

ע.ע. 4143

פרוטוקול מס. 34/3

מישיבת ועדת הכלכלה

מיום ג', א' בתמוז תשי"ט - 7.7.59 - בשעה 11.00

נכחין:

חברי הוועדה: ב. אבניאל - היו"ר

מ. אולמרט

י. אסא

ש. גרוס

ע. דגני

ש. פרלשטיין

ג. שוקן

ש. שורש

א. תלמי

מוזמנים:

מ. בר - המפקח על התעבורה

צ. נוימן - מנהל מינהל המים

מ. וירשובסקי - יועץ משפטי של מינהל המים

א. ידין - מטעם משרד המשפטים

א. גילת - מנהל מרכז ההשקעות

מר אילין - מנהל "קייזר-פרייזר"

מר גולדפרב - מטעם "

סדר-היום:

1. חוק להארכת תקפן של תקנות-שעת-חירום (הפעלת רכב מנועי בכנזין);
2. אישור סיכומי ועדת המשנה לחוק המים;
3. הדו"ח של מנהל המרכז לשירותים טכניים לרכב ממסלתי על מכונות "קייזר-פרייזר" (הצעה לסדר-היום של חבר הכנסת שוקן שהעברה לוועדה).

1. חוק להארכת תקפן של תקנות-שעת-חירום (הפעלת רכב מנועי בכנזין):

היו"ר ב. אבניאל: כמועדו, כאשר הממשלה הביאה הצעת חוק להפעלת רכב מנועי בכנזין, שהיתה העתק

תקנות שעת החירום, היתה הוועדה בדעה שההצעה טעונה שינויי יסודי מתוך הסכמה הדדית נטלה הממשלה בחזרה את הצעת החוק ותמזרת זאת הבטחנו להאריך את תקנות שעת החירום עד 31.12.59, והנני מביא אותן באופן פורמלי לאישור הוועדה.

אני מציע להאריך את התקנות עד ה-31.3.60,
כי הכנסת הרביעית לא תספיק לטפל עד תאריך
זה בהצעת החוק החדש.

ש. שורש:

לפי החוק, חוק שתקפו עומד לפוג תוך חדשיים
לפני הבחירות או זמן קצר לאחריהן - הוא
מוארך באופן אוטומטי עד ל-3 חדשים לאחר כינוס הכנסת.

א. יריין:

החוק להארכת תקפן של תקנות-שעת-חירום
(הפעלת רכב מנועי בבנוזין - א.ו.ר.)

2. אישור סיכומי ועדת המשנה לחוק המים:

היו"ר ב. אבניאל: כידוע, גמרנו את הדיון בהצעת חוק המים,
אולם התעוררו קשיים בקשר למבנה החוק,
וכדי להקל על עבודת הוועדה, בחרנו בוועדת משנה, אשר ישרה את כל
ההדורים, עלינו להחליט רק בקשר לסעיף, שלגביו היו חילוקי דעות
בוועדת המשנה - ביחס לביטול רשיון הפקה, רוב הוועדה מציע, כי ביטול
רשיון שנכנס לתקפו יעמוד בתקפו במשך שנתיים מיום סתן הוועדה נציב
המים, והרשיון יתחדש מאליו כתום השנתיים האמורות, זולת אם בית-הדין
האריך, לפי בקשת נציב המים, את תקופת כיטול הרשיון לשנה נוספת.
חבר הכנסת איכילוב מציע שהביטול יהיה לשנה אחת בלבד, אני באופן אישי
נוטה להצעה שהביטול יהיה לשנה אחת בלבד, אולם נשמע קודם את דעת אנשי
מינהל המים, ואחרי-כן נחליט.

מ. וירשובסקי: אנו דרשנו שביטול הרשיון לא יהיה מותנה בזמן
אלא יהיה לצמיתות, ואם בעל רשיון הפקה שבוטל
ירצה להמשיך בהפקת מים, יצטרך להגיש בקשה חדשה לקבלת רשיון, אולם
בעקבות הדיון שהתקיים בוועדת-המשנה הסכמנו לפשרה שהביטול יהיה לשנתיים,
ביטול רשיון לשנה איננו אפקטיבי, כי בניסת הביטול לתקפו כדצכה הרבפרוצדור ה
מטושכת - רק לאחר שנית-הדין החליט על כך ולאחר שהעבירה נמשכת, ביטול
רשיון הפקה למשך שנה אחת בלבד יהיה הרתעה קלה מדי.

