

היו"ר י. הרוביץ:

(בקימה)

פנחס ספיר היה דמות שנויה במחלוקת. אבל לא היו חלוקי דעות בציבור על העבודה העצומה ועל העשייה בתעשייה. ספיר לא היה לו דומה. הוא היה איש נמרץ, הגון, מסתפק במועט ומפעיל בפועל שלא ידע לאוח, עם רצון שכל מה שנעשה במידה רבה התרכז מתוך רצונו, בהדרכתו, בכוחו. אם היה טוב או רע, ימים יגידו.

זכרו לא יישכח!

אני פותח את הישיבה.

אנחנו נחבקשנו, וגם אנשי משרד החקלאות - המדריכים - פנו אלינו, והם העלו את הבעיות בפני. אנחנו לא יכולים להיות בשולי הנושא, לכן הצעתי שאנחנו נעסוק בזה באופן דחוף. אני מבין שנושא זה מוצא את פתרונו בוועדה.

אנחנו איננו מצטערים, ואף איננו נוזפים בכס שהנושא נמצא בידיים אחרות. אולם ברצוננו לשמוע דיווח. ואנחנו נחליט כיצד לטפל בדבר. כך שאני מבקש את מר איילנד להציג בפנינו את הנושא כולו. אני מניח גם ששלושה-ארבעה אנשים יוכלו להציג עם העניין לא רע. בגלל קוצר הזמן לא כל האנשים שכאן יוכלו לדבר.

ר. איילנד:

העניין, פחות או יותר, ידוע. כי הדברים פורסמו בעתונות עקב החששות שהתאמתו בחלקם, כי השבתת הרכב חגרום נזקים ניכרים בחקלאות, כך שלא ניתן להעריך אותם במונחים כאלה, שכן ההשפעה מצטברת אחר כך. זו יחידת ייצור שאפשר לבטא את העוצמה שלה במונחים מידיים.

מדובר ברכב, במנגנון בשדה של משרד החקלאות. לנו לא איכפת שאנשים יסעו ברכב של התחבורה הציבורית על מנת להגיע לעבודה. אבל אותם עובדי שדה שמובילים אותם לשדות, אינם יכולים לנסוע ברכב אחר. הרכב שלהם הוא, למעשה פרטי בעקרו ובשלמותו. אולי פה ושם יש יוצאים מן הכלל. אך כולם נוסעים ברכב שלהם והם מקבלים עבור זה תמורה. מדובר במדרכים, חוקרים, חוקרי שדה, וטרינרים, פקחים שונים ועוד.

אני חושב, שמה שנעשה בחקלאות, ונעשה בחקלאות - הרי זה עידוד די ברור לפועלים של החברים האלה שהגיעו למה שהגיעו, ואני מציע את הבעיה באופן אובייקטיבי.

הבעיה התעוררה עם השנינויים שחלו בכלכלה ובמדיניות הכלכלית החדשה ב-10 בנובמבר, כאשר הדלק התייקר וחלקי חילוף התייקרו והוצאות הנסיעה התייקרו והמדריכים טענו, ובצדק, שלא קבלו תמורה או פיצוי עבור התייקרות אלה.

העצוב בכל זה היא העובדה שבצעם לא היה ויכוח עם אף אחד לגבי עצם העניין. לא הנהלת המשרד חשבה אחרת, לא אנשים שעוסקים בשירות המדינה והאוצר חשבו אחרת. הבעיה היתה נעוצה בענינים שאינם נוגעים לעניין הקונקרטי, משום שהיה ברור שהוצאות נסיעה ברכב ממוצע מהסוג שמשחמשים בו הוא מהסוג של 90-95 או 1.17 ל"לק"מ. ואם המדריכים קבלו 65 אגורות עבור קילומטר כזה, אז נוצר פער של 30-35 אגורות. כאן אני מבדיל בין אנשי שדה ולא שדה. מדובר ב-550 עובדי שדה מבין 1070 עובדים אחרים. מכל מקום, הכוונה שלנו והחמיכה שלנו, של הנהלת המשרד, וההבנה שנתגלחה בחוגי האוצר לחביעתם נגעה לציבור זה. כלומר, להעלות את הקילומטרז' למדריכים אלה. אנחנו תמכנו בחביעה של אנשים אלה, כי אי אפשר אחרת להגיע לשדות כדי למלא את תפקידם כראוי.

י. מודעי:

האם הכוונה של משרד האוצר היחה להעלות
לכל כלי רכב? גם לאנשי המכס?

ר. איילנד:

אני מציג את העניין כפי שהוא.
עובדה היחה, שכתוצאה מההפרד שבין
ההוצאה הריאלית ובין ההוצאה שכוסחה ע"י הממשלה - האנשים היו צריכים
לכסות כל חודש כ-250 ל"י ממשכורתם כדי שימלאו את העבודה שאנחנו
מטילים עליהם.

