

פרוטוקול מס' 60

מישיבת ועדה הכלכלה
יום ג', י"ז בטבת חשל"ה - 31.12.74, שעה 13.30

נכחו:

חברי הוועדה:
י. הורביץ - היו"ר
ע. אמורי
פ. גרופר
מ. דובלס
י. דרניצקי (יודין)
ה. זיידל
א. זילברברג
מ. חריש
א. לבנבראון
א. לבני
נ. קצב
י. קרומן
י. שערי

מוזמנים:
ד. חירם - מנכ"ל משרד החבורה
א. גוא - יועץ שר החבורה
ג. אפלבראום - משרד החבורה

יועץ כלכלי לוועדה: ד. לב
מזכיר הוועדה: פ. פלקסר
רשמה: צ. ספרן

סדר היום: ההכרח להשבת הרכב יום אחד בשבוע - הצעה לסדר היום של חבר-הכנסת הלל זיידל.

- 665 -

(1/17/75 מיום 5.12.74)

היו"ר י. הורביץ:

אני פותח את הישיבה.

לפני שנדון בנושא העומד על סדר היום ננצל את מעמדה ותפקידה של ועדת הכלכלה ונפנה לעובדי אל-על ועובדי ים-המלח בבקשה ובדרישה לחזור לעבודה.

א. לבנבראון:

סדוע הפניה לעובדים בלבד?

היו"ר י. הורביץ:

זו פניה לצדדים להגיע לדיונים לאחר חזרה לעבודה.

א. זילברברג:

כדאי להוסיף סילת עיבוד לשר התחבורה.

היו"ר י. הורביץ:

העובדה שאנחנו דורשים מן העובדים לחזור לעבודה מעידה על הזדהות עם עמות המשרד. אם יזדקקו בענין זה לשירותיה הטובים של הוועדה, נשמח לעזור.

ההכרח להשבת הרכב יום אחד בשבוע - הצעה לסדר היום של חבר-הכנסת ה. זיידל

ה. זיידל:

ארשה לעצמי להביע תרעומת על הממשלה, שלמרות ידיעתה על כך שהיה דיון בכנסת על הצורך בשבתון רכב ולמרות זאת שהנושא הועבר לוועדת הכלכלה, קיבלה החלטות - שאחר כך נאלצה לחזור מהן - בענין זה. הדבר נוגע לסדרי נוהל תקיין: לא ייתכן שבשעה שהועברה לוועדת הכלכלה - על דעתה של הממשלה - ההצעה להשבת את הרכב ליום אחד בשבוע ובשעה ששתי הצעות אחרות של חברי הכנסת ורדיגור וכהנא על השבתת הרכב בשבת נדחו, תחליט הממשלה אחרת. זכותה של הממשלה להחליט כפי שהיא רוצה, אבל לא כששר התחבורה מודיע בכנסת שהוא מסכים להעברת הדיון לוועדת הכלכלה. הנוהל התקין מחייב לחכות עד סיום הדיון. אני אוסר זאת לא מתוך השתייכות למפלגה מסוימת - אני חבר הקואליציה - אלא מתוך דאגה לסדר הפרלמנטרי הטוב. אנקש מיושב-ראש הוועדה להביע תרעומת זו גם בפני יושב-ראש הכנסת, בפני השר הממונה ובפני יושב-ראש ועדת השרים לעניני קיסוצים.

היו"ר י. הורביץ:

דברייך יועברו בוויכוח לשר התחבורה.

ה. זיידל:

אני פונה גם לחברי הכנסת החדשים - אולי הווחקים התרגלו כבר לסדרי הקיימים - להתארגן כדי להכניס שינוי בחוק שייאלץ את הממשלה להתחשב בדיוני הכנסת. בכל העולם מקובל שהפרלמנט מפקח על פעולות הממשלה, ולפני שהממשלה מחליטה עליה לשמוע את דעתו של הפרלמנט בענין.

היו"ר י. הורביץ:

בפרט שהמכימה.

ה. זיידל:

נכון. השר הודיע בשם הממשלה על הסכמה לדיון בהצעת, בעוד ששתי ההצעות האחרות - שדווקא אותן קיבלה הממשלה - נדחו על ידי רוב הכנסת.

לגופו של ענין: כאשר הצעתי הצעה זו לפני חודש ימים, הצעתי אותה על רקע הסדיניות הכלכלית של הממשלה, מצד אחד, ועל רקע האווירה הכללית בעולם נגד חרם הנפט, נגד שליטי ערב ונסיכויות הנפט המנסים להשתלט על העולם, מצד שני. יצאתי מנקודת הנחה שגם אם אין חסכון מידי כתוצאה מהשבתת הרכב פעם בשבוע, הרי יש אספקט מוסרי מסורגה ראשונה בכך שאנחנו מצטרפים לעולם החופשי, הסובל מסדיניות הנפט הערבי, מה גם שאנחנו נמצאים באזור זה של העולם וחייבים לתת דוגמה של חסכון.

מ. דרובלס:

איפה יש בעולם הגבלות על צריכת דלק?

ה. זיידל:

יש בעולם פניות להתנדנות, יש מקומות בהם הנהיגו קיסוצים בדלק על ידי העלאת מחיר הדלק. מדינות מסוימות השאירו זאת להחלטת האוכלוסייה, כמו בהולנד שבה ללא חוק יש שבתון רכב בהתנדבות. גם הנשיא פורד קרא לקיסוצים בדלק.

ג. חירם:

האם הצעת את השבת כשבתון או יום בחירה?

ה. זיידל:

אני בעד בחירה חופשית של יום השבתון.
אילו היתה במדינת ישראל תחבורה ציבורית
מסודרת בשבת, ייתכן שאפשר היה להגיע לידי הסכם שמחליטים על שבת כיום
שבתון רכב, אבל מכיוון שאין תחבורה ציבורית בשבת, אי אפשר לסגור את
מדינת ישראל ביום זה. אם מישהו יבחר את יום השבת כיום שבתון רכב, זו
זכותו.

ו. חירם:

לדברי הפתיחה של חבר-הכנסת זיידל:
לא היה שום לחץ מצד משרד התחבורה לקבל
החלטה כלשהי לפני גמר הדיון בוועדה.

לגופו של ענין: הנושא הוא פרובלימטי
וכבר התנסינו בו. לאחר מלחמת יום הכיפורים הפעלנו שבתון מעין זה
שמציע חבר-הכנסת זיידל ועל תוצאותיו היו ויכוחים. צריך לזכור שאחד
הגורמים החשובים שהתחשבנו בהם כאשר קבענו אז את השבתון היה ענין
ההזדהות עם הולנד. הולנד עמדה לצידנו, והיו רבים שאמרו כי לא ייתכן
שבהולנד לא יסעו בימי ראשון ואילו אצלנו ייסעך הכל כרגיל.

כאשר אתה הולך להגביל תנועת כלי רכב
עליך לשאול את עצמך מה אתה רוצה להשיג. הרי אינך עושה דבר כדי להכביד
על הציבור הכבדה לשטה, גם לא כדי להוריד את סוראל העם, שהוא ירוך
ממילא. לא זו המטרה, ועליך לשאול את עצמך מהן המטרות הקונקרטיים שאתה
רוצה להשיג. מטרה קונקרטית אחת היא החסכון בדלק, החסכון במטבע זר,
במיוחד במדינה כמו מדינת ישראל שבה המחסור במטבע זר ובהכנסות גדולות
היא הבעיה הכלכלית מספר אחד. כאשר אתה רוצה להגביל את השימוש במצרך
מסויים בכלכלה ישראלית - הבנויה על הדגם המערבי של הכלכלה - הדרך
הפשוטה היא להעלות את מחירו של אותו מצרך, כי הכלכלה עדיין עובדת
לפי העקרון של היצע וביקוש. אותו הדבר גם בדלק: רק עכשיו העלינו בצורה
דראסטית ביותר את מחירי הדלק ויש לכך השפעה מיידית. אינני יודע עדיין
את הסטטיסטיקות הסופיות, אבל בהשוואה לאוקטובר ישנה ירידה ריאלית בסדר
גודל של 20% בשימוש בדלק, וזאת בגלל השינוי במחירים שהיא הדרך הטבעית
להגבלה. רוצים להגביל עוד יותר? - יכולים להטיל עוד מס על דלק - אין
קושי מכחינה טכנית - והדבר יחול על כולם: על רכב מסלתי, כי אז נדרש
יותר תקציב ולממשלה אין כסף; על רכב פרטי, על משאיות, על כולם.