מ. אולמרט: אני בעד ביטול רשיון הפקה למשך שנתיים.

היו"ר ב. אבניאל: לי נדמה ששנה אחת מספיקה.

ש. שורש: המדובר בעבירה נמשכת, לאחר הזהרות וארכה של
שלושה חדשים. לביטול רשיון במשך שנה אחת לא
יאבד את ערך ההרתעה.

צ. נוימן: הצעתנו המקורית היתה - ביטול רשיון הפקה
לצמיתות, אם נקבע ביטול רשיון למשך שנה אחת
בלבד, שאפשר להפעילו רק כעבור 3 חדשים, לא יהיה לעונש זה כל ערך.

הוחלט כי ביטול רשיון שנכנס לתקפו יעמוד
בתקפו במשך שנתיים מיום סתן הוועדה
נציב המים.

המתייגות: ע, איכילוב

היו"ר ב. אבניאל:

בהזדמנות זו ברצוני להודות לה"ה גריסן, וירשובסקי וידין על עבודתם הרבה, אני מודה גם לוועדת המשנה על העבודה הרבה שהשקיעה בעיבוד הצעת החוק, אציין זאת גם מעל במת הכנסת.
כן ברצוני להודיע, כי בהסכמת יו"ר הכנסת ובהשתתפות תערוך הוועדה סיוור סמקורות הירקון עד למקורות הירדן, הסיוד ימשך במשך יומיים, הפרטים עוד יימסרו.

3. והדו"ח של מנהל המרכז לשירותים טכניים לרכב ממשלתי על מכונות קנייה פרייזר - (עפ"י הצעת לסדר-היום של חבר-הכנסת שוקן):

היו"ר ב. אבניאל:

לאחר שהעברה אלינו לדיון ההצעה לסדר-היום של חבר-הכנסת שוקן, נתבקשתי ע"י שר המסחר והתעשיה, מר ספיר, לעכב את הדיון עד לאחר שהוועדה שהוא מינה, בראשותו של מר גילת, תבדוק את העניינים ותגיש דו"ח, מתוך שיקול הגיוני, כי מוטב לדון על העניין לאחר שנקבל את כל החומר, עיכבתי את הדיון בוועדה, אולם מאחר שהכנסת עומדת לסיים את תקופת כהונתה, מצאתי לנכון להעמיד בכל-זאת את העניין לדיון בוועדה, אם בגיע לידי דעה שכדאי לחכות עד לקבלת הדו"ח של הוועדה שנתמנתה ע"י שר המסחר והתעשיה - נעשה זאת.

א. גילת:

הוועדה שעליה דיבר יו"ר הוועדה לא נתמנתה ע"י שר המסחר והתעשיה, אלא ע"י הוועדה הבינמשרדית לענייני תעשיית רכב, כי ענייני תעשיית הרכב בכלל וענייני "קייזר-פרייזר" במיוחד, נוגעים לפחות לתחום פעולתם של שלושה משרדים: התחבורה, משרד המסחר והתעשיה והאוצר.

לפני תקופה מסויימת היתה ועדה בינמשרדית בשם "רשות קייזר פרייזר" בראשות מר טייבר, אשר במשך זמן מה לא פעלה, בשנה שעברה חידשה הוועדה את פעולתה ונתבקשתי לשמש לה יו"ר, וועדה זו נקראת עכשיו בשם "ועדה בינמשרדית לתעשיית רכב", מכיון שנתברר כי ענייני תעשיית הרכב הורגים מתחום "קייזר פרייזר".

