

פרוטוקול מס' 220

מישיבת ועדת הכלכלה

יום ו', א' אלול תשל"ו - 27.8.76, שעה 09.00

נ כ ח ו :

חברי הועדה: י. מודעי - היו"ר  
א. אליאב  
פ. גרופר  
מ. דרובלס  
מ. חריש  
י. לבני  
י. פרנק

מוזמנים:

חבר-הכנסת גדעון פת  
מר דרוקר - הנהלת יונייטד-טורס  
עו"ד בן-ארצי - יונייטד-טורס  
י. ירדני - הנהלת "דן"  
י. אנקורי - הנהלת "דן"  
ד. וילק - שמנכ"ל משרד התיירות  
ש. שייטלס - משרד התיירות  
ע. קמא - משרד התחבורה  
י. מלכא - המפקח על התחבורה  
מ. שוגר - ועד עובדי יונייטד-טורס

מזכיר הועדה: ד. לב

קצרניח: מ. איזנברג

סדר-היום:

רכישת חברת יונייטד-טורס על-ידי  
קואופרטיב "דן" - הצעה לסדר-היום של  
חבר-הכנסת גדעון פת.

2287.

(נמק) 29.76

היו"ר י. מודעי: ברשותכם, אני פותח את הישיבה. אני רוצה להביא לידיעת חברי הועדה, כי מאז ישיבתנו האחרונה, נחתם ההסכם על רכישת חברת יונייטד-טורס על-ידי קואופרטיב "דן". דעתי האישית היא, שחתימת ההסכם אינה צריכה להשפיע על עמדת הועדה, כי הנושא שאנו דנים בו הוא - הסיוע שיקבל קואופרטיב "דן" למימון רכישה זו, וההסכם על כך טרם נחתם. כך שהדיון יימשך ברוח הדברים בהם פתחנו. מה עמדתה של הועדה, נחליט בסוף הישיבה.

בישיבה הקודמת סיכמנו, שהיום נשמע את הנוגעים בדבר, כל אחד בנפרד. נשמע עתה את נציג ועד עובדי חברת יונייטד-טורס, מר שוגר.

מ. שוגר: חברי ועדה נכבדים, אני חושב שעצם הופעתו לפני הועדה, יש בה כדי להביע את הכבוד שאנו חרבים ליונייטד-טורס. אולם כפי ששמעתם, הסכם המכירה נחתם והוא יכנס לתקפו ב-1 בספטמבר 1976. מאז הישיבה האחרונה של ועדה זו מועצת פועלי חל-אביב הפעילה לחץ על הנהלת "דן" וזו נכנסה למו"מ עם עובדי חברת יונייטד-טורס על קליטת מירב העובדים בעבודה כזו או אחרת בקואופרטיב "דן". הסכם הפצויים שעומד להחתם בין ועד העובדים והנהלת חברת יונייטד-טורס כתוב וערוך. הוא לא נחתם בגלל ישיבת ועדת הכלכלה.

היו"ר י. מודעי: ההסכם מספק אתכם?

מ. שוגר: ההסכם האישי הוא המירב שאפשר לקבל בתנאים הנוכחיים. למרות שהנהלת חברת יונייטד-טורס איתנה בדעתה שהעובדים יקבלו מה שיקבלו, לא היתה צד בשידורנו ובקליטתנו בעבודה ב"דן". היא תשלם מה שתשלם לפי ההסכם. ב-1 בספטמבר כאשר יועברו הכספים ממר רם כספי למר רפאל, יכנס ההסכם לתקפו. ובינתיים אנו נמצאים בתהליך מתקדם של פתרון הבעיות האישיות של העובדים. אי-לכך, לי בשם ועד העובדים, אין יותר מה להגיד. מה שהיה לנו להגיד נגד מכירת חברת יונייטד-טורס אמרנו בישיבה הראשונה, ואנו עומדים על כך. כיוון שהחברה תימכר ב-1 בספטמבר, ואינני רואה מישהו במדינה שיכול למנוע את האקט הפורמלי - זהו.

היו"ר י. מודעי: אתם ביקשתם להופיע לפני הועדה כיוון שיש לכם נימוקים נגד המכירה. עכשו אינך מוכן להשמיע את הנימוקים, כי עברת את הגדר והצטרפת למחייבי הסכם המכירה - - -

מ. שוגר: אינני מחייב את הסכם המכירה.

היו"ר י. מודעי: אבל לא תתנגד לו. כיוון שאנו דנים בצד הצבורי של העניין ולא באינטרסים של אלה או אחרים, השאלה היא - האם אתה מוכן להשמיע את הנימוקים שלך?

מ. שוגר: כצבור עובדים, האינטרס שלנו הוא האינטרס של העובדים ולא הדיון בוועדת הכלכלה על האספקט של עזרת הממשלה ל"דן". האינטרס שלנו הוא להגן על העובדים. ומתוך אספקט זה, הייתי רוצה שתפטרו אותי מהצורך להשמיע מה שהייתי משמיע ילולא היתה מתבצעת מכירת החברה, כי אני חושש שבשלב מן השלבים זה עלול לפגוע ב-170 העובדים; אם ניקלט ב"דן" אנשים יש להם זכרון והם זוכרים דברים.

היו"ר י. מודעי: מר שוגר מודיע, שלמרות שיש לו נימוקים שלא השמיע באזני הועדה, עכשו כאשר ענין המכירה

של החברה אינו נוגד את האינטרס שלו, הוא אינו מעוניין להשמיע אותם. מצהג בוועדות הכנסת איננו זה הקיים בוועדות של השנס האמריקאי. אנו איננו נוהגים לאלץ עדיש לומר דברים בניגוד לרצונם.

י. לבני: יש לי הרושם שכל צד ניצל את כניסת ועדת הכלכלה לבירור העניין. זו איננה ההרגשה הטובה ביותר בעולם. אבל במידה והעובדים נחנים מכך, שיהיה להם לבריאות.

יש שמועות, שנהגי חברת יונייטד טורס שהם עד גיל 38, יחקבלו כחברים לקואופרטיב "דן" ונהגים מעל לגיל זה, יתכן שיזרקו לכלבים. מר שוגר, האם אתה עבדת על הקו?

מ. שוגר: לא. אני איש משרד.

י. לבני: לפי הערכתך, מי נתן את השירות הטוב לתיירים מבחינת היחס, האדיבות וטיב הסיורים, חברת יונייטד-טורס או "דן"?

אני מבין שעובדי חברת יונייטד-טורס שיקלטו כחברים ב"דן" דינם יהיה כדין כל חברי "דן". אלה שיקלטו בעבודות אחרות, האם ניהנו לכם ערביות או בטחונות שכעבור שנה לא יולקו או ייזרקו? מעניין לדעת כיצד מסתדרים העניינים במדינה, ובעיקר במסק ההסתדרותי.

א. אליאב: עד כמה שידוע לי יש קבוצה של עובדים שעבדו ביונייטד-טורס שלא על חקן של עובדים קבועים, ביניהם מורי-דרך, מצויינים, שיונייטד טורס שיפקה להם את הבטיס, את הרכב והמשרד, וקבוצה זו עכשו נזרקה.

מ. דהובלש: אני מצטער שלמרות שחשבתי שנשמע היום משהו נציג העובדים ביונייטד טורס פרטים שיוכלו לתרום לבירור האספקט הצבורי של הנושא, לא שמענו פרטים אלה. אכן כמובן אינני רוצה לאלץ את נציג העובדים לומר דברים שעלולים לתזיק לעובדים.

אני מבין של"דן" היה כדאי לקנות את השליטה בחברת יונייטד טורס. תמורת קבלת עובדי החברה כחברים ב"דן", כי הצבור ממילא ישלם זאת; אם ל"דן" יהיו גרעונות יבזא לאוצר ויבקש טובידיהם. לכן אני חושב שהועדה תצטרך לדון באספקט הצבורי של הנושא.

י. פהנק: האם ועד עובדי חברת יונייטד-טורס בא על טפוקו, והוא מסיר התנגדותו למכירת חברת יונייטד-טורס?

היו"ר י. מודעי: אותי מטריד דבר אחד שהושמע כאן. אנשי "דן" אפרו באופן ברור, שאמסכורות שקבלו עובדי חברת יונייטד טורס לא שיקפו את ההכנסה שלהם, ותכנסתם תפעשית היתה גדולה יותר ביחס של 1 מסכורת ו-4 הכנסה. עניין זה מעניין אותי לא מבחינת העובדים אלא מבחינת ניהול תעשיית החיירות. האם באמת המצב הוא כזה שהשלמות באות מחתיחות מחוץ לכל חשבון ואולי אף במטבע זר, דבר הנוגד חוק החיירות?

מ. שוגר: "דן" הודיע לנו במהלך המו"מ שתיה מלווה בלחצים כאלה ואחרים, שהוא מתכוון לקבל עובדים טובים. אם מתוך 132 עובדים קבועים העובדים לפעלה משנה, יש עובדים לא טובים - וישנם כאלה שלא יכלו לפטר אותם מסיבות אלו ואחרות - "דן" לא יהיה מוכן לקלוט אותם בעד שום הון שבעולם. נניח שהמדובר

ב-5-6-7 עובדים כאלה.

י. לבני:

"דן" מכיר אותם?

מ. שוגר:

"דן" עשה מחקר בענין זה. מדינת ישראל היא היא עולם קטן ותל-אביב עולם קטן יותר ומכירים אותנו.

אנו איננו מוכנים לצאת למאבקים חסרי תועלת. ולא נוכל להגן על אדם שבמזיד חיבל בעבודה וחלקו בסגירת יונייטד-טורס רב.

היו"ר י. מודעי:

אתה מופיע בשם ועד העובדים כולו?

