תוקצבו או שנשקלת האפשרות לתקצב. בכל אופן, גם אם תוקצבו והסכום הזה יוצא, הרי בקצב כזה דרושות 13 או 14 שנים כדי לפתור את הבעיה של 220 הקילומטרים של "כבישים אדומים", וזה לכל הדרגות אינו מניח את הדעת. איני רוצה לחזור על הטיעון של חבר הכנסת בריאון שדיבר לפני. אנחנו עדים להוצאה גדולה על כבישים בלתי חיוניים, מכל מקום פחות חיוניים, והמספרים השבועיים שאנחנו שומעים בכל יום שיש — ממוצע של 6 — 7 הרוגים, 50 — 70 פצועים — מחייבים לגשת גישה דרסטית הרבה יותר לבעיה הזאת.

נושא נוסף שהוזכר ואני יכול שלא להתייחס אליו הוא שאלת היחס שבין התחבורה הציבורית לבין התחבורה הפרטית. ניתוח קצר שנעשה בחברות על היחס שבין תחבורה ציבורית לבין תחבורה של רכב פרטי מצביע על מגמה, שאני מבין שמשרד התחבורה איננו מאושר ממנה, ולפיה יש ירידה בנסיעה כתחבורה הציבורית ועלייה בשימוש ברכב פרטי. אני בטוח שבמסגרת מדיניות כללית של תחבורה זוהי תופעה בלתי רצויה, והנה, רק בימים אלה, בצד ירידה במחיר הדלק, שתעודד ודאי נסיעה ברכב פרטי, מדובר על ייקור התחבורה הציבורית ב-25%. אני גם מטיל ספק עד כמה מוצדקים

את התנועה. בניגוד לשרים ולחברי כנסת רבים — אני מדבר על מחוקקים — ולדעת הקהל, נדמה לי שמהירות התנועה של התחבורה היינו זוכים היום להגדלת המהירות כפי שמחייבים הצרכים של שנות ה-80 וה-90.

אתה אוהב, אדוני השר, לתת את הדוגמה של ארצות-הברית. יש דוגמאות שונות למכביר על מהירויות בלתי מוגבלות — בגרמניה, למשל — ואין שם יותר תאונות מאשר במקום אחר. בכלל, מי שהחליט להעלות רכבים על כבישים נטל סיכון שהיו תאונות. צריך להחליט. אם איננו חוזרים לעידן הדיליגנסים והחמורים, יש מחיר מסוים ויש צרכים כלכליים. אני מבין את בעיות תקציב המדינה. כולנו בני העם הזה, כולנו מכירים את המגבלות והקשיים, אבל דווקא משום שיש קשיים ואי-אפשר להרחיב את הכבישים כפי שהיינו רוצים — דווקא משום כך צריך לשבור את צוואר הבקבוק, את התפוקות התנועה, את המעצורים שלה.

מי שרואה את הכניסות והיציאות של ערי ישראל בשעות מסוימות — ואין מדובר רק בשעה או חצי שעה אלא מדובר לפעמים בשעות רבות, בבוקר, אחר-הצהריים, בשעות שיא כאלה או אחרות — יודע על מה אני מדבר.

שר התחבורה ח' קורפו:

בני שליטא (הליכוד):

אדוני, אתה קורא לשירות האלה — — —

שר התחבורה ח' קורפו:

הכניסות והיציאות נגזרות מהכביש הבין-עירוני?

בני שליטא (הליכוד):

אני אומר שזה חלק מהעניין, גם בכבישים הבין-עירוניים. קודם דיבר הרב שפירא על השבת. תראה מה קורה בכבישים. בקיץ, כשכולם עולים בשבת לתל-אביב, אי-אפשר כלל לנסוע משום שנהגים אטיים, שאהה, אדוני השר, או משרוך ונתנים להם כל הזמן פרסים כנהגים זהירים, סותמים את הכבישים. לנהגים האלה צועקים "הידר". מפני שהם נוסעים במהירות של 60 קמ"ש במקום 80 קמ"ש.

שר התחבורה ח' קורפו:

— — —

בני שליטא (הליכוד):

אני מדבר על הענשה. על אף שזה קשור למשטרה, אני פונה אליך, אדוני השר, שתמריץ את המשטרה ואת מי שצריך לטפל באותם נהגים אטיים. אם נהג אטי מושך אחרי שירה גדולה ומחייב את כולם לנסות לעקוף ותוך כדי כך גורם מישור בעקיפה הזאת לתאונה — האשם הוא זה הסוכב את השירה ומוביל אותה במהירות בלתי מתקבלת על הדעת. צריך לטפל באלה העוצרים את התנועה על ידי רמזורים ובכל מיני מקומות. ההיסוס וההמתנה המיותרת אינם צריכים להיות מטבע שעליה נותנים פרס. להיפך, התנועה צריכה לזרום.

וכאשר אני מדבר על העלאת המהירות, אינני מדבר רק על כבישים מהירים. אני מדבר בפירוש גם על כבישים רגילים. צריך להעלות את מהירות הנסיעה ל-100—110 קמ"ש בכבישים מהירים ולפתוח ל-90 קמ"ש בכבישים אחרים, וחזקה על הנהגים עצמם שלא ינסו במהירות של 90—100 קמ"ש בסיכוי. הם יידעו את זה בעצמם. אפשר לעשות את זה, אדוני השר, לניסיון. אדרבא, תעשה ניסיון. מה החשש, שיוכח שהתיאוריה לא היתה נכונה?

יכול לקרות בשבת. שינוי השעון, המביא לחיסכון של 2 מיליוני דולר בסך הכול, גורם צרות רבות לפועלים. אם יזונו את השעון, ייצא שלפועל יהודי דתי, שצריך להתחיל לעבוד בשעה שש בבוקר, כשעדיין חשוך, לא תהיה אפשרות להתפלל בבוקר. השעון הזה לא מפריע לשום אדם לא דתי. הוא מפריע רק ליהודי דתי — שבת, תפילה וכו', ורוצים לשנות רק כדי לחסוך סכום של 2 מיליוני דולר בשנה. בשעה שאפשר לחסוך עשרות מיליוני דולרים בשנה על-ידי החלטה שלפיה יהיה יום אחד בשבוע שבו לא ייסעו.

