

פרוטוקול מס' 83

מישיבת ועדת הכלכלה

יום ד', ז' בניסן תשל"ה - 19 במרס 1975, שעה 09.00

נ כ ח ו :

חברי הוועדה:

י. הורביץ - היו"ר
א. זילברברג
א. לבנבראון
ע. אמוראי
א. אבטבי
נ. קצב
י. יודין

מוזמנים:

שר-התחבורה ג. יעקובי
חה"כ י.מ. אברפוביץ
השופט ש. לשונברג - יו"ר המועצה למניעת תאונות
דרכים.
י. גיש - סמנכ"ל לתפקידים מיוחדים - מ. התחבורה
מר בר-אוריין - משרד התחבורה
ע. קמא " "
י. אפית " "
נצ"מ חורג'מן - משטרת ישראל
ד. לב - כלכלן הוועדה

מזכיר הוועדה:

י. פלכסר

ר ש מ ה :

מזל כהן

סדר היום:

1. דיון בהודעת משרד התחבורה בענין חוק חגורות בטיחות - מועד ותחולה
2. תשובת שר התחבורה לשאילתה של חה"כ י. בארי בישיבת הכנסת מיום 14.1.75 (בהתאם לסעיף 41 לתקנון הכנסת).
3. המשך הדיון בענין מחירי מבשר הקפוא

1393

(מקום) ביום 29.4.75

דיון בהודעת משרד התחבורה בענין חוק חגורות בטיחות - מועד ותחולה

היו"ר י. הורביץ:

אני מותח את הישיבה.
אני מודה לשר התחבורה על שנענה
להזמנתנו. הנושא הוא: חגורות בטיחות. כבוד השר, בבקשה.

שר-התחבורה ג. יעקובי:

במשרד התחבורה נערכה עבודה מקיפה בענין חגורות הבטיחות. את עמדתי בענין זה, דומני, שאין צורך להציג מחדש. עוד לפני שנתיים וחצי, בשעה שטמשת כסגן שר התחבורה ומר פרס היה שר התחבורה הבאנו את הנושא הזה לדיון בכנסת. הכנסת, על-פי הצעת חוק פרטית, שאני אמנתי אותה ותמכתי בה, קבלה החלטה בקריאה שניה ושלישית להנהיג את חובת החגירה ב-1.4.75. לאחר מחקר ובדיקה ממושכים במשרד, בקשת יעקובי יעבור רביזיה מבחינת תהליכי הביצוע, מבחינת הכללים של ההנהגה, לאחר ששר התחבורה הציע לבטל את הענין או לדחות. עכשו אני מביא בפני הממשלה ובפני ועדת הכלכלה של הכנסת שלוש המלצות: 1. להנהיג את חובת החגירה החל מ-1 ביולי או מ-1 בספטמבר 1975. 2. לקבוע בחקנות פטור של נוהגים ונוסעים במושב הנהג של רכב משנת יצוא עד 1969. כלומר, אחרי רכב שבו אין נקודות עגון מקוריות, אנוחנו מציעים, כל רכב משנת יציאתו הוא עד 1969 יסוחר מהחובה. נמליץ בפניו שישתמש בזה, אבל הוא יסוחר מהחובה, כי אנוחנו לא רוצים לקחת אחריות משפטית, מאחר שנקודת העיגון אינה מקורית. 3. הצגתי בפני הממשלה שתי אלטרנטיבות, כדי שהממשלה תוכל לשקול את הענין על בסיס של יתרונות וחסרונות, אבל דעתי היא, לאחר שחזרתי ובדקתי את הנושא עשר פעמים, לפטור מחובת שימוש בחגורה בדרכים עירונית, להחיל את החובה על דרכים בין-עירוניות.

אני מבין שנציגי משרד התחבורה נפגשו עם חה"כ אברמוביץ, מאחר שהוא בעל הצעת החוק, והסבירו לו את הסיבות שהביאו אותנו להציע את שלושת ההצעות הללו.

מבחינה טכנית, עבודת המחשב של שירותי הרישוי היא להחיל את החובה הזאת מ-1 ביולי 1975. אבל, מאחר שחודש יולי הוא חודש חם, היהודים עצבנים בלאו-הכי - אני חושב שנהיה עצבנים כל השנה בגלל סיבות שאינן קשורות בחגורות בטיחות, כמו בגלל חגורות בטחון - לכך השבנו על חודש ספטמבר, למרות שבחודש יולי נהיה אנוכנים מבחינה טכנית-ארגונית, ואני ממליץ על ה-1 בספטמבר. גם אם הוועדה תחליט על ה-1 ביולי, אנוחנו נבצע.

בענין 1969 - את ענין נקודות העיגון הסברתי כבר. זה היה קיים בהצעת החוק המקורית.

בענין דרכים בין-עירוניות ועירוניות - נדמה לי, והתייעצתי בענין זה עם ראש הממשלה, שתפסת מרובה, עלול להיות, לא תפסת. יש קצת רתיעה מצד הציבור. מאחר ויש רתיעה מצד הציבור מפני הענין הזה - עשינו בענין זה, מחקרים - ולמרות מסע הסברה אינטנסיבי. שמשרד התחבורה והמועצה הלאומית למניעת תאונות נכנסים אליו בימים אלו בכלי התקשורת לקראת הנהגת חובה זו, אנוחנו חושבים, משום שהסכנה בנסיעות בין-עירוניות מבחינת מהירות וסכנת ההתנגשות היא גדולה יחסית ואילו בנסיעות עירוניות יש טענה חוזרת, שאנשים נוטעים קילומטר אחד ועוצרים, יש פריקה וטעינה, יש נסיעות למרחקים קצרים, ולמרות ש-70% מן התאונות מתרחשות באיזורים עירוניים, אבל חומרת התאונות באיזורים עירוניים יותר נמוכה מאשר באיזורים בין-עירוניים, ואם אני לא טועה במספרים, 50% מהתאונות הקטלניות מתרחשות בדרכים בין-עירוניות - לכן, חשבנו שאם נלך בעקבות מדינות אחרות, שהנהיגו את החובה בדרכים בין עירוניות בלבד בשלב ראשון ואח"כ להכניס את הנושא לנורמה של ההתנהגות הלאומית ואחרי זה נרחיב את זה, נעשה מעטה יותר נכון מאשר אם נלך בחזית יותר רחבה.

