

ר.ש.

פרוטוקול מס' 59/ב

מישיבת וועדת הכספים, שהתקיימה ביום ג',  
יז' בתמוז תשי"ג (30.6.53) בשעה 8.30

נוכחים:

חברי הוועדה -  
י. גורי - היו"ר  
א. הרצפלד  
י. פורדר  
ש. פרלשטיין  
א. אלישר  
א.ט. גניחובסקי  
ז. שפר  
י. בדר  
ק. לוז  
ש. דיין  
ס. קלמר  
ש. בז'רנו

מזמנים:  
ד"ר ק. מנדלסון - משרד האוצר  
מר גולדין - משרד התחבורה  
ד"ר קיטרון - משרד המשפטים  
ש. בזק - מזכיר הוועדה.

סדר-היום:  
(א) העלאת דמי רשיונות על מקלטי רדיו  
(ב) העלאת דמי רשיונות כלי רכב  
(ג) חוק מס נסיעות חוץ, צו בדבר קביעת שיעורי  
המס.

=====

א) העלאת דמי הרשיונות על מקלטים

היו"ר י. גורי:

אני פותח את הישיבה.

על מקלטים. אבקש את סר בן-מנחם לענות על השאלות שהוצגו לו בישיבה הקודמת.

סר בן-מנחם:

אני שמעתי רק חלק מההערות, וחייב אני לציין כי אותן ההערות ששמעתי היו סכוונות לא אלי, כי אם לשר האוצר. בענין השידורים אינני יכול להגיד יותר מכל אזרח אחר במדינה.

היו"ר י. גורי:

אני התכוונתי לאותו חלק השאלות הסכוונות לצד התקציבי; כלומר, באיזו מידה מצדיקה ההוצאה של השירות הזה את התעריף.

סר בן-מנחם:

בפתח דברי הבאתי כדוגמה את השנה שעברה. אגרות הרשיונות הכניסו בשנה שנסתיימה במרץ 1953 590,000 ל"י, וההוצאה מזדהה.

עלי לציין, כי בשטח הרדיו לא היה לנו כל ציוד שהוא עם הקמת המדינה, והכל נרכש במשך הזמן הזה. כל הרכוש שישנו בידינו היום בשטח זה הוא רכוש של המדינה, ונקנה על ידה. בדואר, למשל, קבלנו את המרכז בירושלים כדבר מוכן, אולם לא כן ברדיו. אני מעריך את שווי של הרכוש הזה כולו בערך ב-2 מיליון ל"י.

כפי שראיתם, זוהי הפעם הראשונה שהכנסנו בתקציב הדואר סכום של 3 מיליון ל"י לאמורטיזציה.

על לנו לשכוח גם את התחרות הבינלאומית בשטח הרדיו. כל העולם יושב על ספקטרום מוגבל והוא כבר צפוף כל כך, שכל המרים את קולו יותר, קולו נשמע. מצרים מתקינה עתה מסדר בן 150 אלף קילובט בעוד שהמסדר החדש שלנו הוא בסך הכל בן 50 אלף קילובט; ודאי גם ארצות ערב השכנות תגדלנה עכשיו את מסדריהן ועלינו לעמוד בהתחרות אתן.

היו"ר י. גורי:

לי אין ספק שהעלאה זו מוצדקת. הסכום של 3 ל"י, אותו משלמים עתה, הוא קטן מאד ואינו עומד בכל פרופורציה להוצאותיו של כל אחד פאתנו, ואילו גם הוצעה העלאה גדולה יותר, לא הייתי מופתע. סבורני שהוועדה יכולה לקבל את ההצעה הזאת בלב שלם. הובעה התנגדות מצד חבר הכנסת רובין והסכמה פשוטייגת מצד חבר הכנסת בדר.

י. בדר:

יש לי שני פייגים: סייג אחד, שאנו נפנה לשירותי הדואר, שישתמשו בהכנסה הנוספת קודם כל לשיפור שירותי הדואר ולהשקעות נוספות.

את הסייג השני, אני מוכן לבטל.

היו"ר י. גורי:

אני מסכים בהחלט לסייג שהזכיר חבר הכנסת בדר, ושואל את נציגי האוצר אם הם מוכנים להתחייב לכך.

ד"ר פנדלסון:

אשר לסייג שהזכיר חבר הכנסת בדר, הרי עליכם לדעת כי ההוצאות של השידור תעלינה על מיליון ל"י, ולא יהיו לנו עודפים. אנו חייבים גם לכסות בסכומים אלה את הוצאות האמורטיזציה, שבמשך חמש שנים לא הוצאנו.