אם לא רוצים להסתפק במכשיר הויסות שנקרא
מחיר הדלק ומחיר המכונית אלא רוצים להטיל גם מגבלות אדמיניסטרטיביות -
כלומר, להגביל אנשים בפקודה, בחוק או בתקנות לנסוע בימים מסויימים
או בשעות מסויימות, גם זה אפשרי. אבל שוב עליך לשאול את עצמך אותה
שאלה יסודית: מה מטרתך? לדעתי החסכון שניתן להשיג בדרך זו הוא סועט
יחסית - ועורך-דין גרוא ימסור לכם על מימצאי הוועדה הציבורית שמונתה
על ידי משרד התחבורה ושהוא עמד בראשה במגמה לבדוק את ההשלכות השונות
שיש להגבלות אדמיניסטרטיביות על החסכון בדלק - אבל ניתן להשיג בדרך
זו דברים אחרים שמשרד התחבורה דוגל בהם ושהם אינם פונקציה של מחיר
הדלק, והכוונה להסדרי תנועה.

משרד התחבורה טוען שאנחנו לא משקיעים
מספיק כסף בפיתוח התשתית התחבורתית בארץ, ובגלל חוסר השקעה סתאים איננו
מסוגלים להתמודד עם הזרם הגובר של גידול כלי הרכב בכבישים וגידול
התנועה בכבישים. מסיבה זו אין לנו ברירה אלא להטיל הגבלות אדמיניסטרטיביות
על התנועה. אבל זוהי מטרה שונה, שהדרך לטפל בה היא גם כן שונה, משום
שאם אתה רוצה לחסוך מכסיוסם דלק, יש לך פתרונות מסויימים; אבל אם אתה
רוצה לווסת את התנועה ולמנוע פקקי תנועה שקיימים בארץ, שוב יש לך סוג
אחר של פתרונות. הבעיה העומדת בפנינו היא בעיה של פקקי תנועה: אנחנו
רוצים להגיע למצב שפחות כלי רכב יופיעו בשעה שבע בבוקר בצומת דרך
פתח-תקוה - המסגר, ויש הרבה מקומות כאלה בירושלים, תל-אביב וחיפה,
ולכן אנחנו מציעים סוג פתרון מסויים האומר: נגביל את תנועת כלי הרכב
באזורים המרכזיים של הערים הגדולות בשעות מסויימות - בעיקר שעות השיא
של הבוקר ושעות אחר-הצהריים - כאשר ישנו כל אותו עומס התנועה המשפיע על
תנועת התחבורה הציבורית. המודד העיקרי בפתרון זה איננו דווקא החסכון
המושג בדלק - הוא אמנם קיים, אבל כתופעה שולית - אלא ויסות התנועה
ומתן אפשרות לתחבורה הציבורית - המסיעה כ-70% מן האוכלוסייה - לנוע
ביתר חופשיות ולהביא אנשים מבייתם למקומות העבודה ומקומות העבודה
בחזרה לבייתם, או למקומות אחרים.

ד. חירום:

אם בכל זאת לא מסתפקים בזה ורוצים להגיע לחסכון גדול יותר בדלק, צריכים להטיל מגבלות יותר גדולות, ואז נשאלת השאלה איך להגביל - האם לחייב אנשים להשבית את הרכב ביום מסויים או לתת להם את האפשרות לבחור את היום? במדינות אחרות בעולם, הידועות לי, הטילו בדרך כלל את ההגבלה על נסיעה ביום א', מפני שביום זה אינך פוגע במשק. אם אתה מטיל הגבלות בימי חול, אתה פוגע בפעילות המשק, בעוד שלמעשה המטרה שלך לעשות פעולה למען המשק - לחסוך בטבע זר, לחסוך בדולרים על סנת שהמשק יוכל להתפתח ולפתח את התוצר הלאומי הגולמי שלו. מצד שני, אם אתה מטיל הגבלה על תנועת כלי רכב ביום המנוחה, אתה פוגע בפעולות הידועה. מה ההבדל בינינו לבין ארצות אחרות? - בארצות אחרות קיימת תחבורה ציבורית גם ביום המנוחה השבועי והמשפחה יכולה להגיע לאן שהיא רוצה, אבל אצלנו צריך אדם שגר בפרבר ורוצה להגיע למקום מסויים להזמין ספיישל - והנסיעה הזאת עולה לו שלושים-ארבעים לירות - ואז הוא אבוד. כלומר, אם אתה שולל ממנו את האפשרות להשתמש ברכב שלו ואינך נותן לו תחבורה ציבורית, אתה פוגע בו בצורה חמורה ביותר. ועלינו לשאול את עצמנו אם זה כדאי, אם אנחנו נאמת רוצים חסכון בכל מחיר, כי כשאתה לוקח מאדם את הרגשתו הטובה, אתה מסלם מחיר, גם אם אינך יכול לסדור מחיר זה בקנה מידה של לירות ואגורות. נדמה לי שבתנאים של מדינת ישראל, בתנאים המיוחדים של העדר תחבורה ציבורית בשבת ושמיירת הסטטוס קוו בעניין זה איננו יכולים לחייב אדם להשבית את כלי רכבו דווקא בשבת.

ואז עולה העניין של יום בחירה. אתה יכול לתת לאדם לבחור את היום, אבל אז עליך לזכור שתהיה בכך פגיעה מסויימת, ולא מבוטלת, במשק, כי החסכון בדלק יהיה הרבה יותר קטן, משום שאנשים עושים בגיניהם כל מיני סידורים. גם השיטה האדמיניסטרטיבית לפקח על כך היא די מסובכת: אתה צריך שוטרים, אתה צריך מישהו שיאכוף את החוק, שיפקח על ביצועו.

שיטה אדמיניסטרטיבית הרבה יותר פשוטה - שאינה מצריכה חלוקת תוויות והבאת כל האנשים למשרדי הרישוי - היא השיטה בה אתה קובע את יום שבתוך הדבר לפי הסדרה האחרונה של מספר הרישוי. אתה יכול לומר: מי שהסיפדה האחרונה במספר הרישוי שלו היא 1, לא יסע ביום א', וכך אפשר לחלק את עשרת המספרות בין חמישה ימים, שני מספרים לכל יום. זו שיטה פשוטה, שיכולה לחסוך; אינה מחייבת אדמיניסטרציה גדולה; מאפשרת פחות קומבינציות, כי ביום בחירה חופשי, למשל, אדם יכול לבחור דווקא את היום שבו ממילא הוא לא היה נוסע.

אם המחיר כדאי, זו שאלה אחרת, אבל אסרתי שמבחינת משרד התחבורה לא זו הבעיה המרכזית. אנחנו רואים בעניין הגבלת התנועה בעיה תחבורתית בעיקרה, ואנחנו דוגלים בהגבלת התנועה בגלל הבעיה התחבורתית שאותה הצגתי.

א. צגא:

ראשית כל הייתי רוצה להתייחס להערת הפתיחה של חבה-הכנסת זיידל למען השלמת התמונה: החלטת הממשלה להקים ועדת שרים לחסכון בדלק וחשמל נתקבלה לפני שהוגשה ההצעה לסדר היום, בעוד שסיכומי הממשלה בדיעבד יהיו לאחר הדיון בוועדה. אני לא חושב שבמשך החודש שחלף צריכה היתה הממשלה להיות מנועה מלבדוק את הנושא, ולו רק כדי לבוא עם דעה יותר מפורטה לישיבת הוועדה. ועדת השר קול היא ועדה לבדיקת דרכים לחסכון בדלק וחשמל. אפילו אם היא לא היתה חוזרת בה שלשום ססיכומיה, גם אז היתה עמדתה בגדר המלצה בפני הממשלה, אם כי המלצת רוב הנרייה. כרגע היא תגיש המלצות - ולא כהצבעה - כך שהדברים אינם עומדים בסתירה.