אט לא כן, מה יקרה? זה יהיה טוב אחד החוקים שקיימים ולא מקויימים. מוטב, שזה יהיה חוק שקיים ומקויים. מוטב, שזה יהיה חוק במגזר יותר צר מאשר חוק במגזר רחב מאד והקיים באופן חלקי.

לאינפורמציה אני רוצה לומר, שאם 100% של הנוסעים במושב הקדמי יצייתו לחוק הזה, בהנחה שהוא בדרכים בין-עירוניות, וכידוע הולכי רגל לא חוגרים חגורות בטיחות ו-50% הם הולכי רגל, אז ההפחתה תהיה 30% עד 35%. ~~וזאת אני אומר~~ כאשר אני מפחית את התאונות המתרחשות בדרכים עירוניות, כאשר אני מפחית את הולכי הרגל בעניין זה.

כל כלי הרכב שהם משנת 1969 ואילך הם בסך הכל 124 אלף. נניח שהשנה זה יהיה 135 אלף כלי רכב. מתוך סך-הכל, כלי הרכב הפרטי זה 35% עד 40%. כאמור, האחוזים גדלים, השנה 1969 נשארת קבועה. אנחנו מעריכים שתוך 5-6 שנים בערך החוק יתול על 70%-80% ובמהלך הזמן על כל כלי הרכב.

אני יכול להביא כאן נתונים שקשורים בארצות אחרות, משום שיש בעניין הזה בעולם התפתחות די דרמטית. לפני שנתיים הסתמכנו על אוסטרליה וניו-זלנד. עכשו יש להזכיר שנוסף לאלה, בצרפת הנהיגו חובה כזאת על דרכים בין-עירוניות בלבד. בשוודיה מה-1 לינואר 1975 הנהיגו חובה כזאת על דרכים עירוניות ובין-עירוניות, על שנת ייצור מ-1969, מאותה סיבה. בנורבגיה, פינלנד וספרד ינהיגו חובה כזאת במהלך שנת 1975 על דרכים בין-עירוניות. הולנד - ב-1 לאפריל 1975 על כל הדרכים משנת ייצור 1969. גרמניה מה-1 לינואר 1976, עדיין אין החלטה אם זה יהיה רק בין-עירוני. בשוויצריה משנת 1976.

היו"ר י. הרביץ:
אני מבקש את הה"כ אברמוביץ בכמה מלים להתייחס להצעה הזאת, כי יש לך זכויות יוצרים. אח"כ נבקש הוות-דעת של הנוגעים בדבר.

י.מ. אברמוביץ:
מאז שנחקבל החוק, כפי שאמר הכר, עברה שנה וחצי והיו כבר שהי דחיות במשך הזמן. דחיה אחת היתה מוצדקת והשניה, אם אפשר לומר, שהשר אמר בזמנו, שלא היתה מוצדקת. עכשו מבקשים דחיה שלישית. לפי דברי חז"ל, זה סימן רע, שלוש פעמים זה מהווה חזקה ואני מפחד מזה.

המצב בתאונות הדרכים לא השתפר. לצערנו, הוא הולך ומחמיר, ואני ארשה לעצמי לצטט מכתב שנכתב לפני שבועיים לשר המשפטים ~~ה~~ מהמועצה הלאומית למניעת תאונות. הם כותבים: "אנחנו רואים כל דחיה זאת כהרת-אסון", שהרי מומחים החליטו כי לפי מספר הקרבנות בישראל ניתן להציל מאה איש ממות לפחות, ולמעלה ממאה איש מפגיעה חמורה. לצערנו, אנחנו יודעים כי בשנת 1974 היו 722 הרוגים. היתה עליה ב-6% לעומת שנת 1973.

אני חייב לציין, שאני יודע את רצונו העז של השר להפעיל את החוק. כפי שאמרתי, הוא טען שאפשר להציל כ-200 הרוגים. מה שאני חושש, שהדחיה השלישית תגרום לכך, שהציבור יזלזל בתועלת החוק, ואט יש כאלה שחוגרים היום, אני מפחד שהם יפסיקו את זה, כי הם רואים שאין רצינות אם להממשלה דוחה את זה.

אני שמעתי ממקור מוסמך, ואני רוצה לציין את זה לשבח של משרד החבורה - במשך שנה נעשתה עבודה יסודית ובמשך השנה עברו כל כלי הרכב בדיקה קפדנית על טיב החגורה, ונאמר לי, שאם ינהיגו את החוק על כלי הרכב, כפי שהטר הציע עכשו, מ-1969 - ישארו כ-8 אלף כלי רכב, שספק אם החגורה אצלם בסדר וצריך להודיע להם על כך ולתת להם אישור של פטור בעת שהחוק יכנס לתוקפו. נדמה לי, שאם יעשו מאמץ להודיע לאלף כלי הרכב האלה, ואם יש רצון - אפשר יהיה להפעיל את החוק מ-1 לאטו. ~~לשנת 1975~~

השר ביקש להפעיל את החוק או
ב-1 ליו"ר או ב-1 לספטמבר. עלינו לדעת, כי בחודש יולי החום רב
והציבור ממורמר. אנחנו צריכים לדעת, שהמדובר הוא ב-1 לספטמבר
ולא ב-1 ביולי.

היו"ר י. הורביץ: אתה תומך בהצעה של ה-1 בספטמבר?

י.מ. אברמוביץ: אני מדבר על 1 במאי, כי אחרת מדובר
על דחיה של חצי שנה וחצי שנה זאת
חקופה ארוכה. אני תומך בכך שצריך להנהיג את החוק בשלבים. אני יודע
שהציבור לא יקבל את זה בשביעות רצון. ~~לפי~~ לא איכפת שינהיגו את החוק על
כלי רכב משנת 1970.

