

מזכרת ירושלים מ"ט' 60/ג'

מיטיבת ועדת הכספים, ביום א' טז' באדר ב'
תשי"ד - 21.3.1954
(בשעה 10.00)

ק. לוז	היו"ר י. גורי	<u>נוכחוני:</u>
א. סטרפ	ח. אריאב	
ז. איזלינג	י. בדר	
ח. רובין	א.ס. בניחובסקי	
	ט. דיין	

מזכרנים:
 מר רזילי - מנהל כללי, משרד התחבורה
 מר סירקיס - משרד התחבורה
 מר גלבוש - אגף התקציבים, משרד המוצר
 מר ארגוב - נציג מס-הכנסה
 ד"ר סנדלסון - משרד המוצר

- סדר היום: (1) תקציב משרד התחבורה.
 (2) אומדן מס-הכנסה.

(1) תקציב משרד התחבורה

היו"ר י. גורי: לא ברור לי ענין ההפחתות.

מר סירקיס: נאל חיספה הוא למעשה רק טוכן של אותם הכספים, ולכן לא הכנסנו את הסכומים שמבדילים באופן מיותר את התקציב.

היו"ר י. גורי: פירוט הדבר שהגידול של התקציב מתבטא ב-1.250.000 ל"י, וזה בעצם הסכום שבטא בהרחבת פעולות. התקציב הזנה, בהבדל מהשנים הקודמות, מאוזן מבפנים מבלי שהחסר לאיזון יתכסה מהכנסות הדומות. זאת נוסרת שמעלת ועדת הכספים דאגתקד - לשני תקציבים ולה יתאזנו בנפרד - באה על סיפוקה התקציב זה. אמנם הרכבת מטפחה לסאת בהפסד אבל הוא מתכסה מעודף הכנסות סמלית וכו'.

י. בדר: (א)מה הן התוצאות המשקיות האפשריות כתוצאה מביטול הסובסידיה על הדלק; זאת נוסרת העברת היטוב הדלק לפי שער 1.80 ל"י? (ב) מה ההבדל בין "חובות" ו"החזרות"; למי אתם מחזירים ולאיזה הכנסה זה בכנס? האם זה קטור עם גודל חובות והלוקת תשלומים או יותר עם חלוקה פנימית של אמצעי התקציב שלכם? (ג) הייתי רוצה לדעת משהו על תכניותיכם לאיחוד במלי יפו-תל-אביב. (ד) האם אין בדעתכם לעבור סוף כל סוף לפזקסנות עסקית נפרדת לכל נטל, לרכבת, ולטרות התעונה, כדי שנדע מהן ההשקאות, מה הבלתי ואם המפעלים העסקיים של המשרד נותנים רווחים, איזה רווחים או הפסדים - בחישוב של רבית וכל החישובים שברוך לעשות במאזן עסקי? לפי דעתי כל החישובים על איזון התקציב הם פיקטיביים לצמרי הם לא תקחו בחיבורן את הבלתי ויתר הפרטים שלפיהם עורכים מאזן עסקי.

היו"ר י. גורני: בזה מוזק חבר הכנסת בדר - שכל זמן שזה לא מתנהל על בסיס של טפסל עסקי זה מבטא רק הכנסות והוצאות לכל ית התקציב והפאסיב.

ח. אריאב: כשישנה הכנסה כה טענה מהרכבת, נראה שההוצאה על השירות היא מוגזמת גם במצב נורמלי. האם משרד להקטין את ההוצאות האלה, ומה נעשה בשביל להגדיל את מספר הנוסעים ברכבת?

משרד לתחבורה בים, התחוננו לא פעם שהמלחים מביאים אתם מכל טוב, ונאמר שזה אחד המקורות החשובים של העוק העשור. האם משרד התחבורה נתן דעתו לתופעה זו? נאמר כאן שתמורת משכורת נותנים להם ופירות לעסוק בדברים האלה. האם המשרד חושב שזו הדרך הנכונה להמשיך בה, או שהוא חושב להפסיק זאת, ובמיוחד צורה?

ס. לרנ: כיצד הגיעו השנה לפניך התקציב? אני רואה שני סעיפים עיקריים של הפרטי הכנסות: דמי שירותים ונטענים ונוסעים ברכבות. כמה להסביר את ההעלמה הזו בטכונים?

א. צינולינג: אני רואה שהעליה בהכנסות במסלים היא לפנין שיעור יותר גדולה מעליית ההכנסות ברכבות. אין אלאנו עומדים בפני ריבוי כזה של ייבוא בהשוואה לשנים קודמות, והדבר אינו טוב.

אני מבקש הסבר יותר מלא לענין של נמלי הקיטון, תל-אביב ויפו. אני רוצה לדעת מה המדיניות בענין תחבורה מוטורית ציבורית; ענין של אוטובוסים. מה צריך לעשות לשיפור, כדי להגיע למיעוט יל הוצאות בטכונים קטנות, או מולי החשבון איבנו כדאי. כל הזמן גידול התחבורה הציבורית מפגד אחרי הגידול של תחבורה חזרת, ועכשיו יש כאילו פחות צפיפות.

היו"ר י. גורני: מה מצב הפעלת נמל הקיטון והחכרת הרציפיים. אני מבין שהפעלת המפעל טרם נשלמה. קראתי כתבה ב"זמנים" בענין המבדק שעומדים לקבל, ועם נאמר שיתקלו בקשיים גדולים ולא תהיה ברירה אלא לטור את המבדק בנטל חיפה אולם אז זה יכביד על חופש התנועה של מניות עם ויצטרכו לחפש מקום להתקנת המבדק באורח-קבע. מתוך כתבה זו נשמעת נימה, שיש דברים שלא צפו אותם מראש וזה יגרום להוצאות גדולות.

אנחנו שומעים שעומדים להקים מועצה ציבורית למניעת תאונות, ואפילו נשים המדינה נתן חסותו למועצה. אבל ההרגשה בציבור היא, שנואגים ביד רכה בענינים אלה גם במובן סתן רשיונות - כי נהגים בלתי מנוסים גורמים במידה רבה לתאונות, וגם במובן העובדים. האמלה היא, שהו המסקל היחסי של תאונות ביום ובלילה, כדי שנדע איכן לחפש את שורש הרעה. בעיקרו של דבר, מה הם היעדים שייעשו על סבת להקטין ולמצמם ככל האפשר את מספר התאונות שבאות כתוצאה מנהיגה הפקרית או מחוסר הכשרה של הנהג?

