

פרוטוקול מס' 93

מישיבת ועדת הכלכלה
יום ד', י"ח בסיוון תשל"ה, 28 במאי 1975 שעה 08.30

נ כ ח ו:

חברי הוועדה:
י. הורביץ - היו"ר
א. שכטרמן
מ. דרובלס
פ. גרוסר
א. לבני
א. אבטבי
א. לבנבראון
י. יודין
י. מודעי

מזכירי:
ע. קמא - משרד התחבורה
" רבני - " "
מר בר-אוריין - משרד התחבורה
נציג הטכניון
ד. לב - כלכלן הוועדה

מזכיר הוועדה: י. פלכסר

ר ש מ ה: מזל כהן

- סדר-היום: 1. הצבעות בענין מסקנות על בעיות האנרגיה בישראל
2. דיון בחקנות על-פי חוק חגורות בטיחות ברכב, תשל"ג-1973.

היו"ר י. הורביץ:

אני פותח את הישיבה.

הצבעת בענין מסקנות על בעיות האנרגיה בישראל

י. פלכסר:

הוועדה החליטה על כמה נסוחים. אפשר לגשת סעיף סעיף.

א. שכטרמן:

ההוספה בסעיף 2 שאני מציע מתבקשת מעצמה. מה שמציעה הוועדה, זה בקווים כלליים. ובהצעתי אני מזכיר שקיימת הצעה המונחת על שולחן הכנסת למעלה מ-14 חודש ויש לדון בה במהירות.

היו"ר י. הורביץ:

עוד לא קרה שוועדה תובעת דיון בהצעת חוק.

א. שכטרמן:

אחה לא ממליץ לקבל את החוק. זה עוד צריך ללכת לשלוש קריאות. ההצעה שלי היא כזאת: "הוועדה מציינת כי על שולחן הכנסת הונחה הצעת חוק רשות לאומית לאנרגיה, של חבר הכנסת א. שכטרמן, והיא ממליצה על זירוז הדיון בהצעת חוק זו." דיון יכול להיות גם הפלתו של הענין.

היו"ר י. הורביץ:

אני לא נגד. הוועדה צריכה לעבור על הצעת החוק.

א. שכטרמן:

היא ראתה אותה, כי הפצנו בין החברים.

היו"ר י. הורביץ:

נחזור לענין זה בעוד עשר דקות, אולי יצטרפו עוד חברים.

א. שכטרמן:

דבר שני - בשביל הסדר הטוב חייבים להזכיר שהצעה כזאת, לגשת לתכנון הקמת התחנה הוזכרה בישיבת ועדת הכלכלה בחודש מרס 1973 לפני שנתיים ושלושה חדשים. אני חושב, שלכבודה של הוועדה שתזכיר את הדבר שוב.

א. לבנבראון:

בסעיף 11, אני לא מתנגד שנוסיף: "הוועדה מציינת שהיתה המלצה כזאת. הוועדה קוראת למשרד הפיתוח ולחברת החשמל להערוך להקמתה. היות ויש כבר התקדמות ופעילות.

היו"ר י. הורביץ:

אנחנו נכתוב: "הוועדה קוראת למשרד הפיתוח להערוך לקראת ההחנות כח גרעיניות". בלי עיכובים וכו'. האם יש התנגדות?

אין התנגדות.

י. פלכסר:

בסעיף 13 סוכס להוסיף: "הוועדה התרשמה מהופעתו של המהנדס י. זרחין בפניה, שבידו מרוכז ידע ונסיון רב במציאת פתרונות טכנולוגיים ומדעיים בתחום האנרגיה ובתחומים אחרים, והיא ממליצה לעודד את מחקריו ומימצאיו ולהעמיד סכום נאות ליישום ומימוש רעיונותיו, בפיקוחו."

א. שכטרמן:

אז הצעתי להכניס סכום של מליון לירות. מה שאתם הוספתם לבקשה, זה בדיוק בן-גוריון ז"ל ביקש מהמימסד ולא קיבל, מפני שהוא לא ציין סכום. אני מציע שיצויין הסכום, בכדי שיהיה לזה ערך ממשי.

- מ. דרובלס:
אנחנו מתכוונים ל-5 מליון לירות.
- א. שכטרמן:
כתוב 5 מליון לירות. איפה יש?!
- מ. דרובלס:
היות ואין הנתונים הדרושים, אי-אפשר לכתוב 5 מליון או מליון לירות. אם נכתוב מליון לירות, אנחנו מגבילים.
- ד. לב:
מליון לירות עלול להיגת מעט כסף.
- היו"ר י. הרביץ:
אם יתנו מליון, זה יהיה הרבה.
- א. לבנבראון:
אני מצטרף להצעתו של חה"כ דרובלס. אני מביין מההצעה, שכולנו מעוניינים לעודד את הדבר הזה למען המטרה הזאת. מליון לירות זה פחות מנאות.
- א. שכטרמן:
נתפטר ונאמר שני מליון לירות.
- היו"ר י. הרביץ:
נקבל את דעתם מתוך הנחה שנשתדל לעקוב אחר ההמלצה.
- א. שכטרמן:
אם כך נוסיף: "ולדווח לוועדה על ביצוע המלצה זאת".
- מ. דרובלס:
נוסיף בסוף: "הוועדה מבקשת תוך שלושה חודשים לדווח על ביצוע מסקנות אלה."
- היו"ר י. הרביץ:
בדר. האם יש עוד הערות?
- א. שכטרמן:
בסעיף 13 הייתי מקבל מה שיודיין אומר ביחס למדע שימושי.
- י. פלכסר:
אנחנו כותבים את זה, רק אחרת. הוא מציע במקום הסיפא לכתוב: "נוכח העובדה כי המדע הטהור תופס מקום רחב בעבודות המחקר שיניבו חוצאות - לפי עדותם של החוקרים שהופיעו בפניה - אולי בעוד עשרות שנים, סבורה הוועדה שיש צורך באיזון רב יותר בין המדע הטהור לבין המדע השימושי."
- היו"ר י. הרביץ:
הנוסח של חה"כ יודין בסדר. מקבלים את זה.
- אנחנו מבקשים לחזור לסעיף 2. חה"כ שטרמן מציע להוסיף: "הוועדה מציינת כי על שולחן הכנסת הונחה הצעת חוק רשות לאומית לאנרגיה, של חה"כ א. שכטרמן, והיא ממליצה על זירוז הדיון בהצעת חוק זו." קצת זה מרזר, שע"י שאנחנו מבקשים זירוז הדיון, כאילו יש לוועדה עמדה חיובית, בשעה שאני עצמי יודע בקווים כללים מה הצעת החוק הזאת אומרת. השאלה אם אפשר לתת גושפנקא.
- א. שכטרמן:
אני לא הייתי מבקש אלמלא הייתי משוכנע שאני עושה את זה למען כל חבר בכנסת. יש יוזמה ואתם מדברים עליה בכל סעיף 2. הצעת החוק מונחת כבר זמן רב וכל פעם מבקשים לחכות עד שיחליטו ביניהם. לבסוף היות ולא יכלו להתחלק בבכורה, החליטו להמליץ על הצעת שעטנז, את השם יקחו ואת התוכן ישנו. יקימו ועדה האוס שתחאם בין 25 המוסדות הקיימים היום. שום דבר בהמלצה הזאת לא אומרת שכאשר יהיה דיון, הממשלה לא תקבל את זה, או כאשר זה יבוא לקריאה טרומית, לא יכנסו תיקונים.