כמה הערות ראשוניות לעניין עצמו כדי להעמיד את השאלה בפרופורציה הנכונה: מתוך כל צריכת הדלק במדינת ישראל צורכת התחבורה הציבורית בכונניות משהו בסדר גודל של 1/7 - בערך 1.1 מליון טונות - כאשר 1/5 מהכמות הוא סולר, היינו - אוטובוסים, טשאיות, מוניות, שאין לנו כוונה לפגוע בהם, וכמות נוספת של מכוניות מסחריות וטנדרים. למעשה המכוניות הפרטיות והאופנועים המונעים על ידי בנזין צורכים 350 אלף טון בשנה, שזה בערך 5% סכלל תצרוכת הדלק במדינה.

י. שערי:

5% נכמות או במחיר?

א. גרא: בכמות ובמחיר.

סך הכל מכוניות פרטיות ואופנועים צורכים כ-360 אלף טון; מכוניות מסחריות וטנדרים - כ-220 אלף טון. ביחד - 580 אלף טון, מתוך צריכה כוללת של 7,7 מליון טון דלק ב-1973.

הערה שניה: הפעם לא קיים אלמנט ההזדהות עם מדינות שבעקבות אירועי מלחמת יום הכיפורים נקלעו לקשיי אספקת דלק. בפעם הקודמת באו וטענו, במידה מסויימת של הצדקה, כיצד ייתכן שאותן מדינות יסבלו, ואילו פה יבזבזו דלק כאשר יש לנו קשיי עם הקשיים שלהן.

הערה שלישית: אנחנו נמצאים כיום בעיצומם של תהליכים שאיננו יכולים לשער מה מידת השפעתם על צריכת הדלק: ייקור בדלק, ייקור בחלפים, בלימת עליית רמת החיים. לכל הדברים האלה יש השפעה גם על צריכת הדלק וגם על רמת הרווחה הלאומית. ועדה של משרד התחבורה ניגשה לבדיקת עניין זה מתוך תשע נקודות, שיחד יכולות לתת תמונה מאוזנת כיצד יש להתייחס לכל אחד מן המהלכים.

שאלה ראשונה: מה מידת החסכון הצפוי בדלק? נסיון השנה שעברה של חסכון ליום שבתון - גם אותו קשה היה לסדר, כי הוא נערך לאחר התייקרות של דלק, בתקופת גיוס, בתקופה שאנשים לא יצאו לבלות - הראה על חסכון של 2%-3% בסך הכל סכל צריכת הדלק בענף התחבורה. באופן גס אפשר לומר שיום שבתון הביא לחסכון ב-1/4 מן הצריכה היומית הממוצעת על ידי כך שהיה פיזור של רוב הפעילויות לימים אחרים. שיקול שני שברקנו: מה התרומה החזויה של יום שבתון על הפחתת עומס התנועה בכבישים ועל הבטיחות בדרכים? נושא שליש: מה תהיה ההשפעה על המוראל הלאומי? נושא רביעי: האם תהיה פגיעה, ואיזו פגיעה, בתקינות הפעילות המשקית? נושא חמישי: האם ההסדר נוח לאכיפה, במיוחד כאשר כוחות האכיפה המרכזיים במדינה - המשטרה והמספר האזרחי - מועסקים מעבר ליכולתם בנושאים לא פחות חשובים ואולי אפילו יותר חשובים מנושא זה? נושא שישי: מהי ההוצאה הישירה לביצוע הסדר זה או אחר מבחינה מינהלית - הדפסת תוויות, חלוקתן, הבאה לדין ועוד? נושא שביעי: האם יש אפשרות להציע לציבור הצעת תחבורה אלטרנטיבית? אם נחליט על יום או שני ימי השבתה, אנחנו מעמיסים מיד על התחבורה הציבורית עשויות ומאות אלפי נוסעים מדי יום, וסובן שצריך להסיע אנשים אלה. נשאלת השאלה - האם נוכל להעריך לזה? כיצד הדבר יתבצע? והתחבורה הציבורית גם היא צורכת דלק, יוצא שהדלק שנחסך מתבזבז בחלקו בתחבורה הציבורית. נושא שמיני: כיצד ניתן להטיל עומס זה בצורה פחות או יותר מאוזנת? נושא תשיעי: כדי שההסדר יהנה מאמינות ציבורית גבוהה צריך להימנע עד כמה שאפשר מפטורים והסדרים מיוחדים המקובלים בהסדר כזה. השאלה אם ניתן יהיה למנוע אותם מבלי שתהיה פגיעה בפעילויות חיוניות.

בשלב ראשון ברקנו כל מיני הצעות שהועלו ושמדאו לכאורה הצעות לא רעות, אך הורדו די מהר מעל שולחן הוועדה. הצעה אחת - איסור נסיעות בין-עירוניות. התברר לנו שהסדר כזה אינו ניתן לאכיפה. ישראל מחולקת לשלושה אזורים רישוי - חיפה והצפון, תל-אביב והמרכז, ירושלים והדרום - כל אזור כולל שלישי של הארץ ואין אפשרות לדעת לאן אדם נוסע ומניין. מכיוון שזה בלתי ניתן לאכיפה גם לא נכנסו לבחון את ההשפעה שיש להסדר כזה על הפעילות המשקית של כל מיני אנשים הסתמשים בכלי הרכב הפרטיים לעבודתם היומיומית, בין אם מדובר בסדרין במסדר החקלאות ובין אם בסוכן ביטוח או כל אדם אחר.

הצעה אחרת, שהוצעה על ידי שיפמן סגן ראש העיר תל-אביב, היתה שייאסר על כלי רכב מחוץ לאזור תל-אביב להיכנס לאזור תל-אביב יום אחד בשבוע, בעוד שעל תושבי אזור תל-אביב לא האסר התנועה באזור זה. שוב: כיצד אפשר לבחון איזה אנשים גרים מחוץ לתל-אביב? ומה נעשה לגבי אדם שיש לו מכונית עם מספר תל-אביבי והוא גר בירושלים, או להיפך, האם הוא יהיה פטור? ויש אלפים כאלה. הצעות מסוגים אלה הוסרו.

נסינו לבדוק הצעות יותר מעשיות. לדוגמה - הצעת יום השבת. האכיפה של שבתון רכב בשבת היא קלה. אף אחד אינו נוסע בשבת, ומי שנוסע עובר על החוק. אבל מתעוררות בעיות: יש חיילים שצריכים להגיע מהבית למחנה או מן המחנה הביתה - הם אינם יכולים לנוע על הכביש. מבחינת עומס התנועה והבטיחות בכבישים - בשבת אין עומס תנועה ואין שאלה של בטיחות בדרכים כפי שהיא קיימת בימי חול. מבחינה זאת אנחנו עושים איפוא מהלך שלא יביא תועלת. מבחינת המוראל הלאומי - תהיה פגיעה

א. גרא:

קשה במוראל הלאומי, אבל אין פגיעה בחקינות הפעילות המשקית; תחבורה ציבורית אלטרנטיבית - אין; שיקולים חברתיים ואיזון העומס - קיימת פה גם כן הבעיה שעל אותו ציבור דחי, המהווה 20%-25% והמשבית ממילא את כלי הרכב בשבת, הדבר אינו חל.

מנימוקים אלה חשבנו שהשבתה רכב בשבת אינה יכולה להיות מומלצת על ידינו, למרות שהיא יכולה להביא לחסכון של 8-6 מליון דולר בשנה.

השבתה כל הרכב הפרטי בשבת יכולה להביא לחסכון בסכום זה?

מ. חריש:

השבתה של כל הרכב, מלבד אם בהיפך פועלת תחבורה ציבורית ומלבד פעולת מוניות. השבתה גם של משאיות, מלבד אם משאית מבצעת הובלה בהיתר מיוחד.

א. גרא:

אני לא רוצה להיכנס לניחוח המהומות שעלולה להביא השבתה הרכב בשבת בנושא הכדורגל.

לגבי השבתה הרכב בשבת לסירוגין - שבת כן, שבת לא: הגענו למסקנה שהחסכון בשיטה זו יירד ל-1,1 - 2.5 מליון דולר בשנה, כי אדם אינו נוסע כל שבת ואז הוא ידחה את הנסיעה שתכנן לשבת שבה הוא יכול לנסוע.