מ. שוגר:

כן. אנו איננו יודעים על מי מהעובדים מדובר מצד "דן". אבל אני לא אטעה אם אומר שאם אעביר פתק עם השמות למר הרביץ, והוא יוציא את הפתק עם השמות שלו, נקלע בול. אנו כועד העובדים לא נאפשר שחמישה איש יסכנו פרנסתם של 130 איש.

העובדים ביונייטד-טורס קבלו בדרך זו או אחרת פיצויים מוגדלים.

היו"ר י. מודעי:

כולם?

מ. שוגר:

מי שעובד בחברה למעלה משנה קיבל יותר מ-100%. כך שמבחינת פצויי הפטורים, שניתנו מעבר למסגרת החוק, ועד העובדים בא על ספקו, אם כי לא המלא והאבסולוטי.

אשר לרמת השירות, יונייטד-טורס כתברה שעסקה אך ורק במתן שירותים לתיירים, היו לה יתרונות שלה בזכות היותה מתמחה בתחום התיירות בלבד. אני חושב שאפשר להגיד בקלות רבה, שאנו היינו ה"לידרים" בענף זה מבחינת רמת השירות. גם אצלנו היו תקלות. אבל אפשר להגיד שהחמר שעבד אצלנו פרנסתו היתה על התייר והיה כדאי לו שהתייר יקבל שירות טוב, כי אז היתה לו עבודה, אחרת ישב בטל ולא קיבל משכורת; הוציאו אותו לחופשה ללא תשלום, כי לא היתה עבודה. כך שיונייטד-טורס היתה ה"לידר" בענף התיירות.

בניונייטד-טורס יש עובדים מגיל 22 ועד

גיל 64. האנשים המבוגרים הם בדרך כלל עובדי משרד. "דן" הודיע מפורשות שגם אותם הוא מוכן לקלוט. יותר מזה, בעקבות פנייה של מועצת פועלי תל-אביב, הודיע "דן" שהוא מוכן לקלוט אותם עם הוותק שלהם. האמת היא שאת הוותק שלנו ב"דן" נרכוש בכסף. את התנאים הסוציאליים ב"דן" נקנה בכספי התנאים הסוציאליים שנקבל מיונייטד-טורס. אני מוכן לעשות זאת כדי להבטיח את פצויי הפטורים, הפנסיה, החופש וחופש המחלה. אינני צריך להביא כסף מהבית כדי לקנות את התנאים הסוציאליים. הכסף שקבלתי מיונייטד-טורס יאפשר לי לקנות את התנאים הסוציאליים ב"דן".

היו"ר י. מודעי:

ומה על המנייה?

מ. שוגר:

אני מדבר על אלה שנכנסים ל"דן" לא כחברים. לגבי מי שנכנס כחבר, גיל הכניסה אינו רלוונטי, כי הוא יכול לקנות וותק אחרוני. אם אתה בין 40 שנה, אתה צריך לקנות כל שנת וותק, על פי מפתח קבוע. אנו עמדנו על העקרון של קניית וותק, על מנת שלא יקרה מה שאמר חבר-הכנסת לבני, ולא יוכלו לזרוק אותנו לרחוב.

חבר-הכנסת אליאב דיבר על עובדים יומיים, על

מדריכים שהם עובדים זמניים בחברת יונייטד-טורס. האמת היא שהיו עובדים עונתיים בין הנהגים שפוטרנו לפני חדשיים, וועד העובדים לא טיפל בהם. מספרם נע בין 5 ל-15, לפי היקף העבודה. אלה היו אנשים צעירים מאד. מה שנוגע למדריכים, הסטטוס שלהם ביונייטד-טורס הוא של עובדים יומיים; כאשר יש עבודה מטלפנים אליהם והם באים. עולמם חרב

עליהם יוחר מאשר עולמנו.

א. אליאב:

והם אינם צעירים. אני טיפחתי בהם בחוקף חפקידי, ואני יכול להגיד שאנו הצענו להם לעבוד כעובדים בכירים במשרד, כי רצינו שיהיו עובדים שלנו ולא ירצו לתפוס את כל הצפרים בחוץ. אך הם היו אלה שהתנגדו לחתום אפילו על חוזה אישי. אבל הם לא יפגעו מסביבה פשוטה - אם יש תיירים במדינת ישראל - והשנה ברוך השם יש תיירים - כל המדריכים במדינת ישראל אינם מספיקים. יש מחסור תמידי במדריכים. המדריכים שעבדו אצלנו כיומיים ברובם שולטים בשלוש שפות. ב"דן" אין מדריכים כאלה. המדריכים של "דן" רובם ככולם דוברי אנגלית ואידיש. "דן" מעוניין בהם ורוצה להמשיך להעסיק אותם. "דן" רוצה להעסיק אותם על בסיס חוזה. אני מקווה שסוף סוף יהיו מוכנים לחתום על חוזה. "דן" מוכן להבטיח להם חוזה של 200 ימי עבודה מינימום.

אני רוצה לומר לחברי הועדה, כי היתה לנו אפשרות בשלב מן השלבים להפוך את המאבק שלנו למאבק לא תרבותי, מאבק אלים. יש אצלנו אנשים שהיו מוכנים לכך. אך הדוגמה של עובדי לילנד באשדוד צלצלה באזנינו. קראתי בעתונות שמתוך 91 איש שפוטרו מלילנד אשדוד, 66 לא נקלטו בעבודה בגלל ההתפרעויות. אילו רצינו להפוך לאויבים של עצמנו, היינו יכולים לחזור על מאבק זה. אבל אנו ניסינו - ואני מקווה בהצלחה - לנהל מאבק תרבותי. ואמנם לכל מקום שפנינו אמרו לנו: כל זמן שאתם מנהלים מאבק עיקש אבל תרבותי, הדלתות אינן סגורות בפניהם. ועדי העובדים שלנו מורכבים מ-4 אנשים, שאני הצעיר שבהם, ואני בן 35. הקולגים שלי הם בני 43 - 45 - 47.

"דן" מעוניין לקבל אותנו כחברים, כי הוא מעוניין לחסל את העבודה השכירה. היום עולה פנייה ב"דן" 165,000 לירות. וכל שנת ווחק 8100 לירות.

אשר ל"טיפים" עליהם שאל יושב-ראש הועדה, זה עוד גלוי בכל העולם, שתעשיית התיירות קולטת "טיפים". וחוק התיירות לגבי צבור העובדים בענף התיירות, הוא אחד האסונות הגדולים מבחינת ביטחון הפרטי. אבל התרגלו לחיות עם זה. מקבלים טיפים. והטיפים מהווים אחד המרכיבים של השכר. כאשר אדם פונה לתעשיית התיירות הוא עושה חשבון שהוא עשוי להשתכר כך וכך. מי שעובר על החוק ומקבל טיפים בדולרים, זו בעייה של החוק בישראל. יש קאלה המחביאים את הדולרים מתחת לבלטות, יש המוכרים אותם ברחוב לילנבלום ויש ההולכים לבנק וממירים אותם בלירות. ופה שאמר מר הורביץ מתייחס לכלל העובדים בענף התיירות בישראל.

היו"ר י. מודעי: כולל העובדים שלו?

מ. שוגר: בחקנון שלו יש פעיף האוסר לקבל טיפים. אם הוא רוצה לבער את הנגע הזה, הוא צריך להעמיד 200 מפקחים. אבל האמת היא שב"דן" פי שנתפס צלול להפסיד את המנייה. זה מה שיש לי לומר על הטיפים. "ספור החנויות" נגמר בעקבות חוק התיירות. אנשים התחילו לרעוד כבר לפני חדשים, כי אם יציבו מפקח על-יד כל חנות, אפשר להתגבר על כך.

היו"ר י. מודעי: תודה רבה למר שוגר.

ועתה נשמע את חברי הנהלת יוניטד-טנרס, שהזמנו אותם לפי בקשתם לדבר אלגבתחרי הועדה, שלא בנוכחות הגורמים האחרים השותפים לעסקה.

מר דרוקר: אני רואה מחובתי להודיע לוועדה, שבינתיים השכם העסקה בין הצדדים נחתם בראשי-חיבות. כתוצאה מכך מה שהיה בדעתנו לומר, מיותר. אבל אני רוצה לומר מספר

מלים על הענין כולו.

אנו נאלצנו למכור את החברה כתוצאה מהדברים שאמרו נציגי משרד התיירות ומשרד האוצר בישיבה הקודמת, כי לא הצלחנו לקבל את העזרה לבנות רכוש כה גדול, שבנינו אותו בתנאים קשים. בשלב זה, נוכח האינפלציה הגדולה, כאשר אין לנו קרנות לחידוש רכב החברה, נאלצנו לחפש קונה, ולמזלנו מצאנו קונה שיוכל לעשות שימוש ברכב שלנו. יחד עם זאת לא יגרם כל נזק לצבור ממכירת החברה ל"דן". "דן", לפי דעתי, ימשיך להפעיל את החברה כחברת תיירות בנפרד ממסגרת הקואופרטיב. והשירות שקבלו התיירים והסוכנים מיונייטד-טורס הם ימשיכו לקבל מיונייטד-טורס בבעלות אחרת.

אנו עשינו מאמצים במשך כל שנות קיום החברה לשרת את ענף התיירות בארץ על הצד הטוב ביותר שיכולנו, ואני חושב, במידה גדולה של הצלחה. ויכול להיות שאנו יכולים להגיד, שרמת השירות לתיירים באוטובוסים בישראל היא רמה גבוהה, כתוצאה מהשירות שלנו. אנו איננו עוזבים לגמרי את הענף. רוב הבעלים יש להם עסקים אחרים בענף.

