

פרוטוקול מס' 280

מישיבת ועדת הכלכלה

ביום שלישי, כ"ה באדר תשל"ז (15.3.77) בשעה 9.00

נ כ ח ד :

חברי הועדה: היו"ר י. הורביץ
י. אבטבי
י. ז. אמיר
פ. גרופר
מ. דרובלס
י. דרניצקי (יו"ר)
א. זילברברג
י. כהן
א. ליבני

מוזמנים: שר-התחבורה ג. יעקבי
א. שילו - מנכ"ל משרד התחבורה
י. שוהמי - משרד התחבורה
א. אורן -

י. בוגר - משרד החקלאות

סזכיר הועדה: ד. לב

רשמה: ר. בלומרוזן

ס ד ר - ה י ו ם : 1. חוק מועצת צמחי נוי;

2. חוק דשות שדות התעופה, תשל"ז-1977;

3. תקנות הטיס (נהלי תעוד כלי טיס וחלקיהם), תשל"ו-1976 - תיקונים להצעה;

4. צו הטיס (עבירות קנס) (תיקון מס' 3), תשל"ז-1977;

5. מסקנות ועדת הכלכלה בענין דור ההמשך בהתישבות;

6. מסקנות ועדת הכלכלה בענין עתיד העיר אילת;

7. מסקנות ועדת הכלכלה בענין החקלאות בשטחים.

היו"ר י. הורביץ: אני פותח את הישיבה.

חוק מועצת צמחי נוי

י. ברגר: לפי חוק המועצה לצמחי נוי, המנוסס על חוק מועצת הפירות, על השרים למנות את המועצה לצמחי נוי תוך ששה חודשים מיום פרסום החוק. הששה חודשים כבר מאחורינו - עברו שבוע-שבועיים. לפי סעיף 5 לחוק, "השרים, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, ושאים להורות בתקנות, אם ראו שהובר דרוש להתאמת הוראות חוק הפירות למבנה המועצה או לצרכיה, לתועלת ציבור המגדלים, או לקיום מדיניות הממשלה - 1. כי הוראות חוק הפירות או מקצתן יחולו בתנאים או בשינויים שייקבעו; 2. כי הוראה של חוק הפירות לא תחול".

יש, קודם-כל, לקבוע תקנות לפיהן מתמנים החברים למועצה. אחרת אי-אפשר למנות. הבאנו נוסח של התקנות. התקנות האלה מבוססות על התקנות של מועצת הפירות. למעשה אלה אותן תקנות, בשני שינויים: מספרים החברים הכולל נשאר אותו דבר - לא יעלה על 35, אבל בין נציגי הציבור שבמועצת הפירות מופיעים גם תעשיינים, משווקים וקמעונאים ואילו פה בין נציגי הציבור יהיו נציגים של מגדלים ומשווקים של צמחי-נוי. עדיין אין תעשיינים לצמחי נוי.

שינוי שני. מספר נציגי הממשלה במועצה יהיה 6. במועצת הפירות החוק מגביל את מספרם ל-3.

היו"ר י. הורביץ: למה מגדילים את נציגות הממשלה?

י. ברגר: בכל הוערות חייב להיות נציג הממשלה. חברי הועדות חייבים להיות מבין חברי המועצה. יוצא שחבר אחד צריך להיות ב-17-20 ועודות.

היו"ר י. הורביץ: האם חברי הועדה רוצים לקיים דיון על התקנות?

קריאות: כן.

י. ברגר: פנינו בענין זה עוד בחודש אוגוסט.

היו"ר י. הורביץ: נכון שהבטחנו לכם לרון בזה, הזמן רץ והכנסת מתפזרת, אלא: אתם נוהגים להגיד שיש סדר עדיפויות. לפנינו נושא בכבוד שעלינו להעבירו. אם נעסוק בצמחי נוי לא נספיל בחוק רשות שדות תעופה.

פ. גרופר: אני מציע לקיים ישיבה בפגרה לנושא זה. חברי הועדה צריכים ללמוד את הנושא.

י. כהן: מדובר בהקמת מועצה חדשים. הדברים מחייבים עיון. דיברנו על-כך שהמועצה צריכה להמציא כללים לגבי חושים. הגבלנו אתכם בחוק ואמרנו שתוך חצי שנה אפשרות של יצואנים תמציאו את הכללים.