עוד לפני הדיון בכנסת על בעיה זו, לאחר שהגיע לידי הוועדה הבינמשרדית לתעשיית רכב הדו"ח של מר ארנון, מנהל המרכז לשירותים טכניים של אגף העבודות הציבוריות במשרד העבודה, שהוא המוסך המרכזי לרכב ממשלתי, החליטה הוועדה להרכיב ועדה מקצועית שתבחון את הדו"ח הזה, התלבטנו קצת בהרכב האישי של הוועדה - רצינו להכניס אליה אחד מהנדסי משרד התחבורה אולם אחד העתוננים העיר שהוא אחראי במקצת לנעשה ב"קייזר פרייזר" - כך שלמעשה הורכבה הוועדה סופית רק בפברואר, הוועדה המקצועית מורכבת מ-3 מהנדסים: פרופ' אילברג מהטכניון ומנהל המחלקה למכונות של מכון התקנים, המהנדס דאוס, מומחה לענייני רכב של "אגד", שהוא הניאוטילי ביותר בתחום הזה, כי ל"אגד" אין מכונות "קייזר פרייזר" ואנוכי בתור יו"ר הוועדה.

הוועדה קיימה פגישות עם מר ארנון ועם בעלי רכב רב, עיבדה שאלון מפורט ומסדה למפעלים ומסדות שיש להם רכב רב, במקרים בה התקשו המוסדות במילוי השאלונים מחוסר כוח אדם, גייסנו אנשים ממשרד המסחר והתעשיה שדיכזו את החומר.

למפעל מסודר יש כרטיס לכל מכוננית שבו רשומה כל פעולה שנעשתה במכוננית, עברנו על כל הכרטיסיות והוצאנו את הפרטים לתוך הגליונות לפי שאלון מפורט מאוד, דיכזנו את הנתונים על עברה של המכוננית, התיקונים שבוצעו בה ולאחר כמה קילומטרו' בוצעו, נוסף לזה הפיננצו שאלון כללי על אופן הטיפול ברכב.

אנו מקווים ללמוד מהחומר הזה באיזו מידה קיימות תופעות מיוחדות בטיפול מסויים של רכב; באיזו מידה התופעות הן כלליות או מושפעות מאופן ההחזקה.

דיכזנו חומר על כמה מאות כלי רכב, אולם לא נוכל לפרסם את הנתונים במידה מלאה, כי חקירתנו כוללת גם רכב של מערכת הבטחון, קיבלנו ממשרד הבטחון סיכומים מתוך בדיקות שהם בעצמם עשו ברכב שלהם, דיכזנו חומר מהדואר, המשטרה ומהמרכז לשירותים טכניים, קיבלנו סיכומים מקופת חולים, ואנו עומדים לקבל סיכומים מחברת החשמל.

אנו מקווים לסיים את המלאכה תוך חודש, אני יודע שהזמן דחוק ונעשה כל מאמץ על-מנת להעביר את סיכומנו לוועדה עוד לפני סיום בהונתה של הכנסת, אולם אינני רואה אפשרות לעשות זאת לפני סוף יולי, אני מקווה שהוועדה לא תבקש ממני להביא סיכום ביניים.

גם הנהלת "קייזר פרייזר" לוחצת עלינו לסכם את דיונינו, היא טוענת כי המצב הקיים גורם לה נזק רב.

היו"ר ב. אבניאל:

האם ועדת החקירה קיבלה חומר מהסוכנות היהודית? פנינו אליה.

ג. שוקן:

א. גילת:

האם הוועדה קיבלה חומר מתה"ל?

ג. שוקן:

קיבלנו חומר מ"מקורות".

א. גילת:

האם, לדעתך, כדאי לבקש מהוועדה דו"ח ביניים, כדי שנוכל להמליץ על משהו?

היו"ר ב. אבניאל:

כמה מכונניות מקיף הסקר שערכתם ואיזה אחוז הן מהוות מכלל המכונניות שנמכרו בארץ ע"י קייזר פרייזר?

ש. שורש:

האם קיבלתם תלונות על מכונניות המפעל שנמכרו לאנשים פרטיים?

פרייזר?

לאנשים פרטיים?

א. גילת: נכון שהנהלת "קייזר פרייזר" היא צד מעוניין מאוד בהחשת עבודת הוועדה, ואנו עומדים בפני תביעותיה החוזרות לפרסם את הדו"ח שלנו, אנשי "קייזר פרייזר" טוענים כי נמצא מי שנתן מהלכים לדו"ח גם בחו"ל, והם סובלים מכך גם מסיודית, ולא רק מבחינה ציבורית או פרטית, לדבריהם, הם נכנסו לקשיים גם עם המפעל בארצות הברית המטפס להם את המכונניות, הרואה עצמו נפגע מהפרסומת שהיתה בארץ.

