

פרוטוקול מס' 165

מישיבת ועדת הכלכלה
יום ג', כ"ה בשבט השל"ו - 27.1.1976
שעה 13.00

נ כ ח ו :

חברי הוועדה: י. הורביץ - היו"ר
א. אבטני
פ. גרופר
י. יודין (דרניצקי)
א. זילברברג
ע. הדר
א. לבני
א. לבנבראון
י. מודעי
י. כהן
י. פדנק

מוזמנים: י. מלכא - המפקח על התעבורה
ע. קמא - סגן היועץ המשפטי, משרד
התחבורה
גב' מ. לסרי - אגף הכלכלה, משרד התחבורה

יועץ כלכלי: דוד לב
סזכיר הוועדה: י. פלכסר
רשמה: לאה צ'סנר

- סדר-היום: (1) קבלת מסקנות בענין חברת היהלומים "פיהוח"
(2) המצב בקואופרטיב אגד (המשך הדיון)

פותח את הישיבה.

היו"ר י. הורביץ:

שמעתי בפליאה שאיש צה"ל לא הסכים להופיע בוועדת המשנה שדנה בענין הקצאת הקרקעות

י. יורני:

לבידואים בנגב.

י. פלכמר:
פעם אחת הם ביקשו דחייה, אחר-כך דיברתי עם מנהל לשכת שר הכספים, מר חיים ישראלי, והוא אמר שצה"ל אינו עוסק בענייני הקרקעות לבידואים בנגב; אין להם כל קשר לענין זה ואינם יודעים את מי לשלוח. הוא מבקש שנכתוב להם בצורה קונקרטית מה אנחנו מבקשים ואז יבדקו את מי לשלוח.

י. יורני:
אילו היה ברור שצה"ל אינו נוגע בדבר, לא היה הגיון להזמין אותם. אבל סדברי הנציגים שהופיעו כאן שמענו שיש לצה"ל מה לומר בענין החכרה האדומת ותכניות הקרקע לבידואים בנגב, ולכן איננו יכולים לפסוח על צה"ל בדיון בנושא.

היו"ר י. הורביץ:
אין שם מסל צבאי ואי-אפשר להזמין את המושל הצבאי. אולי אפשר להזמין נציג

המרחב.

מסקנות הוועדה בענין חברת היהלומים "פיתוח"

היו"ר י. הורביץ:
כזכור לחברי הוועדה היו שתי בוססאות של המסקנות. קיימתי דיון עם חברי הכנסת זילברברג והדר והגענו להצעה מוסכמת, והייתי רוצה שההצעה המשותפת תאושר על-ידי הוועדה כולה.

א. זילברברג:
ברצוני להודות לחברי הוועדה, שנעקבות הדיון בישיבה הקודמת, מתוך רצון להגיע להצעה מוסכמת חיפשו דרך, וביקשו לדחות את ההצעה לשבוע, כדי לעשות נסיון לשם כך. ברצוני להודות גם ליו"ר על עזרתו, והסכמתו לבטל את הצעתו ולהתאחד על ההצעה שהבאתי בשם הקואליציה, ואני מגיש אותה עכשיו תוך תיקונים מוסמכים.

התיקון הראשון הוא, להוציא את סעיף 3, בענין הנימוקים שהיו להקמת החברה בזמנו, ושהם קיימים גם היום. החלטנו לא להתייחס לענין זה ולהוציא את סעיף 3.

התיקון השני, להוסיף סעיף האומר: במידה ותמלצות הוועדה לא תוגשמה תוך שמונה חדשים תחזור הוועדה ותדון בנושא.

היו"ר י. הורביץ:
ברצוני לקרוא את ההצעה המתוקנת כפי שהיא מובאת לאישוד: -

בישיבת הכנסת מיום ב' בטבת תשל"ה - 16.12.74 הועלתה הצעה לסדר-היום של חה"כ א. לבני על ניהול החברה הממשלתית "פיתוח" החברה לפיתוח ומחקר תעשיית היהלומים. הענין הועבר לוועדת הכלכלה. הוועדה שמעה בנדון את מנהל משרד המסחר והתעשייה, ד"ר מנדלבאום, את מנהלי החברה ואת נשיא בורסת היהלומים, מר מ. שניצר.

היו"ר י. הורביץ

בסיכום הדיון קיבלה הוועדה את המסקנות הבאות:

- (1) לפי ההסברים של מנהלי החברה ונציגי ענף היהלומים, הוגדר לוועדה כי חברת "פיתוח" ממלאה רק תפקיד משני, אם כי חשוב, ביבוא חמרי גלם לליטוש יהלומים - בכדי שיהיה מקום נוסף לרכישת חמרי גלם.
- (2) הוועדה שמעה על הפסדים שהיו בעבר לחברה ועל השיפורים שחלו לאחרונה במאזניה.
- (3) הוועדה סבורה שנציגי היהלומנים שהם בעלי העניין העיקרי בקיומה צריכים להיות שותפים בחברה בהון ובניהול כדי להבטיח יעילותה.
- (4) הוועדה קוראת למשרד המסחר והתעשייה לחפש דרך להשגת מטרה זו.
- (5) במידה והמלצות הוועדה לא תוגשמה תוך שמונה חדשים תחזור הוועדה ותדון בנושא.

הצעת המסקנות - ג ת ק ג ל ה פ ה א ח ד

המצב בקואופרטיב אגד (המשרד הדיון)

היו"ר י. הורביץ: קראנו לישיבה זו כדי להמשיך בדיון בעניין אגד, כי לדעתי זהו אחד הנושאים החשובים לכלכלה ולמשק המדינה. זה איננו רק עניין כספי, וברצוני להביע סודת דוח בשמי ובשם כל חברי הוועדה על ששר החבורה ופנכ"ל משרד החבורה לא מצאו לנכון לבוא לישיבה זו של ועדת הכלכלה של הכנסת, שלפי התקנות ענייני החבורה הם במטרת הנושאים שעליה לספל בהם. איני חושב שמשרד החבורה נתקל עד כה - כולל השניהה נאל-על, כנמל אשדוד וכו' - בעניין כל-כך חסור וכמוכך כמו העניין הזה של אגד, ותפקיד הוועדה הזאת לפתור בעיות לא אד-תוק אלא לנסות למצוא פתרון כולל.

השתתפתי אתמול בדיוני ועדת הכספים בהשתתפות שר האוצר ושר החבורה, והתרשמתי ששם מנסים למצוא פתרון לטווח קצר. אני מקווה שהמלצות ועדת הכלכלה בנושא אגד יהיה בהן פתרון לטווח ארוך. אני בטוח שלו אשבו שוועדת הכלכלה הציע להקציב לאגד כסף, אפילו רק 5 מליון ל"י, היו מוצאים דרך לבוא לישיבה זו.

מלבא: קודם-כל אני רוצה להביע התנצלות בשם משרד החבורה, על שנבצר משר החבורה ומסנכ"ל המשרד לבוא לישיבה זו, כי הם משתתפים מסש בשעה זו בישיבה באוצר בעניין אגד. נסינו להסביר דבר זה הבוקר לפני הישיבה. עוד לא היה מקרה שאזנינו לא היו כרויות לכל המלצה של ועדת הכלכלה; כל המלצה של הוועדה נתקבלה בלב פתוח וביצענו אותן הלכה למעשה.

המצב כרגע, לפי מה שנמסר במהדורת החדשות של שעה 13.00, שמזכירות אגד סיימה את ריוניה, אבל אין החלטה, הם ביקשו לקבל הבהרות מכויימות משר האוצר ומשר החבורה בעניין הסכומים. הם הודיעו שעם קבלת ההבהרות הם יכנסו את ההנהלה לישיבה עוד היום. השעות האלה הן גורליות לגבי החבורה הציבורית, ואנחנו מנסים כל אשר ביכולתנו כדי לסנוע סבל מהציבור. (ח. גרופר: הציבור לא סובל כל-כך והוא ראוי לדברי הערכה).

הינו"ר י. הורביץ: אני מציע במסגרת הצעתנו גם את עמדת הצעירים, אם כי הוועדה הזאת אינה קובעת עמדה רק כדי להודיע על כך באמצעי החקשורת. עלינו לדון על גורל אגד כמצב הנוכחי, ומה משרד התחבורה מקווה להשיג על-ידי הזרמת סכום זה או אחר לקואופרטיב הזה. האם מה ששר התחבורה מציע זה פתרון מרחיק לכת לפתרון הבעיה לטווח ארוך, או שזה לטווח קצר בלבד? איך יקבעו התעריפים בעתיד? האם לאחר שיימצא פתרון יימשך המצב כפי שהיה עד היום?

י. מלכא: קודם-כל אני מבקש למסור על הרקע לשביחה הזאת של אגד. עיקר הדברים נמסרו כבר בשתי הישיבות של הוועדה הזאת שדנה בנושא זה בנוכחות נציגי אגד. נמסרו סקירות על מערכת היחסים בין משרד התחבורה לבין חברות התחבורה, ואין מסודר התחבורה רואה את ההתארגנות של חברות התחבורה בעתיד, כולל קביעת התשומות, התעריפים בהתחשב עם הסובסידיות וכדומה.

