

הישיבה השלוש-מאות-ותמישים-ושלוש של הכנסת השביעית

יום שני, ז' כסלו תשל"ג (13 נובמבר 1972)

ירושלים, הכנסת, שעה 16.00

א. דברי ברכה של יושב-ראש הכנסת לחברי ההנהלה של ועד שליחי הקהילות בבריטניה

הי"ד י. ישעיהו:

הנני מתכבד לפתוח את ישיבת הכנסת.

חברי הכנסת, הזדמנות נדירה ונעימה הזדמנה לנו היום. ביציע האורחים הנכבדים של הכנסת יושבים חברי הנהלת ועד שליחי הקהילות בבריטניה, ובראשם יושב-ראש הוועד מר מיכאל פידלר, שהוא גם חבר בית-הנבחרים הבריטי. הם באו לישראל כאורחי ההסתדרות הציונית העולמית, לכבוד חגיגות הכ"ה של מדינת ישראל ולמלאת 75 שנה לקונגרס הראשון. ובשמכם ובשמי הנני מקדם אותם בברכה המסורתית: שלום וברוכים הבאים.

נוכחותם של אורחיו אלה בישיבת הכנסת היא מאורע חשוב, סמל וביטוי למסכת היחסים והמעשים השווה בין יהדות בריטניה הגדולה לבין מדינת ישראל, מראשית צמיחתה עד היום הזה, ועד בכלל.

ההיסטוריה היהודית זוכרת ותזכור את דמותו ופעלו של "הזקן גדול-העלילה" סד משה מוג' טפאיר, שלפני כ-130 שנה עמד בראש ועד שליחי הקהילות, נטל על עצמו אישית - והדבר נעשה מסורת ליהדות בריטניה, שהיא נוטלת על עצמה - את התפקיד של מעורבות פעילה ורבת-שנים בענייניהם וביגודם של קיבוצי היהודים הנתונים במצוקה, בדומה ושלא בדומה למצוקה שבה נתונים כיום יהודי ברית המועצות ושרידי הקהילות בארצות ערב, על-פי הכלל "ישראל ערבין זה לזה".

מוג'טפאיר העלה את עניין יישוב הארץ בכלל, ואת בניין ירושלים בפרט, על ראש דאגותיו ופעלו. וכן עשתה ועושה יהדות בריטניה.

במשך עשרות שנים, בתדירות וללא אתגחתא, על אף תמורות העתים, היא מוסיפה להיות לעזר לקהילות ישראל הזקוקות לעזרה, ומשענת נאמנה למדינת ישראל.

שר האומה נטה חסד ליהדות זו, והציל ומילט אותה מציפורני השואה הנוראה שפקדה קהילות ישראל בכל יבשת אירופה, והיא נותרה גרעין מוצק של קיום יהודי, של גאווה יהודית ושל פעילות יהודית. מוס' דוחיה המסועפים, ועל כולם ועד שליחי הקהילות, הם מכשירי רב-עוצמה העומד על משמר הקיום היהודי, הכבוד היהודי והעשייה הפעילה בתחומי הדת, הלאומיות והגשמת הציונות.

בדברי ימי הגשמת הציונות תיזכר בהוקרה העובדה שהצהרת בלפור, שבתחילת שנות 55 שנה, ניתנה באמצעות הלורד רוטשילד, היהודי הבריטי, אחד ממשי פחת הרוטשילדים שמילאו תפקידים מרכזיים בוועד שליחי הקהילות. ובלי להיכנס בהזדמנות זו להערכת שיעור חלקה של הצהרת בלפור בקידום מטרותיה של הציונות עד להקמת מדינת ישראל, הנה ברור לנו שאל-מלא היתה קיימת קהילה יהודית גדולה, חשובה וגאה בבריטניה - ספק אם בכלל היתה ניתנת הצהרת בלפור.

בואו של ועד שליחי הקהילות לארץ, וההתכנסות החגיגית של מנהיגי יהדות בריטניה והתורמים הראשיים שבה, העומדת להתקיים בימי החנוכה כאן במשכן הכנסת - הם חוליה בשלשלת החוב של יהדות זו, שלשלת שלא תינתק, של מסירות ונאמנות לענייני היהדות ולעניינה של מדינת ישראל.

ולבסוף אזכיר כי ועד שליחי הקהילות הוא הגוף הפרלמנטרי היהודי הוותיק ביותר בעולם, והוא גם בנוי על-פי מתכונת הפרלמנטריזם הבריטי. ברכתנו, ברכת הפרלמנט הריבוני של מדינת ישראל, מוגשת בזה לפרלמנט היהודי הוותיק ביותר בתפוצות הגולה. שאו שלום, וברכו בשמנו את כל אנשי קהילתכם, בברכת משורר התהילים: "ברככם ה' מציון, וראו בטוב ירושלים".

ב. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

הי"ד י. ישעיהו:

נשמע עתה הדעה על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.

מוזכר הכנסת נ. לורך:

ברשות יושב-ראש הכנסת, הנני מתכבד להודיע כי היום הונחו על שולחן הכנסת:

לקריאה ראשונה מטעם הממשלה: (1) חוק הבחירות לכנסת (הוראות שעה), תשל"ג-1972; (2) חוק

לתיקון דיני הרשויות המקומיות (מס' 3), תשל"ג-1972; (3) חוק שירותי הדת היהודיים (תיקון), תשל"ג-1972; (4) חוק רישום קבלנים לעבודות הנדסה בנאיות (תיקון מס' 2), תשל"ג-1972.

לדיון מוקדם: (1) חוק לתיקון דיני העונשין, בייטול האיסור על יחסים המוסקסואליים, תשל"ג-1972 - הצעת חבר הכנסת אורי אבנרי; (2) הצעת חוק פיצוי פטורין (תיקון מס' 3), תשל"ג-1972 - הצעת

חוברת ה', ישיבה שג"ג

— מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת (לורך); שאלות ותשובות (ישעיהו, בן-מאיר, מאיר, קליגהופר, אבנרי, אליעד) —

4) חוק ההוצאה לפועל (תיקון), תשל"ב-1972 — הצעת חבר-הכנסת משה שחל; (5) חוק שירות המ- דינה (גימלאות) (תיקון מס' 3), תשל"ג-1972 — הצעת חבר-הכנסת משה שחל.

חבר-הכנסת שמואל מיקוניס; (3) חוק יסוד: הכנסת (תיקון), תשל"ג-1972 — הצעת חבר-הכנסת מרדכי בן-פורת. הצעת חוק זו באה במקום הצעת חוק שהונחה על שולחן הכנסת ביום 23 בדצמבר 1969;

ג. שאלות ותשובות

היו"ר י. ישעיהו:

ברם, חוק מעמד ההסתדרות הציונית העולמית — הסוכנות היהודית לארץ-ישראל, תשי"ג-1952, מבוסס על העקרון שקיימת זהות בין שני הגופים (סעיף 3 לחוק).

כתוצאה מכך נוצרה אי-התאמה בין ההסכם הנ"ל ובין החוק.

אי לכך אבקש לדעת:

א. האם הממשלה מתכוונת להגיש הצעת חוק לתיקון "חוק המעמד" משנת 1952, לשם ניתוק כבלי הזהות המלאה בין ההסתדרות הציונית העולמית וה- סוכנות היהודית?

ב. במקרה שהתשובה היא חיובית — מתי (בערך) תוכל הכנסת לצפות להצעת התיקון האמור?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

א. התשובה חיובית. הממשלה מתכוונת להגיש תיקון לחוק מעמד ההסתדרות הציונית העולמית — הסוכנות היהודית לארץ-ישראל, תשי"ג-1952.

ב. ההצעה תוגש בקרוב לכנסת.

3. הקמת יחידות דיור נוספות בקריית-ארבע

חבר-הכנסת א. אבנרי שאל את ראש הממשלה ביום כ"ב בטבת תשל"ב (9 בינואר 1972):

ב"הארץ" של יום 28 בדצמבר 1971 מוסר מר דן מרגלית, כי ראש הממשלה והשרים יגאל אלון ויש- ראל גלילי נפגשו לפני כ-10 חודשים עם נציגי יהודים המתגוררים בחברון, והובטח לאנשי המשלחת כי משרד השיכון יקים במקום 250 יחידות דיור נוספות (מעבר ל-250 היחידות הראשונות).

הנני מבקש לדעת:

האם יש אמת בדיעה הנ"ל?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

השתתפתי יחד עם השר גלילי בפגישה עם מתנחלי חברון. שום הבטחות לא ניתנו באותה פגישה. כידוע, החליטה הממשלה עקרונית בסוף מאי שנה זו להקים בקריית-ארבע 200 יחידות דיור נוספות.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת אבנרי.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש): עם כל הכבוד לעומס התפקידים המוטל על ראש הממשלה, האם היתה סיבה כלשהי שהתשובה לש- אילתה זו השתנתה 11 חודש?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

אני יכולה רק לבקש סליחה.

4. השימוש בשפה הערבית כשפה רשמית

חבר-הכנסת נ. אליעד שאל את ראש הממשלה ביום ו' באדר תשל"ב (21 בפברואר 1972): לעתים קרובות, בפגישות עם אזרחי ישראל

אנו עוברים לשאלות ותשובות. אבקש את ראש הממשלה לעלות לדוכן ולהשיב לשאלות של חברי הכנסת.

1. ידיעה בדבר מניעת הקמתה של

ישיבת חב"ד בחברון

חבר-הכנסת י. בן-מאיר שאל את ראש הממשלה ביום כ"ה בתמוז תשל"א (18 ביולי 1971):

בעתון "הצופה" מיום ח' בתמוז תשל"א (1 ביולי 1971) פורסמה ידיעה, שלפיה ביקש ומבקש האדמו"ר מלובביץ' להקים ישיבה גדולה של חב"ד בחברון, בא-זור שבו עמדה פעם ישיבת חב"ד אשר נהרסה בפרעות תרפ"ט, אך השלטונות הישראליים מתנגדים ומונעים את הקמתה של הישיבה.

אבקש לדעת:

1. האם נכונה ידיעה זו?

2. מה הן הסיבות למנוע מחב"ד להקים ישיבה בחברון באותו מקום שבו עמדה ישיבת חב"ד לפני פרעות תרפ"ט?

3. האם מוכנה הממשלה לאפשר את הקמתה של הישיבה?

4. האם מוכנה כבוד ראש הממשלה להבטיח שתי-נתן כל העודה הדרושה מצד הממשלה והממשל לה-קמתה של ישיבה זו?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1-4. לא קיבלתי כל בקשה כזו.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת בן-מאיר.

יהודה בן-מאיר (מפד"ל):

כבוד ראש הממשלה, ידוע שקיימת בקשה של מושב רמת-מגשימים ברמת-הגולן לאפשר הקמת ישיבה ברמה, שבה ישלבו בחורי ישיבה גם שירות צבאי פעיל עם לימוד ביישיבה. האם הממשלה נכונה ללכת לקראת תשובה חיובית לבקשה?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

אין זו שאלה נוספת. זוהי שאלתה חדשה. כשהיא תוגש — בוודאי תהיה תשובה.

2. שינוי מעמדה החוקי של הסוכנות

היהודית לארץ-ישראל

חבר-הכנסת י. ה. קליגהופר שאל את ראש הממשלה ביום כ"ד בכסלו תשל"ב (12 בדצמבר 1971)

ביום כ"ח בסיון תשל"א (21 ביוני 1971) נחתם בירושלים הסכם לשינוי המבנה של הסוכנות היהודית לישראל.

לפי ההסכם יהיו להסתדרות הציונית העולמית ול-סוכנות היהודית לישראל מוסדות מנהלים נפרדים זה מזה.

4. הקמתם של כמה ישובים (אם בכלל) אושרה על-ידי הוועדה הנ"ל ברחבי השטחים המוחזקים, כמה מבין ישובים אלה כבר הוקמו וכמה והיכן מצוי ים הישובים המתוכננים לעתיד?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1. ההסתדרות הציונית עצמאית בפעולותיה. בין המחלקות השונות של הנהלתה הוקמה גם מחלקת להתיישבות, לצרכי יישובה של הארץ.

2. המדיניות בנוגע להקמת ישובים חדשים באזורים השונים נקבעת על-ידי הממשלה. בכלל ועדות השרים השונות קיימת ועדה משותפת לממשלה ולהסתדרות הציונית לענייני התיישבות. השר ישראל גלילי הוא יושב-ראש הוועדה הזאת.

3. החלטותיה של הממשלה בנושאי מדיניות, כל-כזה, התיישבות וכו' מהוות הנחיות לפעולתן של כל ועדותיה.

4. הוועדה ממליצה, והמלצותיה טעונות אישור הממשלה. מאז מלחמת ששת-הימים הוקמו 44 היאחזות וזיות וישובים באזורים שונים, ואחדים נמצאים בשלב הקמה. ישובים המתוכננים לעתיד עדיין אינם מצויים על הקרקע. התכניות לשנת 1973/74 נתונות בדיון.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת אבנרי.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):

כבוד ראש הממשלה, האם במסגרת מדיניות הממשלה, שהיא מוכנה לנהל משא-ומתן בלי תנאים מוקדמים, מוכנה הממשלה לנהל משא-ומתן גם על השטחים שעליהם הוקמו התיישבויות?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

אין זו שאלה נוספת, זה לכל הדעות נושא חדש שאינו קשור טכנית להתיישבות או להיאחזות. כאשר חבר הכנסת הנכבד יגיש שאלתה, בוודאי יקבל תשובה.

6. מינוי יועץ לעניינים דרוזיים

חבר-הכנסת י. נחושתן שאל את ראש הממשלה ביום כ"ב באדר תשל"ב (8 במארס 1972):

בעתונות פורסם על כך כי ראש הממשלה מינתה שוב את יועצה לענייני ערבים להיות המתאם בבעיות הדרוזים במשרדי הממשלה השונים, לאחר שתפקיד זה בוטל לפני כשלוש שנים.

בזמנו הוסבר לציבור כי ביטול התפקיד בא על-מנת לתת לבני העדה הדרוזית מעמד שווה לכלל אזרחי המדינה היהודים, ומתוך גישה כי בני העדה מעורבים כיום בחיי המדינה ואינם זקוקים לאפוזטרופוס ולמתווך בינה לבין המועצות ומשרדי הממשלה.

אבקש לדעת:

א. מה היו נימוקי כבוד ראש הממשלה לשנות מהחלטות הממשלה בנדון מלפני שנים מספר?

ב. מה היו תפקידי היועץ לענייני הדרוזים, וכיצד הוא יפעל בתפקידו החדש-ישן?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

א. מעולם לא ניתן לציבור ההסבר המצוטט בשאלתה. במדינת ישראל קיים שוויון בין כל האזרחים ללא הבדל דת או עדה.

הערבים, וכן עם מבקרים זרים, מתעוררת הבעיה של השימוש בשפה הערבית למעשה, מאחר שהיא שפה רשמית בהתאם לחוק.

במיוחד בולט העניין כאשר, למשל, באים לעיר נצרת ונתקלים בשלטון מאיר עיניים "נצרת" Nazaret, אולם אין זכר לשם בשפה הערבית. משל אחת, בבית-קור עם אורחים במבצר הרודיון, ליד בית-לחם, נתקלנו בשלטון גדול ומאיר עיניים של רשות הגנים וגם כאן השפות המופיעות על השלטון הן רק עברית ואנגלית.

לאור האמור לעיל אבקש לדעת:

א. האם קיימות במשרדי הממשלה הוראות הנוגעות לשימוש בשפה הערבית ובמיוחד בענייני שילוט?

ב. אילו צעדים נוקטת הממשלה כדי להבטיח את מימוש החוק הקובע שהשפה הערבית היא שפה רשמית במדינת ישראל?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

א. משרדי העבודה והתחבורה עושים לקביעת רישום ערבי בשלטים מוריי-הדרך. כן נקבע כי במספר תמרורי תנועה ייתוסף נוסח ערבי.

ב. במשרדי הממשלה ובבתי-המשפט מותר לפי החוק השימוש בשפה הערבית, והוראות מתאימות בנושא זה ניתנו לכל משרדי הממשלה. בין היתר שוננה הוראה זו על-ידי חוזר של היועץ המשפטי לממשלה מיום 10 בינואר 1971 אל המנהלים הכלליים של משרדי הממשלה.

5. סמכויותיהם של גופים שונים בקביעת נקודות התיישבות בשטחים

חבר-הכנסת א. אבנרי שאל את ראש הממשלה ביום כ"ב באדר תשל"ב (8 במארס 1972):

ב"הארץ" של יום 16 בפברואר 1972 נתפרסמה כתבה הדנה בישובים חדשים שהוקמו ברחבי השטחים המוחזקים.

באותה כתבה טוען בעל הכתבה, כי הישובים הנ"ל מסורים לטיפול הסוכנות היהודית, מחלקת ההתיישבות, ולסיבה לכך ניתן ההסבר הבא:

"קשיים פוליטיים בחוץ-לארץ גרמו ליצירת החטיבה להתיישבות בהסתדרות הציונית".

בהמשך אותה כתבה נאמרו הדברים הבאים:

"המדיניות ביחס להקמת הישובים באזורים השונים נתונה בידי ועדת השרים לענייני התיישבות, שבראשה עומד השר ישראל גלילי (תלמידו של יצחק טבנקין ז"ל, שהיה מראשי התנועה למען ארץ-ישראל השלמה)".

הנני מבקש לדעת:

1. האם הקמת החטיבה להתיישבות בהסתדרות הציונית נעשתה על דעת הממשלה או ראש הממשלה?

2. האם נכונה הטענה כי קיימת ועדת שרים לענייני התיישבות, כמפורט לעיל?

3. האם צויידה הוועדה הנ"ל בהנחיות כלשהן? אם כן — מה הן ההנחיות?

9. קיומה של תכנית-אב לפיתוח רצועת-עזה

חבר-הכנסת ת. טובי שאל את ראש הממשלה ביום כ"ב באדר תשל"ב (8 במארס 1972):

ב"מעריב" מיום 10 בפברואר 1972 הופיעה ידיעה תחת הכותרת: "נמל עמוק בתכנית-אב לרצועת-עזה", ובה נאמר ש"בניית נמל עמוק-מים מדרום לרפיח הוא פרויקט עיקרי בתכנית-אב לחמש שנים לפיתוח רצועת-עזה. דובר משרד הבטחון מסר אתמול כי התכנית עובדה על-ידי צוות התיכנון של הממשל הצבאי בריצועה, אך טרם הוחלט או נעשה דבר לגבי ביצועה". בהמשך הידיעה נאמר "התכנית קובעת הקמת ארבע ערים חדשות ברצועה...".

אבקש לדעת:

א. האם נכונה הידיעה?

ב. האם נעשתה הכנת תכנית-אב כזו על-פי החלטת הממשלה?

ג. האם אושרה על-ידי הממשלה?

ד. האם אין פרויקטים כאלו (הקמת נמל עמוק-מים וארבע ערים ברצועה) נוגדים את תפקידו של שטון צבאי בטרטוריה שבמרותו בהתאם לאמנת ז'נבה?

ה. האם אין בהכנת פרויקטים אלה צעדים הנוגדים את המאמצים להסדר שלום בין ישראל והמדינות הערביות?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

א-ה. התשובה שלילית.

10. ביצועו של חוק שירות לאומי

חבר-הכנסת מ. אביזרה שאל את ראש הממשלה ביום ב' באייר תשל"ב (16 באפריל 1972):

בתשובה מיום 19 במאי 1971 לשאלתה שלי אמרה ראש הממשלה כי ביצוע חוק שירות לאומי נמצא בדיון בממשלה.

אבקש לדעת:

1. מה העלה הדיון הציבורי?
2. האם בדת הממשלה לבצע את החוק?
3. אם כן — כיצד עומדת הממשלה לבצעו?
4. אם לא — האם תבקש הממשלה מהכנסת להכניס שינוי בחוק?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1-4. הממשלה החליטה בישיבתה מיום י"ב בחשוון תשל"ב (31 באוקטובר 1971) כלהלן:

"להטיל על משרדי הבריאות, החינוך והתרבות, הסעד והעבודה להפעיל התנדבות נשים דתיות שפוטרן משירות בטחון מטעמים דתיים, לשירותי בריאות, חינוך וסעד, תוך הבטחת אורח-חיים דתי. הפעולה תיעשה תוך שיתוף גורמים מקרב הציבור הדתי".

בהחלטה זו נקבע כי הפעולה תיעשה לגסיון במשך שנה. השנה נגמרת בימים אלה.

11. דברי ראש הממשלה על תכנית-אלון

חבר-הכנסת ש. תמיר שאל את ראש הממשלה ביום י"ח באייר תשל"ב (2 במאי 1972):

בעתונות הישראלית מיום ד' (22 במארס 1972)

ההחלטה שנחקבלה בומנה קבעה כי "החל ב-1 בספטמבר 1970 יוצאו הדרוזים מטיפולן של המחלקות הערביות ויועברו לטיפולן של המחלקות המקצועיות". החלטה זו נתבצעה הלכה למעשה כמעט בכל מש-רדי הממשלה.

ב. תפקידי היועץ לענייני ערבים ודרוזים הם להגות ולתאם את משרדי הממשלה השונים הפועלים במגזר זה. צורך זה נעשה עתה חיוני לאור העובדה שהמחלקות המקצועיות המטפלות בנושא עתה, שלא כדוגמת המחלקות הערביות, טרם צברו נסיון מספיק ובקיאיות בבעיות המיוחדות של העדה הדרוזית, וקיים הכרח להנחות ולכוונן.

7. דרישתם של ראשי העדה הדרוזית

למנות יועץ לענייניה

חבר-הכנסת ז. שובל שאל את ראש הממשלה ביום כ"ב באדר תשל"ב (8 במארס 1972):

באחד העתונים פורסם שראשי העדה הדרוזית בארץ דרשו שהטיפול בעדתם יוחזר לידי של היועץ לעניינים-ערביים, מר טולידנו.

אבקש לדעת:

1. האם היתה פנייה כזאת?
2. מי הם האישים הדרוזים שהשתתפו בפנייה הציבורית?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1. התשובה חיובית.
2. אינני רואה מקום לפרט את שמות הפונים.

8. הקמת ישובים ברצועת-עזה

חבר-הכנסת ת. טובי שאל את ראש הממשלה ביום כ"ב באדר תשל"ב (8 במארס 1972):

ב"ידיעות אחרונות" מיום 3 בינואר 1972 בכתבה על המצב ברצועת-עזה מאת דוד אפל נמסר, כי "בקרב רוב יעלו על הקרקע שלושה ישובים: האחד דרומית לעזה, השני בין תאן-יוניס לרפיח והשלישי בפיתחת-רפיח. לטווח רחוק יותר מתוכננת העלאת ישובים נוספים והם יוקמו כנראה לקראת סוף השנה..."

אבקש לדעת:

- א. האם נכונה הידיעה שבקרוב יעלו על הקרקע שלושה ישובים?
- ב. אם כן — איזו צורת התיישבות היא זו?
- ג. על איזו קרקע יוקמו הישובים?
- ד. האם לצורך זה לא הופקעו או נתפסו קרקעות של תושבים ערבים במקום?
- ה. האם אין בפעולת הקמת הישובים דבר המנוגד לאמנת ז'נבה בקשר לחובות שלטונות הצבא בטרטוריה שבמרותם?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

- א-ד. בשנת 1972 הוקמו על אדמות ממשלה בריצועת-עזה שתי האחוזות נח"ל, והוחל בבניית מושב חדש בפיתחת-רפיח.
- ה. לא.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):
גברתי ראש הממשלה, בשעתו נאמר שהגידור של השטח בפיתחת-רפיח בא מטעמי בטחון גידא. בינתיים הוקמו שם ישובים והממשלה הודיעה עליהם. האם לאור זה יש צורך לתקן את ההודעה היסודית לגבי סיבת הגידור?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

יש לי ספק אם חבר-הכנסת אבנרי מצטט בדיוק את ההודעות שניתנו בזמנו. בכל אופן אין זה נוגע לשאלתה הזאת.

13. אפשרות של קונפדרציה של ישראל ומדינה ערבית בשטחים המוחזקים

חבר-הכנסת א. אבנרי שאל את ראש הממשלה ביום כ"ג באייר תשל"ב (7 במאי 1972):

"ב'מעריב' של יום 24 במארס 1972 נתפרסם ראיון עם סגן ראש הממשלה, מר יגאל אלון. מר אלון הזכיר, בקשר לפתרונות עתידיים בשאלת הסיכסוך הישראלי-ערבי, שקיימות אופציות שונות, ובכללן מנה קונפדרציה של ישראל ומדינה ערבית בשטחים המוחזקים.

הנני מבקש לדעת אם ראש הממשלה בשיחותיה עם אישים מדיניים מזכירה את האופציה הנ"ל כאחת האפשרויות לפתרון מדיני בעתיד?

ראש-הממשלה ג. מאיר:
התשובה שלילית.

14. ידיעה בדבר פגישה בין סגן שר הבריאות ונציגי אל-פתח

חבר-הכנסת ח. לנדאו שאל את ראש הממשלה ביום כ"ג באייר תשל"ב (7 במאי 1972):

פורסם בעתונות, כי סגן שר הבריאות, מר זועבי, בהיותו בארצות-הברית בשליחות, נפגש עם נציגי אל פתח, בניסיון לנהל אתם משא-ומתן מדיני. באותה ידיעה נמסר, כי המשא-ומתן לא נמשך, כיוון שנציגי אל פתח דרשו שממשלת ישראל תכיר בהם כנציגים רשמיים של אל פתח לפני פתיחת המשא-ומתן, ולכן לא הסכים סגן שר הבריאות.

אודה לכבוד ראש הממשלה אם תואיל להשיבני:

1. האם נכונה הידיעה כי סגן שר הבריאות נפגש עם נציגי אל-פתח?
2. אם כן — האם הורשה לכך על-ידי הממשלה?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1. סגן שר הבריאות, חבר-הכנסת עבדול-עזיז זועבי, הודיעני: "לא היתה כל פגישה ביני לבין נציגות כלשהי של אירגון הפתח, ולכן גם לא היה כל משא-ומתן מדיני או אחד ביני לבין נציגי אירגון זה בארצות-הברית".

2. השאלה אינה תופסת.

חיים לנדאו (גח"ל):

השאלתה נשאלה ב-7 במאי. מדוע באה התשובה עכשיו?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

ראה תשובתי לשאלה של חבר-הכנסת אבנרי באותו עניין.

מצוטטים דברים שאמרה ראש הממשלה בפגישה עם כתבי חוץ בירושלים, יום קודם לכן.

בין השאר, נמסר מפי ראש הממשלה:

א. "תכנית-אלון עצמה לא נדונה מעולם באופן רשמי ולכן היא לא נתקבלה ולא נדחתה. יש בתכנית זו מספר אלמנטים חיוניים כמו, למשל, הכללת מספר קטן של תושבים ערביים בתחומי ישראל".

ב. "היו למשל, יהודים בחברון לפני מאורעות 1929. אין שום סיבה שלא יהיו יהודים בחברון, גם אם יוחלט שהחברון תחזור לידי הירדנים".

אבקש לדעת:

א. האם מדיניות הממשלה בדבר גיבוש תכנית להסדר, או שלום עם ארצות-ערב, מבוססת על העקרון כי במסגרת הגבולות החדשים מתכוונת ישראל לכלול מינימום של תושבים ערבים?

ב. אם כן — אילו גבולות, על-פי מדיניות הממשלה, מאפשרים השגת מטרה זו?

ג. האם פועלת ממשלת ישראל על בסיס העקרון כי במסגרת הסדר או הסכם שלום יוכלו יהודים המתגולים עכשיו בשטחי ישראל המשוחררים לחיות תחת ריבונות ירדנית, כמו בחברון למשל?

ד. אם כן — האם פועלת הממשלה על בסיס אותו עקרון ביחס להכללת תושבים ערבים בשטחים שהיו בעתיד בריבונות ישראלית?

ה. אם לא — מה הנימוקים לכך?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

א-ה. בעתונים ביום 23 במארס 1972 לא הובאו דברי במלואם. מה שאמרתי באותה פגישה אינו נוגד את מדיניות הממשלה. הדברים שנאמרו על-ידי תואמים את מדיניות הממשלה כפי שנאמרו בכנסת.

12. התכנית להקמת ישובים ישראלים בפיתחת-רפיח

חבר-הכנסת א. אבנרי שאל את ראש הממשלה ביום י"ח באייר תשל"ב (2 במאי 1972):

"הארץ" של יום 16 במארס 1972 מוסר, כי בפגישה שנערכה בין אלון זאבי לבין נכבדי רצועת-עזה נשאל אלון זאבי אם קיימות תכניות להקמת ישובים ישראלים באזור רפיח. כפי שנמסר בהמשך הידיעה לא השיב האלון על השאלה.

אבקש לדעת:

1. האם קיימות תכניות כלשהן להקמת ישובים ישראלים באזור רפיח? אם כן — איפה?
 2. האם קיימות תכניות כלשהן להקמת ישובים חדשים כלשהם ברצועת-עזה? אם כן —
- (א) אילו ישובים?
(ב) היכן?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1-2. הממשלה מודיעה על תכניותיה להתיישבות בעת שהיא רואה בכך צורך ותועלת.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת אבנרי.

חיים לנדאו (גח"ל):

אבקש סליחה על שלא שמעתי.