העניין לא מצא את פתרונו במשך חודשים
לא מעטים, ולא משום שלא היחה הבנה לבעיה, אלא בגלל האיום של ועדת
בן-שחר בחודשים דצמבר-ינואר - שעם כל ההבנה שלהם והסימפטיה שלהם ---
יש בזה עדות בכתובים שכתבו למשרד החקלאות. השוני הספציפי בחביעה זו
הוא בזה שהם - ציבור זה - הודיעו למשרד האוצר שאם יחולו שינויים
בתעריפי רכב במיגזר כלשהו, הם יראו את זה בחומרה. זה גרם לכך
שהאוצר בקש מהעובדים באמצעותנו, לדחות את החביעה עד ה-1 באפריל.
אחר כך, ב-1 באפריל, נדחתה ההפעלה המובטחת ל-1 ביולי, כאשר העניין
השתרבו למערכת הדיונים הקשורים בהפעלת הרפורמה, כאשר החביעה הבסיסית
לא היחה לה כל קשר עם הרפורמה עצמה. היא נגעה לכיסוי ההוצאות כפי
שנראו כמוצדקות גם בעיני אלה שמופקדים על זה. לדעתי, סידור סופי
ומוגדר לא מצאו עד היום הזה. כל זה מתוך אותן ההודעות אשר העובדים
קבלו באמצעות הנהלת המשרד - שהעניין נמצא במצב שונה מעובדים אחרים.
עכשיו, פשוט לא מצאו את הדרך או את השיטה שבאמצעותה ניתן לפצות את
העובדים האלה ולא לגרום סחף לעומת ציבורים אחרים.

פה נכנסה לתמונה הרפורמה, כאשר כל

המשמעות של גילומים וכל היתר.

אחר כך היחה הבעיה בוועדת המעקב,

ושם הובאה הצעה להגדיר קבוצות עובדים אשר הרכב הוא לצרכי עבודה
וללא ספק וללא שום תמורה מוסווית של שכר - שלגבי אלה יהיו סדרים
מיוחדים. ההצעה הזו לא נתקבלה בוועדת המעקב.

כדי לסיים את הפרשה לתקופה הקרובה,

נבחרה ועדה של שלושה - מטעם האוצר, ההסתדרות והמעסיקים - שעד סוף
החודש הזה היא חייבת להגיש את ההמלצות לגבי מכלול הבעיות של הרכב
שהתעוררו עקב הרפורמה, כולל ההמלצה בתחום החקיקה. כמו כן ניתנה לה
סמכות לתת מפרעה לעובדים אלה אשר לגביהם היא תראה זאת כהכרחי ומוצדק.

כתוצאה מהחלטה זו הסכימו עובדי

משרד החקלאות לחזור לעבודה. ההצעה, כפי שפורסמה, היא שיקבלו
מפרעה גלובלית של 2000 ל"י ברוטו, ושמשכום זה נוריד מס הכנסה, ומה
שישאר זה יהיה שלהם. אנחנו רואים בקבלת מפרעה זו אמצעי שמאפשר
להם להפעיל את הרכב שהשקיעו בו הרבה מאד לירות מאז חודש נובמבר,
חור כדי ציפיה שהעניין ייגמר.

להערת הביניים של ח"כ מודעי - גם אני

חושב כי לגבי העתיד תהיה אפשרות להתייחס לנושא זה של רכב מבלי
להבחין בין הפונקציות השונות במשק. יש כאלה שאינם יכולים למלא
את העבודה בלי הרכב. כמובן שאפשר לראות את זה בראייה רחבה יותר.

כדוגמת המדריכים החקלאים יש עוד

כאלה - עובדי מע"צ ופקחים שצריכים להגיע למקומות שונים. ודאי
יתגלו פה ושם עוד כאלה עובדים. הנהלת המשרד תרמה את תרומתה בזה,
שכאשר היו עוד הצעות שונות אמרנו שאנחנו בהחלט מוכנים להפעיל את
הסלקטיביות בעניין זה. גם כאשר מדובר בציבור ששייך לאותו ועד עובדים
ואותו ארגון אנחנו חושבים בהחלט שניתן להפעיל את זה באופן סלקטיבי.
אלטרנטיבה, להערכתך, היא קשה מאד. מכל מקום, בודקים עניין זה,
בוחנים אם להפעיל צי ממשלתי לעניין זה. לגבינו זה אומר, להפעיל מאות
מכוניות, להוריד את היעילות, ובסופו של דבר שיטה זו תעלה ב-60%-70%
יותר ביוקר מאשר השיטה הקיימת גם כאשר התעריף לקילומטרים יהיה גבוה יותר.

ר. איילנד:

להערכתו, כאמור, האלטרנטיבה הזו תהיה קשה מאד - להבחין בין קבוצות עובדים שונות עם הכירנו אח עצמנו שקשה לעמוד בלחצים ובמניעה סוגה לגבי קבוצות עובדים נוספות שלגביהם העניין יהיה פחות רלבנטי.

אנחנו, וגם העובדים, מסתכלים ל-1 בספטמבר בחרדה פן ייוותר חלל שעלול לגרום לזעזועים קשים נוספים כפי שעברנו עד עכשיו עם כל הנזקים שייגרמו הן לטווח קצר והן לטווח ארוך.

ש. אוסם:
עלי להחנצל שבאנו בקבוצה גדולה. למעשה, יש לנו קשת של ציבור שאנחנו רוצים לחת לו ייצור בפני גוף פרלמנטרי. אנחנו מודעים שאנחנו יושבים בפניכם, ואנחנו נתנהג באופן פרלמנטרי, ואנחנו נשדל להביע את העניין.

בין ועד העובדים והנהלה של המשרד אין עימות. זה אחד הדברים שיכול לציין עד כמה הבעיה צודקת. אנחנו נמצאים במצב של שביתת נשק, ואנחנו מקווים - אנחנו רוצים להאמין - שאנחנו לא נחזור להשבחת הרכב.