לכן, אני תומך בכך, שיתחילו
בשלב ראשון בדרכים בין-עירוניות, והצעתי האורגנילית היחה על דרכים
בין-עירוניות, אח"כ ועדת הכלכלה החליטה גם על דרכים עירוניות. אני הצעתי
את זה רק מתוך הנימוק, שצריך ללכת שלב-שלב. נאמר לי, שהכל מוכן
להנהיג זאת ב-1 לאפריל. מבחינת העבודה הסכנית - מה שהיה על משרד
התחבורה לקבוע, להנהיג - הכל מוכן ב-1 לאפריל, ואמרו לי, שכל העיכוב
נגרם כתוצאה מאלף כלי הרכב שהזכרתי. נדמה, שבגלל אותם כלי רכב, אין
צורך שנדחה את החוק לעוד חצי שנה.

אני בטוח, שגם ב-1 לספטמבר עדיין
לא קר, עוד מספיק חם, וגם אז יבואו וידרשו דחיה לימי החורף. אנחנו
לא נצא מכל הענין של הדחיות.

כבוד השר, אני לא חושב שמדינת-ישראל
צריכה להיות מן האחרונות בהנהגת החובה הזאת ולא צריך לדחות את זה.
להיפך, אנחנו צריכים להיות דוגמא ומופת לאחרים.

אני פונה לשר - אם זה נכון, ואני
מניח שזה נכון, שהכל מוכן ל-1 באפריל, ואני קובע שזה נאמר לי ממקורות
מוטמכים ביותר, אלא שכל העיכוב הם אותם אלף כלי הרכב שנדע אותם רק
בסוף חודש זה, ונדמה לי שאם נעשה מאמץ, אפשר להודיע להם במשך החודש
שהם מטורים מהחובה הזאת ולשלוח להם אישורי פטור - להנהיג את החובה
הזאת אם לא ב-1 למאי אז ב-2 למאי, כל אחרת הציבור לא יתחייט ברצינות
לכל הענין הזה.

היו"ר י. הורביץ: רשות הדיבור ליו"ר המועצה הלאומית
למניעת תאונות, השופט שלמה לוונברג.

ש. לוונברג: אחרי דבריו של הרב, אין לי הרבה
מה להוסיף. אני תומך בהתנגדותו
העקרונית של חה"כ אברמוביץ לדחיה נוספת בהפעלת החוק ומאותם טעמים.
הענין מקבל חדמית של דבר שאיננו חשוב ומראש אפשר לזלזל בו. אמנם
הוא מדבר בתור מחוקק ורב ואני מדבר בתור שופט שצריך להפעיל את החוק הזה.

זאת הפעם הראשונה שאני רואה
שדוחים החלת החוק שלוש פעמים, ולא סתם חוק, אלא חוק שיש בו פיקוח
נפש ממדרגה ראשונה. הוא בא לחסל או להלחם בתאונות. לכן, אני תומך
בדברי חה"כ אברמוביץ. לדעתי, אסור לדחות את הפעלת החוק, אפילו
מה-1 באפריל. קודם כל, שהציבור ידע שמתכוונים להוק ברצינות. שנית,
מאני שכל דחיה נוספת יש לה מן החשש שזה כבר לא חוק.

לדעתי, את החוק הזה צריך להפעיל
ב-1 לאפריל כמו שהובטח בהדר זה לפני שנה על-ידי השר יריב ואסור לדחות.
אני גם מצטרף לאזהרה שאם תהיה דחיה היא לבטח תהיה עוד ל-1 בספטמבר. גם
בקסדות זה היה אותו דבר, אמרו: לא צריך לחייב את הקסדות בקיץ.
נדע מראש, או אחד באפריל או אחרי ראש השנה.

בקשר לפטור עד 1969 - זאת בעיה טכנית. בתור איש ציבור, אין לי נגיעה בזה. דברי השר בענין זה אמינים עלי ביותר.

בקשר להפעלה על דרכים בין-עירוניות - יש לי בזה קצת הסוס. במה דברים אמורים? השר העמיד את התמונה בצורה נכונה. מרבית התאונות הן פגיעות גט בתוך המכונית, ואנו מדברים על התאונה הפנימית. זה קורה במרחק של 25 ק"מ מביתו של בעל הרכב. קודם כל, לא מספיק לנסוע הרבה, ובמיוחד עכשו שהדלק עולה יקר. אני שמתי לב, שהנסיעות הבין-עירוניות פחתו בהרבה והנסיעות בקיר, כמעט ולא ירדו. יצא, שיחס הפגיעות בתוך העיר יהיה יותר גדול ממה שהיה.

יש לי חשש, שאם אנחנו, בשלב הראשון, נחייב את ההפעלה רק בכבישים בין-עירוניים, יהיה לנו עוד יותר קשה לאסוף את הדמי. קודם כל, במקום שמכונית עוברת ביעף, כמעט שאינך יכול לראות אם הנהג או הנוסע על-ידו חגור או לא חגור. בו בזמן, שבעיר הדבר ניתן לבדיקה יותר קלה.

אני מבקש מחברי ועדת הכלכלה, שלהם יש אחריות משותפת עם משרד התחבורה, לא לרדת מן התאריך של ה-1 באפריל 1975.

היו"ר י. הרביץ: כלומר, בעוד עשרה ימים.

ש. לוונברג: זה ייכנס לאט לאט.

נצ"מ תורג'מן: אני לא רוצה להתייחס לנושא מבחינה טכנית. אני רוצה להתייחס לענין האכיפה בתחום העירוני. גם-אם בדעה שיהיה קשה למטרה לאכוף את החוק בדרך עירונית, ונדמה לי, שנוכל לרכז עוצמה יותר אפקטיבית דווקא בכביש הבין-עירוני. דווקא בכביש הבין-עירוני מועלת הסיירת המיוחדת של משטרת התנועה. אמנם, בתוך הערים המטרה עוסקת באכיפה של דיני תעבורה, אבל היא עוסקת גם בעסוקים אחרים כמו סדר ובטחון. מה עוד, שיהיה קשה לעצור מכונית בתוך הערים בתוך צפיפות התנועה שקיימת היום.