ברצוני להטביר איך הגענו לעמדות כפי שהן נראות לנו היום. עד לפני 5 שנים, עד שנת 1971 קביעת התעריפים בתחבורה הציבורית הייתה קרובה מאד לשיטה של קוסט-פלוס, או קוסט בעיקר. כלומר, בדיקת העלויות ליצירת השירות, וקביעת התעריפים או הסובסידיות הדרושות כדי לקיים את העלויות האלה.

בפועל הגענו למסקנה, שהשיטה של קוסט אינה יכולה להיות יישומה במערכת התחבורה הציבורית, כי היא לא כללה מספיק תמריצים ליעול ולפריון של המפעילים.

בשנת 1971 מונחה על-ידי שר התחבורה דאז, מר שמעון פרס, ועדה בראשותו של משה קשתי ז"ל, והיא הציעה לממשלה לבטל את מערכת התעריפים והסובסידיות על שיטה של צמידות לאינכוס של הפעילות הכלכלית במסק. בעקבות המסקנות של ועדת קשתי נחתם חוזה עם הקואופרטיבים, אשר התבסס על ענין הצמידות למדד הפעילות הכלכלית במסק בקביעת התעריפים והסובסידיות. (י. בהנ: כלי לבדוק אם התשתית נכונה).

ההסכם שנחתם אז התייחס לענין התעריפים והסובסידיות, כאשר נכתב המינוי ועדת קשתי נחבשה לבדוק את התשתית הכלכלית, את מצב הנכסים וההון של החברה וחברות הבת של חברת אגד. זה היה מחלק ב' של כתב המינוי לוועדת קשתי. לצערנו חלק זה של כתב המינוי לא נבדק עד הסוף על-ידי הוועדה עקב מותו של משה קשתי.

ההסכם שנחתם באוגוסט 1971 היה בתוקף עד ל-31 באוגוסט 1974. זה היה הסכם בין הממשלה לבין הקואופרטיבים. באפריל 1974, לקראת תום תקופת ההסכם, מינתה הממשלה לבדיקת הענין מחדש, בראשותו של גולומב.

י. מלכא: למען הדיוק עלי לציין, שעל ארכיב הוועדה הוחלט ב-24.5.74 והינו"ר היה צריך להפיק מר ריינר. מאחר שהוא נתמנה לסגן-חברת העובדים, הוזיט שר התחבורה, מר גר יעקובי, להחליף אותו במר דוד גולומב, כדי שלא תהיה התנגשות אינטרסים. והוועדה בראשותו של מר גולומב התחילה לעבוד ב-24.6.74.

י. מלכא: על ועדת גולומב הוטל לבדוק שלושה מרכיבים: (א) נושא התעריפים והסובסידיות לתחבורה הציבורית בהתחשב עם הנסיון שהצטבר במשך 3 שנים מאז ההסכם שנחתם לפני הפליגה וועדת קשתי; (ב) מבנה ההון והגרעונות המצטברים וחברות הבת של אגד; (ג) כל מערכת הפיקוח והביקורת של הממשלה על תקינות פעולותיהם של הקואופרטיבים.

בהטילה על ועדת גולומב את שלושה התפקידים האלה התכוונה הממשלה להגיע לבסיס חדש או בדוק פעם נוספת של התעריפים. בהתחשב בנושא ההון והנכסים והגרעונות המצטברים, דברים שוועדת קשתי לא התייחסה לטפל בהם.

י. סלכא:

ועדת גולומב התחילה לעבוד ביוני 1974, כשחברי הוועדה הציבורית הזאת נבחרו על בסיס הכישורים המקצועיים שלהם, ולא כנציגים של גופים. בפברואר 1975 הגישה ועדת גולומב את הדו"ח מספר 1, שבו היא ביבשה את ההמלצות והמסקנות בכל הנוגע לנושא של קביעת התעריפים והסובסידיות. אותו החלק הראשון שמקביל לדו"ח של ועדת קשתי. דו"ח 1 של ועדת גולומב אומץ על-ידי הממשלה, והיא התחילה בביצועו מיד עם קבלתו. בעקרון הוא ממליץ בפני הממשלה להשאיר את השיטה של סל התשומות, שיהיו צמודים למדדים הכלכליים במשק, ומכנים מספר תיקונים במרכיבים היסודיים של סל התשומות. זו היתה תוצאה של 3 שנות נסיון של סל התשומות לפי ההמלצות של ועדת קשתי.

בסוף דצמבר 1975 הגישה ועדת גולומב את דו"ח מספר 2, שהמלצותיו מכוונות בעיקרון לנושא של חברות החברים, ומערכת היחסים שבין חברות החברים והקואופרטיבים. המלצות הדו"ח 2 באות, לדברי שר החברה, על-מנת לבסס את מבנה ההון של חברת אגד, ובנושא של חברות החברים ההמלצות מציעות שני מהלכים: א) העברת חברות החברים לבעלותו של הקואופרטיב, כאשר לחברים שמחזיקים בחברות יינתנו מניות או תעודות פקודן של הקואופרטיב, באותו מכוס שיש להם מניות היום בחברות החברים. זה משהו שדומה לאגרות חוב, שהחברים יכולים לקבל מאגד בתנאים שהוועדה הציעה. (ח. גרופר: צמוד וצובר רווחים, שהם יכולים לקבל עם הפרישה?) המלצות הדו"ח 2 קובעות גם את התנאים. זה היה צד אחד, ביחס לחברות החברים. הצד השני שנכלל בדו"ח הוועדה הועבר לממשלה, על מנת לבסס את מבנה ההון של החברה. בחום הנכסים אלה הם עיקרי ההמלצות של ועדת גולומב.

עם קבלת הדו"ח הוא נבחן על-ידי שר האוצר ושר החברה, ובראשית ינואר 1976 החליטו לאמץ את הדו"ח ולפעול להגשתו, ולהביא אותו לאישור בוועדת השרים לענייני כלכלה.

בהמשך, על-מנת לאפשר את הביצוע של הדו"ח, וכדי לתת סדרון זמן מספיק הדרוש לבידור כל הצעדים המשפטיים והכלכליים לביצוע הדו"ח - קל יחסית לכתוב המלצה, אבל תהליך הביצוע הוא ממושך - היתה פנייה של שר האוצר ושר החברה להסדיר מימון ביניים לתקופה שתאפשר המשך התפעול הסדיר של הקואופרטיבים.

ההמלצות האלה של שר האוצר ושר החברה הוחנו בכך, שמזכירות אגד מודיעה על אימוץ הדו"ח על-ידי המזכירות. התנאים שנקבעו באותה החלטה של שני השרים היתה, שמזכירות אגד תאמץ את המלצות הוועדה, ותפעל לקבלת החלטות והפעלתן על-ידי הקואופרטיב וחבריו. וכדי שהם יוכלו לבצע זאת הציעו שר האוצר ושר החברה מימון ביניים. צעד זה נעשה, ומשרד החברה והאוצר קיבלו הודעה ממזכירות אגד על אימוץ הדו"ח בהתאם להנחייה זו, והיתה פנייה של הממשלה אל ועדת הכספים לאשר מימון ביניים.

זה לגבי השתלשלות המאורעות בענין הדו"ח. לשאלת הינו"ר לגבי העתיד - אני מניח שלחברי ועדה ידועה השתלשלות לאורך הפנייה שהיתה לוועדת הכספים בענין מימון הביניים - שר החברה ומשרד החברה הצהירו לא אחת, שלגבי העתיד הכוונה היא ליישם או לבנות מערכת יחסים עם הקואופרטיבים לחברה ציבורית על שלושה הדו"חות של ועדת גולומב: א) שיטת הסובסידיות והתעריפים שמבוססת על הסדר הכלכלי במשק; ב) שיפור פני ההון לסודח ארוך בהתאם לסומלץ בדו"ח 2 של ועדת גולומב, עם ההמלצות והנושאים הנוספים שהדו"ח כולל אותם; והדו"ח השלישי, שאנחנו מקווים שהוא יוגש בתקופה של 3 - 2 החודשים הקרובים, שבו הוועדה צריכה להמליץ בפני שר החברה ושר האוצר על אמצעי הפיקוד והבקרה במערכת היחסים עם הקואופרטיבים לחברה ציבורית.

י. סלמא:

שלושה דוחות אלה מבחנו סקרום שהם יחיד
נושאים פרטניים או שלושה תחומים שבהם הממשלה צריכה להתערב בתחבורה
הציבורית, ונראה לי שהם יביאו למצב יותר בריא מאשר היה עד היום
בקואופרטיבים לתחבורה.

הייתי רוצה להזכיר כאן שורת צעדים שננקטו
בעקבות הדו"ח 2 בשבועות האחרונים, משרד התחבורה מינה צוות ליישום
המלצות דוחות ועדת גולומב, שהוא צוות שותף למשרד האוצר ומשרד
התחבורה, והוא כבוד מטפל בצעדים המעשיים ליישום המלצות שנכללו בדו"ח זה.
בראש הצוות עומד מנכ"ל משרד התחבורה, אהוד שילה, והוא פועל כבר
מזמבר 1975.