למעשה, אנחנו מדברים על כלי שהוא כלי עבודה, וכולם מודעים לכך שבכדי להגיע לשדה אי אפשר להגיע בכלי ציבורי אחר. אם היו אומרים לנו לחזור לתקופה הפרה-היסטורית, זה יתכן. אי אפשר להגיע לשדה אחרת, ואנחנו עכשיו רוצים לציין את העניין המיוחד. אנחנו הננו עובדי שדה ואנחנו צריכים להגיע לשדה, ואנחנו מוכנים להגיע בכל דרך אפשרית לשדה, אם לא עם הכלי שלנו, אז שיעמידו לנו כלי של המשרד. אין זה פסול.

אנחנו רוצים החזר הוצאה בעד כל קילומטר שאנחנו מוציאים. אנחנו לא רוצים לא יותר ולא פחות, וזה מיום שהתייקר הדלק - ב-11 בנובמבר התייקר הדלק, ב-12 בנובמבר אנחנו התחלנו לנסוע ביותר ביוקר. אנחנו רוצים שיחזירו לנו את ההוצאה הריאלית בהחאם להתייקרות הדלק. לא יכולה להיות תביעה יותר לגטימית מזו. אנחנו רוצים לחשב מיום התייקרות הדלק. האמת היא, שכאילו היה הסדר בין הנהלת המשרד והאוצר שב-1 באפריל ישב האוצר עם מי שצריך לשבת ואז יקבעו את המחיר החדש וגם יחזירו לנו את ההוצאה שלנו עבור החקופה שחלפה. אך זה לא נעשה. אנחנו נמצאים בספטמבר וטרם סודר עניין זה. אנחנו רוצים להאמין שתוך שלושה שבועות ימצא הסדר, הסדר שיספק את העובדים שיוכלו לקבל בחזרה החזר ריאלי בעד הקילומטרים שהם מוציאים. אין לנו השגות על המלצות ועדת בן-שחר. אבל מה שהוצאנו, שיחזירו. זה דבר מאד רלבנטי.

מ. דרובלס:
מספר הערוח: אנחנו שומעים שישנן סנקציות ושביתות, שזה לצערנו דבר מקובל במדינת ישראל. אבל ציבור מסויים לא יכול להבין במקרה הנוכחי.

את הציבור הזה אני מכיר היטב. זה ציבור ממושע ואידיאליסטי? עושה רבות בארץ. אני חושב שהגיעו מים עד נפש. זה נושא שהתעורר ונמשך הרבה זמן.

מדריך חקלאי נזקק לצורך עבודתו לרכב.

אני מקבל בברכה את ההסדר, ואני חקווה שלא ישתמשו בסנקציות. יש לי משאלה: אני חושב שנגרם נזק רב בהשבחת זו כי כנראה שלא היחה שום דרך אחרת. אני פונה לעובדים, ואני מציע שיאמר להם כי עד 1 בספטמבר יצאו מסקנות. במידה והדברים לא יסתדרו, אני מבקש לא לנקוט עוד פעם בסנקציות, אלא להביא את זה בפני ועדת הכלכלה, כי היא ממונה על שטח החקלאות. במידה והדברים לא יסתדרו, אז תנו את האמון לוועדת הכלכלה.

א. לבני:
אני לא שבע רצון מהנימה שהשמיע
מר אוסס. אני יכול להצטער
מדוע לא גילו את ועדת הכלכלה לפני השביתה.

(ב) אנחנו חיים באוירה שאם עד
1 בספטמבר לא ייקבע מה שהם רוצים, אז יחזור המצב לקדמותו. הרי
זו אוירה אולטימטיבית שאיננו יכולים לסבול אותה.

י. מודעי:
אתם צודקים, ואני לא יודע פתרון.
אתם סקציה חשובה, אבל יש עוד סקציות.
אני לא יודע פתרון פרט לדבר אחד, שזה ביטול כמה דברים ברפורמה.
אין שום ספק שאף אחד לא יממן את המשק, שכן מה שדורשים עובדים במפעלים
זה מימון הדרישות.

אני לא מבין איזה פתרון יהיה גם אם
המדינה היתה מעמידה לכם רכב. כאשר מעביר מעמיד לעובד רכב, הרי גם
אז זה איננו פתרון, שכן מגדילים את הקילומטריז' על מנת שהנסו לאחר
ניכוי המס יהיה ההוצאה הריאלית. אין שום דרך אחרת. אם כן, אינני
מבין את הפתרון כי הוא אינו יכול להיות במסגרת החוק הקיים.

בחוק הקיים יש אבחנה בין סוגי הרכב,
בין רכב תפעולי ובין רכב מסחרי. ומה שנאמר פה זה בניגוד לסוגי רכב
אחרים אשר להם יש פתרון בחוק הקיים. כמובן בתנאי. אתם העליתם כי
בלי הרפורמה לא קבלתם כל תמורה. הוא הדין לגבי מדריכים חקלאיים. אם
כן, תביעה זו היא כללית.

זאת ועוד: אמרתם גם שאם יעלו לכם
את השעור הריאלי, ינכו לכם מס. פירוש הדבר, שזה שוב לא ריאלי.

ברצוני להעיר הערה כללית - אני
אנטי-רפורמיסט מובהק, כי הנה לא בדקו אתכם, למשל. איך אפשר להטיל
את זה מבלי לבדוק את הנושא? אבל אני לא הושב שאתם עושים טוב לעצמכם
בגלל הייחוד המסויים משום שאתם זה לא תוכלו להשיג. כולכם ישראלים
ותיקים ויודעים שמי שנותן לכם, אז עליו לדעת מראש שצריך לתת לעוד
ציבורים. אתם הפכתם את עניינכם למלחמה קטנה כדי לעבור בסדק. כולם
יודעים שאין פה סדק. לא יעבור שום דבר. אי אפשר לעבור. אין
לאפשר רק לאחד לעבור בסדק.