ברגע שיצאה לעתונים הידיעה שאנו מוכרים את החברה לקואופרטיב "דן", באה הודעה ממשרד התיירות, שהם מבקשים מאתנו להחזיר את ההלוואות שקבלנו ממשרד התיירות. משרד התיירות התחיל לצמצם לנו את האשראי להון חוזר, וזה גרם לנו קשיים. אנו חושבים שיהיה זה נכון מצד הממשלה שלא לבקש חזרה את ההלוואות שניתנו לחברה, כי החברה ממשיכה לפעול כחברת תיירות. ויהיה זה רק ענין לאלה ששירתו את הענף עשרים וכמה שנים, אם הממשלה תבקש מאתנו להחזיר את ההלוואות. הענין לא יהיה ל"דן" אלא לבעלי החברה.

נקודה זו אינה ברורה. אתם מכרתם את החברה עם ההלוואות או בלי ההלוואות.

היו"ר י. מודעי:

עם ההלוואות.

קריאה:

זה בניגוד להסכם.

היו"ר י. מודעי:

מר דרוקר: המצב הוא שהם קנו מאתנו את המניות של החברה עם התנאים של ההלוואות שהיו בספרים בזמן הזה. היה ידוע שיכול להיות שהממשלה או הבנקים לא יסכימו. כתוצאה מזה אנו צריכים לתת מכיסנו את המימון. ואינני יודע אם אנו הגורם שצריך לתת את ההלוואות לזמן ארוך לענף התיירות.

שמענו מאנשי "דן" שהשקעתם מליון לירות בחברה, ועכשו התעשרתם וקבלתם 20 מליון לירות.

מ. דרובלס:

מר דרוקר: המליון לירות איננו מליון לירות, אלא 2,5 מליון לירות והם הושקעו לא היום אלא לפני

עשרים וכמה שנים.

נוסף לכך יש עוד נקודה הגורמת קשיים, והיינו מבקשים מפורום מכובד זה לעזור לנו. השנה סוכם עם משרד התיירות, שבמקום להעלות מחירים נקבל מהממשלה סובסידיה בסכום של מליון ורבע לירות. אנו רצינו להעלות את המחירים במקום לקבל סובסידיה, כי השבנו שהתיר יכול לשלם את הפרש. אבל מדיניותו של משרד התיירות היתה שלא להעלות מחירים. אנו הסכמנו ולא העלינו את המחירים. ועל פי סיכום זה עבדנו רוב השנה. עכשו הודיעו לנו על ביטול הסובסידיה. זאת אומרת שאנו נתנו הנחות לתיירים מכיסנו. אנו חושבים שזה עונש יותר מדי חמור.

אתה מדבר על מחצית השנה שעברה בפועל?

היו"ר י. מודעי:

מר דרוקר:

העונה הגדולה של התיירות כבר עברה.  
אלו הנקודות שרציתי להביא לפני הועדה.

עו"ד בן-צבי:

אני רוצה להשיב על שאלתו של חברת-הכנסת  
דרובלס לגבי ההשקעה של בעלי המניות בחברה.  
הרכוש של החברה שווה היום ל"דן" יותר ממה שהיה צריך לשלם אילו היה  
צריך לקנותו בשוק החפשי. אילו היינו מוכרים 87 אוטובוסים בעזה  
המשק של המדינה היה נפגע, ו"דן" היה צריך להוציא 40-50 מליון לירות.  
לא נגרם נזק למדינה כתוצאה משנוי הבעלות בחברה. כאשר בעלי המניות  
זכנסו ליונייטד-טורס, הם לא באו ערומים, אלא עם נכסים. והנכסים  
הוערכו ב-1960 בהתאם לצרכים עסקיים. ההשקעה ב-1960 הייתה 24 אוטובוסים,  
ומאז גדל מספר האוטובוסים עד 87. במשך שנים לא קבלו בעלי המניות  
דוידנד, שנכנס לעסק. מחוץ להפרכי האינפלציה - - -

היו"ר י. מודעי:

השקעה נוספת מעל ההשקעה המקורית לא היתה?

עו"ד בן-צבי:

ב-1963 היתה השקעה נוספת.

היו"ר י. מודעי:

החברה אף פעם לא חילקה דוידנד?

עו"ד בן-צבי:

פעם אחת, כאשר פ.א.י.סי היתה בחברה. כאשר  
בעלי המניות קבלו דוידנד, הם שילמו מס  
והחברה שילמה מס. כך שנשאר להם 13%. מבחינת הנכסים מה שנמצא במאזן  
מבחינה עסקית אינו מייצג מה שהשקיעו בעלי המניות לאחר תשלום מס, ואנו  
שילמנו מס-הכנסה כל השנים.

י. לבני:

הבעלים היו עובדי החברה?

עו"ד בן-צבי:

חלקם.  
אלה הם הדברים לגבי מצבה של החברה, כאשר

מניותיה הועברו ל"דן".

י. לבני:

"הועברו", בלשון עבר?

עו"ד בן-צבי:

כאשר מניותיה הועברו ל"דן". שמעתם ממר  
דרוקר, שהסכם העסקה נחתם. המניות עדיין

לא הועברו. אבל הן בתהליך העברה.

שמענו מ"דן" שהם ימשיכו לקיים את החברה  
כחברת תיירות נפרדת. בלי קשר עם אגד. הם רוצים להכנס למשרדים שלנו  
ולנהל את החברה באותה צורה שאנו ניהלנו, ולא בשיתוף עם אגד. זה לא  
יהיה "אגד-יונייטד טורס", אלא זו תהיה חברת יונייטד-טורס, שחלו שנויים  
בבעלותה. מה היתרונות ל"דן"? כאשר מהיה עבודה בענף התיירות, יוכל  
"דן" לנצל כל 87 האוטובוסים. לעומת זאת בחודש נובמבר, כאשר אין  
תיירות, יוכלו לנצל את האוטובוסים שלא למטרות תיירות. אבל "דן" אינו  
מתכוון לנצל אוטובוסים אלה שלא למטרות תיירות אלא כעבור 7-8 שנים.

שלושה דברים אנו מבקשים. האחד - נמסר  
על-ידי מר הוניג, שקבלנו מענק לשמירת מחירים. אנו לא הסכמנו לזה.  
שענתנו הייתה: אל תתנו סובסידיה למצרך, תנו לנו להעלות את המחירים,  
כי בשופו של דבר יצא מזה הפסד והכסף לא יגיע. בדצמבר 1975 דרשנו  
תוספת מחירים. אמרו לנו: אין באפשרותנו להעלות את המחירים; תהיינה  
העלאות של הדולר במשך השנה ותקבלו מענק של מליון ורבע לירות. מענק  
זה היינו צריכים לקבל ב-1 באפריל 1976. השברתי את הקשיים שהיו בהעברת  
הסכום מבחינת חוק התקציב. וכך הגענו למצב שהיינו נאלצים למכור את  
החברה. על המחירים שמרנו, ומשרד התיירות הודיע לנו שהקפאת המענק  
בעינה עומדת. אנו משלמים היום 43% בגלל הקפאה זו.

מ. דרובלס:

כמה קבלתם בשביל המניות?  
המענק הזה אושר. המענק הזה מגיע. שמירת  
המחירים קיימה.

עו"ד בן-צבי:

מ. דרובלס:

המענק אושר למי?  
ליונייטד-טורס. ואנו דורשים לקבל אותו.  
הבטחנו שלא להעלות את המחירים עד 28 בפברואר.  
והבטחה זו קיימת גם לגבי בעלי המניות החדשים. כל ההסכמים שחתמנו עליהם,  
"דן" חייב לשמור עליהם עד 28.2.77. נשאר אדם שלנו כנאמן בחברה, כדי  
שהיחסיים עם הסוכנים לא ישונו עד 1.3.77.

עו"ד בן-צבי:

אשר להלוואות, בחדשי מרץ-פברואר קבלנו  
הלוואה לרכישת אוטובוסים קטנים. לא קבלנו עד היום יתרת ההלוואה.  
אך קבלנו הודעה ממשרד התיירות שמ-1 בספטמבר נצטרך להחזיר ערבות  
בנקאית. הבאנו את האוטובוסים הקטנים לפי דרישת משרד התיירות. בעלי  
המניות החדשים ימשיכו לקיים אותם. איזו הצדקה יש שלא נקבל 330,000  
לירות?

י. לבני:

מהו סכום ההלוואות לעידוד התיירות שהצטבר  
אצלכם?

עו"ד בן-ארצי:

2,9 מליון לירות, זו כל יתרת ההלוואות  
הצומדת לזכותו של הבנק ומשרד התיירות.

היו"ר י. מודעי:

זה אינו כולל סכום של 330 אלף לירות?

עו"ד בן-צבי:

לא. הפרעונות הם בשנת 1978 ובשנת 1979. בזמנו  
היו מקבלים הלוואות לעשר שנים, אחר-כך לשמונה  
שנים ואחר כך ל-5-6 שנים. מרבית ההלוואות נגמרות ב-1979-1978. כל  
הטרנס הגדול שהוקם הוא על הלוואה בסך 2,9 מליון לירות לחברה שיש  
לה 87 אוטובוסים. זה רק מראה שלא נתנו לנו הלוואות. איזו הצדקה  
יש להגיד, שאם התחלפו בעלי המניות, יש להחזיר את ההלוואות. יש  
שיעבודים והבנק יכול לדרוש ערבונות של בעלי המניות החדשים.

היו"ר י. מודעי:

זה אינו טיעון משפטי, זה טיעון בעל אופי צבורי  
לגבי המענק; הטיעון המשפטי הוא: יש התחייבות,

עו"ד בן-צבי:

חייבים לקיים אותה. לגבי ההלוואות כחוב בתוים, שאם יחול שנוי של  
בעלי המניות, הזכות בידם לדרוש החזר ההלוואות. איננו רוצים להעביר  
עניין זה-2,9 מליון לירות למישור משפטי. את התשלום של ה-1 בספטמבר  
1976, אנו משלמים. אינני יודע מה הקושי של משרד התיירות בעניין זה.  
האם הוא רוצה לדחוק את "דן" למצב שדחק אותנו? עד כמה שידוע לי,  
"דן" הוצה לנהל מסגרת סגורה של יונייטד-טורס. ב-1 בספטמבר נגמר  
ההון החוזר ובחשובה למכתבנו הודיע משרד התיירות שלא יחדשו את  
ההון החוזר. מניין יקח "דן" את ההון החוזר שידרש להפעלת החברה?