בחנו את הנושא של השבתה רכב פרטי ואופנועים בימי חול לפי בחירת בעל הרכב, כלומר - בשיטה שהייתה נהוגה בשנה שעברה. הגענו למסקנה שהחסכון עשוי להיות בין 600 אלף דולר ל-2.6 מליון דולר. לעומת זאת, אם לא ניתן את הבחירה אלא נלך לפי השיטה של חלוקת עשר הספרות האחרונות בלוחות הרישוי לשבעה ימים - שאז מידת הגמישות שתאפשר לבעל הרכב תהיה קטנה יותר - נגיע לחסכון של מליון עד 3.5 מליון דולר לשנה. כאשר בדקנו את ההוצאות בשתי האלטרנטיבות, מצאנו שאנחנו מסתובבים חמיד סביב 2 מליון דולר חסכון בהערכה הפסימית ו-4-5 מליון דולר בהערכה האופטימית. החברר למעשה שאם נרצה להביא בחתום התחבורה לחסכון משמעותי - והחסכון הזה בסך הכל איננו כל כך משמעותי - נצטרך לנקוט צעד דראסטי מאוד.

כל הדברים האלה הביאו אותנו לחפש מהלך שיביא לחסכון מסויים בדלק, יביא להקטנת עומס התנועה, יקטיף את הפער בין הכבישים לבין מספר כלי הרכב, יפגע פגיעה קטנה ככל האפשר במוראל הלאומי, יפגע פחות בכל האפשר בחקינות הפעילות המשקית, לא יחייב הוצאה ישירה גבוהה; לא יעמיס יותר מכפי שאפשר על התחבורה הציבורית, יהיה מאוזן וימנע אותנו מן הצורך להיכנס למערכת של סידורים. כאפשרות מועדפת הצגנו בפני ועדת השרים את ההצעה למנוע מכלי רכב פרטיים לנסוע ביום חול אחד בשבוע לחל-אביב רבתי ומוכזי הערים בירושלים וחיפה. לא קבענו את האזורים, לא קבענו את השעות, לא קבענו אם זה ייעשה באמצעות תוויות. אנחנו מעריכים שהדבר יביא לחסכון של מליון דולר בשנה, והערכה זו נאמרת בזהירות, אולי נגיע לחסכון של 1,6 מליון דולר בשנה.

היו"ר י. הורביץ: אתם מעריכים הצעה זו לא בגלל החסכון, אלא בגלל הפתרון שהיא עשויה לחת

לבעיות תחבורה.

א. גרא:

זו הצעה טובה, מפני שאנחנו לא חושבים שיש צורך לגרום בעיה לאדם הרוצה להגיע, נניח, מקריח-שמונה לראש-פינה. מה לו ולבעיות שלנו במרכזי הערים? זאת הצעה טובה גם משום כך שהתחבורה הציבורית האלטרנטיבית, מטבע הדברים, טובה יותר באזורים שאנחנו מדברים עליהם.

אבל אנחנו לא חושבים שזה הצעד היחיד. אנחנו מחכוונים לעוד צעדים. אנחנו מתכוונים לארגן ארגון פלג-רכב כדי שבעלי הרכב יחארגנו לשימוש בכלי הרכב. הצענו לוועדה להפסיק את מתן העידוד לצריכת דלק במכוניות, לחדול מהכרה בהוצאות אחזקת רכב, למתן את החמיכה בעולים חדשים בכיוון המעורר אותם לרכוש כלי רכב. כלומר, לא לקשור את מתן הסיוע לעולה ברשימת מכונית, כי אחרת אם הוא אינו רוכש מכונית הוא זורק למעשה עשרים אלף לירות. פתחנו בממצע נרחב לעידוד השימוש ברכב ציבורי. ודבר אחרון - הצענו לוועדה להקים בישראל כבישי אגרה, להפוך כבישים קיימים לכבישי אגרה, בעיקר בקטעים שיש להם אלטרנטיבה: חל-אביב - אשדוד, חדרה-חיפה ובבוא היום גם ירושלים-ומלה.

א. גרא:

אנחנו רואים את הצעדים האלה כמכלול שיכול להביא חועלת מירבית של חסכון מסויים בדלק, בהחלט משמעותי, ובמסגרת שאנחנו מדברים עליה פה הם יכולים להביא חועלת גם בכיוונים אחרים.

מ. הריש:

אפשר סביב הנושא לעסוק בכל בעיות החבורה במדינת ישראל, אבל הנושא שהועלה על ידי חבר-הכנסת זיידל הוא נושא מוגדר. השאלה אם לאחר שמיעת הנחונים עומד חבר-הכנסת זיידל על הצעתו.

ה. זיידל:

הנחונים אינם החשובה לדברי.

היו"ר י. הורביץ:

יש אפשרות לדון בהקשר לנושא זה בכל בעיות החבורה ולהזמין את נציגי עיריית תל-אביב, את מינהל הדלק, אבל חבר-הכנסת זיידל הציעה הצעה - להשבית את הרכב יום אחד בשבוע, ועלינו להחליט אם אנחנו חומכים בה או לא. אני מציע שנתייחס להצעה חבר-הכנסת זיידל בממוקד.

א. לבנבואון:

גם לאחר דברי ההסבר של משרד החבורה אני רוצה להצטרף למחאה ולתודעומת של חבר-הכנסת זיידל על העלאת הנושא לדיון בממשלה בזמן שהנושא נמצא בדיון בוועדה של הכנסת, מה גם שחלק מן הנושא שעליו דנו בממשלה - השבתת הרכב בשבת - הורד מסדר יומה של הכנסת. דברי ההסבר של משרד החבורה, שאדבר נדון בוועדת השרים בלבד והיא ממליצה בלבד, לא שכנעו אותי, כי יש לי נסיון גם עם משרד החבורה: שר החבורה הסכים להכיר בדחיפות הצעה לסדר היום על העלאת תעריפי הנסיעה בחבורה הציבורית, הסכים לקיים על קן דיון במליאת הכנסת, ויום לאחר מכן, בטרם נקבע מועד לדיון בכנסת, החליטה הממשלה להעלות את התעריפים. יותר מזה: הנושא הועלה פעם שניה גם בכנסת הנוכחית ובינתיים העלו שלוש פעמים את התעריפים בחבורה הציבורית. צריכה להיות פניה למוסדות הכנסת, ליושב-ראש הכנסת להקפיד על ריבונות הכנסת וצריכה להיות פניה לממשלה לכבד את הכנסת: אם נושא נמצא בדיון בכנסת, על הממשלה לחכות עד שהכנסת תסכם את הדיון.

זיידל: אם השאלה היא שאלה של קימוצים, לא צריך להוסיף על הנמוקים שהובאו על ידי משרד החבורה שהקימוצים אינם רציניים וקשורים בחשלוים מחיר של גזחיות, של סבל, שלבטח אינו משחווה לחסכון שעשוי להיות במידה ותושבת ליום אחד הנסיעה בחבורה הפרטית.

אם השאלה היא של הזדהות - ונקרא לכך הזדהות ולא אספקט מוסרי - נשאלת השאלה: הזדהות עם מי? החבורה המפיקות גפט רק נצלו את הסכסוך הישראלי-ערבי כדי להעלות את מחיר הנפט. מפיקות הנפט האמריקניות שוחפות לענין זה. דבר נוסף: בזמן שאצלנו הייתה הגבלה - שבוטלה לאחר מכן לפי דרישת הציבור - הפסיקה הולנד, איחה רצינו להזדהות, את ההגבלה, כך שעכשיו אין זה ענין של הזדהות, מה גם שיש צורות שונות להבעת הזדהות עם ממשלות אחרות.

אשר להשבתת הרכב בשבת - הצעה שחובא גם היא על ידי ועדת השרים לממשלה, על אף שמשרד החבורה מתנגד לה ועל אף שהיתה החלטה מפורשת של הכנסת להוריד אותה מסדר היום - אין צורך לתזור על כך שהיא תפגע קשות מאד באוכלוסייה.

אח הצעה של חבר-הכנסת זיידל. לאור נימוקים אלה אני מציע לא לקבל

אינני מציע לדון עכשיו באספקט של ניסוח החבורה, אלא רק בנושא שהועלה על ידי חבר-הכנסת זיידל.