אשר לשאלה למה קבענו 5 ל"י למקלט, הרי עשינו חישוב עגול של קיום 200 אלף מקלטים. ייתכן שסכום קטן מאד יעבור לקופה הכללית, אבל בשנה הראשונה הוא יכוון לשיפורים. אני מודיע שאין כל כוונה להשתמש במס הזה בתור מקור פיסקאלי, וזוהי גם הסיבה שאיננו מקבלים את הצעתו של חבר הכנסת גניחובסקי, להעלות את המס ל-12 ל"י לשנה. אני חושש שלא יהיה

שנים בשטח האמורטיזציה, שאנו חייבים לכסותו. כל כוונת ההעלאה היא, למנוע קיצוצים דראסטיים בשידור ולהביאו לפסים של כיסוי הוצאות ושל אפשרות שיפור הציוד והרחבתו, ולא להשיג מזה עודפים שיש להם איזון חשיבות בתקציב הרגיל. אינני יכול להתחייב שזכומים אלה ילכו לקרן מיוחדת, כי אז צריך יהיה להקים גוף מיוחד המיועד לזה.

אשר לשאלה בנוגע למחזיקי המקלטים שלא שילמו מכס ומס מותרות, הרי לפי חישוב שלנו ישנם בארץ כ-20-10 מקלטים מסוג זה, וישנה כוונה להכריז, כי כל אדם המחזיק במקלט כזה יוכל לשלם כ-15-10 ל"י וגם אם השתמשו כבר במשך כמה שנים במקלט, לא יצטרכו לשלם כל תשלום וטרון-אקטיבי. אני חושב שבעת ההעלאה תפורסם הודעה כזאת בעתונות, אם כי דבר זה בתוך עדיין לווכוח.

הי"ר י. גורי:  
כוונתנו לא היתה להקמת קרן מיוחדת לעודפים, אלא וועדת הכספים בהביאה את חוות דעתה לטובת ההעלאה, מוסיפה המלצה, שסכומים אלה יוקדשו לצרכי האמורטיזציה ושיפור השירות. אנו בכלל איננו מחליטים, אלא רק ממליצים.

ש. דיין:  
מדוע אי אפשר להקים חברה עצמאית לרדיו, כפי שהדבר קיים בארצות רבות?  
מדוע אין מקימים ברדיו שירות של טודעות בתשלום?

הי"ר י. גורי:  
הרדיו אינו משמש את האזרח בלבד, אלא את המדינה, והיא אינה יכולה להפקידו בידי חברה פרטית.

ישנן שלוש הצעות סיכום: א) הצעתו של חבר הכנסת רובין כי הוועדה תשלול את ההעלאה; ב) הצעתו של חבר הכנסת גניחובסקי שהתשלום יועלה ל-12 ל"י בשנה; ג) הוועדה ממליצה על אישור ההעלאה, ומוסיפה המלצה שהסכומים אשר יתקבלו מן המס הזה יכסו את האמורטיזציה ויופנו לשיפור השירות ולהרחבתו.

לאחר הצבעה - גידחו הצעותיהם של חברי הכנסת גניחובסקי ורובין, ונתקבלה הצעת ג'

(ב) העלאת דמי רשיונות לכלי רכב

ד"ר מנדלסון:

בזמנו אושרו לדמי רשיונות שני סכומים: 3,6 מיליון ל"י (בלי פירוט) ו-1,9 מיליון ל"י עבור רשיונות מקומיות; יחד - 5,5 מיליון ל"י. בשנת 1952/53 גבינו 3,6 מיליון ל"י במקום 5,5 מיליון ל"י, שהסיבה היתה שהעלינו את דמי הרשיונות לכלי רכב במקום בתחילת השנה רק ב-13 בספטמבר. משרד הרישוי גובה את הסכום ומחלקו. ההכנסה אחרי ההעלאה היתה בערך 250 אלף ל"י לחדש, ואנו מקווים לגבות כ-4 מיליון ל"י.

וועדת השרים הכלכליים החליטה על ההעלאה, לאחר חילוקי דעות די חריפים. דעת האוצר היתה, כי ההכנסה צריכה לבוא קודם כל ואפילו אך ורק מן המכונניות הפרטיות, והוא דרש להטיל מס כבד על סוג זה, אולם ההצעה המוסכמת היא העלאה על כל הסוגים. ההצעה היא להעלות ב-1/3 ע"י 50%.

מר גולדריין:

וודאי קראתם בעתונות ושמתם על כך שהושבתו 3,000 מכוניות משא, מחוסר כסף לשלם את דמי הרשיונות. המספר הוא מוגזם, ואני מעריך אותו ב-2,000 בערך. הסיבות לכך הן שתיים: א) צמצום הפעילות הכלכלית; ב) הפעלת הרכבת, הגברת ההובלה ברכבת. אסנם הגורם השני ממלא תפקיד קטן, אבל הוא עלול למלא תפקיד חשוב יותר. הנהלת הרכבת עשתה הסכמים לוקאליים עם מובילי משאות, כדי להוביל את המטענים.