נוסף לכך מונו משקיפים במסגרות של אגד ודן,
שהמטרה להשתתף בכל ישיבות המוסדות המוסמכים של הקואופרטיבים, והם
כבר החילו בפעולתם.

הוחלט על מינוי נציג בכיר מטעם הממשלה וההסתדות
בהנהלת אגד, שיוענקו לו סמכויות מרחיקות לכת במסגרות פעולותיהם של
הקואופרטיבים. נציג זה הוא מר רמון הראל, שהיה עד לפני שלוש שנים
דחצי מנכ"ל משרד התחבורה.

אלה הצעדים שנעשו בשבועות האחרונים בעקבות
הדו"ח של ועדת גולומב.

ברצוני להזכיר עוד עובדה אחת, שמתייחסת למצב
הנזיל של אגד, ואותה המלצה של הממשלה, שהובאה לוועדת הכספים, בה
ביקשה הממשלה הקצבה של 50 מליון ל"י כהלוואה לצרכי מימון ביניים,
כפי שקראנו לזה, למען להזרים מזומנים לחברת אגד. הצעה זו מונחת
בפני ועדת הכספים, שגם שר האוצר וגם שר התחבורה השתתפו בדיווניה
על הצעה זו. שניהם אומרים שהסכום של 50 מליון ל"י אינו יכול לענות
על חוסר המזומנים בחברת אגד, וברור שלצורך הפעולת הקיפן של חברת
התחבורה יידרשו סכומים גדולים יותר. (ח. גולומב: אני מבין שהגדעון
של אגד מתקרב להציי מיליארד ל"י).

הפניות שלנו לוועדת הכספים לאשר מימון ביניים
עד ליישומן של המלצות ועדת גולומב בסך 50 מליון ל"י נדחו על-ידי
ועדת הכספים; או יותר נכון, בתקבלה החלטה לא בנוסף שהממשלה הגישה.
אבל הבהרנו גם לוועדת הכספים שהסכום הזה של 50 מליון ל"י אינו עונה
על הפעיה במלואה. (היו"ר י. הורביץ: כמה כסף דורשים?) לא אמרנו
כמה מבחנו דוצים, אבל הבהרנו גם בוועדת הכספים שהסכום של 50 מליון
ל"י אינו עונה על חוסר הנזילות בחברת אגד.

הדו"ח של ועדת גולומב היה בפני חברי הוועדה,
ואני יוצא מנקודת ראות שתוכנו יודע לחברים.
ברצוני להסב את תשומת הלב לשאלת היו"ר: מה יהיה עתיד התחבורה
הציבורית במדינת-ישראל? הריני מפנה את תשומת לב הוועדה להמלצה
מספר 1 בדף 3 של דו"ח ועדת גולומב המתייבת המשך קיום התחבורה
הציבורית על-ידי הקואופרטיבים, והכוונה היא גם לאגד, וגם לדן.
ברגע הפעיה היא באגד, אבל איני יודע מה המצב בדן.

אם מאמצים דו"ח ועדת גולומב - והממשלה אימצה
אותו - מאמצים המלצה זו, שקיום התחבורה הציבורית בעתיד ייעשה על-ידי
הקואופרטיבים. איננו מתעלמים מגורמים נוספים בתחבורה הציבורית,
המנומנול אינו כולו בידי אגד ודן, יש מפעילים קטנים, יש מוגזות,
אבל הפעיה קיימת. על כן קיום התחבורה הציבורית על-ידי הקואופרטיבים
אינה פוגעת ביהר המפעלים, אבל זו המלצה שהייתה בדו"ח והממשלה אימצה
אותה.

ע. קמא:

המלצה שניה היא, העברת הרכוש של חברות החברים לקואופרטיב עצמו כדי לעזור לכיסוי הגרעונות, איזון התקציב, הנזילות וכו'. זהו שלב נוסף, אבל ועדת גולומב הביעה את עמדתה, שאין מקום בכלל לקיום חברות החברים שמחזיקות נכסים. גם אם לא היה העניין של כיסוי הגרעונות, גם אז הייתה הוועדה אומרת: אנחנו לא מעוניינים בקיום חברות החברים.

המלצות של הוועדה היו: קודם-כל, להחזיר רכוש שבשנים 1967/68 לא צריך היה בכלל לצאת מידי הקואופרטיבים.

ע. הדר: הם טוענים שהם עשו זאת בהמלצת הממשלה.

ע. קמא: כאשר נגיע ליוזמות נובל להגיד יוזמת מי זה וכיצד נעשה הדבר. הוועדה אסרה לאו לעניין זה, וזו הייתה דעתם של רשויות משרד התחבורה גם לפני הגשת הדו"ח על-ידי ועדת גולומב. עמדתנו בפני ועדת גולומב הייתה אותו דבר, ואנחנו שמחים שהוועדה אימצה את עמדתנו מבחינה זו.

גם לפני שנתחיל במימוש דו"ח ועדת גולומב נעשו חמישה דברים, שטרם סלכא, הספקח על התעבורה, הזכיר בספורט. הוא הזכיר את ועדת הייסום לגבי הביצוע והגשמת הדו"ח. בידינו התחייבות - אני מעז לומר כך - של סזכירות אגד במכתבה מיום 13.1.76 בו נאמר: א. רשמנו לפנינו החלטת שרי האוצר והתחבורה כאמור במכתבך; ב. על בסיס הנ"ל אימצה סזכירות אגד את כל דו"ח ועדת גולומב ותפעל לקבלת ההחלטות הנדרשות להגשמתו על-ידי הקואופרטיב וחבריו עד לסחצית חודש סרט 1976.

כפי שנאמר כבר, הדו"ח אומץ על-ידי הממשלה כולה, ולא רק על-ידי שרי האוצר והתחבורה, ועל בסיס זה הוקמה ועדה להגשמה ולביצוע העברת הרכוש של חברות החברים לקואופרטיב עצמו. נתקלנו בקשיים גדולים ביותר בהפעלת ההמלצה של הדו"ח, באשר העברת הלכה כתובה למעשה היא דבר קשה ביותר, ולכן היה צורך בצוות משפטיים, שכלל את כל המשפטנים שהייתה להם נגיעה לעניין: היועצים המשפטיים של משרד התחבורה ושל משרד האוצר; היועץ המשפטי לממשלה, חברת העובדים, ונציג מנהל הכנסות המדינה באוצר, שצריך לומר את דברו בעניין זה. מאחר והוועדה אומרת באחת ההמלצות שיש לפטור את הרכוש הזה מססי העברה לקואופרטיב עצמו, אם זה הנכסים או המניות של חברות החברים שיועברו לקואופרטיב. לא מדובר על פטור מידי, אלא כאשר ימומשו הנכסים, כי אז אין ספק שצריך יהיה לקחת בחשבון את ערכם בשעה שהיו בידי החברים. אם יאמרו שכל חבר צריך לשלם מס רווחי הון בזמן העברת הרכוש לקואופרטיב זה דבר בלתי-אפשרי ולא ניתן לביצוע. הם אמרו שהכל תלוי ברצונם של החברים. רצונם היה לפעול נגד הדבר, אם עניין זה לא היה מוסדר. צוות המשפטנים בודק דבר זה ומכין המלצות לממשלה.

לזה, נוסף | מינוי משקיף ממשלתי באגד, שיש לו סמכויות לבקש דחיית ביצוע ההחלטות לתקופה סטויימת. בעניין זה היו דיונים רבים עם הקואופרטיב, ובסופו של דבר הוסכם שתהיה אפשרות לדחות את ביצוע ההחלטה לתקופה קצרה ביותר, כדי שיוועץ בשולחיו, והממשלה תוכל להתארגן לביצוע ההחלטות שאינן נוגעות לתפעול תקין של התחבורה. לכן דיברנו על משקיף בשלב זה. גם לנו יש התלבטויות קשות בעניין זה: מה מידת המעורבות הממשלתית המתחייבת לתפעול תקין של החברה; האם צריך להיות מנהל או לא צריך; מה מחייבת המעורבות של הממשלה.

ע. הדר: אתם מכריזים שאתם רוצים חבר במועצת מנהלים, וזה מסבך את הדבר ללא כל תועלת. 8/

צ. קמא:

יש שם דוגמה מסוימת, שבעת המסלול, שיש לה
דוגמה החשבון של אגוד, שם ידוע שיש, והוא
בדרך כלל הדברים מאז 1971, כדי להסביר את המעורבות הזאת של ראיות
החשבונות מטעמנו, כאשר באגוד זקוקים למידע לגבי שטחו שמתרחש אצלם הם
בדוקים זאת אצל וראה החשבון הזה. זה מבליט את ישיבות קינות; אנחנו
היים על פי הדרישות שלו.