אני חושב שעל-ידי זה קובעים עמדה.

היו"ר י. הרביץ:

אפשר להזכיר: לאור העובדה שהוגשה הצעת חוק" - לא

מ. דרובלס:

להזכיר שם.

למה לא להזכיר שם.

א. שכטרמן:

אנחנו צריכים להזכיר את הכוונות הבסיסיות של הצעת החוק.

היו"ר י. הרביץ:

כל הסעיף נשאר.

א. שכטרמן:

בסוף סעיף 2 אפשר להוסיף: "בענין זה מציינת הוועדה

ד. לב:

כי על שולחן הכנסת הונחה הצעת חוק של ח"כ א. שכטרמן והיא ממליצה על זירוז הדיון בהצעת החוק."

בסדר, קבלנו.

היו"ר י. הרביץ:

בסעיף 14 מציע ח"כ י. כהן את הפיסקה הבאה: "הוועדה

י. פלכסר:

קוראת לעודד הקמת מיתקנים שימושיים לניצול אנרגיית השמש, הפסולת וחמרים אחרים, שהוכחו כשימושיים וחוסכים אנרגיה."

עדיין לא הובחו. אולי נציין אותם בלי לומר שהוכחו.

היו"ר י. הרביץ:

"הוועדה קוראת לעודד הקמת מיתקנים שימושיים לניצול אנרגיית השמש, הפסולת וחמרים אחרים."

"שעשויים להיות שימושיים".

י. פלכסר:

אני מציע: "סבורה הוועדה שיש לעודד את המדע השימושי ולא להרחיב. זה פותר בעיה אחת של ח"כ יגאל כהן. "ולהתרכז בתכניות המוחשיות שניתן ליישמן כדוגמת אנרגיית השמש, פסולת וחמרים אחרים לאור הנתונים הקיימים של ישראל שהוכחו כשימושיים".

א. לבני:

הוא אומר: מחקנים שימושיים שקיימים לניצול אנרגיית השמש.

י. פלכסר:

הוא מתכוון על פסולת ולא על שמש.

א. לבני:

אפשר לכתוב: "לאור נתונים אקלימיים של ישראל המתאימים

י. פלכסר:

לפיתוח כזה."

בסדר. אושר.

היו"ר י. הרביץ:

בסעיף 15, ח"כ לבני מציע אחרי המלה "תעלה" להוסיף

י. פלכסר:

את המלים "או ניקבה".

"תעלה" זה יומרני. אני מסתמך על הרשות לפיתוח

א. לבני:

ומחקר. הם מלגלגים על המלה "תעלה" וכותבים "ניקבה".

להעביר 300 מליון קוב לשנה,
זה מה ששואבים מהכנרת. אז

א. לבני:

איזו תעלה יש שם?! יש שם צנור.

תכתוב: "כרית תעלה" ובסוגריים
"ניקבה".

א. אבטבי:

אולי לא נכתוב לא תעלה ולא ניקבה.

היו"ר י. הורביץ:

"ניצול המרשי במבט לאזרחי..."

אולי נסתפק במלה "תעלה" ונמחק
את המלה "ניקבה". יחשבו מה

היו"ר י. הורביץ:

שרוצים. אתה מסכים לזה?

אני לא רוצה לתכב את הדיון.
מהמלה "תעלה" יצחקו.

א. לבני:

בסעיף 16 במקום "מכל התכניות"
הוחלט לכתוב: "מהתכניות",

י. פלכסר:

ובמקום: "נראית הריאלית ביותר" "נראית ריאלית".

בסדר.

היו"ר י. הורביץ:

בסעיף 19 סוכם לא לקבל את
הנוסח המוצע. הוצעו הניסוחים

י. פלכסר:

הבאים: חה"כ דרובלס מציע: "בעקבות ביקור הוועדה באבו-רודס ושמיעת
דבריהם של המומחים במקום על חשיבותו הגדולה של הנפט שאנו מקבלים
מבארות אבו-רודס, המספקות יותר ממחצית הדלק של תצרוכת מדינת-ישראל,
רואה הוועדה חשיבות רבה של אבו-רודס לכלכלת ישראל."

חה"כ יגאל כהן מציע:
"בעקבות ביקור הוועדה באבו-רודס, קוראת הוועדה לממשלה להבטיח
אספקת דלק לטווח-ארוך ממספר מקורות מביים וחוץ להבטחת הפעילות
הכלכלית וצרכיה החיוניים של ישראל."

חברי הכנסת יודין ולבנבראון
מציעים: "הוועדה קוראת לממשלה לדאוג לפיתוח מקורות נפט חדשים
ולצדדיש חשומת לב לבעיית אספקת נפט ממקורות זרים לטווח ארוך, בצורה
שלא נהיה תלויים במקום אחד."

אני מעמיד את ההצעות הללו
להצבעה.

היו"ר י. הורביץ:

מי בעד הצעת חברי הכנסת יגאל כהן?

ולבנבראון? - 2 חומכים.

מי בעד הצעת חבר הכנסת יגאל כהן?

אין המיכה.

מי בעד הצעת חה"כ דרובלס?

5 בעד הצעתו. הצעת חה"כ דרובלס התקבלה.

אני מודה ליו"ר ולחברי
ועדת המשנה על העבודה הרבה שהשקיעו. אצאנו עוברים לנושא השני.

דיון בתקנות על פי חוק חגורות בטיחות ברכב,
תשל"ג-1973

בבקשה, נציגי משרד החבורה.