כמו כן, שר התחבורה, אני רוצה לעמוד על הנושא של הרכבל בחיפה. היה הסכם וכולם אמרו, ובכללם ראש הממשלה, שהסטטוס-קוו יכובד והרכבל בחיפה לא יופעל בשבת. אבל, הנה אנחנו שומעים שכל זה אינו נכון והרכבל יופעל על-ידי "קונץ", לוקחים גיר-שותף. זה יהיה חילול שבת שעוד לא היה כמוהו.

רן כהן (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):
לא היה כמוהו?

אברהם יוסף שפירא (אגודת ישראל):
זה מפריע לך, חבר הכנסת רן כהן?

רן כהן (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):
לא, אם אתה חושב שלא היה כמוהו.

אברהם יוסף שפירא (אגודת ישראל):

אני רוצה גם לבקש ממך, חברת "דן" משכירה לחברה-בת אוטובוסים הנוסעים לים בשבת. מאז ומתמיד שמרה חברת "דן" על חוק-עזר ולא נתנה יד לחילולי שבת, ואם היא משכירה אוטובוסים לחברה אחרת, הרי כולם רואים שאלה אוטובוסים של "דן".

לבחורי ישיבה מעל גיל 17 מותר לקבל הנחה בנסיעה באוטובוסים כמו לסטודנטים. פנינו כבר 20 פעם כעניין זה, ועד היום אי-אפשר לסדר שגם הם יזכו בהנחה שלה זוכים סטודנטים.

ולבסוף, ראיתי עכשיו באנגליה שאחד מחברי הפרלמנט ניסה להעביר חוק נגד פרסומי תועבה באוטובוסים ובתחנות. היות שבדברים רבים אנו רוצים להיות דומים לכל הגויים — אולי נלמד מהם. לא יכול להיות שבאוטובוסים ובתחנות יהיו פרסומי תועבה, עד שאדם דתי פשוט אינו יכול לנסוע באוטובוס רק בגלל התמונות הללו.

לגבי חילולי שבת בתחבורה הציבורית, אני חוזר ואומר: גם כאותם מקומות שבהם יש סטטוס-קוו ואין תחבורה ציבורית בשבת, יוצאים בכל זאת אוטובוסים שעה לפני צאת השבת או נוסעים שעה נוספת אחרי כניסת השבת. ודאי שהייתי רוצה שבכל מקום תהיה שבת קודש, אבל ידוע לנו שבחיפה המצב הוא כפי שהוא. אולם באותם מקומות שבהם קיים המצב של שמירת השבת בתחבורה ציבורית, אנו מבקשים שתקפידו — שבת לא נקבעת על-ידי לוח האוטובוסים, שבת נקבעת על-ידי מועד כניסת השבת ומועד יציאת השבת. תודה רבה.

היור' ח' גרוסמן:

תודה רבה. רשות הדיבור לחבר הכנסת בני שליטא, ואחרי — לאחורן. לחבר הכנסת רב בן-מאיר.

בני שליטא (הליכוד):

גברתי היושבת-ראש, כבוד השר, חברי הכנסת, אדוני שר התחבורה, יש לך כל הסיכויים הטובים להיכנס לספר השיאים של גינס כשר תחבורה שאולי יצליח בסיכומו של דבר לעצור

בני שליטא (הליכוד):

— אני רוצה לומר, שאתם עם החקיקות שלכם, עם כל התוספות, מייקרים את הרכבים, מייקרים את העלויות. מייקרים את ההוצאות. כל יום אתם באים עם בשורה נוספת וחודשה. אדוני, אני מכיר גם נהגים, ודיכתי עם לא-מעטים מהם, שטוענים שהחגורה מסכנת אותם. הם אינם מרגישים אתה בטוחים, הם אינם חופשיים, הם אינם נהגים בחופשיות.

רב בן-מאיר (המערך):
שלא ינהנו.

בני שליטא (הליכוד):

זאת תשובה לא נכונה.

אריאל ויינשטיין (הליכוד):

— — — חופש האדם להחליט על גורלו.

בני שליטא (הליכוד):

כל אדם יחליט על גורלו. בהחלט. אני מסכים לזה.

אני פונה בהזדמנות זו לאדוני שר התחבורה, ומסב את תשומת לבו לעמדת הטייסים — זו מושמעת יותר ויותר פעמים — הם מזהירים מפני עייפות יתר, הם מזהירים מפני אסונות בתעופה. ייתכן שבזמן שאנחנו מדברים עכשיו, אנחנו מצויים חלילה ערב אסון תעופה מתוצרת בית. לא ייתכן שהנושא הזה לא ייגמר ולא ייחתם. מתנהלים דיונים בוועדת הכלכלה עם משרד התחבורה. לא מסיימים את העניין. אני יודע ששעות העבודה של טייסי ישראל והמטלות המוטלות עליהם הן היום זהות למה שמקובל באיו ארץ אפריקנית נידחת, שאיננה מחלוצות התעופה. נהפוך הוא, בכל המדינות המתקדמות המערביות יש תקנות אחרות. נדמה לי, שמדינת ישראל צריכה להתאים את עצמה למדינות המערביות והמתקונות. ולא למדינות שאינן יכולות לשמש לנו דוגמה. תודה רבה.

היו"ר ח' גרוסמן:

תודה רבה. אחרון הנאמים בנושא זה — חבר הכנסת רב בן-מאיר, בבקשה.

רב בן-מאיר (המערך):

גברתי היושבת-ראש, חברי הכנסת, אדוני שר התחבורה, פרשת לפנינו יריעה רחבה מאוד של פעולות משרדך. אין זו הפעם הראשונה שאני משבח את עבודתך כשר התחבורה ואת שיתוף הפעולה, שאני עד לו ומכיר אותו, לגבי אחד התחומים העמוסים ביותר והכבדים ביותר של בעיות התנועה בארץ הזאת — העיר תל-אביב וגוש דן. אני חושב שמשרד התחבורה מוכיח, כיצד בתוך כל האילוצים הקיימים במשק — אם בענייני תקציב, אם בשל בעיות אינפלציה ועניינים אחרים — אפשר בכל זאת לקדם נושאים תחבורתיים ולחתור להשגת יעדים, כאשר אומנם מתייחסים ומתכוונים לדברים עצמם, ולא לרוח שמסביבם, אני חושב שאפשר להגיע להישגים. הסקירה שלך מורה על הישגים הללו.

אני רוצה לומר, שבתוך סקירתך חפונה, או קבורה, או מסתחרת, אחת התשובות על הנושא העומד היום על הפרק והוא נושא הצמיחה. אני חושב, שבאמצעות משרד התחבורה אפשר לפתור מיד כמה וכמה צווארי בקבוק במשק הישראלי. פתיחת צווארי בקבוק מבחינה כלכלית היא היא הצמיחה.