א.ס. גניחובסקי: קראנו שמסעדה כשרה שבטוח נמל חיפה מוכרחה להיטגר מכמה סיבות ואילו יש מסעדה שניה, מלובלכת וטריפה במקום. מה עושה משרד התחבורה בשחרור המסעדה ממסים ובעזרה תקציבית כדי שמסעדה זו תקיים? ומה נעשה כדי לחסל את המסעדה המלוכלכת השניה?

קרובנו לחברת מוניות צוות רצתה להוֹזִיל את מחיר הנסיעה ולאחר שקט רעט גדול הדבר לא בוצע. מה חויב לעשות מלד התחבורה בענין זה? אני יודע שרודפים את מוניות "טרות", קודם כל מכוניות מט"ר וגם המיטרה. אני חויב שמלד התחבורה צריך לעודד את הטרות, והייתי רוצה לדעת מהי הפוליטיקה של המסדר בענין זה.

מר רזילי הבטיח בענין התחבורה בטבת, שהתחבורה הכינ"עירונית - מלבד בחיפה - לא תהיה בטבת. מולח אני קורה, למשל, מדוקט בבאר-שבע נוטעים בטבת.

אשר ל"אל על", - למי שייכת חברה זו? או זה גוף ממסלתי, מה עושה החברה? חברה זו צוהגת בחסכנות והנה פתאום הולך ומוקם בטבילה בנין גדול בלב תל-אביב. מה היה צריך להוציא את הסכומים האלה בטבת הזה?

אני מציע לכם שתבקשו שופט מיוחד לעיני תאונות דרכים. מה הטוב בנוגע להעלאת חדשה של מחירי הנסיעות; מהי נקבעות ההעלאות ומה המטב? מהו הטוב בנוגע לחלקי חילוף? אני רוצה לשאול מדוע אי-אפשר להביא 60-70 מוטונים ואחת ולתמיד לפתור את בעיית הנסיעות והתורים.

מר רזילי: לשאלת חבר הכנסת בדר על התוצאות המסקיות עם הדלק יועלה לטעם של 1.80 ל"י. הוצאות חברות האוטובוסים על דלק מתבטאות בערך ב-15% מכלל ההוצאות. אם המחיר יבוטס על שער של 1.80 ל"י, טזה מהווה בערך 20-25%, זה יאווה כ-3% תוטפת על המטק, וגם ימפיע על האינדקס. 3% יכולים להתבטא ב-0.2 נקודות באינדקס. כל נקודה באינדקס מהווה 4 מיליון ל"י.

י. בדר: בניח שתחזיר לתחבורה הציבורית את ההפרט בסובסידיה ישירה; זיך יעלה האינדקס?

מר רזילי: חברות התחבורה דורשות, במקום שנשב כל פעם על העלאות, לתת להן שחרורים שונים.

י. בדר: מה חלק הבנזין ט"נבלע" בתחבורה הציבורית, מ-30 מיליון ליסיהם אלה?

מר רזילי: טטן מסד. כל התחבורה בדרכים (כולל מכוניות, מוניות, מטרה, מכבי-אט וכו') לקחת 5-6% מהוצאות הדלק בארץ. 30 מיליון ליטר, זה דלק; גם התחבורה הציבורית לא נוטעת רק על בנזין, אלא גם על דיזל.

מר גלבוע: בסעיף 39 בהכנסות יע"תביעות על חשבון (קרן) ורכוש ממסלתי ואחר-כך סעיף רבית. שטר ה-400 אלף ל"י - טזה 301 אלף דולר אנחנו צריכים לשלם תמורת סלוות חוץ במטך הטנה הזאת.

י. בדר: למה זה היה: טתקד 1.400.000 ל"י?

מר גלבוע: טתקד התקניב היה הרבה פחות מפורט והטנה הפרדנו זאת לעני סעיפים.

שעברה. ומכאן ההוצאות שלו, ובל עברנו בהרכבה את המוסדן
במשאות ובנוסעים. אילו היה לנו ציוד יכולנו להוביל הרבה
יותר. הרמת לא יכלה למפק עכשיו את כל הוצאות.

בנוגע לריבוי ההכנסות מנוסעים:
אם הבייל לקח כפי שהיה לוקח תמיד, 2% דמי רציף, וערך
הסחורה בחצי ל"י 1.80 ול"י 1.00 - מ"י - ממילא
ההכנסה גדלה. כבר הענה הכנסות הנמל עולות בהרבה.

מר סירקיס: על דמי-רציף יש לנו 2,5 מיליון
ל"י במקום 1.900.000 ל"י.

מר רזילי: נוסף לזה חושבים להעביר כמה
מאות אלפי טונות טהיילומים דרך

חיטה.

בשאלה שאלה, מה המדיניות בתחבורה
המוטורית בארץ. יש הדורשים בוטות ויש הדורשים אמצעים
בהוצאות. שר המוצד מעדיף אפילו על פני העלאת המחירים,
וגם מני נוטה לעמדה זו. אם להשוות את מחירי התחבורה
עלנו עם המחירים בחוץ-לארץ, אנו צעדים בערך בחצי
המחיר מהתחבורה הזולה ביותר, אבל זה על חשבון הנוחיות
והבריאות. אם נדבר על העלאת בוטות, פירושו הדבר העלאת
המחירים. בשביל להקטין את הצפיפות יש להביא כמה מאות
אוטובוסים, וזו ברש וראשונה היקעת כמה מאות אלפי
דולרים. מני נוטה לדעה שאין עכשיו הזמן להרחבה, אבל
בכל זאת הכנסנו בתקציב מטבע חוץ סכום ל-150 אוטובוסים.
60 אוטובוסים נוספים אריכים להגיע לארץ. מלבד זאת
אנחנו מקווים לעם הארכת קו הרכבת לתחנת ארלוזורוב
ועל-ידי הציוד שיבנה במסך הזמן, נוכל להפוך את הרכבת
למכיר תחבורה בין-עירוני ומרבית הנוסעים בין תל-אביב,
ירושלם וחיפה יסעו ברכבת וישארו מספר גדול של אוטובוסים
לצרכים אחרים. מינדי אומר עביתלנו כבר את הצפיפות
אבל הדבר כבר מורגל, ואם תיגמר המטילה בארלוזורוב
בחודש יוני עוב יורגש הדבר. איתה עד כה הפרזה בנטיעות,
ועכשיו אין כסף והציבור אינו נוטע כל-כך.