היו"ר י. הרביץ:

ע. קמא:

בתקנות האלה ניסינו לתת את הביטוי לכל הדברים שאושרו בישיבה הקודמת: להחיל את חובת החגירה על דרכים לא-עירוניות. אם תראו, אזי היינו מוכרחים לקבוע הגדרות מסוימות שבחוק לא יכללו. החוק קובע הוראה אופרטיבית ולא חובה, כאשר הנהג והנוסע לידו חייבים לחגור את החגורה במוניות, רכב פרטי ורכב מסחרי עם מרכב סגור שמסקלו עד אלפיים ק"ג כאשר שנת הייצור מ-1969 ואחריה, בדרכים לא עירוניות.

זאת ההוראה האופרטיבית החוזרת בתקנות, אלא שמצמצמת ומרחיבה בעת ובעונה אחת. מצמצמת, כאשר שנת הייצור 1969, ומרחיבה כאשר מחילה את החובה על סנדריים ומכוניות מסחריות עד 2 טון משקל כולל, דהיינו דמויי הרכב הפרטי.

פ. גרופר:

לדוגמא: פיג'ו?

ע. קמא:

סנדר פתוח, אין חובה. כל הטאונוסים, פולקסווגנים הסגורים. כל המכוניות שכנראה נשלחו במיוחד בשביל ישראל בגלל שיטת המיסוי, במקום זכויות סגרו בפח ואין שוני ביניהן לבין רכב פרטי.

התקנות דנות גם בנוסע הנוסף ליד הנהג, ולכן קובעים, שאין להסיע נוסע שלישי ליד הנהג, אלא אם כן הוא חוגר חגורת בטיחות נוספת, באישור ועדה המוסמכת לענין הזה. כן קבענו, שכל אדם המגיע בעת הטסט, יצטרך להוכיח שיש לו חגורה נוספת לנוסע השלישי. אם לא יוכיח זאת, יבוטל ההיתר להסיע נוסע שלישי. הוא יצטרך להוכיח את עמידתה של החגורה מבחינת התקן ועגינה.

היו"ר י. הרביץ:

אם הוא יופיע בחודש אוקטובר ואין לו חגורה שלישית?

ע. קמא:

תבוטל הזכות לנוסע שלישי.

ז. רבני:

אם הוא רוצה את ההיתר, הוא יתקין את החגורה הנוספת.

מר בר-אוריין:

הזמנו 11 פחחים וסכמנו אתם על מחיר. הפחחים מפוזרים בכל הארץ.

היו"ר י. הרביץ:

מה המחיר?

מר בר-אוריין:

15 לירות להתקנה.

היו"ר י. הרביץ:

ומה עם החגורה?

מר בר-אוריין:

מחיר חגורת מתניים כ-100 לירות חגורה.

פ. גרופר:

בארצות שהנהיגו את השיטה הזאת, יש שיטה של חגורה שלישית?

ע. קמא:

בארה"ב זה קיים.

ז. רבני:

בארצות האלה אין היתרים מהסוג שיש בארץ.

היו"ר י. הורביץ:

בארה"ב קיים לשלושה?

ע. קמא:

בארה"ב קיים גם במושב האחורי.

תקנה אחרונה בנוסח התקנות שלנו היא תקנת "אי החולה ופטורים" וכאן שנינו שמונה דברים. על אחד דברתי, על רכב ששנת ייצורו לפני 1969. החובה תחול מ-1969, כולל 1969.

א. לבני:

למה הפטור מלפני 1969?

ע. קמא:

זה הוסבר בפעם הקודמת.

פטור שני, לשוטר הנוהג וכל נוסע במושב הקדמי של רכב משטרת ישראל שהמפכ"ל אישר בכתב כרכב מבצעי. לי הוסבר שיש צורך בהרבה מקרים להיות חופשי בעניין זה.

מקרה שלישי, פטורים טכניים.

יש סוגי רכב מסוימים שעליהם דברנו בפגישתנו הקודמת, והרשות חיתן פטור אישי לרכב מסוימים.

מקרה רביעי וחמישי, פטורים רפואיים. רופא מוסמך יצטרך לאשר שאדם פגוע בגפיו העליונות, או מסיבה אחרת ואינו מסוגל לחגור חגורה.

היו"ר י. הורביץ:

מה בקשר לנשים בהריון?

ע. קמא:

אם רופא יאשר, יכול להיות שיהיה פטור.

מקרה שישי, מי שלא מלאו לו

14 שנה. מקרה שביעי, אדם, שמשקל קופו אינו עולה על 35 ק"ג או שגובהו אינו עולה על 150 ס"מ. זה קיים גם בארצות אחרות.

מקרה שמיני, מי שנוהג ברכב או

הנוסע במושב הקדמי בשעת נסיעה אחורנית או בשעת הנחת רכב. כאן יש מצב, שהרבה פעמים התמרון של נסיעה אחורנית אינו מאפשר את הדבר הזה. כאן רצינו לומר את זה במפורש, שלא נגיע למצב כזה שאנשים יעברו עבירה תוך כדי תמרון של נסיעה אחורנית.

התקנות תכנסנה לתוקפן ב-1 ליולי

1975.

י. הורביץ:

האם לא תתיינה אי-הכנות בקשר

לדרכים בין-עירוניות שעוברות

בלב ישובים? הסטטוס של דרכים אלה, תמיד מעורר בעיות שונות ביחס למהירות, ולפי דעתי צריך לומר משהו ברור.

ע. קמא:

אנחנו מעדיפים שיחגרו גם

בדרכים האלה. אנחנו רוצים להביא

למצב שאדם, לא כל פעם שיראה את התמורה של דרך עירונית, יוריד את החגורה. אבל, יש תמורות והרשויות המקומיות קובעות את התמורות כך, שיש נמצא במקום שאין בהם ישובים. המהירות אינה קובעת כאן.

מ. דרובלס:

בקשר לנוסע השלישי, אני רוצה

שזאת תקנת מגבלה. יש הרבה

כלי רכב, שהם זקוקים להסיע את הנוסע השלישי, ואם הם לא יוכלו להסיע, יגרם להם נזק מסויים. שמענו מה שהובשרו כ-11 מתחים בכל הארץ. אני מניח שיהיו 4-5 בחל-אביב, 1 או 2 בירושלים, ו-1 בחיפה. אם נוסף לכך את המחיר של 15 לירות, אנחנו לא יודעים אם הפחחים ירצו להתפנות לזה. בכל זאת, עד שהדבר הזה יכנס לתקפו, עלול להגרם נזק. אני בעד

שזה יהיה 1 ביולי 1975, אבל לגבי הנוסע השלישי, אני מציע לדחות לחקופה נוספת.

ז. רבני: זה מה שכתוב בחוק: "במהלך שנת הרישוי".

א. לבני: בענין הנוסע השלישי ופחחים מורשים - האם כל מכוני הרישוי כמו: דינמומטר, מ.מ.מ יהיו מורשים להתקין את החגורה?