לכן צריכה להיות בזה תבונה ולא להצביע
על כך ש"גם אנחנו סקטור, ונא ממשלת ישראל תפחרי את הבעיה שלנו". לא
שר החקלאות פותר את הבעיה, אלא שר האוצר. ויש עוד ענפי משק.

ע. הדר:
זה לא סדק, וזה לא בעיה מסויימת
שצריך למצוא לה פתרון. יש 22 מוסדות
נוספים. העניין מסובר. אי אפשר לומר "אתם צודקים, ובואו נסדר".

לדעתי, כל מלה שלנו מיוחדת. אתם
לא יכולים לממן את החקלאות מכיסכם. מדוע לא השבתתם את המכונות שלכם
ולעבודה היתם מגיעים באוטובוסים כדי לעבוד את 8 השעות שלכם? יוצאים
לעבודה באוטובוס ציבורי, וזה סביר. אבל אתם נקטתם בסנקציות. אנשים
הגיעו לקריה כי הם הוזמנו לישיבות, ואתם לא הגעתם בזמן. לא סביר
ולא מתאים לנהוג כך. זה לא רלבנטי. שיטה כזו לא נראית לי. לכן לא
צריך להסביר את העניין. כשאתה יושב במשרד ולא חותם על חקודת ייצוא,
זו שערוריה. אנחנו רואים נקיטת סנקציות גם בתחומים אחרים, ואתם
נחתם יד לדבר חמור מאין דוגמתו.

י. ז'. אמיר:
האמת היא שאני עוד לא משוכנע היום
בעניין זה. כאשר מדברים על זכויות
לגיטימיות של עובדים בין אם אלה עובדים במחלקה כזו לבין מדענים
ב"רפאל" או במפעלים אחרים. בעיני כולם שווים.

האיגוד המקצועי חייב להתחשב בכל צעד ושעל שלנו. על כל פנים, ועדת הכלכלה תומכת בדרישותיכם, ואנחנו מטילים על הנהלת משרד החקלאות לסיים עניין זה. אכן חבר הוועדה עמוס הדר עקבי מאד, אך האמת היא שהבעיה יותר מסובכת, ולא הייתי עושה חשבון עם הממשלה אם הרפורמה טובה או לא. 90% מכלל השכירים ייהנו מהרפורמה. אני יודע שזה כך בהרבה מאד מפעלים. כך שזה לא המקום לנגח את הממשלה.

ועוד: אינני יודע אם כל סכסוך עבודה חייב "לגלות" את ועדת הכלכלה. ועדת כנסת צריכה לטפל בדברים במקרה שכל הצדדים במשק אינם יכולים לפתור בעיותיהם.

אין ספק שמכוניח זה כלי עבודה. כמו שחותמים על פטיש ואיזמל ועוד, כך גם הרכב.

את מנכ"ל משרד החקלאות ברצוני לשאול: יש הוצאה נוספת עקב התייקרות בדלק. האם אין אפשרות לתת תלושי דלק לפי קילומטרז' מבלי שנושא זה יכנס לחישוב של הוצאה לגבי מס הכנסה?

הבעיה היא לא רק של מדריכים חקלאיים.

אני יודע שבכל מפעלי כימיה יש אגרונומים שיוצאים לשדה ברכב. כך שפתרון לבעיה זו יגרום לפתיחת תיבת פנדורה בהרבה מקומות אחרים. יש מהנדסים, מהנדסי מים ברשויות מקומיות שלא יוכלו להגיע לאתרים ללא רכב. איר ניתן לפתור בעיה זו לקבוצות אלה?

היו"ר י. הרוביץ:

עקרונית, אתם צודקים. אין ויכוח.

אתם אינכם חייבים לממן את הכלי היקר

שעולה כל חודש סכומים גדולים. מדובר בנושא נכבד אולי מכל ההכנסה - אם לנכוח מכם לפי הרפורמה או אחרת. נכון, זה מעל לכוחכם. נניח, מפעל דומה - תקרא לזה גילום או מה שאתה רוצה, ובלבד לא לפגוע בעובד. במקרה זה חייבת מדינת ישראל לחשוב מה יש לעשות בנדון. יש אדם שנוסע לבקורת חלב מרמת השרון עד כל מקום שהוא צריך. אם מסתובבים קצת אז כבר יהיו לך 8000 או 10 אלפים מקרים. כך שאם יהיה לזה פתרון, הרי שהוא חייב להיות כללי. צודק ח"כ מודעי באמרו שזה יהיה פתרון לכולם.

לא במקרה מחלבטים. אני חשבתי שהרפורמה

צריכה לעבור מיקשה אחת. עכשיו אני לא בטוח. היום צריך למצוא מוצא. אתם אינכם יכולים לממן את זה. מה לעשות במקרה זה - אינני יודע.

מכל מקום, אין לי כל ספק שיימצא לזה

מוצא. אני חרד למפולת המוצדקת שעלולה להוצר. לא יחנו למדינת ישראל לפתור בעיה כזו. אנחנו בעלי הבית. אנחנו מדינת ישראל, ויש סיווג של רכב, ואני שואל: מי אמר שלא יכולים לנסוע ברכב מסחרי? זה לא רכב רע. כל אחד מאתנו רוצה רכב יותר טוב. אין לי ספק שתאמרו כי רוב הנסיעות מיועד לעבודה. אם כך, אולי צריך רכב כזה שיהיה מסחרי. אני, המעביד, רוצה לשלם את המס הכי נמוך אם זו גזירה שאני חייב לשלם יותר על "התענוג" הזה 85% מההוצאה על חשבון ההוצאה לנסיעות פרטיות. אם כך, אז אולי אני אכתיב איזה רכב יהיה. כלומר, שיהיה רכב יותר זול במיסוי.