למעשה, פנינו לכל מפעל שיש לו מספר קצת יותר גדול של רכב מתוצרת "קייזר פרייזר ויליס", לרבות אותם המפעלים שהזכיר חבר הכנסת שוקן, כמו תה"ל, "מקורות", הסוכנות היהודית וכו'. אני מצטער להגיד שחלק מהם לא היה יותר מדי מוכן להענות לפנייתנו, ולא מפני שיש להם משהו להסתיר, אלא משתי סיבות: 1. לא לכולם יש רישום מסודר; 2. ריכוז החומר דורש עבודה מדונה.

קיים ארגון של מרכזי התחבורה במסגרת הציבור הנקרא אמ"ת. נפגשנו עם חברי ארגון זה ונזפנו בהם על אשר המפעלים לא היו זריזים ביותר בהגשת החומר שנתבקשו להגיש. הם הכחישו זאת וקיימו אתנו דיון, שבו חיוו דעה איכותית, לא על סמך מספרים, אלא על סמך התרשמויות. אמרנו להם שאיננו רוצים להסיק מסקנות מהתרשמויות בלבד, ובעצם אף הם הודו כי התרשמויותיהם השתנו במשך השנים. אנחנו עוד נקבל נתונים לפחות מחלק מהם, חברת החשמל, למשל, הודיעה לנו כי תסור לנו את נתוניה במועד קרוב ביותר.

לשאלה אם פנינו גם לאנשים פרטיים, במידה שהוגשו תלופותיהן ישנן במשרד התחבורה, אולם חשבנו שלא יהיה זה יעיל לפנות לכל בעל רכב פרטי.

קשה לי כרגע להגיד איזה אחוז מכלל המכוניות שהוצאו ע"י "קייזר פרייזר" מקיף הסקר שלנו.

מ. בר:
הדו"ח של מנהל המרכז לשירותים שכנייים לרכב ממסלתי איננו כולל את כל המכוניות שבשירות הממשלה, מכוניות הדואר, למשל, אינן בטיפול מחלקה זו, ומשום כן ביקשה הוועדה אינפורמציה גם מהדואר, שיש לו רכב רב. חלק הרכב שבמחלקת השירותים קטן ביחס לכל הנותנים.

א. גילת:
לשאלה אם כדאי להגיש דו"ח ביניים, אם מדובר על דו"ח ביניים במובן מה שהספקנו לעשות, ניסינו למסור זאת כאן. אם מדובר על מסקנות ביניים, הייתי מבקש מאידך לשחרר אותנו מהתפקיד הזה, כי ברגע שהייתה לנו מסקנות ביניים בעצם תהיינה לנו המסקנות הסופיות, מפני שיש לנו רוב החומר, מסקנות ביניים מבוטאות כמוהן כמסקנות סופיות, ואם לדבר על התרשמויות, מוטב לא לעשות זאת, אם כי לא הייתי מוטרד על התרשמויותי, כי אם על התרשמויות רכזי ארגון התחבורה, שאני מעדיף גם אותן לבדוק. ברור שבאותן ההתרשמויות היתה התפתחות מבחינת הזמן. יש להם דעה אחרת על המצב בהאשית פעולתו של "קייזר פרייזר" ועל המצב בתקופה מאוחרת יותר, על הרכב של "קייזר פרייזר" ועל הרכב של "ויליס".

ג. שוקן:
האם הוועדה ביקשה את חגובתה של "קייזר פרייזר" על הדו"ח של מר ארנון?

א. גילת:
קיבלנו, אנו מתכוונים גם לבקר במפעל ולהיפגש עם אנשיו, אולם אנו חושבים לעשות זאת לאחר שיהיו בידינו כל הנתונים.

מ. אולמרט:
מה היתה שיטת עבודתה של ועדת ארנון?

א. גילת:
 מר ארנון הוא מנהל המרכז לשירותים טכניים,
 שהוא המוסך של מע"ץ בחולון, המטפל בהחזקת
 חלק מהרכב הממשלתי, הוא נשאל פעם ע"י מבקר המדינה על הרכב של "קייזר-
 פרייזר" והכין דו"ח על אחרייתו האישית.