ז. רבני: לא.

א. לבני: אולי אפשר לבקש ממשרד התחבורה להסמין את מכוני הרישוי להתקין את החגורה השלישית.

מר בר-אוריין: מכוני רישוי לא מוסמך להתקין חגורה. זה נושא בתחום הפחחות. זה מחייב ידע מקצועי. יש לזה חקן, שיכול לעשות רק מי שמוסמך כפחח. זה לא עונה בקנה אחד עם הפעילויות של מכוני הרישוי. הם פועלים בכוון אחר. נקודת העיגון צריכה לצמוד ברצפה, ולכך צריך לקבוע את המקום המדוייק שלה. יש חקן איפה להתקין ואיפה לא.

11. פחחים אלה מפורזים בכל הארץ. כרגע זאת התחלה. אם נצטרך, נשתדל להסמין נוספים. כל העבודה נעשית בזמן קצר. אני חושב, שיכול אדרה, אם חשוב לו הענין להטיע עוד אדם נוסף, להקדיש את הזמן הזה ומעט הכסף ולהתקין את זה. אם הוא רוצה להתקין את זה בצורה מקצועית שתעמוד בחקן, זה חייב להיעשות ע"י אנשי מקצוע.

י. יודין: איך בחרתם את ה-11 האלה?

מר בר-אוריין: יש סקטורים ענפיים גם אצלנו. אנחנו בחרנו במסגרת של סקטור אחד והוא פחחים שמרכיבם לטפל במרכב הרכב. באנו בדברים עם איגוד המוסכים וביחד אתם בחרנו את האנשים.

היו"ר י. הורביץ: מי קבע ש-11 זה בסדר?

מר בר-אוריין: משרד התחבורה. 11, אלה אותם שהביעו נכונות לשתף פעולה בשלב זה.

היו"ר י. הורביץ: במידה שיהיה צורך, תגדילו?

מר בר-אוריין: כן.

י. יודין: הוברר, שאם חוגרים חגורה מעל לכחף, הרי בתאונה או בעצירה פקאומית במהירות גבוהה יכול להיות לחץ גדול מאד על הצוואר.

ז. רבני: זה אם חוגרים על הצוואר.

י. יודין: אם חוגרים מעל לכחף הימנית, אז יש חשש. אני חושב, שזאת בעיה באיזה גובה נמצאת נקודת העגינה, או אולי יש שיקול טכני אחר. יכול להיות מצב של פגיעה עצומה על הצוואר. זה מצב בטחוני.

היו"ר י. הורביץ: אני רוצה לשאול שאלה אחת שמעסיקה אותי וזה בענין המוסכים המורשים. יש 11 מוסכי פחחות, איך שלא תפזרו אותם, אי-אפשר לבסות את כל הארץ. מדוע זה כך? יש הרבה בעלי מכוניות שישלמו את 115 לירות ובלבד שתהיה

להם זכות להסיע נוסע שלישי. עכשו הם יתחילו לחפש את המוסך שמשוד
התחבורה הואיל להעניק להם זכות להתקין את זה. מדוע שזאת לא תהיה
זכות כל מוסך מורשת? אם במוסך לא יהיה מסוגל לעשות את זה, הוא
לא יעשה. צבדיקה שלכם, חבלקר גם את הדבר הזה, אם יתברר במוסך
זה לא בסדר, תפסול אותו בשעת הבדיקה. איני מבין את הענין הזה.

א. לבנבראון: בסעיף 5 (3) כתוב "הנוהג או
הנוסע במושב הקדמי של רכב שהרשות
פטרה אותו מחובת התקנה של תגורת בטיחות מסיבות טכניות שאינן מאפשרות
התקנה או שימוש בחגורת בטיחות." - זאת הגדרה מאד רחבה. אני לא יודע
מה זה פתח פתח לפטור בלי לדעת למה. מה נקרא סיבות טכניות?

שאלה נוספת בסעיף 7. ילדים יכולים
לשבת במושב הקדמי ואם הם חגורים מחגורה. מדוע לאפשר לילדים לשבת
במושב הקדמי? האם בגלל זה שיש להם פחות מ-35 ק"ג הם לא יכולים
לעוף לשישה?

מ. דרובלס: לגבי תקנה 5(3) - לפי ההצעה, כ-8%
הרכב ששנת ייצורם 1969, שלוקחים
נוסע שלישי, יהיו חייבים בראשון ליולי בחגורה. שמענו שישנם היום
11 מוסכים מורשים להתקין חגורה שלישית. אני לא יודע, אם באזור כמו
אזור הדרום ימצא אחד מ-11 אלה. אזיכלי הרכב מאזור הדרום, יצטרכו
לנסוע לתל-אביב ולחכות בתור עד שיוכלו להתקין להם את זה. אני יוצא
מחוך הנחה, שמכל הרכב היכולים לקחת שלושה נוסעים, אולי רבע מנצל
את זה.

כל עוד שלא פתרנו לגמרי את הבעיה הזאת,
או שנתנו לכל מוסך מוסמך להרכיב את זה, אני מציע לעכב את התקנה ולקבוע
עוד תקופה מעבר ל-6 חדשים. בינתיים נריץ את העניינים, נראה איך שזה
הולך, ואז התקנה תחול גם על הנוסע השלישי.

א. אבטבי: יש לי הערה לגבי סעיף (6) - מי שלא
מלאו לו 14 שנה. לדעתי, בני 14
נראים כגברים. אני חושב שזה צריך לעמוד על גיל 10 שנים.

פ. גרופר: אני מצטרף לדבריו של חה"כ דרובלס
ואני מציע במפורש, את הענין של
הנוסע השלישי לדחות לשנה. החוק הזה, עד שהכניסו אותו לקח הרבה זמן,
ולא יהיה נורא לתת אפשרות של שנה אחת בתקופת ההרצה להתקין את הדבר הזה,
מפני ש-11 מוסכים, זה הכול.

י. יודין: מכיוון שכל התקנות האלה נועדות להפחית
את מספר תאונות הדרכים, ההנחה היא
שהתקנות צריכות להיות מלוות בכמה הבהרות. למשל, עד עכשו הנהגים היו
רגילים לנעוץ את הדלתות הקדמיות בכפחורי סגירה. אני חושב, שחובת
חגירת חגורות בטיחות, מחייבת לבחון נקודה זאת ולומר לנהגים דברים
ברורים. יכול להיות שחובת חגורות בטיחות מחייבת לפנות לנהגים
ולומר להם שלא יסגרו את הדלתות. אנחנו יודעים מקרים, כאשר אמנם
החגורה פעלה באופן חיובי, אבל הוא איבד את חושיו, הוא לא בהכרה,
והוא לא יכול לחסור את עצמו, הוא תלוי בעזרה מבחוץ, וסגירה הרמטית
של דלת עלולה להכביד. זאת נקודה שצריכה להנתן לה חשיבות לב הראויה.