לגבי מינוי מר רמון הראל, אנחנו אמרנו
בנושאת גולומב שזה צריך להיות אדם בעל מסכיות. אינני יודע מה
המסכיות שלו בשלב זה. גם הוא בזמנו לחם שתוכנם הטדיניות לגבי
מינוי משקיפים. כנראה שיהיה נציג שלנו בין במסכות חברת העובדים,
שיש לנו נציגים גם במזכירות וגם בהנהלה, בין מכוה דרישת המסלה
ומסכותה לכנות משהו. (י. פרנק: זה מחייב אדם בתפקיד מלא).
איננו מבדלים שאדם כזה, שיעבוד 5 - 4 ימים בשבוע יעשה זאת בהתנדבות.

דבר נוסף שאנחנו רואים בו חשיבות גדולה,
כל הדיווחות של ועדת גולומב שמוגשים ועוד יוגשו, אנחנו נראה אותם
כבשים להתקשרות וליחסים העתידיים שלנו עם הקואופרטיבים. אין אנחנו
רואים את דו"ח 1 ודו"ח 2 כעומדים בפני עצמם, אלא נראה את שלושת
הדו"חות כרוכים יחד. בלא שוועדת גולומב תאמר את דברה, גם לנו יש
מה לומר בעניין הפיקוח והבקרה, ודברים אלה יזורמו למערכת היחסים.
הדו"ח של ועדת גולומב אינו יכול לפתור את הבעיה, אלא כולם צריכים
את הכל כחבילה אחת, ואני מקווה שתוך חודשיים יוגש הדו"ח הנוסף, כולם
יהיו בשים למערכת היחסים שלנו עם הקואופרטיבים לתחבורה.

היו"ר י. הורביץ:

אנחנו עובדים לדיון, ואני מבקש לא לחזור
על דברים שכבר נאמרו בדיונים קודמים בנושא

זה.

ברצוני לקבוע כמה דברים: קודם-כל,
צריך לשבח את הציבור הרחב ולהודות לו על שבענה לפניית המסלה;
שנית, צריך לעשות כל מאמץ לארגן תחבורה ציבורית כדי שהציבור לא
יפול. שלישיית, במיזם הישיבה ננסה לקבוע עמדה בעניין התחבורה הציבורית.

אני רוצה לקוות שהברת אנד תפסיק את
השבייתה, כי אם תשובתם היום תהיה שלילית הם נכנסים לתפוצת שאיני
יודע איך יצאו ממנה. הם מקווים אולי שהמסלה בגלל חולשתה תתפטר
אתם. לכן אני חושב כי על ועדת הכלכלה של הכנסת לקבוע עמדה בעניין
זה.

ה. גרופר:

שמענו כאן, כי לאחר השלב הראשון של
ועדת גולומב היתה התחייבות מצד מזכירות
אגוד לאמץ את הדו"ח, ומכך אני מבין שהם הצליחו לשכנע את המוסדות שלהם
לאמץ את הדו"ח. גם אם הם החליטו בחיוב אני חושב שתבוא מערכה שנית,
וזה לגבי הפיקוח והאדם שיסונה כמפקח או כמשקיף עם מסכיות אלה או
אחרות.

אני חושב שהאסון נעוץ - ובכך אשתתף של
המסלה, שהתחילה בזה עוד ב-1965, ולא נזכיר כאן אנשים ששוב אינם
בין החיים - במכניקה שהמסלה אימצה לעצמה ב-1965 וצ"א מסשיכה בה
עד היום. המסלה ידעה על המצב באגוד יותר מוועדות הכנסת ומהציבור.
אני משער מאד שמנכ"ל משרד התחבורה איננו כאן, כי הייתי רוצה לדעת
למה השבייתה פרצה דוקא עכשיו ולא לפני שנה? מדוע היום מזכירות אגוד
אומרת שהם מוכנים לאמץ את הדו"ח של ועדת גולומב, ובכל-זאת הכריזו על
שבייתה? אני חושב שכל זה באשמת משרד התחבורה, כי אם אגוד יטעים לקבל
כל מה שמציעים להם, זה גם כן יהיה כשלון. משרד התחבורה שמטענה
ישירות על הנושא של התחבורה הציבורית אינו יכול להגיע להצעה שיצד
לפתור את הבעיות וכיצד צריך לנהל את הקואופרטיבים לתחבורה הציבורית?
מוטבים על הסלצות ועדת קשתי, ועל 2 או 3 ואולי אפילו 10 דוחות של
ועדת גולומב? אינני יודע לאן נגיע עם כל ההסלצות של כל הוועדות האלה.

ח. גרופר:

מצד אגד הכל בנוי ומנוסס על כך שהממשלה תתן להם חצי מיליארד לירות כדי לכסות את הגרעונות שלהם. הם כבר אופרטיב שמסומן ביניים של 50 או 100 או 150 מליון ל"י לא יספיק. אם צריך למסד את התחבורה הציבורית צריך לקבוע שיטה וצורה כדי לא להגיע לגרעונות כאלה. קראתי בעתון שפתאום התברר שהם חייבים בעוד איזה מקום 50 מליון ל"י שקודם לא היה ידוע על כך.

אנחנו נמשיך בדיון כאן, ומליאת הכנסת תדון בזה היום, אבל עם כל הכבוד איני יודע מה יצא מזה. נציג אגד הררי הורה בן בישיבה הקודמת, שהטעות שלהם הייתה שעוד ב-1970/71, לפני 4 או 5 שנים כאשר התחילו הגרעון המצטבר, הם לא שמו את הדברים על השלחן. הם המשיכו בשיגרה תוך תקווה שיהיה יותר טוב. כך לא מנהלים קואופרטיבים לתחבורה ציבורית. הם סמכו על זה שעם ישראל ישלם. אני בטוח שבסופו של דבר עם ישראל ישלם. מי יקנה את הנכסים שמציעים למסד? לאגד אין אפשרות לממן את דכישת הנכסים האלה. איני מאמין בדרך שבה מציעים ללכת, אבל לא הייתי רוצה שיקרה בעתיד מה שקרה בעבר. צריך לזכור שהחובות האלה צוברים רבית והכל משועבד לבנקים. בסופו של דבר יכריחו את העם היושב בציון לשלם בעד הכל.

י. כהן:

כאשר מתחילים לבדוק את הנעיות של חברת אגד מציעים לפליאה, כיצד נוצר מצב כזה שחברת בת של חברה להמעת נוסעים מגיעה לניהול עסקים שבכלל אינם נוגעים לעניין. שורש הנעיה הוא בשלב שבו הנכסים הועברו לחברות החבריים ללא כל תשלום, ואי-אפשר היום לממש אותם.

ברצוני לבקש מנציגי משרד התחבורה היושבים כאן מספר הבהרות. אני מבין שעוד לפני קבלת ההחלטה על-ידי ועדת הכספים, חברת אגד הודיעה שהיא ניסתה לפעול במימוש הנכסים ולא הצליחה בכך.

היו"ר י. הורביץ:

השתתפתי בדיונים של ועדת הכספים בעניין אגד, הבעיה היא שהקואליציה קיבלה נוסח החלטה שבה נאמר כי יפעלו; בשעה שההצעה האחרת אמרה שהם יפקידו.

י. כהן:

כיצד משרד התחבורה מסביר את הדבר? בחברות החבריים יש מספר חברות שלהנהלת אגד יש שם רכוש רב, האם אינה צריכה לשאול את החבריים אם הם רוצים לממש אותן? לפי הערכתי חברת אגד מתחייבת בפני הממשלה, בניגוד לדעת רבים מחבריה, להעביר את רכוש החברות לאגד. שמענו שבחברת מפעלי התחנות יש לבנק הפועלים 50%. (י. מלכא: אין זה נכון). יש מספר דברים שעליהם יצטרכו להכנס למשא-ומתן גם עם גורמים נוספים, או אולי להציע לגורמים אלה לרכוש את חלקם ברכוש.

אלי היו פניות רבות מצד חברי אגד והם ניסו להסביר לי באיזו מידה זה פוגע בהם. חלק מחברי אגד אמרו לי שהם לא כל כך מאכזבים בחברת אגד למרות שהם חבריים בה. מספיק להם שיש להם מניה בחברה אותה חייבים להחזיר להם עם פדישתם מהחברה. הם טוענים שאינם מובטחים בעניין תעודות הפקדון בעד הרכוש של ניצבה או רכוש אחר שרוצים לממש. השאלה האם אפשר לשכנע אותם שתעודות הפקדון האלה יהיו לא רק בערבות של חברת אגד, אלא גם בערבות בנק הפועלים או הממשלה?

היו"ר י. הורביץ:

זה עסק שלהם, למה אחרים צריכים לתת להם ערבות? אגד זה הם עצמם.

י. כהן:

אני מדבר על מניות של חברות החבריים, אם רוצים לממש את זה הם רוצים בטחונות.

י. כהן:

ישנם כמה דברים תמוהים בחקונו של אגד שמחייבים בדיקה יסודית. האם ועדת גולומב או הממשלה מטכסיים לענין זה שבגיל 41 או 45 חברי קואופרטיב אגד יכולים לצאת למנסיה סלאה? לדעתי יש צורך בטיפול יסודי גם בחקונו של קואופרטיב אגד.