י. ברגר: תוך חצי שנה ממינוי המועצה.

א. לבני: זו מועצה התפורה לגופים מסויימים כדי לסגור את הדלת בפני זרים. איני רוצה להחליט בחפזון.

התקנות שאנחנו מציעים הם בדיוק לפי תקנות מועצת הפירות, השינוי היחיד הוא שאין תעשיינים ומגדילים

י. כהן:

את נציגות הממשלה.

רוצים לבדוק את מפתח המגדלים. היום לא נפתור את הבעיה. נקיים ישיבה מיוחדת בפגרה.

היו"ר י. הרביץ:

לקיים ישיבה מיוחדת בפגרה לנושא זה.

הוחלט:

חוק רשות שדות התעופה, תשל"ז-1977

עשינו מאמץ להעביר את הצעת החוק. הקדשנו להצעת החוק מספר ניכר של שעות. קיימנו שלוש ישיבות. הגענו לסיכום פה אחד. עקרונית לא היתה התנגדות להקמת רשות

י. כהן:

(יו"ר ועדת המסנה)

לשדות התעופה.

הצעת החוק הזאת הולכת בעקבות חוק רשות הנמלים. בחלק ניכר מן הסעיפים יש נסיון לפיקוח-יתר על דברים שנרשות הנמלים לדעתנו לא מסודרים במידה מספקת.

בנושאים שנראו לנו מחייבים בחינת-יתר נקבע הצורך באישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

לגבי התקנות מוצע "בידיעה מוקדמת של ועדת הכלכלה של הכנסת".

היו"ר י. הרביץ:

בסעיפים רבים נדרש אישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

י. כהן:

יש נושאים מהותיים ומשמעותיים בהם חלה חובה, על-פי החוק, להביא תקנות לאישור מוקדם של ועדת הכלכלה: נושא האגרות, נושא תנאי העברת הרכוש מהמדינה אל התאגיד שיקום. יש נושאים נוספים שנתייחס אליהם אחר-כך, המחייבים אישור ספציפי. יש סעיף כללי, בסיפה של החוק, האומר ששד התחבורה, במקרה הצורך, דשאי להתקין תקנות. סעיף זה בא להבטיח סמכות לשר לגבי אותם מקרים שיתעוררו במהלך השוטף של הדברים. הכוונה היא לדברים שכרגע איננו חוזים אותם, דברים בעלי חשיבות משנית. בסעיף 5 המקורי נאמר: "שר התחבורה מסונה על ביצוע חוק זה והוא רשאי להתקין תקנות לביצועו בכל ענין שהסמכות להסדרתו לא ניתנה בחוק זה לרשות במפורש". היועצים המשפטיים אומרים שבכלל אפשר היה לוותר על סעיף זה משום שעוסק רק במקרים שוטפים. כיוון שהסעיף קיים, נענינו לבקשת הועדה לאפשר לוועדת הכלכלה ידיעה מוקדמת, מתוך הנחה שב-99% של המקרים תסתפק בידיעה ולא תטריח עצמה לעסוק בנושא. זה יכול להיות ענין תעריף לחנייה או דבר אחר שכרגע איני מעלה על הדעת. הידיעה המוקדמת תינתן לוועדת הכלכלה מעין זכות וטו. אם הועדה תמצא לנכון לקיים דיון, תודיע על-כך לשר. מצד שני, הנוסח המוצע יאפשר גמישות, משום שאם לא תהיה התערבות מצד הוועדה ייחסך הצורך בדיון.

א. שילון:

היו"ר י. הרביץ:

אני מבין את העמדה שלכם, שבעניינים אופרטיביים, יום-יומיים, אי-אפשר להיות בזקקים לאישור מוקדם של ועדת הכלכלה. למלים "בידיעה מוקדמת" אין משמעות. אם מבקשים שחברי הועדה יידעו על דברים מסויימים, חייבים להעביר את הדברים בכתב. לא חייבים לשמוע. אפילו הועדה תהיה עירנית, השר אינו חייב לשמוע. האם חברי ועדת המסנה היו מודעים לכך?