אני רוצה שתבהירו בסעיף 4, מה זה
"מחקן סגירה המיועד לחבר את החגורה בחיבור קשיח", למה הכוונה
"בחיבור קשיח"?

ז. קמא: ~~הכוונה~~ הכוונה היא שההתקנה יהיה קשיח.

י. יודין:
 אני רוצה להמליץ בפני אלה העוסקים בדבר, שחוץ מפעולת הסברה מקיפה, שיגישו לקהל ובהקדם אינפורמציה ברורה בדבר סיכול הנסיון של קסדות באופניים. אין דבר שיכול יותר לשכנע את הציבור מסכום לגבי סטטיסטיקה של תאונות באופניים.

א. לבני:
 אני רוצה שוב פעם להתייחס לענין הנוסע השלישי. יש לי דווקא הרגשה שאח זה יכול לעשות פחהמוסמך לכך מתוך שאני מבין מה זה מתכת, מה זאת רצפה של מכונית. אם אנחנו דואגים לשלום הנוסעים, צריך לדאוג לשלום האדם שיושב בין הנהג לבין הנוסע הנוסף.

אני מחפש איזה מוצא. אם משרד התחבורה יבוא ויאמר, שבעוד שלושה חודשים יהיו 50 מוסכים מורשים בארץ, הייתי מסתפק בהבטחה זאת.

שאלה נוספת - האם החוק הזה

יחול גם על מה שנקרא "השטחים"?

כן.

ע. קמא:

שם אני לא רואה שיש פחחים מוסמכים.

א. לבני:

החוק אינו חל באופן אוטומטי על השטחים. אבל מפקר האזור רוצה

ע. קמא:

לאמץ אותו על-פי חקיקה מקומית.

האם הנחיות כאלה מחייבות את חברות הביטוח?

א. לבנבראון:

תוך כדי הדיון עלו בדעתי שתי שאלות קצרות. אחת אומרים שרופא אשר

היו"ר י. הורביץ:

הוסמך ע"י הרשות יקבע שאינו יכול לחגור את החגורה. לגבי נשימת באריון, האם זה חל על כל רופא, או רופא שאתם תקבעו?

דבר שני - חברת הביטוח חוכל לומר,

במקרה של תקונה, שאדם לא מילא את החוק ולא חגר את החגורה ועל כן יש לה דרך להתחמק.

אני אשאיר את העניינים הטכניים ליחיד חברי משרדים אחרים.

ע. קמא:

לגבי הענין של מוסכים, שכמה מחברי הכנסת דברך: עליו, ככל הנראה הקודמת רצינו לתת דחיה של שנה אחת, אלא שיש סתירה פנימית. אותה סתירה חלה גם על ילדים. מה זה ילד, הוא לא יכול להזדקק! מה זה נוסע שלישי, יכולים להושיב אותו במשך שנה ולא לדאוג?! אז אחד מן השניים, בואו נפסול הסעה של שניים ליד הנהג ואז אני מחזיק ומחרה אחרי אמירתו של היו"ר שאומר, אנחנו לא יכולים לגזור גזירה על הציבור, או ננסה להגיע לשביל הזהב, ואז עשינו מ-6 חדשים עד שנה וחצי. זאת פתיחה של זמן, איני בטוח שנהגי ישראל המצויים ובעלי הרכב יבואו כבר מחר. הם יחכו לרגע האחרון. אם רוצים שהחוק ירוץ כבר מיד, נעשה את כל ההסברה שלנו עם כל המוסכים האלה, אם אנחנו יוצאים מנקודת מוצא, שאותו אדם שצריך להתקין חגורות, אם לא יתקין טוב, יסכן את הנוסע. לכן נתנו לבעלי מקצוע הטובים ביותר.

מה זה 11?! בסוף הישיבה אציע לא לקבל את הנוסח הזה של 11.

היו"ר י. הורביץ:

כל מוסך מורשה לפחחות.

ע. קמא:

פ. גרופר:

מי היום שם את החגורות? כל מי ש...
במדינת ישראל, שאני קונה אצל...
את המכונית, שם את זה. אנחנו לא מסכימים להפוך את האזרח למטוטלת.

ע. קמא:

אנחנו נמחה את זה לעוד חצי שנה.
למעשה, יוצא שאני משהו את זה
לשנה וחצי. בעוד חצי שנה יכנס החוק לחוקפו, וכל מי שיגיע לאחר מכן
לחידוש הרשיון יצטרך להתקין את החגורה.

לגבי ילדים, התלפפנו בעניין הגיל.
אנחנו בחחילה לעשות את העניין הזה מצטבר, גם בנכה ומשקל וגם גיל.
אין לזה סוף. רואים ילדים במדינת ישראל שהם בני 14 וגובהם מגיע
ל-155 ס"מ ואולי יותר. מתוך בדיקה לא מדעית בגענו ל-14 פחות מ-150 ס"מ,
זה גמיש. גיל 10 אינו טוב. לא חמצא בני 10, ותהיה נקודת העיגון נמוכה
ככל שתהיה, שלא חגיע חגורת הבטיחות לצוואר.

א. אבטבי:

אני מקבל את זה.

ע. קמא:

כאלטרנטיבה אפשר לבוא ולומר, שילדים
בני פחות מ-14 לא ישבו במושב הקדמי.
אני חושב שצריך לשקול את העניין הזה. לנו נראה קשה מאד העניין הזה.

בעניין חברות הביטוח - חברות הביטוח,
ביום 1 ביולי, מי שהייב לחגור ואינו חוגר, יכולות לטעון בעניין תשלום
פיצויי נזיקין כי הפר חובת החוק, לא בלפי צד שלישי. לגבי צד שלישי
יקבעו, שכל צד שלישי יהיה חייב לקבל את הכסף שלו. גם בעבר נטענו
טענות לגבי קסדות ולגבי חקינות הרבב. אלא, שהנמסר מלמד, שאחוז
החביעות שנחבלו הוא כמעט אפס. יש הרבה פריטים ברכב. יכול אדם
לנסוע ברכב שהאורות התקלקלו ונגרמה תאונה. חברת הביטוח יכולה לומר,
שהיא לא אחראית לזה.

היו"ר י. הורביץ:

פה זה יותר נוח.