א. לבנבראון: הייתי רוצה לדעת מה מטרת הדיון שלנו היום.

הי"ר י. הורביץ: קוויטי שנוכל לקבוע עמדה בענין זה של התחבורה הציבורית, לאחד שיהיה לנו דיון היום עם נציגי חברת אגד, ועם שר התחבורה ומנכ"ל משרד התחבורה. הם הודיעו שאינם יכולים לבוא, כי הם נמצאים בעיצומם של הדיונים באותו ענין. לדעתי זהו הנושא הכי נכבד והכי כבד שהיה למשרד התחבורה ואולי למדינת ישראל. זה אחד הנושאים בתחום טיפולה של ועדת הכלכלה והבעתי את מורת רוחי על שר התחבורה והמנכ"ל לא מצאו לנכון לבוא. למרות זאת לא רציתי לבטל את הישיבה, אלא אני מציע לקבוע עמדה בענין זה.

א. הכספי: שמענו כאן מנציגי משרד התחבורה שהתעדיפים של אגד היו מנוססים על תחשיבים של קוסט-פלוס או קוסט, ועל סמך זה נקבעו הסובסידיות. איני יכול לקבל את הדבר הזה, כאשר בכל-זאת ממליצים להגדיל את הסובסידיות. או שהתחשיב לא היה נכון או שהיה גיהול כושל. ואם היה גיהול כושל, צריך להודות בכך.

איני יודע לפי איזה עקרונות טועלים הקואופרטיבים לתחבורה ציבורית. משרד התחבורה מציע משקיף שיפקח או שיהיה שותף בגיהול הקואופרטיבים, פירושו שזה לא יהיה קואופרטיב, כי ההשתתפות בו מבוססת על פניה, ועל בסיס גובה המניה קובעים את ההפסדים או את הרווחים. כאשר היו רווחים חילקו אותם לחברים. בדגש ששוכרים את העקרון הזה פוגעים באחד העקרונות הבסיסיים של הקואופרטיבים. הייתי מציע מאד למשרד התחבורה לשקול אם בכלל צריך לשלוח נציג שיטפל בענין זה.

אני בהחלט מככים עם מסקנות ועדת גולומב בענין חברות החברים, אם כי איני שולל את האפשרות שלקואופרטיב יכולה להיות חברת בת.

אני מציע שני דברים: א) שוועדת הכלכלה תציע לחברת אגד לקבל את הצעת ועדת הכספים בענין שימוש הדוכש; צריך להסביר להם שאי-קבלת החלטת ועדת הכספים פירושה שלילת דו"ח ועדת גולומב. את זה צריך לפרטם לדעתי, כי זה יקל גם על מזכירות אגד, אשר כפי ששמענו התחייבה לאמץ את דו"ח גולומב.

ב) אם חברת אגד תסרב לקבל את המסקנות, הטיפול בנושא זה צריך להיות לא בוועדת הכספים, אלא בוועדת הכלכלה, כי ועדת הכספים עוסקת רק בצד הכספי, וועדת הכלכלה צריכה לדון בדבר מבחינת האספקט הכלכלי לטווח ארוך. לא שמענו כאן מנציגי משרד התחבורה מהי האלטרנטיבה במקרה שאגד לא יבצע את המלצות ועדת גולומב.

לדעתי אין לסכם את הדיון היום, אלא אם הדיון בוועדת הכספים ילך ויחריף, צריך יהיה כאן לחשוב על אלטרנטיבה מעשית. (הי"ר י. הורביץ: אחת המסקנות יכולה להיות פירוק הסונופול שלהם). אם לא תהיה אלטרנטיבה אחרת, גם הציבור עלול באיזה שהוא מקום להגיע למקור דווייה. הדבר המסוכן ביותר הוא שאין אלטרנטיבה לסונופול גדול כזה של התחבורה הציבורית. לדעתי ועדת הכלכלה צריכה לשבת על מדוכה זו גם אם השבייתה היפסק.

ע. הדר:

תפישתי בענין זה היא קצת שונה. לו תפישתי
היתה רק טכנית, ודאי שהאורחים שלנו מספר
התחבורה היו יכולים להסביר אותה. הבעיה היום היא הסדיניות של המסמלה
או של הקואופרטיבים לגבי התחבורה הציבורית. לכן בעלי הפלוגתה שלנו
היום לא היו צריכים להיות אנשי המשרד הנוכחים כאן, אלא השר או מי
שמתווה את הסדיניות. הוויכוח הטכני היה בוועדת הכספים, וועדת הכלכלה
אינה צריכה לעסוק במה שוועדת הכספים עוסקת, אם לתת 50 או 150 מליון
ל"י כמסמון ביניים. זה לא ענייננו.

אני מביע את מורת רוחי שהשר איננו, או
שלא היה צריך לקיים את הישיבה הזאת. גם אם תיפסק השביתה צריך להמשיך
בדיון, והוויכוח שלנו הוא לא עם פקירי משרד התחבורה.

איני חושב שדו"ח ועדת גולומב בענין גיוס
האון עוזר לחברת אגד. הוועדה מציעה למסמלה לעזור במזומנים על סוקת
הנזילות בקואופרטיב. אני חושש מאד שכעבור 3 - 2 שנים נעמוד בפני
אותה בעיה, כי אם רוצים לפרוע את החובות לבעלי המניות מנין החברה
תקח כסף? או שלא יהיה מי שיקנה את המניות שיעמדו לרכישה, ואז ועדת
גולומב מציעה שהמסמלה תמס את הרכוש הזה. אז הבעיה היא לא מיסון,
וההצעה של ועדת גולומב אינה עונה על הבעיה הבסיסית. אם איש בשוק
החופשי לא יקנה את המניות, ימסנו את הגרעונות לשלוש שנים, וחוזר
חלילה. לכן אני חושב שדו"ח גולומב אין לו שום משמעות מעשית, במידה
שאני מבין בעניני כספים.

הבעיה היסודית היא הגרעון המצטבר של 400
מליון ל"י, ואומרים שעם הגרעון של שנת 1975 זה מתקרב לחצי מיליארד.
חברה עם גרעונות כאלה אינה צריכה להחזיק חברות בת שיש להן בתי-סלון
ועסקים אחרים. חברי אגד צריכים להשקיע את כסרונותיהם בניהול החברה
ולא בניהול בתי-סלון. המסקנה הזאת של ועדת גולומב בענין חברות החברים
נראית לי מבלי להכנס לבעיה הכספית, אבל זה לא קשור לריפוי המחלה היסודית
של אגד עצמה.

אומרים לנו שהבעיה הזאת תמצא את פתרונה
בדו"ח 3 של ועדת גולומב שיוגש בחדשים הקרובים. הבעיה האמיתית היא
שיש לאגד גרעון שנתי של 75 מליון ל"י, וזה אחרי הסובסידיות, ואיני
יודע אם זה יהיה 50 או 150 מליון. בזמנו קבעו את גובה הסובסידיות
לפי סל ההוצאות שנקבע על-ידי ועדת קשתי. אם זה אמיתי או לא איני
יודע. השאלה היא איך מביאים לעימות את השאלה מהו סל ההוצאות האמיתי
שלם; איך מביאים זאת למבחן נכון ואמיתי?

בזמנו שמענו כאן שיש באגד לפחות 600 עובדים
מיותרים, ולא נעשה דבר בענין זה. אחת הבעיות העיקריות היא שאין באגד
ממשל יציב ושולט. השלטון מתחלף שם כל כמה שנים, ועכשיו יושבים באופוזיציה
אותם הברדים שרק לפני 4 או 5 חודשים ישבו כאן כשליחי חברה אגד. בקואופרטיב
שנמצא במצב כל כך קשה העובדה שאין שלטון יציב, מביאה למסקנה עצובה מאד.

כאשר בודקים את סל ההוצאות צריך גם לבדוק
אם עובדים מספיק; אם יש ייעול; האם העבודה נעשית גם על-ידי החברים או
רק על-ידי השכירים; האם יש רק 600 עובדים מיותרים, ואולי יותר? כל
השאלות האלה יש לברר, כי כאן העסק ביסודו אינו בריא.

אומרים לנו שדו"ח 3 של ועדת גולומב יטפל
באותו חלק שוועדת קשתי לא הספיקה לטפל בו. המפתח הוא כיסוי הגרעונות
וההפסדים בעבר, והשאלה היא איך יסתדר הדבר. במה זה ימצא תשובה לעתיד
החברה? הנוסחה של סל ההוצאות אינו תמריץ כל שהוא לקואופרטיבים ליישם
את עצמם, אם על-ידי פיטורי 600 העובדים המיותרים, שאפשר להעביר אותם
לתעשייה, אם על-ידי זה שיתאמצו יותר ויעבדו יותר. צריך שיהיה להם ענין
לייעל את עצמם.