היו"ר י. ישעיהו:

בפעם הבאה, כשהיו תשובות לשאלחות, תבוא בראשית הישיבה.

15. הקצבת כספים לאיגוד הארצי למסחר בישראל

חבר הכנסת ת. קורפו שאל את ראש הממשלה ביום ב' בסיון תשל"ב (15 במאי 1972):

1. האם הקציב משרדך, באמצעות הלשכה לענייני ערבים, כספים כל שהם לאיגוד הארצי למסחר בישראל?
2. אם כן, האם הועמדו או הוצעו אמצעים דומים להתאחדות הסוחרים הכללית?
3. אם לא, מדוע סטה משרדך במקרה זה מה עקרון של ה"אידגון היציג" שהוא מקובל לגבי אידגוני עובדים ואף מעוגן במערכת החקיקה שלנו?
4. האם ידוע לכבוד ראש הממשלה כי האיגוד הארצי למסחר בישראל הוא גוף מפלגתי המנוהל וממומן על-ידי מפלגת העבודה ואף השתתף, כרשימה נתמכת של המערך, בבחירות האחרונות לעיריית ירושלים?
5. מה בדעת ראש הממשלה לעשות לתיקון העיוות, אם נמצא כזה?

ראש הממשלה ג. מאיר:

1. התשובה חיובית.
2. התשובה שלילית.

3. התאחדות הסוחרים הכללית לא פנתה, כפי שעשה זאת האיגוד הארצי למסחר בישראל, לסייע לה בפעילות בקרב הסוחרים הערבים - כמו מפגשים בין סוחרים יהודים וערבים, ימי עיון והסברה לסוחרים הערבים ואיגון הסוחר הערבי במזרח ירושלים, במ"שולש, ביפו, בלוד ובכרמלה.

אם התאחדות הסוחרים הכללית תפתח פעילות דומה במגזר הערבי ותפנה ללשכת היועץ לענייני ערבים, היא תקבל את מלוא הסיוע הכספי והאידגוני כמו האיגוד הארצי למסחר בישראל.

4. אמנת המידה, שעל-פיה הוענק הסיוע, היא אופיו המקצועי של האיגוד ומהות הפעולות שהוא מבצע במגזר הערבי. לפיכך לא היה מקום לבטל את התמיכה באיגוד בשל תמיכה המושטת לו על-ידי גורמים נוספים, גם אם הם מפלגתיים.

5. לא נמצא כזה.

16. ידיעה בדבר פניית ראש הממשלה אל מר רם כספי בעניין האח והאחות שהוכרו כממזרים

חבר הכנסת ש. לורנץ שאל את ראש הממשלה ביום י"ג בסיון תשל"ב (26 במאי 1972):

בחדשות "שידורי ישראל" ביום ט' בסיון תשל"ב (22 במאי 1972) נמסר, כי הרב הראשי לישראל הרב איסר יהודה אונטרמן הביע את נכונותו לשבת בראש הרכב בית-הדין הרבני הגדול, אשר ידון מחדש בתיקם של האח והאחות שהוכרו כממזרים; וכי בא כוחם של

האח והאחות, עורך-הדין רם כספי, הודיע כי בהתאם להצעתה של ראש הממשלה הוא לא יבקש מבית-הדין הגדול לדון מחדש בעניין לפני קיום הבחירות לרבנים הראשיים.

אבקש לדעת:

1. האם נכון שכבוד ראש הממשלה הציעה לעורך-הדין רם כספי להמתין בהגשת הבקשה לבית-הדין הרבני הגדול עד לאחר קיום הבחירות לרבנים הראשיים?
2. אם כן - כיצד יכולה ראש הממשלה להסביר לכנסת את עמדתה זו?

ראש הממשלה ג. מאיר:

1. התשובה שלילית.
2. השאלה אינה תופסת.

17. השתתפותו של נגיד בנק ישראל ביישיבת הנהלת המערך

חבר הכנסת ח. לנדאו שאל את ראש הממשלה ביום ב' בסיון תשל"ב (15 במאי 1972):

בראשון במאי התקיימה ישיבת הנהלת המערך לדיון בבעיית ביצועם של הסכמי העבודה שטרם הגיעו לסיכום וכן בבעיות משק אחרות. באותה ישיבה השתתף, פרט לחברי הנהלת המערך, גם נגיד בנק ישראל מר זנבר, ולקח בה חלק פעיל.

אין מניעה בחוק החרוט כי נגיד בנק ישראל ישתתף בפעולות המפלגה שהוא חבר בה. אף-על-פי-כן קיימת הסוגיה הציבורית שהיא מעבר לאות הכתובה בחוק.

אודה לראש הממשלה אם תואיל להשיב לי:

האם אין היא סבורה כי אזור הממלא תפקיד מיוחד זה, מוטב לו להתנזר מפעילות מפלגתית ותהיה מפלגתו אשר תהיה?

ראש הממשלה ג. מאיר:

הדיון שהשאלתה מתייחסת אליו היה בעיקרו בעל אופי כלכלי. נגיד בנק ישראל הנוכחי, כקודמו בתפקיד, נענה לא אחת להזמנות לדיונים בנושאים כלכליים, כדי להסביר בהם את השקפותיו בענייני המשק שהם בת-חום עיסוקו, וזאת גם אם מדובר על הזמנה על-ידי מסגרת בעלת אופי פוליטי, ואין הדבר נוגד את החוק.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר הכנסת לנדאו.

חיים לנדאו (גח"ל):

לי נראה, ובדתי ראש הקמשלה, שאין הדבר נוגד את החוק, אבל זה פגם אתסטי רציני בחיינו, שאדם בתפקיד זה משתתף בפורומים מפלגתיים. האם הוגבר ראש הממשלה סבירה שרצוי למנוע זאת להבא?

(קריאה: זה נאום.)

היו"ר י. ישעיהו:

חבר הכנסת לנדאו, התקנון מאפשר שאלה נוספת. הערה אינה שייכת לעניין. הערה מותרת בזמן דיון.

חיים לנדאו (גח"ל):

שאלתי אם לא רצוי למנוע דבר כזה בעתיד.

רות. תכנית ההשקעה לבניין בערי הפיתוח לשנת התקציב 1972/73 מגיעה ל-531.5 מיליון לירות, ומתוכן 470 מיליון לירות מיועדות לבניית מגורים, 45 מיליון לירות למוסדות ציבור וכ-15.5 מיליון לירות להרחבת הדיור.

בשנת 1972/73 יגיע סך כל התחלות הבנייה באזורי הפיתוח ל-8,500 יחידות דיור, לערך.

הממשלה מעודדת את אזורי המדינה להתיישב בערי הפיתוח, הן על-ידי עזרה בדיור, באמצעות מתן הלוואות עומדות למשתכנים בסכומים שבין 7,000 ל-10,000 לירות ליחידת דיור, והן על-ידי מתן פטור מיוחד ממס הכנסה. הפטור המיוחד ממס הכנסה בערי הפיתוח נקבע לפי המצב הכלכלי בשוב, תכניות ההתיישבות והפיתוח ותנאי הבטחון באזור. במסגרת מדיניות זו ניתן פטור מיוחד ממס הכנסה על הכנסה של 750 לירות לחודש לתושבי ערי הפיתוח בקריית שמונה, שלומי ובית שאן, על הכנסה של 600 לירות לתושבי ירוחם ומצפה רמון, על הכנסה של 400 לירות לתושבי שדרות, אופקים, אילת, ערד, מעלות, כרמיאל, חצור ונתיבות, ופטור נמוך יותר לתושבי ערי פיתוח רבות אחרות.

פיתוחה המואץ של התעשייה בערי הפיתוח בא לכלל ביטוי במספרים הבאים: בשנת 1960 היו כ-510 מפעלים בערי הפיתוח, שהעסיקו כ-17,000 עובדים, בהשקעה של כ-180 מיליון לירות. מספר המפעלים גדל בהתמדה והגיע בשנת 1972 ל-2,360 מפעלים, המעסיקים כ-76,000 עובדים, בהשקעה כוללת של כ-1 מיליארד ו-900 מיליון לירות.

תקציב הממשלה לשנת 1972/73 לפיתוח אזורי תעשייה חדשים — ולהקמת מבני תעשייה בערי הפיתוח, להלוואות לפיתוח התעשייה הועירה ולהחלת שכר דירה למבני תעשייה באזורי הפיתוח — הסתכם ב-33.6 מיליון לירות. כמו כן נותנת הממשלה סובסידיה להובלת מצרכים חיוניים לאילת ולמצפה רמון בסך 1 מיליון לירות לשנה.

השתתפותה התקציבית של הממשלה במימון השינויים המקומיים בערי הפיתוח מגיעה ל-80%-100% מתקציבי הרשויות והמועצות המקומיות.

בתחום החינוך הושלמה בחמש השנים האחרונות תכנית להקמת בית-ספר מקיפים בכל ערי הפיתוח, וכיום אין ערי פיתוח שאין בהן בית-ספר מקיף.

20. מירסומים בעתונות חו"ל בדבר מגעים

בין נציגי ישראל ונציגי מדינות ערב

חברי הכנסת ש. תמיר שאל את ראש הממשלה ביום ו' בתמוז תשל"ב (18 ביוני 1972):

בגליון האחרון של שבועון החדשות האמריקני "טיים" מתפרסמים פרטים על פגישות חשאיות:

א. בין גורמים ישראליים בדרגים גבוהים ובין המלך חוסיין ושלחיו;

ב. בין גורמים ישראליים ובין גורמים מצריים רשמיים;

ג. בין גורמים ישראליים ובין נציגים בכירים של ברית-המועצות.

במקביל התפרסמו ידיעות מקהיר על מגעים רשמיים בין ישראל וירדן, אשר בעקבותיהם הוחלט על סעיפי ההסכם להסדר מדיני בין ישראל וירדן.

18. השתתפותו של נגיד בנק ישראל בשיבת הנהלת המערך

חברי הכנסת י. תמיר שאל את ראש הממשלה ביום י"ח בסיון תשל"ב (31 במאי 1972):

מר דניאל דגן פירסם ב"מעריב" מיום ו', 26 במאי 1972, כתבה על דיוני המערך בבעיות המשק, תחת הכותרת: "פגישות מפורטות של הנהלת המערך".

הדיון הזה נתקיים, לדבריו, בלשכת ראש הממשלה. השתתפו בו: הנהלת המערך ונציגיו בוועדה המרכזת. המועד: זמן-מה לפני התפטרות מר י. בן-אהרן.

בכתבה מצוטטים דברי המשתתפים בדיון, שהם כולם, פרט לאחד, חברי המערך. האחד שאינו חבר הנהלת המערך או הוועדה המרכזת הוא מר מ. זנבר, נגיד בנק ישראל.

מר ד. דגן מביא ציטוטין מדברי נגיד הבנק בוויכוח, בפורום המפלגתי. אבקש לדעת:

1. האם הידיעה בדבר השתתפות מר מ. זנבר בשיבה הנ"ל היא נכונה?
2. אם כן כיצד מתיישבת השתתפותו של הנגיד במסגרת דיון מפלגתי?
3. האם נגיד הבנק משתתף בקביעות בדיונים כלכליים מפלגתיים?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1. התשובה חיובית.
2. ראה תשובתי מהיום לשאלתה של חבר-הכנסת לנדאו באותו עניין.
3. התשובה שלילית.

19. הפעולות למיזור האוכלוסיה באזורי פיתוח

חברי הכנסת א. כץ שאל את ראש הממשלה ביום ו' בתמוז תשל"ב (18 ביוני 1972):

ממשלת ישראל קבעה בזמנו את עקרון פיזור האוכלוסיה ואף הפעילה שורה של אמצעים לביצוע. הללו כללו: הקמת עיירות פיתוח, הזרמת עולים, עידוד מפעלים, בניין תשתית ועוד. לאחרונה נשמעים קולות הטענה גם לזניחת עקרון פיזור האוכלוסיה ולהתרכזות בתיכונן יעיל ונכון של ריכוז האוכלוסיה הגדול בארץ מחדרה ועד גדרה, אזור הקולט, ממילא, אף היום את רוב העולים והריכוזי הטבעיים.

אבקש לדעת:

1. האם עדיין מחייבת ממשלת ישראל את עקרון פיזור האוכלוסיה?
2. אם כן — מה הביטויים הממשיים של חיוב זה?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1. ממשלת ישראל ממשיכה במדיניותה להכוונת האוכלוסין לשם קידומן של ערי הפיתוח.

2. מדיניות זו באה לידי ביטוי בראש וראשונה בהשקעות בבנייה ובתשתית באזורי הפיתוח. בשנים 1964-1969 (במשך חמש שנות פעולה) נבנו בערי הפיתוח 24,000 יחידות דיור, בהיקף של 600 מיליון ל"י.

האם מוכנה כבוד ראש הממשלה לעשות למען החזרת המפגשים לנחלתיהם?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1-3. בעתונים מתפרסמים לא אחת דברים מקוטעים, בלתי-מדויקים ומוצאים מהקשרם. להלן קטע רל"בני מתוך הסטנוגרמה מדברי בעצרת בעת סיורי בחבל אשכול: "אני חושבת, בלי כל היסוס, שאם צריך לפנות שטח על-מנת להבטיח את בטחוננו, מותר וחובה לעשות זאת. מה שקרה ברפיה הוא, שהפעולה נעשתה בלי אישור, בלי החלטה מוסמכת ובצורה שאנו איננו נוהגים לעשות כך. עובדה היא, שעוד לפני שמישהו התעורר לעשות כינוסים ולהכריז הכרזות, הרמטכ"ל מינה מיד ועדה ללכת ולחקור. היתה חקירה, היו מסקנות והמסקנות בוצעו. מיד היתה ועדה משותפת של צה"ל, משרד החקלאות, משרד המשפטים, להביא תכנית - מה ואיך צריכים לפצות את אלה שהורדו מהשטח הזה, וכעבור שבועיים, אולי מקסימום שלושה שבועות, הובאה תכנית לממשלה. היא אושרה, הוטל על הוועדה הזאת, בלי כל הוראות מה כן ומה לא, להביא הצעה שלפי הוועדה הזו היא הטובה ביותר - ליישב את הבדואים מחדש. הביאו את ההצעה הזאת. יש אפשרות על-פי התכנית הזאת ליישב אותם, לא במרחקים גדולים". עוד קטע: "לא ברצון אנו רוצים שנייחו לנו מוקשים וליהרג. כאשר ישנו מצב כזה, צריכים לעשות כל מה שנחוץ בשביל בטחוננו, ועד כמה שאפשר, עד קצה גבול היכולת, לא לפגוע באנשים חפים מפשע. אבל אם בטחוננו דורש להיות במקום למקום - אין לנו ברירה. מלחמה זה מוקשים ומוות ודברים יותר גרועים".

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת מיקוניס.

שמואל מיקוניס (מק"י):

אני שלם עם הציטוט הנרחב של כבוד ראש הממשלה -

היו"ר י. ישעיהו:

זו לא שאלה נוספת.

שמואל מיקוניס (מק"י):

— אבל חסרה רק תשובה לשאלה אחת, והיא: מדוע פונו הבדואים מפיתחת-רפיה אף-על-פי שהממשלה לא החליטה על כך, לפי הודעת שר הבטחון?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

אני יכולה לקרוא עוד פעם את מה שאמרתי: הפעולה הספציפית הזאת נעשתה בלי החלטה, בלי סמכות ובדרך שאינה מקובלת על הממשלה. והממשלה, כאשר כך זה היה, עשתה כל מה שמניתי בתשובתי לשאלתה.

22. מינוי בדואים מפיתחת-רפיה

חבר-הכנסת א. אבנרי שאל את ראש הממשלה ביום ט' בתמוז תשל"ב (21 ביוני 1972):

ב"דיעות אחרונות" של יום 16 ביוני 1972 נמסר על-ידי כתב העתון, כי בעצרת של מתיישבי חבל אשכול שנערכה ביום 15 ביוני 1972 הצדיקה ראש הממשלה את מינוי הבדואים מפיתחת-רפיה.

אבקש לדעת:

1. האם הידיעה הנ"ל נכונה?

נוכח כל הידיעות הללו אבקש לדעת:

1. במשך התקופה למן תום מלחמת ששת-הימים, האם קיימו האישים הישראליים הבאים מגעים ישירים, או פגישות עם המלך חוסיין או שליחיו:

א. שר-החוץ אבא אבן;

ב. סגן ראש הממשלה יגאל אלון;

ג. שר-המסחר-התעשייה חיים בר-לב (בהיותו רמטכ"ל)?

2. האם בעקבות שיחות או מגעים אלה נוסחו או הוסכמו סעיפי הסכם בין ישראל לירדן בדבר הסדר מדיני?

3. האם נכון כי סעיפי הסכם זה כללו, בין השאר, נכונות ישראלית להקנות לממלכת ירדן או למלך חוסיין מעמד מיוחד בירושלים, או בחלק מחלקיה?

4. אם כן - מה בדיוק כללה הנכונות הישראלית בדבר מתן מעמד מיוחד לממלכת ירדן או למלך חוסיין בירושלים?

5. האם במשך התקופה למן תום מלחמת ששת-הימים התקיימו מגעים בין גורמים ישראליים רשמיים ובין גורמים מצריים?

6. אם כן - מתי ומי השתתף בפגישות?

7. מה היו הנושאים שנדונו בפגישות אלה?

8. אילו מגעים התקיימו בין נציגים ישראליים רשמיים ובין נציגים רשמיים של ברית-המועצות מאז מלחמת ששת-הימים?

9. מתי התקיימו מגעים אלה, מי נטל בהם חלק ואילו נושאים נדונו בהם?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1-9. בעתונות מתפרסמות מפעם לפעם כתבות, סברות וגיחושים מן הסוג הנזכר בשאלתה. אינני רואה חובה ואפשרות לעסוק בניתוח פירסומים כאלה.

21. מינוי בדואים מקרקעותיהם בפיתחת-רפיה

חבר-הכנסת ש. מיקוניס שאל את ראש הממשלה ביום ט' בתמוז תשל"ב (21 ביוני 1972):

בעצרת המונית בקיבוץ בארי, אור ליום ו', ה-16 ביוני 1972, אמרה כבוד ראש הממשלה - לפי דיווחי העתונות מיום 18 ביוני 1972 - בהתייחסה לפגישת פיתחת-רפיה, כי כאשר מדובר בבטחוננו "אם צריכים להזיז אנשים, אין לנו ברירה".

בשמו של שר-הבטחון, מר משה דיין, פורסם בעיתוני ה-16 ביוני 1972 כי הוא הודיע בסיעת המערך בכנסת, שפינוי הבדואים מפיתחת-רפיה נעשה בלא החלטת הממשלה ובלי הוראת המטה הכללי.

מאחר שלדברי כבוד ראש הממשלה בעצרת בקיבוץ בארי נתלו פירושים מסוימים בעתונות, ומאחר שבאותה הודמנות הצדיק אלון פיקוד הדרום, מר אריאל שרון, את מינוי הבדואים מפיתחת-רפיה, אבקש לדעת:

1. האם הודעת שר הבטחון ביטאה את עמדת הממשלה?

2. האם לא היתה ברירה אלא להזיז את אלפי משפחות הבדואים מפיתחת-רפיה?

3. במקרה של תשובה שלילית על השאלה הקודמת,

ראש-הממשלה ג. מאיר:

אינני יודעת אם אני יודעת מה שאתה יודע, יש דברים שאתה יודע, ולאפשרי אני לא יודעת. אתה אולי חושב ההיפך.

24. הערכות הממשלה לטיפול באיכות הסביבה

חבר-הכנסת א. אבנרי שאל את ראש הממשלה ביום כ"א בתמוז תשל"ב (3 ביולי 1972):

1. מה הן הרשויות המופקדות בממשלה על בעיות זיהום הסביבה?
2. האם נשקלה על-ידי ראש הממשלה האפשרות לכוון מניסטריון מיוחד, שיהיה מופקד על איכות הסביבה? אם נשקלה אפשרות זאת, מה היו הסיכומים בנושא זה?
3. האם נתקיים בממשלה דיון על הבעיות הקיימות בארץ בתחום האקולוגי?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1-3. בישיבתה ביום כ"ב באלול תשל"א, 12 בספטמבר 1971, מינתה הממשלה ועדת מנכ"לים לקי-דום פעולות הממשלה בכל הנושאים הקשורים בשמירת איכות הסביבה. תפקידיה של הוועדה: 1. תיאום כל פעולות משרדי הממשלה בנושא איכות הסביבה; 2. יי-זום פעולות לשיפור איכות הסביבה אשר אינן מכוסות על-ידי משרדי הממשלה; 3. קבלת החלטות בנושאים שהטיפול בהם הוא בין-משרדי.

סמכויות הוועדה: 1. הוועדה תהיה הרשות המוסמכת העליונה במינהל הממשלתי לקבלת החלטות המת-ייחסות לנושאי שמירת האיכות הסביבתית. משרדי ממשלה לא יבצעו פעולות שעלולה להיות להן השפעה שלילית על איכות הסביבה ללא קבלת אישור מוועדת המנכ"לים; 2. הוועדה לא תעסוק במקום משרדי הממשלה בתיכנון פעולות בנושאי הסביבה הנתונים לאחריות הבלעדית של משרדים אלה; 3. עירעורים על החלטות הוועדה, מבין חבריה, יובאו בפני סגן ראש הממשלה ובמידת הצורך יועברו להכרעה בממשלה.

הרכב הוועדה: המנהל הכללי של משרד המשפטים — יושב-ראש; המנהל הכללי של משרד הבטחון; המנהל הכללי של משרד הבריאות; המנהל הכללי של משרד החקלאות; המנהל הכללי של משרד המסחר והתעשייה; המנהל הכללי של משרד העבודה; המנהל הכללי של משרד הפנים; המנהל הכללי של משרד הפיתוח; המנהל הכללי של משרד השיכון; המנהל הכללי של משרד התחבורה; המנהל הכללי של משרד התיירות; הממונה על התקציבים; נציגי המים; נציגי הוועדה הלאומית לביוספירה ואיכות הסביבה.

ייעוץ מקצועי לוועדת המנכ"לים: 1. הוועדה הלאומית לביוספירה ואיכות הסביבה, שמונתה על-ידי האקדמיה הישראלית למדעים והמועצה הלאומית למחקר ופיתוח, תשמש כוועדה מייעצת בכל השאלות המדעיות והטכנולוגיות של נושאי הסביבה; 2. הוועדה לטיפול בהיבט המשפטי בנושאי הסביבה, שמונתה על-ידי מר שמגר, היועץ המשפטי לממשלה, תשמש כוועדה מייעצת בכל השאלות המשפטיות המתייחסות לנושאי הסביבה.

הממשלה צירפה לוועדה גם את מנהל רשות שמורות הטבע.

2. האם הוברר לראש הממשלה כי פינוי הבדואים נעשה אך ורק מטעמי בטחון?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1-2. ראה-נא את תשובתי מהיום על שאלתה של חבר-הכנסת שמואל מיקוניס באותו עניין.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת אבנרי.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):

גברתי ראש הממשלה, האם נכון לומר — לאור מה שאמרת כרגע — שעמדת הממשלה היא כי בוצעה פעולה בלי פקודה, בלי אישור הממשלה, אבל שהממי-שלה נתנה לה אישור בלי שהיא בוצעה באישורה?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

מה שאמרת זה בדיוק מה שאמרת. תפרש זאת כרצונך, אבל זה יהיה פירוש שלך.

23. ידיעה בדבר פגישה בין ראש הממשלה וקצין צה"ל המעורב בפרשת רפיח

חבר-הכנסת א. אבנרי שאל את ראש הממשלה ביום ט' בתמוז תשל"ב (21 ביוני 1972):

בעתוני יום א' (18 ביוני 1972) נמסר בהרחבה על סיורה של ראש הממשלה בנגב המערבי. כן נמסר כי בשיחות הסיכום שערכה ראש הממשלה השתתף גם קצין בכיר בצה"ל שגונה על חלקו בפרשת פיתחת-רפיח. אבקש לדעת:

1. האם הידיעה הנ"ל נכונה?

2. האם בשיחות הקצין הנ"ל בשיחות הסיכום נשקלה גם עובדת גינויו על חלקו בפרשת פיתחת-רפיח?

3. האם יש לראות בשיחות הקצין הנ"ל מתן גיבוי מטעם ראש הממשלה לקצין?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1-3. בעתון לא נתפרסם על השתתפות קצין בכיר בצה"ל שגונה.

אינני בודקת אם בין האנשים שאני פוגשת בסיוור יש קצינים שקיבלו או ראויים לקבל צל"ש או קיבלו או ראויים לנייה. איני בודקת זאת לפני הסיוור ולא אחרי הסיוור.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת אבנרי.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):

גברתי ראש הממשלה, עם כל הכבוד, האם את חושבת שראש הממשלה צריכה להופיע בשטח זה בליווי קצין בכיר שזה עתה גונה על מעשיו באותו שטח עצמו? האם זו לא תמיכה הפגנתית באותו קצין?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

חבר-הכנסת אורי אבנרי יודע שלא הופיע בשום עתון ובשום מקום שם של איזה שהוא קצין בכיר שגו-נה, והוא לא יכול להוסיף ולשאול כאילו כל אחד יודע מיהו הקצין שגונה.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):

את יודעת.

חוברת ה', ישיבה שני"ג

— שאילתות ותשובות (ישעיהו, אבנרי, מאיר, הורביץ, שובל, ש. תמיר) —

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1. מאז הנני מכהנת כראש ממשלה לא הגיעה אלי פנייה כזאת.

2. השאלה אינה תופסת.

27. השתתפותם של בעלי משרות ממשלתיות בדיונים פנים-מפלגתיים

חבר-הכנסת י. הורביץ שאל את ראש הממשלה ביום כ"ט בתמוז תשל"ב (11 ביולי 1972):

בעתונות נמסר כי נגיד בנק ישראל משתתף לעתים מזומנות בישיבות סגורות של מפלגת העבודה, וכי יועץ ראש הממשלה לענייני ערבים הוא צד בוויכוח פנים-מפלגתי בעניין הקמתו או אי-הקמתו של סניף מפלגת העבודה במזרח-ירושלים.

האם התערבותם של בעלי משרות ממשלתיות אלה בעניינים מפלגתיים תואמת את החוק והסדר הממשלתי התקין?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

הכנסת קבעה סדר ממלכתי בנושא זה בחוק שירות המדינה (סיווג פעילות מפלגתית ומגבית כספים), תשי"ט-1959. הוראות החוק אינן אוסרות על נגיד בנק ישראל ועל יועץ ראש הממשלה לענייני ערבים השתתפות בדיונים סגורים פנים-מפלגתיים.

28. ידיעה בדבר מינוי יועץ שיטפל בענייניהם של הדרוזים

חבר-הכנסת ז. שובל שאל את ראש הממשלה ביום ו' באב תשל"ב (17 ביולי 1972):

בתשובה לשאילתה שלי בתאריך 19 בינואר 1972 אמרה ראש הממשלה, כי לא קיים הבדל פורמלי כל שהוא בין זכויותיה וחובותיה האזרחיות של בני העדה הדרוזית לבין אלה של אזרחי ישראל.

לאחרונה נמסר כי עומד להתמנות יועץ ליועץ לענייני ערבים, שתפקידו יהיה לטפל בענייניהם של הדרוזים.

אבקש לדעת:

1. האם נכונה הידיעה על מינוי יועץ ליועץ לענייני ערבים?

2. אם כן — כיצד מתיישבת עובדה זו עם תשובתה של ראש הממשלה לשאילתה הנ"ל?

3. לאור תגובתה של העדה הדרוזית בארץ למינוי של היועץ הנ"ל, האם מוכנה ראש הממשלה לשקול מחדש את הצורך במינוי זה?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1. הידיעה איננה נכונה.

2-3. השאלות אינן תופסות.

29. ידיעה בדבר פנייתם של דמוקרטים מסוימים מארצות-הברית לממשלת ישראל בקשר לבחירות בארצם

חבר-הכנסת ש. תמיר שאל את ראש הממשלה ביום י"ג באב תשל"ב (24 ביולי 1972):

בעקבות הידיעות וההכחשות על תלונה שהגישו כביכול גורמים במפלגה הדמוקרטית בארצות-הברית המקורבים לסנטור מקגוברן, אבקש לדעת:

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת אבנרי.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):

כבוד ראש הממשלה, עם כל הכבוד לצעד הזה, האם את מוכנה להתייחס אליו כאל צעד זמני ולשקול בעוד מועד הקמת מיניסטריון לענייני אקולוגיה, שלדעת כל המומחים הוא דרוש למדינה?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

אני תמיד מוכנה לחשוב על דברים חדשים.

25. התערבותו של היועץ לענייני ערבים בעניין איקריה

חבר-הכנסת א. אבנרי שאל את ראש הממשלה ביום כ"א בתמוז תשל"ב (3 ביולי 1972):

נמסר לי כי תושבי איקריה בגליל, אשר גורשו מאדמתם בסוף אוקטובר 1948, החליטו לממש את פסק-הדין של בית-המשפט העליון משנת 1951, המתיר להם לחזור לכפרם.

כן נמסר לי שהיועץ לעניינים ערביים במשרד ראש הממשלה התערב למנוע זאת.