לכן בקשתנו לסייע לנו בעניין המענק, העניין  
ההלוואות ובעניין החזר ההלוואות.

מב וילק:

מבחינת היחסים עם חברת יונייטד-טורס, במשך  
השנים שאני משרת את נושא התיירות, אני  
יכול לומר שהיו יחסים טובים. יונייטד-טורס שיתפה פעולה למרות כל הקשיים  
שהיו, דוגמת הקשיים ביום העצמאות, כאשר לא יכולנו לשתף את יונייטד-  
טורס בהסעות למצעד צה"ל, כי חלק מהאוטובוסים של החברה נמכרו מראש  
לסוכנים להסעת חיילים שבאו בקבוצות.

אחרי הדיון בוועדה זו לפני שבועיים, היה דיון  
בהנהלת המשרד עם שר התיירות, ואני יכול לומר שעד 1.9.76 ההון החוזר  
לא הופסק. זו היתה בקשה של יונייטד-טורס ואנו כיבדנו אותה.

יש לי הרושם שעד היום אין במשרד התיירות מסמך בו מודיעים לנו מה גורלה של החברה. לכן אני מופתע מהטענות של שני הצדדים. על הכוונות למכור את החברה ל"דן" קראנו בעתונים. ואחר-כך שמענו ממר דרוקר.

עו"ד בן-צבי: היתה הודעה של מר איזמן.

מר וילק: טבעי הוא שרצינו להבטיח כספי הצבור. לכן הודענו מה שהודענו.

היו"ר י. מודעי: מה הודעתם?

מר וילק: הודענו שאנו מעכבים את הכספים. וכאשר נקבל מסמך ובו התנאים שבהם העבירה יונייטד טורס את הונה, את האוטובוסים והמשרדים ל"דן", נדון בכך. כרגע, כאשר אין לנו נתונים, אנו חייבים בזהירות, כי המדובר איננו בכספי פלוני או אלמוני? אלא בכספי הצבור, ויש לדאוג שיוחזרו. על השאלות הנוגעות להון חוזר ולהלוואות ישיב מר שייטלס.

ש. שייטלס: כאשר נודע למשרד התיירות שיונייטד טורס מנהלת מו"מ על מכירה, נערכה פגישה של שר התיירות עם נציגי יונייטד טורס, בה נשקלו אפשרויות המשך הפעלת החברה. לא שהודענו שאנו מפסיקים את ההלוואות, אלא שהיה דיון על אפשרות המשך פעילות החברה. באותה פגישה התברר שהתנאים שמעמידה יונייטד טורס להמשך פעילותה הם כאלה שלא משרד האוצר ולא משרד התיירות, אינם מסוגלים לעמוד בהם. והכוונה היא לתנאי יונייטד טורס לגבי תמריצי ייצוא ומימון חידוש האוטובוסים. החברה הודיעה שאם לא תקבל תנאים אלה, היא אינה מוכנה להמשיך בפעילותה.

לאחר פגישה זו נתנו הוראה שאיננו מחדשים את ההון החוזר ואנו מעמידים את ההלוואות שניתנו לרכש לפרעון מיידי, כי ההלוואות נתנו לבעלים מסויימים וכל שנוי בבעלות מחייב דיון מחדש. זאת אומרת שמשרד התיירות שומר לעצמו את הזכות לדון בעניין לגבי הרכב הבעלות החדש. ההלוואות שניתנו ליונייטד טורס היו נמוכות מאלו שניתנו ל"דן" ואגד. אצל אגד אין הפרדה בין הלוואות למימון רכישת אוטובוסים לקווים הצבוריים ובין הלוואות למימון רכישת אוטובוסים לתיירים.

היו"ר י. מודעי: קבלנו אינפורמציה מלאה בנושא זה.

ש. שייטלס: אשר למענק, השכום ההתחלתי של המענק היה 500,000 לירות אחר כך עלה ל-750,000 - 1,000,000 והגיע למליון ורבע לירות. יש שתי חברות המנהלות קווים רגולריים לתיירים - יונייטד-טורס ואגד-דן. כיוון שהמו"מ עם שתי החברות היה מתנהל כל שנה לגבי השנה העתידה, לנו היה נוח שאנו מסיימים את המו"מ על מחירים סבירים עם חברת יונייטד טורס, ואז קל לנו לכתוב את המחירים לאגד. כך התנהלו הדברים במשך 5 שנים. בשלב מסויים בקשנו מחברת יונייטד טורס שלא להעלות מחירים, ויחד עם אנשי אגף התקציבים הבטחנו לתת להם מענק או סובסידיה. מענק זה מופיע תחת הסעיף של תמריצי ייצוא. כאשר קבענו גבהו של המענק, אחד האלמנטים שהבאנו בחשבון היה גובה ההכנסה במטבע חוץ של יונייטד-טורס במשך שנה. אין התחייבות המשפטית של משרד התיירות לתת תמריצים לבתי מלון; יש פסק-דין של בית הדין הגבוה לצדק בעניין זה. הבסיס לכל המענק היה שחברת יונייטד-טורס תמשיך לפעול כחברה עצמאית. אם היום חברת יונייטד-טורס אינה קיימת יותר, כל השיקולים שלנו לגבי המענק השתנו.

עו"ד בן-צבי: צריך להעלות את המחירים?

ש. שייטלס:

אינני יודע. גם אם נאמר שחברת יונייטד-טורס תמשיך לפעול כחברה עצמאית, עדיין אינני בטוח ש"דן" לא יתאחד עם אגד, וגם אם ימשיך להפעיל את יונייטד-טורס כחברה עצמאית, לא ינה מהטבות אחרות שהוא מקבל.

היו"ר י. מודעי:

את העתיד הסברה יפה. מה לגבי העבר? כאשר יונייטד-טורס היתה חברה עצמאית, המשרד ראה בזה התחייבות. האם הוא יעמוד בה?

ש. שייטלס:

עוד לא נתקבלה החלטה של המשרד. המשרד רק הקפיד את המענק. עד אז המענק שוחרר בשלבים כפי שמחייב חוק התקציב. לגבי החדשים שהחברה פעלה כחברה עצמאית, אני מניח שהמשרד יחליט באורח חיובי.

היו"ר י. מודעי:

יש בידי מכתב בו נאמר, שהחלטת משרד התיירות בדבר הקפאת המענק, בעינה עומדת. והמשרד ישוב לדון בנושא עם גמר הבירורים על עתיד החברה. דברים אלה אינם מתיישבים עם מה שאתה אומר.

ש. שייטלס:

כאשר נכתב המכתב לא היה ברור מה יהיה גורל החברה.

מ. דרובלס:

אני רוצה לשאול את אנשי חברת יונייטד-טורס: הגיעה לאזנינו שמועה שמאז החלה ועדת הכלכלה לדון בנושא, יזרזתם את המו"מ עם "דן" וקבלתם סכום כסף ניכר. מהו הסכום שקבלתם כתוצאה מכך שועדת הכלכלה התחילה לדון בנושא?

מר דרוקר:

לא קבלנו שום סכום נוסף.

מ. דרובלס:

נכון שאנו מדינה חפשית ובעל עסק רשאי למכור נכסיו למי שהוא רוצה. יחד עם זאת אני שואל אתכם: אתם מופיעים לפני הועדה ומבקשים סעד של הועדה לאור העובדה שאתם הייתם חלוצים בענף ובניתם מפעל יפה. האם לפי דעתכם, הנימוס אינו מחייב אתכם, לאחר שועדת הכלכלה התפנתה מכל עסוקיה והחלה לדון בנושא זה, להודיע ליושב-ראש הועדה: אנו עומדים לחתום על הסכם המכירה, תוך 24 שעות?

היו"ר י. מודעי:

הם עשו זאת. ואני מסרתי על כך לחברי הועדה.

מ. דרובלס:

אנו פנינו לשני הצדדים ובקשנו משני הצדדים לעכב כל מעשה עד שועדת הכלכלה תסכם את הדיון. אני חושב ששום דבר לא בער ואפשר היה להמתין עד שנסכם את הדיון ונסיק מסקנות. נמסר לנו על ידי אנשי "דן" שאתם עומדים להתעשר מעסקה זו. השקעתם הון עצמי של מליון לירות בסך הכל, ואתם עומדים לקבל פי שלושים. האם אפשר לדעת אם זה נכון?

י. לבני:

אם הם יתעשרו, "דן" ייעשה עניי.

מ. דרובלס:

לא "דן", אלא משלם המסים. מהי אפוא האמת בטענה של "דן" שדרשהם וקבלתם עבור המניות

סכום מוגזם מאד?

בישיבה הקודמת החרשנו שלחברת יונייטד-טורס

יש מה לומר על הסיבות שהביאו לכך שאינה יכולה להמשיך בפעילותה. "דן" ואגד קבלו טובסידיה ויונייטד-טורס לא קבלה. היום בא מר דרוקר והודיע שנחתם הסכם המכירה. וכל מה שאנשי יונייטד טורס דורשים הוא

פעד של הועדה לקבל ממשרד התיירות מה שהם חושבים שמגיע להם. לעומת זאת בנושא שרצינו לשמוע מכם פרטים לצורך בירור האספקט הצבורי של הנושא, לא שמענו מכם דבר. אם אתם קבלתם 50 מליון לירות עבור המניות וכחוצאה מכך ל"דן" יהיו גרעונות, אנחנו - משלמי המסים - נצטרך לשלם אותם. לכן האינפורמציה שיכולנו לשמוע מכם בעניין זה חשובה מאד. אנו נמשיך לדון בנושא מתוך ראיית האספקט הצבורי. אבל מהתנהגות שני הצדדים לעסקה נצטרך להסיק מסקנות. אינני יכול לומר זאת לגבי יוניטיד טורס, כי היא חברה פרטית. אבל כאשר "דן" יבוא לבקש סובסידיה, נצטרך ליישם את המסקנות לגביו.