מכל מקום, מה שאתם אומרים זה נוגד

את העקרון של שכר נטו שצריך להבטיח. והרי אנחנו יודעים את מצב הקופה. אולי ישאר לכם עודף מחילוף הרכב שהוא טוב לכל הדעות.

אני לא מזמין אתכם לבוא אלינו, לוועדת

הכלכלה. אנחנו שמחנו לשמוע שאחרים עוסקים בעניינכם. מכיון שפניתם לוועדת אחרת, הרי שנגולה אבן מלבי, ואנחנו נחכה מה שתאמר אותה ועדה שמתפלת בעניינכם.

ד"ר הובר:

אנחנו לא "מקצוענים" בשביתות, וזה מראה שאנחנו לא ידענו אפילו אל מי לפנות. אנחנו ציבור שאף פעם לא התנסה בשביתות, כך שמה שעשינו לא היה לרוחנו. לכאורה, תמיד שאלנו את עצמנו האם משהו ישמע אותנו? האמת היא שלא רצו לשמוע אותנו. אנחנו לא סגרנו נמלים ולא פגענו לא בייבוא ולא בייצוא, לא עשינו דברים חורגים, תמיד היינו ונמצאנו בשטח, וככל שפנו אלינו נענינו, לא נתנו שיהיו נזקים קטסטרופליים. השתדלנו לפגוע ככל שפחות בכלכלת המשק.

לעצם העניין: אני לא מסכים לדברי ח"כ מודעי שאנחנו יוצרים "סדק". אדרבה, אנחנו לא רוצים לפגוע בחקלאות ולכן אנחנו מבקשים שיכירו בייחוד, ושלפי דעתנו זה איננו חייב להיות סדק כזה שכל הקיר יפול.

יש הצדקה לגבי אנשים מעובדים בשדה כבעבר עם כל התנאים שח"כ הורוביץ יודע היטב כיצד מדריכים חקלאיים עובדים, לכן צריך להכיר בייחוד שלנו. אנחנו לא מבקשים החזרת קדילקים ו-וולבו. אנחנו מבקשים להחזיר לנו לפי תחשיבים של קילומטרוז'. קיימת ועדה של הכנסת שעושה תחשיבים, ואנחנו מבקשים שאותה ועדה תקבע לנו את זה, ושתיחשב לפי קביעת משרד התחבורה, ואת זה אנחנו נקבל.

יש הוצאות קבועות לא לפי הרכב, אלא לפי רכב ממוצע שוועדת התחשיבים חושבת כי עובד חייב לנסוע אתו. כך שאנחנו מבקשים שהדבר הזה יהיה מוגן בחוק. על כל פנים, בהסכם העבודה זה לא היה קיים.

(ב) אנחנו רוצים החזר ריאלי ואחיד של הוצאותינו, כי לא יתכן שאותו מדריך שהוא בגובה אחר יקבל אחרת מאשר זה שיושב על ידו. שיהיה חישוב הוצאות כזה שלא יתעוררו אותן בעיות בעוד 4 חודשים.

דוד יוגב:

אני מבקש שיהיה לנו החזר של 9 חודשים לפי הסדרים שנעשו עם השר גבתי, כך שברגע שיש עליה דרסטית בדלק אז מתקנים את ההסדר באותה שנה. ובמידה שזה זוחל, אז מתקנים את זה ב-1 באפריל, ואכן כך קויים. כך שמבקשים בחשבון את ההתייקרות שהיתה בעבר, ואת זה קבלנו.

כאשר נוצר הפיחות האחרון אז מונחה ועדת בן-שחר. אנחנו פנינו אליהם ובקשנו מהם לטפל בעניין זה, אך הם בקשו מאתנו קרדיט לחודשיים. לאחר מכן העברנו להם תזכיר, אך בעמוד 14 מדו"ח שלהם כתבו "פרט למקרים יוצאי דופן יש להקפיד במקרים בודדים". זאת אומרת שהעניין מופיע. (מצטט שוב מתוך עמוד 18 של אותו דו"ח). אנחנו לא עומדים מול ועדת בן-שחר. אנחנו מבקשים להתייחס לכל המלצות ועדת בן-שחר. הנה, בעמוד 18. וגם בעמוד 13 של הדו"ח ועדת בן-שחר לא עשתה מספיק. זה איננו מספיק מה שעשתה.

מנכ"ל האוצר הודיע שזה איננו מכוסה בחוק. כך שלא מספיק התייחסו לענייננו. בקשו מאתנו לחכות. הסנקציות ננקטו על ידינו ב-15 ביולי. החוק הזה צריך לטהר את האוירה הציבורית. אנחנו מבקשים פתרון הבעיות שלנו.

בעניין המחיר: ווקסווגן 1300 - נכון. בקשנו להעביר את זה ל"אסקורט", כי רוב המכוניות בממשלה הן מסוג "אסקורט". שכן אז אפשר לתרגם את זה לשפת המחיר, לכן זו היתה הסיבה להביא בחשבון 25% מהרכב הזה על חשבון העובד. כלומר, 75% על חשבון העבודה ו-25% על העובד. אנחנו לא מבקשים כל שינוי בזה. מי שמדווח נכון, משלם כל השנים בעד הנסיעות שלו.