משרדי הממשלה להשתמש אך ורק ברכבת. אולם עלי לציין כי בגליל העליון, למשל, יש חוסר בתחבורה, בעוד שבערים יש ארגוני הובלה רבים שאין להם עבודה כלל. ברור שאינם ששים להובלת משאות לגליל ולשטחים רחוקים, כי זוהי כמעט תמיד נסיעה אחת, מכיוון שהם חוזרים ריקם או נוסעים ריקם, וזה אינו כדאי להם. עלי גם לציין שהחזקת מכונית משא היא יקרה מאד היום, והנהג עושה חשבון שכדאי לא להעמיד את המכונית. ע"י כך הוא לא משלם עבור ההחזקה ולא עבור הרשיון, ומחכה לזמנים יותר טובים. אין זאת אומרת שכל בעלי המכוניות האלה הם מחוסרי עבודה. חלק מהם ודאי הסתדר בעבודות אחרות בינתיים.

בשנה שעברה היה ווכוח בוועדת הכספים, מדוע מכונית משנת ייצור יותר מאוחרת, שהיא במצב טוב והחזקתה אינה עולה בכסף רב, תשלם אותו מס כמו מכוניות מתוצרים קודמים. הפעם הפרדנו בין מכוניות עד שנת ייצור 1945 ומשנת ייצור 1945. זוהי הצעה מוסכמת של משרד האוצר ומשרד התחבורה.

בתחיל במכוניות פרטיות. הסברתי כבר בשנה שעברה כיצד אנו מטילים את המס על המכוניות השונות. אנו מתחשבים בעוצמת המנוע ובפעולת הרכב. כל המכוניות האמריקניות הן בנות 6 בוכנות - האירופאיות - 4 בוכנות. בשנה שעברה הוחלט בוועדת הכספים, שהג'יפ יוכנס לקטגוריה של המכוניות הפרטיות. ההצעה היא להעלות את המס על הג'יפ מ-36 ל"י ל-50 בשנה. אותו המס ישולם על מכוניות שגדלן עד 1,000 ס"מ. מכוניות מ-1,001 ס"מ עד 2,000 ס"מ תשלמה 90 ל"י לשנה במקום 60 ל"י לשנה; זוהי הקבוצה השנייה. הקבוצה השלישית, מ-2,001 - 3,000 ס"מ - 120 ל"י לשנה במקום 80 ל"י לשנה; הקבוצה הרביעית, מ-3,001 עד 3,500 ס"מ - 150 ל"י לשנה במקום 100 ל"י לשנה.

בקבוצה החמישית, אנו מתחילים לחלק את שנות הייצור. הקבוצה החמישית היא מ-3,500 - 4,000 ס"מ; בקבוצה זו נכללים: פורד, פלימות, דודג', שברולט, סאטון, פונטיאק, נאש, קייזר גדול. עד שנת ייצור 1945 נעלה את המס מ-120 ל"י לשנה ל-180 ל"י לשנה; משנת ייצור 1945 - 180 ל"י לשנה במקום 120 ל"י לשנה.

בקבוצה הששית נכללים: קרייזלר, בואיק, לינקולן; אלה הן מכוניות בנות 4,001 - 5,500 ס"מ. עד שנת ייצור 1945 יועלה המס מ-150 ל"י לשנה ל-200 ל"י לשנה; משנת ייצור 1945 ישלמו 250 ל"י לשנה במקום 150 ל"י לשנה.

בקבוצה השביעית נכללים: פואיק גדול, פאקארד, קדילאק, לינקולן גדול. אלה הן המכוניות היקרות והן בנות 4,500 ס"מ ומעלה.

הי"ר י. גורי:

בארבע הקבוצות הראשונות אין חלוקה של שנות ייצור. אלה הן מכוניות קטנות יותר ויש להסיק שבעליהן הם בעלי אמצעים קטנים יותר. בקבוצות הראשונות מעלים את המס ב-50% ומכאן ואילך מבחינים בין שני חלקים. אינני מכין זאת ואינני יכול גם להסכים לכך.

מר גולדרין:

אם נקח את הסוג הראשון - 2532 מכוניות, הרי נמצא ביניהן כ-2,000 ג'יפים. היות ובשנה הקודמת הערכנו את הג'יפ בסכום קטן מאד ונתקבלה החלטה השנה להכלילו בין המכוניות הפרטיות, החלטנו להשאיר את ארבע הקבוצות הראשונות מכל שנות הייצור. המכוניות האחרות הנכללות בארבע הקבוצות הראשונות, פרט לג'יפים, הן ברובן משנת ייצור 1946 ומעלה.