אשר למאב בהפעלת נמל הקיפון:

היום תובנו בפני ועדת השירים הכלכלית על-ידי העיר, לאילור,
התכנית להחכרת המחסן והשטחים במקום. ארציף בכלל אינו
עומד להחכרה אלא נשאר בידי הממללה, עם ההכנסות מנו.
שאלת ההחכרה עומדת רק לגבי המחסנים. חשבנו בהזדמנות
זו לעשות נסיון, שיהיו לנו רק דמי רציף, ואם באה חברה
ומביעה 20 אלף ל"י לשנה דמי-חכירה בעד המחסן, כדמי
לעשות זאת. למעשה עד עכשיו מתנהלת שיטה של קוטס-פלוס,
אם כי לא קוראים לה כך.

אשר לנמל הדיג, יש הסכם להעביר

אותו לקיפון ובמחצית התקציב ישנו משרד התחבורה ובמחצית
השניה - משרד החקלאות.

אשר למבדק הצף, לא נכון שלא ראו

את הדברים מראש, אבל לא ראו כמה דברים מראש. חברת
"היטה" באה עוד לפני שנתיים למשרד התחבורה בהצעה, שיקנו
לה יסח מדמה על-יד נמל חיפה לבניית מבדק; והאחם הסכם
בין משרד התחבורה והחברה, בו ניתנה לה קונצסיה לבנות
את המבדק. לפי האסכם הם היו אריכים לגשת לעבודה כעבור
שנה וחצי, אבל עד היום החברה לא עשתה צעד דבר. היא
קבלה כמה הוצאות מהמשרד ולא נענתה. אמל היא הסתדרה עם

חברת העילומים והזמינה מבדק, מן הנהגותיו של מר רוזילי
יכניסו אותו לנסל חיפה. משרד התחבורה נאמר להם ברורות,
שגם יביטו מבדק ולא יכניסו לו מקום - מפילו אם
יאסרו לשלוח אותו בחזרה הוא לא יבא בחזרה לנסל חיפה.
הוא דורש 14 מטר עומק, והעומק הגדול ביותר שהגענו
אליו עמיו הוא 11 מטרים. מלבד זאת, בשביל להעמיק עד
14 מטר יש צורך בשינוע מסויים, והוא אפשר לעשות זאת
על-יד קירות שובר הגלים.

מה יהיה חזר כן, בנסל חיפה
יודע. הער ביהל שיחה מאד רצינית עם הלל דן בענין זה.
המבדק לא הוזמן על-ידי משרד התחבורה ובמידה שזה
נוגע למשרד כמשרד, הוא יודע על המבדק בדיוק כסוכם.
אנחנו הכנסנו לתקציב מבדק צף, על סמך ההסכמה עם חברת
"הימה", אבל היות והיא לא עשתה שום דבר הודענו שאיננו
יכולים להכניס מבדק.

היו"ר י. גורבי: מי הם הגורמים המאזנים את
הגוף הזה?

מר רוזילי: טולל-בונה בעיקר, וכן צי"ם,
במידה יותר קטנה ויהודי בשם
קירשטיין. אני רוצה להשתמש בפורום הנכבד הזה - כי
ברור לי שיהיו אחר-כך סקנדלים - ולהעמיד אתכם על
המצב כפי שהוא היות עם המבדק הצף.

משרד התחבורה הודיע לנאטי "הימה"
שלנסל חיפה זה לא בא בחישוב, ושיערו מה שני רוצים.
הם ברו בהצעה בקשר לקישון, והיו צריכים להכין מקום.
בחור תרוץ הם אמרו למנהל הנסל בחיפה, שלא התחילו
בבנין היות ומוטחים ברו ואמרו שזה קום לא טוב. באופן
בלתי רשמי אמרו לי שיש מה ענין לל יותף, מרוכזים
להוציא אותו.

היו"ר י. גורבי: מכל מקום נכון יהיה לומר,
שמטביב הענין הזה יש תסבוכת
לא קטנה.

מר רוזילי: גדולה מאוד. אני כבר יכול לראות
מה יהיה כשהמבדק יעמוד בערי
הנסל ולא יהיה זיפה למים אותו. אין שום ספק שהמבדק
הוא דבר טוב ויכול להביא תועלת רבה וגם אסמון בזמן
ודביזיה, אבל צריך בטבילו מקום.

א.מ. גביחובטסי: מבדק הוא ענין קובע בטפנות,
ובמשרד התחבורה ובמדינה עדיין
עולמת המסילה ולא הלל דן. ואני עומד: מדוע שתקתם עד
עכשיו וסאו המצב?

מר רוזילי: אני הודעתי שמשרד התחבורה
הכניס מבדק צף לתקציב על סמך
קובצטיה שנתנו.

א.מ. גביחובטסי: מבקש דיון סיווד בוועדת הכספים
בענין המבדק.

מר רוזילי: בנוגע לרשימות אני יכול לומר
ב'ל האחריות, שמיש איננו מקבל

רשיון בהיגה ללא בדיקה יסודית ומבלי שכנוע שהחלט
ראוי לכך. גם בעיה סטטיסטית תיזכרו לרעת מטרבית
התאונות הרגילות בגרמות דוקא על-ידי אלה שיודעו
לנהוג ומרבים לעצמם דברים מסורתיים. עובדה ש-64% מן
התאונות הפאטאליות הן תוצאה ממהירות מופרזת וכי בעיקר
מטמים כזה אלה שמינם מוטרים על חוקי המהירות.

אין מצלנו חינוך בנימוסי דרכים;
נימוסים ראשוניים - לתת סימן, או להתעכב בדרך ולהוסיף
עזרה למכונית עומדת; יש דברים אלטרנטיים שאנחנו
רוצים להשיג על-ידי הנוף הציבורי הזה, גם בבתי-הספר
בין הילדים, לחנך את הציבור לנימוסי דרכים; ואם יהיו
נימוסי דרכים תהיינה פחות תאונות.

מה שנוגע לעונשין, זה אמנם
לא ענין שלנו, אבל גם כאן מהחייבים בעולם בין שני
סוגים של עבריינים: יש עבריין טועד ויש עבריין ממוצע.
אצלנו אין עוד אותו חינוך גינטטינקטיבי אצל השופטים,
מתי להחמיר ומתי להקל. לפעמים דוקא על עבירה קלה
נותנים עונש חמור.