ע. הוד:

אני מניח את המונח קואופרטיב באגדה שטוחה בצורה שאגד מועיל הינו זה אינה קואופרטיב טיפית, אלה שמינים של הפדינה, שאין להם שום דברון לעבוד יותר טוב, להחזיק, ולפעל את עצמם. הם עושים חשבון לפי סל ההוצאות של יעדה קטלי ובטוח השנה מגישים את החשבון למסלה. אין להם שום תמדיץ להשתדל ולהרוויח יותר, כמו שיש לחקלאי, למשל.

השאלה היא איך עושים זאת? הוויכוח כאן חודג כהמסקנות והוא אינו רלוונטי לוויכוח האמיתי. הנכון הוא שאין לנו תשובה כרגע. יכסו את הגרעונות, מה יהיה אחר כך? לזה יכולה להיות רק תשובה אחת: ביטול המונופול. שיעבדו יותר שעות וירוויחו. לעודד אדם להרוויח יותר כתוצאה מעבודה, זה חיוני ביותר לסדינה. אז אפשר לבטל את המונופול, שיהיו שלוש או ארבע חברות שיתחרו ביניהן. זו אפשרות אחת. אפשרות שניה, שתשאר חברת אגד, אבל לבטל את הסובסידיות והשיטה המעוותת של החישובים. השיטה של קומט פלוס הורחת את כל ענין העלות. שיקבעו כמה כל חבר צריך לעבוד כדי להתחרות עם חברות אחרות ולכסות את ההפסדים.

שמענו מנציגי אגד כאן שיש קווים במרכז הארץ שבאם יכולים להוזיל את התעריף, אבל המסלה אינה מרשה להם, כי היא רוצה על-ידי קווים אלה למכסד קווים שאינם רווחיים. איני בטוח שזה נכון, מוטב שיתחרו על תשלום אמיתי.

אני רואה את התשובה בביטול הסובסידיות; שישלמו בקווי הנסיעה כפי שצריך, ורק לגבי הקווים הרחוקים צריכים לקבל מכסוד אמיתי, או לחילופין, לבטל את המונופול. השאלה היא איך עושים זאת.

אני חושש שהמלצות ועדת גולומב אינן עונות לשאלה של הקונסולידציה של החובות. אני חרד מאד לענין זה, כי זורקים פה כל-מני סיסטמות בקלות; מדובר על מבנה הון ומניות, ולפי ההון הקיים נצטרך בעוד 3 שנים שוב להזרים כסף והבעיה תשאר.

אומרים שימונה נציג של משרד התחבורה שיהיה שותף בניהול. הוא לא יוכל לקבוע מאומה בשאלה אם יש לפטר את 600 העובדים הפיזיתים או לא; או בשאלה אם חברי אגד צריכים לעבוד גם בשעות הלילה, או שרק השכירים צריכים לעשות זאת. הוא יהיה רק שותף להפסדים. איני הושב שמינוי נציג פותר את הבעיה.

יש מי שאומר שצריך לקחת את חברות הבת כדי לממן את הגרעונות, לא כפי שוועדת גולומב מציעה שימצאו מימון מחברות החברים תסורת אגרות ומניות. אני לא כל כך מקבל זאת, כי יש אומרים שהלקי מכסוד את הרבוע ויגרו מהחברה, כי ההפסדים לא שלהם. אלה התכונות שלהם, כמו שכל אחד מאתנו מפריש חלק ממסכורתו לקופת תגמולין; קופות התגמולין קנו אגרות במספיים אלה ועשו רווחים. (י. כהן: אבל הם קיבלו את הרבוע הזה חינם). הם לא קיבלו אותו חינם, זה חלק מהתכונות שלהם. הם כל הודש מפרישו כסף כדי לרכוש זאת.

י. מודעי: למרות ההתנצלויות ששמענו כאן מנציגי משרד התחבורה, אני רוצה לקנות ששר התחבורה בקו הפריאות, ולא היה כאן זלזול בוועדת הכלכלה של הכנסת. דיון כזה בהעדרו של שר התחבורה יש בו משום יחס חמור לנושא או לוועדת הכלכלה. אני מאהל לו החלטה, ומבקש שדבר זה יירשם בפרוטוקול.

הדיונים שהתקיימו בוועדת הכספיים נכאן, בגם שמענו את עמדת משרד התחבורה; הדו"ח של ועדת גולומב, שקראתי בו מהתחילת ועד הסוף, אין בה התחלה של תיקון הנגע בתחבורה הציבורית. כל הדינונים 13/.

י. טורעי:

האלה באים רק לסתום פרצות, אבל אינן סותמות את הגולל על הפתות הללו. אין באף אחד מהמסמכים האלה והשיקולים האלה של חלוקת ההפסדים, חשבון של הצטרפות ההפסדים. הטענה היא לא, שהואיל וזה ענף ציבורי צריך לטגס אותו, אלא שמכריחים את החברה לנסוע בקווים שאינם רגילים; שהמסמכים על חלקים הוא לא צודק, ולכן מצטרפים גרעונות.

אם יש טענות כאלה באיזה מקום שהוא צריך להיות חשבון כמה זה עולה וכמה הוא הנזק שנגרם לקואופרטיבים בגלל הסיבות האלה. כל הדברים האלה צריך לבדוק. זו התקדמות גדולה כאשר מסיינים את הדבר הגרעונות וקובעים מה הגרעון שנובע מאיזה סעיף. אז יכול משהו לעשות חשבון שבסעיף זה כדאי לכסות את הגרעון בגודל כזה, ובסעיף אחר לא כדאי. אם העלאת התעריפים בסדק הארץ גורמת לגרעון של 50 מליון ל"י אולי צריך לבדוק אם העלאת התעריפים מוצדקת. אם הטעות בגליל העליון מביאות לגרעון של 10 מליון ל"י, אולי צריך שם להעביר את השירות לחברה אחרת, שמכנה לעשות את ההובלה בגרעון של 5 מליון ל"י, וכאן תהיה הצדקה לכנס.

אבל כאשר לא יודעים את הנתונים ודנים על הכל בקלחת אחת, זוהי שיטת הגבאות של ממשלת ישראל; ואין זה השטח היחיד שבו הממשלה אינה יודעת מה נעשה, כל זמן שהמשק רץ, ורק כאשר הוא עומד להעצר כפי שהוא נעצר היום והוא ימשיך להעצר, מתחילים לדבר על סובסידיות. אגד לא יהיה המוסד היחיד שלא יכול לכסות את הגרעונות שלו בלי סובסידיות של הממשלה. אותו דבר בשטח המזון, ואני חושש שבמשך הזמן גם המוסדות הפרטיים לא יחזיקו מעמד, אבל להם אין ברירה, כי איש לא נותן להם כסף. ההתמוטטות של אגד היא רק סימפטום להתמוטטות של הממשלה. אי-אפשר לרפא מהלה זה, כי לא יודעים למה התמוטט המשק של אגד. ועדת גולומב מצאה פתרון, היא טוענת שזה משק בזבזני. אף אחד אינו חולק על כך, אבל זה לא משני שאף אחד לא שילם בעד הסביות בחברות החבריים. יכולים לטעון שפשידות חברי אגד היתה גבוהה פי ארבעה מהשכר המקובל במשק. אני מכיר עוד אנשים שמשכורתם היא פי עשרה מהשכר המקובל, ולא דורשים מהם להחזיר. אבל כמו במקרה של חברה שפושטת את הרגל, דורשים למכור את הרכוש, כך גם כאן. (היו"ר י. הורביץ: בתנאי שזו חברה שפושטת את הרגל). אבל אי-אפשר להכריח הואיל ואי-אפשר לומר, שההון הפרטי של חברה זו אינו מוגן, היא לא תכריזה על פשיטת רגל. היפוכו של דבר אם אומרים: נתן לכם הלואה אם תשכנו את ההון הפרטי שלכם.

הוויכוח בוועדת הכספים הוא לא אם לתת סובסידיה או אם לתת הלואה תקציבית. כאשר מישהו מקבל הלואה תקציבית, צריך לשאול אותו מנין יקח כסף כדי להחזיר אותה. מה פירוש שנותנים הלואה לאגד? יש אם תהליך של גידול הרווחים פירושו שבעוד שנה שנתיים יוכלו להחזיר אותה. אבל אם אנחנו רואים שכאן יש תהליך של גידול הגרעונות, אז למה קוראים לזה הלואה, למה לא לקרוא לזה סתנה? משתמשים בפושטים האלה בשביל לעקוף את החוק ואת הבית הזה, ויש בזה גם הטעייה כוללת של הציבור.