בגלל סיבות פיזיות אחרות, לא רק מעטיות של המשטרה, אני מציע לקבל רק את הנושא של כביש בין-עירוני, מפני שאנחנו חיים בציבור, ובשטח זה יש התנגדות אפרוירית. אם נתפוס מרובה בענין זה, נדמה לי שלא נזכה לשיתוף פעולה מצד הציבור.

אני רוצה להזכיר, שהאלמנט של התחשבות בציבור קיים גם בענין הקטנועים. מתוך התחשבות בצרכי הציבור, המחוקק פוטר את החובה לחבוש את הקסדה דווקא בחדשי הקיץ. יותר מזה, נדמה לי, שנוסח התקנות מציע, שגם תהיה חובה חגירה בתוך הערים, לפטור רכב מסחרי ונהגי מוניות, שהרי בגלל העיסוק שלהם עולים ויורדים כל פעם.

הנסיעות בערים הן נסיעות קצרות מאד. מכיוון שהנסיעה קצרה מאד, זה אינו פרקטי. דבר נוסף, אם תהיה חובה חגירה רק בכביש בין-עירוני, תהיה נכונות מצד הציבור לקבל על עצמו את זה. לא רק זה - אלה שיגיעו לערים מחוץ לעיר, אני לא מאמין, שברגע שהוא יכנס לעיר הוא יוריד את החגורה. ממילא הוא ימשיך לנסוע בתוך העיר חגור בחגורה. מה עוד, בתוך הערים, נדמה לי, תהיה נטיה גדולה יותר של אנשים להזקק לפטורים מטעמים רפואיים, דבר מצריך למצוא את ביטויו.

בגלל כל הטעמים האלה משטרת ישראל ממליצה שהחוב יהיה רק על כביש בין-עירוני. אשר לתחילת החוק - אנחנו בהחלט מקבלים את דעת השר. מתוך ההכנות הטכניות של הנושא יודעים שיהיו קשיים ארגוניים ואדמיניסטרטיביים בהכנת הנושא, אפילו לחודש מאי,

והיה כדאי לרשות, שהיא צריכה אח"כ לפקח על הנושא, להיות מוכנה, ואם הרשות אומרת שהיא תהיה מוכנה במועד המוקדם ביותר ב-1 ביולי, אז צריך לקבל את מה שאומרת הרשות, ואם אחד ביולי, אז אנחנו ממליצים לקבוע את זה ל-1 לספטמבר. אם יוחלט על 1 באפריל, זה יהיה 1 באפריל. לנו יהיה יותר קל אם ייקבע אחד בספטמבר, כי אז אנחנו עוברים את הלחצים בתנועה בכבישים, עוברים את יום העצמאות וגם את ההכנות המינהליות שלנו נוכל להביא על רמה יותר טובה.

היו"ר י. הורביץ:

בעצם אתה אומר שתמלא אחר ההחלטה, אבל בקשיים רבים.

אתה מעדיף את התאריך המאוחר יותר.

נצ"מ חורג'מן:

נכון, בקשר לתחולה - אנחנו מבקשים מאד, שזה לא יהיה בדרכים עירוניות, רק בדרכים בין-עירוניות. כך נשיג את ההצלחה המירבית.

אשר לתחילת החוק - מומלץ לקבל את הצעת השר. אבל אני אומר, הנימוק שהעמדתי בספק, לא צריך להיות מכריע. אני אומר, שמשטרת ישראל, עם הכנס התקנות לתוקפן, היא תאכוף את זה. אבל מבחינת רמת ההדרכה וההכנות המינהליות, נהיה יותר מוכנים אם זה יהיה יותר מאוחר.

א. לבנבראון:

אני בעד ההצעה לתחילת החוק בהקדם האפשרי. אם אפשר ב-1 לאפריל, שזה יהיה כבר ב-1 לאפריל. אם לכל הדעות הדבר הזה עשוי להציל אפילו אדם אחד, אז זה חשוב. אני מרחיק לכת - אני אומר, אם זה בלתי אפשרי ואומרים אחד במאי, אז פיקוח נפש דוחה שבת, יהיה אחד במאי. הדבר צריך להיות בהקדם האפשרי.

אני רוצה להתמודד עם נימוק העצבנות. מי שטוען על עצבנות, הוא דווקא מחייב להקדים. אם אומרים שחודש יולי זה חודש חם וישנה עצבנות, הנהיגה פחות זהירה, גם הלחץ בכבישים רב - כל אלה נימוקים המסבירים מדוע צריך להקדים את זה. אם השר יכול להבטיח לנו שעצבנות בגלל חגורות הבטחון לא תהיה בחודש ספטמבר - אני מוכן לחכות עד חודש ספטמבר.

באשר לתחילת החוק - נדמה לי שצריך להכיל את זה רק על כבישים בין-עירוניים.

א. זילברברג:

אנחנו מגלים ברוב המקרים, כאשר יש ויכוח עם משרד או עם שר בנושא שדנים עליו, שצריך לחפש את הפשרה. בנושא שאנחנו דנים עליו עתה אין ויכוח ואנחנו יודעים את הגישה של השר שהיא חיובית והוא מעוניין מאד להכניס את הנושא לפעילות, וכאשר מודיע השר שהוא מחייב את העניין ומבקש דיחוי, קשה לא ללכת לקראתו. כמעט שלא היו מקרים שלא לקחנו בחשבון את העניין כאשר המשרד היה מבקש.