אני שטח לשמלה שבשמלה, בדבר
המסעדה בנסל חיפה, כי אני רוצה שפורום זה ידע מה
המצב בדיוק. כשקבלתי את התפקיד, בביקורי הראשון בנסל
שללתי את הבנין על המסעדה, ומטתי באיכות. ראשית,
הנסל משתרע על שטח של קילומטרים וכשהפועל מטסיק
את עבודתו לעשר-עשרים דקות, אין זה מתקבל על הדעת
סילך מרחק גדול כזה ויתעייף. על כן יש בכל העולם
מסעדות קטנות בקרבת מקום; אולם הדבר נעשה בתקופת
בניי-פאר וללא התחשבות עם ההוצאות במקום. שנית,
אני אמרתי שפועלי הנסל מרויחים אצלנו יותר מדי
טוב מכדי שיוכלו לאמץ זיקם במסעדה הזולה הזאת. הפועל
אצלנו יכול להיכנס לכל מסעדה שהיא.

ביציל המסעדה פנו אלינו בבקשה
ליותר על דמי החכירה (400 לירות) לעת עתה לשנה אחת.
הם אמרו כי הגרעון החדשי שלהם הוא 1200 ל"י. מפילו
אם נותר, מי יכסה את הגרעון הנוסף של 800 ל"י?
אמרתי שלפי דעתי צריך לאקטין את השטח ולהסתפק בקומה
אחת, וקומה שניה בהפוך למטריים. ואז, אם נראה שהולכים
בדרך של הברמה יסודית, שני התחבורה בודאי יתחשב
בזה. הם הבטיחו לבדוק את הדבר ולכתוב לנו. הציבור
אוכל מיפה שהוא רוצה למכור, ועובדה שבמסעדה השניה,
שהיא כביכול מלוכלכת, שם באמת מוכלים טוב ולא ביוקר.
אני מינני יכול לסגור מסעדות, ולא רק לפתוח.

אין עכשיו פיקוח על מחירי
הנסיעות במוביות, ומלבד זה יש מין הטבח ג'נטלמני:
בזמן שהורדנו את המיקוח דברנו על העלאת מקסימלית
אפשרית של 10%, והוטכם שגם ירצו להעלות יותר, הם
יודיעו תחילה למעמד התחבורה. עד עכשיו לא היתה לנו
הזדמנות להתערב. כי המחייבים היו ומוכרים כמה שהיינו
אנחנו מריכים לקבוע.

אם דברה זאת מתחרה בשניה, אין
זה מענינו של מטרדנו. אבל אם השמלה הועלתה פה, אני
רוצה לוטר שתפקיד המסילה לטור על המשק, ומחירי-
הפקרות מינם שמירה על המיסק, קדמתי אלי את המרגון שלהם
והנעתי שנטצו דרך להפייסת מכוניות מסויימים למטרטי-
זציה - כמו שעשינו בתחבורה הציבורית; ענתה לי ההסתדרות

טא-אפטר להכריח את החברות האלה. קראתי אלי את כל הטוענה והח אטרו שאין להח טטה להפריש. המחירים שהורדו טהורים התחרות פראית שאין זה מתפקידה של המטלה לטמור עליה.

גנר"ר י. גורי: ביום ששעלו את הכלו על הבנזין, הטוניות בעיר העלו גם כן את המחיר. האם זה היה מתוך טגע עם מסרד התחבורה?

מר רוזילי: הם רק הודיעו לנו ושעלו את שני לנו התנגדות, והטרכו שיעטו כפי שהם רוצים.

היו"ר י. גורי: אני מדבר על מוניות "טפטל", שטם הועלה המחיר ב-20%.

מר רוזילי: אבל הם לא העלו כל הזמן את המחיר. לא ראינו בזה הפרזה. הח עטרו אתנו בטגע וחיכו לשאול אם יש לנו התנגדות או הערות. אמרתי שלי אין הערות בענין זה.

שאלו, מהי מדיניות המסרד לגבי שרותי המוניות. דעת מסרד התחבורה היא, שלא להפריע לשרותי המוניות. גם קיימנו ישיבה בענין זה עם העיריות. מטעם מסרד התחבורה, וגם עיריית תל-אביב, אין שום התנגדות לשרות. אבל יש מקומות בהם אין אפשרות או בייקטיבית לתת למונית מקום על-יד האוטובוס. בדרך כלל יש הוראה מפורטת מטעם מסרד התחבורה ובקשה למטרה, לא להפריע.

ח. רובינ: למה אי-אפשר לטור תחנות טיווחדות. ל"שרות"?

מר רוזילי: הח אינו רוצים בתחנות טיווחדות, אלא על-יד האוטובוסים.

חבר הכנסת גניחובסקי שאל על התחבורה הבין-עירונית בטבת, מחוץ לחיפה. אני לא נסעתי מחוץ לעיר בטבת באוטובוס, והיא מדובר על סטאטוס-קוו בנוגע לחיפה. על כך דובר בנוכחות מ"ד ויש החלטות מסוימות. אולם על ענין הטבת אין לנו פיקוח.

לא הבין את שאלת חבר הכנסת גניחובסקי ביחס ל"אל על". על חברה זו דובר כבר בהרחבה בטבה שעברה. 51% ממניותיה הם בידי המטלה; 22-25% הם בידי הטוכנות. אחר-כך יש צי"ם וזהסתדרות. ברור מאד המצב של החברה טכניית הטבה, וטורע הוא כך ולא אחרת - לזה יש סיבות היסטוריות.

אטר לבנין של החברה, מבלי להיכנס לפרטים אני יכול לומר לכם שריכוז מסרדי החברה בבנין אחד היה צו הטעה. מסרדי החברה התפזרו בטקומות שונים בעיר, חלקם היה בלוד, ונעשה חטבון שמלבד חוסר היעילות עולה הדבר בררבות לירות בכל טבה. כל הזמן חיפטו דרך של ריכוז המסרדים ונרכזי מהקרן-הקיימת שטח של 7 דונמים אולם הדבר לא יצא לפועל. כטמטמה ההזדמנות הזאת, לשכור את הבית ולרכז את המסרדים, הח קפצו על המציאה ועברוהו. במידה שהדבר ידוע לי ולשר החבורה, אנחנו ראינו בזה דבר טוב ולא דבר רע חלילה.