א. תלמי:
 האם יש לכם אינדקס בינלאומי או אינדקס ארצי
 מקובל על הרכב והחזקתו?

א. גילת:
 לצערנו, אין אינדקס כזה, אנו מנסים להשיג
 בצורות שונות נתונים מארצות-הברית על תדירות
 התיקונים השונים ברכב שונה.

לאחר שהקפנו בסקר שלנו לא רק את הרכב של
 "קייזר פרייזר", כי אם גם רכב אחר, במידה שיש למוסד כמות גדולה של רכב
 אחר, ניסינו לערוך השוואות, אולם נתקלנו בקשיים גדולים. למשטרה, למשל,
 היו פעם ג'יפים אודג'ינליים וסנדרים "פורד", אולם הרכב הוא ישן, ובתקופה
 שהוא היה בגיל דומה לרכב של "קייזר פרייזר" לא ניהלו רישומים, כך שאי-
 אפשר לערוך השוואות. לכן אני חושב, כי המסקנות לא תהיינה על טהרת הדיון
 הטועי.

היו"ר ב. אבניאל:
 הזמנו לישיבה זו גם את אנשי "קייזר-פרייזר".
 נשמע מה בפיהם.

מר אילין:
 גם לו לא קרה בינתיים מה שקרה, היתה זו
 זכותנו - כאזרח שמתקיימים אמצעים אותה
 בעתונות והדי ההשמצה מגיעים לכנסת ומקיימים ועדת חקירה - לדרוש את
 המסקנות של ועדה זו, שאולי היינו מוציאים מהן את מסקנותינו.

אולם קרה משהו נוסף, הדי ההשמצה הגיעו לארצות
 תבל שונות וגרמו לנו נזקים, הפטיקו להזמין אצלנו מכונות, ואף אלה שכבר
 הזמינו, חזרו בהם.

קרה עוד משהו, עמדנו להקים באשקלון מפעל
 לגלגלי שיניים, אולם ברגע האחרון ביטלו את החוזה אתנו בגלל החרם הערבי,
 מפעל ויליס נכנס לרשימה השחורה, כל המישהמקיים אתנו מגע, צריך לוותר על
 השווקים הערביים.

היות ואנו עומדים לפני בחירות, ואנו יודעים
 כי נוח להשתמש בתעשייה כמכשיר תעמולה, אינני רוצה להיות מעורב בזה, אני
 רוצה לדעת היכן מקומי. אמנם הגשנו תביעה משפטית נגד העתון שהשמיץ אותנו,
 אולם זה ענין לשנה-שנתיים.

ג. שוקן:
 אני מבין שמר אילין מתכוון לדו"ח של מנהל
 המרכז לשירותים טכניים, מר ארנון, שפורסם
 ב"הארץ" והופץ בין כל חברי הכנסת - הכולל תלונות וטענות ענייניות לגבי
 טיב המכונות של "קייזר פרייזר", איכות חלקיהן וכו'. אף אנו מעוניינים
 שהוועדה המקצועית, בראשות מר גילת, תסיים את פעולתה בהקדם האפשרי, אולם
 לצערנו הדבק נסחה.

אני מניח שיש להנהלת "קייזר פרייזר" תשובות
 לגבי הנקודות הענייניות שרו"ח ארנון ציין. היה זה משרת את הענין אילו
 ועדת הכלכלה של הכנסת, שאליה הועבר הטיפול בבעיה זו, היתה יכולה לקבל
 תגובה מפורטת של הנהלת "קייזר פרייזר" על דו"ח ארנון.

ט. אולמרט: אותי מפתיע חוסר תגובתה של הממשלה על דו"ח ארנון, כי זהו מפעל שיש לו קשר הדוק לממשלה, היא נתנה לו עד עכשיו את כל התמיכה.

דו"ח ארנון ציין שתי תקלות: 1. הטיב הגרוע של התוצרת; 2. חוסר חלקי חילוף למכוניות המשווקות בארץ. היינו דוברים לשמוע את תשובת אנשי "קייזר פרייזר" לגבי שתי טענות אלו.