מבחינת הדיון, הגענו לסוף מסוק. בכל פעם יש פרסום לישיבות שלנו. הציבור מוכן לזה. הוא מחכה לעוד שר שיגיד מלה. אנחנו חושבים ששר התחבורה ממלא את תפקידו טוב. אני הייתי מבקש מהשר, לא להעמיד אותנו במצב שנהיה נאלצים להחליט בניגוד לרצונו של השר. תיקח בחשבון את רצון הוועדה, ושמענו את הגישה של השופט המכובד - הבה נתחיל. צריך פעם להתחיל בזה. יכול להיות שלא צריך להתחיל בצורה דרסטית. כל התחלה מובילה למשהו. אני יוצא מהנחה שצריך לקחת בחשבון את הגישה של המומחים האומרת שצריך להפעיל את זה. כאן קשה יותר לבצע את זה - אני מדבר על נושא בין-עירוני ועירוני. אני מתאר לי, שהמשטרה מעוניינת לפגוע חאונות, והם אומרים שיהיה יותר קשה לבצע את הדבר על דרכים עירוניות, הבה נתחיל מאיזשהו מקום, הבה נתחיל מהנושא שהרלוני הציבורי מורה לנו. נתחיל מינימיאלית מרחביה...

בענין החאריך, אתה מציע עכשו?

היו"ר י. הורביץ:

עכשו, אבל בהסכמתו של השר.

א. זילברברג:

שנת הבדיקה התחילה ב-1.4.74.

מר בר-אוריין:

היא תסתיים ב-31.3.75. בין שני

החאריכים האלה נבדוק את כל כלי הרכב החייבים בבדיקה. הנתונים יוכלו להכנס למחשב לא לפני חודשיים מיום גמר הבדיקה. שלושה חודשים מיום גמר הבדיקה, זה החאריך במקום ביותר אשר מבחינה טכנית יכולים לעמוד בו, אם רוצים להשלים תהליך הבדיקה מסודר שימשך על פני שנה שלמה ואשר כולל את כלי הרכב שחייבים בבדיקה.

שר-התחבורה ג. יעקובי:

אני חושב, שזה לגטימי, שחברי

הוועדה ויו"ר המועצה הלאומית

למניעת תאונות אמרו שהם רוצים שהחוק יופעל לאלתר ב-1 לאפריל, אם אי-אפשר ב-2 לפאי. אבל, זהו גם רצוני. אני באתי לוועדה זאת לבקש דחיה משום שאני בעד דחיות! משום שאני חושב שדחיה זה דבר סימפטי, או שזה מוצא שלי כדי לא להגשים את החוק! באתי ואמרתי, שהחוק הזה בראשיתו הוא פרי יוזמתו של משרד התחבורה, ובמקרה זה, מאחר ואני הייתי אז סגן השר, זה פרי יוזמתי שלי והמטה לפלחמה בתאונות דרכים. באותה תקופה, אתם זוכרים יפה, הבאתי את הענין למטה והתקבלה החלטה ברוב דעות, ובעקבות זאת התחלנו לגלגל את מערכת ההסברה. לא היה צורך בחוק, משום שהנושא הזה מסור לסמכות שר התחבורה במסגרת תקנות התעבורה. אבל, כאשר ח"כ אברמוביץ אמר: אני רוצה להגיש הצעת חוק - אמרתי לו: תבורך, זה רק יחזק את הענין הציבורי של הענין.

כל זה אני אומר, כדי שחברי

הוועדה יאמינו, שהבקשה הזאת של דחיה לא באה מפני שאנחנו רוצים לגרום שהענין לא יבוצע. המצב הוא בפשטות - הטלתי לפני שבונה חודשים, עם כניסתי למשרד התחבורה, על צוות במשרד התחבורה, בעקבות דברים ששמעתי מהשר יריב שהענין אינו מוכן דיו לפי דעתו, להכין את הנושא לקראת הפעלה ובדו"ח הצוות נאמר: הענין מוכן להפעלה, מפליצים על דרכים בין-עירוניות בלבד בתנאים שפורטו בהצעה ומפליצים או ב-1 ליולי, ומטעמי אקלים ב-1 לספטמבר. אם כי הם מוכנים גם ב-1 ליולי.

לכן, אם תחליטו על ה-1 באפריל,

אנחנו לא נוכל לבצע את זה. זה יהיה אחד מהחוקים שלא מבוצעים, משום שאין יכולת לבצע. זה דבר כל כך אלמנטרי, שבכלל אין מקום לדבר עליו.

מי צריך לבצע, אתם או המשטרה?

היו"ר י. הורביץ:

המשטרה לאכוף ואנחנו לבצע.

שר-התחבורה ג. יעקובי:

אתם יכולים להחליט, אבל הביצוע

יהיה חלקי. יהיו תביעות נגד רשויות הביצוע שלא מלאו את תפקידן ואני לא אהיה שלם עם עצמי. זה לא ענין של התחמקות כשבאים אנשי המשרד ומגישים תזכירים ואלטרנטיבות, ואני לא אעשה דבר ולא אקבל החלטה שלא ניתנת להגשמה בצורה השלמה ביותר. זאת הערה, שלפי דעתי, צריך להביא בחשבון.

נוסף לכך, בענין ההסברה -

מתכננים את ההסברה באופן מסיבי מאד כולל ע"י מבזקים בטלוויזיה, נוסף על משרדי השידור. מבזקים של חצי דקה בתמורה של הרבה כסף, אלפיים וחמש מאות לירות על חצי דקה, על תשדיר שמסביר כיצד לחגור חגורה בטיחות. הבי.בי.סי. משרד את המשרדים האלה חיינם, כי זה נושא לאומי ממדרגה ראשונה. אבל, הטלוויזיה הישראלית חושבת שצריך לשלם אלפיים וחמש מאות לירות. לכן, אנחנו מוגבלים מאד ביכולת ההסברה, כי אין הכסף. אבל, נעשה את זה לפרות הכל, כי העמדנו את הנושא הזה בראש כל הנושאים. נתחיל בהסברה מסיבית ברדיו, בטלוויזיה ובעתונות. בכל מקרה נתחיל בראשית אפריל במסע הסברה שימש כמה חשוב הדבר, כדי להכין את דעת הקהל ונמליץ על חגירת חגורות בדרכים עירוניות, אם כי נסביר, שהדבר אינו במסגרת החוק

בקשר למערכת האדמיניסטרטיבית - ארגונית - דווקא כפי שהזכיר מר בר-אוריין והדברים שאמר נצ"מ תורג'מן, הם חד-משמעיים. מה שאני ממליץ הנה כדי שלא נצטרך לעודד אזרחים לא לעשות את זה, ואני צופה, שאם נחיל את זה על דרכים עירוניות, הפצב יהיה שהאזרחים לא יבצעו, המשטרה לא תוכל לאכוף ואנחנו נביא על עצמנו צרה גדולה. מוטב להכיל את זה במגזר ברור שבו ההסתכנות גבוהה; מוטב ב-1 לספטמבר כחאריך סופי וללא דחיות; מוטב שיהיה לפני זה מסע הסברה מקיף שיחנך את הציבור, יתריע בפניו ויסביר כיצד עושים ואיך עושים.