מ. דרובלס:

אני מצטרף לתודעומת שהביע חבר-הכנסת זיידל, למרות ההסברים של מו גרא, שהממשלה הקימה את ועדת השרים לעניני קימוצים לפני שהוצעה ההצעה לסדר היום. דומני ששר החבורה היה צריך להגיד מעל במת הכנסת כי מכיוון שוועדת השרים דנה בענין זה הוא מציע לדחות את הדיון בכנסת. אבל לא ייתכן שהוא יציע להעביר את הנושא לוועדת הכלכלה, הוועדה תדון בכך וועדת השרים חודיע על מסקנותיה, אם כי בלחץ הציבור הענין לא התקבל. זו בהחלט פגיעה בכנסת. למרות שיש לי הסתייגויות לגבי הצעת חבר-הכנסת זיידל, אני חושב שעל ועדת הכלכלה להמליץ בפני הממשלה לא לנקוט שום אמצעים נוספים עד שהוועדה לא תסיים את הדיון בנושא זה.

מ. דרובלס:

אני בעד הרחבת הנושא והזמנת כל

הגורמים הנוגעים בדבר.

בשלב זה לא הייתי מקבל אף אחת מההצעות שמשרד החבורה חושב שהן קלות ביותר לביצוע מבחינה אדמיניסטרטיבית, כי במקרה של יום בחידה חופשי-החסכון כולו יסתכם ב-600 אלף עד 2.5 מליון דולר לשנה. השבת הרכב בשבת תיחן את החסכון הגדול ביותר וגם מבחינה משקית היא הטובה ביותר, כי היא פוגעת פחות מכל הדרכים האחרות במשק, אבל אינני מוכן לקבל הצעה זו. אינני מוכן גם לקבל ההצעה על יום בחירה חופשי, כי בכך אני פוגע באזרח הקטן שחסך ממיטב כספו כדי לרכוש רכב - במקרים רבים הוא חייב כספים על הרכב - ואיננו יכול לנסוע בו, בעוד שבעל האמצעים יסתדר בצורה אחרת וזה יהיה על חשבון משלם המסים: אם על ידי שכירה רכב, אם על ידי הזמנת מוניח או אם על ידי כך שיש לו שני כלי רכב.

אנחנו רואים שהעלאת מחיר הדלק, שכבר הטלנו אותה על האזרח, היא אחד האמצעים להגבלת הנסיעות ברכב. כאשר אדם רואה את מחיר הדלק הוא שוקל פעמיים לפני כל נסיעה שהוא עורך, כי היום נסיעה היא מותרות, מלבד נסיעה בענייני פרנסה שאז אין לו ברירה והוא מוכרח לנסוע. יוצא איפוא שכל הגבלה של חנועת רכב תפגע ישירות באותם אזרחים קטנים שכלי הרכב עוזר להם לפרנסתם.

גם מבחינה מוראלית לא כדאי להוסיף על כל הצרות שיש לעם ישראל גם את הגבלות החנועה, אם כי הן יכולות להביא להקלת מה מבחינת העומס על הכבישים, שאינם בנויים לסדר גודל החבורה שהתפתחה בשנים האחרונות, ולחסכון שאינו משמעותי. בשלב זה לא צריכה ועדת הכלכלה להמליץ שום המלצה. עליה לשמוע מומחים על ההשלכות שיהיו להגבלות הרכב ולפנות לוועדה השרים שלא תמשיך בדיוניה עד שוועדת הכלכלה תסיק את המסקנות.

ע. אמוראי:

עיקר נימוקיו של המציע נשענו על שלושה טיעונים: לחסוך בדלק; לחסוך בדלק; לחסוך במטבע חוץ; לשלב את האזרח בהפגנת הזדהות נגד הסחטנות. בשתי ההזמנות הראשונות אני כופר. באשר למטבע זר - היבוא נתון. מה צריך לייבא כדי שייגדע מה שפחות נזק למדינה? - צריך לייבא מכוניות, כי הן סוס מסים: הדולר הוא הכי יקר, המיסוי הוא מאות אחוזים. אם רוצים לחסוך במטבע זר, צריך לייבא מכוניות. אם נגזר שיוציאו על צריכה, שיוציאו על מכוניות. חסכון גדול, אם כן, איננו רואים.

ואשר לדלק: ניתן להוכיח שכאשר מקפידים ליום אחד את השימוש ברכב כמעט אין חסכון בדלק, וככל שהזמן מיום הגזירה מתמשך, הולך החסכון וקטן.

אין בזה גם הפגנת סולידריות, כי על ידי השבת הרכב ליום אחד אתה נכנע למעשה לסחטנות וכחוצאה מהסחטנות אתה פוגע בפעילות הרגילה שלך. מאידך, תהיה זו אבולת מוחלטת אם יחליטו להשביח את הרכב בשבת, אבל היות וזו לא ההצעה לא אתיחס לכך.

אם רוצים לדאוג למשק של מדינת ישראל בגלל כל מה שנגזר מויבוי הרכב במדינה - ויש לזה גם הוצאה חבותית וגם הוצאה כלכלית - הדרך הטובה ביותר היא הצעת משרד החבורה לחסום את מרכזי הערים בפני חנועת כלי רכב, והלוואי ותהיה לממשלה מספיק חכמה לאמץ אותה.

בשלב זה אני מציע שהוועדה תחליט רק לגבי ההצעה שהועלתה על ידי חבר-הכנסת זיידל.

א. לבני:

אני חומך בהצעת המציע. כאיש אופוזיציה אני מקבל את העובדה שהציבור נתבע לכל מיני קורבנות, אבל הצדק צריך לא רק שיעשה אלא גם שייראה. את הקורבנות שכל אחד מקריב בביתו אף אחד אינו יודע, אבל הדבר הדוקר ביותר את העיניים הוא הרכב ולגביו אפשר להטיל הגבלות. גם מבחינה מוראלית-מוסרית על אזרחי מדינת ישראל - שעומדת ו"משנוררת" כספים - להיות למופת.

כיצד לבצע את ההגבלה? אני בדעה שהדבר צריך להיות לפי בחירתו של האזרח.

ברור שעניין הדלק הוא לא המרכיב החשוב הנוגעות לחסימת מרכזי הערים - שזה דבר רציני כשלעצמו - כי אז יתחיל הוויכוח

א. לבני:

הגדול בנוגע לחל-אביב שמחנכים עליו כבר עשרים שנה. ידוע שבחל-אביב עובדים כמעט 70% מכלי הרכב בארץ. על זה חיה חל-אביב. היא לא עיר מגורים, היא בעיקר עיר עסקים, מרכז עצבים, ולא הייתי מציע להיכנס לזה.

אני מציע לדון רק בהצעה שהעלה חבר-הכנסת זיידל ולא להתרחב על פני הבעיות שקשורות בחבורה.

מ. חריש:

כעקרון אני מציע לנו לקבוע שהטלת הגבלות והחמרות צריך לראות אותה כדבר המתחייב מן המצב הכלכלי החמור ולא להקל בעניין זה. אם ההצעה היא להטיל את ההגבלות הנוספות בשבת, צריך לזכור שהגבלה מסוימת כבר יש בשבת, כי אין תחבורה ציבורית. אנחנו עומדים איפוא בנקודה מוצא שיש כבר הגבלה ושרוצים להטיל קושי נוסף, ואז הדבר הואשון שעלינו לבחון - אם הקושי הזה מחייב לצורך החסכון במטבע חוץ או לצורך החסכון בדלק. לפי הנחוננים שקיבלנו ולפי עמדת משרד התחבורה, שהוא המשרד המקצועי המטפל בעניין, החשובה לשאלה זו די ברורה: החסכון הצפוי איננו בקנה מידה כל כך גדול שאפשר לומר שהוא יקבע את ההצלחה או אי ההצלחה של המדיניות הכלכלית או של עמידתנו בעניין הדלק. יותר מזה: לפי הנחוננים שקיבלנו אינני בטוח שהחסכון בשבת הוא הגדול ביותר, כי חלק מן התחבורה כבר עומד בשבת. כאשר מדברים על חסכון של 6-8 מליון דולר בשנה כתוצאה מהשבתת התחבורה בשבת, מדובר על כל התחבורה במדינה, כולל משאיות, שבחלקן עומדות ממילא בשבת, אלא אם כן הן עובדות לצרכי ייצור, ואז השבתתן פוגעת במשק. ואם מדובר על חסכון של מליון עד 3 מליון במקרה שכופים יום שבתון רכב באמצע השבוע, אז גם כאן צריך לזכור שכעבור חדש-חודשיים החסכון יקטן, כי אנשים יחאימו את ענייניהם לפי היום הזה.