י. כהן:

בסעיפים שנראו לנו עקרוניים ובסעיפים ספציפיים קבענו את הצורך באישור הועדה בנושאים אופרטיביים קבענו צורך בידיעה מוקדמת של הועדה. זה נראה לנו מספיק. הבינונו שיש נושאים המחייבים הכרעה די מהירה. אם כל דבר יחייב אישור הועדה, זה יפגע בהפעלה תקינה של השדה. חייבים להשאיר גמישות מסויימת.

שר-התחבורה ג. יעקבי:

החוק חשוב. הוא יוצר מצב חדש באחד מתחומי השירות הממלכתי החיוניים ביותר, הקריטיים ביותר, במיוחד במדינת ישראל שכל קשריה החיצוניים - בתחום הנוסעים, ובמידה מוגבלת בתחום המטענים - מותנים בקשרי התחבורה ואלה מותנים בכמות וברמת השירות. הרעיון של חוק רשות שדות התעופה לא נולד לפני שלושה-ארבעה חודשים אלא לפני שנתיים וארבעה חודשים, כאשר מניתי את ועדת גולן. מניתי את ועדת גולן לא בגלל שועד העובדים כאיזה מקום, יהיה חשוב ככל שיהיה, ביקש משהו. מיניתי את הועדה כי גופי שתי, המוכרת היטב לפחות לשניים מהחברים כאן, היא: להוציא, ככל האפשר, משידות המדינה הישיר תפקידים שיכולים להתנהל בדרך עסקית עצמאית ולמלא את הבור מחולייתו בלי להסתמך יתר-על-מידה על תקציבי המדינה, תוך-כדי הגמשת כושר התפעול והעלאת הדמה המקצועית. זה לא חל רק על שדות תעופה. זה יכול לחול גם על שירותי טלפון. בעבר זה נעשה לגבי נמלי הים. למדנו מרשות נמלי הים. החוק הוא שימש בסיס להכנת הצעת החוק הזאת. לא באנו אל יש מאין אלא אל יש מיש. רשות נמלי הים מתנהלת על-פי עקרונות רומים וממלא תפקיד כמעט זהה. יש מקום ללמוד מן הנסיון האדיר שהצטבר ברשות הנמלים, לחיוב ולשלילה, ולמדנו. החוק הזה מסתמך על דוח ועדת גולן ועל חוקים מקבילים בחוץ-לארץ. חוק זה בא לאחר עבודה ממושכת של הכנה במשרדי הממשלה ובמשרד התחבורה, תוך התייעצות קרובה עם רשות הנמלים, בעיקר עם אהרון רמז והקבוצה המרכזית שם. רק אצלי הוקדשו עשר שעות לדיון עם כל הגורמים. לאחר-מכן היה דיון בוועדת השרים לענייני כלכלה שעסקה בעניין.

אני מודה לוועדת המשנה על העבודה שהושקעה בחוק.

לעבוד ממערכת אדמיניסטרטיבית של שירות מדינה למערכת רשות, זה תהליך קשה המחייב כושר התאמה ומערכת ניהול והתאמה, מצד העובדים. אני מקווה שזה יעבור ללא זעזועים. אני משיכנע שזה יתרום לפיתוח שדות התעופה בארץ, כשם שהקמת רשות נמלי הים הביאה למהפכה בנמלי הים, גם בתחום הטכנולוגי וגם בתחום הכלכלי.

י. כהן:

החוק תואם את חוק רשות הנמלים. בחלק מן הסעיפים הלכנו בכיוון החמרה, מבחינת הפיקוח הציבורי של הכנסות. לגבי חברי המועצה - העניין יוסדר בתקנות באישור הועדה. הוספנו לחוק שחבר מועצת הרשות חייב להיות אזרחי ישראל. נושא נוסף שנגענו בו בוגע לפרישת חבר מועצת הרשות. חדל להיות עובד מדינה, חייב לפרוש מן המועצה.

בסעיף המדבר על המקרים בהם רשאי השר להשעות את נציג הציבור מחברותו במועצה, כתבנו במקום "רשאי שר התחבורה להשעותו" - "ישעו שר התחבורה", כאשר מדובר בעבירה פלילית שיש עמה קלון.