אם הוועדה תחליט בכוון זה, היא תסייע להגשמת החוק ולא תביא לשימוש בלתי מקיף בהגשמתו, דבר שאין לחברי הוועדה ענין בו.

היו"ר י. הרביץ:

תודה רבה.
יש לי חשש, שלא רק החום והרגישות הציבורית, אולי פשוט לא נוח להיות לא פופולרי ולכן דוחים. בוודאי לא אדרוש לדחית עוד פעם, להחליט שזה יהיה בחודש יולי ואח"כ לדחות לתאריך אחר. הציבור יחשוב שאין לנו אומץ להחליט.

אני מציע לכם, לא בגלל מזג-האוויר ולא בגלל רגישות הציבור - אם אתם רוצים באמת לעשות את זה ולחסוך חיי-אדם, שתקבעו שהחוק יכנס לתקפו מה-1 ליוני או ה-1 ביולי לכל המאוחר. תזדרזו, תעשו את כל הדרושים מבחינת ההסברה ונוכיח שהחלטנו "כלה ונחרצה" לעשות את זה, ולא יראו שאנחנו סוחבים את הענין בגלל נמוקים בכלל אחרים. נקבע תאריך ~~ב-1 ביולי~~ את עצמנו קשורים אליו, גם המשטרה וגם המשרד יוכלו לומר: נוכל לעמוד בזה ויותר לא חוזרים לדחיה. זאת הצעתי לחברי הוועדה בענין הזה. אני מציע ב-1 ליוני.

שר-התחבורה ג. יעקובי:

ההכרעה שעומדת בפני הוועדה צריכה להיות רצינית. לפי דעתי, רצוי ב-1 ביולי או ב-1 לספטמבר. מר בר-אוריין הסביר לנו שנחוצים לו 3 חדשים. הוא יהודי שלוקח את הדברים באופן נמרץ מאד ואחראי מאד. הוא אומר ה-1 ביולי - אני מוכרח לקבל את חוות-דעתו. ההכרעה, לפי דעתי, בפני הוועדה היא בין ה-1 ביולי ל-1 בספטמבר.

היו"ר י. הרביץ:

הצעתי היא ה-1 ביולי ונחליט שלא דוחים יותר.

י. יודין:

מכיוון שאנחנו דחינו את זה כמה וכמה פעמים ובכל פעם ישנו ויכוח בלתי נעים עם משרד התחבורה ואם שר התחבורה אומר: התאריך הסופי זה אחד בספטמבר - אנא...

היו"ר י. הרביץ:

הביא שתי אלטרנטיבות והסביר מדוע הוא מעדיף את ה-1 בספטמבר.

שר-התחבורה ג. יעקובי:

הצגתי שתי אלטרנטיבות. הסברתי מה היתרונות של ה-1 בספטמבר. אבל, מבחינה טכנית אנחנו מוכנים ל-1 ביולי והוועדה תחליט בין שני תאריכים אלה ותחליט לפי טובת הענין.

היו"ר י. הרביץ:

האם יש לכם הצעה אחרת?

אם זה ~~ההחלטת~~ קובעים את ה-1 ליולי כהחלית החוק ~~האם מוסכם שזה יהיה בדרכים בין-עירוניות?~~ מוסכם. כל הצעת המשרד אושרה, כולל ברירת המשפט שהציעו לנו. הצו צריך לחזור לכאן לאישור הוועדה.

שר-התחבורה ג. יעקובי:

מה שהחוק אומר, נעשה.

היו"ר י. הורביץ:

רבותי, אני מודה לכם על
ההשתתפות בדיון. הישיבה

נמשכת בהשתתפות השר.

שאלתא מס' 2288 של חה"כ י. באריהיו"ר י. הורביץ:

השאלתה שהופנתה לוועדה שלא
כנהוג, היתה של חה"כ בארי מעל
הבמה. הוא שאל את השאלה הזאת: "מר ארחור גולדשמידט ורעייתו מפעילי
המגבית היהודית קובלים על כך שגורמי בטחון בנמל התעופה בן-גוריון
התעללו בהם; כי אנשי אל-על באיסטנבול התנהגו אליהם בגסות-רוח,
פגעו בכבודם ואף גנבו מהם תכשיטים וחפצים אחרים. אי לכך אבקש
להשיב לי: (1) האם התלונה נחקרה? אם כן - האם נסתיימה ומה הם
ממצאיה? (2) האם יש אמת בטענת הגב"ל גולדשמידט כי אולצה על-ידי
שוטרת לצלמה? (3) האם קיים פיקוח על עבודתם של אנשי הבטחון שמערבת
מפילא אלפנטים של השאלה ופגיעה בכבוד ה"נבדק"? (4) מה הם הקריטריונים
לבחירת אנשים לעבודה זו?

תשובת שר התחבורה היתה לשאלתה:

"אשיב לשאלתה, אם אתבקש, בוועדה מתאימה של הכנסת, נוכח סודיות סדרי
הבדיקות הבטחוניות."

שר-התחבורה ג. יעקובי:

אבקש מהספונס"ל לתפקידים מיוחדים
במשרד התחבורה, יהודה גיא, להשיב.