גם במצב הכלכלי כפי שהוא עכשיו, עם ההגבלות, איננו רוצים להפוך את המדינה הזאת לדבר שאין בו חיים. מחר אפשר יהיה לבוא ולהציע, לצורך חסכון בחשמל ובדלק, לסגור את הטלביזיות, לסגור את החיאתונים ולהגיע עד אבסורד. אנחנו לא יכולים ללכת בכיוון זה שנאמר, כי במצב הכלכלי הקיים לא ניתן לאנשים להיות ביום המנוחה היחיד שיש להם בשבוע, כאשר השבת היא במחונחה הנוכחית, ועל זה צריכה להיות החלטה משמעותית.

ה. זיידל:

אין אפילו הצעה להשביח בשבת.

מ. חריש:

הצעה כזאת עדיין קיימת והיא אחת מארבע הצעות שהוצעו על ידי ועדת השרים. את העניין הזה עלינו להוריד היום מן הפרק, לפני שיהיה סיכום בנושא.

לגבי האלטונטיבה: בעת הצגת המדיניות הכלכלית העליתי את האפשרות שאולי צריך למען החסכון במטבע חוץ ובדלק להנהיג יום או יומיים השבתת רכב. אני מודה שלא היו לי אז הנחוננים הכמותיים שהובאו היום כדי לשכנע אותי שאותה עמדה לא הייתה צודקת. היום נראה לי שהחסכון הצפוי מן הצעד הישיר הזה אינו מצדיק השבתה. אולי צריך לחשוב על דרכים יותר מתוחכמות כדי לספל בצד של העמקת הקושי. דבר אחד כבר נעשה - העלאת מחיר הדלק, שהשפיע בצורה רצינית ביותר.

א. לבני:

כבר החרגלו לזה.

מ. חריש:

כמות הכסף העומדת לרשות האנשים הצטמצמה. בעלי ההכנסות הבינוניות צמצמו את הנסיעות: אלה מכוניות שנעלמו היום מן הנוף והעובדה שקל היום יותר לנסוע במדינה. בשני סוגים לא תהיה פגיעה, ואשמח אם אחבדה, ואלה הם דווקא סוגים שמחזיקים מכוניות גדולות הצורכות הרבה דלק: בממשלה, ושם יהיה איזה שהוא קושי; בחברות ממשלתיות, בחברות ציבוריות, בחברות עסקיות כלכליות שבהן יש עדיין תשלום מלא של ההוצאות. שם העניין עדיין אינו מורגש ואינני יודע אם יורגש, כי באותן חברות אין צמצום תקציבים, בעיקר בחברות הרווחיות או המונופוליסטיות. הסוג השני - בעלי אמצעים המחזיקים מכוניות פרטיות גדולות. בשני הסוגים האלה לא פוגעת העלאת מחיר הדלק, ומבחינת הראותנות, אם לא מבחינת העניין הכלכלי, צריך לתת על כך את הדעת.

לגבי נימוק ההזדהות: את הצעת ההזדהות עם הולנד הצעתי בזמנו, כי בהולנד, לעומת ארצות אחרות, היה ביטוי בממשלה לטובת ישראל. אבל למעשה הגיעה הולנד למצב שהייתה הראשונה שניטלה את הגבלות הדלק. היא אפילו הגיעה ראשונה לעודף דלק והייתה לה בעיה של אחסנת דלק.

מ. חריש:

היום בעייח הדלק בעולם איננה בעיה של השגת כמויות אלא בעיה של מחיר גבוה. העלאה מחיר הדלק חוץ קצו יצרה לחץ שקשה לעמוד בו מבחינה פיננסית, ובוזה הגענו להזדהות מלאה. מחירי הדלק אצלנו גבוהים כל כך שאי אפשר לומר שם שאנחנו נהנים פה ממצב מיוחד כפי שנהנינו לאחר המלחמה לעומת אירופה. במצב שאנחנו נמצאים לא נראה לי איפוא ענין ההזדהות כנימוק להשבת הרכב.

י. קורמן:

שמעתי את מנכ"ל משרד התחבורה ואח מר גוא, ואם החסכון בדלק הוא כמעט אוחי שמעלים הצעות מהצעות שונות כדי לפתור בעיה אחת לגמרי והיא בעייח התנועה באזורים מלאים ורוצים לחוקק חוק חדש בנוסף על חוק ישן. יש בחל-אביב, בירושלים מקומות חניה מותרים ומקומות חניה אסורים. צריך משרד התחבורה לארגן לו לא קבוצה אחת אלא חמישים קבוצות שיסתכו וכו' שחונה במקום אסור. האכיפה והביצוע לא צריכים להיעשות על ידי המשטרה, אפשר לקחת חמישים חברות פרטיות שיפתרו את הבעיה כולה. בשביל זה צריך לתקק חוק חדש? - נבצר מבינתי הענין. אם אדם שגר בצפון חל-אביב רוצה לנסוע לאזור הבנקים ויחנה את הרכב ברחוב שבאזי - יגורו לו את הרכב, הוא יצטרך לשלם מאחיים לירות ואח האוטו יקבל אחרי שבועיים ומובטח לי שיותר לא יעשה את זה. על ידי כך גם תפתור בעיה של פקקי תנועה.

בחל-אביב היה מבצע משולב של עיריית חל-אביב עם "נתיבי איילון" ליצור מגרשי חניה מוסדרים בפרברי העיר. אבל מה קרה? בהתחלה החנו בהם את הרכב, אבל עיריית חל-אביב גובה 3 לירות דמי חניה לשעה, ואז כדאי לעשות הימור: להחנות במקום אסור. השוטרים בדרך כלל עסוקים, אבל אם יתפסו אותי אשלם 25 לירות, כאשר במגוש החניה אני ממילא משלם 10 לירות.

שמעתי שיש הצעה להשבית רכב פרטי בשבת, אבל לא שמעתי שיש הצעה להשבית רכב מסחרי בשבת. מעובלי בטון או סמי-טולרים לא צריכים לנסוע בשבת לים. לו היו מציעים להשבית את הרכב המסחרי הייתי מביין.

אני חושב שהעלאה מחיר הדלק מצד אחד ושינוי מדיניות מס הכנסה בקשר להכרה בהוצאות רכב מצד שני מביאים למהפכה עצומה במפעלי החעשיה, חוץ מאשר בחעשיה האווירית וב"אלתא". אבל איך לפתור את הנושא שלהם אני לא יודע.

הי"ו י. הרוביץ:

לסיכום: לא צריך לחוק חוקים חדשים אם אפשר לאכוף חוק קיים בצורה נאותה

י. קורמן:

ובלי בעיות.

נ. קצב:

כשחבר-הכנסת זיידל העלה את ההצעה לסדר היום בכנסת, הייתי חומכת נלהבת בה, אבל כשמעתי את הנחונים שהובאו על ידי משרד התחבורה פשוט נדהמתי, כי חשבתי שאם ננהיג שבתון רכב נחסוך הרבה יותר. וכאן עומדת השאלה אם עם כל הנימוקים הטובים, שהיו יכולים להיות רלבנטיים גם היום, אנחנו צריכים לעשות צעד זה.

משרד התחבורה מציע לנו חלופה אחר של ויסות התחבורה בכל מיני אמצעים, אבל אינני בטוחה שהמשרד ישלט על כל חוכניות הויסות שהוא יוצה לעשות. במידה שאנחנו לא מחליטים על יום אחד שבתון - ושבחון ביום השבת אני דוחה, אם כבר מדובר מדובר על יום אחד מימי החול - צריך משרד התחבורה להביא בפנינו חוכניות שיש לו שליטה מקצועית עליהן. אם היו מובאות הצעות כאלה שהיו רלבנטיות להצעת חבר-הכנסת זיידל הייתי שוקלת את הענין, אבל נדמה לי שכרגע לא מוצגות חוכניות כאלה בפנינו.