אני רוצה לתת דוגמאות מספר. אומנם שמענו שבתקציב המדינה העבירו כ-38 מיליון דולר מרשות הנמלים. אבל אני יודע, שבאמצעות רשות הנמלים אפשר היה להפנות כמה

אני מציע להפנות כל שקל פנוי לחשתי הכבישים. שום תועלת לא תצמח מסיירת כזאת או אחרת — נתפוס שני נהגים, נתפוס 50 נהגים. צריך להשקיע בתשתית. זה הערך המוסף הגבוה ביותר.

אני מציע שבמקום להזויל את הדלק — ומוזלנו רב שהגענו לזה — נפנה את הכסף הזה לקופה ציבורית מיוחדת שממנה נשקיע בכבישים. בחשתי. אין כסף אחר. אין כסף פנוי, לא יהיה לעולם כסף פנוי, זה לעולם אינו בעדיפות ראשונה. זו האפשרות וההזדמנות.

אני רוצה לומר לכם, שהרכב כרכב הוא היום אחת הפרות החולבות של המיסור, מהגדולות ביותר בארץ. הרבה מסים ומכסים מוטלים על הרכבים. מותר שגם משהו מהם ייחזור לציבור, אבל הדבר ייחזור עליידי כן שאנחנו — הנהגים המצויים — נשלם יותר, וכרצון.

אני מתנגד ליוזמות. העולות חדשות לבקרים, של חברי הכנסת מוועדת הבטיחות — אני חבר בוועדת הבטיחות ואינני מסכים לכל התפיסה — המעורדות דברים שאינם צריכים להיות. ראיתי עכשיו מכתב שכתב ידידי חבר הכנסת אוריאל לין, יושב-ראש הוועדה, ליושב-ראש הכנסת, ובו הוא מציע לקבוע עונשי מינימום קבועים. כלומר — אי-אמון בשופטי ישראל. אני מציע, כמה שפחות עונשים הכתובים בחוק, ויותר שיקול-דעת לשופטים. אינני חושב שאנחנו צריכים בספר החוקים לקבוע לשופט, שלאחר עבירה שנייה הוא חייב לעשות כן וכך. יש תמיד נסיבות. יש כל מיני נסיבות, ומותר שלשופט יהיה שיקול דעת. אדרבא, שיהיה לו שיקול דעת ולא נסגור אותו מכל הצדדים, מכל הכיוונים.

אגב, פתה אלי קבוצת שופטים בעניין הזה. הם רצו להופיע בוועדת הכלכלה, אבל קשה כקריעת ים סוף לסדר להם רשיון כדי שיוכלו להופיע. הם רצו להופיע ולספר שטונגרים אותם, שמקצצים את סמכויותיהם ולא מאפשרים להם שיקול דעת.

אני מתנגד ליוזמה האחרונה של שלושה חברי הכנסת, שראיתי אותה עכשיו מונחת פה על השולחן. בעניין חגורות בטיחות בערים. אני מבקש משלושת חברי הכנסת הנכבדים שלא יחבקו אותי, ולא אותי. בתיבוק הרוכב שלהם.

רב בן-מאיר (המערך):

יש שם רק דב אחד.

בני שליטא (הליכוד):

יפה, יש שם רק דב אחד, דב שאני מעריך אותו מאוד. אבל אני חושב שאין בזה צורך. אין בזה טעם. מדוע אתה צריך חגורות בטיחות, חבר הכנסת דב בן-מאיר? יש לי הצעה הרבה יותר טובה: להוריד את המהירות בצורה דרסטית ל-100 ק"מ לשעה בכל הכבישים. אני מבטיח לך שלא תהיינה תאונות. אבל האם זה רציני? זה כלכלי? משהו יכול להעלות זאת על הדעת? אל תחמירו ואל תטילו על הנהג כל מיני הגבלות.

רב בן-מאיר (המערך):

70% מכלל תאונות הדרכים בארץ מתרחשות בתוך תחומי השטחים העירוניים.

בני שליטא (הליכוד):

תודה רבה לך על קריאת הביניים. עכשיו תהיה לי הזדמנות לבקש מהיושבת-ראש תוספת זמן על שהפריעו לי.

היו"ר ח' גרוסמן:

זו היתה קריאת ביניים קצרה מאוד, אל תנצל זאת.

עובדים על זה, הרי אתה מקבל דין-וחשבון מהאיש שלך, שהוא גם האיש שלי, ואתה יודע שכנושא הזה אנחנו מטפלים. אבל אני אומר, שאם שתי הבעיות האלה תוסרנה הצדה, אפשר יהיה לפתוח מיד במלאכת בניו גדולה מאוד.

היורד ח' גרוסמן:

אולי כדאי שהפרוטוקול יידע מיהו האיש שלך ומיהו האיש שלי?

דב בן-מאיר (המערך):

זהו מר דן הולצמן, מנכ"ל "נתיבי איילון", ראש המינהל לבטיחות בדרכים ויושב-ראש צוות ההיגוי של התחנה המרכזית מטעם עיריית תל-אביב ומשרד התחבורה כאחד. הוא גם יושב-ראש צוות ההיגוי של רכבת הפרברים, כך שמבחינה זאת, כאשר אני אומר את הדברים הללו, אני אומר אותם על יסוד כמה וכמה דברים ברורים המונחים על השולחן, ובגללם אפשר לחדש מיד את הצמיחה, לתת עבודה ולהפעיל את הגלגלים. הנה דוגמה כיצד משרד התחבורה יכול לתת את תרומתו בנושא הזה.