הי"ר י. גורי:

אני יודע שמבחינה פיסקאלית יש להעמיס יותר על החלקים הבסיסיים של הפרמידה, אבל אין זה מחייב אותנו לשחרר דוקא את אלה שיש ברשותם מכוניות חדשות ויקרות יותר. אני מדבר על השאלה העקרונית, וישנה סטייה מבחינה זו במבנה המס.

מר גולדרין:

אני מוכל להפריד את שנות הייצור גם בארבע הקבוצות הראשונות. זה לא יכביד ביותר.

ר.ש.

י. בדר:  
קודם כל עלי לציין, כי אם אומרים שנת ייצור 1945, זה אומר למעשה שנת ייצור 1939, היות שלא ייצרו מודלים חדשים, והובאו גם מכוניות מעטות מאד ארצה בשנים אלה.

אשר לבעייה הפיסקאלית של דמי הששיונות, הרי אין זה נכון שקיימים דמי הששיונות - קיים מס על מכוניות והוא מחולק לכמה חלקים: מכס ומס-מותרות, שזהו מס חד-פעמי; דמי רשיונות, שזהו מס שנתי ודלק שזהו מס שוטף. המדינה דורשת את שלושת הדברים האלה. מכל המסים האלה הצורך ביותר הוא מס הדלק, והוא גם נוח יותר גם מבחינת המשלם וגם מבחינת הגבייה. האידיאלי ביותר היה להקטין את מס הרשיונות עד תשלום אדמיניסטרטיבי ממש לרשיון, לבדיקה ולפיקוח על המכונית, ולקחת את הסכום הנותר על הדלק. אני חושב שזה היה גם הדבר ההגיוני ביותר. אינני מדבר על המכס ומס המותרות כי זהו תשלום חד-פעמי, אולם ברצוני להתעכב על שני הדברים האחרים.

אני חושב שהגיע הזמן שדמי הרשיונות הגיעו עד הגבול, ויהיה בזה כמעט מן הפשע, בזמן שאנשים מחזירים רשיונות מחוסר אפשרות לשלם בעדם, להעלות את דמי הרשיונות. אם אין די עבודה לכולם, צריך לדאוג לזה שלכולם תהיה מעט עבודה, אבל בכל זאת יעבדו כולם. למי שיש עבודה מספקת, לא אכפת לשלם את הסכום, אולם למי שאין עבודה, אינו יכול פשוט לשלם. המצב הוא שונה ביחס לבנזין. הוא משלם באותה מידה שהוא עובד ומוציא בנזין, וזה צורך ביותר. יודע אני שיאמרו כי ודאי יעלו גם את המס על הדלק, אבל אני חושב שהגיע הגבול להעלאת דמי הרשיונות. דבר זה ישפיע על צמצום המשק, צמצום התנועה, צמצום העבודה, צמצום העבודה בטוסכים-אבטלה נוספת. נוסף לזה, תהיה להעלאה זו גם השפעה פסיכולוגית קשה על הצבור, ויש לעשות הכל כדי למנוע זאת.

אני מציע לאוצר שיגנוז את ההצעה הזאת ויחשוב ברצינות על העלאה קטנה על הדלק, בכדי להשיג את הסכום הנדרש. אם יעלו אפילו ב-5% את המחיר על הדלק יהיה זכום של 2 מיליון ל"י - כלומר פי שלושה מאשר תוכלו להשיג ע"י העלאת דמי הרשיונות.

ז. שפר:  
אינני יכול לקבל את גישתו של חבר הכנסת בדר. חושבני שנצטרך לקבל את הצעתו בנוגע להעלאת מחיר הדלק, אבל זאת - בתור הצעה נוספת ולא מקבילה.

ברצוני לשאול, מדוע על כל המכוניות אתם מעלים את המס בשיעור של מקסימום 50%, בעוד שעל טרקטורים אתם מעלים יותר. אני מסכים שצריכה להיות גם על סוג זה של כלי רכב העלאה, אבל העלאה שווה.

ח. רובין:  
אני חושב שעלינו לנקוט בשיטה מאד מתונה של העלאות, אם בכלל, על כל כלי הרכב המיועדים לעבודה ולהעלותו בממדים גדולים יותר על המכוניות המשמשות למותרות. כדוגמה לכלי עבודה אני יכול לתת את הג'יפ או את תלת-האופנוע. בענפים העלולים להשפיע על הפעילות הכלכלית, אני מציע זהירות מקסימלית.