ע. קמא:

במסדה נמצנה טענה כזאת בלונדון
והדבר הגיע עד לבית הלורדים,
ובית הלורדים לא הקטין את הנזק. אני חושב, שמבחינה אגואיסטית
יכול להיות שזה טוב, שאדם ידע שהוא צריך לחגור חגורה, אחרת הוא
עלול להפגע מזה. העניין הפלילי עומד בפני עצמו.

בקשר לסגירת דלתות - אין חובה
היום לסגור דלתות. אני רוצה שאנשי הטכניון ואולי מר בר-אוריין יאסרו
את דבריהם על הנסיון שיש כאשר מנבחים את הכפתור.

מר בר-אוריין:

בעניין הפטורים במכוניות, למה הם
מפיקים... הם מתחמים לשלוש סיבות
טכניות: א. חגורה שמכונה חיי בחגור, ב. חגורה שמכונה חיי בחגור, ב. חגורה שמכונה חיי בחגור,
החגורה. לבלתי... חגורות עיגון נמוכות. אלה
שלוש הסיבות שניתן להם פטור... עליהן
פראש.

בעניין הפתחים - אין מוסך מורשה גלובלי
כל מוסך מורשה לענף מסויים, יש לחשמלאות, יש לפחחות ואסור לאחד לעסוק
אלא במה שהן מוסך.

נושא של מרכב הוא נושא שמבחינה
מקצועית נהוג לפחחות. הבעיה בהתקנת חייגון היא בעיה של מציאת
המקום. זה צריך לעמוד במאמץ של 21 טון. צריך למצוא את המקום ולהתקין
בדיוק בהתקנה נכונה את נקודות העיגון. צריך לקחת בחשבון, שחלק מכלי
הרכב יש נקודות מקוריות שייצר היצרן, רק אין חגורה. פה הבעיה פשוטה.

הבעיה מסתבכת באותם מקרים שאין נקודות עיגון מקוריות.

מספר 11, לא מספר סופי, הוא

מספר התחלתי, כאשר אנחנו כל הזמן פועלים במגמה להגדיל את מספר הפחחים שיקחו חלק בעניין הזה. הבעיה, בהחלט, בעיה מקצועית, שאי-אפשר לפתור אותה בכך, שיקדחו חוק ויתקינו. צריך לזכור, כאשר הנהג בצד אחד חוגר ונוסע בקצה השני חוגר והאיש היושב ביניהם לא חוגר, עלול לבטל את כל היתרון שנרכש ע"י שני הצדדים.

נוהל מתן פטור רפואי - אדם שמבקש

פטור רפואי, אם הוא נכה בגפיו העליונות, יבוא למשרד הרישוי ימלא טופס ויקבל את זה מיד. זה לגבי מקרים ברורים. במקרים לא של נכות גפיים עליונות, יצטרך האיש להביא אישור מרופא שממליץ לפטור אותו, הוא יבוא עם טופס ויקבל אוטומטית פטור ל-90 יום, כאשר המסמך יעבור בדיקה ע"י הרופא המוסמך שלנו. לאחר מכן האיש יקבל הודעה הביתה אם הוא נמצא זכאי. בכל מקרה יקבל פטור ל-90 יום.

לגבי נשים בהריון - בעקרון אנחנו

רואים די מעט מקרים שאשה בהריון לא נכללת במסגרת התקנות. לפי מיטב ידיעתנו, אשה בהריון יכולה לחבור חגורה.

השאלה היא, אם היא זקוקה לרופא, לאיזה רופא?

היו"ר י. הורביץ:

כל רופא, כאשר אנחנו נבדוק את זה אחר-כך.

מר בר-אוריין:

אני אחיחם לגבי שני דברים.

נציג הטכניון:

נשאיר בעיות של תגורות שלא עוברות לכתף. עיקר הבעיות התעוררו ברכב הישן. בכל מקרה, יש לפעמים בעיות שאדם קצר או גבוה, לא התאים את החגורה, הפציעה כתוצאה מחגירת החגורה יותר טובה מאשר הפציעה שהוא יבגל לקבל ללא חגורה.

באשר לסגירת דלת קדמית - אותו הגיון

פועל גם כאן. גם כיום יש מקרים שאדם סגר את הדלת, איבד את ההכרה וכל הבעיות המתעוררות מכך. עם החגורה הוא יהיה במצב יותר טוב.

האם משטרת ישראל מסכימה עם כל ההנמקות?

היו"ר י. הורביץ:

התקנות נעשו במשותף ועל דעתנו.

מר תורג'מן:

הבנו את נוהל האכיפה שבו אומרים, שאנחנו במשך חודש ימים מינס תחילת החוק, לא נביא לדין, אלא נפעל בדרך של הסברה, התראה ואזהרה, ולק כעבור חודש ימים נביא לדין.

אני מבין שעיקר השאלות המוקדו

היו"ר י. הורביץ:

בעניין רישוי למוסכי פחחות.

הצצתי במפה שלכם. המפה הזאת מוציאה את כל הצפון ממדינת-ישראל. מהיפה והלאה אין מוסך. מבאר-שבע עד תל-אביב אין מוסך. אין ברחובות, בקריית-גת ואשדוד. אני מציע לחברי הכנסת בנוכחותכם, שזה יהיה חנאי, לפחות כל מוסך מורשה. לא הייתי אומר כל מוסך. מה שעשיתם, זה לא מפה נורמלית, לא מבחינה כלכלית ולא מבחינה תחרותית. אני מציע שתמצאו לפחות 35-40 פחחים מורשים עם פיזור נכון.

אפילו יותר, בכל עיירה ובכל עיר.

א. אבטבי:

אם הם לא רוצים, אנחנו לא יכולים להכריח אותם.

ז. רבני:

אז האמרו כל מי שמוכן. מוסך שמתקן כל דבר ומוכז לעשות את זה. שיעשה.

היו"ר י. הורביץ:

ז. רבני:

זה אותו דבר אם רופא שיניים יעשה
ניתוח אולקוס. החשוב שהוא יהיה

מתאים מבחינה מקצועית.

היו"ר י. הרביץ:

פניתם ל-50?

מר בר-אוריין:

פנינו לכל הפתחים במדינת ישראל.
כל מי שמוסמך.

היו"ר י. הרביץ:

לכמה?

מר בר-אוריין:

ל-300

היו"ר י. הרביץ:

ולו 300 אלה היו עונים בחיוב?

מר בר-אוריין:

לו היו עונים בחיוב והיו באים
להשתלמות, היינו נוחנים להם.

היו"ר י. הרביץ:

אם לא יוסכם עלינו, אני מציע לא

לגמור את הענין הזה.

א. לבני:

אפשר לעכב את הענין לשבוע ימים
ולהזמין את מזכיר איגוד המוסכים.