אני רוצה להדגיש, שהסיבה שאני

בקשתי להעביר את זה לוועדה היא, שהמעשה הזה סודי בהחלט.

היו"ר י. הורביץ:

אבקש את חברי הוועדה לנהוג
בהתאם.

י. גיא:

בדיקות בטחוניות בתעופה אזרחית,
לאור החקירות שארעו בשנים

האחרונות, שישראל היתה עומדת להיות מטרה לא מבוטלת, מוכרח לכל מי שטס.
יתרה מזאת, רוב האנשים מצדדים בבדיקה בטחונית ופתלוננים כאשר הבדיקה
הבטחונית אינה טובה.

א. זילברברג:

האם לא קשור העניין הזה לוועדת
חוץ ובטחון? איך זה הגיע לכאן?!

היו"ר י. הורביץ:

משרד התחבורה כפוף לוועדת הכלכלה.

שר-התחבורה ג. יעקובי:

השאלה לא מופנית אלי. פעלתי
לפי הכרעת נשיאות הכנסת והיא

החליטה שזה יהיה פה.

א. זילברברג:

ענין בטחוני, זה ענין לוועדת
חוץ ובטחון, כך אני חושב.

אני לא מתערב בנושאים שאני יודע שאני לא קשור בהם.

היו"ר י. הורביץ:

השאלה במקומה. אני מקבל את
ההערה. אני אבדוק את זה, ואם יהיה

צורך תבוא אלינו במיוחד.

שר-התחבורה ג. יעקובי:

אם יצטרך להיות שוב דיון, מר גיא
יבוא בלעדי.

היו"ר י. הורביץ:

אני אפנה בענין זה.

אנחנו ממשיכים בנושא שדנו בו
אתמול. אתמול היה דיון בענין הנושא המצומצם שח"כ קצב העלתה: מדוע
כשיורדים המחירים בשוק העולמי, לא משתקף הענין בהוזלת המחירים לצרכן.
עשו מבצע הוזלות, אשר לא שייך להוזלת המחירים הבין-לאומי. בעצם,
מתרכז הענין על הבשר הקפוא. הבשר הקפוא הוא עדיין יותר זול ממה
שקבעו בארץ. בענין הסוכר, יבדק הדבר. ההנמקה של הממשלה הייתה, שהורדת
המחיר של בשר קפוא תכה מכה נוראה את הבשר המקומי. יש ציפייה להקפוא
את הבשר הטרי בארץ ולשלם את ההפרש הכספי. המשקים החקלאיים קובעים
את מחירי המינימום. משרד האוצר אומר: אנחנו יכולים להוזיל משהו, אבל
נשלם אז סובסידיות כפל כפליים למשקים. אותו הדבר בענין העופות.
היה דיון, לצערי, שלא התרכז רק בבעיה של הבשר הקפוא. אבל, לאחר
הישיבה הציגו שלוש הצעות לסיכום.

ע. אמוראי:

מה הפרש המחירים?

נ. קצב:

ניתן להוזיל את הבשר הקפוא
אפילו ב-4 לירות.

י. יודין:

כבוד היו"ר, אני רוצה לשאול
בטרם אני מציג - אני יוצא מתוך
הנחה שאי-אפשר לחנך ציבור צרכנים בארץ כל הזמן על ההנחה שההתייקרות
בארץ היא תלויה וקשורה בהתייקרות בעולם, ואילו ברבע שיש הוזלה בעולם
אין שום מסקנה. אם הממשלה תנהג בדרך זאת לאורך החזית, היא תנסה את
הענף שעליו יושב כל הסברת הכלכלית. לעומת זאת, משהו בנימה,
שאי-אפשר ליצור הפרש מחירים גדול במחיר הבשר המקומי לעומת מחיר
הקפוא.

אני שואל אנשים בקיאים ממני -
האם אפשר להגיע לפתרון כזה, שחלק מהוזלת המחיר הבינלאומי של הבשר הקפוא
יוקדש להוזלת הבשר הקפוא בשוק המקומי וחלק סובסידיות לענף הבשר המקומי
כדי להוזיל במידה כלשהי את מחיר, ובאופן כזה לא נרחיב את הפער במחירים
בין שני סוגי הבשר.

היו"ר י. הורביץ:

ישבה ועדה בראשותו של ח"כ עדי
אמוראי לענין המימון ועזרה למשק
החקלאי. במושב הקודם ישבה ועדה בראשותו של ח"כ פיינרמן ודנה על תכנון
יותר רחב של ענף הלול מתוך הנחה שלא ייוצר מצב של ח [אנחנו]. אז,
אנחנו אמרנו: מוטב שתהיה רזרבה והממשלה תסתכן ותשלם מחיר מינימום,
ובלבד שיהיה מספיק לציבור הצרכנים, ואנחנו דרשנו הגדלת התכנון מעל מה
שהממשלה דרשה. באה ועדת הכלכלה ואמרה: אנחנו דורשים מלאי גדול יותר,
ועשו מה שעשו ויש עודף, אפילו בלי זה, ופתאום קרה אסון של הפליחות שהקפיץ
באופן פתאומי את המחיר. ~~עצמם~~ ~~הממשלה~~ קיצוני של בשר בקר חי במשקים.
יש עודף ביצים, בגלל כח הקניה בעיקר, לא בגלל התכנון.

באה ח"כ קצב ואמרה: אמרתם
שמייקרים בגלל השוק הבינלאומי. עכשו משהוזל שם, צריך שזה ישתקף. באה
הממשלה ואמרה: זה נכון. בכל השטחים זה עדיין לא משתקף. בענין בשר קפוא,
כן. אם נוזיל את הבשר הקפוא, לא נוכל לפתור את ענין הבשר הטרי ונצטרך
לשלם פיצויים לאלה שאנחנו התחייבנו להם. גם היום אנחנו לא יכולים למכור
את הבשר הטרי. הבשר הטרי הוזל על חשבון הממשלה עכשו במבצע מיוחד, כדי
להפטר מן העודף. בשר העוף הוזל על חשבון הממשלה.