התעוררה בעייה לגבי מקרה שצריכה להתקבל החלטה עקרונית במועצת הרשות ואין שהות לאסוף את החברים לקבלת ההחלטה. החלטנו שהעניין יוסדר בתקנה שתקבע באיזו דרך אפשר לקבל את הסכמת חברי הרשות שלא בדרך המקובלת של כינוס המועצה. היו הצעות שונות. לפי ההצעה המקורית היה צריך לקבל הסכמה בכתב. זה לא נראה לנו, כי מכתב ותשובה לוקחים לפחות חמישה ימים. רצינו להחמיר ולדרוש הסכמה של שני שלישים ולא של רוב רגיל. החלטנו שהנושא ייבדק במשרד התחבורה ותוצע תקנה לעניין זה, שתקבל אישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

קבענו בחוק שמספר חברי המועצה הרשאים לדרוש את כינוסה של המועצה יהיה שלושה. בכל ועדת משנה חייבנו שיהיה לפחות חבר מועצת רשות אחד והוא יהיה היושב ראש.

לגבי תנאי העבודה של מנהל הרשות - החלטנו שהם ייקבעו על-ידי שר התחבורה בהתייעצות עם מנכ"ל הרשות ובאישור הממשלה. היתה בעייה לגבי עובדים נוספים ברשות, כיצד ייקבע שכרם. הכוונה לאנשים במשרות מיוחדות ובתקנים מיוחדים. החלטנו שזה יהיה בהסלצת השר, לאחר דיון ברשות ובאישור שר התחבורה והאוצר.

נושאי התפקידים יהיו בצו ויפורסמו ברשומות. א. אורן:

תקופת הכהונה של מנהל הרשות תהיה חמש שנים ואפשר יהיה להאריך את הכהונה לתקופה נוספת אחת. י. כהן:

לגבי מינוי ממלא מקום של מנהל הרשות ניתנה בהצעה המקורית סמכות לשר. הוספנו: לאחר התייעצות עם מועצת הרשות.

לגבי תעריפי אגרות קבענו שזה יהיה באישור ועדת הכלכלה. לגבי הזכיונות נקבע שזה יהיה לאחר עריכת מכרז. ענין שערות נכסים חייב לקבל אישור ועדת הכלכלה. אמרו שנושאים כספיים שייכים לוועדת הכספים. עמדנו על-כך זה יהיה באישור ועדת הכלכלה.

בנושאים אופרטיביים תקנות השר יונאו לידיעת הועדה.

מה הקריטריונים למינוי אנשי הציבור? פ. גרופר:

בהצעה המקורית דובר על-כך שהשר ימנה את אנשי הציבור. התעוררו שאלות. הוחלט שיותקנו בענין זה תקנות באישור הועדה. י. כהן:

נפלה טעות בסעיף 7. במקום "תגטול" צריך להיות: הגטול. א. אורן:

ייתכן שמר דמביץ יבקש להוסיף הגדרה: "ועדה" - ועדת הכלכלה. אני מבקשת לקבל אישור לכך.

הי"ר י. הרביץ: יש הסכמה.

החוק לא נבדק כפי שאנחנו רגילים לבדוק חוק. המחוקק צריך לעסוק בחוק יותר מכל-אחד אחר, באשר זה על אחריותו. הזדרזנו בקבלת החוק. אני מציע, בסעיף 57, במקום "בידיעה מוקדמת של ועדת הכלכלה" - באישור ועדת הכלכלה. יכול להיות שאחר-כך נשנה זאת. ההכבדה באה כדי שיהיה יתר פיקוח.

היו"ר י. הרביץ: הצעה זו פירושה: ברגע זה לא להעביר את הצעת החוק. יש הרבה נימוקים לבדוק כל סעיף מחדש. אמרתי לשר מראש: תעניק לוועדה זכות אישור לכל סעיפי החוק והחוק יאושר מייד, מתוך הנחה שהענין יחזור לוועדה. נעשה מאמץ לקראת הועדה.