א. אלישר:  
בכל מס יש לדון מבחינת תוצאותיו בשטח הכלכלי. גם אם הועמדו 2,000 מכוניות משא ולא 3,000 אין הדאגה פוחתת, ואין התמונה בהירה יותר. 2,000 מכוניות זה 4,000 משפחות, כי בדרך כלל עובדים שני אנשים על מכונית משא אחת, ואל לנו לשכוח: 4,000 משפחות ללא עבודה.

אני מסכים לחבר הכנסת שפר שיש צורך בכסף, אבל עלינו להשיגו בדרכים שלא תבאנה נזק למדינה ולכלכלתה.

ק. לונז:  
ההסתמכות על מכוניות המשא הבטלות אינה קשורה אם השאלה בה אנו דנים עתה. ייתכן שזוהי תוצאה של עודף מכוניות משא בגלל המחיר הגבוה של ההובלה שהיתה בעבר. כאשר ירד המחיר, ירדו גם מספר המכוניות.

נאמר לנו שהעלאת האגרה מעודדת את הרכבת; אהבה

אינני יודע אם היא מעוררת, על כל פנים היא יכולה לעודד. השאלה היא לגבי הקווים שאין בהם רכבת. האם אי אפשר לחלק אין שהוא את שטחי הארץ?

שאלתי השניה היא בקשר למכוניות העובדות על בניין ובקשר לאלה העובדות על דלק אחר, זול יותר. כשאני מסתכל פה בטבלה, הרי רואה אני תוצאה הפוכה: המכוניות העובדות על הדלק הזול חייבות תהיינה בתשלום גדול יותר מאלה העובדות על ~~הדלק הזול~~. האם זה מוצדק?

ד"ר מנטלסון:

התחלתי את דברי בכך שהצעה הזאת היא פרי פשרה פנימית בין משרדי הממשלה השונים. ד"ר ברגמן הציג בתחילה הטלת המס על מכוניות פרטיות בלבד. עתה התנספת על מכונית מסא תגיע ל-40-50 ל"י לשנה, ואינני חושב שתהיה בזה הכבדה רבה.

אשר להצעתו של חבר הכנסת בדר, להעלות את המס על בניין, חושבני שלא נוכל לעשות זאת. אם נעלה את המס, זה ישפיע על מחיר הפוספטים מהנגב, על המשקים מהגליל העליון, על סלק הסוכר שאנו צריכים להביא ממרחקים גדולים. זאת איננו יכולים לעשות. אינני גם יכול לתת הבטחה מפורשת שלא יועלה מחיר הדלק; ישנן תבודות בשוק הבינלאומי, ואי אפשר להימנע מהעלאות בעקבותיהן. אני מודה לחבר הכנסת בדר על הצעתו, אבל אינני יכול, משיקולים משקיים, להטיל את המס הזה על המשקים הרחוקים ביותר ועל ההובלה הקשה ביותר. האם לא מוצדק יותר להטיל תוספת מסויימת על משלמי דמי הרשיונות, בעלי המכוניות? אינני יכול להסכים גם שאם בעל ג'יפ ישלם 42 ל"י לשנה, זה יכביד עליו, אפילו אם הג'יפ משמש לו ככלי עבודה.

אשר לטרקטורים, אני מסכים שיש להוזיל את התשלום המוטל עליהם, אולם אין להבדיל בין עירוניים לבין חקלאיים. אני מציג שנוציא את השאלה הזאת עד לבירוך.

האוטובוסים העירוניים ישלמו כ-60 ל"י לשנה, ואינני חושב שזה יכביד עליהם.

אני חושב שנשאר העידוד למכוניות המשתמשות בדלק זול, אבל אם חברי הוועדה חושבים שיש לעודד יותר את הדיזלים במכוניות מסא, למשל, זוהי כבר שאלה משקית, אם זה רצוי שכל המשק שלנו במשאות יעבור לדיזלים.

אני מבקש לקבל את הסכמה המונחת לפניכם, אולי בתיקונים קלים, ולהרשות לנו על סמך התוספת בהכנסות לאזן את התקציב.

י. פורדר:

מה היום ההוצאות הנורמליות של פורדר?

היו"ר י. גורי:

במדיניות של האוצר בשטח זה יכולות להיות שתי מגמות: מדיניות פיסקאלית ומדיניות כלכלית, וטוב מאד כששני הגורמים האלה עולים בקנה אחד; אבל לא תמיד זה ניתן, ביחוד כשהלחץ של איזון התקציב הוא גדול מאד. עד עתה, מכל מקום, לא היתה סתירה בין שני הגורמים האלה. אינני חשב שהמס המוטל על מכוניות מסא ועל אוטובוסים הוא כבד מדי. הרווחים של העוסקים בתחבורה הצבורית ובתחבורת המסא היו כבוהים מאד עד הזמן האחרון, כל אחד יודע זאת, והמסו אשר עליהם לשלם לא יכביד עליהם. אותו דבר אמור גם לגבי המוניות.