בנוגע לטופס מיוחד לתאורות,
יש למעשה כמה טופסים כולל. האסון הוא, שאין די טופסים
וקורה שעוברים חדשים עד שהעבריים מוכנים לדין. שר
המספיה עשה מאמץ מיוחד בענין זה, וידועים לי כמה
מקרים שהעבריים מוכנים מיד לדין. גם תשלום הקנט
במקום היקל מעל העומט.

א.ט. גניחובסקי: רענין ההעלות, מני רוצה לשמור ל
אם יש איזה דבר קבוע, או שהדבר
נתון לקאפריטה של מיעור.

טר רזילי: במצב התוטט של הכלכלה הישראלית -
כשיין חודש ללא תמורה בכוח הקנייה
של המטבע ובתוספות היוקר, וכשאיננו יודעים מה יהיה
מחיר הבנזין מחר - אין שום אפשרות לקבוע עכשיו
שהעלמה שמוטרה תהיה, נאמר, לשנה. מני מושב שזה היה
ל: צודק ולא הוגן.

אשר לחלקי חילוף, המצב הוא כזה,
שמשרד התחבורה עומד כל הזמן במלחמה עם המוצר על השגת
מטבע מוץ בשביל חלקי חילוף, ובמידה שאנחנו מפליחים
לקבל טכום מסויים אנחנו מוציאים זאת לפועל. ברגע
זה אנחנו עומדים בפני הזמנות של בערך 700-750 אלף דולר;
מלבד זה קבלנו תקציב של מיליון דולר מהזמנה מהסילומים,
אבל לא כל דבר אפשר להזמין. הורכבה כבר רשימה בערך
של 400-450 דולר, ומנסים צריכים לצאת בקשר לזה.

ט. דיין: שמענו פעם משר התחבורה, אם איננו
טועה, שהשכר החדשי של בהגי מט"ד
הוא כ-350 ל"י לחודש, ליום עבודה של 6,5 שעות, וזה
היה לפני תביעתם להעלמה. אחרי שמענו כל טיק המכוניות
הולך ובפסד, כי עד עכשיו לא היו מוכנים לאמורטיזציה -
שאלתי היום: מהו במפת הרווח החדשי, לאחר שהעלו את
המחירים ומה מצב המיק.

טר רזילי: אין שום קשר בין המסכורת או
השכר וכל הכנסות הנהגים בתוך חברים
ובין ההעלמה. אנחנו הישרנו רק את האתייקרות ובמידה
שיש התייקרות לפועל או עובד, גם הוא מקבל את זה כמו
כל שכיר.

כמה הוא בכל-זאת מרויח - פה
יש באיבור הפרזה רבה מאוד. למעשה הם מקבלים 350 לירות.
הם לקחו לעצמם עוד 20 לירות שלא אושרו - כלומר בסך-
הכל 370 לירות. אם נביא בחשבון התייקרות, הם
יכולים להגיע ל-385 ל"י. אבל סכום זה כולל לא רק את
המסכורת בעד 7 שעות העבודה שלהם, אלא גם תוספת שעות
נוספות. כל חבר במט"ד מקבל בממוצע כ-90 ל"י לחודש
בעד שעות נוספות (כולל מוצאי-שבבות וחגים וכו').
בדן הממוצע הוא 55 ל"י לשעות נוספות. יש מקסימום
של שעות נוספות שמעליו מסור לעלות. הם משלמים
גם 13 חדשי מסכורת, וב-358 לירות אלו כלול החלק ה-12
של החודש ה-13. ברוף לזה צריך להוסיף בערך 34%
תנאים מוציאים על הסכום הזה. למעשה התנאים
המוציאים שלהם מגיעים עד ל-42%, אבל היות וכללנו
חודש 13 במסכורת החדשית, נשארו 34%.

הינו"ר י. גורני: כשם שאתם סוציאליים את החודש ה-13 כך אתם צריכים להוציא את המס המחיד, כי אין זה בגדר תנאים סוציאליים.

ש. רזילי: זה מסק עצמאי, הם אינם שכירים. בסופו של דבר, 380 ל"י פלוס סכום נוסף של העלאת, פלוס 34% תנאים סוציאליים, וזה בערך כ-400 לירות.

מר רזילי: עם תנאים סוציאליים, זה למעלה מ-500 לירות. יום העבודה שאושר והוסכם עם ההסתדרות, הוא 7 שעות בעיר ו-7 1/2 מחוץ לעיר. הם הגבילו את עצמם ל-40 שעות בוטפות לחודש.

ש. רזילי: מפסד להוטיף, איפוא, שעה וחצי בכל יום ואז על 8 1/2 שעות הם מקבלים 500 לירות.

מר רזילי: מה שנוגע למסק הנפט, עד אפריל בטנה שעברה לא היה בהוג המלם לנהל למעשה קופה של הפרטה לחידוש המסק. מבחננו הכרחנו אותם לפני שנה ועכשיו עוד פעם, להפריש מדי חודש סכום מסוים למטרה זו. אגד, לא רק שלא היה לו מסף לחידוש המסק, אלא חייב 3 מיליון ל"י על המסק שיש לו. בהעלאת הזו, 5% מטנה הם רק לחידוש המסק. מר גורן מטרכז הקואופרציה אשר להוריד זאת ל-3% אבל מבחננו לא הסכמנו.

מטננו שדן צריכים לדאוג לחידוש 3 1/2 אוטובוסים לחודש מינימום, וזה התבטא ב-70 מלף לירות לחודש. מולם אותו אוטובוס שעלה אז 20 מלף לירות עולה עכשיו 32 מלף ל"י, והגדילו את הסכום ב-50%. כן הוגדל הסכום לגבי אש"ד, והוא מפורש עכשיו 1/4 מיליון לירות לחידוש המסק. באש"ד חלק גדול של המסק אינו שלהם, ושנית, זה מסק מיושן; ואם להעריך אותו מסק, נמצא שאין להם שום דבר.

הינו"ר י. גורני: כדי שתהיה לנו תמונה נכונה, את המס המחיד צריך לצרף למטבורת. אין מלה תנאים סוציאליים.

מר רזילי: זה מחוץ ל-34% החישוב שלנו היה מבוטט על 350 ל"י והם-חילק 370 ל"י, מפני שאנחנו לא הבטנו בחשבון עתונים, ספרים וכדומה.

הינו"ר י. גורני: כמה הם מפורשים לתנאים סוציאליים?

מר סירקיס: 34%, ומס המחיד לא כלול בזה, וזה בלי החודש ה-13.