נושא שאני מעלה אותו בכנסת שנים רבות, לפחות באותן השנים שאני נמצא פה, הוא הנושא של "סטריס-ליינינג", ההסדרה של הזמנת הצטיידות באוטובוסים. ריבוננו של עולם, איננו מבין מדוע מדינת ישראל איננה מסוגלת להכין לעצמה חוכמת חומש של הצטיידות באוטובוסים. מדוע על עניין זה להיות תמיד כמעלות ובמודרות, כמשכרים וכמעט כמשכרים, עם פטורים ובלי פטורים, כאשר הנושא הזה של בניו אוטובוסים הוא מקצוע מיוחד במינו — בונה אוטובוסים. צריכים להתאמן בכך. כשאתם באים לאאכן ולמקומות אחרים בגרמניה ובצרפת, רואים כיצד עיר שלמה חיה מבנין רכבות ומבנין אוטובוסים. זהו מקצוע שעובר מאב לבן, זהו נושא שהולך ומשתכלל עכשיו בעולם, עם הטכנולוגיות החדשות. אוטובוס שנבנה כארץ מספק שנת עבודה לפועל. אינני מבין מדוע אי-אפשר להכניס את הנושא הזה לסדר כלשהו. אתה זוכר, אדוני שר התחבורה, אילו בעיות היו עם נתיבי איילון עד לפני שנתיים וחצי, האם יש כסף לפרויקט או אין, עד שלקחת את העניין הזה ליד, הושבת קבוצה של אנשים מכל התחומים ומכל המשרדים, והיום, על אף כל האילוצים, יש הכסף בשביל נתיבי איילון והעניין איננו מתעכב עוד. במסגרת התקציבית שאחזק מקצה לנושא הזה, הכסף זורם ואין עוד הפרעות והפסקות עבודה. מדוע זה לא יכול להיות גם בעניין האוטובוסים?

אם נגעתי בעניין האוטובוסים, אני רוצה לעבור להעדרת התחבורה הציבורית. אנחנו חייבים לדאוג לכך שהתחבורה הציבורית תהיה תחבורה לעשירים ולא לעניים. כל עוד היא תהיה תחבורה לעניים, לא ייסעו בה והיא תהיה תמיד כשולי הדרך, היא תלך ותצטמצם, כדי שהיא תהיה תחבורה לעשירים, יש לתת לה, בראש ובראשונה, כל העדפה בנתיבים, להקל את החיים על האנשים אשר נוסעים באוטובוסים. למשל, אינני מבין מדוע אין עד היום כרטיס נסיעה חודשי, או מדוע אין כרטיס טרנספר. אם התחבורה הציבורית לא תהיה תחבורה לעשירים, היא תמשיך לצלוע בצדי הדרך ולא נוכל להתגבר על העניין. כל אדם יחשוב תמיד שבמכונית שלו הוא יוכל להגיע קרוב יותר, מהר יותר וטוב יותר. יש להשקיע גם בהדרכה ובחסימה בנושא הזה, כדי שאנשים ידעו איך להשתמש באוטובוסים. יידעו שנסיעה באוטובוסים אינה סוף העולם וניתן להגיע אתם לכל מקום.

עשרות מיליוני דולרים להפעלה מיידית של תוכניות. למשל, אם שמענו פה על פרויקט איילון, שייגמר בתוך חמש שנים מהיום, עם השקעה או הוצאה של כ-5 מיליוני דולר לשנה ממשרד התחבורה ומעיריית תל-אביב — 8 מיליוני דולר לשנה, זו ההקצאה. אם יוסיפו עוד 12 מיליון דולר, היינו ייתנו 20 מיליון דולר, אפשר יהיה לגמור את נתיבי איילון כ-60 חודש.

קודם כול, הדבר מספק מיד עבודה לענף הסובל היום יותר מכל ענף אחר — לענף הבנייה ועבודות ציבוריות. מדברים על הבראה של "סולל-בונה", של "רסקו" ושל אחרים. הנה, אפשר לתת להם עבודה בכסף רב מאוד, להניע גלגלים. שלא לדבר על כך שאם נתיבי איילון יהיו גמורים מהקאונטרי-קלאב עד הכניסה לירושלים, יהיה בכך חיסכון של 40 מיליון דולר לשנה. היינו, בעוד 30 חודש אפשר יהיה להחזיר, בתוך שנה אחת, את כל ההשקעה אשר משקיעים בנושא. אפשר יהיה אפילו להטיל אגרה בכניסה וביציאה מהפרויקט ולהחזיר כסף נוסף על החיסכון. גם כהכנסה.

דיברת, אדוני שר התחבורה, על שתי רכבות פרבריות: האחת מפתח-תקווה לתל-אביב והשנייה מנהרייה לחיפה. הפעלת הרכבת הפרברית מפתח-תקווה לתל-אביב יכולה לספק מיד עבודה ב-34 מיליון דולר. לא בשנה אחת, אבל בתוך שלוש או ארבע שנים אפשר להניח את המסילה הזאת. עבודות העפר, ההכנה, ההנדסה והקונסטרוקציה הכרוכות בפרויקט מסתכמות בהוצאה של כ-12 מיליון דולר נוספים. בסכום כזה אפשר להפעיל מיד תוכנית עבודה נוספת ומקיפה. את הציוד הדרוש לכך אפשר לקבל על-ידי אשראי ספקי לתקופה ארוכה מאוד, והוא לא יורגש במאזן התשלומים שלנו. זה יהיה בעוד שלוש שנים.

יש אפשרות הנדסית ברורה ומוכנה להעביר את שדה-רכ לים ולתת למרכז הארץ עוד שדה תעופה בין-לאומי קטן לריוס טיסה של כשעה עד שעה וחצי מתל-אביב, הווי אומר, ליוון, לקפריסין, למצרים, לטורקיה וכן הלאה. כאן אפשר לכסות את ההוצאה כולה על-ידי התמורה שתתקבל מפניו קרקעות ומהשקעה בפרויקטים מסחריים הקשורים בשדה-תעופה כזה. יש השאלה של מימון הביניים במשך כשלוש שנים, מדובר בסכום של כ-100 מיליון דולר בסך-הכול, או כ-30 מיליון דולר בשנה, עד ששדה התעופה הזה ייגמר ואפשר יהיה לממש את הרכוש ששדה-רכ ישאיר אחריו כאשר הוא יעבור. הנה, דבר שלישי שאפשר להתחיל לעבוד בו. יש קבוצה של יומים פרטיים, שאם יבטיחו להם ריבוא לקראתם, אפשר יהיה להפעיל את ההון ואת הירע שלהם.

יש קבוצת משקיעים שקנתה את התחנה המרכזית. זהו פרויקט שיביא, בתוך 15 שנה, להשקעה של כמיליארד דולר בפתוח אחד המרכזים העירוניים החשובים ביותר בתל-אביב ובגוש-דן. דרושים לכך שני דברים: הבטחה של הממשלה שתשתתף במימון דרכי הגישה, והבטחה של הממשלה שהיא אחראית לכך שלא תהיה בעיה עם הוצאות התשלום של הקאופרטיבים שצריכים להיכנס לתחנה המרכזית הזאת ולעבור בה.