אני חושב שהעמדה שנקט משרד התיירות לגבי יוניטיד-טורס היא נכונה. עד שלא נסיים את הדיון, העמדה של משרד התיירות צריכה להשאר בעינה.

י. לבני:  
אם הלוואה בסך 2,8 מליון לירות מועברת ל"דן", הפרשי הריבית שיזכה בהם "דן" כחוצאה מכך יגיעו ל-800,000,000-1,000,000,000 לירות.

עו"ד בן-ארצי: 600,000 לירות.

י. לבני:  
מתוך הסכום שתקבל יוניטיד-טורס, מהו הסכום שישולם כפצויים לעובדים? אם אינכם מוכנים לנקוב בסכומים, אנא ציינו מהו אחוז הפצויים לעובדים מתוך הסכום שתקבלו.

אני רוצה לומר לאנשי משרד התיירות: כאשר מנהלים מדיניות של שוק הכרמל בנושאים כלכליים, זה נראה כמו שוק הכרמל. אינני יודע אם זה רק טיעון של יוניטיד-טורס, שלא הסתדרו עם משרד התיירות ולכן נאלצו למכור. השאלה היא, האם משרד התיירות מסיק מכך מסקנות לגבי העתיד? נותרו עדיין שרידים של חברות פרטיות בענף התיירות. מה חושב משרד התיירות לעשות כדי שגם אלה לא יבלעו על-ידי "דן" ואגד? לנו איכפת שנעלם גורם התחרות מענף התיירות ויהיה מונופול בידי גורם אחד. אני רוצה לשמוע מחברת יוניטיד טורס מה צריך לעשות בעתיד כדי למנוע זאת.

נציג משרד התיירות אמר, שמשרד התיירות אינו חייב לתת תמריצי ייצוא לבתי-מלון. בתקציב משרד התיירות יש סעיף - - -  
ש. שייטלס: לא בתקציב משרד התיירות אלא בתקציב משרד האוצר.

י. לבני: אם אין נותנים תמריצים אולי צריך להוציא סעיף זה מהתקציב.

ג. פת:  
אני מרגיש את עצמי במצב לא נוח כאשר אני יושב ב"חברה קדישא", וכך אני מרגיש עצמי בדיון זה כי למעשה אנו מדברים על דבר מת. הנושא הועלה כהצעה לסדר-היום לא בכדי לשמור על האינטרס של יוניטיד-טורס. אנשי יוניטיד-טורס הם אנשי עסקים היודעים לשמור על האינטרסים שלהם. אבל כאשר נמכרה חברת יוניטיד-טורס, נפגע האינטרס הצבורי. והכתובת לטענות היא רק משרד התיירות. אם משרד התיירות לא הצליח במשך 10-8 שנים לדאוג לכך שלא תהיה איפה ואיפה במדינת ישראל, שלא תהיה העדפה של אחד על פני השני, זו אשמתו. ואל תאשימו את משרד האוצר ואת ועדת הכלכלה. העובדות הן פשוטות: חברה אחרת קבלה למימון רכישת אוטובוסים 80%-90% וחברה אחרת קבלה 50%; חברה אחת קבלה סובסידיות וחברה אחרת - לא. חברה אחת מועדפת על-ידי משרד הבטחון וחברה אחרת - לא. במלחמת יום-הכפורים האוטובוסים של יוניטיד-טורס עמדו, ובכדי להשתמש בהם היו נאלצים לשלם כופר לאגד ול"דן". האשמה היא אפוא במשרד התיירות.

משרד התיירות החליט להקפיא את המענק ולהפסיק הלוואות להון חוזר. מדוע? מה ענין שמיטה להר סיני? ענין התמריצים זה ענין שברצותו נותן וברצותו אינו נותן. מה זה, מדינת ישראל הפקרה? כך בנינו את המשק. למי שרצו נתנו ולמי שלא רצו, לא נתנו. אם נחייב את יונייטד-טורס להחזיר את ההלוואה, תבוא אגד ותבקש הלוואה דומה. בהלוואה שקבלה יונייטד-טורס לא בנו וילות. היא שימשה להפעלת החברה. אין אפוא מקום לפגיעה ביונייטד-טורס על ידי הדרישה להחזיר את ההלוואה. אני משוכנע שמה שלא קיבלה יונייטד-טורס, יקבל עכשו "דן" פי כמה וכמה.

אני חושב שאין מקום לנקמנות ביונייטד-טורס. לבי מר על כך שיונייטד-טורס נמכרה ל"דן". חברת-הכנסת דרובלס, חברת יונייטד-טורס הוקמה לפני 20 שנה. אם בעליה השקיעו בה בעת הקמתה מליון לירות ויקבלו עכשו 10 מליון לירות, הרי שהם לא כיסו את ההשקעה.

לאור כל אלה אני חושב שמסקנת-ביניים של הועדה צריכה להיות, שאין מקום להעניש את יונייטד-טורס לגבי הזמן שפעלה בתורת שכזאת.

י. פרנק: את דעתי אביע במסגרת הועדה. עתה אני רוצה לשאול את אנשי משרד התיירות: מה יקרה אם יבואו היום אנשים וירצו להקים בכספם הם חברה מעין זה, כפי שעשו אנשי יונייטד-טורס? אינני יודע מה היה לפני 20 שנה. אני מתאר לי שגם אז אנשי אגד ו"דן" התנגדו להקמת החברה. היום בודאי יתנגדו ויטענו שיש מספיק אוטובוסים ואין צורך בחברה חדשה.

ע. קמא: יש פסק-דין של בית-הדין הגבוה לצדק בענין זה.

פ. גרופר: יש לי מספר שאלות למשרד התיירות. ברור לכולנו שעם חיסולה של חברת יונייטד-טורס, חוסלו כל החברות הפרטיות בענף התיירות. חברת תור-נוף נמצאת במצב של פשיטת רגל. לפני שנתיים פנו אלי אנשי חברת תור-נוף וספרו לי שפורי זוועה על ההתנבלות בהם בשל היותם חברה קטנה. אני משוכנע שהביאו אה בעלי יונייטד-טורס למצב שהיו נאלצים למכור את מניותיהם בחברה ל"דן". ובמשרד התיירות עליז ושמח; למשרד התיירות מספיקות הצרות עם אגד ו"דן".

אינני רוצה להתייחס לדיוני הועדה. כפי שאמר חברת-הכנסת פת הפכה הועדה בנושא זה לבית-קברות, כי היא דנה בנושא מת. אבל אני רוצה לשאול את משרד התיירות: מה עשה המשרד למען יונייטד-טורס והחברות הקטנות כדי שלא יגיעו למצב אליו הגיעו?

מ. חריש: אנו התחלנו לדון בנושא כאשר המו"מ על רכישת חברת יונייטד-טורס על-ידי "דן" היה בעיצומו. איננו יכולים לבוא בטענות אל "דן" או אל יונייטד-טורס על שאנו לא דנו בבעיה שהיתה קיימת מספר שנים בזמן הנכון. כאשר הועלה הנושא, אינני רואה שהיתה לנו אפשרות לתרום תרומה. לעומת זאת סוכם בישיבה הקודמת שנקבל נתונים מסויים ולא קבלנו אותם. מהנתונים שהובאו לפנינו עד עכשו לא ברור לי אם "דן" ואגד קבלו תנאי העדפה לעומת יונייטד-טורס. אני שאלתי מה היה אחוז הפיוע צניחן מתוך היקף המכירות של אגד, "דן", ויונייטד טורס ועל כך לא קבלתי תשובה. בזה אני רואה את השאלה העקרונית אותה אנו צריכים לברר.

ברצוני לשאול את נציגי משרד התיירות: האם יש קריטריונים למתן המענק או לאו? אם יש קריטריונים - מה הם? זו שאלה שבאין תשובה עליה, איננו יכולים לדון בנושא. לפי איזה קריטריונים נותנים מענקים לענף התיירות? האם יש בנושא זה מדיניות? מי מקבל את ההחלטות בנושא זה, ומהו תהליך קבלת ההחלטות? נאמר בקריאת ביניים, שאגף התקציבים באוצר הוא המחליט. לפי מה הוא מחליט, האם יש לו נתונים וידע להחלטה? זו שאלה עקרונית עליה צריך לדון.

היו"ר י. מודעי:

איך לי שום טענות ליונייטד-טורס, אפילו אם הרוויחו מיליארדים. שום חברה פרטית אינה חייבת באינטרס צבורי, אפילו היא נעזרת מסיבית על-ידי מקורות צבוריים, אם זה נעשה על-פי קריטריונים מקובלים. לכן אין לי שאלות לאנשי יונייטד-טורס.

יש לי שתי שאלות למשרד התיירות. שאלה אחת - הלוואה אחת שניתנה לחברת יונייטד-טורס ניתנה בתנאים המאפשרים הפסקתה. אבל גם זה איננו שכירותי. אם תחליטו לבקש החזר ההלוואות, לא נקבל נימוק: חברת יונייטד-טורס לא שמעה בקולנו, אנו מכים אותה. אם יהיה נימוק ענייני, הועדה תתמוך בעמדת משרד התיירות. לעומת זאת בענין המענק - ואינני נכנס עתה לשאלה מה הם הקריטריונים למתן המענק ופאיזה תקציב הוא מופיע - האם זה נכון שהיה הסכם בין משרד התיירות כנציג הממשלה ובין חברת יונייטד-טורס על תשלום מענק או השובשידיה להתיירות בסכום של מליון ורבע לירות לשנה זו? לפי הקורספודנציה שלכם היה הסכם כזה. בענין מענק זה אינני מבין את התנהגות משרד התיירות, כי אינני מקבל שחברת יונייטד-טורס עושה למישהו "דווקא". היא עושה לאינטרס שלה, וטוב שהיא עושה כך. אם כל אחד יעשה לאינטרס שלו, יהיה טוב למדינה.