א. זילברברג:

בשעתו החלטנו על שבתון רכב יום אחד בשבוע אבל אחרי זמן מסויים בא משרד התחבורה והסביר לוועדה שאין בכך חסכון בדלק וביטלנו את הענין. עכשיו מנסה המשרד סביב הנושא של החסכון בדלק לדון בכל מיני נושאים שקשורים לתחבורה, ואנחנו צריכים לזכור שהנושא שאנחנו דנים בו הוא מוגדר - הצעתו לסדר היום של חבר-הכנסת זיידל. נכון שיש בעיות חבורה חמורות שאי אפשר להתעלם מהן. בנחלת בנימין, למשל, יש חניון עצום אבל כשאתה נכנס לשם לחצי שעה אתה צריך לשלם בעד שעתיים, פחות מזה לא מקבלים. מובן שאז לוקח הנהג

א. זילברברג:

סיכון ומחנה אח האוטו במקום שהוא מחנה. אבל מדוע לערבב את הנושאים?
אין לקשור את בעיית העומס עם בעיית החסכון. אם הנושא העומד לפנינו
בשל להחלטה, צריך להחליט לגביו מבלי לקשור אותו לשום בעיה אחרת.

היו"ר י. הורביץ:

לא נראה לי שאפשר לבוא עם הצעה
של שבחון רכב, עם כל הצרות שנפלו
על אזרחי מדינת ישראל, שחביא לחסכון של מליון או אפילו 3 מליון לירות
כשבעל-אל מחבזבזים עכשיו כל יום 2 מליון לירות. יש דרכים אחרות, אבל
בדרך הזאת יהיה נזק הרבה יותר מן התועלת, ואני נמנע מלהתייחס כרגע
להצעת משרד התחבורה בקשר למרכזי הערים, שגם היא לא נראית לי כל כך
קולעת.

אני מצטרף לדעת חברי הוועדה שהצעתו
של חבר-הכנסת זיידל אינה נראית להם. היינו רוצים לחת עידוד לחבר-הכנסת,
לחת לו טפיחה על השכם, אבל אנחנו לא יכולים להצטרף להצעתו.

ד. חירם:

אין לי ויכוח עם מרבית חברי הוועדה,
אבל שתי הערות: אחת לדברי חבר-הכנסת
קרמרמן, אחת לדברי חברת-הכנסת נוזהת קצב.

לחבר-הכנסת קרמרמן: ידוע לי שניתן
לפתור בעיות תחבורה בכל מיני צורות. אחת הצורות היא באמת להשקיע
במגרשי חניה, בחוספת שוטרים שיפקחו על סדרי החניה, בחוספת גוררים
וחברות גרירה. יש לנו גם תוכניות לפחות צירים בלעדיים לתחבורה ציבורית,
צירים חד-סטריים ועוד, ולא אפתח את הנושא. יחד עם זאת, חבר-הכנסת
קרמרמן, איננו הולכים להציע משהו שלא קיים. במקומות שונים בעולם הנאור
סגרו חלקים שלמים של ערים לחנועה רכב פרטי. אחת יכול להיכנס לערים
גדולות באירופה ולמצוא אזורים שהם סגורים לחלוטין לרכב פרטי או שיש
בהם מגבלות לחנועה רכב פרטי. יש אזורים שבהם רק למוניות מותר לנסוע
ולא לרכב פרטי. הסדר זה קיים בהרבה ערים בגרמניה ובהרבה מקומות
בארצות-הברית.

בינתיים אנחנו רק הולכים להציע
נסיון בכיוון זה. במקום שנאמר שאנחנו סוגרים מקומות מסויימים לגמרי
לחנועה רכב פרטי בשעות מסויימות, אנחנו אומרים שבשלב זה אין עדיין
צורך בזה ואנחנו מסתפקים בכך שנוויד אח כמוח הרכב הפרטי ב-15%-20%.
גם זה יכול לפתור. יחד עם זאת מאד ייתכן שבעוד שנים נצטרך ללכת יותר
רחוק לאור קצב הגידול המואץ של כלי הרכב לעומת קצב הגידול האיטי של
ההשקעות בחשתיח. אם הפער ביניהם ימשיך לגדול, נלך בכיוון זה.

לחברת-הכנסת נוזהת קצב: אינני מבין
למה אח מתכוונת כשאת אומרת שהמשרד לא ישחלט.

ג. קצב:

כאשר אתם מדברים על ויסוח החנועה,
כהצעה אלטרנטיבית לשבחון, זה שייך
לעוד גורמים לא רק למשרד התחבורה.

ד. חירם:

אנחנו אומרים: נגביל את החנועה
בחל-אביב משדרות ווקח בצפון עד
נחל איילון במזרח ועד רחוב גיבורי ישראל בדרום. כל השטח שבגבולות
אלה ייקרא שטח שמור, שבו יוצבו שלטים בהם ייאמר מתי כלי רכב מסויימים
לא יוכלו לנוע בו. ההשחלטות במקרה זה היא יותר ביכולת האכיפה של
המשטרה מאשר של משרד התחבורה והמשטרה אומרת שהיא מסוגלת להשחלט על כך.

ה. זיידל:

בדמוקרטיה הרוב תמיד צודק ואם בסופו
של דבר יחליט הרוב כאשר יחליט אקבל
אח דעתו. אבל לפני שחחליטו ארשה לעצמי כמה הערות: א. מה היה החסכון
ב-1973? - ואפשר ללמוד מן הנסיון. שמענו היום מספרים, אבל דומני
שמספרים אלה סותרים במקצת או אינם משלימים את המספר שמסר שר התחבורה
בכנסת ב-4 בדצמבר בחשבון להצעה לסדר היום. באותה חשובה אמר כי הנסיון
הזכיח שב-1973 היה חסכון ב-3-4 מליון דולר, והוא לא היה החסכון היחיד,
כי היה גם חסכון בהשקעה בחשתיח, חסכון בחאונות דרכים וכן הלאה, והנסיעות
ירדו ב-8% במוצע ליום. זאת אומרת שאי אפשר להגיד שב-1973 לא היה צעד
ראשוני לחסכון.

א. זילברברג:

אבל באו והציעו לוועדה לבטל את
השבחון בנימוק שאין חסכון.

אם ב-1973 היה חסכון של 3-4 מליון דולר, אינני מבין איך הגעתם לחישוב שב-1974 יהיה פחות חסכון. הלא חלה החייקרות בדלק ויש ריבוי של כלי רכב.

ה. זיידל:

א. גרא: לא אמרנו - פחות. אמרנו בערך את המספר הזה.

ה. זיידל:

אמרתם שאם יהיה שבחון לפי יום בחירה חופשי החסכון יהיה בין 0.9 מליון דולר ל-2.6 מליון דולר, בעוד שב-1973 היה חסכון של 3-4 מליון דולר. לפי דעת השנה צריך החסכון להיות כפול.

ה. זיידל:

ג. אפלבוים: אז הגיע מחיר טון דלק ל-200 דולר בשוק העולמי; היום עושים את החישובים לפי 90 דולר לטון דלק.

ה. זיידל:

אני לא מבין איך זה קרה שרוב חברי ועדה הכלכלה הגיעו לידי מסקנה שאין צורך בשבחון כי הוא לא יביא לידי חסכון בעוד שבוועדת השרים לעניני חסכון החגבשו ארבע הצעות שלכל אחת מהן אלטרנטיבה לחסכון? אני מוכן לקבל את הצעת חבר-הכנסת אמוראי: הוא לא דחה את הצעתי. הוא אומר: שבחון פעם בשבוע לפי בחירה, אבל מוסיף לזה את הצעת משד החבורה על הגבלה במרכזי הערים.

ה. זיידל:

ע. אמוראי: לא הצטרפתי לענין השבחון. אמרתי שאני בעד הגבלה.

ה. זיידל:

חשבתי שאפשר לקבל את העקרון של שבחון רכב פעם בשבוע לפי בחירה ולהשאיר פחותה את השאלה אם לעשות זאת בצורה אזורית או בהחלט לפי שמציע משד החבורה.

ע. אמוראי:

לשבחון המוגבל למרכזי הערים אני מצטרף.

היו"ר י. הורביץ:

זה נושא אחר.

ה. זיידל:

שר החבורה טען שלפי מיטב שיפוטי אין צורך בשום חקיקה נוספת, כי העניין - כפי שהיה בפעם הקודמת - נחון בדדי שר החבורה על פי פקודת החבורה, תקנות שעת חירום. יכול איפוא להיווצר מצב שאנחנו נחליט על אי הנהגת יום שבחון, ואילו משד החבורה יחליט בצורה אדמיניסטרטיבית על הנהגת יום שבחון. לכן לא הייתי מציע שנסגור הרמטית את האפשרות להצעה. ייתכן שמה שהצעתי לא יתקבל, אבל צריך לחפש דרך משולבת. גם חבר-הכנסת קרומן הציע איזו הצעה.