מאחר והשר איבנו איני רואה טעם להכנס לדיון בסעיפים הדו"ח של ועדת גולומב, אבל ברצוני לקבוע בצער שוועדת גולומב לא עשתה מלאכה טובה. היו קבוצות באגד, שהסתדרות תמכה בהן, והדו"ח של ועדת גולומב אינו אומר כלום בענין זה, פרט לענין הנכסים כמסכון. זוהי כפייה על בעלי עסק להחזיק ברכושם הפרטי. זו אינה תביעה בהתאם לחוק, זו תביעה מוסרית, ואדם מוסרי יאמר שהוא לא יכריז על פשיטת רגל, כל עוד לא עשה מאמצים אישיים על פי החוק כדי להחזיר את החובות. הפרטיציפ הוא, שאם בגלל הליכים עסקיים כושלים הפסידו כסף הרכוש הפרטי לא נכנס לקלחת הזאת. זה אובייקט למישכון אם נותנים אפשרות כזאת.

י. סודעי:

שני ימים נראה טעם להסתייג הייום בדיון בדו"ח ועדת גולומב, והואיל ואני צופה שגם אם יושג הסכם זה יהיה פתרון רק לשניים-שלושה חודשים, והואיל ועדת הכלכלה רוצה לעטוף בנושא זה לא רק אד-הוק, אלא לנסות להכנס לעומקה של הבעיה, אני מציע להקים ועדת משנה שתעסוק בסוגיה זו של שירותים קואופרטיביים, אם באמת מתכוונים לתרום לפתרון הבעיה הזאת. יכול להיות שיש כאן הרבה ממשלות שמבחוץ אי-אפשר לדאוג אותן, אבל ביסודו זהו עסק טוב. ועדת המשנה תוכל להכנס לשורש של הבעיות, ותוכל להמליץ המלצות טיפוליות.

ביו"ר י. הורביץ: אני מציע שבישיבה הבאה נשסע את נציגי חברת אגד, ואם יהיה צורך נחליט להעביר את הנושא של התחבורה הציבורית לוועדת משנה.

א. לבני: בשנת 1972 הגשתי הצעה דחופה לסדר-היום של הכנסת בנושא התחבורה הציבורית, ואז העליתי את הבעיה הזאת של חברות החברים כמו ניצנה וחברות בת אחרות. שר התחבורה ואז, מר שמעון פרס, שאל האם אני רוצה שיהיה מבקש על הגזבוזים והוצאות הכספים של הקואופרטיבים ואנשי התחבורה. כל אחד רשאי לקנות מניות מכספי הסכונותיו, וכל אחד מחברי הקואופרטיבים עושה זאת לפי הגיון וחישוב כלכלי. אבל הוא עמד על תנאי אחד, שלא הסובסידיות של הממשלה יסמנו את ההשקעות האלה. האם היה פיקוח של משרד התחבורה האסנבם לא הועברו חלקים מהסובסידיות להשקעות האלה? האם החישובים של התעריפים לקחו בחשבון את ארוותים בחברות האלה? אם כן, ובכל-זאת המצב הוא כזה בחברת אגד, אולי זה שורש הבעיה.

אני מבין שבתחבורה הציבורית לא יכולים שלא לתת סובסידיות, ואיני מציע לבטל אותן; אני בעד המסך הסובסידיות כדי להבטיח תחבורה ציבורית זולה. הטענה שאצלנו התחבורה הציבורית היא הזולה ביותר בעולם לא כל כך נכונה, כי בכל העולם יש אמצעי תחבורה אלטרנטיביים יעילים וזולים יותר, כמו הטראם והרכבת התחתית, נוסף לאוטובוסים. אם רוצים לשמור על מחירים סבירים בתחבורה הציבורית אי אפשר בלי סובסידיות.

ע. דרור: אבל נציגי הקואופרטיבים בעצמם אמרו שבמרכז הארץ יש קווי נסיעה שאפשר להוזיל שם את הסחיר. את הטובסידיות צריך לתת רק במקומות מרוחקים ובלתי רנטביליים.

א. לבני: אנחנו מדברים על כלל התחבורה בארץ ולא רק במקומות רנטביליים. איני בא להציע פתרונות, אני רק מבקש לדעת מנציגי משרד התחבורה אם היה פיקוח, והאם בהתחשבות לקחו בחשבון את כל הדברים האלה. האם יש הצדקה לתמוך בחלק מההפסדים האלה על-ידי סובסידיות לחברות אלה? האם שר התחבורה ומשרדו הקפידו על גיהול תקין של הקואופרטיבים האלה, מבחינת החלוקה בין החברים לבין השכירים. (י. הורביץ: אומרים שהחלוקה היא 6,500 חברים ו-2500 שכירים.) לדעתי צריך להקפיד על כך שהמסך מתן הסובסידיות ילך אך ורק להוזלת המחירים ולא לשום דבר אחר.

לאור המצב שנוצר, ואחר מחשבה שניה אני חושב שוועדת גולומב גמרה את תפקידה. לדעתי עלינו להצביע על כך שוועדה זו אינה יכולה יותר למלא את הפונקציה שלה, כוועדה שמונתה לדיון במכלול הבעיות. כל מה שהוועדה לא הגישה עד היום ותגיש בדו"ח 4 או 5 או 10, זה יהיה תחת לחץ פסיכולוגי זה או אחר של שניתה. מה יהיה אם הדו"ח מספר 3 יביא לאיום או לחץ של שניתה חדשה?

יש לי רושם שמתוך 9 חברי ועדת גולומב 7 קשובים בצורה זו או אחרת לענייני ההסתדרות, ומקורם ממסדות ההסתדרות; איני יודע לכך אם אפשר לתת יד חופשית לשר למנות ועדה ציבורית לפני דאגת שירותי בנושא נכבד כזה היה מקום לדרוש שהרכב ועדה ציבורית כזאת יונבא לאישורם של ועדת הכלכלה, כדי שנאמת ייוצגו בה כל האינטרסים הציבוריים.

א. לבני:

ועדה כזאת, אפילו יהיו בה אנשים שקולים ביותר, לאחר שנוצר מצב כזה, אינה יכולה לקבל הסלצות תחת לחץ לאור האוירה שנוצרה סביבה. אפילו אם השביחה תיפסק הם יחששו מתגובת אגד לדו"ח 3 או 4. אני חושב שצריך להחליף את הוועדה הציבורית הזאת, או שמוסד אחר, כמו ועדת הכלכלה תשקול ותברוק את כל הבעיה הזאת.

י. פרנק:

אני מתפלא על הדיון היום סביב שלחן זה. הנושא של אגד נדון היום גם בוועדת הכספים (היו"ר י. הורביץ: רק מתוך האספקט הכספי, וזה רק אספקט אחד של הבעיה). אבל שם מתרכזים היום כל הגורמים הנוגעים בדבר. לא היינו צריכים דוקא היום לקרוא לישיבה זו כדי להוקיע את התנהגות שר התחבורה או את חברי אגד שלא יכלו להגיע. אינם יכולים לשבת באותו זמן בשתי ועדות שדנות באותו נושא. צריך היה לבטל את הישיבה היום ולהעביר אותה לזמן שבו אפשר היה להבטיח את נוכחותו של שר התחבורה, נציגי אגד וגורמים אחרים הנוגעים בדבר. אני מתפלא שלא היה תיאום מוקדם בענין זה.

כאשר דנים על בעיות כלכליות לא צריך להכניס בעיות פוליטיות, כי האחריות היא משחצת לכולנו. כל הדברים האלה אפשר להגיד במליאה. ועדת הכלכלה דנה בדברים לא לשם פרסומת, ואיני חושב שנוכל להגיע לתוצאות מעשיות על-ידי דיבורים כאלה. (היו"ר י. הורביץ: אתה מדבר פוליטיקה, כולם דיברו כלכלה).

י. מודעי:

האם ההרכב הזה של הוועדה הציבורית לא נראה מוזר בעיניך?

י. פרנק:

כולנו צריכים לחפש את הדרך הנכונה כדי לחשוב נכונה. היתה ביקורת על כל השלבים וההשלכות שקשורות בזה. עלינו לדון בשאלה מה אפשר לעשות, וזאת אי-אפשר לעשות מאידך דריתחה.

ברור לי שיש לעשות משהו, אבל לא אומר שאפשר להכריח למכור רכוש, בגלל זה שהם חברים בחברה אחרת. קואופרטיב אגד קיבל רכוש עצום במדינה מפני שהם משרתי הציבור, ולא מפני שהם חברה ציבורית. אם אנשים קיבלו זאת על סמך זה שהם משרתי הציבור לא היתה להם הזכות להעביר את הרכוש לחברה אחרת. הם היו חייבים מראש לרשום זאת על שם חברה אגד, או על שם הקואופרטיב שעל שמו הועברו אדמות בעשרות מליוני לירות בתל-אביב, בירושלים, בחיפה ובמקומות אחרים. לא נתנו להם את הרכוש הזה כדי שירשמו אותו על שם חבורת בת. אם היינו מדברים על רכוש שאינו קשור ישירות לשירות של אגד, ביחא; אבל אם מציעים למכור את מפעל התחנות ומוטופים, הם יצטרכו כעבור זמן לקנות זאת מחדש ושוב להשקיע כספים. צריך לבדוק מה הם חייבים להחזיק למען השירות, ומה מיותר ואפשר למכור. אין מקום לכלול כאן את הכל יחד.