א. שבטבי:

האם אפשר שהמוסכים המורשים לא
יקבלו את הרישוי עד שהם יקבלו את
ההדרכה מכס? אני לא חושב שזאת בעיה כל כך קשה. ישנם מסגרים שיכולים
לעשות את זה ע"פ חרשים. אתם יכולים לבדוק את זה ואם זה יהיה טוב, מה טוב.

היו"ר י. הרביץ:

אנחנו לא מסכימים לרשימה הזאת.
אם תביאו לנו אחד מהשניים, או
כל מי שמחזק באוטו כל דבר ויעמוד לבקורת, בבקשה. אם לא, חתנו מספר,
שבעינינו יראה סביר. 50 מקומות בארץ נראה סביר. אני מציע, שבתנאי
הזה נאשר את התקנות.

מר בר-אוריין:

המגבלה היא פועל יוצא מהמחיר
שקבענו. מאחר שאמרנו שזה מוחנה
ב-15 לירות, לא הצלחנו לגייס מספר יותר גדול. אם לא נקבע מחיר,
אז הבעיה לא קיימת.

א. אבטבי:

אל תקבע מחיר.

פ. גרופר:

הגישה היא, שאין מחוקקים חוק
שהציבור לא עומד בו. אם אדם
צריך לנסוע מאילת לבאר-שבע לדבר כזה, הנסיעה בלבד תעלה לו 200 לירות.
זה לא יתכן.

ע. קמא:

אני מציע, כדי לתכנן את העניינים
האלה, תנו לנו עוד 6 חודשים. אנחנו
נאמר כבר את תחילת החוק ב-1.2.1976, כלומר ביום תחילת החוק של כל רכב כזה,
אחרי 1.2.1976.

היו"ר י. הרביץ:

אני מציע לאשר את התקנות שהתקנו
ע"י שר התחבורה, עם הודעה שהסעיף
הזה יקנס לתוקף מ-1.2.1976, ועד אז תובא הצעה בענין הנוסע השלישי
לוועדת הכלכלה.

ע. קמא:

סעיף 6(א) ירשם כך: "תחילתה של
תקנה 3 היא במועד הקבוע ברשיון הרכב

לחידושו, אחרי 1.2.1976.

היו"ר י. הרביץ:

חודה רבה למוזמנים.

לחברי הוועדה - חה"כ גרופר

הצעה לסדר, בבקשה.

פ. גרופר:

כידוע, ועדת המשומת של ועדת הכלכלה וועדת חוץ ובטחון על נושא של הסעה חינוך של חיילים. בשיחות שהיו עם שר הבטחון, הוא אמר שהוא יהיה מוכן לשבת ולדון פעם נוספת בנושא הזה. אני מציע שאנחנו נחליט עכשו, שהיו"ר שלנו יזמן פגישה נוספת עם שר הבטחון. בזמנו מיצינו את כל הנושא עם כל הנוגעים בדבר ומסתבר שיש חקר בין ההמלצות לבין המחשבה של משרד הבטחון. היתה בוועדה הצעה די זולה והם טוענים שההצעה היתה יקרה מדי. רק לפני דקות שוחחתי עם יועץ שר הבטחון והוא אמר, שלא דחו את זה, כי אני טענתי ששר הבטחון כביכול הודיע שהענין נדחה. היועץ התחמק ואמר, לא נדחה בכלל, אלא נדחה ברגע זה.

אני מציע, שנפגיש את כל הקצוות

ביחד בהשתתפות שר הבטחון ונשמע בדיוק מה כוונתם. אם הם רוצים להתחמק מזה, שיגידו באופן גלוי לציבור. אם הם לא רוצים לומר שהם נגד, אלא הם אומרים שזה יתעכב או שקשה להכין את ההצעה הזו, היה חשוב שנשמע את זה, ולכן הייתי מבקש שנאסף היו"ר לזמן פגישה נוספת.

היו"ר י. הרביץ:

אני רוצה לומר דברים נוספים

על הענין הזה. היו מסקנות משותפות אשר התקבלו פה אחד והמסקנות היו בניגוד לנוהג. לא רק המלצנו המלצות, אלא ניסינו להביא הצעה שמהיה מומלצת ע"י "אגד" ומשרד הבטחון. החרשמנו שההצעה מאד זולה. משרד הבטחון חשב שהצעה של שלושה חדשים היא חצי חינוך. יש להם תוספת של 15 מליון לירות הסעות חינוך שלהם. רצינו להוסיף אותו סכום לשלושה חדשים כדי ליצור מזה הסעה חינוך בכל הקווים.

מדוע למשרד הבטחון זה טוב? כי

זה חצי חינוך. אגד אומר: נראה שלושה חדשים. אם יתלכנו להמשיך ויוסכם על מפתח אחר, נעשה את החשבון הפדאקטיבי ומשרד הבטחון הסכים. אגד קווחה שאם כן, קשה יהיה לסגת. לתת לחיילים הסעה זאת ואח"כ להפסיק את זה, לא יהיה קל. למשרד הבטחון לא יהיה קל לומר לחיילים, מהחודש הבא לא נוסעים חינוך. הם עשו את החשבון שלהם. נקיתי לשכנע את כולם. התחפתי בישיבה עם שר הבטחון בלשכתו בנפתח, היה נדמה לי שזה התקבל. ברגע מסויים, פתאם הרמטכ"ל הודיע שחיילים לא אוהבים לנסוע באוטובוס. צי העניין נבדק, שחיילים אוהבים לנסוע בטהומים יותר מאשר בהסעות חינוך. אחרי שהתקפתי את הרמטכ"ל לקשה, הוא אמר: אני אבדוק שוב. בינתיים סוחבים אותנו. הם מגבירים את ההסעות שלהם בתחום שלהם, כדי לפצות את הענין של הסעות חינוך לחיילים. אבל, זה לא עונה על הבעיה.

הייתי מציע שנאמר, שחה"כ גרופר

העלה בעיה שטענה בוועדה המשומת ומציעים שהוועדה תיפגש שוב כדי לנסות לתבוע שוב אי-קיום מסקנות.

פ. גרופר:

אני עשיתי חקיר רציני בענין.

משרד הבטחון מוצן במסענות שהם

נזחנים לחיילים עולה להם 18 מליון לירות לשנה. אצטערה, שאנחנו אוטובוסים מבלי שחיילים יודעים על כך. הם עומדים בצד, ודקמים חלק נאמ"כ הם טוענים אנחנו נותנים הסעה חינוך. דברתי עם קצינים במרומפיאדה והם אומרים לי: לא מודיעים לנו מתי באים האוטובוסים. אצטערה הודיע שר הבטחון: בשלב זה הסיבות לכך היו טכניות וכך מבחינת הסדורים שהציעה אגד שלא התאימו לצרכי צה"ל. זה לא אפת, ומה יש חשש, שיש משהו. אני אומר שזה ענין של יוקרה.