אני פונה לוועדה לא לסכם היום, לחפש דרך, לא לסגור הרמטית את הנושא ולהשאיר למשד החבורה להציע הצעות משולבות שיהיה בהן גם שבחון, גם חסכון, גם אפשרות נסיעה בדרכים וגם פתרון בעיית פקקי תנועה.

היו"ר י. הורביץ:

אני מציע לקבל את ההחלטה הבאה, שעדיין איננו מנוסחת סופית: "הוועדה דנה בהצעתו לסדר היום של חבר-הכנסת הלל זיידל והחליטה כי בשלב זה אין צורך להכריז על השבת הרכב פעם אחת בשבוע. הוועדה מבקשת מן הממשלה להביא בפניה הצעות אחרות בטרם תחליט על הוצאת תקנות, ובשעה שהצעות אלה חובאנה בפני הוועדה תדון בהן הוועדה וחביע דעתה.

ד. חירום: אבל הבאנו הצעות.

היו"ר י. הורביץ:

ועדת השרים חביא בפני הממשלה ארבע הצעות, שאחת מהן תתקבל על ידי הממשלה. את ההצעה שתתקבל חביאו בפנינו.

א. גרא:

לא הייתי רוצה שיווצר מצב שבו יהיה פער בין החלטת הוועדה והחלטת הממשלה. יכול להיות שהממשלה תדון ביום א' בארבע הצעות, שאחת מהן דומה להצעת חבר-הכנסת זיידל, אחת מתונה ממנה - וזו עמדתנו - ושתיים חמורות ממנה.

ה. זיידל:

הצעתי אינה סותרת את הצעתכם.

א. גרא:

מדאיג אותי הענין הפרוצידוראלי: ייתכן שביום א' תקבל הממשלה אחת מארבע הצעות.

א. גרא:

מ. חריש:
אנחנו מחליטים עכשיו החלטה המתייחסת בשלילה לשלוש מחוץ ארבע הצעות המובאות. השאלה מה המשמעות של החלטת אנחנו דנים פה על סמך הצעה שהועלתה במליאה, והשאלה מה יהיה עכשיו.

היו"ר י. הורביץ:
את ההצעה שהועלתה במליאה דחינו. משרד התחבורה אומר שיש לו הצעת ביניים שהיא תחליף להצעה זו, אבל גם אותה עדיין לא קיבלנו בחיוב.

מ. חריש:
הבעיה היא שיש אפשרות תיאורתית שביום א' תחקבל בממשלה הצעה שהיא מנוגדת להחלטת ועדת הכלכלה.

היו"ר י. הורביץ:
יש טעם שנאמר את דברנו, והממשלה חצטורן להתייחס לכך.

מ. דרובלס:
אני חומך בהצעת היושב-ראש. בחלק הראשון של ההחלטה עלינו לומר: לאחר שוועדת הכלכלה קיימה דיון בנושא היא לא מצאה צורך לקיים יום שבתון. בחלק השני עלינו לומר: היות וביום א' עשוי להתקיים דיון בנושא זה בממשלה והממשלה עשויה לקבל החלטות כלשהן, חובאנה ההצעות בפני הוועדה בטרם תחליט הממשלה.

ע. אמוראי:
אני מציע את ההחלטה הבאה: הוועדה דנה בהצעה לסדר היום שענינה היה שבתון מוחלט של רכב באחד מימי השבוע ודחתה רעיון זה. הוועדה חשובת וחדון בהצעות נוספות שמעה לגבי השבחה חלקית או הצעות אחרות.

ה. זיידל:
איפה היה מדובר על שבתון מוחלט? אני לא הצעתי דבר כזה.

פ. פלקסר:
מוצע הנוסח הבא: "ועדת הכלכלה דנה בהצעה לסדר היום של חבר-הכנסת זיידל והחליטה לאחר דיון לא לחמוך בשלב אחד בשבוע. הוועדה מבקשת מהממשלה להביא בפניה הצעות ואלטרנטיבות לגבי החסכון בדלק והפחתת העומס בדרכים ושיובאו בפניה הצעות אלה."

ג. קצב:
נוסיף: "הוועדה לא מצאה שיש מקום להשבית את הרכב בשבת".

היו"ר י. חריש:
לא היחה הצעה כזאת, למה להתייחס לנושא זה?

א. גרא:
שחי הצעות מההצעות שיובאו בפני הממשלה קיצוניות יותר מן ההצעה של חבר-הכנסת זיידל ואין טעם להביא אותן בפניכם. את ההצעה המתונה דחיתם, ואת ההצעה שלנו הגדרתם לא כחסכון בדלק אלא כפחדון לעומס בכבישים. מה אם כן חביא בפניכם הממשלה?

מ. דרובלס:
המשאלה של ועדת הכלכלה היא, שאם הממשלה חרצה להוציא חקנה כלשהי, ישאלו קודם את הוועדה.

ה. זיידל:
אני מבקש מהיושב-ראש לא להצביע היום. לא הצעתי השבחה מוחלטת והצעת שחבר-הכנסת אמוראי, למשל, חומך בה. אני מציע לשקול: או שאנחנו סוגרים אופציות, או שהממשלה תצחק מוועדת הכלכלה.

היו"ר י. הורביץ:
אם מקבלים את הצעת חבר-הכנסת זיידל צריך להזמין את השר קול כיושב-ראש הוועדה לחסכון, כדי שיביא בפנינו את שאר ההצעות, לא רק את הצעת משרד התחבורה. אבל אנחנו אומרים: היחה הצעה אחת שאליה אנחנו מתייחסים, ובדיועין איננו מתייחסים להצעות אחרות. אנחנו יכולים בישיבה אחרת, לאחר שפסלנו הצעה זו, לבקש את השר קול להביא הצעות אחרות, וזה יתבע מאיתנו להזמין גם את המשרד, את העיריות, את מינהל הדלק. לשם מה לנו כל זה?

ה. זיידל:
 במליאת הכנסת לא דחה שר התחבורה את הצעתו לשבתון רכב, אלא הטיל על משרדו לבדוק איך לבצע את השבתון, ואחם מוצאים פתאום סחירה בין הצעת משרד התחבורה לבין הצעה. הציבוריות כולה והעיתונות עסקו בנושא זה כל כך הרבה ואחם רוצים לחחוך אותו בחמש דקות.

היו"ר י. הורביץ:
 אני מוכן להשמיט מהחלטת הוועדה את הצעתו של שר התחבורה בחלק האחרון. החייחסנו להצעה שהובאה בפנינו; אם תהיינה הצעות אחרות, נחייחס אליהן.

ה. זיידל:
 כחחילת הישיבה החרעמת על שהממשלה אינה מאזינה לנו, אבל אסור לנו ללכת באותה דרך ולא להתחשב במה שאומרים אחרים.

מ. דרובלס:
 לא אתנגד לדחות את ההצבעה, אבל זה מחייב אותנו להזמין את מע"ץ, את העיריות, את משרד התחבורה ולבקש מן הממשלה לא לדרוך בנושא זה עד שוועדת הכלכלה תרחיב את היריעה וחדון בה. יש הצעה אלטרנטיבית האומרת: לא מקבלים את השבתון, אבל אם לממשלה יהיו הצעות אחרות מבקשת ועדת הכלכלה להחייעץ בה לגביהן.

היו"ר י. הורביץ:
 קיימות שתי הצעות.

א. זילברברג:
 קיימת הצעה אחת. זכותו של המציע להביא את הצעתו בפני הוועדה אבל אחר כך הוועדה מחליטה, כך שאין קשר בין המציע והחלטת הוועדה. אין גם קשר בין הצעה המציע לבין אפשרויות אחרות. אנחנו צריכים להחייחס רק להצעת המציע.

פ. פלקסר:
 מוצעת ההחלטה הבאה: "ועדת הכלכלה דנה בהצעה לסדר היום של חבר-הכנסת זיידל והחליטה לא לתמוך בהצעתו להשבית את הרכב הפרטי יום אחד בשבוע. הוועדה מבקשת מן הממשלה להביא בפניה הצעות ואלטרנטיבות אחרות, אם יהיו לה כאלה, לגבי חסכון בדלק והפחתת עומס החנועה בכבישים.

ה צ ב ע ה

הוחלט: לאשר את הצעת ההחלטה.

הישיבה ננעלה בשעה 15.45