יש צורך לעבד ולבחון את הדברים הבחנה נכונה, ולהבחין בין עיקר ותפל, ואז אפשר יהיה להגיע לקומפנסציה מתאימה לאלה שצריכים לקבל מה שמגיע להם, ולא לתת מה שלא מגיע, כי הם קיבלו את כל הדברים האלה בתוקף היותם חברה שנותנת שירות לציבור.

א. זילברברג:

אני חושב שוועדת הכלכלה עשתה טובה כאשר בזמנה קבעה ועדת משנה קבועה לענין תאונות הדרכים. שדנה בנושא עם הגורמים הנוגעים בדבר ללא לחץ וללא רעש. הוא הדין לגבי הנושא שאנחנו דנים בו. ועדת הכלכלה צריכה לדון לגופו של ענין, וזכות קיומה אינו תלוי בזה שלא תעסוק בדברים שוועדת הכספים עוסקת בהם. איננו יכולים להיות מנותקים ועלינו לדון בנושא באוירה רגועה. עלינו לקשור את מסקנות הדיונים שלנו עם דברים אקטואליים, ללא כל קשר אם השר הגיע לדיון או לא.

א. זילברברג:

איני מקבל את מה ששמה כאן זה"כ לכניס לגבי רשימת חברי הוועדה של גולומב. לכל אחד מחברי הוועדה כאן יש עבר משלו, והוא קשור לגורם זה או אחר. כמה מחברי הוועדה הציבורית אינם קשורים לנושא היום, אבל הם היו קשורים לו בעבר.

נקיים ישיבה בנוכחות השר ונדון בנושא ובגיש למסקנות שתתקבלנה על דעת כולם. ההבדל בינינו לבין ועדות אחרות שדגות בנושא הוא בקצב הדיון.

היו"ר י. הורביץ:

אני מבין שאנחנו חיים במסגרות פוליטיות שלא תמיד יכולים לחרוג מהן, גם אם זה לא נוח לפעמים. אבל אסור להגיע מזה למסקנה שיה נושא שלא אנחנו צריכים לטפל בו, אלא מישהו אחר. בענין זה היה צריך לקבל אישור ועדת הכלכלה ולא ועדת הכספים. עלולים להגיע שכולם מתייחסים לנושא של אגד ודוקא ועדת הכלכלה לא דנה בו. אנחנו החלטנו לדון על נושא הקואופרטיבים עוד לפני דו"ח ועדת גולומב. אז הובטח לנו שיביאו אלינו את דו"ח ועדת גולומב, וכאשר הוא הופיע ביקשנו לקיים ישיבה עם כל הגורמים הנוגעים בדבר. הישיבה התקיימה לפני שבוע, עוד לפני שהיה ידוע שתהיה שבימה, ויהיה לזה המשך כי עלינו להגיע למסקנות.

אני רוצה להתייחס לנושא בלי קשר למפלגות, כי זה נושא ששייך לכולנו, ופחות מכל ועדה אחרת אנחנו עוסקים כאן בפוליטיקה. בעצם המצב הוא שכאן לפנינו חברה אשר אינה יכולה לעמוד בהתחייבותיה. מי אשם בזה ובכמה, זו שאלה אחרת. זה נכון גם לגבי אל-על, לגבי תמנע ומחר זה יכול להיות נכון לגבי מפעלים אחרים, שהם הרבה יותר בטוחים. חיינו ברמת חיים גבוהה ובהוצאות גדולות ומתברר שאין הכנסות. קשה לגלות דברים כאלה במקום שאין רווח והפסד, אלא חיים סובסידיות, שכמעט תמיד אפשר לספוג אותן. אילו היתה בארץ מאפיה אחת היו קובעים את הסובסידיה ללחם לפי הוצאות הייצור. בענין אגד היו סובסידיות מבלי שהם הגישו השבונות ובלי שהיתה ביקורת, ועכשיו יש ויכוח אם צריך לתת יותר סובסידיות או לא. מי קבע איזו סובסידיה מגיעה לאגד? זה נעלם גדול. באגד הצטברה סרידות רבה נגד המדינה, על שהיא עושקת אותם ולא נותנת להם מה שמגיע להם. הם מאמינים שהממשלה חייבת להם כסף. כאשר לחצנו כאן על סר הדרי, גציג אגד, ושאלנו מדוע חייבו עד שהצטברו גרעונות של 400 מליון ל"י, וסדוע לא העלו את השאלה קודם לכן, הוא אמר שהקצב של הגרעונות גבר רק בשתיים-שלוש השנים האחרונות. הם לא רצו להפריע לתחבורה הציבורית והיו בטוחים שיסתדרו עם משרד התחבורה.

הבעיה היא שאין כאן סדר ואין בדיקה של סל ההוצאות כפי שנקבע על-ידי ועדת קשת. פעם אחת צריך לחתוך את הדבר הזה. אפילו אם תיפסק השביחה היום צריך לקבוע מה הציבור צריך לשלם באופן הברור ביותר. צריך להגיע לזה שכל הוצאה צריך לשלם. אני משוכנע שגם באל-על ובחברות אחרות יש הוצאות גדולות שאולי היו יכולים לחסוך אילו היה ביהול נכון.

לי יש הצעות מעשיות בענין זה. הייתי משאיר בידי אגד את כל הקווים שהיא אומרת שבהם היא סרוויחה. הם אומרים שעל 30% מהקווים הם סרוויחים, ובחלק גדול מהקווים הם מפסידים. האם מישור ראה את המאזן שלהם? אולי נעשה סיכור על הקווים, כדי שהממשלה לא תצטרך לשלם סובסידיות באופן עיוור, ותהיינה חברות שתתחרנה ביניהן. אפשר לעשות סיכור על קווי הנסיעה בגליל העליון, ויכול להיות שיתברר שאם אגד תדע שיש מתחרים היא תשתתף בהתחרות. אולי אפילו נתן להם זכות קדימה. אני מאמין להם כאשר הם אומרים שהם מפסידים בקו הנסיעה למצפה דמון. אז נעשה סיכור ונתן אפשרות גם לחברות אחרות, והסובסידיות תהיינה רק בקוויים הסרוחקים הבלתי-רנטביליים שחייבים לקיים אותם.

היו"ר י. הורביץ:

כאשר לא היה צורך בהתחדות והכל היה מרוכז ב"פול" אחד, לא פלא שמגישים חשבון ואחרים צריכים לשלם. אני נגד המונופול שבו מסלמים את החשבון באופן עיוור. זה עלול להיות בכל שטח בארץ, כי אין סנין להפריש כסף, כבר מדפיסים כסף ב-7 מליארד ל"י ואי-אפשר יותר.

זה לא ענין של ועדת גולומב. גביה שעד אפריל יזרימו לחברת אגד 150 מליון ל"י, מה יהיה הלאה? מה יהיה אחרי אפריל? היום אם היו מציעים לי לקבל את חברת אגד היגם וכתנאי שאדאג להפעיל אותה, הייתי מוכן לעשות זאת. לדעתי יש שם לא 600 אנשים מיותרים אלא 1000 איש מיותרים וזו הוצאה נוספת של 100 מליון ל"י לעובדים עם כל רמת החיים וההטבות שיש להם. אופרים שהשכירים עובדים והחברים מסתובבים. יש קרוב ל-10,000 עובדים באגד, ואם שכו העבודה בלבד הוא 7 או 8 מליון ל"י, זה גרעון, כי הפדיון אינו כזה.

לדעתי המונופול הזה מת גם אם יזרימו לו 150 מליון ל"י. אני חושב שמדיניות ועדת הכלכלה צריכה להיות ביטול המונופול, ושתהיה חברות שונות שיתחרו על השווקים הציבוריים הגדולים של ענין.

אנחנו נקיים דין עם כל הגורמים הנוגעים בדבר. גם נציגי אגד הדיעו שאינם יכולים לבוא בגלל הדיונים אצלם. אחרי זה נטיל על ועדת משנה לעקוב באופן קבוע אחרי המצב בתחבורה הציבורית.

לסיכום הדיון הזה הייתי מציע: א) לקרוא לאגד לסיים את השביתה ולקבל את מסקנות ועדת גולומב בסלואן, למרות שאני לא שלם עם המסקנות האלה; ב) לשבח את הציבור הרחב על עמידתו האיתנה בזמן השביתה. במידה שהשביתה תמשך תציע ועדת הכלכלה לבדוק מחדש את זכות המונופול על התחבורה הציבורית בארץ. (ע. הדר: זה לא קשור לשאלה אם השביתה תימשך או לא). ועדת הכלכלה יכולה להביע את דעתה שצריך לבדוק את ענין המונופול על התחבורה הציבורית בארץ.

א. אנטבי: עוד מוקדם להחליט על זה, צריך להגיד שוועדת הכלכלה תמשיך לדון בנושא של חברת אגד.

היו"ר י. הורביץ: אני מציע הצעה נוספת, שלא יוזרם שום כסף לחברת אגד בלי התחייבות סציה לקבל את המלצות הדוח של ועדת גולומב.

הישיבה ננעלה בשעה 15.30