שר התחבורה ח' קורפו:

לפי מיטב ידיעתי, הבקשה הראשונית היא לתת להם אתווי בנייה, וזה בסמכות עיריית תל-אביב.

דב בן-מאיר (המערך):

נכון, בכך אנחנו מטפלים. איני מבקש זאת ממך, אנחנו

מה שמסרת לנו כאן, המספרים המדהימים שלפיהם גבתה הממשלה 970 מיליון דולר ממערך הרכב כמסים ונתנה רק 35

לשנה — להשקעה בתשתית, הרי היא, לרבות ברשויות המקומיות. לרבות מע"ן ומשרד הבינוי והשיכון. מגיעה ל-38 מיליון דולר בשנה. הווי אומר, שאילו הקצבנו 10%, היה עומד לרשותנו תקציב גדול פי שלושה מזה שעומד היום, ואפילו ב-5% היינו כמעט מכפילים את התקציב בתשתית הדרוכים.

ממילא כמצב כזה, כאשר הירידה בהשקעה בתשתית היא בשיעור של כמעט 10% בשנה, ויש שנים שהירידה חלולה עוד יותר, ברור שאיננו יכולים להשקיע, לא אנחנו, לא מע"ן, לא הרשויות המקומיות — שום גורם אינו יכול להשקיע כאחזקה טובה של הכבישים ובפיתוח.

נושא התחבורה הציבורית — אני סבור שאם אנחנו רוצים שתהיה לנו תחבורה ציבורית ברמה שתוכל להבטיח קשר כמעט עם כל נקודות היישוב בארץ, הרי אנחנו זקוקים לסכסוד המקובל בעולם המערבי — זה סכסוד של כ-50%, בין 40% ל-50%. אנחנו כבר היום נמצאים בסכסוד של 30% לאחר ההעלאה של 100% בתעריפי הנסיעות, ובהחלטת הממשלה מיום א' אנחנו יורדים עוד יותר, ובתקציב השנה הבאה נעמוד, כנראה, על 20% סכסוד, כשסכסוד זה לא נכללים רק חעריפים, אלא נכללים בו גם כיסוי החובות שהממשלה חייבת לקאופרטיבים לתחבורה. בסכסוד כזה אינני רואה אפשרות לקיים תחבורה ציבורית מסודרת. אני בטוח שנחוש זאת ברמת השיחות, נחוש במקומות החלשים יותר, המרוחקים יותר, אשר זקוקים לרמת סכסוד גבוהה יותר.

היתה שאלה של חנייה — המרכזים העירוניים נסתמים בשל חניות על המדרכות והכבישים. ובכן, רבותי, זוהי בעיה שאנחנו חייבים להתמודד עמה. היא חלק ותחרוף. יצרנו כלים להתמודדות הזאת. אבל הם אינם מספיקים — לצד גרירת הרכב קיימת היום האפשרות גם לנעול את הרכב. עיריית מספר עשו שימוש בתקנה הזאת והצליחו לנקות את המרכזים העירוניים מרכב חונה. אבל זה איננו פתרון. כי צריך למצוא מקומות חנייה חלופיים שבהם אפשר לתנות, וצריך להביא בחשבון שהדחיסות של כלי הרכב בריכוזים העירוניים חלק ותגדל. היום אנחנו נמצאים ברמת מינוע ומכסה תחסיית למדינות המערב, ואין כל חשש שלא נדביק את הפיגור הזה. נגיע לפי 2 או פי 2.5 כלי רכב ל-1,000 נפש. לעומת הקיים היום, ואין ספק שהדבר מעורר בעיות חדשות, שחייבות למצוא את פתרונן בשידור נאות של התחבורה ציבורית, לרבות שילוב הרכבת כאמצעי הסעה המוני.

אני רוצה להבייחם לכמה שאלות קונקרטיות ששאל חבר הכנסת שלמה עמר. ראשית, ביחס לאיחוד הקאופרטיבים לתחבורה — זה מזכיר קצת את קביעתו של השרדן, שיש לו כבר 50% הסכמה לשידור. צד אחד כבר הסכים. "דן" אינה רוצה להתאחד, וטעמיה ונימוקיה עמה.

הקאופרטיב לתחבורה הוא מן הגדולים בעולם, ואני מדבר על "אגד" בלבד, והוא עבר את המידה האופטימלית של תפקוד קאופרטיב. הם עצמם שקלו את פיצול הקוא פרטיב לשניים מבחינה אופרטיבית. המידה גדולה מדי, ההיקף רחב מדי, וזה איננו תפעול אופטימלי. נוסף על כל הנימוקים האלה, למה צריך לשים את כל הביצים בסל אחד? ואם מחר תהיה לנו בעיה? ציינו לשבח את השקט התעשייתי השורר בתחבורה הציבורית. אבל, לא לעולם חוסן. מחר או מחרתיים עלול להיווצר קונפליקט. כיום, העובדה שהתחבורה הציבורית איננה נמצאת כיד אחת מאפשרת לנו לקיים תחבורה גם כשהקאופרטיב רוצה לשוב, ואם יש שקט תעשייתי, הרי זה, בין השאר, גם משום שאפשר להתגבר על שכיחת הקאופרטיב אם זו תקרה. אז שוקלים פעמים לפני שנוקטים צעד כזה.

מיליון דולר לצורך הרחבת "כבישים אדומים" ולתשתית תנועה, זאת שעוריה שכל חברי הכנסת צריכים להעלות אותה ולא לתת מנוח עד אשר יבינו שבמדינת ישראל, בלי תשתית כבישים, לא נוכל להתגבר על בעיית תאונות הדרכים. אין שיכורים בארץ והמרכיב האנושי אינו המרכיב החשוב בתאונות הדרכים. המרכיב החשוב ביותר הוא התשתית ומצב הרכב. כשני הנושאים האלה אפשר להתגבר. אילו היו עושים היום קו הפרדה בכביש ירושלים, הוא היה מוריד את מספר התאונות החזיתיות. אילו היו מרחיבים כבישים ומכפילים אותם, זה היה מוריד את מספר התאונות, כפי שהיטפון של מכוניות חדשות הוריד את תאונות הדרכים. כיוון שבמכוניות טיבות יותר נגרמות פחות תאונות, זה ברור כשמש. משום כך, על כולנו יחד להתרכז במאמץ עם שר התחבורה, כדי שהכסף הזה יזרם למטרה חשובה זו, ושר התחבורה נוכל לעשות את הפעולה כפי שצריך, כדי להמשיך במגמה של צמצום מספר תאונות הדרכים.