אבקש לדעת:

1. האם התערב היועץ בפרשת איקריה? אם כן — מה היתה מגמת ההתערבות וצורתה?

2. האם גובש במשרד ראש הממשלה קו לגבי תביעת אנשי איקריה לממש את זכותם החוקית על כפרם?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1-2. לפי פסק-הדין של בית-המשפט העליון שהוצא בשנת 1952, לאחר פסק-הדין שנוכר בשאילתה, אין לתושבי הכפרים כיום רשות לחזור לכפרים.

היועץ לענייני ערבים הבהיר זאת לתושבי איקריה והביא לידיעתם כי נסיון לחזור ולהתגורר בכפר יחייב את המשטרה למנוע את הדבר.

הממשלה חזרה והחליטה כי אין להתיר את שובם של אנשי איקריה וברעם אל הכפרים הנטושים ויש להשלים את שיקומם במקומות מושבם הנוכחיים.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת אבנרי.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):

גברתי ראש הממשלה, האם זוהי החלטה סופית או שהממשלה תהיה מוכנה, אם יחול שינוי במצב הבטחון בגבול הצפוני, לשקול אותה מחדש?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

ההחלטה היא סופית.

26. שאלת העברתה של מחלקת עבודות ציבוריות למשרד התחבורה

חבר-הכנסת א. אבנרי שאל את ראש הממשלה ביום כ"א בתמוז תשל"ב (3 ביולי 1972):

1. האם תבעו אי פעם אנשי משרד התחבורה להעביר את מחלקת עבודות ציבוריות לאחריות משרד התחבורה?

2. אם הגיעה דרישה כזו, מה היתה תגובת ראש הממשלה?

32. אבטחת שלומם של חברי התנועות הפילהרמוניות הישראלית בעת סיורם באמריקה הדרומית

חברי הכנסת א. אבנרי שאל את ראש הממשלה ביום י"ב בתשרי תשל"ג (20 בספטמבר 1972):

האם גורם בטחוני ישראלי כל שהוא הופקד לשמור על חברי התנועות הפילהרמוניות, המסיירים עתה באמריקה הדרומית?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

ראה-נא תשובתי מהיום על שאלתה שלך בדבר אבטחת שלומן של משלחות ישראליות בחו"ל.

33. אמצעי בטחון שנקטו לאבטחת שלומם של חברי המשלחת הישראלית לאולימפיאדה במינכן

חברי הכנסת א. אבנרי שאל את ראש הממשלה ביום כ"ג בתשרי תשל"ג (1 באוקטובר 1972):

1. האם נתלו אנשי בטחון אל חברי המשלחת הישראלית לאולימפיאדה?

2. אם נתלו אנשי בטחון, איפה היו בעת התנפלות המחבלים הערבים על אנשי המשלחת?

3. האם נכונה טענתו של מר זאב שיף ב"הארץ" של יום 8 בספטמבר 1972, כי הגיעו ידיעות שלפיהן מתעתדים המחבלים לבצע פעולות ראוות לפני ראש השנה?

4. אם הגיעו ידיעות כנ"ל, האם הומלץ לפני גורם כל שהוא לאבטח את חברי המשלחת הישראלית לאולימפיאדה? אם כן —

א. האם בוצעה ההמלצה?

ב. אם לא — מדוע לא?

5. האם בדקו רשויות הבטחון של ישראל את סדרי הבטיחות שהונהגו על-ידי שלטונות גרמניה לאבטחת שלומם של הישראלים?

6. האם הובטחה שמירה של 24 שעות על חברי המשלחת הישראלית והביתנים הישראלים?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1. ראה הודעתי מיום 16 באוקטובר 1972, שבה מסרתי לכנסת את סיכום המידע שריכזתי בקשר לרצח יקירינו במינכן, לרבות עיקרי הממצאים של ועדת הבדיקה בראשותו של אדון פנחס קופל. איני רואה לנכון להוסיף על הודעה זו.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחברי הכנסת אבנרי.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):
גברתי ראש הממשלה, האם חילוקי-הדעות בין ממשלת ישראל לבין ממשלת הרפובליקה הפדרלית הגרמנית, שאליה התייחסת, יושבו בינתיים?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

אין זה שייך לשאלתה זו.

34. ידיעה בדבר הכנת תכנית להקמת עיר

ימית במיתחת-דמית

חברי הכנסת ש. מיקוניס שאל את ראש הממשלה ביום כ"ו בתשרי תשל"ג (3 בנובמבר 1972):

ב"דבר" מיום 25 באוקטובר 1972 מורסם, כי

1. האם היתה פנייה מצד גורם כל שהוא בזירה המדינית בארצות-הברית, הן מהשלטון והן מצד גורמים אחרים, לראש הממשלה, או לשגריר רבין, נוכח התבטאויות שלו אשר פורשו כהבעת תמיכה בנשיא ניקסון בבחירות הקרובות בארצות-הברית?

2. אם כן — מצד מי היו הפניות, מה היה נוסחן ומה היתה תשובת ראש הממשלה או השגריר להן?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1-2. לא היתה פנייה מצד גורם רשמי אמריקני כלשהו בנושא זה.

היו כמה פניות מאזרחים אמריקניים ולכולם נמסרה תשובה כי ממשלת ישראל או נציגיה אינם מתערבים בענייניה הפנימיים של ארצות-הברית, לרבות מערכת הבחירות שם.

30. הפעולות להנצחת זכרו של אלי כהן ולהעברת עצמותיו לארץ

חברי הכנסת י. הורביץ שאל את ראש הממשלה ביום כ"ג באב תשל"ב (3 באוגוסט 1972):

אודה לכבוד ראש הממשלה אם תשיבני:

1. מה נעשה כדי להנציח את זכרו של הגיבור אלי כהן?

2. האם מטפלת ממשלת ישראל בהבאת עצמותיו של הגיבור אלי כהן מסוריה לישראל, והאם רואה ממשלת ישראל אפשרות לקשור את הבאת עצמותיו בשיחרור השבויים הסורים?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1. הפעולות להנצחת זכרו של הגיבור אלי כהן זכרונו לברכה הן רבות ומגוונות ומקיפות ערים וישובים בכל רחבי הארץ. פעולות ההנצחה האלו כוללות קריאה על שמו של שכונות ורחובות, בתי-כנסת (וכן גם הקדשת ספרי תורה, תשמישי קדושה ולוחות זכרון), הקמת גנים ציבוריים ונאנדרטאות, נטיעת עצים ויערות, קריאת ספריות, מוסדות ואולמות למועדוני גוער ותרבות אחרים על שמו. כמו כן נערכה שורה של מפעלי ספורט מגוונים להנצחת זכרו.

2. נעשו נסיונות בדרכים שונות להביא להעברת עצמותיו של אלי כהן זכרונו לברכה ארצה, אך כל הנסיונות עד עתה נכשלו. כמובן, לא נזנח כל אפשרות, אם תהיה כזאת, להביא להעברת עצמותיו ארצה.

31. אבטחת שלומן של משלחות ישראליות בחו"ל

חברי הכנסת א. אבנרי שאל את ראש הממשלה ביום י"ב בתשרי תשל"ג (20 בספטמבר 1972):

1. בעקבות טבח מינכן, האם אומצה גישה חדשה על-ידי רשויות הבטחון של ישראל לאבטחת שלומן של משלחות ישראליות היוצאות לחוץ-לארץ?

2. אם כן — האם רשויות הבטחון קיבלו על עצמן משימה זו?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1-2. שיטות האבטחה נקבעות בהתאם לתנאים והיעדים, ומבוצעות על-ידי הרשויות שהדבר מוטל עליהן.

חבורת ה' ישיבה ש"ג

— שאילתות ותשובות (מיקונים, מאיר, ארידור); הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית (דיון) (ישעיהו, לבנבראון) —

בעתונות פורסמו ידיעות על פגישה של ראש הממשלה עם אנשי הסגל האקדמי בפקולטה למדעי החברה, שהתקיימה ביום שני 14 בפברואר 1972, ובה נמסר, כפי שפורסם, כי התקיימו מגעים, באמצעות הד"ר נחום גולדמן, בנסיון לקיים פגישה בין אישים ישראלים ובין אישים מצרים בכירים. המגעים לא העלו דבר.

אבקש לדעת:

1. מה אמרה ראש הממשלה בכנס בעניין המגעים הנ"ל?

2. מדוע מה שראש הממשלה גילתה בכנס "סגור", לקבוצה גדולה של אנשי סגל אקדמי, לא הובא תחילה לידיעת הכנס?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1. רצוני להפנות את השואל להודעה שנתפרסמה מטעם לשכת ראש הממשלה ביום 15 בפברואר 1972, לאמור:

"א. הפגישה עם ראש הממשלה היתה פגישה סגורה והדברים שנאמרו בה לא היו לפירסום. כך נקבע וסוכם עם המארגנים. לכן הידיעות שהסתגנו מתוך הפגישה אינן מדוייקות ויש בהן שיבושים יסודיים.

ב. באשר לשליח לשיחות עם המצרים, הרי גיד-סתו של ד"ר גולדמן נכונה וכך גם נמסרו הדברים על-די ראש הממשלה".

מפעם לפעם הובאו לפנינו הצעות לפגישות של אישיות ישראלית זו או זו עם אישים מצרים. תמיד נתנו הסכמתנו לעריכת הפגישות, אך הן לא יצאו לפועל, ולא באשמתנו.

2. אינני רואה טעם להודיע בכנסת על כל הצעה והצעה כזו.

"שטחי הדיונות לאורך חוף הים שבין דקלה לרפיח, שעל-פי תכנית-האב המוצעת לאזור עזה וצפון-סיני תוקם בה עיר ימית — גודרו כשטחי אימונים. פעולה זו נעשתה עוד לפני כחדש וחצי". העתון מזכיר, כי "לפני כשבועיים סיירו באזור זה שר הבטחון, שר החקלאות והשר גלילי, האחראי על נושא ההתיישבות בשטחים".

אבקש לדעת:

1. האם הידיעה הנ"ל נכונה?

2. אם כן — האם מכינה הממשלה או אחד ממשרדיה תכנית להקמת עיר בשטח המוחזק בצפון-סיני?

3. האם קיימת בממשלה החלטה על הקמת עיר ימית בשטח שבין דקלה לרפיח?

4. האם ידוע לכבוד ראש הממשלה על החבורת "ימית", עיר חוף חדשה באזור דקלה — תכנית מוקדמת?

5. אם כן — האם מוסדות ואישים הקשורים במשרד הבטחון נטלו חלק בהכנת התכנית הנ"ל?

6. אם כן — האם נעשה הדבר בידיעת הממשלה ובאישורה?

ראש-הממשלה ג. מאיר:

1. הידיעות אינן מדוייקות.

2-3. אין החלטה בממשלה על הקמת עיר בפיתח-רפיח.

4-5. התשובה חיובית.

6. התשובה שלילית.

35. דברי ראש הממשלה בפגישה עם הסגל האקדמי של הפקולטה למדעי החברה באוניברסיטה העברית

חבר-הכנסת י. ארידור שאל את ראש הממשלה ביום ו' בכסלו תשל"ג (12 בנובמבר 1972):

ד. הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית*

דיון

היו"ר י. ישעיהו:

חברי הכנסת, רצוני להביא לחשומת-לבכם שדיון היום בסעיפים ב' ו-ג' בסדר-היום, אלא שאנחנו נקדים את הדיון בסעיף ג' ואחריו יבוא סעיף ב'.

נעבור לסעיף ג' בסדר-היום: הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית. רשות הדיבור לחבר-הכנסת לבנבראון.

אברהם לבנבראון (הרשימה הקומוניסטית החדשה):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. בראשית דברי רצוני להביע את התנגדותנו ואת מחאתנו נגד החלטת הממשלה להעלות את תעריפי הנסיעה הציבורית ב-13.5%—14%, וזאת בטרם התקיים הדיון בנושא זה בכנסת; כפי שהחליטה הכנסת ב-18 באוקטובר 1972 בעקבות הצעה דחופה של סיעת רק"ח. צעד זה של הממשלה מביע זילזול חמור בכנסת ובהחלטותיה. התכלית של העלאת הצעה דחופה לסדר-יומה

של הכנסת היא, שהדיון בה — כפי שמגדיר זאת תקנון הכנסת — "עשוי למונוע מעשה או מחדל". ההצעה הדחופה של סיעת רק"ח בכנסת בנושא זה נועדה למונוע את מעשה העלאת המחירים. כאשר נציג הממשלה, שר התחבורה, הסכים לקיים דיון בכנסת, וגם הכנסת החליטה לקיים את הדיון, משמעותו הקונסטרוקטיבית של צעד זה הוא שהממשלה לא תבצע העלאת מחירים עד לקיום הדיון בנושא זה. סיעתנו פנתה ליושב-ראש הכנסת במברק, כבר לפני שבועיים, וביקשה לזרז את הדיון בנושא זה, לאור הידיעות שהממשלה עומדת להחליט בעניין. גם רוב הסיעות בכנסת הביעו את המשאלה לקיים את הדיון בהקדם, אך הנושא לא הובא לדיון אלא היום, לאחר שהתעריפים החדשים כבר נכנסו לתקפם. אנו רואים בכך אי-התחשבות בתקנון הכנסת — סעיף 32, הנותן דחיפות לדיון בהצעה שהוכרה כדחוי-פה.

* "דברי הכנסת", חוב' א', עמ' 63.

באמצעות אוטובוסים, 70% מכל שירותי ההסעה. תח" בורה זו מרוכזת בעיקרה — 97% — בידי שני קוואר- פרטיבים: "אגד" ו"דן". השאלה איננה נעוצה בכך אם עדיף מוגפול של קוואופרטיבים על פני מוגפול של חברות פרטיות, או אם רצוי יותר לאחד את שני הקוואופרטיבים; השאלה היא, מה על משרד התח" בורה לעשות כדי להקל על שני מיליון נוסעים, הנוס- עים מדי יום ביומו באוטובוסים, להקל עליהם מב- חינת נוחות הנסיעה, זמן הנסיעה, מחיר הנסיעה וכדומה. המציאות הוכיחה שהקוואופרטיבים לא הצ- ליחו לפתור בעיות אלה. פרט לזמן הנסיעה שהוא לא תלוי בהנהלות הקוואופרטיבים — ולנושא הזה עוד אחזור במהלך דברי — יתר הבעיות הק- שורות בטיב השירות שהנוסע מקבל, ושהוא לקוי מאוד, כמו תדירות הנסיעות, הדוחק באוטובו- סים, מחיר הנסיעה — כל זה קשור בהנהלת הקווא- פרטיבים. עד עכשיו מצאו הנהלות הקוואופרטיבים דרך קלה מאוד לפתרון הבעיות, והיא — העלאת תע- ריפי הנסיעה, ואף כי מחירי הנסיעה עלו באחוזים גבוהים למדי — לא חל שיפור בטיב השירות לנוסעים. גם הממשלה הלכה בדרך הקלה ואישרה את תבי- עות הקוואופרטיבים.

ב-29 ביוני 1971 מינתה הממשלה את ועדת קש- ת, שבדקה את ההכנסות וההוצאות של הקוואופרטי- בים וקבעה "סל תחבורה". על יסוד המלצותיה של ועדת קשת חתמה הממשלה על חוזה עם הקווא- פרטיבים, ולפי התחייבה הממשלה לשלם לקוואופרטי- בים "אגד" ו"דן" פיצויי התייקרות על-ידי העלאת התעריפים בשיעור של 18.3%. אבל מתברר שהחי- שובים של ועדת קשת לא היו מדויקים כל כך והם התעלמו מ"הכנסות צדדיות" — ואינני מתכוון רק להקדמת גיל הפרישה לפנסיה לנהגים מגיל 45 לגיל 40 שנה, ואינני נכנס גם לוויכוח על גובה המשכורת של הנהגים. אני מתכוון להכנסותיה של חברת-בת של "אגד" הנקראת "נצב"א" (נכסי צאן ברזל, "אגד"). נציג הממשלה שמונה לחברת-בת זו, והוא איש האו- צר, איננו מצליח לקבל אינפורמציה על תברו זו ולמ- רות שיש לו זכות וטו. בחוזה על העלאת התעריפים אין כלל סעיף המדבר על ההכנסות שיתכן שיש לחב- רה זו או לחברות-בת אחרות של "אגד". ייתכן שמ- חברות אלה זורמות הכנסה בלתי-רגילה לחברי הקו- ואופרטיבים. ראוי מבחינה עניינית וציבורית כאחד לק- בוע את שיעורי התעריפים של הנסיעה גם לפי הכ- נסות מחברות-בת.

הממשלה צריכה להגביר את הפיקוח על הקווא- פרטיבים, ואם יש צורך — היא צריכה להגדיל את הסובסידיות כדי שהקוואופרטיבים יוכלו לספק תח- בורה נוחה, מהירה וחלה לנוסעים. נוסף על כך יש צורך בתיכנון מקיף ויסודי של התחבורה היבשתית. לא ייתכן להשתית את רוב התחבורה היבשתית על מכוניות וכבישים בלבד. וריבוי תאונות הדרכים בחו- דשים ובימים האחרונים, שבהן קיפחו את חייהן מנ- פחות שלמות, מוכיח על הצורך הדחוף למצוא פתרון לבעיית התחבורה היבשתית. עד כמה שלא ישרו את מערכת האוטובוסים, לא ייתכן שהם יוכלו לספק את דרישות הציבור, וזאת בגלל ריבוי הנוסעים וגם בגלל הצפיפות הרבה בתנועה המוטורית וכן בגלל מצב הכבישים.

סיעתנו פנתה לפני שבוע ליושב-ראש הכנסת במחאה נגד החלטת הממשלה להעלות את מחירי הנסיעה וביק- שה, כי יושב-ראש הכנסת והסגנים יפנו לממשלה בבק- שה שלא לבצע את העלאת תעריפי הנסיעה עד שהכנסת תקיים את הדיון בנושא. אם כי כבר יושב-ראש הכנסת ראה פגם באי-קיום הדיון בשלב מוקדם יותר, הוא לא הסכים, לצערנו, לפנות לממשלה כדי שתמתין בצעדיה עד סיום הדיון.

היו"ר י. ישעיהו:

נכון שאחד המרכיבים לאישור דחיפות הצעה לסדר- היום הוא שהדיון בכנסת עשוי למונע מעשה או מחדל, אבל אישור הדחיפות והדיון בכנסת אין משמעותם צו עשה או לא תעשה כלפי הרשות המבצעת עד שה- כנסת תחליט על כך במפורש.

יעקב נחושתן (גח"ל):

אם כך, מה טעם בדחיפות?

(חבר-הכנסת ת. טובי קורא קרי-

את ביניים)

היו"ר י. ישעיהו:

אם הפירוש הזה אינו נראה לכם, קיימת ועדת הכנסת שהיא המציעה את סעיפי התקנון, והכנסת מאשרת או לא מאשרת; ואם היא תרצה לקבל את הפירוש שלכם — נפעל על-פיו.

אברהם לבנבראון (הרשימה הקומוניסטית החדשה):

עלייה במחירים היא בממוצע 13.5%—14%. יש קווים שבהם עליות התעריפים מגיעה ל-20%—25%.

עלייה זו גוררת בעקבותיה עליית מחירי הנסיעה במוניות ב-18%, ומונעת אירגון המשאיות הגישה דרישה להעלאת תעריפי הובלת המשאיות בשיעור של 25.5%. גם הנהלת הרכבת עומדת לדרוש עליית מחירים בעד הנסיעה ברכבות. תעריפי הנסיעה בשירות האוטובוסים בקווי "דן" מן השטחים הכבושים ואלהים הועלו החל מ-7 בנובמבר 1972 ב-18%. "אגד" העלה את תעריפי הנסיעה בשיעור דומה כבר לפני כמה חודשים: גם לפי דברי שר האוצר אין ענף במשק שמחיריו עלו בשנה האחרונה כמו תעריפי הנסיעה בקוואופרטיבים לתחבורה.

ב-11 החודשים האחרונים עלו תעריפי הנסיעה ב"אגד" ב-39%; ב"דן" — ב-43%, ונוסף על כך יקבלו הקוואופרטיבים סכום כולל של כ-50 מיליון לירות בעד ההתייקרויות שחלו מספטמבר 1971.

אין כל הצדקה לעליית מחירים בשירות חיוני כמו התחבורה הציבורית. לשירות הזה נזקקים כשני מיליון נוסעים מדי יום ביומו, רובם המכריע אנשי עבודה הנוסעים למקומות עבודה או לעיסוקיהם, תלמידים וס- טודנטים הנוסעים ללימודים, ועקרות-הבית הנוסעות לקניותיהן. הוצאות הנסיעה מהוות חלק ניכר מתק- ציבם החדשי. גם בלי ההעלאה האחרונה של מחירי הנסיעות התקשו מאוד השכירים והשכבות העממיות לאון את התקציבים שלהם כתוצאה מעליית מחירי רוב המצרכים.

האם נוסף על מסים ששכבות אלה משלמות — ושיעור המסים אצלנו הוא מן הגבוהים ביותר בעולם — הן צריכות לשאת על שכמן גם את התחבורה הצי- בורית?

התחבורה העירונית והבין-עירונית מתנהלת ברובה

— הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית (דיון) (לבנבראון, ישעיהו, פרס, טובי, קורפו, מילמן) —

ש"ר-התחבורה ש. פרס:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. ביקשתי רשות למסור הודעה קצרה, שכן הדבר נוגע לכבוד שכל הש"רים צריכים לרחוש לעבודת הכנסת.

בדברי תשובתי לחבר-הכנסת לבנבראון הודעתי — אני מצטט מהפרוטוקול: "הממשלה החלה בדיון-ים, היא תסיים את דיוניה ביום ראשון הקרוב". חבר-הכנסת תופיק טובי אמר: "אני מבין שלא יחול שום שינוי במחירי הנסיעות עד שיתקיים הדיון". על זה השיב היושב-ראש מר ביבי: "את זה אינני יכול לומר, גם שר התחבורה לא אמר. הכנסת ריבונית להחליט מה שהיא מבינה. וכאשר הכנסת תגיע להחלטה, היא יכולה גם לשנות את מה שהממשלה מחליטה".

רציתי להבהיר, שמראש נאמר שהממשלה עומדת לסיים את דיוניה.

תופיק טובי (הרשימה הקומוניסטית החדשה):

אבל הממשלה לא סיימה את דיונה ביום ראשון, היא המשיכה בדיוניה שלושה שבועות.

ש"ר-התחבורה ש. פרס:

הממשלה לא התחייבה. זה לא משחק מחבואים. מעל במה זו היתה הודעה, שאנחנו לא מעכבים את ההחלטה. אמרנו שאנחנו מוכנים לדיון כל אימת שה-כנסת תחליט על כך. העניין לא ניתן לדחייה, כי הוא כרוך בבסוף רב. זה בא כתוספת להודעת היושב-ראש.

חיים קורפו (גח"ל):

אם כך, מה טעם בדיון?

ש"ר-התחבורה ש. פרס:

אתמול העלו את התעריפים. הכנסת יכולה להחליט מחר להוריד את התעריפים.

היו"ר י. ישעיהו:

עד עכשיו ברור היה שעצם קיומו של דיון אין בו לא צו עשה, ולא צו אל תעשה, עד שהכנסת מחליטה במפורש על צו אל תעשה. כל זמן שאין החלטה מפורשת כזאת, עצם הדיון אינו מונע ביצוע. זהו הפירוש. אם רוצים פירוש אחר — בבקשה, פנו לוועדת הכנסת.

חיים קורפו (גח"ל):

אם נתקבל החלטה בכנסת, האם יחזירו את הגל-גל אחורנית?

ש"ר-התחבורה ש. פרס:

הכנסת יכולה להחליט לעכב ביצוע.

חיים קורפו (גח"ל):

זה היה מכובד אילו היו מחכים עד שהכנסת תסיים את הדיון.

היו"ר י. ישעיהו:

את הוויכוח הפרוצדורלי הזה צריך לנהל, אם רוצים בכך, בוועדת הכנסת.

רשות הדיבור לחבר-הכנסת מילמן, ואחריו לחבר-הכנסת פרוש.

דב מילמן (גח"ל)

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. חושבני כי הנוש-

לכן יש צורך בפיתוח רשת תחבורה אלטרנטיבית. תכנית כאלה יכולה לבצע רק הממשלה, כמובן בת-נאי שהיא תראה את השירות הזה כחיוני לאזרחי המדינה ותתן את העדיפות והתקציבים הדרושים לביצוע תכנית אלה.

שר התחבורה בסקירתו על פעולות משרדו מביא מדי שנה בשנה תכנית לפיתוח התחבורה ביבשה, בים ובאוויר. השנה מסר שר התחבורה על תכנית משרדו להקמת "רשת מסלולית אמינית, מונעת בכוח חשמל, לשרת את צרכי הארץ בהובלת אנשים ומשאיות". גם לפני שנה דיבר שר התחבורה על הצורך להקים מערכת הסעה המונית ציבורית, המושתתת על רשת אינטגרטיבית של רכבות-רכבות עיליות ותחתיות כאחד, עירוניות ובין-עירוניות במשולב. התכנית גיוס קיימות מזמן, אבל בסקירתו השנה מסר שר התחבורה ש"תכנית זו הוגשה לממשלה, והממשלה מינתה ועדה לבדוק את התכנית ולהגיש את מסקנותיה בהקדם". מתי תתכנס הוועדה, מה תהייה מסקנותיה, כמה זמן יידרש עד לביצוע המסקנות — אין איש יודע. הנסיון מלמד אותנו כי בין תכנית ובין ביצוע המרחק רב מאוד, ובמיוחד כשמדובר בתכנית הממשיכה לספק שירות ציבורי לאזרחי המדינה.

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. גם נושא פיתוח התחבורה הציבורית קשור במדיניות הכללית והכלכלית של הממשלה. כדי להגשים את כל התכניות היפות שהביא שר התחבורה על-מנת שלא יישארו על הגייר, יש צורך בתקציב מתאים. צריך להחליט מה עדיף על מה. הוויכוח הוא לא רק אם צריך להוציא את רוב תקציב המדינה על הוצאות צבאיות והחזקת השטחים הכבושים. ראינו באחרונה שוויכוח זה מתנהל גם במערך, גם במפלגת העבודה. הוויכוח הוא גם על המדיניות הכלכלית של הממשלה.

בזמן האחרון התברר יותר ויותר מה פירושו של עידוד ההון הזר. הפירוש הוא ביזבוז של מאות מיליונים לירות לכיסוי הפסדים על חברות, כדי להבטיח את רווחיהם של בעלי ההון הזר והמקומי, וביזבוז מיליוני לירות במתן שוחד כדי להבטיח פעילות כלכלית מופקפקת בארצות מתפתחות, כפי שהתברר לא-חרונה עם פירסום פרשת השוחד ב"יורד" וכל יתר הפרשיות.

אין זו רק שאלה של גיהול כושל או אנשים מושחתים. השאלה היא מהו הקו המדיני והכלכלי של הממשלה. להקציב תקציבים למשרד התחבורה, למשרד הסעד, למשרד החינוך, למשרד העבודה, למשרד הבריאות — אין די כסף; אבל לנהל מדיניות כזו של עידוד הון — לזה יש מיליונים.

בזמן האחרון הולך וגדל הנטל על העמלים ועל המוני העם. במיוחד בולט הניגוד בין הטלת נטל המסים ועול ההתייקרויות על המוני העם לעומת הקלות והבטחת רווחים לבעלי ההון. זהו הקו המדיני והכלכלי של הממשלה הזאת.

אנחנו מתנגדים לקו מדיני זה. אנחנו פונים לכנסת, שתפנה הכנסת לממשלה לבטל את ההחלטה על העלאת תעריפי הנסיעה.

היו"ר י. ישעיהו:

רשות הדיבור לשר התחבורה, להודעה.

— הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית (דיון) (מילמן, ישעיהו, שוסטק, נחושתן, פרס) —

מכים; ועכשיו גם הרכבת בתור. הגלגל התחיל להחל. גלגל. היה טוב אילו הממשלה חיכתה והיתה מתאזרת בסבלנות עוד 48 או 72 שעות, ולא היתה חוטפת את החלטה הזאת לפני שהציבור והעם מביעים את דעתם בכנסת, באמצעות נבחריהם.

איני מתפלל על הממשלה. הממשלה רצתה לח' טוף החלטה לפני שיגידו בכנסת שאסור לעשות זאת.

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):
אל תחשוד בכשרים.

דב מילמן (גח"ל)

אתה נמנה עם החבורה של הכשרים?

לדעתי, יש פה שתי תופעות חמורות. קודם-כל, אף-על-פי שזה לגיטימי, לדעתי זה זילזול חמור בכ' כנסת. דנים בנושא. השר בא ומסכים לדיון, מסכים שזה יועלה לסדר-היום בנושא דחוף. סוחבים את הדיון. אני מוכן לקבל את מה שאמר היושב-ראש, שזה נגרם בתוקף הנסיבות. אבל הממשלה יכולה היתה להתאזר בקצת סבלנות. זה זילזול בכנסת. בזמן הדיון, קודם שהדיון נגמר, קודם שמצביעים על סיכומים, מגישים את סוף הסיפור, ובאמת — מה טעם יש עתה לדיון? הממשלה כבר החליטה. זה מחייב את רוב הכנסת. הממשלה חייבת להישען על רוב בכנסת. את הרוב זה כבר מחייב. הדיון כבר אינו דיון והוא חדל להיות רציני. לכן זו פגיעה, פגיעה בהליכים החובביים של קיום דיון ממצה בכל חברה דמוקרטית, כאשר קודם שגומרים את הדיון מגישים על צלחת את ההחלטה...