הינו"ר י. גורני: זאת אומרת, 385 הלירות כוללות את השעות הנוטפות, את החודש ה-13, את המס המחיד ונוסף על כך יש 34% תנאים סוציאליים. אז מה הם התנאים הסוציאליים?

מר רזילי: יש ראשית כל 13 1/2% קופת תגמולים; אחר כך יש 10 ימי הבראה, החלק שלהם במס המקביל לקופת ווילים, חופשה שנתית וחופשת-מחלה.

ח. רובין: היכן מופקדת קרן האמורטיזציה?

מר רזילי: בבנקים, על חשבון מיוחד.

ח. רובין: איך מבטיחים את הפקדון הזה בפני ירידת ערך הכסף?

מר רזילי: אין דאגה לזה, כי הם חייבים כבר את הכסף.

היו"ר י. גורי: כלומר, את נוריד מ-385 הלירות, את 90 הלירות של טעות בוטפות, זה בערך 300 לירות משכורת.

מר רזילי: האיגוד המקצועי אישר להם 200 וכמה לירות; 36 לירות ממס, ואחר-כך מתווספים טכונים בוטפים.

היו"ר י. גורי: חושבני שמה שנוגע ל-34% תנאים סוציאליים, מלה הם התנאים הסוציאליים הרגילים ואין פה שום דבר יוצא מן הכלל. בנוגע ל-300 לירות, אחר שאני נוריד את הטעות הבוטפות, הן כוללות את החודש ה-13, הממשק והמט האמיד. אינני יודע אם הממשק שלהם מופשר להם לשלם משכורת כזו.

ד. דיין: אני הבינתי שב-8/2 שעות עבודה הם טרויחים בין 400 ל-500 ל"י לחדש.

היו"ר י. גורי: יש 385 לירות ובזה כ-80-90 לירות טעות בוטפות ו-20 לירות כל מיני הענקות. את נוריד את הסייג הנוטפות, השכר שלהם הוא 300 לירות בעד 7 שעות עבודה; ומלה הם בעלי מקצוע שהגבוהים ביותר, ובדרך כלל זה לא כל-כך רחוק מדרגה של פועל מקצועי בדהגה א"פ עם תוספת היוקר. אם הממשק מאפשר זאת או לא - זוהי בעייה בפני עצמה.

ד. דיין: אני לא בתמי שום הערכה.

מר רזילי: לידיעתך, פועלי במל סוג א"פ בתל-אביב וביפו מקבלים הרבה יותר מזה, ותנאים סוציאליים יותר גבוהים.

2) אומדן מט-הכנסה

היו"ר י. גורני:

כזכור לכם החלטנו לזרז את הדיון באומדן מט-הכנסה ולהצמיד אותו להצעות התיקונים לפקודת מט הכנסה שסתברות בממשלה. מכל מקום נשמע טפי נציב מט הכנסה פרטים על הדברים היסודיים. האומדן הוא 105 מיליון ל"י והוא מתבסס על ייעול הגבייה, פירוש - גם גביית חובות וגם גבייה יותר יעילה במסים השוטפים.

מר ארגוב:

הממשלה כבר החליטה על כל התיקונים בחוק מט הכנסה ויש להניח כי יניחו אותם על שולחן הכנסת עוד השבוע. הצעת התיקונים טורקבת משלשה סוגים: א) הסוג העיקרי - שיעורי המס וכל הנובע מזה; ב) עבירות ועונשים; ג) עניינים אדמיניסטרטיביים והיחסים הקשורים אל האיבור.

בחומר שקבלתם מדובר על שיעורי מס הכנסה, שיהיו עכשיו נמוכים מאלה הקיימים לפי החוק הנדוכי. הם יהיו מפילו נמוכים בהרבה.

י. גורני:

אבל המס יהיה יותר גבוה.

מר ארגוב:

אם ההכנסה תהיה יותר גדולה, יש הבדל בגישה לשיעורי המס היום, והגישה של שיעורי המס שיהיו קיימים להבא. היום נשאר הביכור האחד - ביכור אישי שמנכים מהכנסה לפני שמוליינים במס. לפני שנה הוחלט על 620 לירות פטורים ממס, וכיום זה היה מורכב מ-325 שהיו מקודם מחוק פלוס 295 שהיו משוחררים מתוטפת היוקר, כל יתר הדברים - משה, ילדים, אורים וכו' היו לפי זיכויים; הליבו, צריך היה לשלם מס מההכנסה הכללית וביתן אחר-כך זיכוי. גם בביתוח היה זיכוי ממס, לפי ההוצאה.

ח. רובין:

מה היתה ההגבלה המקסימאלית בזיכוי?

מר ארגוב:

המס המקסימלי היה 120 ל"י; בעד 200 הלירות הראשונות - 40%, ו-200 הלירות השניות - 20%. בביטוח, מי שהוציא יותר מ-400 לירות יכול היה לקבל עד 12 1/2%, אבל זה רק בביטוח.

עכשיו גם הזיכוי האישי לא יהיה יותר 620 לירות כי-אם יהיה 120 לירות זיכוי. לפי טבלה שערכנו, בעל משפחה עם ילד אחד ישלם הרבה פחות מסה ששילם עד היום. שיעורים אלה באו כתוצאה מהמלצות הוועדה הציבורית שהחליטה לפני שנה לא קטין את שיעורי המסים, לפי השיעורים המוצעים כיום. הכוונה היתה, שאם יקטינו את שיעורי המסים ייתכן שאפשר יהיה לייעל יותר את הגבייה. עוד הגבלה אחת היתה, שלגבי בעלי הכנסות גבוהות לא יקחו יותר מאשר 50 מקסימום מכלל הכנסתם. גם זה נשאר עכשיו בתקפו.

אשר לשאלת הזיכויים, הביאו כבר בוועדה את כל ענין תוספת היוקר שהיה קיים בזמן גמר הדין-וחשבון, הלינו מרץ 1953. היו אז

60 לירות, או 175 נקודות תוסת יוקר, והדבר הובא בחשבון בוילוחי הדרגה החדשה. פירוץ הדבר, שעם היכנס הדרגה החדשה לתוקפה, 60 הלירות ששוחררו מתוספת היוקר כבר כלולות בתוך הדרגה הזאת.

ח. רובין:
הדרגה החדשה חלה על שנת השומה הזאת, כלומר על ההכנסה של השנה הקודמת.