אני רוצה לומר משהו לחבר הכנסת בני שליטא, חברי הטוב. אני יודע שאחא מתנגד לסנדלי דנבר, אחא מתנגד לתגורות ואחא מתנגד לכל דבר אחר, ואני, כמובן אינני מקבל את דעתך. אני חושב שאנחנו חייבים להסדיר את נושא החנייה בערים ובארץ כולה. 70% מהתאונות מתרחשות בתחומי השטח הבנוי, עלינו לטפל בהורדת מספר התאונות הללו. 30% מכלל התאונות במדינת ישראל מתרחשות בעיר תל-אביב-יפו. חלקן הגדול הן תאונות של מכה מאחור. כל הדברים הללו יכולים להימנע אם האיש חגור בחגורה. כמו שאמרנו בהתחלה, שזה בלתי אפשרי שמי שנוסע באופנוע יחבוש קסדה, ואחר כך אמרו שאי-אפשר שיחבוש קסדה בקיץ, ומתברר שהוא חובש קסדה בקיץ ובחורף, וזה הוריד את פגיעות הראש בקרב רוכבי האופנועים, כך אין שום סיבה מדוע לא ננהיג את תוכנית החגירה של חגורת ביטחון בעיד ועלידי כך נקטין את מספר התאונות.

בני שליטא (הליכוד):

מי קבע זאת?

דב בן-מאיר (המערך):

מובן שיש דברים נוספים, אבל אני מקווה שעוד יהיו לנו כמה וכמה הזדמנויות להעלות אותם, ואני רוצה לסיים את דברי ולומר פעם נוספת, שמשך התחבורה, והתחבורה בכלל, הם מנוף חשוב מאוד לקידום הכלכלה של ישראל, בעיקר בימים אלה, ולכן אנחנו צריכים לקדם את הנושאים שאני נגעת בם. אני חושב שהדבר יעזיר גם לכלכלת המדינה, גם לנושא התחבורה כולה.

היו"ר ח' גרסמן:

תודה רבה. אני מבקשת משר התחבורה להשיב.

שר התחבורה ח' קורפו:

גברתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה, המשתתפים בדיון נגעו כמעט בכל תחומי פעולת המשרד. אני מצטער שאחיים לא היו נוכחים בפתיחת הדיון ולא שמעו את דברי. כי אז היו חוסכים את נאומיהם ונמנעו מקורות אחרות. התייחסותם בדברי לאותן נקודות שהם העלו בדבריהם. בכל זאת יש מספר ניכר של שאלות שאני רוצה להשיב עליהן, ובקצרה.

קודם כול, ברצוני לגעת בשאלת מצב הכבישים הבין-עירוניים, ואני קושר זאת עם השקעה בתשתית הכבישים — אין כל יחס בין ההשקעות במשך בתחומים אחרים, או אפילו בתחום התחבורה לפני עשור, להשקעות בתחבורה כיום. אם אנחנו משווים את ההכנסה מענף הרכב — כבר ציינתי זאת, היא מגיעה קרוב למיליארד דולר בשנה, 970 מיליון דולר

דב בן-מאיר (המערך):

אדוני השר, ככל הידידות, זה לא משכנע. גם בעניינים אחרים היה אותו דבר. צריך להתחיל ולנסות זאת ונתראה שבתוך כמה שנים —

שר התחבורה ח' קורפו:

אני מסכים לעשות את הניסיון הוולונטרי. צריך יהיה לבדוק באיזו מידה יש היענות בציבור ואם יש תועלת ניכרת.

בני שליטא (הליכוד):

הציבור איננו מבקש את הגנתך. ידידי דב בן-מאיר.

שר התחבורה ח' קורפו:

אני רוצה לומר לך, חבר הכנסת בן-מאיר, שהרעיון הזה נבדק גם מבחינה סטטיסטית. מספר הנפגעים בתאונות העירוניות הוא רב, אבל רובם מכין הולכי הרגל ולא מכין הנוסעים ברכב. בשנת 1983, שבה נערכה הבדיקה, היו במשך כל השנה 38 איש שנפגעו בתאונות עירוניות בהיותם ברכב. גם אז לא עשינו בדיקה איפה ישבו האנשים שנפגעו, אילו פגיעות היו, על כמה אנשים מהם היתה חלה חובת חגירת חגורה, כמה תאונות היו נמנעות וכמה נפגעים היו נמנעים.

דב בן-מאיר (המערך):

אדוני השר, יש לי הצעה, אם אתה מוכן לשמור.

שר התחבורה ח' קורפו:

כן.

היור' ח' גרוסמן:

לא. אנחנו לא מקבלים פה החלטות אופרטיביות. לכל הצעה אין משמעות ברגע זה.

דב בן-מאיר (המערך):

אם השר מסכים, תני לי אפשרות לקריאת ביניים.

היור' ח' גרוסמן:

קריאת ביניים. בבקשה.

דב בן-מאיר (המערך):

תחקין תקנה שתאפשר לעיריית תל-אביב לחייב, על-ידי חוק עזר שלה, חגירת חגורות בטיחות. ופקחים של העירייה יכפו את החוק. בתוך שנה-שנתיים נראה —

שר התחבורה ח' קורפו:

אני רוצה להלשין, אבל אני רוצה לומר לך שראש העירייה שלך בא אלי בטענות, למה לא באתי להגנתו כאשר חקפו אותו בעניין סנדלי דנבר.

הגדלת המהירות — רבותי, יש ויכוח בנושא. גם ועדת השרים לענייני בטיחות עסקה בסוגיה והחליטה לדחות את ההצעה. אינני מתכנן לחזור לוויכוח הזה. יש תלי תלים של הוכחות, בדיקות ומחקרים שנערכו בארצות-הברית רק לאחרונה, עקב בקשת הקונגרס האמריקני לערוך סקר בעניין הזה. אבדוק את העניין הזה כאשר הכישים המהירים יהיו בהיקף גדול יותר. אין טעם להעלות עכשיו את המהירות באותם קטעי דרך שנקראים כבישים מהירים. כשיש מספר מוגבל של קילומטרים בכבישים קיימים. כאשר נשלים את הסלילה ב"כבישים האדומים" יהיו לנו כבישים מהירים שלמים מקודרת מוצא לנקודת יעד. נבחן את הדבר-לאור הנסיבות שתהיינה אז, וכשתהיה גדר הפרדה בין שני המסלולים.