המשרד הלך לקראתנו. י. כהן:

היו"ר י. הרביץ: אני מציע לאשר את הצעת ועדת המסנה. אני מודה לוועדת המסנה. אנחנו מכירים בעובדה שהמשרד עשה מאמץ להגיע להסכמה כללית עם חברי הועדה. נעשה כאן נסיון רציני לפתור בעיות ולעלות על דרך מסודרת. מרובד במקום הרגיש ביותר במדינת-ישראל. החרדה לגודל המשק זה העיקר בעינינו. בלי שדה תעופה מסודר ופעיל - אוי ואבוי. אני מאחל לכם כוח לסבול. זה משא כבד מאוד. לבעיות שאתם נתקלים בהן צריך הרבה כוח. אני מבקש אישור הועדה.

ה צ ב ע ה

ההצעה לקבל את המלצות ועדת המסנה לתיקונים בהצעת חוק רשות שדות התעופה, תשל"ז-1977 - נתקבלה

תקנות הטיס (נהלי תעוד כלי טיס וחלקיהם), תשל"ו-1976 -
תיקונים להצעה

מ"מ היו"ר פ. גרופר: קייטנו דיון בתקנות. ביקשנו שינויים. יש הצעת תיקונים.

י. שוהמי: התקנות הללו עוסקות ביכולת הקריטריונים הקשורים לרישוי כלי טיס. הצעה זו היא לידיעת הועדה, לא לאישורה. כאשר הובאה הצעת התקנות לפני הועדה נשאלו שאלות בעיקר לגבי נושא הרעש. נשאלו שאלות בנוגע למידת ההתייעצות שהיתה עם חברות התעופה. התקנות הועברו לחברות אלה. הן לא התייחסו אליהן. לאור הדיון הזה העלו מספר השגות. נתבקשו לקיים דיונים נוספים כדי להגיע לעמדה מוסכמת. קיימנו דיונים עם "אל-על", "ארקיע" וגורמים אחרים. התוצאה של הדיונים היא שהנושא של רעש כלי טיס יוצא מן התקנות האלה. נושא זה יקבל טיפול נפרד בתקנות נפרדות. כך "אל-על", "ארקיע" וחברות אחרות הסירו את התנגדותן לתקנות. קיבלנו הודעה על כך.

סעיף 1 מוציא את הנושא של רעש כלי טיס מן התקנות האלה. התיקונים האחרים אינם קשורים לרעש כלי טיס. עבר זמן מאז הוכנו התקנות עד היום. התקנות טאמצות תקנות אמריקאיות העוסקות באותו נושא. נתקבלו תיקונים בתקנות האמריקאיות ומצאנו לנכון לאמץ אותם. אלה התיקונים.

מ"מ היו"ר פ. גרופר: אני מבין שבנושא הרעש תונונו בנפרד. בכל העולם יש בעיות עם הרעש.

י. שוהמי: הכנו הצעת תקנות שמאמצת את התקנים שנקבעו על-ידי הארגון הבין-לאומי. הפצנו את התקנות. אנחנו מחכים להערות. לאחר-מכן נביא אותן לאישור סופי.

מ. דרובלס: למה אי אפשר להביא את התקנות יחד?

י. שוהמי: אין קשר בין התקנות האלה לבין התקנות על רעש.

מ. דרובלס: אם יודעים שיביאו תקנות על רעש, אפשר להביא את התקנות האלה יחד עם התקנות על הרעש.

י. שוהמי: התקנות האלה דרושות לעבודה יום-יומית.

מ. דרובלס: מה יש עד היום?

י. שוהמי: תקנות לא מושלמות ולא מפורטות. פה יש הנחיות ברורות ומוגדרות. חשוב שתקנות אלה יתקבלו.

א. שילון: לנושא הרעש: מצד אחד, יש התביעות והציפיות של האקולוגים. לו היינו מאמצים אותן כפי שהן; כפי שנביעי האקולוגיה היו רוצים, היינו צריכים להשבית את התעופה האזרחית. גשדה התעופה הבין-לאומי הבעיה אינה כל-כך חמורה. כאילת יש בעיה מהותית. יש התרוצצות בין הרצון לפתח תיירות, לפתח פעילות כלכלית לבין המטרד. אילת לוחצת לפתיחת התעופה לטיסות שכר. היא מעונינת שמטוס סילון ינחתו בשדה התעופה הקיים. שדה תעופה אלטרנטיבי זה ענין לחמש שנים. אם לא נהיה זהירים בקביעת התקנות יכול להיות שנמנע טיסות שכר לאילת בחמש השנים הקרובות. אם נקבע שמטוס סילון יכול לנחות רק חמישה קילומטרים ממקום ישוב, עלול להיווצר מצב שבמו ידינו נשלם מחיר כלכלי כבד. משום-כך אנחנו משתדלים לאזן את הדברים. קרוב לוודאי שתהיה החמרה הדרגתית, ייקבע מועד שער אותו מועד או שהטכנולוגיה הסילונית תפתו, או יהיו משתיקי-קול במטוסים. בהצטיידות האחרונה של "ארקיע" הנוחנו להשקיע טילונים לירות במשתיקי-קול שמרכיבים על המנוע הקיים, רק לצורך האקולוגי. באירופה המטוס בי, איי, סי 11 טס בלי משתיקי-קול.