מ. ארגוב:
דרגה זו תחול מאוקטובר 1953. הונחיל והעובדיה בדרך כלל שילמו עד אוקטובר לפי הדרגה הקודמת ורק ממו התחילו לשלם לפי התקנות החדשות, לא ילכו לקבל בחזרה מכל אחד או להוסיף, ועל כן למעשה הוכנסה הטבלה לתוקפה מאוקטובר 1953.

י. ברך:
מה יהיה עם תוספת היוקר שנתווספה אחרי 1.4.53?

מ. ארגוב:
זה חורג מכל מסגרת הדרגה הזו, כי על תוספת היוקר מחליטה רק ועדת הכספים, וועדה זו החליטה עד היום הזה, שעד ה-1 באוקטובר ששחררים 70% מתוספת היוקר שנתווספה מאפריל 1953, ומאוקטובר - 80%. החישוב מבוסס בחשבון גם מה שנתווסף מוז אפריל. יש להניח שתכונה הצעה בפני ועדת הכספים, מאת שר המוצר, לשחרר מתאריך מסויים - או מינואר או ממרץ - 100% מתוספת היוקר שנתווספה מאפריל 1953. לא מדובר על אותה תוספת יוקר שהיתה קיימת עד אפריל 1953. אבל לעת עתה לא באה ההצעה ואין לה קשר עם חוק זה. אבל אולי עוד השבוע תכונה הצעה לגבי תוספת היוקר וכיצד לנהוג בה החל מתאריך מסויים.

בנין הדרגה הזו מבוסס על פרוטוזה פשוטה ולא על שלבים כפי שהיו קיימים קודם. הפעם זוהי פורטולה של כל לירה נוספת במשכורת, שבאופן פרוגרסיבי המס עולה לגביה מבלי שיבדלו שינויים בפנים. הפרוגרטייה השווה הזו עולה עד הכנסה של 500 לירות לשנה וכל 200 לירות יש לירה אחת תוספת במס. מ-5000 לירות ואילך, זה 65%, עד שהמס מגיע ל-50% מההכנסה באופן כללי. כלומר, על כל לירה נוספת מעל ל-5000 גולד - בעד 5000 ברוטו אני צריך לשלם 2000 ועל כל לירה נוספת לשלם 650 פרוטה, עד שמגיע ל-50% וזה יהיה הגבול לתשלום המס, מהמס ברוטו.

הי"ר י. גורי:
שמענו את הפרינציפלים של התיקונים לא על סבת לדון בהם, אלא כדי שתהיה לנו אוריינטציה איך בונה המוצר את אומדן ההכנסה.

ח. אריאב:
אבל ברור שקבלת האומדן איננה מחייבת את קבלת הפרינציפלים. אני מקבל את ההבנה, שכאן כלולים הסברים, אם האומדן מבוסס על ביטול הנחות מסויימות, הוא מבוסס בעיקר על גבייה יותר חזקה בהיקף ובעומק; אבל גבייה בעומק מבוססת בודאי על איזה שינויים בחוק מס הכנסה, בקשר עם עובשים ומאסרים וכדומה לדעת משהו גם בענין זה. מה הם דרכי הגבייה היותר חזקים או יותר חלשים, אשר מסווגים בהצעה?

ש. דיין: האם הסידור החדש, לפי הערכתכם יבטיח את הגדיל את ההכנסות? שנית, מה לעשות לעצמאים כדי להגדיל את השלוטיהם?

א.ט. גבירובסקי: אני רוצה שנפריך פעם את האגדה, יש רבבות אזרחים שאינם משלמים מס הכנסה. אחרי שיש כל כך הרבה טפסים ושאלונים, עד מתי ייטשך המצב הזה? צריך פעם להגיד: הלגנדה הזאת נסתלימה; זו עלילה והיא נגמרה.

אין איש שיכחיש, כי מצב הפרנסה של האדם הבינוני הורע מאוד. לעומת ההתייקרות הגדולה, המצב הוא בשפל המדרגה. מהו הקשר בין מס-הכנסה לכל מיני המסים שיש עליהם, עם הבזבוז הנורא שהם גורמים, טוחטים מהציבור?

ח. רובינ: נסיעה למקום עבודה היא הוצאה הנעשית כדי להשיג הכנסה, וזה דבר שאפשר לנכוח. זה טענה לגדר של זכויות. אני חושב שלגופו של דבר, לא מוצדק שלא להביא זאת בחשבון. מצד שני, אם פועל ילך לבית-משפט, גם אם הסעיף הזה יימחק בחוק, הוא יכול לטעון שזו הוצאה לשם השגת הכנסה. אני שואל, מה כאן השיקול שהביא למחיקת הדבר הזה? כן מבקש הסברה מפורטת על אופן חישוב ההוצאות הסוגיות. אני חושב שדין משפחה שיש לה שלשה ילדים, איננו שלש כפול 45, אלא צריך להיות גם כן דירוג.

מר ארנוב: איפה ראית זאת? תן לי דוגמה איפה יש דירוג בין ילד לילד.

ח. רובינ: אינני יכול לענות כי לא התכוננתי לזה, אבל מפילו זה לא אמא דוגמה, לדעתי בארץ יש ענין מיוחד באגברת הילודה ואין בזה כל הצדקה. אני חושב שצריך לינות פה את המגמה הכללית.

י. בר: יש פה טעיפים שיבוטלו: נסיעות, שעות נוספות וכו'; האם אינכם חושבים שזה יפגע? אם הממשלה אינה מעוניינת בשעות נוספות, מדוע היא מעוניינת בפרמיה לזישה עובדת? בקשר לשעות נוספות אין זו רק בעייה של מובטלים, אלא יש גם בעייה של מוסכים ועובדים מקצועיים שמי-יפטר להחליפם.

דמי ייצוג: הייתי רוצה לדעת אם פירוש הדבר, שיש גם הטכמה לבטל את דמי הייצוג של חברי הכנסה, שאני דרשתי בזמנו.

היו"ר י. גורני: אני שואל, על מה מבוטט המוסדן של 105 מיליון ל"י - כי על זה מבחנו אריכים לקבל החלטה.

מר ארנוב: חבר הכנסה מדייב שאל מה הם הדרכים לייצוג הגבייה, כלומר אם יש בתקנות אלו, נוסף על זייעורי המס, גם דברים אחרים. תשובתי היא חיובית, יש כמה סעיפים שדנים בהצעת החוק בנוגע להחמרת-העונשים, הקנסות וכו'. אשר ידרבנו את אלה שאינם משלמים את המגיע מהם.