אני רוצה לומר לנציגי משרד התיירות ומשרד התחבורה: אם תהיינה לי טענות, הן תהיינה לגבי הטיפול מהיום ואילך ב"דן". כי אם הכנסת חגיע למסקנה שזו היתה עסקה בניגוד לאינטרס הממלכתי, את הקנס יצטרך לשלם קואופרטיב "דן" מבחינת הסיוע שינתן לו; וזה יהיה על פי תחשיב מה השקיע ומניין לקח את הכסף להשקעה. אני יודע שמצב הקואופרטיבים היום הוא כזה שאינו מאפשר להם עשיית עסקות מסוג זה. ומימון העסקה של "דן" אינו יכול לבוא בשום פנים ואופן על חשבון משלם המסים, כי על-ידי כך כופים סדר-עדיפויות על משלם המסים ועל המשק בכללו. אולי אנו זקוקים לכסף זה לחנוך ולא לקודי שירות? אולי במצבנו הנצרכי עדיף שילדי בית הספר לא ילמדו אחר-הצהרים על פני עמידה בתור לאוטובוס. אם יזרימו "לדן" כספים שלא היו מיועדים לכך, כדי לממן עסקה זו, תהיה לי טענה כבדה נגד משרדי הממשלה. ואני אומר זאת לפני שהדבר נעשה.

מר דרוקר:

השאלה הראשונה שנשאלנו היתה, האם לא יכולנו למתין עד גמר דיוני הועדה, ואם כתוצאה מדיוני הועדה מחיר העסקה לא עלה ולא הביא לנו רווח נוסף. המחיר ששיכמנו, ש"דן" ישלם לנו בעד המניות שלנו הוא המחיר שקבענו לפחות חדשיים לפני דיוני הועדה, והוא לא נשתנה כתוצאה מדיוני הועדה. נהפוך הוא, כתוצאה מדיוני הועדה שנמשכים זמן רב, נגרם לנו נזק די גדול, כי הכסף שאנו צריכים לקבל עבור החברה, יש לו ערך. לכן מצד אחד הפסדנו, ומצד שני כתוצאה מכל הדיונים, העובדים בחברה קבלו עידוד רב שאפשר לעכב את המכירה. צאמנם הם קבלו פצוים בשכום העולה על זה המתחייב מהחוק. אני מבין ש"דן" הסכים לקבל אחוז גבוה מהעובדים שלנו כעובדים ב"דן". מבחינה זו העובדים נהנו על חשבוננו. "דן" לא שילם את הכסף כתוצאה מסחיבת הענין הודש נוסף. לכן הפסדנו ולא הרווחה. לא רק שלא הרווחנו אלא שכתוצאה מכל הפרסום שניתן לענין, היה מצב בלתי נטבל בחברה מבחינת האווירה שיצרו העובדים ואנו הפסדנו בחודש אוגוסט סכום של 500,000-750,000 לירות. המצב היה עדין ביותר, כי לא רצינו להגיע למתיחות. אבל להגיד שכתוצאה מדיוני ועדת הכלכלה נהנינו ממכירה מהירה וממחיר גבוה יותר, זו אינפורמציה בלתי נכונה. ההפך הוא הנכון. זה הביא אותנו למצב שהודעתי ליושב-ראש הועדה, שאם עכובים אלה יגרמו לנו לעיכובים נוספים, ההפסד שלנו יהיה גדול יותר. ואני בקשתי ממנו שלא לבקש מאתנו להמתין עד לסיום דיוני הועדה.

עו"ד בן-ארצי:

לשאלות הכלליות של חברי הכנסת לבני ופת, אני יכול לומר שאחת הסיבות למצב אליו הגענו נעוצה בענין התמריצים, פרט לענין ההלוואות לחידוש הרפב.

בגלל סיבות אלו נמצאנו במצב שלא יכולנו לעמוד בתחרות. לאחרונה הודיעו מורי הדרך שאם לא יקבלו תמריצים, יפסיקו את העבודה ב-1 בספטמבר. אך משרד התיירות לא הצליח לשכנע את האוצר. אמרתי שהדברים יגיעו לנקודה ממנה אי אפשר יהיה להמשיך. ברוד לי שחברות אחרות, לרבות "דן" ואגד ידרשו תמריצים כי אין להפלות גורמי תיירות אלה לעומת עתונאי טלוויזיה ואחרים המקבלים 9.40 לירות הדולר. כאן קבלו לפי 8 לירות הדולר. שילמנו בעד אוטובוסים בחו"ל לפי ההתייקרות בחו"ל ובארץ שילמנו לפי 9 לירות הדולר וקבלנו 8 לירות הדולר. אגד ו"דן" המקבלים טובסידיות ממקורות אחרים אמרו, שאם לא יקבלו תמריץ לא יוכלו להמשיך לפעול. מר הוניג מסר שקבלנו מליון ורבע לירות לשמירה על המחירים.

מ. דרובלס: בכל זאת הגיעה אלינו שמועה שהמחיר שקבלתם גבוה יותר.

עו"ד בן-ארצי: אינני צריך להשבע. יש מסמכים המעידים על מה שאמרתי.

ההלוואות שניתנו לנו, ניתנו לרכישת אוטובוסים. אשר להעברת מניות, לא ידוע לי שבתי מלון שהעבירו מניות לבעלים אחרים, נדרשו להחזיר הלוואות שקבלו. פעיף זה בחוזה הוא סטנדרטי.

היו"ר י. מודעי: לי ידוע על מקרה אחד כזה.

עו"ד בן-ארצי: אינני יודע אם מלון מוריה היה חברה צבורית או חברה פרטית. עובדה היא ששם היו חילופי בעלים ולא נדרשו להחזיר הלוואות. מכל מקום יש רכוש של אוטובוסים כנגד ההלוואות.

באחת הישיבות הקודמות - בה לא השתתף חבר-הכנסת פת, אמרתי כי כבר לפני שנה התרעתי על מצבה של יונייטד-טורס. ומסרתי לכם על ההפלייה. אמרתי שאם לא נקבל תמריץ ולא נקבל הקצבה, לא נוכל להמשיך. משרד התיירות ניסה לעזור לנו ולא יכול היה. נכון, יש לנו אוטובוסים. אבל אנו צריכים כל יום לחת לחייר שירותים במחיר יותר זול מאשר הם עולים לנו. זה הביא אותנו למכירה.

י. לבני: מהו סכום הפצויים שקבלו העובדים?

עו"ד בן-ארצי: אם אתן לך את ה"איכס", תקבל את ה"ווי". על כל פנים הם קבלו פצויים גבוהים מאלה הקבועים בחוק. אבל האוצר יקבל 50% מסכום הפצויים כמס רווחי הון.

י. ווילק: ב-1960 כאשר הוקמה חברת יונייטד טורס, צי הרכב היה קטן מצי הרכב היום המונה 80 אוטובוסים. חלק מהבעלים הקודמים עזב את החברה. אני חושב שניהול החברה מבחינת מצב הרכב, איננו כל כך טרגי. ויש מאזנים המעידים על כך. יושב-ראש הועדה אמר, שהמכירה היא ענין עסקי. נשאלת השאלה, האם אני כעובד המדינה או שר התיירות, יכולים היינו לבוא ולהגיד ליונייטד-טורס: אנו מתנגדים למכירה? לכל היותר יכולתי להגיד שאני רוצה לקנות את החברה. אבל כיוון שאני עובד מדינה ואינני יכול לקנות, הם מצאו קונה אחר, והקוניוקטורה היתה כזאת שלהם היה כדאי למכור ול"דן" היה כדאי לקנות.

הטענות לגבי הפלייה אינן מוצדקות. עובדה היא שיונייטד טורס התחילה עם צי רכב קטן והגיע לצי של כ-80 אוטובוסים. יש לחברה רשימה נכבדה של לקוחות והיא עבודה כל הזמן.

באשר לתמריצים, אצדה בהרכב של מנכ"ל משרד התיירות, ראש אגף התקציבים והמפקח על מטבע חוץ, בודקת את הנושא. אנו משוכנעים שמגיעים תמריצים, אבל יש מישהו שקובע את המדיניות. ואני חושב שהיום לא נוכל לעסוק בזה.

אשר להפלייה לגבי הפעלת רכב במלחמת יום - הכיפורים והסעת תיילים חינוך, אני מודה שבאופן אישי נפגשתי עם אנשי מרכז ההסברה והחשב הכללי, אבל לא חמיד אתה יכול לשכנע את כולם. ברגע שמר בן-ארצי אמר לי במלחמת יום-הכיפורים שיש איכס אוטובוסים של יונייטד טורס שאינם מנוצלים, היתה פנייה שלי לכל מיני גורמים ו-19 אוטובוסים הופעלו להסעת תיירים מבתי מלון ללוד. אני קבלתי את החשבון ואני יודע ששולמו למעלה מ-9000 לירות.

נכון הוא שליונייטד-טורס, תור-נוף וטיולי הגליל, מתקשים בחחרות עם אגד, כי אגד מפעיל את האוטובוסים המיועדים לתיירים גם בקווים הרגילים, והוא יכול להציע מהיר כזה או אחר.

אשר לעזרה כספית או לתמריץ לשמירה על המחירים, בדיונים שהיו במשרד התיירות עם אנשי יונייטד טורס, הגורם העיקרי היה שאי אפשר להעלות מחירי התחבורה בארץ. ואז ניתן תמריץ לשמירה על מחירים.