לעומת זאת, אני מביע למסקנה שיש צורך למחוק את פרק ו', המדבר על כלי רכב אחרים, כגון עגלות סוסים. הסכום הוא גם כן קטן מאד, כ-15 אלף לירות, ואין הוא מוסיף הרבה.

אני מציג שהאוצר, לאחר ששמע את ההערות, יבדוק מחדש את ההצעה ויגישה לנו בישיבה הבאה.

אשר להצעתו של חבר הכנסת בדר, לרכז את כל המדיניות הפיסקאלית דרך ציבור אחד, המס על הדלק, הו"יש בזה נוחיות מסויימת, אבל יותר מזה - טכנה.

ר.ש.

ס. קלמר:

אם נאשר את ההצעות האלה, אני מציע שתהיה הודעה מפורשת מצד בא"כוח האוצר, כי פעולה זו לא תגרור אחריה העלאת מחירי הכרטיסים באוטובוסים.

ס. סנדלסון:

האוצר אינו יכול להגיד דבר כזה, היות והרשות המוסמכת היא משרד התחבורה.

סר גולדנין:

להערתו של חבר הכנסת בדר על שנות הייצור, עלי לומר כי מתוך הפטולת או מלאי המכוניות שהיה בצבא הבריטי, כמעט כולן טשנות ייצור 1940-1943, בעיקר 1942; אבל חשבנו שכדי לא להקשות נקבע את הגבול בשנת 1945.

אשר למכוניות המשא העומדות ללא עבודה, נכון שזוהי שאלת האבטלה, אבל לא רק שאלה זו. ישנו מספר מסויים של מכוניות משא שמצבן הטכני הוא גרוע מאד ובהחלט לא כדאי להפעילן.

אשר למחירי ההובלה הגבוהים, נכון שזה עלול לתת משהו לרכבת, אבל מצד שני הרכבת מאד זקוקה לעבודתה של המכונית. אני חייב לציין כי אנו עומדים עתה בפני העלאת מחירי ההובלה; היה דיון בינמשרדי בענין זה, ומשרד התחבורה המליץ על העלאה של 15%, היות ומן השנה שעברה, למרות ההתיקרויות, לא היתה כל העלאה.

אינני חושב שיש אפשרות כלשהי להוציא אברות למכוניות משא לפי שטח פעולה. אפילו במכוניות פרטיות נכשלנו בזה, והמטרה גם כן אינה יכולה לפקח על כך.

אשר לדיזל ובנזין, אנו מעוניינים לעודד שימוש בדיזלים|מכמה טעמים: המכונית, למרות שהיא יותר יקרה, שנות קיומה ארוכות יותר; המטען הוא גדול יותר, החזקתה עולה פחות, פרט למקרה של החלפת חלקים. אבל מאחר שעשינו השוואה ובדקנו את כל הצדדים, החלטנו להעלות על מכוניות אלה יותר.

אשר לאוטובוסים ולדרישתו של חבר הכנסת קלמר, אנו, בזמן הדיון האחרון על ההעלאה, נתנו להם אפשרות להעלות את המחירים 18% במקום ב-15%, כדי שתהיה להם רזרבה מסויימת בעת העלאות מסוג ההעלאה הנוכחית. אינני חושב שהעלאת האגרות לרשיונות תגרור אחריה העלאת המחירים באוטובוסים.

חבר הכנסת פורדר שאל כמה הן היום ההוצאות הנורמליות של מכוניות "פורד" והתשובה היא: 71 ל"י לחודש, כולל 40 ל"י בערך אמורטיזציה.

אשר לטרקטורים, הרי 500 הרשומים כוללים גם טרקטורים חקלאיים, אבל לא על שושראות, אלא על גלגלי גומי.

א. אלישר:

ברצוני להביא לידיעת היו"ר, כי מבין 10-11 מכוניות פרטיות, 7,000 הן של אנשים פדש= שבשבילם אין אלה מותרות, אלא ממש צורך חיוני, כמו: רופאים, קבלנים, מוסדות, ממשלה, שרים ועוד.

היו"ר י. גורי:

מכיר אני את הבעיה הזאת, אולם חושבני שבין האנשים האלה שמנה חבר הכנסת אלישר, רובם בעלי הכנסה גבוהה ויכולים לשלם את האגרה. דבר זה לא יכביד עליהם במידה שיעמידו את מכוניותיהם ולא יטעו בהן.

סר גולדנין:

ברצוני להביא לידיעת הוועדה, כי בעלי המכוניות הם היחידים, אשר כבר הודיעו לנו כי יתנגדו וילחמו בכל תוקף נגד העלאת האגרה.