יעקב נחושתן (גח"ל):
מבצעים את ההחלטה.

דב מילמן (גח"ל)

מדוע אי-אפשר היה לחכות עוד יום-יומיים? השר עצמו הגדיר את הנושא הזה כנושא רציני הנוגע למאות אלפי אנשים. הוא אמר זאת קודם שהעלה את הנושא ערופים. מדוע לא נותנים את ההחלטות לאלה שרוצים בכך להביע דעה על שאלה כל כך נכבדה?

באופן מעשי, הדיון כבר איננו דיון, ואני רוצה לעמוד על עוד תופעה, שהיא אולי צדדית, אבל חשובה מאוד, לדעתי. כולנו יודעים שיש כוחות חזקים במדינה, מבחינת פירסומאית, שבכל הודעות פוגעים בתדמית הבית הזה. האלטרנטיבה לבית הזה היא דיקטטורה. דברים מעין אלה מוסיפים לפגוע בבית הזה, והציבור מתרגל לתדמית של כנסת שאין לה כל חשיבות. מח' ליטים כאמצע דיון, לא מתחשבים בה, לא שמים לב להחלטותיה. למעשה לא מאפשרים לה לקבל החלטות. אני חושב שזה דבר שלא ייעשה. אני חושב שיושב-ראש הכנסת ונשיאות הכנסת צריכים לדאוג לכך שמקרים כאלה לא יישנו. אל תביאו לדיון את הנושא בכלל, אבל להסכים לדיון ולהגיש את ההחלטה קודם שהדיון יסתיים וקודם שמסכמים את הנושא, ולחייב את כל חברי הקואליציה בהחלטה מראש — ואין להם מנוס עכשיו אלא להצביע כפי שהם חייבים להצביע על-פי השתייכותם המפלגתית — אני חושב שזה איננו דמוקרטי.

שר-התחבורה ש. פרס:

גם אי-החלטה היא החלטה, שכן הממשלה קשורה

אם שעכשיו מדברים עליהם אינם דברים פרודורליים גרידא, אלא דברים מהותיים ביותר הנוגעים למוסד הזה ולממשלה, וליחסים שבין הכנסת לבין הממשלה. נראה לי שהממשלה עשתה במקרה זה דבר אשר לא ייעשה. אבל לא רק את הממשלה יש להאשים; אני סבור שגם אנחנו עצמנו — חברי הכנסת — אשמים בזה שהדבר קרה.

ביום רביעי 25 באוקטובר החליטה הכנסת בהסכמת שר התחבורה, לפי הצעה דחופה לסדר-היום, לקיים דיון על העלאת הצפוייה של מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית. על-פי סעיף 32 מתקנון הכנסת, הקובע כי בכל ישיבה תהיה זכות קדימה להודעה של הממשלה, להצעות לסדר-היום של חברי הכנסת שדחייתן פותח אושרה, ולנושאים שהכנסת החליטה להעמיד על סדר-היום על-פי הצעות דחופות לסדר-היום של חברי הכנסת, על-פי החלטה זו צריך היה יושב-ראש הכנסת, עם כל הכבוד, לכלול בסדר-היום של הכנסת את הדיון בנושא זה כבר ביום שני, 30 באוקטובר. לצ' ערי, על אף הוראה מפורשת בתקנון, הדבר לא נעשה. מותר לי להגיד את דעתי כמשפטן, שצריך היה תיכף ומיד לקיים את הדיון, דהיינו ביום שני. אולם הדבר לא נעשה.

היו"ר י. ישעיהו:

אני מצטער שהוויכוח הפרודורלי הזה מעסיק אותי. הדיון נועד ליום רביעי שעבר, אבל ביום רביעי באו הצעות אי-אמון לממשלה, שהן דוחות כל נושא אחר. לכן מתקיים הדיון היום.

דב מילמן (גח"ל)

הדיון צריך היה להתקיים ב-30 באוקטובר, והוא מתקיים רק היום, כלומר לאחר שבועיים. לא היה פסול בתופעה זו אילו ביגתיים לא היתה הממשלה מעמידה את הכנסת לפני עובדות קיימות. אין חולקים על כך, אדוני השר, שהממשלה רשאית להחליט. זה לא בלתי-לגאלי, לא בלתי-חוקי, בממשלה תמיד יכולה להחליט. ממשלה יכולה לקבל כל החלטה לפני דיון בכנסת, באמצע הדיון ואחרי הדיון. לא על זה הוויכוח. הוויכוח הוא איך זה נעשה.

כאשר החליטה הכנסת להעלות על סדר-היום את הסוגיה של העלאת המחירים בתחבורה הציבורית, ידענו כי מתקיים דיון בנושא זה בממשלה, או בסוכ' גויות ממשלתיות. כאשר הסכים שר התחבורה לקיים את הדיון בכנסת ב-25 באוקטובר, דרשו חברי הכנסת ממנו להתחייב לא לאשר את העלאת המחירים בטרם יתקיים הדיון בבית הזה, שכן מה טעם יש לקיים את הדיון לאחר שכבר הועלו המחירים? הגיוני או לא הגיוני? הגון או לא הגון? נדמה לי שזה הגיוני ביותר וגם הגון. הממשלה יכלה לנהוג כך.

נכון, צריך לומר את כל האמת ורק את האמת. שר התחבורה לא התחייב באותה ישיבה שלא יועלו המחירים. זה נכון. אולם היתה מעין הסכמה, היה קונסנזוס, שדבר זה לא ייעשה, לפחות עד לסיום הדיון בכנסת.

לפני ימים אחדים התבשרנו שהשר העלה בכל זאת את המחירים, ואתמול כבר גבו חברות התחבורה את המחיר החדש. היום העלו גם המוניות את המחירים, בלי אישור השר, ובלי אישור המוסדות המוס-

— הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית (דיון) (פרס, מילמן, אבנרי, ישעיהו) —

חיים אחרים, הוא הדין בתיירות. בוכיין של "אגד" לא כתוב שהם חייבים לתת את כל השירותים לתיירים, אני יכול למנות עוד כמה מקרים, שאפשר היה להכניס בהם שמץ של התחירות, כדי שהמונופול שהוא כש-לעצמו לא טוב ידע שלא כל המדינה היא שלו. אני חושב שטוב היה אילו היו שמים לב לכך ופועלים בהתאם לכך.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):
החלוקה בין "אגד" ו"דן" היא טובה?

דב מילמן (גח"ל):

אנחנו מכירים את הסיכסוך ביניהם, אבל זה רק בין שניהם. יש הבדל גם ביניהם. "הדוד" העשיר ביניהם לא רוצה את "הדוד" היותר עני.

המדינה מעניקה לקואופרטיבים 24 מיליון לירות סובסידיה. אני רוצה לצטט לפניכם מדברי אדם, לא מסיעת גח"ל, אלא אדם שמשתייך למערך, נגיד בנק ישראל לשעבר מר דוד הורוביץ, אשר ב-29 בספטמבר אמר על הסובסידיות לקואופרטיבים: "הסובסידיות מעוותות את המשק הישראלי... (גם) הסובסידיות הגבוהות לתחבורה באוטובוסים תועלתן מפקפקת ביותר. הן מנציחות מחיר בלתי-ריאלי של שירות ואינן מעמידות את חברות התחבורה המונופוליסטיות לפני הצורך לרסן את עליות דמי הנסיעה מחשש לירידת המחיר, אלא המחירים יעלו באופן מופרז".

את זאת לא אומר איש גח"ל. את זאת אומר אדם המעורה במערך. גם הוא אידיאולוג של קואופרטיבים וגם הוא מצדד בקואופרטיבים.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):
חבר-הכנסת מילמן, האם אתה בעד העלאת המחירים?

דב מילמן (גח"ל):
אני נגד.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):
אם כך, לא הבנתי.

דב מילמן (גח"ל):

הוא נגד העלאת המחירים ונגד סובסידיות. הוא חושב שאין הצדקה לתת סובסידיות לקואופרטיבים. ברגע שקואופרטיב הוא מונופוליסט, יצטרך להעלות את המחירים.

תופעה זאת קיימת במשך תקופה ארוכה מאוד במדינה הזאת, כי אצלנו הקואופרטיבים לתחבורה הם פרות קדושות, מפחדים לנגוע בהן, מפחדים לומר מלה רעה נגדן. אני חושב שזה רע. הממשלה, ובעיקר שר התחבורה, שהוכיח לא אחת את כשרונו ואומץ-לבו בהרבה שטחים, צריכים להיות הפותחים בחיסול של הפרה הקדושה של התחבורה. התחבורה זקוקה לתחרות חפשית. נדאג לתחרות, ואז לא נעמד בכל יום שני ותמישי לפני העלאות מחירים הפוגעות בשכבות הנחשלות, שבקושי מתקיימות בחברה הישראלית.

הי"ר י. ישעיהו:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת פרוש, ואחריו לחבר-הכנסת גולן.

בתווה. אי-קיום חוזה גם הוא עומד באיזושהי מקום בתהליכים חוקתיים של המדינה. על כן הממשלה הייתה חייבת להחליט. אילולא החליטה, גם זו החלטה, שלא לדבר על כך שזה עולה 100,000 לירות ליום, ול-אי-החלטה כזאת יש גם כן השלכות חוקתיות. הואיל ואתה משפטן, אני בטוח שתבין זאת.

דב מילמן (גח"ל)

ודאי. אבל אז אפשר היה להציע ליושב-ראש, לפני החלטה, ששר התחבורה יסביר לבית הממשלה, היא גוף שמקיים חוקים, ובסעיף מסוים בחוזה כתוב כך וכך, והממשלה קשורה לכך בהתחייבות חוזית לגיטימית, ואני משוכנע, אדוני שר התחבורה, שהיית מקבל רוב בעד החלטה זאת. לא היית נשאר במיעוט. אפשר היה לעשות זאת בצורה מכובדת ודמוקרטית. היה מיותר לחלוטין לעשות זאת בצורה כזו.

רצוני להתייחס בכמה מלים לעצם הנושא, אף-על-פי שזה אחרי המעשה. אנחנו דנים בסוגיה חשובה מאוד, ואין להתפלא על כך ששר התחבורה הסכים לדיון הזה, באשר הוא באמת נוגע למאות אלפי אנשים. מי נזקק לתחבורה הציבורית? בעלי מכוניות פרטיות אינם נזקקים לה. האמידים והעשירים אינם נזקקים לה. הפקידות הבכירה, בעזרת השם, איננה נזקקת לה. חברי כנסת בודדים בלבד נזקקים לה. נזקקים לשירות הזה באמת אותם אנשים חלשים מבחינה כלכלית, שמתפרנסים ממשכורות, לעתים שבעה הזקוקה לתמיכה כלכלית. העלאת מחירים פוגעת לדעתי דווקא בשכבה הרחבה ביותר. לפי הסטטיסטיקה העלאת מחירים זו גורמת לתוספת הוצאה של 15 לירות בחדש בממוצע למשפחה. סכום זה איננו כל כך גדול באופן טוטלי. אבל אם מדובר במשפחה שמחשבת שלוש-ארבע פעמים אם להוציא את הלידה, או משפחה שאינה יודעת כיצד לגמור את החודש, אם מדובר באותן עשרות אלפי משפחות שהכנסת והממשלה דואגות להן ומחליטות על תוספת הכנסה באמצעות הביטוח הלאומי, לגבי משפחות כאלה תוספת של 15 לירות לחודש היא תוספת רצינית לתקציב ההוצאות. אני חושב שרע מאוד עשתה הממשלה שבכלל העלתה את המחיר, ועוד יותר גרוע הוא שלא היכתה להחלטה הכנסת.

אני רוצה להציע את מה שנראה לי כפתרון יעיל, כפתרון לעתיד, שהרי עכשיו אין דרך חזרה. בתחרות הקואופרטיבית יש רק תוספות למחירים. הורדת מחירים אין בכלל. התחרות האלה אינן מתנהלות ביעילות רצויה, אף-על-פי שהן אולי החברות היעילות במדינה, ובכל זאת אינן כל כך יעילות. אני סבור שזה רע מאוד שהן מחזיקות במונופול. נכון מה שאמר השר, שאי-אפשר להרושט שברחוב דיזנגוף תהיינה שלוש חברות מתחרות. אבל רחוב דיזנגוף איננו כל הארץ. לא היתה כל סיבה סבירה, אילו היית מקבל את ההשקפה שמונופול בדרך כלל איננו בריא לציבור אלא טוב רק לבעליו, שלא תהיה התחרות לקואופרטיב. בהרבה מאוד מקומות אפשר היה לאפשר לקואופרטיבים אחרים, אם קואופרטיב זה דבר קדוש, לפעול בשטח התחבורה. למשל, לא היה כל הכרח מעשי, חוקי או משפטי לתת בשעתו את המונופול ביהודה ושומרון ל"אגד". אפשר היה לתת זאת לקואופרטיב פועלי אחר. הוא הדין בעזה, הוא הדין בשטח

מנחם פרוש (אגודת ישראל):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה. בבחינת "קבל את האמת ממי שאמרו" יש להודות כי יש טעם לפגם במעמד הכנסת בכך שנשיאות הכנסת הכירה בדחי פות ההצעה, מעלים את הנושא ומחליטים לדון בו, ובניחיים מחליטה הממשלה להעלות את המחירים. לדעתי זוהי פגיעה בכבוד הכנסת.

אתה צודק, אדוני היושב-ראש, הכנסת החליטה לדון בעניין. אין זאת אומרת שניתן צו מניעה, אבל בלשון זהירה: יש משום טעם לפגם בכך שהממשלה אינה ממתינה לשמוע מה תחליט הכנסת. הממשלה היתה בטוהיה ברוב שלה, ואם לא חיכתה, תסלח לי, אדוני היושב-ראש, זהו זילזול בכנסת.

אדוני שר התחבורה, אין זה משנה אם התחייבת או לא התחייבת לקבוע מה שרצית לקבוע. היה כה פשוט — כל אחד הבין שאם הכנסת החליטה לדון בעניין, יש צורך לחכות ולשמוע מה תחליט. כל אחד יכול היה להבין שיש צורך לחכות. זוהי פגיעה חמורה בכנסת.

כשם שיש מושג מקובל "סוב-ידיציה", בין שזה בתקנון ובין לא, הרי יש משהו יותר מקובל מן הכתוב בתקנון, והוא: דרך-ארץ. דרך-ארץ קודם לתקנון ול-חוק. טוב תעשה, שר התחבורה, אם תורה במשנה וה-ממשלה תקשיב למשאלתנו להתחשבות-יותר בכנסת. הדיון כעת נראה לי מיותר. ייתכן שהוא אמנם חשוב אם "מתבשלת" כבר ההעלאה החדשה. תוך שנה היו כמה העלאות.

לעצם העניין: איך אמר שר האוצר — אין ענף במשק שמחיריו עלו כמו תעריפי הנסיעות. שיעורי המחירים עלו ב-39% ב"אגד" וב-43% ב"דן". זוהי העלאה מחירי הרכיבים בתחבורה היבשתית, השנייה תוך שנה אחת. שר האוצר אף אמר שלמעשה מס-תכמת ההעלאה ב-50% בממוצע, וזה בזמן שהאוצר נטל על עצמו להזרים לקואופרטיבים מן הצד — כאילו זה לא מן הצד — למעלה מ-50 מיליון לירות. בכל זאת אושרה להם העלאה — מה שקוראים בת-13%. אין כל ספק כי הממשלה נכנעה ללחץ הקואו-פרטיבים מחשש של השבתת התחבורה הציבורית.

השאלה הנשאלת שוב ושנית היא: עד מתי נח-עלם מן ההכרח לחוקק חוק כלכלית שביטות בלתי-מוצדקות? כל עוד לא יחוקק חוק כזה, שיטיל אימה, שהמפר אותו יבוא על עונשו במלוא החומרה, נידרד-אל תקופת שואה של "איש הישר בעיניו יעשה". הש-ביתות שאנו עדים, להן כיום במישורים שונים חורגות לגמרי מעצם הרעיון והאידיאה היסודיים התכניים בממ-ציאים כביכול של אמצעי זה ששמו שביטה, השבתת עבודה, שבועיים אלה הועסקה כבר הכנסת כמה פע-מים בשביתות. נדמה לי, אדוני היושב-ראש, שהכנסת אישרה את ההצעה לסדר-היום בקשר לשביתת העוב-דים בבתי-החולים. כניעת הממשלה לקואופרטיבים של התחבורה תגרום אחריה גל של שביתות במישורים שונים. הכניעה לקואופרטיבים על-ידי אישור ההעלאה יש לה משמעות גדולה מאוד לגבי משק המדינה, כי הדבר נוגע למיליוני אזרחים, זה נוגע לשכבות העניות ביותר. אין זו ההעלאה במצרך שאפשר לחסוך בו. זוהי תחבורה שהמוני העם נזקקים לה כדי להגיע למקומות העבודה, והעלאה זו להמוני העם אשר יצטרכו לשאת

בהכרח יום יום תשפיע מיד על יתר הענפים, הן משום שהדבר יגרוור גם יתר הענפים ללחוצן ולהעלות, והן במובן הפסיכולוגי. כאשר מצרך הכרחי מתייקר, זה גורר התייקרות ביתר המצרכים. אין לתעריך זאת על-פי סדר המחירים שהלשכה לסטטיסטיקה מפרסמת. יש לזה השפעה פסיכולוגית עמוקה, באשר כל אורה הנזקק מספר פעמים ביום לאוטובוס יצטרך לשלם יותר. זה ישפיע מיד על החנווני, בעל המלאכה וכו', שידרשו מחיר גבוה יותר בעד סחורתם ובעד עבודתם.

אין כל ספק שאילמלא איום השביתה לא היתה הממשלה נכנעת לקואופרטיבים. אל לנו לשכוח שבי-ענף התחבורה קיימים תנאי שכר ותנאי עבודה טובים למדי. אין לפגועו המאזניים שנשקול איך וכיצד הגיעו הקואופרטיבים לגרעון וממה הוא נובע. מפעם לפעם מתגלים סודות מסויימים. מתי יתגלה הסוד בדבר הק-שר בין הקואופרטיבים לתחבורה ותבורת-הבת השו-נות? מי נהנה וכיצד מכלכלים זאת.

לא היינו מעלים כל זאת ולא היינו מחשטים בנו-שא זה אילמלא העלאות אלה, שמשמען הטלת מס חובה על המוני אזרחי העם והשכבות הנחשלות, שאין להם שירות משלהם. לניינו העובדה: חברה מנופז-ליסטית זוכה להעדפות כאלה אשר שום סקטור במ-דינה אינו זוכה להן. ההמונים שייאנחו ויסבלו מהה-עלאה יסבלו לא פחות מהמענק שקיבלו כעת הקואו-פרטיבים לתחבורה בסכום של 50 מיליון לירות, כי גם זה ניתן מכיסו של האזרח, על-ידי האזרח.

הנה התעריפים החדשים כפי שהם נראים אחרי שמעגלים אותם — ואני חושב שהביטוי "מעגלים" הוא ביטוי עדין מאוד בהקשר זה. בעדינות מוציאים מן האזרח השבור והרצוצן עוד כסף. כאשר הותרה הר-צועה להעלות ולעגל, הרי אם, למשל, מעגלים מ-25 אגורות ל-30 אגורות, זו העלאה של 25%. אם רי-צים לקבוע מחיר אחיד, בדרך זו מעגלים ומאחדים. כך ייקבע מחיר אחיד של 45 אגורות עד 50 אגורות בקווים העיקריים. החישוב ברור: תוספת העלאה של יותר מ-30%. אבל זה מגיע למעשה, כפי שכבר נא-מר, עד 50%. וכל זה בדרך אוב, מכיוון שרוצים לעגל את המחירים, להאחיד את המחירים. אחרת — אם לא יאפשרו לעגל את המחירים ולהאחידם — מי ימנע מהם להכריז שביתה? כשמותר לשבות, אפשר לש-בות על כל דבר.

עד עתה הועלו תמיד מחירי הנסיעות ברכבת בעקבות העלאות התעריפים באוטובוסים. הדבר נעשה תמיד מספר שבועות לאחר ההעלאות באוטובוסים. אני פונה לשר התחבורה בבקשה: למנוע הפעם את העלאות התעריפים על הנסיעות ברכבת. יש לאפשר לשכבות הרחבות להשתמש באמצעי תחבורה זול, כש-משפחה ברוכת-ילדים נוסעת ברכבת, הסכום הנחסף בכך מסתכם לפעמים ב-20 עד 30 לירות ואף יותר, וזהו סכום הגון בתקציבה של המשפחה.

א-העלאות מחיר הנסיעה ברכבת תשמש אולי גורם מושך לנסיעה ברכבת, דבר שבוודאי הממשלה מעוניינת בו, במיוחד אמור הדבר בקו הרכבת ירושלים-תל-אביב, שמאו הועברה תחנת הרכבת בתל-אביב ממרכז העיר למקום מרוחק מהמרכז ירד מספר הנוס-עים בו ירידה ניכרת. אם לא יועלו מחירי הנסיעה ברכבת, יהיה מחיר הנסיעה 'ברכבת בקו ירושלים-

חוברת ה' ישיבה שני

— הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית (דיון) (פרוש, פרס, ישעיהו, גולן, מיקוניס) —

שמואל מיקוניס (מק"י):

ראית את מאוזני הבנקים? שום סוג של משק לא זכה לזה. אני שואל אם ראית את מאוזני הבנקים.

יצחק גולן (המפלגה הליברלית העצמאית):

חברי הכנסת, סובסידיה רטרואקטיבית כזאת היא אבסורד גמור. היכן קיימת דוגמה שמלבד ההתייקרות של השנה ישולם גם פיצוי בעד העבר? ופיצוי זה שווה להעלאה נוספת של 11%. פירושו של דבר שתוך שנה יקבלו הקואופרטיבים הגדלה של 50% בהכנסותיהם.

אני שואל: האם זה סביר? האם זה בכלל מתקבל על הדעת? ואני רוצה להגיד, אדוני שר התחבורה: אינני יודע איך אתה חש זאת, אבל אני, אשר נוסע באוטובוסים, חש יפה כי הציבור קיבל את ההעלאה הזאת בהתמרמרות רבה, אי-על-פי שהוא איננו משלם את כל המחיר, כי חלק משלמת הממשלה כסובסידיה, אבל הוא מתמרמר על שהממשלה גאלצה לשלם את הסובסידיה הזאת, כי בסופו של דבר גם הסובסידיה היא הרי על חשבון משלם המסים.

שנית, על ועדת קשתי הוטל לבחון ארבעה גושים, בין השאר גם להציע כללים למערכת יחסי גומלין בין חברת-האם לחברות-הבת הקיימות בקוואופרטיבים, על לה השלכות הנובעות מכך. הוועדה בשל סיבות שונות, לא דגה בנושא חשוב זה. לעניות דעתי אי-אפשר לקבוע שיטה להעלאת תעריפים ב"א-גד" בלא בחינת הנושא של יחסי הגומלין שבין חברת-האם לחברות-הבת שבבעלות החברים והקשורים אתם.

שלישית, לפי דעתי אין גם לקבוע תעריפי נסיעה על-פי ה"מדד" בלבד, בלי להכניס את האלמנט של ספיגת ההתייקרות על-ידי ייעול, חסכון וכדומה. ועדת הכספים לא אחת דנה בתעריפי החשמל. האם היתה חברת החשמל מעוה לתבוע העלאה לפי המדד בלא הצעה מראש מה היא סופגת וכמה היא סופגת? לאן היינו מגיעים בכלל אילו עשינו זאת? הרי ההסכם הזה קובע קוסט-פלוס שבקוסט-פלוס, א'-א'.

רביעית, אשר לרמת המחירים — אומרים כי אצל לנו התחבורה הציבורית זולה. נכון, היא זולה יחסית. אבל בקשר לכך אני רוצה להעיר שלוש הערות:

(א) ההשוואה עם מחירי ארצות אירופה וארצות-הברית אינה תופסת כאן. כי 30 סנט בארצות-הברית אינם שווים בדיוק ללירה-ועשרים שלנו, משום שכוח הקנייה הוא אחד לגמרי.

(ב) הנסיעות אצלנו הן זולות גם משום שהממשלה מעניקה לקואופרטיבים סובסידיות בעשרות מיליוני לירות.

(ג) אמנם כן, רמת היעילות של הקואופרטיבים היא סבירה, אולם השירות מבחינה מהותית עוד רחוק מלספק. התמורה שהנוסע אצלנו מקבל אינה מספקת בהחלט, והשירות נמוך הרבה יותר לעומת הניתן בחוץ-לארץ. ואם רוצים להשוות — צריך להשוות את המחיר וגם את התמורה. הנוסע אצלנו אינו מקבל את התימורה המגיעה לו. עדיין אנחנו נוסעים בצפיפות רבה מאוד, באוטובוסים מלוכלכים מאוד, עם חלונות שבויים — כשבקיץ אי-אפשר לפתחם ובחורף לפעמים

תל-אביב כמחצית מחיר הנסיעה באוטובוס; דבר זה יכול להיות גורם מושך ביותר לנסיעה ברכבת. כמובן, ביחד עם שיפור תנאי הנסיעה, קיצור זמן הנסיעה והגדלת מספר הרכבות בקו זה. אבל אני חושב שעל שר התחבורה לחשוב פעמיים אם גם הפעם יילך בכיוון זה שהלכו בו עד כה גם קודמיו, שעם ההעלאות בתעריפי הנסיעות באוטובוסים העלו מיד את מחירי הנסיעה גם ברכבת.

ולבסוף: העלאת מחיר הנסיעה באוטובוס היא עובדה קיימת, וכמובן איננו חושבים שיהיה בידנו להוריד כעת את המחירים. שאלו כאן, וזאת היתה שאלה במקומה: למה אנחנו דנים? ייתכן מאוד — וכך אני חושב ומהרהר, ויטלחו לי אם אני שוגה — לפעמים ייתכן מאוד שבדבר כזה כשחושדים בכשרים, יכולים, כמו שאומרים, לקבוע יותר משאפשר כשלא חושדים. ייתכן שהדיון הזה אולי יועיל בכך שלא ימרו להעלאה נוספת. אולי חשוב הדיון הזה לקראת ההעלאה הבאה, שאולי יש באמתתתו של מישור להציע. הרי בשנה אחת זכינו לשתי העלאות כאלה.

שר התחבורה ש. פרס:

אתה טועה. ההעלאה היא רק אחת לשנה, ואתה כללת במספרים גם את ההעלאה הקודמת.

מנחם פרוש (אגודת ישראל):

טוב. בכל אופן, כך נאמד במקומות מסוימים.

שר התחבורה ש. פרס:

ציטטת טעות.

מנחם פרוש (אגודת ישראל):

ציטטתי טעות — אם כן, יבקש אותו המקור סליחה.

היו"ר י. ישעיהו:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת גולן, ואחריו לחבר-הכנסת הורביץ.

יצחק גולן (המפלגה הליברלית העצמאית):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. הדיון היום בכנסת איננו תכליתי, כי התעריפים כבר הועלו, ואינני מתאר לעצמי שאפשר להחזיר את הגלגל אחורנית. בכל זאת, אם אנחנו כבר דנים, הרי עלינו להעריך את ההעלאה הזאת לחיוב או לשלילה, כדי ללמוד לקח להבא.

רצוני לומר כי ההעלאה הזאת אמנם בוצעה על-פי הסכם בין הממשלה לבין הקואופרטיבים, ולפיו נקבעה שיטת למדידת שיעורי העלאת התעריפים; ואמנם, הסכמים צריך לקיים. אבל אני רוצה לומר, אדוני שר התחבורה: לפי עניות דעתי, ההסכם הזה הוא הסכם גרוע, ולפי דעתי יש לשנותו, כי הוא יוביל אותנו לאבסורד. ומדוע? ראשית כל, לפי ההסכם הזה הקואופרטיבים קיבלו השנה העלאה בשיעור בלתי-סביר, ששום גורם במשק לא זכה לו. תעריפי הנסיעה ב"אגד" הועלו בשיעור של 39% ב-11 החודשים האחרונים, וב"דן" — ב-43%. ולא די בזה, הקואופרטיבים יקבלו סכום נוסף של 50 מיליון לירות כפיצוי בעד התייקרות שחלו מאז חתימת ההסכם האחרון אתם.

עניין אחר שמעלה הכתבה הוא העובדה שכל חבר "אגד" חייב להיות גם בעל מניה בחברת "נצבא" ומניה כזאת עולה, רבותי, 20,000 לירות. זאת נוסף על מניית "אגד" העולה 50,000 לירות, ללא שיערוך. במידה שהיה שיערוך, יקפוץ כמובן ערך המניה כפל-כפליים. כל חבר מחזיק במניה כזאת. גם בואת אין עיני צרה, אבל עובדות אלה חייבות לעורר למחשבה.