חבר הכנסת בני שליטא הנכבד, אם אתה רוצה לנסוע במהירות גדולה מאוד, זה לא מפריע לי, אני רק ירא למכונית

היתה שאלה של ייבוא אוטובוסים. אני מייחס לכן חשיבות, ואני משיב על השאלות הייחודיות. בשנה שעברה, משנת 1983 עד 1985, בתקופת ההסכם החדש שעשינו עם קואופרטיב "דן", הצטיידנו בארץ ב-1,350 אוטובוסים. 1,250 מהם היו מייצור מקומי. היום, קואופרטיב "דן" בונה את האוטובוסים שלו בארץ, 80 אוטובוסים. הרשויות המקומיות קונות 40 אוטובוסים נוספים. אנחנו עושים מאמץ שההזמנות של "דן" תופעלנה בשנה הבאה. באוגוסט אנחנו צריכים לחדש את ההסכם עם קואופרטיב "אגד", שבו נבטיח את בניית האוטובוסים, ברובם בשני המפעלים להרכבת האוטובוסים בארץ.

יתירה מזאת, הסכמנו עם קואופרטיב "אגד" שאנחנו מרשים להם להזמין כבר עכשיו 150 אוטובוסים, ונחיל עליהם אותו הסדר שיחול בהסכם החדש. בלי להיכנס עכשיו לבעיית מימון ההצטיידות הזאת ולנסות לפתור אותה, הסכמנו שנחיל על 150 האוטובוסים את מה שיחול בהסכם החדש. באוגוסט. הוסכם על כך. הם קיבלו על עצמם לממן מימון ביניים, מחצית הם ומחצית הקואופרטיבים להרכבה. רבותי. הקואופרטיבים להרכבה לא השיגו את המימון שלהם, את מימון הביניים שלהם, אף-על-פי שהיתה להם הבטחה ממרכז הקואופרציה, שיבואו לקראתם בעניין זה. לא באו. כך שחברת הכנסת אורה נמיר יכולה להצביע על משרד התחבורה — אני יכול למצוא שותפים כאלה שיש לה מידת השפעה עליהם, וגם הם יכלו לסייע בידי הקואופרטיבים לתחבורה כפתרון בעיית האבטלה.

עניין נוסף שבו אני רוצה לגעת בו הוא חגורת הבטיחות בנסיעות עירוניות. רבותי, אחוז כלי הרכב שנעים בכבישים הבין-עירוניים הוא כ-15%. כלל הרכב שנע בכבישי הארץ, אם נחיל את החובה של חגירת חגורות בטיחות בנסיעות עירוניות, אנחנו מצפים למי שחלה עליהם הוראת החוק הזו מאות אלפי נהגים נוספים, מאות אלפי נהגים שאינם משתמשים כיום כלל בכבישים הבין-עירוניים, שנסיעותיהם מוגבלות לנסיעות עירוניות בלבד, ובכך אנחנו נטיל עליהם את חובת החגירה בכתיא אחת. רבותי, זו תהיה גזירה שאין הציבור יכול לעמוד בה. זאת תהיה מלה ריקה מתוכן. המשטרה עונה לנו שהיא אינה יכולה לאכוף את הגבלת המהירות מפני שאין לה כוח האדם הדרוש. מהיכן ייקחו כוח אדם להוסיף 700,000 בעלי רכב לקטיגוריה של הנבדקים על-ידי?

דב בן-מאיר (המערך):

תעשה ניסיון.

שר התחבורה ח' קורפו:

עשינו. איננו מדברים באוויר. עשינו ניסיון לתקופה מסוימת, ניסיון התנדבותי. את הניסיון ההתנדבותי עשינו גם לגבי חגירת חגורות הבטיחות בכבישים בין-עירוניים. נעשה ניסיון במשך שנה וחצי, כדי לראות את מידת ההיענות לכן. עשינו מבצעים נושאי פרסים. איני רוצה למסור לכם את תוצאות הבדיקה שנעשתה באותה תקופה במשרד שלנו — התוצאה היתה אפסית.

כל זמן שלא נצליח להשיג נכונות של הציבור, והציבור יראה בחגירת חגורות הבטיחות כפייה — אני מדבר עכשיו מן האספקט של בטיחות — אינני יודע אם הנוק לא יהיה רב מן התועלת. אינני יודע, כיוון שנסיעה לא שקטה, לא רגועה, נסיעה כמעיקה, ואנחנו חיים בארץ שבה האקלים הוא חם, זאת איננה אירופה, יש מעיקה. אינני בטוח אם בחקנה כזאת נוסף בטיחות או נגרע. בכל אופן, ודאי שנעשה זאת רק כאשר נשתכנע שיש בציבור נכונות לכן, ולא נכפה עליו דבר שהוא איננו יכול לעמוד בו.

— סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו: הודעה על דחיית הדיון בחוק הסדרים לשעת-חירום במשק המדינה (תיקון) —

החדשות. כאשר מנענו הסעת קבוצות מעורבות ועוד מגבלות אחרות, עליידי כך יצרנו תשתית טובה לתחבורה שכן להבאת תיירים לארץ.

עוד מלה בעניין שמירת הסטטוס-קוו. אנחנו מקפידים על כך. הרכבל אינו בסמכות משרד התחבורה. הנחות לתלמידי הישיבות ניתנות כפי שניתנות לתלמידים אחרים, עד גיל 18. למעלה מזה, יש קביעה, שלפיה המועצה להשכלה גבוהה קובעת את המוסדות המוכרים. איננו רואה כל סיבה למה לא נכללים בני הישיבות להשיג את המעמד הזה, אבל בדרך הנכונה, כלומר עליידי המועצה להשכלה גבוהה, ואז יוכלו בקטיגוריה של הזכאים ליהנות מהנחות בתחבורה הציבורית.

אינני רוצה לנגוע בנושא המספנות. עסקנו בו רק לפני שבוע ולפני שבועיים. אנחנו נמצאים בעיצומו של מאמץ שעושה כונס הנכסים המפרק, ואני רוצה לקוות שהמאמצים שלו יוכתרו בהצלחה. תודה רבה.