מדובר במכונית קטנה. מס הכנסה ל"אסקורט" על כל קילומטר הוא 1.02 ליש. האנשים שלנו שיורדים לשרה יהיו חייבים לשלם משהו כי הם נוסעים בדרכים משובשות, והאוצר התנגד. זו הנקודה. אנחנו הצענו הצעות קונקרטיות כיצד לצאת מזה.

דוד יוגב:

לאנשים שלנו אין ברירה. הם חייבים לעבוד. ידוע שבמשרד החקלאות עובדים על הקילומטרז'. אומרים 6000 פרטי. כתוצאה מהמס נוצר מצב אחר, שכן אז לא כדאי לעבור את 6000 ק"מ כי זה איננו מכסה לך את הדלק. אז לא כדאי לבצע את העבודה.

הדרך של פיצויים היא: (א) מחיר אחיד וריאלי כפי שוועדת המומחים קבעה; (ב) מחיר אחיד לקילומטר. זאת אומרת מי שמשחמש יותר קילומטרים לעבודה יקבל פיצוי יותר גדול; (ג) יש לנו בעיה עם הרופאים. כתוצאה ממיבנה משכורתם הם צריכים לשלם 45% מס. המס צריך להיות של 30%-35% לרכב. מי שמשחמש ברכבו, חייב להעמיד את מצב הקילומטרים שלו כך שיוכל לעמוד בזה. אנחנו רוצים שזה ייעשה לפי החישובים שלנו, בחנאי שיהיה מס אחיד.

בקשר לוועדת הכנסת: אנחנו פנינו לוועדת הכספים, וח"כ עוזי פיינרמן בזמנו הבטיח יום לפני פטירתו, והוא כתב לנו שהוא ישתדל בענייננו.

מרדכי גזית:
השימוש שלנו ברכב לצרכי עבודה נעשה עד היום בהתנדבות. זה איננו כחוב בשום מסמך תקף אחר. המעביד משלם לנו בהתנדבות. לא כתוב בשום מקום איך וכמה. כי אם זה היה כתוב אז היינו פותרים את הבעיה בבג"צ. כאשר בררנו את הנושא הזה אצל עורך דין הוא אמר לנו שאי אפשר לפתור אותו בדרך משפטית.

העובד לא יעמיד את הרכב שלו לרשות המעביד. הייתה לנו מלחמה נגד העובדים, יש פעילות מסויימת, יש ועד עובדים כך שעד היום הצלחנו לעמוד בפרץ זה.

ועדת הרפורמה סמכה עניין זה לחלוש המשכורת. אנחנו מודעים לעובדה זו שסקטורים במשק היטיבו את משכורת עובדיהם גם כאשר לא הייתה שום הצדקה שעובדים יסעו ברכב. הבעיה מוכרת בהעשייה האזרחית. אילו היה מספיק אומץ להגיד שסעיף הרכב יהיה במשכורת, ואז גם להחליט מי ייהנה מהפיסקה הזו, הרי שאז ה"שד הנורא" להעלות עניין זה היה מצטמצם בהרבה, ואני מעריך שמדובר ב-20% מכלל העובדים שמקבל עבוד רכב.

דוד אריאל:
לח"כ עמוס הדר ברצוני לומר כי אנחנו לא הפעלנו סנקציות. אך ברגע שאמרנו להפעיל סנקציות, מצאו פתרון.

ועוד: משרד החקלאות מאורגן. אנחנו חושבים שהננו הסקטור שנפגע יותר מכולם. לכן אני חושב שלגבינו נכון ללכת בדרך זו של הגנה ע"י כולם.

ע. הדר: אל תבוא למשרד. אל תיסע ברכב.

ר. איילנד: אני רוצה להעיד את עצמי וגם את החקלאים וגם את העובדים, וקודם כל ברצוני להעיר לדוד - זה לא נכון שהעניין החחיל לזוז כאשר איימתם בסנקציות.

העניין הזה איננו פשוט, והוא מורכב מאד. העניין הזה חלוי ועומד במשך 8 חודשים, ויש ציפיה לפתרון. אין ציבורים

שגילו מין אחריות כזו לגבי העבודה שלכם. אולי היו פה ושם מקרים לעבודה סדירה לא בוצעה. האנשים הופיעו בשעה 7.30 בבקר, ונרשמו --- (ע. הדר: אבל לא שרתו) המצב הוא קצת הפוך --- (ע. הדר: אני הייתי במשרד והם לא שרתו אותי)

המשרד שלנו מצטיין, והוא אחד מהמשרדים הטובים. מה שנעשה פה הוא זה שפגעו בעבודה ובמפעל חיים. הם לא הגיעו לכלל סיכום או המשך איזה שהוא. מכל מקום העובדים מתייחסים לעבודתם ברצינות, והם עשו מה שעשו בכאב גדול, וזה ידוע.

לגבי ההצעות שהוצעו כאן - ולא ביחס לתלושי הדלק ולא לדברי ח"כ מודעי שכאילו הרפורמה פשטה את הרגל: אנחנו מתלבטים ביחד עם כל הגורמים שצריכים לפתור את הבעיה, ושבגלל המורכבות של בעיה זו לא מצאנו עדיין את פתרונה. על כל פנים, עניין זה יובא אליכם בין אם זה דרך חקיקה ובין אם בדרך אחרת.