בדברי תשובתו להצעתו של חבר-הכנסת לבנבראון אמר שר התחבורה, כי "ההרגלים המחשבתיים שלנו הם כאלה שכשאדם אחד מרוויח הרבה — זה מתקבל על הדעת, ואם הרבה אנשים מתחלקים ברווחים אלה — שומו שמיים. מה הרע שבדבר?". נראה לי שהשר לא העמיד את הדברים על דיוקם. לא העובדה שהרבה אנשים מתחלקים ברווחים היא המפריעה לנו, אלא העובדה שרווחים אלה יש לזקוף על חשבוננו של האוצר, המכסה כל גרעון, אמיתי או מבויש, על-ידי הסובסידיות.

טבעי הדבר שכל חברת השקעות צריכה להרוויח, ואת רווחיה עליה לחלק לבעלי המניות. לא אני אערער על כך. אני תומך בואת בכל לבי. אבל יש לזכור שכל קיוסק, כל מסעדה, כל מגרש וכל נכס הנמצאים בבני-לוח חברות-הבת של "אגד", ערכם עולה ללא שיעור. זאת משום ש"אגד" היא המתווה את קווי התחבורה, והיא הקובעת את תחנות האוטובוסים, כמובן בדבר הסניגוריה של שר התחבורה, האומרים כי עניין תחבורה לחוד וחברות ההשקעה לחוד, יש לראות את הפרויקט כולו כמיקשה אחת, ולו בגלל הסיבה שהי-כרחי.

מסקנותיה של ועדת קשתי, שקבעה כי 75% של ההתייקקרויות יכוסו על-ידי האוצר ו-25% ייספגו על-ידי הקואופרטיבים, לכאורה יש בהן מן החיוב, אבל אני שולל אותן ורואה בהן משגה כבד, משום שהן קובעות תשלום קוסט-פלוס. כל יעילות, במידה שתיווצר במסגרת הקואופרטיב, תהיה לטובת החבר בלבד, בלי שהמדינה תיהנה ממנה. לכן יש לדעתי לבדוק מחדש את מכלול הבעיות של שכר חבר הקואופרטיב, תעריפי נסיעות, רווחים מחברות-בת, סך-כל ההון ועוד ועוד, לאור התפיסה שהזכרתי לעיל, התפיסה הרואה בכל עסקי "אגד" מיקשה אחת, עם כל ההטבות, הסמכויות והגוליות. מה הוא יום עבודה הבנוי על נסיעה מתל-אביב לחיפה, מה הן שעות עבודה נוספות, מה הן שעות לילה — כל הדברים האלה צריכים להיבדק. הייתי מציע שהדברים האלה ייבדקו פעם על-ידי ועדה שלנו, ולא על-ידי ועדה שתורכב מפקידים, יהיה כבודם ככל שיהיה. ועדה פרלמנטרית לעניין זה היא בעלת חשיבות ראשונה במעלה.

ועלי להדגיש נקודה אחת. אינני מאלה המתנגדים עקרונית להעלאת תעריפי האוטובוס. אם יש לבחור בין העלאת מחירים לבין כיסוי ההעלאה על-ידי סוב-סידיה ממשלתית, אני בוחר בדרך הראשונה כעקרון. כמובן עם מתן פיצוי הולם לשכבות מעוטות הכנסה. אבל השאלה היא, האם ההעלאה הנוכחית היתה הכרח המציאות, האם "אגד" לא יכול היה לקלוט את ההעלאה הזאת? כי עם הפיצויים בעד השנה, בעד החודשים רטרואקטיביים, הגיע עד כל התשלומים ל"אגד" קרוב ל-50 מיליון לירות עד עכשיו, עד תחילתו של חשבון חדש. בנקודה זו יש לערוך מחקר מדויק ולהביא את

אי-אפשר לסגרם, ללא סידורי איזור, וכשהאדיבות של הנהג, אדוני השר, ולכן צריך לשים לב, היא למטה מכל נורמה מקובלת.

אני לא הייתי כל כך שבע-רצון מן הפיזיות של שר התחבורה, שבתשובה להצעה לסדר-היום הציע דיון; לא ידעתי על מה יש לדון במליאה. הייתי סבור שאולי היה טוב יותר לדון בוועדה. עתה, לאחר שהדיון הגיע למליאה, אולי יש מקום להחליט שכל הנושא הזה יעבור לדיון גם בוועדה פרלמנטרית. רא-שית כל, כדי לבחון מחדש את שיטת העלאת התע-ריפים, שנית, כדי לקבוע את יחסי הגומלין שבין חב-רת-האם וחברות-הבת, ושלישית, כדי לבחון את שיטת הפיקוח של הממשלה על הקואופרטיבים, שבידיהם כוח מונופוליסטי, ורביעית, כדי לדון — וזהו לדעתי חובה פרלמנטרית — על השיפורים בתחבורה, לנוחות הנוסע הישראלי, כדי למנוע את הסבל.

אלה הם הדברים שרציתי להשמיע בנושא זה, והייתי מבקש ששר התחבורה יסכים שנושא ציבורי זה כולו יידון בוועדה פרלמנטרית ויעבור שם בחינה מחדשת.

היו"ר י. ישעיהו:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת הורביץ, ואחריו לחבר-הכנסת אבנרי.

יגאל הורביץ (הרשימה הממלכתית):

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת. אחרי שורה ארוכה של איומי שניה הצליחו הקואופרטי-בים לתחבורה, שהם קבוצות-לחץ קלאסיות, לסחוט מהממשלה העלאה נוספת של תעריפי נסיעה, וכן פיצויים נכבדים בעד העבר. אמנם חודשים מספר קודם לכן הובטח לציבור כי תעריפי הנסיעה לא יועלו בעק-בות העלאת שכרם של חברי "אגד", אולם תמיד ניתן יהיה לטעון כי הבהטח כזאת שייכת להיסטוריה, וכי הסיבה להעלאה הנוכחית אינה קשורה כלל באותה העלאה מנטסטית.

הנימוק הרשמי להעלאה הנוכחית הוא הגרעון ההו-לך ומצטבר. אבל, רבותי חברי הכנסת, העלאת תעריפי הנסיעה בקואופרטיבים לא תפתור את הגרעון הכרוני שלהם, משום שהעלאה זו לא שינתה במאומה את המצב היסודי היוצר את הגרעון. ויש סיבה נוספת לנצחיותו של הגרעון ב"אגד"; אלה הן הסובסידיות המוכיחות כי ל"אגד" ול"דן" תמיד פתרון קל. במצב שבו יתנונו סובסידיות בקלות כזאת, לחצים ואיומים של דבר שמתבקש מאליו. ואין ספק שלאיומים של הקואופרטיבים לתחבורה יש כיסוי מלא, כי הרי הם חברות מונופוליסטיות, ולחברות כאלה קל לממש את איומיהן.

רק ביום השישי האחרון קראנו ב"מעריב" כתבה מאת לוי יצחק הירושלמי, בשם "כל הנכסים של 'אגד'". חשיבותה העיקרית של הכתבה בהידורים שהיא מעלה ובסימני השאלה שהיא מעמידה. אני משער שמרבית חברי הבית קראו את הכתבה, אך רצוני לחזור כאן על עובדות מספר שצוינו בה.

ראשית, סקרה הכתבה את פעולותיהן של שתי חברות-הבת של "אגד", "נצבא" ו"מפעלי תחנות". מהסקירה מתברר שחברות אלה אינן טומנות ידן בצל-חת. רווחיהן יפים, ואין עיני צרה בהן.

חוברת ה', ישיבה שג"ג

— הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית (דיון) (הדובין, ישעיהו, אבנרי, יפרח, מיקוניס, פרס) —

את החלוקה המעמדית שבמדינה הזאת בין שני מעמדות: מעמד אחד, שאליו משתייכים כמעט כולו, הנוסעים במכוניות פרטיות, במכוניות ממשלתיות או במוניות; ומעמד אחר, הנוסע באוטובוסים, ואותו נוטה הכנסת לשכוח, אבל הוא בכל זאת רוב גדול בציבור הזה. פשוט, ניתוק הכנסת מההווה שבו חיים שני שלישים של העם בישראל מופגן בוויכוח זה ויותר מכל. סיעות שלמות אינן משתתפות בוויכוח, אינן רואות אפילו צורך להתייחס לעניין זה הנוגע לפחות לשניים מכל שלושה אזרחים במדינה. אזרחים אלה, האוטובוס אינו תופעה שולית בחייהם. זאת תופעה מרכזית בחייהם. הם מבליים באוטובוס — ולפעמים בשני אוטובוסים — עשה-שעתיים ליום בדרך אל העבודה ומן העבודה; הם מבליים בתנאים שהם לא פעם תנאי עינויים, פשוטו כמשמעו, תנאי דוחק, וביחסים איומים בין נוסע לנוסע, ולא פעם גם בין נוסע לנהג או בין נהג לנוסע; עדיין בלי מיווג אוויר באקלים הקשה של ארצנו. הם למעשה הסובלים העיקריים מן הפיגור הנורא הקיים בארץ בתחום התשתית התחבורתית, פיגור שכולנו עומדים עליו מדי יום כשאנו נוסעים לירושלים ורואים שהכביש הראשי לבירת ישראל עדיין ברמה של כביש כפרי כיום באירופה, כביש כפרי עם שני מסלולים. אין תחתית במרכז המטרופוליטני הגדול של תל-אביב, אין אפילו פרויקט רציני של תחתית ותכנון לעתיד לבוא. בהשוואה למדינה ממוצעת באירופה — איני רוצה לע- שות אפילו השוואה עם ארריקה — נדמה לי שבתחום התחבורתי אנו מפגרים בדור שלם.

יהונתן יפרח (המערך, עבודה-מפ"ם):
ראיתי את האוטובוסים של צרפת בפאריס. הם אינם טובים משלנו.

אורי אבנרי (העולם הזה-כוח חדש):
חבר-הכנסת יפרח, כשאתה מדבר על אוטובוסים של פאריס, אתה צריך לזכור דבר אחד: האוטובוסים בפאריס הם תוספת למערכת פנטסטית של ה"מטרו", בו אתה מגיע לכל מקום במהירות.

יהונתן יפרח (המערך, עבודה-מפ"ם):
כן, אבל אני מכיר גם את הנקיון, הצפיפות והחום ב"מטרו".

שמואל מיקוניס (מק"י):
יש שם בתי-מדרש.

אורי אבנרי (העולם הזה-כוח חדש):
לא נחליף עכשיו חוויות על ה"מטרו" בפאריס. אילו היו לנו המרחקים והאובססיה של פאריס, אני חרד לחשוב מה היה אצלנו המצב כיום, ועליך להביא בחשבון שה"מטרו" בפאריס קם — שר התחבורה יודע ודאי יותר טוב ממני... הוא קם —

שר-התחבורה ש. פרס:
ב-1903.

אורי אבנרי (העולם הזה-כוח חדש):
— שנה שבעים שנה כמעט. אולי בעוד עשר או עשרים שנה נגיע למקום שאליו הגיעה פאריס לפני שבעים שנה. זה הפער הנכון. אם תביא בחשבון את מכלול אמצעי התחבורה של ישראל: רכבת תחתית, אוטובוסים, מוניות, הכל יחד, ותשווה את זה למכלול

מסקנותיו לפני הציבור, ואין להסתפק בדברים שנשמעו עד עכשיו, שאינם משכנעים כי העלאת היתר הפתרון היחיד האפשרי.

עניין אחר שברצוני להעלות הוא ההשוואה, שגם השר לא נמנע ממנה, בין מחירי הנסיעה בארץ לאלה שבחוץ-לארץ. אין ספק שנכון הדבר כי אכן בחוץ-לארץ מחירי הנסיעה גבוהים יותר. רבים מאתנו נסעו בחוץ-לארץ ויודעים כי אמת הדבר. אבל אי-אפשר להציג את שיעור דמי הנסיעה באופן מנותק מרמת השכר הכללית באותה מדינה. ואיני בטוח שאם אמנם נבדוק את מחירי הנסיעה לאור רמת ההכנסה הכללית, תימצא ישראל דווקא בתחתית הסולם.

נוסף על רמת ההכנסה הכללית יש כמובן לקחת בחשבון עוד גורם, והוא — הזכויות שמעניקות מדינות אחרות לקואופרטיבים לתחבורה. והתחבורה אצלן מגוונת מאוד, וכוללת רכבות וחשמליות, המהוות תחרות חמורה לתחבורת האוטובוסים, תחרות שאין לדבר עליה בארץ. בארץ המצב הוא אחר. מצד אחד עומדים מיגוון הזכויות, כל עמדות הכוח וכל היתרונות, הכלכליים והפוליטיים, הציבוריים והתברתיים, שיש לקואופרטיבים, ומצד שני נמצאת הממשלה בעמדה הנחותה מאוד בשעה שהיא נכנסת למשא-ומתן עם קואופרטיבים אלה, שהם כמעט כל-יכולים.

היו"ר י. ישעיהו:

רשות הידבר לחבר-הכנסת אבנרי, ואחריו לחבר-הכנסת ורדיגר. סדר הנואמים התבלבל קצת, כי הסיעות לא הדיעו את שמותיהם.

אורי אבנרי (העולם הזה-כוח חדש):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. גם אני חייב לפתוח בטרוניה על שלטונות הכנסת, יותר מאשר על שר התחבורה. כאשר הכנסת מחליטה לקיים דיון במליאה על נושא שהועלה במסגרת הצעה דחופה לסדר היום, ההגיון מחייב, הסדר הטוב מחייב, המשטר התקין מחייב, שהדיון הזה יתקיים לפני שישתנו הדברים שעליהם מדובר. אני יכול להבין את שר התחבורה, שהוא כפוף לשיקולים שונים, חוקיים וכלכליים, אבל במקרה זה — ואין אחרון יכולים להוציא צו מניעה פרלמנטרי נגד שר התחבורה — אני חושב שיש לשנות את הסדרים בכנסת, כדי שהדיון בכנסת יתקיים לפני התאריך הצפוי של השינוי, שבעלי ההצעה רוצים למנוע אותו; שאם לא כן, נוצר מצב, כפי שנוצר היום, שהדברים נעשים ומוכרעים, ומתייחסים לוויכוח בכנסת כאל מין תוספת בלתי-חשובה, בלתי-מחייבת, מצוות אנשים מלומדה. הדבר אינו מוסיף כבוד לכנסת, ונדמה לי שהכנסת זקוקה ליתר-כבוד.

אדוני היושב-ראש, לא רק הנקודה הזאת, כי אם גם צורת הוויכוח היום מוכיחה עד כמה מנותקת הכנסת מן ההווה שבו חיים רוב רובם של אזרחי ישראל. לא זו בלבד שנוכחים בבית חברי כנסת במספר של ימלא אוטובוס ואף לא חצי אוטובוס —

(קריאה: מיניבוס).

אולי ימלאו מיניבוס אחד וחצי.

— נדמה לי שההתייחסות לנושא אינה מספקת, אינה נאותה. אדוני היושב-ראש, נדמה לי שנושא זה של נסיעה באוטובוס, אולי יותר מכל נושא אחר, מדגים

בורית, ובמיוחד על "אגד", בעלת העוצמה המשקית והכלכלית, איננו יכול להבדיל בין החברה הנותנת שירותים לציבור לבין חברות-הבת שלה בעלות מאות מיליונים. בעניינו זהו משק אחד גדול, וכאשר נותנת המדינה ל"אגד" סובסידיות היא נותנת זאת לחברה בכ"ל ללוחה על כל ענפיה, ולא רק למשק התחבורה שלה. לא ייתכן שהמדינה תהיה שותפה רק לאותם חלקים בחברה הגורמים כביכול לגרענות, בעוד החלקים הרווחיים יישארו במשק הכספים סגורים ונפרדים מהחברה.

כאשר ועדת קשת, אשר עשתה עבודה רבה וחשובה, הוציאה את מסקנותיה, היא התעלמה, לצערי, מאותן "הכנסות צדדיות" של חברות-הבת, או חברות-האחוז של "אגד" ו"דן", ובכך נכשלה לה דעתנו במשמיתה.

חברי הכנסת. כל זמן שמשרד התחבורה לא יוכל לחייב את הקואופרטיבים לתחבורה בחובת ניהול מערכת דיווח כספי מסודרת וגלויה, כל זמן שלא יחויבו הקואופרטיבים לתחבורה לפרסם דו"חות מאזן מאוחד ונפרד לכל אחת מחברות-הבת, יהיה זה עוול לדרוש מאזרחי המדינה להיות שותפים לסובסידיות של מיליוני לירות נוסף על ההעלאות התכופות של תעריפי הנסיעה.

דבר נוסף כדאי לציבור במדינה לדעת: השכר המפורט בתלוש המשכורת של חבר "אגד" איננו משקף בדרך כלל את הכנסתו האמיתית, כי "אגד" מקיים הפרדה בין היותו חברה ציבורית לשירותי תחבורה לבין חברות-בת שמניותיהן בבעלות האישית של חבריה. כמו כן ההטבות והתנאים הסוציאליים המיוחדים, כל אלה נכנסים לסל הגרענות, ושוב הכתובת — הממשלה; קרי: האוצר במדינה. לאחר שהממשלה הלכה לקראת החברות ונתנה אור ירוק להעלאת תעריפי הנסיעות, יב-דוק-נא משרד התחבורה את הצדדים האחרים של הנושא: איך פועל השירות, מה על הצפיפות האיומה, הליכי-לוח באוטובוסים, תדירות הנסיעה, התורים בתחנות ובדרכים. אינני מסכים לכך שמדמים את המצב לצרפת. המצב אצלנו הוא ללא נשוא מבחינה זאת. אני, כאוצר שאיננו משתמש בתחבורה אחרת אלא בתחבורה הציבורית, מעיד בכל האחריות כי המצב הוא, שהאוצר חב תודה לנהג על שהוא בטובו נעמד בתחנה ואוסף אותו. קיים זילזול בציבור הנוסעים. יש נהגים אדיבים, אבל אלה אינם רבים. בדרך כלל הנהג עומד ומשתומם ושואל את עצמו: מדוע בארצות-חוץ אינך מרגיש את כל זאת? מדוע אני כאן שום פיקוח על יחסו של הנהג לנוסע? נראה לי, כי היותן חברות מונופוליסטיות-ציבוריות-פרטיות, ולא ממלכתיות, זה שמביא אותן לזלזול בציבור הנוסעים. בתחום זה אינני מרגיש שום שיפור זה שנים רבות.

חברי הכנסת, שני גופים חייבים מעשית להקפיד על פעולותיה של "אגד": חברת העובדים והממשלה. באשר לראשונה — לא אנו שנאמר לה מה לעשות, אך מחובתנו לברך את חברת העובדים על גישתה למונע מ"אגד" התפשטות לתחומים לא שלה; באשר לממשלה — כאן המקום לדרוש ממשרד התחבורה כי יעשה הכל להחזרת ההכרה ללבותיה של ראשי החברה, כי תמורת סוב-סידיות והעלאת תעריפי הנסיעה חייבת להינתן זכות התערבות והבעת דעה, כיוון שהחברות הן מונופוליסטיות הנהנות מכך שהממשלה אינה מתירה לגופים אחרים להפעיל שירותי תחבורה מקבילים.

חברי הכנסת, כמה מלים על בעיות השבת. הוילזול

המוניות וכל מיני כלי הרכב הדורסים את השבת בכבישי הארץ — לכל הפחות לתחבורה הציבורית, אף-על-פי שאיננו מרוצה מן המצב של התחבורה הציבורית בשבת, ועוד אגיע לכך בסוף דברי. בכל אופן, הלוואי ונגיע לכך שהכבישים יהיו ריקים ויהודים יטיילו להם, יינפשו להם ויהנו משבת קדשנו.

שמואל מיקוניס (מק"י):
עוד יטוסו בהליקופטרים.

אברהם ורדיגר (פועלי אגודת ישראל):
אדוני היושב-ראש. הדיון היום מתקיים למעשה אחר המעשה, כי כבר מאתמול משלם האוצר תוספת מכובדת בעד נסיעותיו בתחבורה הציבורית; בכל אופן תוספת כזאת שאיננה שווה יחסית לאותה תוספת שזכה לה האוצר הממוצע במדינה, המשתמש בתחבורה הציבורית. וכבר אמר שר האוצר לפני ימים מספר, כי תעריפי הנסיעה ב"אגד" עלו בשיעור של 39% ב-11 החודשים האחרונים, וב"דן" — ב-43%.

גד יעקבי (המערך, עבודה-מפ"ם):
על שנתיים ולא על שנה אחת. קודם כל לא ב-11, אלא ב-13½ או 14½ חודשים; שנית, בשנה שעברה זה עלה על בסיס השנה שקדמה לה, ועכשיו — על בסיס השנה שעברה.

אברהם ורדיגר (פועלי אגודת ישראל):
אני מסתמך על העתונות, זו האפשרות היחידה שיש לחברי הכנסת. אבל גם אם נקבל שזה לשנתיים ונשווה זאת לשכר העובדים...

גד יעקבי (המערך, עבודה-מפ"ם):
בהשוואה עלו התעריפים פחות משכר העובדים.

היו"ר ב. צ. קשת:
אתה גואם ולא קורא קריאות-ביניים.

גד יעקבי (המערך, עבודה-מפ"ם):
אני עושה זאת לעתים רחוקות מאוד, ואני מצטער על ההערה שלך.

היו"ר ב. צ. קשת:
אני מבקש, לי לפחות לא לקרוא קריאות-ביניים.

אברהם ורדיגר (פועלי אגודת ישראל):
אדוני סגן שר התחבורה, בנוסף על כך יקבלו שירותי התחבורה פיצוי בעד התייקרויות בסך כולל של 50 מיליון לירות, סכום השווה להעלאה נוספת של 11%. כלומר, יותר מ-50% תוספת ב-24 חודשים. מסופקני אם רוב אוזרחי המדינה, ובמיוחד אלה הנוקקים לתחבורה ציבורית של חברות "אגד" ו"דן", משכורתם עלתה ב-50% השנה.

חברי הכנסת. באחת הפגישות עם נציגי חברות התחבורה אמרה ראש הממשלה, אשר הוזעקה להציל את המדינה משביתת התחבורה, הדברים דלהלן: "גונב לאוני שיש לקואופרטיבים הכנסות אחרות, אשר אינן נכללות בחישוב הסל". והכוונה בוודאי להכנסות לא מבוטלות מחברת "מפעלי התחנות" בעלת המזנונים בכל הארץ, חב-רות התיירות, ההשקעות למיניהן וחברות בנייה של "אגד" ו"דן", אשר להן נכנעת הממשלה מתקופה לתקופה. ואם הציבור בישראל מסתכל על חברות התחבורה הצי-

— הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית (דיון) (ורדיגר, קשת, שוסטק, פרוש, ארליך, יעקבי) —

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):
רק לפני שנה העליתי הצעה שהוכרה על-ידי נשי-
אות הכנסת כדחופה, בעניין החתימה על חוזה עם
חברת "לילנד". הממשלה הודיעה שהיא מסכימה לדיון
בנושא זה, והוא אפילו הועבר לוועדה, ובעקבות הודעת
הממשלה נמנע המעשה והממשלה לא חתמה על החוזה
כל עוד הכנסת לא סיימה את הדיון בעניין זה.
אני חושב שקביעתו של יושב-ראש הכנסת איננה
תופסת באותו מקרה שהכנסת החליטה לקבל את הצעת
המציע לקיים את הדיון.

על עצם הבעיה קשה לקיים את הדיון לאחר
מעשה. אולם עובדה היא שהעלאת תעריפי נסיעות משי-
משת בכל העולם נושא לדיון פומבי וציבורי, אם בעירויות
ואם בפרלמנט. איננה דומה העלאת תעריפי הנסיעות
בתחבורה הציבורית להעלאת מחירים של כל מצרך או
שירות אחר במדינה. העלאת מחירי הנסיעות בארצות-
הברית או בארצות אחרות מעוררת סערה ציבורית והיא
ראויה לדיון פומבי. רק לאחר דיון פועלת הממשלה
או העיריה בעניין זה.

אין כאן בעיה של צרות-עין כלפי הקואופרטיבים
או כלפי שדרם של חברי הקואופרטיבים. אינני יודע
אפילו אם כל העלאות המחירים האלה אושרו בגלל
השכר שמקבלים חברי הקואופרטיבים. תביעותיהם היו
מבוססות על נתונים אחרים ולא דווקא על שכר.

בדיון הראשון אמד השר שאין לזלזל בזכויות
של הקואופרטיבים. אני חושב שאיש איננו מזלזל
בזכויות של הקואופרטיבים, שכולנו מכירים בהן. אבל
יש משהו מיוחד בתחבורה בישראל, שאיננו קיים בכל
העולם. בעולם יש שני סוגי תחבורה: תחבורה עירונית
או ממשלתית, ותחבורה המתנהלת על-ידי קואופרטיב,
אבל הוא קואופרטיב במלוא מובן המלה, לא קואופרטיב
המתייצב לפני מוסד כלשהו ומבקש סובסידיה מיוחדת
באשר הוא שירות ציבורי. הקואופרטיב נאבק שם על
העלאת מחירים, אבל איננו מבקש סובסידיה. יש בעולם
תביעות להעלאת תעריפים. אבל התחבורה שלנו היא
מיוחדת במינה ואי-אפשר להשוות אותה לכל סוג אחר
של תחבורה בעולם. אף אילו היו מחירי הנסיעה זולים
יותר, אף אילו היה שירות יותר טוב, אי-אפשר היה
להשוות את שירותי התחבורה שלנו לשירותי תחבורה
בעולם. אצלנו זהו שירות נתמך על-ידי המדינה מתק-
ציבה ללא הפוגה במשך עשרות השנים האחרונות, הוא
נהמך על-ידי הממשלה מכספי משלם המסים. זהו עניין
מיוחד במינו.

אני ממש מתפלא מדוע הענף הזה איננו נתון לפי-
קוח ולביקורת מטעם המועצה הציבורית לענייני מחיר-
ים. למה בעניין זה מספיקה הסכמה הדדית בין משרד
התחבורה לבין הממשלה? אין כל ספק שהממשלה נכנעה
בעניין זה ללחצים של הקואופרטיבים אשר איימו בהש-
בת התחבורה. לא יועיל כאן כל הסבר אחר.

גד יעקבי (המערך, עבודה-מ"פ):
הממשלה ממששה חוזה שהיא חתמה עליו לפני
שנה. הממשלה לא נכנעה ללחצים בהקשר זה.

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):
אדוני סגן השר, אילו העניין היה כה פשוט, לא
היה כלל סיכסוך, לא היה איום, והממשלה היתה יכולה
בשקט ובשלווה למלא אחר ההוראות של החוזה שהיא

שמגלות החברות הציבוריות לתחבורה — "אגד" ו"דן"
— בשבת קדש, איננו נסבל. שתי החברות מפירות
באופן סיסטמטי את חוקי-העזר העירוניים ועושות אותם
ללעג ולקלס. התחבורה מתחילה לפעול שעות רבות בטי-
רם יוצאת השבת; המוסכים מופעלים כבר בבוקרו של
היום וללא שום צורך; לתחנות המוצא מגיעים האוטובו-
סים שעה קלה לפני צאת השבת; התחנות הבין-עירוניות
מופעלות בשעות אחר-הצהריים, בשבת. וכאן טענה
לי לאבות העיר העברית הגדולה והראשונה, תל-אביב:
שלושה סגני ראש עיר דתיים — היכן השפעתכם, עד
מתי תיתן האפשרות לזלזל בשבת קדש וביציור
הדתי הכואב את התופעה הזאת? כולנו משלמי מסים
— בסובסידיות חלקנו, בהעלאות תעריפי נסיעות חל-
קנו, אין אנו רוצים שבמיטב כספנו תחולל השבת,
ו"אגד" ו"דן" יעשו בכך הון. וזכותנו לדרוש זאת מהחבר-
ות. אנו דורשים מסך שר התחבורה לבדוק את המצב,
כי אין זה לכבודה של המדינה.

הי"ר ב. צ. קשת:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת שוסטק, ואחריו לחבר-
הכנסת מיקוניס.

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת. בראש וראשונה
רוצה גם אני לעמוד על עצם הדיון ותכליתו. אני מצטער
באמת שיושב-ראש הכנסת כבר התחיל מפי שהוא
קבע פה קביעה שצריכה להדריך את כל עבודת הכנסת
בסוגיות האלה. אני משוכנע שחלה פה טעות בקביעה
זאת. נכון שהצעה לסדר-היום, שהוכרה על-ידי יושב-
ראש הכנסת והסגנים כדחופה והובאה לדיון דחוף בכנסת,
איננה יכולה לעכב פעולת הממשלה. אמנם הדיון הזה
נוצר למען מנוע מעשה, אבל עצם הדיון הזה עדיין
אינו קובע את המניעה. במה דברים אמורים? — כאשר
הכנסת, לאחר ששמעה את דברי המציע דנהה באופן
דחוף בנושא, בכל זאת החליטה לא להתחשב בהצעה
ולא לכלול אותה בסדר-היום: המציע את ההצעה הדחופה
לסדר-היום ביקש למנוע את המעשה. בא השר, או אחד
מחברי הכנסת, ומציע לא לכלול את ההצעה הדחופה
בסדר-היום. ואם ההצעה לא לכלול את ההצעה הדחופה
בסדר-היום מתקבלת בכנסת, הרי לא נמנע המעשה.
זהו הפרוש המהותי של הסעיף בתקנון לגבי עניין זה.
אולם ההצעה הדחופה לסדר-היום שלפנינו לא זו בלבד
שהוכרה על-ידי הנשיאות כדחופה, אלא היא הוכרה
גם על-ידי הכנסת; השר עצמו הציע לקבל את הצעת
המציע לקיום דיון בנושא במליאת הכנסת.