מה שאני מציג, ח"כ יודין,

לא עונה לבעיה.

י. יודיץ:

אני לא רוצה לשנות את היחס בין שני המחירים של שני המצרכים.

אני רוצה להוזיל את שניהם.

ע. אמוראי:

המצב הוא כזה: במדינת ישראל מחירי המזון הבסיסיים היו מסובסדים בשיעור של 70%-80%, והיום הם ממשיכים להיות מסובסדים. אילו המחירים היו מחירי שוק, אז כאשר המחיר עולה, הצרכן משלם יותר. כאשר יורד המחיר, צריך להוריד. אבל, במדינת ישראל ממשיכים לסבסד את מוצרי המזון הבסיסיים, גם כאשר העלינו את מחיריהם.

אני מציע לא לקחת בחשבון את התנודה שחלה עכשו במחירים בסיסיים כנתון קבוע. בחקלאות צריך להזהר מהתנודות שקופצות. כן הקפיצות האלה. מוכרחים להתחשב בזה. אמנם נכון שהמחירים התחילו לרדת בחצי הראשון של שנת 1974. אבל, גם בחמרי גלם שהיתה ירידה הכי נמוכה, השנה נהיה עם מינוס 0.2%. נכון שבמוצרי גלם בחקלאות תהיה ירידה השנה בערך 22% ובמוצרי מזון 17%. אבל צריך לזכור, לא כל החקלאות יורדת במחיר. בחיטה לא ברור אם לא נמשיך לעלות.

נ. קצב:

חיטה ירדה.

ע. אמוראי:

אני לא יודע מה יקרה עם היבוא של בריח-המועצות. אנחנו לא יכולים במדינת ישראל לחיות רק לפי התנודות באספקת מזון, בוודאי שלא באספקת חקלאית כאשר יש להכין מלאי. אנחנו מוכרחים לשמור עופות ובשר בקר. עם כל הירידות, אנחנו לא מתקרבים למה שהיה לפני העליה. הממשלה, ע"י זה שהיא לא מורידה את מחירי הבשר הקפוא, היא מקבלת משהו בחזרה מהסובסידיה שהיא נותנת בפריטים אחרים. אם הושבים שלממשלה יש רווח על מוצרי מזון בסיסיים, אז הייתי זועק חמס. אבל, עדיין הממשלה מסבסדת במחירים גבוהים את מוצרי המזון הבסיסיים. אילו סל המזון הבסיסי היה לפי השוק הבינלאומי, אז כאשר יורד שם, יורד כאן. אבל אם אני אומר, שסל המזון מסובסד, אי-אפשר לדרוש את זה מהממשלה.

בענין העגלים יש לי השקפה בסיסית מאוד. פה אי-אפשר לגדל עגלים, וצריך לעשות משהו שהענף הזה לא יתפתח. אבל, זה נושא אחר.

אני ~~ללא~~ ללחוץ על הממשלה בענין הזה.

א. זילברברג:

הענין בשל להחלטה.

נ. קצב:

אני לא מבינה את הויכוח הזה. זה כאילו שהעלינו שאלה, שאין לה מקום. שכנעו אתכם שאין מה לעשות.

היו"ר י. הורביץ:

אני מקבל את עמדת הממשלה.

נ. קצב:

הממשלה נותנת סובסידיה בערך של 2 מיליארד לירות. אז אני יכולה לומר עשר שנים עד שיוזלו כל המחירים. כאן התמקדנו בנושא הבשר יותר מהכל. אמנם לי נדמה, שגם הסוכר עולה ביוקר ולא הוזל.

ההצעות שלי הן כל כך מאוזנות, גם מבחינת התוצרת החקלאית וגם מבחינת ערך החוץ. אמרו לנו כאן בישיבה בקשר להוזלות החג, שבתאריך מסויים כל המחירים יחזרו לקדמותם. כל המבצע הזה הוא זמני. כלומר, הציבור אחרי החג ימשיך לשלם תשלום יותר מאשר היום, כאשר, בכל זאת, המחירים ירדו.

אני לא רואה שום סיבה מדוע הממשלה לא יכולה לקחת לחשופת לבה את המצב ולהוריד את מחיר הבשר הקפוא. ההצעה שלי היא מאוזנת ~~וכלי~~.

היו"ר י. הורביץ:
למפלגתי לא איכפת. החברים בסיעה ישמחו להכות את הממשלה, בזה שהיא לא מורידה את המחירים. אני, אישית, לא יכול להצביע על דבר כזה. איך אני יכול לדרוש, נוסף לסובסידיות שהיא משלמת, להוריד את המחיר של הבשר הקפוא. יש עודף של בשר טרי שהוא מתחרה של הבשר הקפוא.

ע. אמוראי:
אני אקרא את הצעתו: "הואיל וסל המזונות העיקריים במדינת ישראל עדיין מסובסד בשעור ניכר מאד, אין הוועדה סבורה שניתן לחבוע הורדת מחירים בפרט אחד או שניים כאשר מחירים הבינלאומי ירד.

עם זאת חובעת הוועדה מהממשלה, שכאשר התרחב ירידת המחירים הבינלאומי על סל המזונות בפרטים נוספים, ינתן לכך ביטוי במחירים המקומיים, תוך כדי דאגה להמשך הייצור ~~המקלאות~~ המקומית."

היו"ר י. הורביץ: אני לא מקבל את הצעת חה"כ אמוראי.

י. יודיין: אני תומך בהצעה של חה"כ קצב. הצעתה מאוזנת.

אני לא יודע איך תיפול ההצבעה. יש פה שלוש הצעות מול שלוש. הפרוצדורה כרגע, שעומדים בעיצומה של הוזה עונחית. אני מבקש, בעניין זה תחכנס ישיבה מיוחדת של הכלכלה, מיד אחרי חג הפסח.

היו"ר י. הורביץ: אני מסכים. מכיוון שיש דעות שקולות, נקיים ישיבה בזמן הפגרה. בעניין מחירי המזון.

תודה רבה. ישיבה זו נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11.00