בארצות הברית תהיה החמרה, בגלל ההשגות הציבוריות. שר התחבורה החליט, בלי קשר לתקנות, החלטה אישית שלו, ש"ארקיע" תתחייב בהתקנת משתיקי-קול. זה מייקר את המטוס באופן משמעותי. למרות זאת, המטוס עדיין לא יעמוד בתקני רעש עתידיים. זה הקושי בקביעת התקנות באופן סופי. נבחן את התיבטים הכלכליים והטכנולוגיים וננסח תקנות. כרגע העניין עדיין איננו בשל. בהתפתחות הטכנולוגית הנוכחית אפשר לפתור את הבעיה באחת משתי הדרכים: או להעתיק את הישוב או להשקיע מליוני לירות. יכול להיות שכעבור חמש שנים יהיו מתקנים כאלה במטוסי סילון, שלא תהיה בעיה. שתדלים לקבוע מסלולי המראה ונחיתה כאלה שהרעש יהיה מינימלי. מטוסים שאינם עומדים במסלול מחוייבים בקנסות.

א. זילברברג: לפי ההסבר ששמענו רואים שאין עניין של התחמקות. יש לאשר את התקנות, אחרת מעכבים את הפעולה.

ט. דרובלס: היו הפגנות בקשר לרמת הרעש. בהפגנות אלה ניסו להעלות את הבעיה גם על דקע עותי, טענו שאם הרכב האוכלוסייה היה אחד הממשלה היתה פותרת את הבעיות מזמן. שמענו שהרעש גורם לכל-מיני הפרעות, כולל הפרעות נפשיות. אני מבקש לקיים את הדיון על התקנות האלה ועל תקנות הרעש יחד, כי על-ידי כך אולי נצליח לזרז את הבאת תקנות הרעש. אם נאשר את הדברים הדחופים, אולי תהיה אתנחתא ותקנות הרעש לא יובאו. אני מבקש לדון בשני הדברים יחד.

א. שילון: נתחייב להזדרז בהגשת התקנות. אנחנו מבקשים לא להתנות.

י. כהן: אני מבין את הרגישות לנושא הרעש, אבל הבינותי שהנושא מורכב. החלטות חותכות יביאו לפגיעה בצד זה או אחר. עם כל החשיבות של העניין, אין לעכב אישור התקנות האלה. אני מציע לאשר אותן.

מ"מ היו"ר פ. גרופר: נושא הרעש זה נושא חשוב. גם בתקנות שיביאו בעוד תקופה מסויימת לא יהיו פתרונות, כי, כפי שהוסבר, זה עניין של שנים.

י. ז. אמיר: קשה לי לקבל בעניין זה את הנימוק העדתי של חבר-הכנסת דרובלס. אין להיכנס בעניין זה לבעיות עדתיות. אנחנו עושים עוול לכל גוש דן בכך ששדה התעופה הניין-לאומי הגדול נמצא בלב-לבה של אוכלוסייה. יש להזכיר בדיון הזה שיש סכנה גדולה למדינת-ישראל אם תתבסס אך ורק על שדה תעופה אחד. יש צורך לגשת מייד למציאת המשאבים הדרושים לבניית שדה תעופה אלטרנטיבי בנגב.

לעניין הרעש - ניתן להגיש הצעת חוק שאם יש לרעש השלכה ישירה על התושבים, הם יכולים להיכלל בין נפגעי העבודה. אין לדחות את התקנות.