היו"ר ב. אבניאל: הוועדה מסוגלת להתעסק בבעיה כלכלית ואף טכנית אם היא מקבלת את החומר הדרוש. היות והוקמה ועדת חקירה ממשלתית, דחינו הפעם את דיונינו כדי שנוכל לקבל את החומר המוסמך. ועדת מומחים זו הודיעה לנו, כי היא מקווה לסיים את עבודתה ולהגיש דו"ח תוך שבועיים - שלושה שבועות. האם תיפגעו מאוד אם נדחה את הוצאת מסקנותינו?

מר אילין: לא.

ג. שוקן: מר אילין דיבר על נזק שנגרם למפעלו בחו"ל בגלל ההשמצות שהופצו נגדו בארץ, וכן הזכיר את החרם הערבי. הייתי מודה לו אילו היה מפרט בפנינו באיזו מידה הנזקים שנגרמו למפעלו ולמפעלים הקשורים בו הם תוצאה של המצב הפוליטי הכללי ובאיזו מידה הם נגרמו ע"י פרסום דו"ח ארנון.

י. אסא: מאחר שהתוצרת של "קייזר פרייזר" נמכרת בחו"ל זמן רב, האם לא נוצרה במשך השנים דעת קונים לגבי טיב התוצרת?

מר אילין: לשאלות חבר הכנסת שוקן, הגשנו את תגובתנו לדו"ח ארנון, לא עמדנו על פרטים, כי באותו זמן הוקמה ועדה של מומחים טכניים, הכינונו כשביל ועדה זו את כל החומר, ובמירה שפנו אלינו, מסרנו אותו. מאחר שוועדת הכלכלה של הכנסת לא פנתה אלינו בשאלות, לא מסרנו לה כל חומר. אנחנו רק התפלאנו שעל שולחן הכנסת הונח רק הדו"ח של ארנון ולא הונח הדו"ח על דו"ח ארנון. ידוע לנו, כי מומחים מחו"ל בדקו את הדו"ח של ארנון וכן בדקו אם היתה לו היכולת לשרת את המכוניות, אולם לא יכולנו להשיג את הדו"ח של מומחים אלה.

מר גולדפרב: ביקשנו להמציא את הדו"ח הזה גם לוועדת גילת, גם לוועדת הכלכלה של הכנסת וגם לנו.

מר אילין: ביקשנו את אחד מחברי הכנסת להשיג לנו את הדו"ח הזה, אולם הוא לא הצליח.

אשר לנזק שנגרם לנו, ידוע שפירמות רבות עזבו את הארץ בגלל החרם הערבי. עסקים אין עושים בגלל רגשות - זה ענין של חשבון מסחרי קר, קיים פוטנציאל של ארצות ערב וקיים פוטנציאל של ישראל; קיים פוטנציאל של היום וקיים פוטנציאל של העתיד, ואם נוסף לכך יש בארץ אטמוספירה עויינת - הם עושים את החשבון שלא כדאי להם לעשות פה עסקים ולהפסיד את השוק הערבי.

לגבי "קייזר פרייזר" הבעיה עוד יותר רצינית. ב-1950 עשתה משפחת קייזר את ההשקעה הגדולה ביותר בדולרים שנעשתה בארץ ובאה לכאן עם כל הרצון הטוב, אולם אם, מצד אחד, קיים הפוטנציאל הערבי, ומצד שני, נתקלים כאן בהשמצות - מטיקים את המסקנות, אף מתוך ביקודי בקולומביה אני יכול לציין כי ההשמצות גרמו נזק רב, אין לי צורך לשכנע את הסוכן שלי כי התוצרת שלי טובה - והיא טובה ולכן שיווקנו בקולומביה סחורה רבה - אולם הסוכן של המתחרה משתמש בחומר הסוכן נגדנו כדי להתחרות בנו, והקהל אינו יודע בדיוק מה המצב.