אתם כולכם הייתם שותפים, ואתם יודעים את לוח הזמנים ובודאי פה ושם היו דברים שלא נראו בהיקפם המלא.

לחברים שיושבים כאן ברצוני לומר, כי הרפורמה מורכבת משני אלמנטים: א) הורדת המס השולי; ב) הורדת הבסיס הרחב יותר. לתפוס אחד בלי השני זה לא יכול להיות.

היו"ר י. הורוביץ: כמה מלים: הציבור שאותו אתם משרתים הוא ציבור שעובד בקבלנות והתוצרת שהוא מייצר יכולה לשמש דוגמה בארץ בפריז העבודה הכללית. במשך 25 שנים הם השיגו הישגים גדולים שהם במידה רבה תוצאה של הדרכה. אין הזדמנות אחרת לומר דברים אלה, וגם אנחנו קמצנים בדברי שבח, בדברי תודה, ולא יוצא לומר לחוגים ראויים לשבח מילה טובה.

אתם נפלתם לכאן בעניין אחר. אנחנו רוצים להגיד לכם "יישר כוח", והמשיכו במה שעשיתם, ונראה עניינכם כאפיזודה חולפת. אני מאחל לכם שלא תזדקקו לנו. אם לא תהיה ברירה ותבואו אלינו, אז נעסוק בבעייתכם זו. אני מאחל לכם שתמצאו פתרון בוועדות שקבלו אתכם.

מ. דרובלם: אני לא חושב שוועדת הכלכלה זקוקה ל"פרנסה" וגם לא צריכה להיות ועדת בוררות. לדעתי, ועדת הכלכלה היא הממונה על החקלאות בארץ.

במידה ולא ימצא פתרון, אני קורא לציבור העובדים לא לנקוט בצעדים, שכן אז מחובתה ומתפקידה של ועדת הכלכלה לטפל בנושא זה שלכם.

היו"ר י. הורוביץ: אנחנו לא ועדה שתקבע בנושא זה שנוגע בתקציב. יש לנו אסמכתא ברורה של ועדת הכנסת לעקוב או לא לעקוב אחרי הדברים. הוועדה שצריכה לקבוע ולבצע - דבר שבכוחה לבצע - זו ועדת הכספים. זה לא עניין שאנחנו נכנסים לחחום לא שלנו. אין פה עניין של תחרות. אם יש לכם חביעות על סכום זה או אחר, אז זה יכול להתברר בוועדה הכספית.

נ. קצב: יש להבחין שוועדת הכלכלה יכולה לשמוע דברים, אך פתרונות עניינים אופרטיביים זה בתחום ועדת הכספים; אם זה סכסוך עבודה - זה שייך לוועדת העבודה. (אורחים יוצאים את הוועדה)

ע. הדר:
אני רוצה שנעלה את ענין הובלת מטענים במטוסים. מסתבר, כי ההובלה האווירית באמצעות אל-על יקרה במידה כזו שלא כדאי לייצא מטענים חקלאיים. קיימות שיטות אלטרנטיביות שאחת מהן יכולה להוריד עד כדי 40%-50% של מחיר ההובלה. אני הייתי רוצה שנקיים דיון בענין זה, ובהקדם.

היו"ר י. הורוביץ: אני תומך בזה.

ע. הדר:
שמעתי רעיונות מפתיעים. שמעתי שיש בזה חסכון של 300 דולר לטון ייצוא.

היו"ר י. הורוביץ: קבלנו את זה, והמזכירות של הוועדה תזמן ישיבה לנושא זה.

ב. מסקנות ועדת הכלכלה בנושא חמנע:

א. ליבני:
אני חושב שאפשר להניח את ההמלצות על שולחן הכנסת. אבל יש לי הערה להעיר: אני חושב שאנחנו נוליך שולל ציבור אם נדרוש 200 מיליון ל"י - ואני מתכוון לסעיף ו' האומר: "הוועדה התרשמה כי יש אפשרות להרחיב ולגוון את קווי הייצור של מפעל הנחושת כך שתקטן במידה מסוימת התלות בתנודות מחיר הנחושת בעולם"; ובעמוד 3 - בסוף כתוב: "הוועדה קוראת לממשלה וליזמים פרטיים להקים מפעלים תעשייתיים באילת כדי לגוון את התעסוקה במקום חור מתן תמריצים מיוחדים למפעלים באילת".

אני חושב כי הסעיף האחרון הוא כללי ובסדר. בביקור שהיה בזמנו ביחד עם מר מקלב היחה התנגשות מה בענין זה. למעשה, אני עסקתי בייצור נחושת ואני יודע מה זה נחושת. מדובר בצמנט נחושת וכו'. גם אז מדברים על כבלי חשמל, טלפון, טלגרף.

אני חושב שלא צריך לעודד את "כיל".

אנחנו שמענו דברים ממר מקלב. אסור לנו לעודד את זה מסיבה פשוטה - חמנע זה אחד המפעלים הקטנים בעולם. בקונגו הבלגית מזקקים את הנחושת. כאן מדובר על תעשייה. אני לא רוצה לעודד את "כיל" או כל כרייה אחרת. אני יודע איזה אסון זה.

הסעיף האחרון הוא כללי וטוב, אבל אני

מציע להוציא את סעיף ו'.

י. ז'א. אמיר:
קראתי את הצעות הוועדה, ולדעתי הן די טובות, אבל יש לי כמה הערות: הייתי רוצה להביא לידיעת הוועדה תוכן מכתב של הוועדים שהוגש לשר המסחר והתעשייה לאחר ישיבה אחר, והוא מתאריך 7.8.75 (קורא המכתב).