הוחלט: לאשר את התקנות.

צו הטיס (עבירות קנס) (תיקון מס' 3), תשל"ז-1977

י. שוהמי: ב-1 בינואר 1974 נכנס לתוקפו צו הטיס. הצו הזה מכריז על עבירות מסויימות כעל עבירות קנס וקובע את שיעור הקנס, מדובר על מספר מועט של עבירות על חוק הטיס ותקנות הטיס, עבירות טכניות. הצו הזה הוגבל בזמנו לתקופה של שנה אחת. מאז הוארך פעמיים על-ידי ועדת הכלכלה של הכנסת. תוקפו של הצו עומד לפקוע ב-31 במרץ. אנחנו מציעים להאריך את תוקפו של הצו בשנה.

ט. דרובלס: אבקש דוגמה לעבירה שהיא עבירת-קנס.

י. שוהמי:
חנייה במקומות אסורים, השלכת פסולת בשדות תעופה.
בעל כלי טיס החונה במקום אסור, זו עבירה קנס.
מדובר על סכומים מוגבלים. הסכום המכסימלי על עבירה ראשונה הוא 100 לירות
ועל עבירה שנייה - 200 לירות.

הוחלט: לאשר את הצו.

מסקנות ועדת הכלכלה בענין דור ההמשך בהתישבות

א. אבטבי:
אני מציע למחוק סעיף ד' במסקנות המוצעות.
מ"מ היו"ר פ. גרופר: אני מקבל את ההצעה. סעיף זה סותר סעיף קודם.
א. זילברברג: למה הסעיף סותר סעיף קודם?
א. אבטבי: אין הרחבת התישבות בלתי מבוקרת. זה מיותר.
בסעיף ה (5) אני מציע למחוק "לא מקובלים".
בפסקה (6) אני מציע לכתוב במקום "במושבי הגליל":
במושבי הגליל, ההר והנגב.
י. כהן: אפשר להסתפק ב: במושבים.

חסרים במסקנות אלה שניים-שלושה דברים יסודיים.
עלינו לתת דעתנו לכך שפיתוח ההתישבות הנוספת אינו במידה העונה על
הבעיות. יש לכתוב שהועדה מציינת בצער שלא נעשה די לפיתוח התישבות
חדשה, לאור חומרת הבעיה של אפשרות קליטת בנים ובנות בהתישבות.
אני מציע להוסיף סעיף בו ייאמר שיש להגדיל ב-20%-25%.

לאור הדימויים ששמענו בוועדה הבעיה העיקרית
המעכבת את הקצב שהוחלט עליו היא הבנייה בישובים. אחר המכשולים הרציניים
הוא קצב הבנייה לקליטת הבנים. יש להתייחס לזה במסקנות.

מ. דרובלס:
בפסקה 1, במקום "על-ידי בניית ביתו במסק הוריו"
אני מציע: על-ידי בניית ביתו בתחום המושב.
על-ידי קביעה "במסק הוריו" אנחנו נכנסים יותר מדי לתחום הפרט. במקרים
רבים יש הבדלי גישות בין הורד החדש לדור הקודם. אם כלה חייבת לגור
עם חמותה, זה יכול ליצור מתיחות בין המשפחה הצעירה וההורדים. אם מקצים
לזוג הצעיר מגדש במרחק של 200 מטר, לא אנחנו צריכים לקבוע שזה חייב
להיות במסק ההורים.

א. אבטבי:
אם יש ישוב של 60 יחידות וקולטים 60 בנים, יכולים
להגיע למין עיירה. זה מאבד תוכן. אני מציע
להשאיר "במסק הוריו".

מ"מ היו"ר פ. גרופר: אולי נחפש נוסח שיגשר בין שתי הדעות.

מ. דרובלס:
זה ענין של השקפת-חיים. אם אומרים "על-ידי בניית
ביתו במסק הוריו" - זו התערבות בעניני הפרט. מי
שרוצה לבנות ביתו במסק הוריו - אין זה פסול. איני קובע שאסור לבנות,
אבל אין לחייב. "בתחום המושב" כולל "במסק הוריו".

א. זילברברג: אני תומך בהצעה להשאיר "במסק הוריו".