א. לבנבראון:

אנחנו מסכימים שהיו"ר יכנס את הוועדה המשומת.

י. מודעי:

לעצם העניין, אני תומך בעניין של הסעה חינם לחיילים. אני חושב, שהפרוצדורה המוצעת לא מקובלת ולא מכובדת. ועדת המשנה הגישה מסקנות, מסיבות כלשהן המסקנות לא מתקבלות. הדרך ללחום, שמסקנות תקבלנה, זה לא לכנס עוד פעם את הוועדה. אני מסכים שהשר רגיש לדעת הקהל, ולפי דעתי הוא יזיז את העניין ע"י הודעה לעתונות שתאמר, שוועדת המשנה המליצה על סידורים ספציפיים וההצעות לא נתקבלו ע"י שר הבטחון, מפני שהאפשרות הזאת לומר נדחה, והכיטוי הזה יש לו שתי פנים, האחד, מהיום למחר, והשני לחמיד.

אנחנו לא יודעים להסביר את עניין

הכדאיות. לכן, לפי דעתי לא צריך להכנס לעניין הזה, אלא פשוט הודעה אחת בעתונות. לפני שהייתי מפרסם את ההודעה, הייתי מודיע לשר הבטחון, שוועדת הכלכלה הציעה לפרסם שמסקנות הוועדה לא התקבלו. לפני שאני עושה מהלך מרחיק לכת, אני רוצה לדעת ממך, האם העניין בטיפול, תן לי לוח זמנים, אני אעכב את ההודעה. אני חושב שזה לחץ יותר גדול מאשר כינוס של ועדה שפורמלית לא קיימת.

א. אבטבי:

אני מציע להזמין את שר הבטחון ללעדת הכלכלה. אני חושב שזה יהיה

יותר יפה, מאשר שאנחנו נצא עליו בהתקפה ע"י העתונות. הוא אף פעם לא הופיע בפנינו ולא הסביר את עצמו.

היו"ר י. הורביץ:

חה"כ מודעי מציע לומר לו, שלא חתיה ברירה, אלא לעמוד על שלנו.

פ. גרופר:

חה"כ מודעי העלה הצעה ובצדק, כי כך פאייחסים להמלצות, לא רק שלנו

אלא של כל ועדה.

י. מודעי:

עושים צחוק מכל ההמלצות של הוועדות. אנחנו יושבים בוועדות, לא רק

בוועדת הכלכלה. כל הצעה לסדר מובאת לוועדה, יושבים בעשרות ישיבות. זה עולה הון עתק. מזעיקים לנושאים מסויימים את כל משרדי הממשלה. לאחר מכן יוצאת המלצה, פה אחד בדרך כלל. היא מונחת על שולחן הכנסת ונזרקה לסל ואין כל ערך. 80% מעבודת הוועדות הם הצעות לסדר והן להמלצות. מה יוצא מזה?

היו"ר י. הורביץ:

האם הצעתך, לצאת למאבק ציבורי נגד שר הבטחון ומשרדו, או

לחת עוד אפשרות לשר הבטחון עם חבר עוזריו?

י. מודעי:

הצעתי לתת אפשרות.

פ. גרופר:

היות ותיק התחבורה שייך לוועדה שלנו, אנחנו מחליטים על היוזמה

הזאת. זאת יוזמה שלנו לא של הממשלה. אני מציע לקבל את ההצעה של חה"כ אבטבי לזמן את שר הבטחון לישיבת ועדת הכלכלה.

היו"ר י. הורביץ:

כאילו הוצאנו את ועדת חוץ ובטחון מהנושא. מספיק שאם אגיד, ועדת

הכלכלה מזמינה את שר הבטחון לנושא הסעת החיילים, הוא יבוא. לנו היה חוקף בולט בתור ועדה משוחפת.

פ. גרופר:

תזמין אותם.

היו"ר י. הורביץ:

אני לא יכול להזמין אותם. יו"ר ועדת החוץ ובטחון יאמר:

לעניין זה יש ועדת משנה.

היו"ר י. הורביץ:

אני מעמיד שתי אפשרויות:
אפשרות אחת, מה שאמר ח"כ מודעי.

אפשרות שניה, להתעלם מהעובדה שצפ"ה בשנת המסקנות נגמר העניין ולהזמין את הוועדה המשותפת עם שר הבטחון ולשמוע ממנו דווח מה שקרה עם ההמלצות.

פ. גרופר:

לקיים ישיבה משותפת עם כל הנוגעים בדבר.

היו"ר י. הורביץ:

אם כן, החלטנו לזמן לכאן את הוועדה המשותפת.

א. אנטבי:

בענין ההמלצות שהוצאנו בדבר האשראי התקלאי - קבלתי את

מכתבו של ד"ר ברקאי. במכתבו הוא כותב שהוא דוחה את ההמלצות. אני מציע להגיב בחריפות ולומר לו, שלא יחכן שכך נוהגים. הוא לא השתחף בישיבות. חצי שנה עברה, המצב חמור מאד.

י. פלכסר:

בנק ישראל לא גורם ממלכתי בשביל הוועדה. ישנם משרדי

האוצר, החקלאות ומשרד המסחר והתעשייה.

היו"ר י. הורביץ:

בישיבה הבאה נבקש את יו"ר ועדת המשנה ח"כ עדי אמורי שנדון

בזה כמה דקות.

מ. דרובלס:

במסקנות של ועדת המשנה לענין המים נאמר, ששר החקלאות צריך לדווח.

מאז שהמלצנו את זה עברה כמעט שנה.

י. פלכסר:

הוא מבטיח למצוא חאריך ולהופיע בפני הוועדה.

מ. דרובלס:

לאחר כמה הערות שלנו, אני חושב שזה זלזול בוועדה.

היו"ר י. הורביץ:

צריך להודיע לו, שאם הוא לא יופיע נביע מורת רוח ע"י גילוי

דעת בעתונות.

מ. דרובלס:

החלטנו להזמין את הגורמים בענין מעלה האדומים, איך מתקדם העניין?

י. פלכסר:

זה שייך למשרד המסחר והתעשייה.

מ. דרובלס:

זה שייך למשרד מסחר והתעשייה, משרד השיכון ומינהל מקרקעי ישראל.

היו"ר י. הורביץ:

בסדר אנחנו נזמין אותם.

ישיבה זו נעולה.