היו"ר י. גורי:

חושבני שהרווח של בעלי המכוניות, אם כי ירד בזמן האחרון, עדיין עומד על רמה גבוהה.

ר.ש.

מר גולדריין:  
נכון שהכנסותיהם של בעלי המוניות ירדו פלאים. אבל אם הנהג עצמו עובד על המכונית, הוא מרוויח עוד די צרכו. אולם ישנם מקרים מסויימים שאגף השיקום נתן לנכים מכוניות, והם אינם יכולים לנהוג בעצמם. במקרים אלה, חושבני שהמצב הוא גרוע יותר. מספר המוניות מסוג זה מגיע ל-2,000.

ד"ר סנדלסון:  
האם ישנה אפשרות לגבי הנכים האלה, לדחות את תשלומיהם לשנה או שנתיים?

ברצוני לציין כי ההעלאה על מכוניות משא אינה גדולה; אולם אפשר להתחשב יותר עם בעלי המכוניות מהעודף של הצבא הבריטי, ולהקטין את תשלומיהם או לבטלם כלל.

מר גולדריין:  
חושבני שדחיית התשלומים אינה בריאה. אשר למכוניות המשא, אני סוכן לקבל את דעת האוצר. אני גם סוכן לקבל את הצעת היו"ר, למחוק את פרק ו'.

ח. רובין:  
אני מגיש את הצעותי: קבוצה א: סעיף ראשון - להעמיד את ההעלאה על 45 ל"י ולשחרר ג'יפים. סעיף 2 - להעמיד את ההעלאה על 80 ל"י במקום 90 ל"י. סעיף 3 - להעמיד את ההעלאה על 110 ל"י במקום על 120 ל"י. את היתר אני מציע להשאיר בלי שינוי. קבוצה ב': את האופנוע הקל להשאיר בלי שינוי, אולם את תלת-האופנוע לשחרר.

קבוצה ה': סעיף ראשון יישאר בלי שינוי. סעיף 2 - 30 ל"י במקום 40 ל"י. סעיף 3 - להשאיר ללא שינוי. סעיף 4 - להעמיד על 50 ל"י במקום 55 ל"י. סעיף 5 - להשאיר ללא שינוי. ליתר הסעיפים אינני מציע שנויים.

י. ברר:  
אני אצביע נגד ההצעה.

לאחר הצבעות - בירחו כל הצעותיו של חבר הכנסת רובין

הוועדה ממליצה בפני האוצר לבדוק את רשימת מכוניות המשא, בכונן של הקטנת ההעלאה על המכוניות הישנות.

מר גולדריין:  
אשר לטרקטורים, שר התחבורה מבקש להשאיר את האגרות על טרקטורים חקלאיים בסכום של 60 ל"י ועירוניים בסכום של 90 ל"י לשנה.

לאחר הצבעה - הוחלט לא להבדיל בין טרקטורים חקלאיים לעירוניים הוחלט להעמיד את האגרה על 80 ל"י לשנה

ח. רובין:  
על תלת-אופנועים אני מציע 25 ל"י במקום 36 ל"י.

היו"ר י. גורי:  
מכיוון שלא שוכנעתי כי רווחיהם של בעלי תלת-אופנועים קטנן - אני מציע לא להעלות אמנם ל-36, אבל לא להקטין ל-25; אני מציע 30 ל"י לשנה.

לאחר הצבעה - הוחלט לקבל את הצעת היו"ר

היו"ר י. גורי:  
ישנה הצעת שינוי בקשר לרשימות כלי רכב חקלאיים מספר הרשימות לסוג הנ"ל הוא 105. אם יבוטלו הרשימות החקלאיים נלכלי רכב אלה יוקצבו מספרים מסחריים, תהיה התכנסה המסוערת 10 אלפים ל"י לשנה. זה אמור לגבי מכוניות משא וטנדרים.

סר גולדנין:

בהתאם לפקודת התעבורה, ושאי משרד הרישוי  
לשחרר רכב חקלאי המיועד אך ורק לחקלאות  
מכל תשלום. במשך כל הזמן הוצאו 106 רישיונות מסוג זה. יש לנו אמנם עכשיו  
כמה בקשות נוספות, אבל אנו עדיין מעכבים אותן. עלי לציין, כי אין כל  
אפשרות לבדוק, אם אמנם המכוניות האלה משמשות לחקלאות בלבד ולצרכי אותו  
משק אליהן הן שייכות. המסורה אינה יכולה בשום פנים לפקח על זאת, ואנשי  
המשקים עצמם טוענים איתה הטענה.

ח. רובין:

כל העניין הזה אינו נראה לי חשוב ביותר,  
אבל חוששני שיהיה טעם צבורי לא טוב אם  
יבוטלו המספרים הצהובים; לכן אני מתנגד לכך.