היו"ר י. מודעי: והמחירים נשמרו?  
י. ווילק: נשמרו.

על השאלה לגבי עכוב הסכומים, ישיב מר שיטלס.

ש. שיטלס: אני רוצה להקדים משפט כללי. יש 2 גופים שהתחרו ביניהם - אגד ויונייטד טורס. אגד קיבל מימון גדול יותר לרכישת אוטובוסים, והם קבלו זאת משיקולים של תחבורה צבורית. העובדה שאי אפשר היה להפריד באגד בין חשבונות התיירות והחשבונות הכלליים איננה אשמת משרד התיירות. כאן נטען, מדוע היתה בענין זה הפלייה של יונייטד טורס. לפי זה צריך היה לתת ליונייטד-טורס מה שניתן לאגד, וזה שיקול מוטעה לתת ליונייטד טורס 85% לרכישת אוטובוסים. מה שאפשר היה לעשות הוא להוריד את המימון לאגד. אני מצטער, אי אפשר היה לעשות זאת.

י. לבני: והרי התוצאה.

ש. שיטלס: לנושא של ההמשכיות, משרד התיירות אינו מאשר באופן אוטומטי העברת בעלות והמשך הלוואות. השיקול של משרד התיירות הוא - האם מי שמקבל מסוגל להחזיר את ההלוואה, והאם זה לטובת התייר. אין שיקול של ענישה במשרד התיירות. במקרה הנדון השיקול יהיה, האם "דן" מסוגל להחזיר את ההלוואה והאם הרכישה היא לטובת הצבור או לא.

באשר לקריטריונים לתמריצי ייצוא, אין בממשלת ישראל החלטה שכל דולר שנכנס למדינה שווה 9.40 לירות במקום 8 לירות. גם בתעשייה יש כאלה שמקבלים ויש שאינם מקבלים. יש תמריץ זוחל, יש שנוי שערים. אך בשום מקום לא היתה התחייבות משפטית של משרד האוצר ומשרד התיירות על גובה התמריץ. הדבר גדל וקטן בהתאם לפיחותים. אין שום התחייבות חוזית שניתן גובה מסויים של תמריץ בתנדיכים מסויימים. בענף התיירות עד היום רק בתי המלון מקבלים תמריצים. כפי שאמרתי בודקת ועדה את הנושא. יכול להיות שהמלצתה תהיה, שיש לשלם גם ליונייטד טורס וגם לחנויות. ברור שיש לכך משמעות תקציבית.

היו"ר י. מודעי:

היתה התחייבות על מליון ורבע לירות?

ש. שייטלס:

בהחלט. התחייבות זו קיימת משנת 1974 לגבי אותה שנה שלא להעלות מחירים יותר מאשר ב-15%. היתה הצדקה להעלות מחירים ב-25%. הם קבלו 15%. אפשר לראות צאילו הם מושכים זאת מ-1974. התחייבות זו אפשר לראות כקיימת. אנו נלחמנו על כך עם האוצר כל שנה. השנה זה נכנס לתקציב ולא אופשר לנו לשחרר. נושא זה הוקפא.

נאמר כאן שחברת יונייטד-טורס קיימת עד ה-1 בספטמבר, וחייבים לתת לה מענק זה כאילו לא קרה שום דבר. אם אנו יודעים שהחברה נעלמת מהאופק ב-1 בספטמבר, לא נוכל לתת לה כסף ב-30 באוגוסט, כאשר ב-1 בספטמבר ארצה לגבות ממי שקונה את החברה - - -

ג. פת: ידעת מי הקונה.ש. שייטלס:

אני רוצה שתהיה לי אפשרות לשקול, מה עוד שאני יודע שהעסקה נחתמה.

י. ווילק:

האפשרות להקמת חברות אוטובוסים חדשות קיימת. יש רק שאלה של מספר האוטובוסים והמשרדים. אבל מי שיש לו כסף ויכול לרכוש 25 אוטובוסים, יכול להקים חברה.

היו"ר י. מודעי:

אני מקדם בברכה את נציגי "דן" מר ירדני ומר אנקורי. נציגי "דן" לא ביקשו להופיע לפני הועדה בנפרד. ואם תתעוררנה שאלות לנציגי "דן" יש לנו הזדמנות לקבל תשובות.

א. אליאב:

שמענו את איש ועד העובדים של יונייטד-טורס. ומתוך דבריו מתברר שיש קבוצה של מורי דרך שלאחר מכירת יונייטד-טורס נשארה תלויה בין שמים וארץ.

י. לבני:

מהי החלטת "דן" לגבי הפעלת יונייטד טורס על צי הרכב, המשרדים ומורי הדרך, האם היא תופעל כגוף עסקי נפרד. ואם התשובה חיובית, אם ועדת הכלכלה תמליץ לשמור על סטטוס זה לתמיד, ולא רק מהיום למחר, מה תהיה עמדת "דן"?

ג. פת:

לאחר כל מה שנאמר, אני רוצה לומר כל הכבוד גם ל"דן" וגם ליונייטד-טורס. שניהם עשו עסקה טובה. חברת "דן" הוציאה מהשוק מתחרה גדול, ובכך החל תהליך של היסול כל המתחרים, וחברת יונייטד-טורס יצאה ממצבה הקשה. אני רוצה לשאול את נציגי "דן", האם אתם מוכנים להצהיר שהמבנה הנוכחי ישאר גם בעתיד? אני מניח שנעשתה הערכת רכוש. בכמה הועדכו נכסי הדלא נייד, האוטובוסים והנכסים האחרים?

י. פרנק:

אני מתאר לי שרכשתם את יונייטד טורס מכספי "דן" ולמעשה קניתם חברת-בת חדשה. יכול להיות שחברת-בת זו תרוויח ו"דן" תמיד יהיה זקוק לסובסידיה - - -

י. ירדני: "דן" מקבל סובסידיה?מ. דרובלס:

הגיעה אלי שמועה, שבגלל כניסתה של ועדת הכלכלה לנושא, הזדרזתם לסיים את העיסקה ולחתום את ההסכם בראשי תיבות. האם זה נכון? בישיבה הקודמת מסר מר כספי, שאנשי יונייטד טורס דורשים סכום עצום. בסך הכל השקיעו מליון לירות ומה שהם מקבלים עכשו זה סכום עצום שמותיר להם רווח עצום. מה האמת בכך?

היו"ר י. מודעי:

נניח שהעסקה היא בשכום של 20 מליון לירות.

אני מבקש אישור או הכחשה שלפני ששילמתם

את השכום הזה, היה לכם עודף כזה ברכוש או בקופה, או שאתם מוכרים

נכסים כדי לממן את העסקה? מכאן שלא כמחברת יונייטד טורס, אני

רוצה לקבל הבהרה מניין הכסף. יונייטד-טורס היא חברה פרטית. אינני

חושב ש"דן" במצב כזה. אם תוכלו להראות - מבלי להראות מאזן - ששכום

זה היה לכם מהלוואות שאחם מקבלים מבנקים או מעודף קופה, יכול להיות

שהועדה תצטרף לברכה של חבר-הכנסת פת.

י. לבני:

כאשר תעבור יונייטד-טורס לשליטת "דן", האם

בני המשפחה של חברי "דן" יוכלו לנסוע חיינם

מאילת למטולה?

י. ירדני:

כיוון שבישיבה הקודמת לא ניתן לנו להשיב

על ההערות שהושמעו, ברצוני להשיב עתה.

כל הכבוד ליונייטד-טורס ולכל החברות האחרות. אך מבחינת השירות - ואני

אומר זאת במלוא הענווה, - השירות של "דן" בנושא התיירות היה במקום

הראשון.

אנו שלחנו מברק להנהלת משרד התיירות ובו

הודענו שהנהלת "דן" מבקשת להפגש עם משרד התיירות, אבל לא טרחו להשיב

לנו. אולי עתה ישכימו להפגש אתנו.

"דן" דואגת שיהיו לה מדריכים מבין חבריה

ומעסיקה מדריכים מבחוץ. אנז מקיימים קורס למדריכים לחברים שלנו בשיתוף

עם משרד התיירות. יש לנו 150 מדריכים שהם חברי "דן". משרד התיירות

עזר לנו בניהול הקורס. לפחות עם מחלקת ההדרכה של משרד התיירות יש

לנו שיתוף פעולה מלא. אני חייב לציין שמשרד התיירות משקיע הרבה

בקורסים אלה. המדריכים שלנו הם בעלי רמה והם מבוקשים על-ידי סוכנים

בחו"ל.

אשר לרכישת יונייטד-טורס, "דן" עוסק בנושא

התיירות. וברכישה זו לא רכשנו בתי-קפה או בתי-מלון. רכשנו חברה העוסקת

בנושא התיירות שהוא עיסוק ישיר של "דן". ו"דן" רוצה להתרחב. "דן"

נחנק בתל-אביב והוא מוכרח לחפש נתיבים חדשים. "דן" מקבל כל שנה תעודת

תיירן מצטיין. היום יש לנו 50 אוטובוסים ממוזגים לתיירות חוץ וכ-200

אוטובוסים מותאמים לתיירות פנים. יונייטד-טורס עם 80 האוטובוסים שלה,

מבחינת סדר-הגודל היוותה שלישי מההיקף של "דן". למרות ששמרנו על רמת

המחירים, "דן" אינו מקבל ממשרד התחבורה כל טובידיה עבור נושא התיירות.

ועל כך עוד נתמקח עם משרד התיירות ונדרוש את המגיע לנו.

מ. דרובלס:

מפני שעתה אין לכם מתחריים?

י. ירדני:

יש מתחריים.

לשאלתו של חבר-הכנסת אליאב על מורי-הדרך -

ביונייטד-טורס יש 4 - 5 מורי-דרך.