מנחם פרוש (אגודת ישראל):

זה איננו צו מניעה.

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):

אם המציע הציע למנוע את המעשה, ונציג הממשלה
הסכים שהנושא ראוי לדיון לפני המעשה, לא ייתכן
שהממשלה תעשה את המעשה, כיוון שהיא עצמה
הכירה בכך שצריך לדון בכך לפני המעשה, ברוח דבריו
של מציע ההצעה הדחופה לסדר-היום בכנסת.

אני חושב שאנו צריכים לברר סוגיה זו. אינני חושב
שהיה כאן זילזול מכון, אבל נראה לי שיש כאן טעות,
ולא פעם אירע כדבר הזה.

שמחה ארליך (גח"ל):

זה לא זילזול מכון, זה כבר זילזול שיגרת.

חבורת ה', ושיבה שג'

— הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית (דיון) (שוסטק, ארליך, יעקבי, קשת, מיקוניס, מילמן, גולדשטיין) —

שמואל מיקוניס (מק'י):

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה. גם אני רואה פגם חמור בזה שהממשלה סיימה את המשא־והמתן עם "אגד" ו"דן" קודם שהסתיים הדיון הכללי בכנסת בעניין העלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית. יש בכך זילזול מצד הממשלה בכנסת, ובראש וראשונה אחריות לזילזול הזה האדויות של חברי הכנסת עצמם. זו לא הפעם הראשונה ולא הפעם האחרונה.

כאשר שמעתי את הנאומים של הימין החילוני וה־דתי, נזכרתי בסיפור על המן הרשע. מספרים, שהמן הרשע בא פעם הביתה סד וזועף, נאנח וגונח. אשתו זרשה אתה אשה פקחית, מרשעת אבל פקחית, והיא שאלה איתו: מה כואב לך, הראש, הבטן, הרגליים? אמר לה: לא, לי כואב מרדכי, מרדכי היהודי. לדוברים האלה כואבת הקואופרציה, ובמיוחד מפני שהיא הסתדרותית.

דב מילמן (גח'ל):

כך אתה אומר.

שמואל מיקוניס (מק'י):

לפי מקצועי המדיני אני מנתח, כירורג מנתח. אני מנתח את הדברים לעומקם.

דב מילמן (גח'ל):

אנחנו רואים את התוצאות.

שמואל מיקוניס (מק'י):

כואב לכם מרדכי היהודי שנקרא "אגד", "דן", קואופרציה אחרת, קואופרציה הסתדרותית, ממלכתית, ציבורית.

אינני מדבר כבר על זכויות העבר, ולקואופרטיבים האלה יש זכויות עצומות בכל מיני תנאים. אני מדבר על הקואופרטיבים כמו שהם כיום. ואני אומר, שזהו זה מה שכואב לכם. מה פתאום התחלתם לדאוג ל"עמך"? נדמה לי שאני רשאי יותר מכם לדאוג ל"עמך".

דב מילמן (גח'ל):

בעניין זה אתה דווקא טועה. כל ימי חיך דאגת למישהו אחר, לא ל"עמך".

אהרן גולדשטיין (גח'ל):

"עמך" לא מסכים, שאתה תדאג לו.

שמואל מיקוניס (מק'י):

לא מסכים? יסכים. אמרתי כבר לא אחת שזה הקטן גדול יהיה.

שמחה ארליך (גח'ל):

אין לך מונופול על "עמך".

דב מילמן (גח'ל):

"לאגד" יש מונופול. לך אין.

שמואל מיקוניס (מק'י):

יש פתגם לטיני האומר: טיפת מים נוקבת את האבן לא בכוחה, כי אם בנפילתה המתמדת. ודי בזה. המבין יבין. נדבר לעצם העניין.

כאשר דורשים העלאת תוספת היוקר, אתם אומרים "לא" באלף רבתי; כאשר דורשים תוספת שכר, אתם אומרים "לא"; כאשר עובדים שובתים — אתם נגד שביתות, זה בכלל פסול, זאת טריפה. אבל העלאת

חתמה עליו. אבל האמת היא שהופעל לחץ, היו תביעות, היו גם הדעות של שירים, ביניהן ההדעה של שר האוצר, שהיתה הרבה יותר חריפה מאשר זו של שר התחבורה. הבעיה איננה פשוטה כל־כך. זהו ענף מיוחד במינו, על כל התסבוכות הכרוכה בהעלאת המחירים והגובעת מקיומן של חברות־בת, מהכנסות שונות וכדו'. מה ואני שואל: מדוע לא יהיה הענף הזה נתון מכאן ולהבא לביקורת מטעם המועצה הציבורית? בדרך זו יזכה הנושא לטיפול ציבורי.

שמחה ארליך (גח'ל):

להיפך.

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):

אינני חושב כך. אינני מבין מדוע מוציאים את הענף הזה מתחום טיפולה של הוועדה הציבורית לענייני מחירים.

הממשלה קיבלה בשעתן את המלצותיה של ועדת קשתי. מה היה תוכן ההמלצות של ועדת קשתי, והאם אנו פועלים בהתאם להמלצות אלה? קודם כל, הוועדה הציעה "למנוע ככל האפשר כי ההוצאות בפועל תשמשנה בסיס לקביעת פיצוי להתייקרות". להלן נאמר: "הוועדה תובעת שייקבעו סדרים אובייקטיביים של כלל המשק שאינם בשליטת הקואופרטיבים". אלה הן מלים כדברנות, שיש בהן הניין רב. האם בהסדר שעשתה הממשלה הביאה בחשבון מדדים אובייקטיביים של כלל המשק, שאינם בשליטת הקואופרטיבים?

גד יעקבי (המערך, עבודה—מפ'ם):

זה בדיוק מה שעשינו.

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):

צריך לשכנע אותנו שאמנם כך נעשה.

המלצה שנייה של הוועדה: "להמליץ על שיטה פשוטה ונוחה ככל האפשר, מבלי שיהיה צורך לנהל משא־ומתן עם הקואופרטיבים, אפילו אם החישוב ייפגע במידת־מה". האם הלכה הממשלה בדרך ההמלצה הזאת? האם נקבעה שיטה "פשוטה ונוחה ככל האפשר מבלי שיהיה צורך לנהל משא־ומתן"?

אני מבין דברים אלה, כי גם היום שומעים על ועדה. לשם מה צריך למנות ועדות? לשם מה צריכות ועדות להמליץ, המלצות, אם אחר כך אין פועלים לפיהן?

אני יודע שאת ההעלאה הזאת אי־אפשר כבר למנוע, ואינני רוצה להשחית אפילו מלה אחת של זעם על עצם ההעלאה הזאת. כשם שמצווה לומר "דבר שנשמע, כך מצווה לא לומר דבר שאינו נשמע".

אני מציע שמהיום ולהבא יוצא עניין ההעלאות בתעריפי הנסיעות מרשות הממשלה, מרשות המשא־והמתן הישיר בין המשרדים הממשלתיים ומשרד התחבורה, ויעבור לרשות המועצה הציבורית לפיקוח על המחירים. אני מציע לפעול לפי המלצות הוועדה, להביא בחשבון מדדים אובייקטיביים של כלל המשק, שאינם בשליטת הקואופרטיבים, ולקבוע שיטה פשוטה, כדי שלא יהיה עוד צורך לנהל משא־ומתן.

היו"ר ב. צ. קשת:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת שמואל מיקוניס, ואח־יו לחבר־הכנסת גד יעקבי.

— הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית (דיון) (מיקוניס, ארליך, פת, גולדשטיין, מילמן, קשת) —

תיים, או שצריך להוסיף על שכר העבודה, או לתת סעד פרסונלי או סובסידיה ממשלתית לחברות ציבוריות המשרתות את המוני העם. אי אפשר לאחוז במקל משני הקצוות. תן לאנשים לחיות בצורה זו או זו, אבל אל תפריד מכלל העניין את "אגד" ו"דן", כאילו זו פרשה לחוד. זהו בסך-הכל חלק של שיטה שלמה של הת-יקריות.

עצם הדבר, ששר המסחר והתעשייה הכריז — הוא היה רמטכ"ל מצוין, והוא שר שעדיין אינו מבין די צרכו במקצוע שלו — עצם הדבר שהוא הכריז שיבטל את הפיקוח על המחירים גרם כבר להעלאות מחירים, כמו שאמר חבר-הכנסת אורי אבנרי, ב-15% בשלושת החודשים האחרונים. בודאי שהשלטון והימין לא יס-כימו לפצות את העובדים, מה שמכונה "עמך"... אתם תגידו, כאשר תיתבעו לשלם, שכל אחד מ"עמך" רוצה להיות רוטשילד...

דב מילמן (גח"ל):

הוא ימין מוסווה שהסתגן למערך.

שמואל מיקוניס (מק"י):

אני מבין שכונתך לבר-לב. אני מדבר לעצם העניין. אני מדבר מנקודת השקפה של האינטרס של "עמך". "עמך" הוא בעל-מלאכה, מושבע, קיבוצני, פועל, עובד, 85% מהמפרנסים, הם מהווים את רוב העובדים והם חיים מעמל כפיים או מעמל רוח.

דב מילמן (גח"ל):

אתה מדבר לימין ולא לעניין.

שמואל מיקוניס (מק"י):

או שאני נואם או שאתה נואם.

היו"ר ב. צ. קשת:

אני קובע שחבר-הכנסת מיקוניס מדבר.

שמואל מיקוניס (מק"י):

אני מסכים לקבל קריאות-ביניים. אני אפילו מחבב זאת. אבל יש הבדל אם אתה קורא לי קריאות-ביניים, כדי שלא אגע בעיקר. עוד לא נגעתי בעיקר. אני רק התחלתי. כבוד היושב-ראש, האם אני אשם שהם קור-אים לי כל כך הרבה קריאות-ביניים?

גמרתי בקריאות-הביניים, ובמה שכואב לכם. לי כואב דבר אחד לגמרי. לי כואב שהממשלה, שהוכיחה "כשרון" גדול בביזבז מאות מיליוני לירות על "ורד" על "אוטוקרס" ועל תשלובת כימית בערד ושורה של מפעלים אחרים, בין שיש בכך יסוד לתביעה פלילית ובין שאין בכך יסוד לתביעה כזאת, אלא זילזול בחובת פיקוח ובקורת, היא לא יכולה למצוא אפשרות לתח סובסידיה לקואופרטיבים לתחבורה כדי להוריד את המעמסה מהעובדים? מאלה שצריכים לסוע לעבודה, לשם ובחזרה, מאלה שנוסעים באוטובוסים? אינני יודע איזה אחוז של חברי כנסת נוסעים באוטובוסים. אני שייך לאלה שנוסעים באוטובוסים כל השנים, ולכן אני מכיר את עמי באוטובוסים. מי שנוסע במכונית פרטית בכלל אינו מכיר את עמו שלו. אני מכיר אותם, אני יודע את מחסורם ורואה אותם בלתי-מגולחים ובלתי-מרוחצים כשהם נוסעים לעבודה וממנה, להם אומרים: תוספת יוקר לא! מי שדורש להעלות קצת את הביטוח הלאומי, שהוא עלוב כיום עם התוספת האחרונה, אומר

מחירים — זה כשר. יש, כידוע, העלאת מחירים על-ידי הסוחרים ובעלי ההון הגדול, אך על זאת אתם עוברים בשתיקה.

לפי דעתי, משרד התחבורה עשה חשבון מדוקדק עם הקואופרטיבים. חברי-הכנסת שוסטק, משרד התח-בורה עשה חשבון מדוקדק עם "אגד" ו"דן", והתוספת הזאת מגיעה להם, אך לא על חשבון הנוסעים!

שמואל ארליך (גח"ל):

כדי לשמור על רמת המשכורת של חברי "אגד": 3,600 לירות בחדש.

שמואל מיקוניס (מק"י):

התוספת הזאת מגיעה להם. שאלה אחרת היא. מי צריך לשלם. זה לא נעשה תחת לחץ. מי שעושה את החשבון של העלאות המחירים, מי שעושה את חשבון עליות מדד יוקר המחיה בשנה האחרונה, יודע שזה מגיע להם.

מישהו עשה חשבון, שהשנה קיבלו כבר תוספת 50%. שאלתי את חברי-הכנסת גולן: אולי ראית את מאזני הבנקים? כמה הרוויחו השנה? 82% אולי ראית את מאזני חברות ההון, החברות התעשייתיות? אלה הרוויחו 42% אלה המאזנים הרשמיים, תאר לך מה הרוויחו באופן בלתי-רשמי וכמה מס הכנסה העלימו מהאוצר.

גדעון פת (גח"ל):

העלאות התעריפים מייצגת הפסדים.

שמואל מיקוניס (מק"י):

פוקה הירש הוא הדוגמה האחרונה, איך מרבים את משרד מס ההכנסה. ידוע שמעלימים עשרות מיל-יוני לירות, ולא בודקים. איפה בודקים? בודקים בשבע עיניים בקואופרטיבים "דן" ו"אגד". יש הרבה טענות לקואופרטיבים אלה.

אהרן גולדשטיין (גח"ל):

מה ראית במאזני החברות הממשלתיות?

שמואל מיקוניס (מק"י):

עוד אגע בזה. חברי-הכנסת גולדשטיין, אין אתה צריך להדריך אותי. אני כתבתי על הדברים האלה. אני יודע את הדברים בעל-פה, ואני אגיד אותם.

אני אומר שיש כאן משוא פנים. אין זו גישה רצינית. אחת מהשתיים: אם אתם דואגים ל"עמך" — תדאגו ל"עמך", תדאגו לתוספת יוקר, להעלאת שכר, להעלאת רמת החיים, ואז תוכלו לבוא בטענות, אם "אגד" ו"דן" יעלו מחירים באופן מופקר. כאשר הם יעלו מחירים, אתם תשלמו תוספת לפועלים, ל"עמך", ואז תהיו צודקים. אבל הרי אתם מתעלמים מכל הדבר-רים האלה. אתם רוצים רק לגנוח את העלאת המחירים בתחבורה הציבורית מבחינה מעמדית קפיטליסטית.

אני אומר שהממשלה צריכה היתה לספוג את הע-לאות המחירים המוצדקות. הממשלה יכולה לספוג את זה. טוענים: הקץ לסובסידיות! מה הרע בסובסידיות? אחת משתיים, או שמשלמים תוספת יוקר לפי מדד נכון, או שנותנים סובסידיות. הרי אנחנו אומרים על עצמנו שאנחנו מדינת סעד, ומדינת סעד צריכה לתת סובסידיות כדי להקל על אנשים שאינם יכולים לחיות מההכנסה שלהם, כי ההכנסה נמוכה מאוד. אחת מש-

חבורת ה', ישיבה ש"ג

— הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית (דיון) (מיקוניס, מילמן, פת, סורקיס) —

אתה נותן אוטובוס נקי, ואחרי חצי שעה הוא מלוכלך. לך. נכון הדבר, שחלק מן הציבור עדיין לא הגיע להבנת חשיבות הנקיון. לכן צריך להגדיל את חבר העובדים. כדי לנקות את האוטובוסים לא פעם אחת ביום, כרי שאנשים יוכלו להיות באוטובוסים ולגשום בהם, גם אלה שיושבים וגם אלה שעומדים.

אין לפטור את "אגד" ו"דן" מחובת צירוף העובדים היומיים והתודשיים כחברים מלאים בהתאם לתקנות הקואופרציה. יגידו לי, שגם בקיבוצים יש עבודה שכינה דה. דעתי היא, שזה פסול, או שאתה קיבוצי או שאינך קיבוצי, או שאתה קואופרטיב או שאינך קואופרטיב. לקואופרטיב אסור להעסיק מאות עובדים שכירים. ולא במקרה יש גם ב"אגד" ו"דן" סיכסוכי עבודה, כי הם בעלי המניות והם גורפים את השמנת של העסק הקואופרטיבי העצום.

אמרו כאן: תראו את ה"לוקש" של חבר "אגד". חבר-הכנסת ורדיגר אמר זאת. חבר-הכנסת ורדיגר, האם ראית את ה"לוקש" של פוקה הירש? ראית את ה"לוקש" של בעלי "עסיס" או "עלית", ראית את ה"לוקש" שלהם? שיראה לך את ה"לוקש" שלו. האם הוא יראה לך את ה"לוקש" שלו, כאשר המיליונים שלו מונחים בבנק בקליפורניה ובשווייץ? אתה רוצה את ה"לוקש" של חבר "אגד"? ראית את ה"לוקשים" של המיליונרים בארץ? אל תדרוש מהעובדים דווקא "לוקשים". אין ספק שב"לוקש" בעלי המניות ב"אגד" ו"דן" אפשר למצוא כמה וכמה דברים שאפשר לקמץ בהם. אך האם ראיתם את ה"לוקש" של פועלי השי-מורים למשל? אם שוויון — יהיה זה שוויון ללא משוא פנים. אם יבדקו את ה"לוקשים" של המיליונרים, אני מוכן לבדיקת ה"לוקשים" של חברי "אגד". אבל לא לפני זה.

מרדכי סורקיס (המערך, עבודה—מפ"ם):
אצל המיליונרים אין "לוקשים".

שמואל מיקוניס (מק"י):

יש להם "לוקשים" בבנקים בחוץ-לארץ. יחד עם זאת הם רשומים עוד כעובדים, כמנהלים, והם מקבלים משכורת, והאשה מקבלת משכורת, אולי גם "הידועה בציבור" מקבלת משכורת.

מרדכי סורקיס (המערך, עבודה—מפ"ם):
היא צריכה לקבל כפליים.

שמואל מיקוניס (מק"י):

זה נעשה כדי לעזור לסטטיסטיקה להגדיל את משקל השכר, באופן מלאכותי, בהכנסה הלאומית!

יש צורך להגיד ל"אגד" ול"דן" שהם חייבים במאמץ של חסכון ויעילות מירביים. זה נחוץ בכל השטחים, גם בשטח התחבורה הציבורית. אל ינסה מישו להפוך את התחבורה הציבורית לשעיר לעזאזל לכל מיני מכאובים וחוללים של החברה הישראלית, שלא הם נושאים באחריות להם. אני זוכר את הוטרובוס עם הנהג מישקה שדיבר באופן פרינציפיוני רוסית בזמן שקיבל 30 גרוש ליום, והיא אומרת, שאם יתנו לו 35 גרוש ליום, הוא ידבר עברית.

אני זוכר את האוטובוס הראשון של "המעביר" עם שבעה מקומות. אני זוכר את תקופת 1936—1939,

עליו שר האוצר ספיר — על ד"ר ישראל כץ, שהוא אדם ישר ונאמן, מנהל הביטוח הלאומי — שהוא מסיח ומדיח.

רוצים לאחוז את המקל בשני הקצוות. לא נותנים לאנשים לחיות, ומתנפלים על דברים שאינם שייכים בכלל לעניין. אני אומר שהממשלה יכולה לספוג את כל ההתייקרות הזאת, של העלאת מחירי השימוש בתחבורה הציבורית, שהיא ריאלית מבחינת החשבון שהממשלה עשתה עם "אגד" ו"דן". לפי הנתונים הסטטיסטיים של השנה מגיעה להם התוספת הזאת. לא ציבור הנוסעים צריך לשלם זאת, הממשלה צריכה היתה לשלם זאת.

דב מילמן (גח"ל):
מי זאת הממשלה?

שמואל מיקוניס (מק"י):

הממשלה צריכה לדאוג שב"י יהיו הפסדים — נניח — של 34 מיליון לירות ולא 84 מיליון לירות. זה אפשרי? — זה אפשרי! על-ידי פיקוח וביקורת זה אפשרי. שיהיה קצת יותר פיקוח על המיליונרים שלנו, שבאו הנה בלי מכנסיים ונהפכו למיליונרים בזכות הניצול, הספסרות ומדיניות האוצר, כמו שאמר אשכול ז"ל, כשהיה שר האוצר: אנחנו משקיעים את הכסף והם את שם המשפחה. "מישהו" מקבל 12 מיליון לירות להקמת מפעל במה שמכונה "אזור פיתוח", מזה הוא מעביר 4 מיליון לשווייץ, אחר כך הוא פושט את הרגל, בורח לתורכיה ואחר כך לברזיל.

גדעון פת (גח"ל):
כל זאת אמר אשכול ז"ל?

שמואל מיקוניס (מק"י):

הוא אמר ש"אנחנו נותנים את הכסף, והם נותנים את שם המשפחה". ואת היתר הוספתי אני. זהו "פירוש רש"י שלי. מותר? מותר! אינני רש"י ואינני מגיע לקרסוליו של רש"י, אבל פירוש מותר לי לתת.

מרדכי סורקיס (המערך, עבודה—מפ"ם):
לכל אחד מותר לפרש.

שמואל מיקוניס (מק"י):

הפירוש הוא כזה, כיוון שהוא תואם את המציאות.

לפי דעתי הממשלה היתה צריכה לספוג את ההתייקרות הזאת, שבאה לרגל העלאת מחירי התחבורה ב"אגד" ו"דן", ולא להטיל זאת על חשבון הציבור. הכסף לסובסידיה יימצא מיד ובמלואו, אם הממשלה תפיק ותבדוק יותר את מאוזני החברות הגדולות, כדי למנוע ביזבוזים, שחיתויות ואף מעשים פליליים, כפי שאמר מבקר המדינה בוועדת הכספים של הכנסת ביום ג' שעבר, אם הממשלה תדאג לגביית מס-אמת מהמיליונרים.

עם זאת מגיעה ל"אגד" ו"דן" ביקורת. אני חושב שהביקורת הזאת הכרחית בכנסת. עם כל הזכויות השמורות לקואופרטיבים אלה, אין לפטור אותם מחובות הנקי ון והסדרים הנאותים בתחבורה הציבורית הזאת, סדרים שיאפשרו לפועלים, לעובדים ולתלמידים להגיע למקום עבודתם ולבתי-הספר שלהם בזמן סביר וללא ביזבוז זמן מיותר. שמעתי מעל דוכן הבית הזה: מה לעשות,

חברי כנסת? ראשית, הנהגת "סל תחבורה ציבורית". כלומר, חברי-הכנסת גולן, היפוכו של "קוסט-פלוס" — מדדים כלליים ואובייקטיביים, שעל-פיהם נעשה החישוב של הזכאות של הקואופרטיבים לתחבורה להעלאת תעריפים וסובסידיות. במלים אחרות, מקור העלאת התעריפים הוא בהתייחסות הכללית במשק.

שנית, בהקשר זה שכן החברים לא נלקח בחשבון, כי אם מה שיחושב לצורך העלאת התעריפים ועליית הסובסידיה הוא 75% ממדד השכר הכללי במשק. כלומר, חברי-הכנסת גולן — בהחלט ספיקה. לא לא-ספיקה, אלא בהחלט ספיקה. במלים אחרות, אם עולה שכן החברים מעל ל-75% ממדד השכר הכללי במשק, אין הוא מובא בחשבון, וזה לא הובא בחשבון.

שלישית, נוהל קבוע לקביעת התעריפים ובסיס קבוע לכך. על-פי ההמלצות האלה נחתם ההסכם המושתת לחלוטין על מסקנות והמלצות ועדת קשתי ואיננו סוטה מהן. אני מסכים ששום הסכם אינו יכול להיות מושלם ואננו מושלם, אולם זהו שיפור ניכר מאוד, לפי מיטב הכרתי, לעומת המצב ששרד קודם לכן.

האם חברי הכנסת, ואני מתכוון במיוחד לחברי-הכנסת גולן והורביץ, מתנגעים לשיטת ההתמקחות שהיתה נקובה כל שנה בין הקואופרטיב והממשלה? לפי מיטב ידיעתי היא עלתה הרבה יותר ביוקר מהשיטת שנקטנו לאחרונה. היו חילוקי-דעות בממשלה. הדבר לא הוסתר. דובר על כך בעתונות. גם השנה היו דיונים והתמקחות, אבל ההתמקחות לא היו בין הממשלה לקואופרטיבים, אם כי בשלב מוקדם של הגשת החשבוניות היו ביורדים גם בין הממשלה לקואופרטיבים. אולם קביעת הזכאות היתה בדיוק לפי הסל שנקבע על-ידי ועדת קשתי. הקביעות שלנו לא חרגו מזה כהוא-זה. הדיונים היו בממשלה עצמה. והיא, הממשלה, בסופו של דבר, החליטה לממש את ההסכם ולקיים אותו. בכך למעשה חרגה ממה שהיה נקוט בשנים קודמות, מן השיטה של התמקחות בין הממשלה כצד והקואופרטיבים כצד.

ההסכם שנחתם באוקטובר 1971 מהווה לכן בסיס יחיד ליחסים בין הממשלה לקואופרטיבים. אתפלא אם מישהו מחברי הכנסת ימליץ להפיר אותו.

אני יכול לראות אלטרנטיבה להסכם כזה, אם כי כל הסכם טעון שיפור ובוודאי שיפורים יבואו בעתיד. אני מסכים עם חברי הכנסת שאמרו כי מדובר בשירות ציבורי חיוני, שכן מדובר ב-70% משירותי ההסעה היבשתיים, לרבות הנסיעות ברכב הפרטי. כלומר, 700 מיליון נוסעים לשנה לעומת 45 מיליון נוסעים במוניות ו-4 מיליון ברכבת. יש עניין ממדגה ראשונה שאחוז זה לא ירד. אילו יכולנו להעלות את האחוז של נוסעים בשירותי ההסעה הציבורית, באוטובוסים, היינו רואים זאת בברכה רבה, משום שבסופו של דבר אנחנו רוצים בהמגברת השימוש ברכב פרטי, לפחות באשר לנסיעות לעבודה ובחזרה. מדינות אחרות בעלות רמת מינוע גבוהה יותר מתחבטות כיצד להעלות אחוז זה ונוקטות צעדים בלתי-קונבנציונליים עד כדי הסעה חינם באוטובוס שנוקטת בכמה ערים בעולם, אם כי עד כה לא עלתה יפה מבחינת השימוש בשירותי התחבורה הציבורית.

דרך שנייה: עדיפות לתחבורה הציבורית המוטורית והרכבתית. בישראל, בתוקף התנאים האובייקטיביים,

כל מיני תקופות, כאשר נהגי "אגד" ו"דן" נסעו למקור מות מסוכנים, ולא צריך לזלזל בכך.

יש להם זכויות, אבל יש להם חובות שהציבור, ברמות הכנסת, צריך להטיל עליהם, ואלה הן חובות הנקיין, החסכון, חובת היעילות המידית, והחובה לצדף את העובדים החודשיים והיומיים הבלתי-קבועים כחברים בקואופרטיבים האלה.

הו"ר ב. צ. קשת:

רשות הדיבור לחברי-הכנסת יעקבי.

גד יעקבי (המערך, עבודה-מפ"ם):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. בלי להיכנס לבירור החשוב שהיה כאן בתחום הנוהלי, אני מוצא לנכון לציין שלדעתי, גם אם התעריפים כבר עלי, עשויה להיות תועלת מהדיון הזה. זכותה ואף חובתה של הכנסת לבקר, לפקח או להמליץ על המדיניות בתחומים השונים. ונושא זה ראוי לכך, משום שהאקטואליות שלו אינה מסתיימת בהעלאת התעריפים האחרונה. אין פירוש הדבר שאנחנו עומדים לפני העלאת תעריפים נוספות, אבל מדיניותה של הממשלה בשאלת התחבורה הציבורית תהיה קבועה מכאן ולאורך ימים. לפיכך, כל דיון בהקשר זה, שבעקבותיו מסקנות או לקחים, הוא רצוי, גם אם התעריפים הפעם הועלו בטרם הוא סוכם.

חברי-הכנסת לבנבראן דיבר על הצורך שלא לפגוע בשכבות החלשות משתי בחינות: נוחות הנסיעה, ומחיר הנסיעה. הוא ציין גם שבהסכם שבין הקואופרטיבים והממשלה, לפי מיטב ידיעתי, לא נלקחים בחשבון סכרי מים שמקבלים חברי הקואופרטיב מחברות-הבת או סכומים שמשלם הקואופרטיב לחברות-הבת. ובכן, לפי ידיעת כולנו והסכמתנו, המבנה הקואופרטיבי פירושו, בראש וראשונה, בעלות והפעלה בידי אותו גוף. גם אם נתעלם מן האספקט החברתי החיוני שבקיום קואופרטיב, יש למבואז זה יתרונות רבים: אחריות של המפעלים על התיפעול של השירות או של המפעל שבו הם עובדים ועליו הם אחראים; שנית, ההזדהות שלהם, האישית, עם העבודה ועם תוצרת העבודה הזאת. שלי-שית, הפעלה סדירה ככל האפשר ומניעתן של שביחות ושל מפגעים בתהליך ההפעלה. לכן יש יתרונות רבים בתנאי ישראל במיוחד, אבל דומני שגם בכל מקום, בסוג זה של שירות. עם זאת, אין חילוקי-דעות שאין להניח לשום גוף לנצל את הציבור בשיטה זו או אחרת, בין שהמדובר בשיטת חברות-בת, ובין שמדובר בשיטות אחרות. מדובר בהסכם שנחתם ובדין-וחשבון של ועדת קשתי ששימש בסיס להסכם, וההסכם לא סטה מההמלצות הנכללות בדין-וחשבון זה. אמנם הובטח שתשלומים יתרים לחברות לא יהיו בסיס לחישובי הזכאות של הקואופרטיב לפיצוי. כלומר, בשום מקרה התעריפים המועלים או הסובסידיות אינם גובעים מתשלומי-יתר שמשלם הקואופרטיב, אם הוא משלם לחברות-הבת תמורת שימוש בתחנות או תמורת שירותים אחרים. יותר מזה, משרד התחבורה מחזיק רואה-חשבון, שמפקח בצמידות ובקביעות על פעולת הקואופרטיבים ומדווח למשרד התחבורה על כל חריגה. זו מובאת לבירור ומתבטאת לאחר מכן בהתחשבות בין הממשלה לקואופרטיבים.