האמת היא שיש לנו היום שני דברים לעשות. קודם כל, להחזיר בעובדים שהמפעל לא ייסגר, ושהם יאמינו כי המפעל חלאומי. זה יהיה רנסבילי. לכך נסחתי הצעותי אלה.

אני לא מבינה את הדיון המחודש הזה
לאחר שהיה לנו דיון מקיף בענין זה.

נ. קצב:

(ח"כ י. ז'. אמיר קורא את הצעותיו)

ח"כ מודעי מציע לצמצם את הייצור
ב-25%.

ד. לב:

אני הצעתי לבדוק את ענין מסילת הברזל
לאילת.

היו"ר י. הורוביץ:

אני אומר שצריך לעשות את המסילה.

י. ז'. אמיר:

אמנם בהצעות ובהמלצות של ח"כ ז'אק
אמיר יש כמה אלמנטים חשובים מאד.
אבל מבחינה אובייקטיבית ודמוקרטית קשה להגיד שלאחר שכל ההצעות שהוצעו
ולאחר שנקבעה מגמה וכו' - צריך עכשיו לשים הכל לצד ולקבל הצעה חדשה.

נ. קצב:

המסקנות שהובאו בפנינו הן מסקנות
שבאו לידי ביטוי ע"י כל החברים. לכן אני מציעה להשאיר את הצעות הוועדה,
ויחד עם זה לשלב בהן כמה הצעות של ח"כ עמיר.

אני מקבל את גישתה של חברת הכנסת קצב.

היו"ר י. הורוביץ:

אמרנו לא להיות אופטימיים מדי, למרות
שאנחנו פסימיים אנחנו אומרים לא לחסל בגלל הראגה לאילת למרות שהסיכוי
רחוק. לכן אמרנו לצמצם באופן מכסימלי, וכן לבדוק את ענין הנמל והרכבת
והכל. עכשיו שנהפוך הכל ונאמר שאנחנו אופטימיים?

לומר מלה טובה לעובדים, זה טוב.
לדעתי, ההצעה מאוזנת וזהירה. אם יהיו עוד 2-3 סעיפים של ח"כ אמיר
שנשלב אותם בהמלצותינו, לא יהיה איכפת לי. אבל לא הייתי רוצה שאנחנו
נעודד השקעות נוספות. אנחנו אומרים ש-25% העלאת פריון עבודה תגרום
הפסד, כי לא רק כוח עבודה הנו המרכיב העקרי. והרי נצטרך לשלם להם.

לדעתי, מסקנות אלה הן די יבשות, והן
לא יפתרו ולא כלום.

י. ז'. אמיר:

אני בעד הקמת שדה תעופה שם. אבל
כשוועדת כנסת תמליץ והממשלה לא תבצע,

היו"ר י. הורוביץ:

אין יראה הענין?

אני מציע שתהיה ועדת משנה של עריית
אילת או אזרחי אילת ביחד עם הוועדה שלנו - שתהיה ועדת משנה קבועה,
אשר תעקוב ותראה מה יש לעשות.

אני מציע שנקבע את הצעותינו, ולהוסיף
כמה נקודות שלא חוזרות על עצמן ומעודדות את האוירה. זה בבקשה. אבל
בשום אופן לא לשחרר את העובדים וההנהלה מנסיון לייצל שם.

אני מבקש ממזכירות הוועדה לבדוק אם יש בסעיפים כמה דברים שאינם נוגדים את הקו שבהצעתו של ח"כ אמיר.
אני מציע ללכת לא לצד המחייב ולא לצד המזכה, אלא בין שני אלה. כמו כן אני מציע לקבל את התיקון של ח"כ ליבני.

מ. דרובלס:

לגבי סעיף י' של מסקנות הוועדה שבו כחוב: "בפני הוועדה מונחת ההצעה לסדר יום של חבר הכנסת ז'. אמיר בדבר עתידה של העיר אילת" - אני מציע כר, לקבל בשלב זה את המסקנות האלה, ולאחר מכן ניתן ביטוי יותר רחב.

ז'. אמיר:

התכניות של רכבת ונמל תעופה בינלאומי - אני מציע להשאיר לבדיקה, וכל הדברים הנוגעים לעובדים להשאיר כאן.

ד. לב:
ח"כ מודעי מציע שבסוף סעיף ח (8) שהדיווח יהיה בסוף חודש ספטמבר.

ע. הדר:
כללית, זהו נוסח טוב של מסקנות (שבסטנסיל).
בעמוד 2, בסעיף ח (1) לא הייתי אומר "לפי שעה". אתה אומר שאין לסגור את המכרה. אני מסכים שלא צריך ליצור פסימיות, אבל לא הייתי רוצה לנקוט באופטימיות של ח"כ אמיר.
אני חושב שאילת חיונית. תמנע לאילת זה חיוני מאד. ההפסד הוא גדול מאד. אם כן, יש לתת לאילת מיליארד ליי, ולמחוק בשלב זה את המלים "אין לסגור את המפעל".

היו"ר י. הורוביץ:

אני מציע ועדת ניסוח - את חברי הוועדה עמוס הדר וז'אק אמיר, שאתם תשבו בירושלים מחר בשעה 9.00 בבקר.

כמו כן אני מציע שהחברים שיהיו בוועדת משנה קבועה לענין אילת יהיו: אנכי, אמיר, מודעי, חריד ליבני או דרובלס.

חודה רבה. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12.30.