ז. שפר:

פה אין קובע הצד הכספי, אלא הצד המוסרי,  
ובניגוד לדברי חבר הכנסת רובין, הטעם הצבורי  
אינו טוב עכשיו, עם קיום המספרים האלה. אני מצטרף לדרישת ביטולם.

לאחר הצבעה - הוחלט לבטל את המספרים הצהובים על  
כלי רכב חקלאיים

היו"ר י. גורי:

רישיונות עסקיים. מספר הרישיונות העסקיים  
מגיע ל-145 והאגרה מגיעה ל-24 ל"י לשנה.  
ההעלאה האחרונה היא בסך 60 ל"י לשנה. הסכום אשר יתקבל מתוספת ההכנסה  
מגיע ל-5220 ל"י לשנה. נוסף לכך ישנה כוונה להקציב השנה 80 רישיונות  
עסקיים חדשים, וההכנסה הכוללת תגיע ל-10-20 אלפים ל"י.

ח. רובין:

חוששני שההעלאה היא מופרזת, ואני מציע 8 ל"י.

לאחר הצבעה - אושרה ההעלאה על רישיונות עסקיים למך 60 ל"י

ג) חוק מס נסיעות חוץ - צו בדבר קביעת שיעורי המס  
=====

היו"ר י. גורי:

אישרנו בכנסת את חתיקון לחוק מס נסיעות חוץ,  
והעלינו את הסייג של 50% ל-100%. אולם זו היתה  
רק המסגרת ועכשיו באים הפרטים לאישור.

ד"ר מנדלסון:

מס זה הופיע קודם לכן בתור סעיף נפרד באומדן  
של 1,5 מיליון ל"י. אני חוזר שוב על מה שאמרת  
כבר, כי האוצר מכל מיני שיקולים, לא החליט להעלות את המחיר של הכרטיס  
מלירה ל-1.80 והמחיר נשאר לירה. בסידה מסויימת המס הזה הוא תחליף  
להחלפת השער. כדי לצאת מהסבך של הפקדון, שהיה קיים קודם, שהוא גם  
בלתי סוציאלי במקצת, אנו בהחלט מעוניינים להעביר זאת לפסים של מס.  
התעריפים הקיימים היום הם 50% באוירון, מבלי להפריד בין כרטיס רגיל לבין  
"טוריסט קלט" ובאניות - 10-25%. התעריף המוצע עכשיו לחברי וועד  
הכספים הוא פרי של מ"ט בין שלושה משרדי ממשלה ובנוי על שוויון פחות או  
יותר בין נסיעות באוירון ונסיעות באניה.

ז. שפר:

אני חושב שתשלום של 50% בדורסיטור הוא גבוה  
מדי ואני מציע 35%.

ש. פרלשטיין:

כלי רכב אחרים - הכוונה היא לרכבת בחו"ל.  
שם ישנן גם כן מחלקות. מדוע אינכם מבדילים

ביניהן?

אני מצטרף לדרישה להוריד את האחוז בדורמיטורים.  
אני מציע 25%, אבל אם הצעתי לא תתקבל, אני מוקן

א. אלישר:

גם להסכים ל- 35%.

בין הנוטעים לחוץ-לארץ רבים הנוטעים בשליחות  
הממשלה או המוסדות, ואני חושב שצריך להיות כתוב באופן מפורש שהם משוחררים.

ד"ר מנדלסון:

ישנם חוזים בינלאומיים, שמשרד החוץ חתם עליהם,  
לא להפלות בין ספנות לבין בטיעה אווירית.  
ולכן חושבני שיהיה קושי בהורדת האחוז באולמות שינה באניות או בדורמיטורים  
באווירונים.

היו"ר י. גורי:

ברצוני להודיע, כי הדעה הכללית בוועדה היא  
שיש להוריד את האחוז בדורמיטורים ל- 35%.  
בדרך-כלל חושבני שהוועדה כולה מסכימה לאשר את הצו.

ח. רובין:

אני מציע:

- 30% - באולם שינה
- 40% - במחלקות אחרות
- 30% - אניה מסוג אחר
- 40% - אניית מסא

ה צ ב ה

הצעותיו של חבר-הכנסת רובין - נפלן

חוק מס נסיעות חוץ, צו בדבר קביעת שיאורי המס - אושר

היו"ר י. גורי:

אנו עוברים לדיון בחוק מס נסיעות חוץ,  
צו בדבר פטור מתשלום המס.

(היו"ר קורא את החוק)

הדיון בחוק זה יתקיים בישיבה הבאה.

הישיבה נעולה.

הישיבה נבעלה בשעה 12.30.