ובכן, מה הם עקרונות ועדת קשתי ומסקנותיה ששימשו בסיס למסקנות שהוכרו כאן על-ידי כמה

בזירה הציבורית בישראל, והוא מחיר האוטובוס. משנת 1965 ועד 1972 עלה מחירו מ-61,000 לירות ל-120,000 לירות, כלומר -ב-95%, לערך. את מחיר האוטובוס לא קובעים הקואופרטיבים לתחבורה. לכן אין ברירה במקרה זה, אלא יש לשקול את עליית מחיר הפרוט הזה, ולתת לקואופרטיבים פיצוי על עלייתו, כמו על עליית פרוטים אחרים.

(חבר הכנסת י. הורביץ קורא קריאת-ביניים)

כאמור, לצורך החישוב השנה לא נלקחה בחשבון עליית שכר החברים. הוא לא היווה שום בסיס. לכן מי שמדבר על עליית תעריפים ועל עליית שכר חברים אומר שני דברים שאינם קשורים זה בזה.

יגאל הורביץ (הרשימה הממלכתית):
אבל זו מיקשה אחת.

גד יעקבי (המערך, עבודה-מפ"ם):
יכול להיות שבעניין זה מיקשה אחת, אבל עובדה היא שבשעה שחושבה הזכאות של הקואופרטיבים לפיצוי על-ידי עליית תעריפים, או עליית סובסידיה, לא נלקחה בחשבון עליית שכר החברים. לכן אינני רואה כיצד זה מיקשה אחת. זכותם לספוג חלק מעלייה זו, זכותם לעשות זאת בדרכים אחרות. כאשר הממשלה תחליט לפקח על השכר בכל המשק, היא תעשה זאת גם בקואופרטיבים לתחבורה. בעניין זה אנחנו, הממשלה, לא היינו אלה שהחלטנו שלא לפקח על שכר החברים, אלא היתה זו דווקא ההסתדרות שאמרה כי אין זה מתפקידה של הממשלה לפקח על עליית שכר, ומה שהממשלה יכולה וחייבת לעשות זה לא לקחת את עליית שכר החברים בחשבון, אלא את עליית מדד השכר הכללי במשק.

אני מסכים שיש לשפר את השירות בהתמדה. יש מקום נרחב לשיפור, אם כי אני סבור שהיו שיפורים לא מעטים בתקופה האחרונה, וצפויים שיפורים לא מבוטלים בתקופה הבאה. אינני בא לטעון שהקואופרטיבים עושים כל מה שביכולתם, אולם יש גם לזכור את התנאים המיוחדים של ישראל בהקשר זה. קיים ליכון, בהחלט קיים ליכון, אף-על-פי שכל יום כל אוטובוס עובר ניקוי כללי ויסודי בצאתו לעבודה. שהרי הציבור תורם תרומה לא מבוטלת לתופעה המורדה זו, וקשה מאוד לראות כדוגמתה בבירות אירופיות או אפילו בניו-יורק.

גם האקלים, בעיקר בקיץ, תורם את תרומתו לאי-הנוחות ולהרגשת המחנק באוטובוס. הוכרתי את המחיר שנהיה חייבים לשלם אם נפחית את הצפיפות כשעות השיא. אנחנו הולכים באיזה שביל-ביניים בין צפיפות נישאת, ניתנת לנשיאה, לבין צפיפות כזאת שעלולה להביא להעלאת מחיר והוצאות מעבר לסביר דות רצויה.

אני גם רוצה לומר — ועל כך ודאי לומדים חברי הכנסת מקריאה בעתונים — שאנחנו נמצאים בעידן של מספר ניכר של שיפורים שאנחנו מנסים להגשים הן למהלך הקווים דרכי פעולתם והן לתנאי הפעולה של האוטובוס עצמו והרגשת הנוסע בעת הנסיעה בו. הריאורגניזציה בתחבורה הציבורית במרחב המסויר פוליטי של תל-אביב, ששלבה הראשון התבצע ב-5 בנובמבר, כבר יש לה פירות מסוימים בכך, שנוסעים

אנחנו מוגבלים במידה רבה בתחבורה היבשתית. בהרבה ארצות בעולם קיימת אלטרנטיבה של נסיעה בספינות, באניות, גם בתחום המדינה עצמה, או של תעופה פנים-ארצית מפותחת לרגל המרחבים האוויריים הגדולים יחסית; בישראל דווקא התחבורה הציבורית היבשתית טעונה העדפה וטיפול. העלאת התעריפים שצוינה כאן כמפליגה וכמדהימה, בשיעור של 19% ל"אגד", בשנה שעברה, ו-22% ל"דן", אשתקד והשנה — 14% בלבד, נוסף על-כך 4% על-ידי סובסידיה, לא אירעה בשנה אחת, בניגוד למה שנאמר כאן. היא אירעה והיא חלה על שני תישים. בשנה שעברה — היא פיצוי על השנה שקדמה לה, והשנה היא פיצוי על השנה הקודמת. היא אינה חורגת, שוב, בניגוד למה שנאמר כאן — משיעור עליית מדד המחירים לצרכן. הייתי מען לומר שהעלאה של 14% בתעריפים היא אפילו נמוכה מעליית השכר הממוצע במשק. השכר הממוצע של השכירים במשק עלה ביותר מ-14%. כלומר אין כאן הגדלת המשקל של ההוצאה לתחבורה ציבורית, כי אם להיפך: היא תגרום להפחתת המשקל של ההוצאה לתחבורה ציבורית מתוך סל ההוצאה הפרטי של כל אחד מהשכירים.

כבר צויין כאן, והדברים מתבססים על דברים שאמר כאן שר התחבורה בעת שהועלתה ההצעה לסדר-היום, שמת התעריפים נמוכה היא בישראל לעומת מקומות אחרים בעולם. הממוצע של השוואת נסיעות בערים ביש-ראל על-ידי שירותי ההסעה הציבורית לעומת ערים באירופה — לא בארצות-הברית; באירופה, ששם רמת ההכנסה של השכירים היא לא יותר מאשר פי אחד וחצי או אחד ושלושה רבעים לעומת ישראל — הוא בכל זאת שם יותר מאשר פי שניים לעומת ישראל, בהש-וואה בין תל-אביב לבריסל, פאריס או לונדון. ואינני חושב שאפשר לנמק את העובדה שהתעריפים בישראל נמוכים מאשר בערים אלו, אך ורק ברמת השכר הממוצע במשק; משום שכאמור היא נמוכה יותר מאשר הפרופורציה בין רמות השכר בישראל לבין אלו שם. חלק מכך מוסבר בסובסידיה הניתנת לתחבורה הציבורית בישראל. אבל בכל זאת בכמה ערים באירופה ניתנת סובסידיה בממדים לא קטנים יותר מאשר ביש-ראל.

שתי הסיבות העיקריות לכך הן יעילות ההפעלה של התחבורה הציבורית בישראל, ומצד שני, הייתי אומר, הניצולת של האוטובוסים, שהיא גבוהה בישראל לעומת ארצות אחרות. אבל מש' שמצאת הפחית אותה, ובמיוחד בשעות השיא, מכתיב עם זאת הגדלה של מספר האוטובוסים הדרושים כדי לשרת אותו מספר נוסעים. כל-מדי חובב בצורך רכישת אוטובוסים נוספים, היינו העמסת נטל נוסף על התעריפים, בלתי-נמוע, ובסופו של דבר — העלאה בלתי-נמועת של התעריפים או הסובסידיות.

לכן המעגל סגור. ומי שמציע שאנחנו נתאים את צי האוטובוסים לשעות השיא בלבד, כדי שבשעות השיא לא יעמדו נוסעים, מציע בעת ובעונה אחת באופן אוטומטי העלאת תעריפים כתוצאה מעליית הוצאות.

העלייה ה"כה מדהימה" הזאת היא כאמור פחותה מעליית השכר הממוצעת במשק. ונדמה לי שהיא אינה חורגת בשום פנים מעליית המחירים האינפלציונית הקיימת בכל סוגי המוצרים והשירותים בישראל, כפי שגם צויין כאן על-ידי חבר-הכנסת אבנרי. רק לדוגמה, אולי, אציין את עליית מחירו של פרוט אחד, אשר קובע במידה לא מעטה את הוצאות הפעלת התח-

תרת לתחרות חפשית בתחום זה. קיום רשת תחבורתית ארצית של הסעה ציבורית הוא עניין חיוני, שעתידי רק לשפר את השירות לציבור ולויעלו. זו המגמה בארץ צוה רבות. רבות מהן מייחלות ליום שיוכלו להגיע למידת הריכוז והשליטה הקיימת בישראל בתחום זה. תחרות חפשית בהקשר זה היא פשוט אבסורד. שהרי בכל קו בנפרד ובכל עיר בנפרד יתקיים ממילא מוגז פול, אלא אם כן סבור מישור שבאותם קווים יש לקיים שירות תחרותי, דבר שישבש, לפי דעתי, את התחבורה הציבורית, יפחית את יעילותה ובסופו של דבר יהיה על חשבון תנועה.

אירגון תחבורה ציבורי ארצי, מתוכנן ומפוקח על ידי הממשלה והציבור, הוא הכרח בלתי-נמנע במדינה מפותחת. לא כן באשר לבעלות, שרצוי, לדעתי, שתהיה קואופרטיבית, או מכל מקום לא פרטית וגם לא ממשלתית, אלא אם כן אין ברירה אחרת.

לסיים רצוני לומר: התחבורה הציבורית טעונה העדפה באשר לכושר תחרותה עם התחבורה הפרטית. זה עניין לאומי וציבורי ראשון במעלה. ירידת חלקה בשירותי ההסעה היא היפוכה של המגמה הרצויה לטווח ארוך. כושר תחרות זה חייב לבוא לידי ביטוי גם באשר לנוחות הנסיעה, רמת המחירים ושיפור ופיתוח התשתית התחבורתית.

אני שמח שרשאונה מאז קום המדינה חוותתו היחסים בין הממשלה לבין הקואופרטיבים, גם בתחום מדיניות התעריפים והתמיכות, על בסיס של הסכם המבוסס על מדדים קבועים ואובייקטיביים ועל גוהל סדיר לקביעת זכאותם של הקואופרטיבים להעלאת תעריפים. הפעם לא חרגה העלאת המחירים מעליית המחירים הכללית במדינה ולא מעליית שיעור השכר הממוצע במדינה, אבל אני מסכים שאין להסתפק בכך. יש להמשיך לשפר את התחבורה הציבורית, והובה זאת חלה על הקואופרטיבים ועל הממשלה כאחד. דגמה לי — ואיני חושב שאני מפרז — שהתחלנו בשנתיים האחרונות להתקדם בכיוון זה.

הי"ר ב. צ. קשת:

רשות היבור לאחרון הגומאים בדיון זה, חבר הכנסת גדעון פת.

גדעון פת (גח"ל):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. בראשית דברי רצוני להתייחס לאסון הדרכים, אשר בו קיפחו את חייהם ארבעה אזרחים, וארבעה אזרחים אחרים נפצעו, מהם שלושה קשה. תאונה זו קרתה, כידוע לכונו, בצומת מסובים, בהצטלבות כביש גחה והכביש המוביל ללוד, והיתה תוצאה ישירה של מחדל משווע ושל אולטי-ד פושעת מצד הגורמים הממשלתיים השונים, הממונים או צריכים להיות ממונים על כל מה שקשור למניעתן של תאונות דרכים. עד היום, אף שעברו שמונה ימים מאז הפסיק לפעול הרמזור בצומת מסובים, עדיין לא נעשו התיקונים ההכרחיים ועדיין משמשת הצטלבות דרכים סואנת זו כמכלודת לכל העוברים והנוסעים בה. למרות האסון, למרות הכי קורת הציבורית המוצדקת, ראיתי אמש, כאשר נסעתי בצומת דרכים זו, בשעה 11.15 בלילה, עומד שוטר בצדי הדרך, כאילו נשלח למקום להיות צופה מהצד. במשך היום עומדות בצומת שוטרות המצליחות בקושי להשי-

שרוצים לסווע בקווים ארוכים לאורך המטרופולין יכו לים לעשות זאת בלי להחליף את האוטובוס בתחנה המרכזית. כך הונהגו שני קווים בין צפון תל-אביב לגבעתיים, ובין חולון ורמת-אביב, ובעוד כ-10 ימים ייכנס לפעולה קו נוסף חדש, שיוחבר את בתים עם רמת-אביב ואוניברסיטת תל-אביב. בפברואר הבא יבו צע שלב נוסף של הריאורגניזציה הזאת, שיביא לידי שיפור נוסף של קווים מטרופוליטניים והוא יקל על ציבור הנוסעים במידה ניכרת.

גם באשר לשיפורים שהוכנסו לאוטובוסים גרמה לי, שפה ושם הדברים ניכרים בפועל. הוכנסו לנסיון אוטובוסים בכמה קווים. לצורך שיפור הנקיון באוטובוסים צויידו כולם בסלי, אשפה. בחלק ניכר מהאוטובוסים שופר השילוט, ותוך זמן קצר יושפר השילוט בכלום. כן נמצאים או בעיצומו של תהליך הקמת סכנות להתמנה בערים שונות בארץ.

יש גם שיפורים רבים בתיכנון האוטובוס עצמו — שיפורים הנמצאים עדיין בתהליך של ניסוי — כמו דלים ההולכים וגבנים במפעלי הרכבת האוטובוסים, כגון דלת כפולה מלפנים לאוטובוס, התקנת דמקולים למיקרופונים, בידוד נגד רעש בגג, בדפנות ובדפנה, איורוד מאלוף באוטובוסים, זכוכית צבעונית, תוספת שילוט לאוטובוסים על הגג, תוספת אמצעים לשימוש בשעת-חירום. נוסף על כך מתוכננת לאזור תל-אביב סככה מיוחדת להגנה מפני פגעי מזג-האוויר. אני רוצה לומר שהמיומן של שיפורים אלה הוא באמצעות הפישה של 1% מסך כל המחזור של הכנסות הקואופרטיבים בתחבורה, המצטברת בקרן שיפורים, שהסכום הכלי שלה נאמד ב-4 מיליון לירות השנה.

חברי הכנסת מילמן ציטט כבר-סמכא את נגיד בנק ישראל לשעבר, אשר סבר כי יש לגבות מהציבור מחיר ריאלי בעד שירותי ההסעה באוטובוסים. כן טען שמוגפול בתחום זה הוא דע ומויק לציבור. אני חולק על שתי הערכות אלה גם יחד. אם יש צורך חיוני בקיומה של אטרקטיביות תחבורתית מושכת לעומת הרכב הפרטי, הרי שבצד רמת השירות ומהירות הנסיעה יש גם משקל — חייב להיות משקל — לרמת המחירים של השירות הציבורי הזה.

סובסידיה לשירות זה מוצדקת, לפי דעתי, הרבה יותר מאשר לשורה ארוכה של מוצרים ושירותים, גם מבחינת התחלקות ההכנסה הלאומית, משום שבאוטובוסים נוסעים אנשים שרמת הכנסתם נמוכה יחסית, וגם מבחינת התפתחות הביקוש לשירותי התחבורה בעתיד. כאמור, יש לנו עניין לא להגדיל את חלקו של הרכב הפרטי מבחינת סך כל שירותי ההסעה הציבורית או הפרטית בישראל, בעיקר לעבודה.

אני מסכים שאין להסתפק בתחבורה ציבורית מוטורית, ואמנם פועלים אנו לפיתוח ולשיפור הרכבת הקיימת, וכידוע, אנו עומדים כיום לפני דיון על אפשרות תיכנון מפורט של מערכת הסעה רכבתית תחתית גם באזור תל-אביב, על-פי המלצה של ועדה שטיפלה בנושא זה, בראשותו של קשת, אשר גם הוזכרה כאן על-ידי חברי הכנסת לבנבראון.

אשר למונופוליסם בתחום זה, לדעתי אין לצפות ואין לשאוף לכך שבתחום זה תהיה תחרות חפשית. שום מדינה בעולם, לרבות מדינות המושתתות על הכלכלה המפותחת והפלורליסטית של המערב, אינה חו-

— הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית (דיון) (פת, יעקבי, נסים) —

גדעון פת (גח"ל):

פחות משלוש שנים.

משה נסים (גח"ל):

שר האוצר עצמו אמר שזה למעלה מ-40%.

גדעון פת (גח"ל):

אין אני מדבר נגד העלאת התעריפים כשיש הצדקה לכך.

זאת היתה העלאה רשמית על הנייר. אולם מאחר שהברות התחבורה התליות מומן שאגורה בישראל איננה הלך חוקי, אפשר לקבוע בודאות שאותם 46% הפכו ל-55%. בנוסף להעלאות בתעריפים קיבלו החברות עשרות מיליוני לירות כסובסידיות בשל התייקר ריות שחלו בתקופות שבין העלאות התעריפים.

אי-אפשר להתעלם מזה לחלוטין, וגשאלת השאלה: האם קיבל הציבור איוו תמורה שהיא בשיפור השירות, בנחות הנסיעה או בנקיון כלי-הרכב. תמורת הכסף הרב שהורים לקופות של חברות התחבורה הציבוריות? לצערנו הרב, התשובה לכך שלילית בהחלט. כל נסיון לסטות מהגושא ולדבר על הטוב ועל הרע בצורת ההתאגדות והקאופרטיבית בתחבורה, או השוואות חסרות. דמיון לנעשה בחוץ-לארץ — רק את הסכום שמשלם הנוסע צריך להשוות? את תנאי הנוסע? לא צריך להשוות? את הקילומטר? לא צריך להשוות? — כל הסטיות האלה לא תפתורנה את הבעיה הבסיסית ולא תענינה על השאלות שהציבור שואל, ובצדק: עד היכן? עד מתי?

משרד התחבורה נקט צעד, שהוא לכאורה הגיוני ואולי הצעד היחיד שאפשר לנקוט כיום בגיוגל הכל-כלי שלנו: נחתם הסכם על קוסט-פלוס ואחת ולתמיד נמצאה פורמולה נוחה לפתרון כל הבעיות, והיא — העלאת תעריפים תחול למעשה כמעט אוטומטית כל שיש חודשים. וזה לשון הסעיף שבהסכם שבין משרד התחבורה והקאופרטיבים לתחבורה: "אחת לשנה, לקראת ה-1 בספטמבר, תערוך הממשלה חישוב כדי לבחון אם קיימת הצדקה לשינוי שיעור התעריפים של שכר ההסעה בהפעיל השירות; החישוב והביקור לאחר תחילת הסכם זה ייעשו לקראת ה-1 באוקטובר 1972". הממשלה עמדה בהתחייבותה. באותו הסכם נדרשת הממשלה שלא להעלות את שיעורי התעריפים במקרה ששיעורי ההתייקרויות יהיו למטה מ-5%. אולם: "עלו מחירי התשומות על 7.5% תוך שישה החודשים הראשונים מיום העלאת התעריפים הקודמת, רשאי מפעיל השירות לדרוש מהממשלה לדון בהעלאת תעריפים אף לפני תום שנה מיום העלאת התעריפים הקודמת". ומתי קרה במדינת ישראל בש-לש השנים האחרונות שלא עלו המחירים ב-7.5%?

כל זאת, אדוני היושב-ראש, מתוך תעלמות מוחלטת — לצערנו הרב, אלה הן העובדות — מהנגעים הכרוניים הגורמים למצב הקיים בתחבורה הציבורית. הממשלה יודעת יפה ומבינה את מה שמבין כל כלכלן או רואה-חשבון בשנה הראשונה לעבודתו. הממשלה יודעת כי המשכורות המוצהרות של חברי "אגד" אינן משקפות את המציאות. הממשלה יודעת כי סכומי כסף גדולים מוזרמים לחברות-הבת — נצב"א, חברת "תחנות" ועוד שורה ארוכה של השקעות. הממשלה יודעת כי העלאת התעריפים לא תביא לשיפור השי-

תלט על המצב, ואם לא קרו תאונות נוספות במקום, אין זה משום שהמטרה ממלאת את תפקידה או משום שנעשו סידורים אלטרנטיביים, אלא משום שהנהגים בקטע כביש זה נוהגים כיום בהזירות מירבית.

את המתים לא נחזיר לחיים וגם לא נוסף רפואה לפצועים, אולם מחובת הכנסת לדרוש חקירה מסודרת ומעמיקה והעמדת האחראים לדיון. אולי תצמח טובה מתוך כך ולהבא לא יקרו מקרים דומים. אני מקווה ששר התחבורה, שמשדרו חייב לנווט את הפעולות למניעת תאונות בדרכים, יפעל בהקדם ולא יירתע מהסקת כל המסקנות המתחייבות מהאסון שקרה ומהגורמים שהביאו לאסון מחודר זה.

אדוני היושב-ראש. ההצעה לסדר-היום, שהגיש חבר-הכנסת לבנבראון, נדונה בכנסת ב-18 באוקטובר, ובאותה ישיבה הסכים שר התחבורה לקיים דיון בליאה, וחבר-הכנסת יוסף תמיר ביקש מיושב-ראש הישיבה להעביר משאלתם של רבים מחברי הכנסת לקיים את הדיון בהקדם האפשרי, תוך התקופה שבה התקיימו הדיונים בין הממשלה לבין חברות התחבורה הציבוריות. מאז ועד היום לא נמצא הזמן לכך, ודווקא היום, יום אחד לאחר שהועלו התעריפים, אני באים לקיים דיון — דיון שלאחר מעשה. גם אני, כיתר חברי הלידה, סבור שיש בזה משום דוגמה נוספת של וילול חמור מצד הממשלה כלפי הכנסת. נוח לה לממשלה לקיים דיון על עובדות קיימות, כשאין כל אפשרות להתחזיר את הגלגל אחורנית, ובזאת, כנהוג במקרים דומים, נשמע מפי דוברי הממשלה דברים לא רלבנטיים לנושא שהוצג בהצעה לסדר-היום. הפרוטוקול יתפתח, אולם תועלת מעשית לא תצמח מדיון זה.

אדוני היושב-ראש. במשחקי הרולטה, שבהם הכל מערימים על הכל, קיימים שני כללים מוכרים, קבועים ובלתי מעורערים: האחד — שבעל הקזינו, שהוא הצד הנוגד בדבר, לעולם אינו יוצא מופסד; השני — שהסתם, המוסווה והבלתי-ידוע נשאר תמיד כפי שהוא — מוסווה ופגום, למרות מה שהוא משמש גורם מכוון, משפיע וקובע בכל משחק הימורים. הדיונים שבין משרד רדי הממשלה וחברות התחבורה על העלאות בתעריפי הנסיעה דומים מאוד למשחקי מזל. הכל מערימים על הכל, והגורם המכוון והמשפיע נשאר תמיד סמוי ומוסווה. ההבדל היחיד הוא שבעל הדבר, הווה אומר: הציבור הרחב ומשלם המסים, יוצא תמיד מופסד ומשלם את המחיר.

אדוני היושב-ראש. בדקתי ומצאתי, אולי אני טועה, כי מאז ספטמבר 1970 ועד לנובמבר 1972, הווה אומר: במשך שנתיים בלבד, הועלו תעריפי הנסיעה ב-46%. זאת היתה ההעלאה הרשמית על הנייר.

גד יעקבי (המערך, עבודה-מפ"ם):

חבר-הכנסת פת, אתה טועה. בשנה שעברה היתה עלייה של 19% ב"אגד" ושל 22% ב"רן", ואילו השנה היתה 14%. אפילו בחשבון ריבית דריבית הרי זה פחות מ-40%.

גדעון פת (גח"ל):

אני מדבר על התקופה שמספטמבר 1970 ועד נובמבר 1972.

גד יעקבי (המערך, עבודה-מפ"ם):

אם כך, מדובר על שלוש שנים.

— הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית (דיון) (פת); סיכומיה והצעותיה של ועדת הכספים לדיון-וחשבון מס' 22 של מבקר המדינה לשנת 1971 ולחשבונות של שנת הכספים 1970/71 (קשת, רוון, בדר) —

מי יודע אם אפשר למנוע. אם לא תיעשה פעולה מיידית לשינוי פני הדברים, ולא רק בענף התחבורה הציבורית, נוסף לצעוד בדרך המובילה הרחק מעצמאות כלכלית ומיציבות כלכלית. יש איפוא, אדוני היושב ראש, להצטרף מאד על כך שגם משרד התחבורה מונהג בדרך השגרה ותורם מחלקו להתפתחות השלילית במשק המדינה.

אילו קויים דיון זה לפני שהועלו התעריפים, מסופק קני אם גם אז היינו יכולים לגרום באמצעותו לשינוי פני הדברים. על אחת כמה וכמה כאשר אנחנו דנים בנושא לאחד שכבר נקבעו עובדות, שכאמור אין כל אפשרות לבטלן. אני רוצה לקוות כי בפעם הבאה, והיא בוודאי תהיה בעוד חודשים מספר, ינואר 1973 — ורמז על כך גם סגן שר התחבורה — כשיידון שוב נושא העלאת תעריפים חדשה, תמצא הממשלה זמן לדון בכנסת בנושא לפני קביעת עובדות ולא לא-חריהן והיא תציע לכנסת ולציבור תכנית הרבה יותר בסיסית, ארוכת טווח ומבטיחה, לא רק לשמירת היש המוערער, אלא גם לקיום מערכת תחבורתית כפי שמידינת ישראל ותושביה — ואני בטוח שגם שר התחבורה וסגנו — רוצים שתהיה במדינת ישראל.

רות ולא תקטין את הנטל הכבד והסבל הרב שסובל הנוסע, והגורע מכל הוא, שהממשלה יודעת כי באופן שיטתי בעבר היא לא הציעה, ואיננה מציעה גם כיום, בהווה, איוו אלטרנטיבה שהיא שתקל על המצב. מי שסבור שאיחוד הקואופרטיבים "אגד" ו"דן" — ואני מקווה שהוא לא יתבצע בהתאם לתנאים שמציעות הנהלותיהם — יפתור את שורת הבעיות או יקל על המצב, אינו אלא טועה ומטעה. אילו חפצה הממשלה לחפש אלמנטים אלטרנטיביים, היתה יכולה למצוא אותן בהרחבתם ובייחולם של שירותי הרכבת בארץ; היא היתה יכולה למצוא אותן בגישה מציאותית ומעשית לנושא הרכבת התחתית באזור המרכז; היא היתה יכולה לעשות יותר ממה שנעשה כיום להרחבת רשת הכבישים. אולם כנראה נוח יותר להשאיר את המצב כמות שהוא ולטפל בכל נושא התחבורה הציבורית על בסיס פתרונות לטווח קצר, ולא פתרונות ענייניים, מעשיים ובעלי תוקף לטווח ארוך.

אדוני היושב-ראש, העלאת התעריפים ושכר הניסיעה בענף מונופוליסטי כענף התחבורה הציבורית אינה אלא קטע ממחלל המדיניות הכלכלית של הממשלה, אשר הביאה בשנים האחרונות את המשק שלנו לנקודת רתיחה, שאת תוצאותיה אפשר לצפות, אולם

ה. סיכומיה והצעותיה של ועדת הכספים לדיון-וחשבון מס' 22 של מבקר המדינה לשנת 1971 ולחשבונות של שנת הכספים 1970/71 *

חברי-הכנסת בדר, יד על הלב: האם ועדה מיידית לביקורת, שבה לא ישתתפו חברי-הכנסת בדר, קרגמן, ברעם ועוד, תטפל בביקורת — אף אם יעמוד לרשותה יותר זמן — בצורה טובה ויעילה יותר?

יוחנן בדר (גח"ל):

מניין לך שכל אלה יהיו חברים בוועדה? אתם חושבים שאין מומחים לכך אלא בוועדת הכספים?

שלמה רוון (יו"ר ועדת המשנה לענייני ביקורת המדינה): בכל הידידות, אני סבור שאין כחבר-הכנסת בדר. חבר-הכנסת בדר למד את דרכי הביקורת במדינות העולם. האם יוכל להביא דוגמה מאחת הארצות, ואף מאלה שבהן קיימת ועדה נפרדת לביקורת, שבהן מטפלים בדיון-וחשבון מבקר המדינה באותה יסודיות ואיגום טכניות כפי שנוהגת ועדת-המשנה וועדת הכספים בישראל?