א. אליאב:

אני דברתי על מורי-הדרך הזמניים.

י. ירדני:

נמשיך להעסיק אותם. הם אינם קבועים ביונייטד-

טורס. מורי-דרך קבועים ביונייטד-טורס מספרם 6,

2 בירושלים ו-4 בתל-אביב. אנו נמשיך להעסיק אותם באותם תנאים. גם

ב"אגד-דן תיור" מעסיקים מורי-דרך על בסיס יומי.

י. אנקורי:

אני חייב לומר שצדק את האזן להקשיב לדברים

שנאמרו. ואינני יכול שלא להגיב עליהם. "דן"

עוסק בנושא התיירות. הצי שלנו לפני רכישת יונייטד-טורס מונה 1122

אוטובוסים, מתוכם פועלים בקווי השירות הרגילים 842 אוטובוסים,

שהיום מועסקים בנסיעות מיוחדות לתיירים, בקווי השירות הרגילים, בקווי שירות מיוחדים, כמו הסעת עובדים למפעלים דרך קבע, טיולים לבתי-ספר המשובטים על-ידינו ישירות על-ידי קביעת מחירי הנחה. כמו כן אנו עובדים בנושא התיירות, הסעת קבוצות צ'רטרים והסעת תיירים הקונים כרטיסים בודדים בהתאם לקווי השירות. עד היום זה היה מבוצע על-ידי אגד ודן בקווים קבועים ועל-ידי יונייטד-טורס בקווים קבועים. אנו חושבים שמדינת ישראל איננה כל כך עשירה שהיא יכולה להרשות לעצמה תחרות פתוחה. אני מסכים שהמופקדים על ההסעה הצבורית והסעת תיירים חייבים לפקח וצריכים לקבל דיווח. אני יודע שהנהלת החשבונות ב"דן" היא מסודרת ויש לנו הפרדה מלאה בין כל גורמי ההכנסה וההוצאה של הקואופרטיב. יש לנו הכנסות מקווי השירות הרגילים, מהסעות מיוחדות והכנסות מעסקי התיירות. יש דיווח על ההוצאות הממויינות לפי סוגי הפעילות.

לרשות "דן" עומדת רשת מוסכים, וכאשר במוסכים אלה את המטפל בכמות גדולה יותר, אתה חוסך הן מבחינת הטיפול המונע באוטובוסים והן מבחינות אחרות.

היו"ר י. מודעי: כל זה הוסבר לנו.

י. אנקורי: אני שמח להודיע לכם, שאין בכוונתנו לבלוע את יונייטד-טורס, אלא אנו מתכוונים להפעיל אותה כחברה ולתת לה תוספת, כדי שהשירות שינתן הן על-ידי יונייטד-טורס והן על-ידי "דן", על-ידי האחדת האדפיניטיביזציה יאפשר פיתוח במחירים יותר זולים הן של ענף התיירות והן של ענף הנסיעות המיוחדות. בכל מקרה שילוב רשת המשרדים יביא לחסכון. אנו מקווים לנהל את יונייטד-טורס כיחידת חשבון נפרדת. היום פועלות במסגרת יונייטד-טורס שלוש חברות בירושלים, חיפה ובתל-אביב. אנו נפעיל אותה כחברה אחת על-ידי מאזן מאוחד על-פי החוק ולשביעות רצונם של אלה שצריכים לבקר אותנו.

אשר להערכת הרכוש, אינני רוצה לנקוב במספרים. אבל אנו חושבים שמה שאנו עושים יהיה לתועלת הצבור כולו במדינה. הרכישה נעשית על-ידי הקואופרטיב ולא על-ידי חברת בת ולא על-ידי חברה נלווית ואין כאן מנקי-ביזנס. קואופרטיב דן פועל באמצעות רשת של חמש חברות-בת, והבעלות על כל החברות היא בידי הקואופרטיב ולא בידי החברים. אם לחברה יהיו רווחים, הם ילכו לקואופרטיב ולא לכיס החברים.

לשאלתו של חבר-הכנסת דרובלס על מועד סיכום העסקה, הסיכום נחתם בטרם הוגשה ההצעה לסדר-היום לכנסת ובטרם התכנסה ועדת הכלכלה של הכנסת. המחיר הוסכם כמעט סופית בנובמבר 1975. הדיונים נמשכו...

מ. דרובלס: ונשאר אותו הסכום?

י. אנקורי: קרה משהו במשק הישראלי מנובמבר 1975 עד ספטמבר 1976.

מ. דרובלס: נוסף רק הסכום הנדבק... מההתייקרויות?

היו"ר י. מודעי: מה שאמר מר אנקורי הוא שהסכום שנקבע לפני חדשים לא נשתנה.

י. אנקורי: לשאלתו של היושב-ראש, מאיזה כספים רוכש "דן" את חברת יונייטד-טורס - "דן" מקבל טובשידיה לנוסע בהתאם להסכם שחתם עם הממשלה באוקטובר 1971. "דן" התאים את המערכות שלו לחוזה עם הממשלה. שכר חברינו לעומת שכר חברי אגד בערך נומינלי הוא 80 מליון לירות על-פי דו"ח של רואה חשבון של הועדה הצבורית בראשותו של מר גולומב. אם נחשב את הריבית וההצמדה, תבינו מניין יש כסף - - -

היו"ר י. מודעי:

חברי הקואופרטיב קוניים?

י. אנקורי:  
הקואופרטיב קונה. חברי "דן" ויתרו על שכרם. הם יכלו להגיע למצב אליו הגיע אגד אילו שולם להם מה ששולם לחברי אגד.

נוסף לכך הכנסת חוקקה חוק מלווה חסכון חובה למעשיקים והצטבר אצלנו מלווה מעשיקים בסכום של 80 מליון לירות. המלווה עומד לפרעון בהתאם למועדים שקבעה הכנסת. נוסף לכך "דן" לא ניצל מה שניתן לכל המשק הישראלי, קבלת הלוואה על-יטוד מלווה מעשיקים. מכספים אלה הקואופרטיב רוכש את חברת יונייטד-טורס.

אשר למקמון אוטובוסים, "דן" מקבל מימון בשיעור של 70% לאוטובוסים לחבורה הצבורית. במידה ו"דן" קנה אוטובוסים לחיירים, שמחירם גבוה ב-30% ממחיר האוטובוסים העירוניים, הוא קיבל הלוואה של 70% מערך האוטובוס העירוני; דהיינו הוא קיבל פחות מ-50%. זאת אומרת ש"דן" קיבל פחות ממאחרים.

אשר לשאלת התחרות, גם יונייטד-טורס במבנה הנוכחי שלה מורכבת באופן של חברות קטנות. זוהי תוצאה של התפתחות מאז 1960, כאשר קנו חברה בחיפה וקנו חברה במקום אחר.

היו"ר י. מודעי: תודה לאורחים.

הכנסת מתכנסת ביום ב' הקרוב בשעה 14.00. אני מציע שאנו נחכנס בשעה 13.30 ותחילת הועדה יביא הצעות סיכום. אני מתחייב להביא הצעת סיכום.

אי אפשר לסכם בישיבה של מחצית השעה. מ. דרובלס:

נחכנס בשעה 13.00. האם לדעת חברי הועדה נזדקק לאנשי משרד החיירות בישיבת הסיכום? היו"ר י. מודעי:

שמענו שקיימת ועדה בדרג גבוה לבדיקת נושא התמריצים. אני חושב שבטרם נסיק מסקנות בנושא התמריצים אנו צריכים להפגש עם חברי ועדה זו. ג. פח:

מה שאנו יכולים לשמוע מחברי הועדה הזו עמדת האוצר: "הסדין קצר, מה אתם רוצים היו"ר י. מודעי:

שאכסה?"  
השאלה היא, האם אנו רוצים להרחיב את היריעה או להצטמצם בעניין יונייטד טורס?

לאחר שנחתה העסקה, אני רואה טעם לדון בשיטת מתן התמריצים והקריטריונים למתן מענק לרכישת אוטובוסים. בעניין התמריצים הייתי רוצה לשמוע את חברי הועדה שבודקת את הנושא. מ. חריש:

לי יש השגות לגבי העסקה עצמה. מ. דרובלס:

אם אנו רוצים להסיק מסקנות ביניים לגבי עסקת יונייטד-טורס והשלכותיה, נקיים ישיבה ביום ב' רק לנושא זה. ואז אפשר לוותר על הופעת נציגי המשרדים. אם נזננו רוצים להגיש מסקנות ביניים, אלא להרחיב את היריעה ולהכנס לדיון בנושא היסודי כפי שהוצג פה, נקבע ישיבה נוספת אליה נזמין את אנשי האוצר ואנשי משרד התחבורה. היו"ר י. מודעי:

אני מציע שביום ב' נסכם המלצות ביניים על עסקת יונייטד-טורס ונניח אותן באתו י. לבני:

יום על שולחן הכנסת.

לפי דעתי צריכה הועדה לדון רק בשאלת  
התמריצים והקריטריונים.

י. פרנק:

דבר אחד מוסכם על דעת הכל, - גם אם נגיש  
המלצות ביניים לגבי עסקת יונייטד-טורס,

היו"ר י. מודעי:

לא סיימנו את הדיון בנושא. בישיבת הועדה ביום ב' נסכם המלצות ביניים  
על עסקת יונייטד-טורס. לישיבה זו לא יוזמנו אנשי המשרדים. הם יוזמנו  
לישיבה שנקיים לאחר הישיבה ביום ב'.

מסקנות הביניים יונחו על שולחן הכנסת  
באותו יום?

מ. דרובלס:

נשתדל להניח על שולחן הפגסת באותו יום.  
הישיבה נעולה.

היו"ר י. מודעי:

הישיבה ננעלה בשעה 12.00