חבר הכנסת דיין עזרל אמר יש בדירוג הזה טעוה הנמכת ההכנסה, הפחתת הגבייה או הגדלתה. זילול היו כולם משלמים סט אמת וסתוך הכנסתם, הרי הדרגה הזו באה להפחית את ההכנסות ולא להגדילן, מפני שהדירוג הוא קטן יותר. אבל הכוונה היא לדרג את המס בצורה כזו, שלא יגידו שהנה המס הוא יותר מדי מועט על המדם מכדי שיוכל לשלם אותו, ויהיו רבים שכחילו סתוך "המוקף" כזו ירצו להשתמש מתשלום המס.

היו"ר י. גורני: מה יהיה אם המוצר יהיה טובה בשני שוטים: גם לא זרבת-אמת וגם הנמכת המשלום?

מר ארגוב: פועלים כדי לזיעל יותר את הגבייה. מינני יודע מה היה היום, זילול באו לשנות או להקטין את דירוג סט הכנסה; אבל היות והועדה הציבורית פעלה ושר המוצר התחייב בכנסת לפלא אחר המלצותיה, ובחודש אוקטובר התחילו לנכון לפי זה - משום כך בא עכשיו הדירוג החדש.

חבר הכנסת גניחו בטקי אומר שרצוני היה פעם אמת להזים את המגדה, שישנם רגבות עמינם משלמים מסיה. כפי שהוחלט פעם בוועדת הכספים היו בדינו רשימות מלאות, וכל אחד יוכל גם להגיד לא רק כמה פלוני משלם או מיננו משלם, אלא גם אם מישאו מינו מופיע ברשימה.

היו"ר י. גורני: התפרסמה ידיעה בערוך, שהוצר עומד להכין רשימה מלאה לפרסום. האם זה נכון?

מר ארגוב: בדעת שר המוצר לפרסם רשימה שמית. אפשר לפרסמה שלבים-שלבים, אבל הוא רוצה לפרסם שמות. גם יושב-ראש ועדת הכספים אמר בזמנו שזה לא צריך להיות טודי וכי צריך לפרסם.

חבר הכנסת גניחו בטקי שואל: היות וההכנסה בדרך כלל ירדה, מה עם המפרעות. יש בפירוש סעיף בחוק, שאם אדם מוכיח שהכנסתו ירדה, מקטינים לו את המפרעות. אפשר יהיה לקבל יותר סט הכנסה, משום שגם בזמן שהרויחו יותר לא אמרו שהרויחו יותר כמה שמרויחים היום.

י. בדר: בכל זאת יש בזה העלאה נטרת של שיעורי המס.

מר ארגוב: צריך להיות ברור, מה מנחנו רוצים מס הכנסה. אם מנחנו רוצים ליצור סעיפים וטעיפים-טעיפים ערק יגרמו להתמררות הקהל ויתנו אפשרות להכביד על המנגנון, שלא יוכל לעסוק באמת בעניני סט הכנסה; או, שהמס יהיה מס נכון ושמדם ישלם את המגיע ממנו. יש לפועל הוצאות, לאו דוקא בקטר לנטיעה; יש פועל שקורע את בגדיו והמעבד מינו נותן לו בגדים. אם כן, צריך אולי להכניס סעיף "בגדים", כי מדוע זה דוקא "נטיעות"?

חבר הכנסת רובין אמר לגבי אגף עובדת: גם אגף עובדת בקצור לדרגה הארבעה תשלם פחות משהיה תשלום היום, ולא מעורב גם בגלל סעיף זה או אחר. אמר לזירוג בין ילד לילד - חבר הכנסת רובין בעצמו סודה שהאומנות אינן לרות לכל ילד, אם בותנים פה לילד הרביעי 80 לירות - הרי לא מעורב מצדך באמת לתת טכום זה, אלא הוסיף וילד בחוק 80 לירות איננו רוצים שהוא יהיה קופא.

חבר הכנסת בדר אמר ביחס לביטול הטעות הנוספות. אני רציתי שלא יהיה שום דבר אחר, אלא סט כללי, ולא ניכנס לכל ההרכבים. אבל לצערי הגדול הממשלה החליטה אחרת, וביחס לטעות הנוספות ההנחה הזו לא תבוטל אלא תוגבל בהגבלות יותר אפורות, וחולי כמחצית סוף לא יוכלו להעלים. אני חושב שלא צריך היה לתת את זה, אבל הממשלה החליטה אחרת.

חבר הכנסת בדר אמר ביחס לדמי הייצוג של חברי-הכנסת. בענין זה יחליטו חברי-הכנסת כפי שיחליטו, לגבי עצמם.

יו"ר הוועדה אמר, על מה טבוטס האוסף. מתוך סקירה שנעשתה לגבי כמה סעיפים, הוכח שהערכת העצמאיים היתה כה נמוכה, שלא היה בה הגיון. אין כל מחשבה אחרת מאשר להגדילה, בין אם ההכנסה ירדה או לא ירדה. הערכת הכנסות של העצמאיים טעונה תיקון יסודי ורב בעומק. יתכן לילמם מקומות רבים, שגם עובדים לא יילמו את המס המגיע מהם, אבל לגבי הערכת העצמאיים, הסקירה היא קשה מאוד וכל מי ייראה זאת ירוכח בזכר. אני נגבה הענה כ-75 מיליון, והיא נבחרו טכניסטים קרוב ל-50%, הרוב הגדול צריך להיות טבוטס על העסקי והערכת לגבי העצמאיים בעיקר. נוסף לכך, נעשות גם פעולות כדי להקטין את אלה שמינם כיום בטענה מילאי הטטים.

י. בדר: הוסיף לזכר דיון על תקציב הבטחון, והזמן שדובר עליו אינו מספיק.

היו"ר י. גורלי: הדיון בפרטי תקציב הבטחון הוא טענינה של ועדת המלצה, לתוכנס להם כך לישיבות רבות. מה שהובטח, זה לטובתו של הבטחון ואת הרמטכ"ל ולקציה יציבה מלווה על ועדת חוץ ובטחון וועדת הכספים.

י. בדר: אני רק רוצה לומר, שבגיע לזה עמני בדבר על תקציב הבטחון בפלימת הכנסת.

היו"ר י. גורלי: אני יכול להקדים את כל הבקר של יום ד' לתקציב הבטחון, אם יהיה צורך בדבר, אבל לא יותר מזה.

אני בוועל את הישיבה.

(הישיבה נבעלה ביעה 13.35)