חבר-הכנסת בדר הקדיש חלק ניכר מדבריו לפני תחילת המאזן. הוא ביקר את הרוב בכנסת המתייחס "בשקט אולימפי, בשקט פטאליסטי" — כדבריו — לגידול המהיר של מעמסת החובות על יסוד גידול החובות בשנים 1971 ו-1972, גידול של 30%-40% לשנה. חבר-הכנסת בדר הביא בחשבון שיעור גידול שנתי של 30% לשנה והוא הגיע בתחזיתו האפוקליפית ל-430 מיליארד לירות חוב ב-1985.

יוחנן בדר (גח"ל):

זו שנה דמוגרפית, אתם חושבים רק עליה.

היו"ר ב. צ. קשת:

חברי הכנסת, בשלב זה אנחנו מפסיקים את הדיון בנושא הצעות להעלאת מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית, מטעם חבר-הכנסת לבגנבראון. אנו נגישים לסעיף הבא בסדר-היום: סיכומיה והצעותיה של ועדת הכספים לדיון-וחשבון מס' 22 של מבקר המדינה. רשות הדיבור ליושב-ראש ועדת המשנה לביקורת המדינה, חבר-הכנסת רוון.

שלמה רוון (יו"ר ועדת המשנה לענייני ביקורת המדינה): כבוד היושב-ראש, חברי הכנסת הנכבדים. חבר-הכנסת ד"ר בדר פתח בדיון, אפתח איפוא את דברי הסיכום בתשובה על כמה מהערותיו של ידידי חבר-הכנסת ד"ר בדר.

חבר-הכנסת בדר שואל: למה לא דנה ועדת הכספים אלא בשבעה-עשר נושאים מתוך מכלול שלמעלה ממאה נושאים הכלולים בדיון-וחשבון? והוא משיב: משום שזו היא ועדת-משנה של ועדת הכספים, שחבריה עוסקים למעלה ראש. הוא מציע ועדה נפרדת לביקורת, הצעה שנדחתה אליבא דד"ר בדר בשל אי-טורס קואליציוני.

חברי ועדת הכספים ודאי עוסקים מאד, אולם הם גם הבקיאיים ביותר בסבכי התקציב והמינהל הממלכתי. הם דנים בתקציבי המשרדים, בהעברה מסעית לסעיף, במתן ערבויות, בחוקים פיסקליים, דווקא עובד זה זז מאפשרת להם לקיים ביקורת יעילה, חודרת, תוך ידיעה מקיפה של הנתונים.

חוברת ה', ישיבה שג"ג
— סיכומיה והצעותיה של ועדת הכספים לדין-וחשבון מס' 22 של מבקר המדינה לשנת 1971
ולחשבונות של שנת הכספים 1970/71 (רוזן, בדר) —

הכנסת, כדוגמה בולטת להפליה סקטורלית. בהעדרות שר האוצר בעניין זה נאמר: "ההלוואה ל"כור" ניתנה על מנת לאפשר לה לבצע את השקעותיה/התעשייתיות, וזאת לאחר שהתכנית לגיוס עצמי של הון השקעות בחוץ-לארץ, שאושרו על-ידי האוצר ושלגבי היתה הבטחת האוצר לביטוח שעה, לא יצאה לפועל". על כן הוועדה איננה מקבלת את ההסבר של האוצר במלואו. הוועדה מציינת, בהסתמך על ממצאי מבקר המדינה, כי כספים אלה, שיועדו לבנק לפיתוח התעשייה, הורעו בחלקם למסודות אחרים, מבלי לבקש אישור מוקדם לשינוי המוסד המבצע, אף-על-פי שהושקעו בתעשייה.

יוחנן בדר (גח"ל):

הם לא עברו אפילו דרך משרד המסחר והתעשייה. הדבר נעשה ללא סמכות.

שלמה רוזן (יו"ר ועדת המשנה לענייני ביקורת המדינה): חברי הכנסת בדר מציינים בהצעותיו, שהוא רואה בחומרה רבה את העובדה שהאוצר אישר למספר בנקים הנפקות בסך 65 מיליון לירות לשם "עידוד פעולות הבורסה". הוא רואה בכך סילוף מכוון של שערי ניירות-ערך, סכנת נזק למשק, פגיעה באנשים תמימים ואף במוסר. במסגרת הדיון הרחיב את הדיבור על סעיף זה וסיים דבריו באמרו: "אני מאוד סקרני לדעת איך יגן המגן, הסיניגור של האוצר, בסיום הדיון על העיסקה הזאת". אינני רוצה כלל להגן ולעסוק בנושא זה, שבו לא דנה הוועדה, ואולם אני מזמין את חברי הכנסת בדר לשיחה חברית-עניינית בסוגיה זו.

האם מוסר הבורסה, המאפשר לקונצרנים ולבנקים להעלות או להוריד את שערי ניירות-הערך על-ידי תמנוניהם ולפגוע במשקיעים תמימים, או לפגוע באינטרסים של המשק הלאומי — אוסר דווקא הגנה על אינטרס המשקיע הלאומי והמשקיע הקטן?

חברי הכנסת בדר עסק בדבריו ב"גיפוח תקציבים בדת האחורית" — הכוונה להגדלת תקציב הפיתוח במשרדים שונים בדרך של הגדלת ההכנסה המיועדת על-ידי קבלת הלוואות מבנקים באמצע השנה. אף המבקר דן בסוגיה זו, אולם הוועדה לא דנה בנושא זה, ואף חברי הכנסת בדר לא דרש כי נעסוק בו.

מכל מקום, הגדלה זו של התקציב נמצאת בתוספת השנייה לחוק התקציב, ולכן נמצאת הוצאה זו — אף אם יש מקום לביקורת על דרך זו — בפיקוח פרלמנרי. טרי. הקצבת 80 מיליון לירות תוספת לתקציב הפיתוח לחקלאות, במסגרת ההכנסה המיועדת, אושרה על-ידי הוועדה, ואם אינני טועה, גם חברי הכנסת בדר הצביע בעדה, כי הרי הכספים יועדו להתנחלויות ולישובי ספר.

חברי הכנסת בדר הרחיק לכת בטענתו כי ההלואות אינן הכנסה לגיטימית במסגרת חוק התקציב. האם ידועה לחברי הכנסת בדר מדינה כל-שהיא שבה אין התקציב מתבסס בחלקו על הלוואות, ומה גם במדינה הנתונה במצב של מלחמה?

אדוני הישע-ראש, רצוני להתעכב על שאלה יסודית, שאלה נוקבת, בדבר אופי הביקורת ודרכיה — שאלה שעורר חברי הכנסת הרינג בדבריו. הוא שאל: "כיצד להבטיח שהביקורת תגיע בהקדם לנקודות התור-

שלמה רוזן (יו"ר ועדת המשנה לענייני ביקורת המדינה): חברי הכנסת בדר משיב בשקט סטואי תשובה כל כך שגרתית, לא אומרת דבר: דרוש שינוי המשטר.

מאז 31 במארכ 1967 עד 31 במארכ 1971, כלומר בארבע שנים, גדלו התחייבויות המדינה מ-8.262 ל-23.954 מיליארד לירות — אלה המספרים המתפרסמים בדין-וחשבון מבקר המדינה — גידול ב-15.700 מיליארדים, גידול של 200% כמעט בארבע שנים. בארבע שנים אלה הסתכמו הוצאות הבטחון כמעט ב-20 מיליארד לירות במקום 5 מיליארדים לפי גדל הוצאות הבטחון לפני מלחמת ששת הימים. זהו ההפרש. ואם כי היו אלה שנות מלחמה, הרי לא במלחמה בלבד עסקנו: האוכלוסיה גדלה בשנים אלה ברבע מיליון נפש, התורצר הלאומי הגלמי ב-50%; היצוא הוכפל; הורחבו השירותים הסוציאליים.

כבר אמר בעניין זה חברי הכנסת הרינג דברים קולעים: ברית-המועצות העצומה, אנגליה העשירה, מדינות אירופה מישכנו את עתידן במיליארדים של חובות בזמן שעמדו על נפשן. והרי אנו את המלחמה טרם סיימנו, חברי הכנסת בדר. חברי הכנסת בדר אינו מוכן לפשרה טריטוריאלית כלשהי העשויה לקרב אותנו לשלום.

הרשות לתיכנון כלכלי עיבדה תכנית כלכלית לע"ש הקרוב, מ-1971 עד 1980, לפי שלוש אלטרנטיבות של הוצאות בטחונות: הראשונה — בשיעור גידול שנתי של 9.4% במחירים קבועים; השנייה — בשיעור גידול שנתי של 5.1%; והשלישית — בשיעור שלפיו תקטן ההוצאה הבטחונית מדי שנה ב-5.5%.

חברי הכנסת בדר יתמוך בלי ספק באלטרנטיבה הראשונה, אולם זו מסתכמת בהוצאה של 86 מיליארד לירות לעשור הקרוב. האלטרנטיבה השנייה — 64 מיליארדים לעשור הקרוב. ואף-על-פי-כן מתריע חברי הכנסת בדר נגד גידול החוב. אי-אפשר לדגול בתורה של "אף שעל", שפירושה מלחמת מאה שנה, ועם זאת להתיר נגד חובות. כאן המקור למידה הגדולה של שליטת הממשלה בשוק ההון, ולא איוז אידיאולוגיה אטטיסטית.

מתוך כלל ההנפקות בסך 3.657 מיליארד לירות בחמש שנים הושקעו 48% בתקציב ועוד 23% יועדו להשקעות והלוואות מכוונות על-ידי הממשלה למען צמיחה מואצת של המשק, למען שיכון ופיתוח מוגן-ציפלי.

חברי הכנסת בדר מתריע קשות נגד ההפליה הסקטוריאלית לטובתה של "חברת העובדים" בהנפקות החפשיית המגיע ל-66% מכלל ההנפקות החפשיית. אולם הוא שוכח לציין, כי חלקה של "חברת העובדים" בכלל ההנפקות מגיע ל-40% וכי אחוז ההנפקות החפשיית — איגרות-חוב מסוג ב' — ירד בעקבות ההסכם החדש בין ההסתדרות לבין הממשלה.

חברי הכנסת בדר מופיע בכנסת כאופונג חריף וגוק"ש לקיבוצים, לחברת העובדים; ואילו חברי הכנסת בדר בסיוורם בישובי ספר, בקיבוצים, במפעלים, מגלה חום, ידידות, רוחב-לב ומוכן להושיט להם מלוא העזרה.

חברי הכנסת בדר ציין בדבריו העברת 35 מיליון לירות באמצעות בנק מסויים ל"כור" בלי אישור

שינוי בחוק, שלפיו יחוייב כל שר לדווח תוך שלושה חודשים מיום הגשת דו"ח הוועדה על הצעדים הקוג-קריטיים שעשה כדי לבצע את המלצות המבקר.

שר האוצר מדווח לוועדה לאחר תשעה חודשים, בהתאם להחלטת ועדת הכספים, שהיא כמובן רשאית לשנותה. אולם האם ייתכן לחייב דיווח כתום שלושה חודשים? הרי אין זה זמן מספיק אפילו להעברת ההוראות המתאימות ליחידות השונות, להיערכות לקראת השינויים הדרושים. והרי לוועדת הכספים ניתן בחוק זמן של שלושה חודשים וחצי לדיון וניסוח מסקנות בלבד ולא לביצוען.

חבר-הכנסת ראובן ארזי עמד בדבריו על ממצאי המבקר המגלים לא מעט ליקויים בעלי משקל בתחום הכשרת המורים, אולם מן הצדק להוסיף את אשר אמרה הוועדה: "הוועדה מציינת כי לאור הערות הבי-קורת נגיש משרד החינוך והתרבות לתיקון חלק מהלי-קויים הללו".

חבר-הכנסת אברמוביץ קבל על כך שהוועדה לא טיפלה בדיוניה בנושא סכנת זיהום הסביבה. כפי שאמרת בקריאת-ביניים, הרי הנושא "מטענים במשאיות מעל לעומס המותר" בא למנוע זיהום האוויר וכן תאונות דרכים. עם זאת הנני מחייב את פנייתו, שעל הוועדה להקדיש יותר תשומת-לב לנושא חשוב זה.

חבר-הכנסת גולן סיים את נאומו באמרו: "אם יש לנו איזה תפקיד, הרי הוא לדאוג שהליקויים והממצאים הנחשפים על-ידי מבקר המדינה יידונו, ייבחנו ויבואו על תיקונם".

הליקויים שמעלה המבקר באים בתחלקם הגדול על תיקונם ובחלקם פועלים המשרדים תוך כדי הביקורת למען תיקונם. אגף הפיקוח של האוצר דורש ומקבל מכל המשרדים דו"ח שוטף על מהלך תיקון הליקויים. כפי שכבר אמרתי, אגף הפיקוח מפרסם מדי שנה, נוסף על דו"ח הביצוע של מסקנות הוועדה, דו"ח שנתי על תיקון הליקויים, ומבקר המדינה מפרסם אף הוא את ממצאי המעקב משלו. ואף-על-פי-כן יש ליקויים, ולעתים בעלי משמעות ומשקל, שמוסיפים להתקיים על אף הבי-קורת. כמובן, מחובת הוועדה לעקוב אחרי ליקויים ומחדלים אלה ולתבוע במלוא התוקף את תיקונם.

חבר-הכנסת יגאל הורביץ פירש את המימרה של ד"ר חיים וייצמן המנוח, ששמענו כאן מפי שר החק-לאות, כי "רק מי שאינו כותב מכתבים, אינו עושה שגי-אות". — כהיות לעשיית שגיאות. ולא כן. ועוד הוסיף: "עוד כמה זמן צריכה הממשלה להמשיך בנזהירה על מנת ללמוד לכתוב בלי שגיאות?"

אנו מוצאים כמובן לעקור מהשורש "שגיאות" אלה: ליקויים במינהל, קלות-דעת ותפוצות בקבלת החלטות, אולם חבר-הכנסת הורביץ הוסיף בצדק: אין איש משרוין מפני הפסדים. ועוד הוסיף בצדק: לכל צורה משקית נשקפות סכנות, למשק הפרטי ולמשק הממ-שלתי כאחד. אני מציע לאופוזיציה לזכור זאת.

חבר-הכנסת שמואל תמיר הקדיש חלק ניכר מזמנו להבאת ממצאים מתוך דו"ח המבקר על חברת "שיכון ופיתוח". זהו דו"ח נפרד, אינו כלול בדו"ח השנתי, והוועדה לא דנה בו. אין באפשרותי להשיב על הע-רותיו, כיוון שלא בדקתי אותן. יכול חבר-הכנסת תמיר להביא לפני הכנסת הצעה לסדר-היום בנושא זה ובעק-

פה במינהל, כשעוד ניתן לתקן, ולא לאחר את הזמן, כשהנוק לא ניתן עוד לתיקון? זאת אומרת, ביקורת שתלווה את פעולות המינהל בכל שלביה, תוך הת-ערכות מיידית לשם מניעת תקלה או צימצום היקפה.

הרצון לראות את מוסד מבקר המדינה, הנהנה מאי-תלות גמורה ומאמון הכלל, מעורב יותר בעשייה — הוא מובן. אולם מחשבה מעמיקה יותר תגלה מה, כי אי-התלות והאמון דורשים מרחק מסוים, מרחק אירגוני ומרחק בזמן, מהעשייה. כל קירבה יתירה תכ-ניס את המבקר לקוטרוברסיה, שהיא בניגוד למה שעבודתו דורשת. אם במדינתנו יש מוסד המופעל על דעתו ואחריותו של אדם אחד, והוא נהנה מאמון בל-תי-מסוייג מצד כל חלקי הציבור, כפי שהתבטא הדבר באופן בולט גם בדיון זה, אמון בישור ובכשרו — הרי זה נכס שמבחנית טובת המדינה אין לסכן אותו על-די ידיושת שלל ניתן לעמוד בהן.

הדין-וחשבון השנתי המקיף מסתיים בפברואר, והוא מתפרסם עם הערות שר האוצר בחדש אפריל. הוא מתייחס לחשובנות עד סוף מארס שלפני-כן ואפילו לפעולות עד סוף דצמבר — זוהי קירבה מקסימלית בזמן, אשר איננה מושגת במוסדות ביקורת ברוב ארצות העולם.

דין-וחשבון המבקר על "יורד", עם כל היותו מתון בלשונו, הוא חד-משמעי וחמור, והוא ריתק את תשו-מת לבו של כל הציבור — ועם זאת לא הושמעה מלה של ספק לגבי ממצאיו הקשים וסיכומיו המעשיים והעקרוניים. אותו דבר חל על הדין-וחשבון על תשלובת ערד, או על ההעשייה האווירית. אם קיים כלי שבו ניתן להשיג בדרך שקטה הבהרה מעמיקה על עניינים כה כבדים ומסובכים, אזי לדעתי השיטה הקיימת הו-כיחה את יעילותה, כפי שהוכיחו את יעילותם אלה המפעילים אותה.

חבר-הכנסת הרינג הציע שהמבקר יתן עדיפות בהפעלת הביקורת שלו לאיגודים הממשלתיים, וכן הציע שהמבקר והוועדה יפעילו את ביקורתם בראש וראשונה לנקודות תורפה שבהן יש סכנה של מחדלים ותקלות, והוא אמר שיש לקיים ביקורת סלקטיבית.

דאי יש מקום לבירור עם מבקר המדינה על סדר עדיפויות, אולם דומני שלא קל לקבוע לפני הביקורת את נקודות התורפה שבהן יש סכנה של מחדלים ותק-לות, שהרי הן פזורות בדרך כלל על פני המינהל הממ-לכתי כולו, הן במשרדים והן באיגודים. הדרך למניעת כשלונות ושיגאות בעתיד באיגודים הממשלתיים טמונה בחוק החברות הממשלתיות, שיגדיר סמכויות וחלוקת תפקידים ויסייע לגיבוש נתיבי מינהל תקין, בחיזוק מוסד המבקר הפנימי, וכן בלימוד לקח מכשלונות העבר, בפי-קוח מוגבר ובהשלטת אווירה של זהירות, שיקול דעת, בדיקה קפדנית וכללי מינהל תקין.

חבר-הכנסת בן-מאיר תומך ברעיון של הקמת ועדה נפרדת לביקורת, אף כי יסעתו — ואני מגיה שגם הוא — הצביע נגד הצעה זו לפני כמה חודשים.

חבר-הכנסת בן-מאיר טועה באמרו כי דיווח שר האוצר מצטמצם בביצוע הצעות ועדת הכספים. נוסף על כך מופיע מדי שנה ספר רב-כמות מטעם אגף הפי-קוח במשרד האוצר: דין-וחשבון על תיקוני הליקויים שעליהם עמד המבקר. כן הציע בדבריו: "יש ליוס-

חוברת ה', ישיבה שג"ג

— סיכומיה והצעותיה של ועדת הכספים לדין-וחשבון מס' 22 של מבקר המדינה לשנת 1971 ולחשבונות של שנת הכספים 1970/71 (רוזן, קשת, טובי, בדר, לנדאו, נסים, אבנרי) —

סעיף 2, בנוסח הוועדה, נתקבל.

ההוספה של חבר-הכנסת י. בדר אחרי סעיף 2 לא נתקבלה.

התיקון של חבר-הכנסת י. בדר לסעיף 3 לא נתקבל.

סעיף 3, בנוסח הוועדה, נתקבל.

יוחנן בדר (גח"ל):

מי בעד ביקורת המדינה? מי נגד?

הי"ר ב. צ. קשת:

זה לא רשום, חבר-הכנסת בדר, וזאת לא הצעת.

חיים לנדאו (גח"ל):

חבל שלא הציע זאת. טעות כזאת.

הי"ר ב. צ. קשת:

אנחנו ממשיכים בהצבעה.

הצבעה

התיקונים 1-4 של חבר-הכנסת י. בדר לסעיף 4 לא נתקבלו.

התיקון של חבר-הכנסת י. בדר לסעיף 5 לא נתקבל.

סעיף 5, בנוסח הוועדה, נתקבל.

סעיפים 6 ו-7 נתקבלו.

התיקון של חבר-הכנסת י. בדר לסעיף 12 לא נתקבל.

סעיף 8, בנוסח הוועדה, נתקבל.

סעיפים 9-11 נתקבלו.

התיקון של חבר-הכנסת י. בדר לסעיף 12 לא נתקבל.

התיקון של חבר-הכנסת ה. קורפו לסעיף 12 לא נתקבל.

סעיף 12, בנוסח הוועדה, נתקבל.

סעיפים 13-20 נתקבלו.

הי"ר ב. צ. קשת:

חברי הכנסת, סימנו את ההצבעה. אני גותן עכ" שיו את רשות הדיבור לחבר-הכנסת טובי, להצעה מטעם סיעת הרשימה הקומוניסטית החדשה לסיכום הדיון על דו"ח מס' 22 של מבקר המדינה.

משה נסים (גח"ל):

איזו פרוצדורה זאת?

הי"ר ב. צ. קשת:

שמעתי את השאלה מכל הצדדים. כך נהגו גם לפני שנה, לאחר ההצבעה באו הצעות סיכום, ולכן קבעתי —

יוחנן בדר (גח"ל):

אולי מישהו הצליח בזה פעם.

הי"ר ב. צ. קשת:

— לכן קבעתי שגם השנה נשמע את הצעות הסיכום.

משה נסים (גח"ל):

אני מבקש —

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):
שבע שנים כבר קיים הנוהג הזה.

בוותיה תדון הוועדה בדו"ח זה במפורט, ואולי תדון בזה גם בלי הצעה כזאת.

חבר-הכנסת אורי אבנרי אמר בדבריו בקשר לעיס-קאות הדולרים בשוק השחור שנתפרסמו לאחרונה: "אינני יכול לשחרר לגמרי את מבקר המדינה מן האחריות לפרק הבווי הזה. היכן היה מבקר המדינה במשך כל השנים?"

מבקר המדינה נבחר על-ידי הכנסת, אבל אין לו אפשרות להביע כאן את דעתו. אני רוצה איפוא לקבוע: חבר-הכנסת אורי אבנרי יודע בוודאי שמבקר המדינה הביע דעתו בעניין מכירת דולרים בשעתו בבידור ובדרך המוכתבים לו בחוק, באשר מתפקידו לבקר את המינהל ולא לטרדף מדיניות על-ידי מתן פירסום למדיניות הכרוכה בביצוע ללא פירסום.

והערה מסויימת על אופיה של הביקורת. חבר-הכנסת בדר הטיח בפני את ההאשמה, כי בדברי הפתיחה שלי יותר משעסקתי בביקורת עסקית בהגנה על הממשלה, והוא, כיתר חברי האופוזיציה, תובע כמובן ביקורת מחמירה, ביקורת מוחצת.

לפי עניו דעתי קיימת חלוקה בין קואליציה ואופוזיציה בתחום המדיניות, אולם אין לה מקום בתחום הביקורת שהיא ביקורת המינהל והביצוע. דברים קול-עים בעניין זה אמר פרופסור אקצין בסימפוזיון על "דרכי הביקורת הציבורית בישראל" ב-1956, דברים שלא איבדו מתקפם עד היום. הוא אמר: "בשדה הביקורת הציבורית יש להתהלך בוהירות ובהרגשת אחריות יתרה... שתי אמותות חייבות להיות לנגד עינינו בשטח זה. האמת האחת היא שבלי ביקורת חודרת, כנה, יעילה, אין להימלט מתופעות של הפקרות ושחיתות; האמת השנייה היא שביקורת מופרזת, אפילו אינה מושפעת על-ידי פניות צדדיות, אפילו כולה לשם שמיים, נוטה להאט ולעצור את תהליכי המינהל עד כדי מצב של שיתוק כמעט... דרושה נכונות למצוא שביל-זהב בין סלעי הגישות העקרוניות והדוגמטיות מכאן ומכאן, שביל-זהב שבעיצובו נושפע על-ידי שיקולים מעשיים וגשתדל לאזן את דרישות הפיקוח החוקי והמשקי על-ידי תשומת-לב לצורך להבטיח חופש פעולה סביר לגופים המבצעים".

הי"ר ב. צ. קשת:

חברי הכנסת, אנחנו נגישים להצבעה. יש הצעות מיעוט, ועליהן נצביע בראשונה, לאחר מכן נצביע על הצעות הרוב בוועדה.

תופיק טובי (הרשימה הקומוניסטית החדשה):
יש הצעות סיכום.

הי"ר ב. צ. קשת:

אחרי-כן יבואו הצעות סיכום.

הצבעה

ההוספה של חבר-הכנסת י. בדר לפי סעיף 1 לא נתקבלה.

התיקון של חבר-הכנסת י. בדר לסעיף 1 לא נתקבל.

סעיף 1, בנוסח הוועדה, נתקבל.

התיקונים 1-8 של חבר-הכנסת י. בדר לסעיף 2 לא נתקבלו.

— סיכומיה והצעותיה של ועדת הכספים לדין-וחשבון מס' 22 של מבקר המדינה לשנת 1971 ולחשבונות של שנת הכספים 1970/71 (נסים, קשת, טובי, בדר, גולן, אבנרי) —

הצעת הסיכום שאני מציע היא :

1. הכנסת קובעת שפרשות ביבזו ושחיתות דוגמת פרשת "ורד" מוכיחות שיש להגביר ולהעמיק את תהליכי הפיקוח.

2. הכנסת קובעת שעל מבקר המדינה לפרש בשמם של האחראים למעשים חמורים הפוגעים במנהל התקין ולפרסם את פרטי הפרשות האלה.

3. הכנסת קובעת שיש לתבוע לדין משמעתי את האחראים לפרשות אלה.

4. הכנסת מחליטה להקים בכנסת ועדה מיוחדת לביקורת המדינה בהשתתפות כל הסיעות בבית.

היו"ר ב. צ. קשת :
אנחנו ניגשים להצבעה.

הצבעה

הצעת הסיכום שהוגשה על-ידי חברי הכנסת ת. טובי לא נתקבלה.

הצעת הסיכום שהוגשה על-ידי חברי הכנסת א. אבנרי לא נתקבלה.

היו"ר ב. צ. קשת :
רשות הדיבור לחברי הכנסת בדר.

יוחנן בדר (גח"ל) :

כנסת נכבדה. חוק מבקר המדינה אומר, שאחרי הדיונים בוועדת הכספים, תגיש הוועדה לכנסת סיכומיה והצעותיה לדין מבקר המדינה. אלה הם הסיכומים. כל חבר כנסת יכול כמובן להציע בוועדת הכספים, אף אם הוא לא חבר הוועדה, תיקונים ושינויים לסיכומי הוועדה, אבל ברור שאין סיכומים נפרדים. הצעות אפשר להגיש כסיכומים לדיונים של הכנסת. כשיש הצעת חוק ומצביעים עליה, אין סיכום נוסף. כאשר יש סיכומים לדין מבקר המדינה, אין סיכום נוסף.

אני מודיע לכבודו שאני מגיש בעניין זה בדרך זו עירעור לוועדת הפירושים.

היו"ר ב. צ. קשת :

חברי הכנסת, אני שמח, כפי שכולכם שמחים, שוועדת הפירושים תדון בסוגיה זו. נהגתי לפי התקדימים הקודמים וכך פסקתי. אבקש לקבל את הדברים ברוח טובה.

הישיבה הבאה — מחר בשעה 4 אחרי-הצהריים. ישיבה זו נעולה.

משה נסים (גח"ל) :

— אני מבקש לערער בפני ועדת הפירושים.

היו"ר ב. צ. קשת :
יש לך זכות.

רשות הדיבור לחברי הכנסת טובי.

תופיק טובי (הרשימה הקומוניסטית החדשה) :
לא רק בשנה שעברה, אלא גם בשנים שקדמו לה נהגו כך.

כנסת נכבדה. אני מתכבד להביא הצעה לסיכום הדיון על מסקנות מבקר המדינה :

הכנסת קובעת שיש להקים ועדה מיוחדת קבועה בכנסת אשר מתפקידה יהא לטפל באופן מעשי במסקנות דיון מבקר המדינה ולהמליץ על צעדים שיש לנקוט נגד האחראים לליקויים שצוינו בדו"ח.

היו"ר ב. צ. קשת :

רשות הדיבור לחברי הכנסת אבנרי להצעה לסיכום הדיון, מטעם סיעת העולם הזה—כוח חדש.

יוחנן בדר (גח"ל) :
אני מבקש רשות הדיבור להצעה לסדר. אני מתנגד להצבעה.

היו"ר ב. צ. קשת :

אחרי הצעת הסיכום של חברי הכנסת אבנרי.

יצחק גולן (המפלגה הליברלית העצמאית) :
זה לא היה דיון שאחריו באים סיכומים.

היו"ר ב. צ. קשת :

הודעתי כפי שפסקתי. יש זכות להביא את העניין לפני ועדת הפירושים. אין זכות לא לתת לחברי הכנסת אבנרי להביא לפניו הצעת סיכום לאחר שנתתי לו רשות הדיבור.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש) :
אם חברי הכנסת בדר יעביר את אחוז החסימה, ייחסך לו המטרד הזה, ואני מבין שזו אחת ממטרותיו. מוזר שאופוזיציה מונעת מאופוזיציה להשמיע הצעות סיכום.

משה נסים (גח"ל) :

זה עניין של סדר הדיונים בכנסת.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש) :

הנוהג הזה הונהג על ידי היושב-ראש קדיש לוז לפני שבע שנים, ונקבע שסיעות שאינן חברות בוועדת הכספים יוכלו בפרוצדורה זו להציע הצעות.

הישיבה ננעלה בשעה 20.10.