היו"ר ח' גרוסמן:

חברי הכנסת, איננו מצביעים על הסקירה הזאת, כי היא נמסרה לפני הגשת התקציב. אנחנו אמורים לעבור להמשך הדיון, לקראת הצבעה בקריאה שנייה ובקריאה שלישית, בחוק הסדרים לשעת-חירום במשק המדינה (תיקון). התשמ"ו—1986. עד הרגע הזה אינני יודעת אם הממשלה וינשכיראש ועדת הכספים — — —

אברהם יוסף שפירא (יו"ר ועדת הכספים):

יושכיראש ועדת הכספים הוא נייטלי.

היו"ר ח' גרוסמן:

מה אומרת הממשלה?

השר י' הורביץ:

אני מבקש, בשם הממשלה, לדחות את הדיון לשבוע הבא.

היו"ר ח' גרוסמן:

אני מכריזה על הפסקה של רבע שעה. עוד מעט תהיה הודעה.

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

אם הממשלה מבקשת לדחות את הדיון, לשם מה הפסקה של רבע שעה?

היו"ר ח' גרוסמן:

נחבקשתי. בתחילת הישיבה, שאם תהיה אי-בהירות, חפסק הישיבה לרבע שעה.

(הישיבה הופסקה בשעה 18:51 ונחודשה בשעה 19:21.)

ו. הודעה על דחיית הדיון בחוק הסדרים לשעת-חירום במשק המדינה (תיקון).

התשמ"ו—1986

יאיר צבן (מפ"ם):

אדוני היושכיראש, הייתי מודה לך אילו הבעת תרעומת לפני הממשלה על הפרוצדורה הבלתי-מתקבלת על הדעת של דחיית הדיון בחוק זה פעם נוספת.

הסעיף שבגללו החליטה הממשלה לדחות את הדיון איננו בגדר הפתעה. מדובר בהסתייגות שלי לבטל את המיסוי על קצבאות זקנה של גמלאים. סביב שאלה זו היה ויכוח ציבורי, שכבר נמשך כמה שבועות. אין כאן שום הפתעה, והממשלה היתה מיטיבה לעשות אילו החליטה סופית לבטל את המיסוי

ממול שבה אתה עלול לפגוע, ובה חשב משפחה עם ארבעה ילדים. אתה לא נוטל את הסיכון רק על עצמך. אתה משתף בסיכון הזה גם אחרים. כשיהיו לנו כבישים ובהם גדר הפרדה, וזו תהיה הבהירה שלך לגבי צורת מותך, בבקשה. לפחות אל תגרוף אתך גם אחרים.

בני שליטא (הליכוד):

כבוד השר, אתה גורם לכך ש-80% מאזרחי המדינה הופכים לעבריינים.

היו"ר ח' גרוסמן:

חברי הכנסת, אנחנו בסיום הדיון ולא בתחילתו.

שר התחבורה ח' קורפור:

כל עוד לא יהיו קטעי הדרך בכבישים המהירים ארוכים יותר, ולא יהיו כבישים מהירים קבוע בחוק. כלומר עם גדר הפרדה, לא נשקול שינוי המהירות.

בני שליטא (הליכוד):

זו גזירה שאין הציבור יכול לעמוד בה.

שר התחבורה ח' קורפור:

הערת בעניין נסיעה אטית. נסיעה אטית היא עבירה. אדרכא ואדרכא. אתה מספר לנו על הקשיים שנובעים מכך שרכב נוסע במהירות של 60 קילומטר בשעה. כשהוא נוסע במהירות של 60 קילומטר בשעה כלפי זה שנוסע במהירות של 90 קילומטר בשעה, אתה רואה בזה אסון? מה יקרה כשהי יסע במהירות 60 קילומטר בשעה שאתה תסע במהירות 120 קילומטר בשעה — זו תהיה קטסטרופה. אדרכא ואדרכא.

נסיעה אטית אסורה עליי החוק. חבקש מהמשרה, כשמציעים הצעות שונות ויפות. שידאגו לכך שלא תהיה נסיעה אטית בכבישים בין-עירוניים.

כמה הערות לעניין "אל על". אנחנו משתדלים להקפיד על עניין התחרות. קבענו מגבלות מספר לגבי טיסות שכן. אני רוצה לקוות שהתקנות שהתקנו הן טובות. הוויכוח הציבורי נדם עם הפסקת פעולתה של חברת "מעוף", שהייתה חברת טיסות שכן אבל לא בכיוון הנכון, כיוון שהיא הוציאה מאות אלפי ישראלים מהארץ החוצה, ובכך אפילו משרד התיירות איננו מעוניין. אולי משרד התחבורה מעוניין שחברות התעופה ירוויחו כסף, אבל לא המשק ולא משרד התיירות מעוניינים ביציאתם ההמונית של ישראלים. אנחנו מעוניינים מאוד בחברות שכן שמביאות תיירים לישראל, וזאת הבטחנו בתקנות

היו"ר ש' הלל:

אני מתכבד לחדש את ישיבת הכנסת.

אמורים היינו עכשיו לדון בהצעת חוק הסדרים לשעת-חירום במשק המדינה (תיקון). התשמ"ו—1986, ועל-פי בקשת הממשלה, שכירוע היא שהציעה את הצעת החוק, אנו לא נקיים את הדיון בחוק זה היום. אני מניח שהדיון בו יהיה באחת הישיבות בשבוע הבא.

חבר הכנסת יאיר צבן, בבקשה.

חוברת כ'. ישיבה ק"פ, ט"ו באדר א' התשמ"ו (24 בפברואר 1986)
— הודעה על דחיית הדיון בחוק הסדרים לשעת-חירום במשק המדינה (תיקון) —

אני בהחלט שותף לתחושתך שיש מקום להכיע תרעומת, ואכן הכעתי אותה, כי הדבר משבש לנו את סדר-היום. הנושא היה בסדר-היום, ועכשיו סיימנו את הישיבה כלי שמיצינו את סדר-היום. מכל מקום אני מקבל את ההערה שלך. ואסב תשומת-לב הממשלה לעניין זה.

הישיבה הבאה — מחר בשעה 16:00. ישיבה זו נעולה.

על קצבאות זקנה. במקום לנהוג בפרוצדורה שאינה מוסיפה כבוד לא לממשלה ולא לכנסת.

היו"ר ש' הלל:

אני רוצה להבהיר בצורה חד-משמעית: הממשלה אינה לוקחת את החוק. אבל בגלל שיקולים, שאני אינני שותף להם, ביקשה הממשלה שהמשך הקריאה השנייה והקריאה השלישית לא ייעשה היום אלא בשבוע הבא.

הישיבה ננעלה בשעה 19:25.