אשר לחלקי חילוף, עד להכנסת הליברליזציה בייבוא חלקי חילוף, היתה המכסה שלנו לייבוא חלקי חילוף 120 אלף דולר לשנה בשביל 5000 כלי רכב שמכרנו - תשאלו מומחים באיזו מידה יכולה מכסה זו להספיק. בדרך כלל, ההוצאה לחלקי חילוף היא 10% ממחיר הרכב. לפי חשבון זה היינו זקוקים לחלקי חילוף במיליון דולר לשנה, שליש מזה מייצרת התעשייה בארץ, כך שהיינו זקוקים לדשיונות ייבוא ב-600 אלף דולר וקיבלנו ב-120 אלף דולר בלבד. מיום הפעלת הליברליזציה בחלקי חילוף, יש לנו במחסנינו 97% מחלקי החילוף הדרושים.

היו"ר ב. אבניאל: מה דעתכם על דחיית טיכנס דיונינו ל-3 שבועות, עד לקבלת מסקנות הוועדה המקצועית?

מר אילין: מה שכבר נעשה, אי-אפשר לתקן. דרושות שנים של עמל לתיקון המעוות.

ג. שוקן: בדו"ח ארנון הובאו טענות נגד טיב החלקים מהם הורכבו המכוניות, למשל, מנועים, חישוקים. דו"ח ארנון מציין כי התקלות היו רק ברכב שהורכב בארץ.

ש. שורש: מה הוכיח הערך המוסף בייצוא מכוניות?

מהו אחוז תוצרת הארץ בכל מכונית?

מר אילין: אילו האנשים שקראו את דו"ח ארנון היו פונים אלינו בשאלות לפני הפרסום, יתכן שהיינו מונעים את ההשמצות בעתונות וכנסת.

התקלות שנגרמו למכוניות היו בגלל החזקה לקויה, המנועים נסדקו מפני שהוציאו מהמכוניות את הטרימוסט - החומר ישנו בידינו ונוכל להוכיח זאת. אשר לחישוקי הגלגלים, נתברר שליפויים היו גם בחישוקים של "ג'נרל מוטורס" שמר ארנון כה שיבח אותם בדו"ח שלו. לאחר בדיקה נוספת התברר שמתוך החישוקים שלנו התפוצץ רק אחוז קטן. כן התברר שהשתמשו בצמיגים לא מתאימים וניתן להם אויר לא מתאים. שלחנו את החלקים למעבדה והתברר, כי החומר היה בסדר, החישוק היה בסדר, אלא שהטיפול בהם היה לקוי.

מר גולדפרב: אין זה נכון שלא היו סדקים בחישוקים של מכוניות אחרות. אני מוכן להביא דשימת מכוניות מכל הסוגים שחישוקיהן נסדקו.

מר אילין: יש לנו ויכוח מתמיד עם משרד המסחר והתעשייה ומשרד האוצר על הערך המוסף של ייצוא המכוניות שלנו, הם קבעו את הערך המוסף ל-35%, ואנו טוענים שהוא עולה על 40%, כי הם

מביאים בחשבון את האמורטיזציה ואת ההוצאה במטבע חוץ של דלק, חשמל וכו'.
אני חושב כי הערך המוסף שלנו הוא גבוה יותר. לאחר הורדת ה"ריפלייטמנט"
במטבע חוץ של אותם חלקים שאנו מייצרים בארץ, אנו מתקרבים לערך מוסף של
40%.

אשר לאחוז תוצרת הארץ במכונות שאנו מייצרים,
אם מוסיפים את ה"ריפלייטמנט", אנו עוברים את ה-40%.

היו"ר ב. אבניאל: אני מודה לאנשי "קייזר פרייזר" על האינפורמציה
שמסרו לנו.

(אנשי "קייזר פרייזר" עוזבים את
הישיבה).

בודאי שהוועדה יכולה היתה להוציא מסקנות אילו
עמד לרשותה זמן מספיק להזמנת מומחים, אולם אינני רואה זאת לייעיל מאחד
שבוע שלוש שבועות נוכל לקבל דו"ח מסוכם של ועדה מקצועית.

ברצוני לבקש, על דעת כל חברי הוועדה, את מר גילת,
שהוא יו"ר ועדת המומחים, להזדרז עד כמה שאפשר בהוצאת מסקנות הוועדה.

הוחלט לדחות את סיכום הדיון עד לאחר קבלת
הדו"ח של הוועדה המקצועית לבדיקת הדו"ח
של מנהל המדכז לשירותים טכניים לרכב
ממשלתי על מכונות "קייזר פרייזר", שבדאשות
מר גילת.