הוחלט: במקום "במסק הוריו" יבוא: בשתי אפשרויות,
בתחום המושב ובמסק הוריו.

- הוחלט: לקבל את המסקנות הבאות: "בתאריך 4.6.75 העלה חבר-הכנסת א. אנטבי במליאת הכנסת הצעה לסדר היום בנושא: בעיית דור ההמשך בהתיישבות. הכנסת העבירה את הנושא לוועדת הכלכלה. הוועדה בדיוניה שמעה את שר החקלאות א. אוזן ואת מנהל מחלקת ההתיישבות של הסוכנות היהודית מר י. אדמוני, והגיעה למסקנות הבאות:
- א. הוועדה לוועדה, כי ב-400 המושבים שהוקמו מאז קום המדינה יש כ-15,000 בנים ובנות בגילאים 15-24 אשר בתנאים הנוכחיים אין כל אפשרות להבטיח, בהעדר אמצעי יצור, כי יישארו במושבים אלו.
 - ב. הבעייה חריפה במיוחד במושבים בהם יש משפחות כרוכות ילדים ונוצר מצב בו יש יותר מן אחד המעוניין להשאר במושב.
 - ג. הוועדה מציינת בצער כי לא נעשה מספיק עד כה בחיפוש דרכים נאותות לפתרון בעיית דור ההמשך, ותובעת מן המוסדות המיישבים פיתוח מואץ בהקמת ישובים חדשים במגמה להביא פתרון לבעייה זו. זאת על-מנת להבטיח כי מספר רב ככל האפשר של בני דור ההמשך יישארו במסגרת ההתיישבות החקלאית, בין אם במושב שלהם או במושבים אחרים, מרכזים כפריים וכו'.
 - ד. הוועדה סבורה כי קיימות מספר אפשרויות בנושא והיא ממליצה: 1. להחיש ולהקל את כל התהליכים לקליטת הבן הראשון (הממשיך) בכל משפחה, על-ידי בניית ביתו בשתי אפשרויות, בתחום המושב ובמשק הוריו; על-ידי הקצאה של גורמי ייצור, או אינטנסיפיקציה של הגורמים הקיימים כדי לכלכל שתי משפחות.
 2. להרחיב את המרכזים האזוריים המספקים שירותים למושבים ולקלוט בהם את הבנים אשר אין אפשר לספק להם גורמי ייצור במושבים, במרכזים אזוריים אלו. יש מקום להקמת מפעלים תעשייתיים, בחלקם מבוססים על הייצור החקלאי.
 3. יש להקים מושבים אשר יהיו מבוססים על ענפי תעשייה, בצד ענפי החקלאות המסורתיים.
 4. להוסיף יחידות משקיות במושבים קיימים תוך בחינת אפשרות של הגדלת אמצעי הייצור או אינטנסיפיקציה בייצור ביחידות הקיימות וחלוקת ההכנסה הנוספת בין יותר יחידות משקיות.
 5. לבחון אפשרויות של פיתוח ענפי משק חדשים המאפשרים הכנסה גבוהה יחסית ליחידות משקיות קטנות מבחינת קרקע ומכסת מיים.
 6. להגדיל עד ל-100 את מספר היחידות המשקיות במושבים. הוועדה נחוץ מבחינה בטחונית, כלכלית חברתית ומוניציפלית.
 7. הוועדה פונה למשרדי השיכון והאוצר להכחיש קצב בניית בתי מגורים במושבים כדי שהסדר בתי מגורים לא יהווה מכשול בקליטת בני המושבים.
 8. יש לאפשר בנייה נוספת בשיעור 25-30 אחוז מעכו' למספר היחידות המשקיות כדי לקלוט בנים נוספים לבנים הטמשיכים בתוך המושב, שיעבדו בשירותי המושב והאזור ויחיו במסגרת הקהילה הכפרית.
 9. הוועדה סבורה שיש לבחון מחדש את חלוקת אמצעי הייצור החקלאיים בסקטורים השונים כדי להביא לחלוקה צודקת שלהם ולהביא לפתרון בעיית קליטת דור ההמשך בהתיישבות.

10. לבחון מחדש את טאגר דזרבות הקרקע והמים במושבים הקיימים, במגמה להקצותם, במידת האפשר, לדור ההמשך במושבים.

11. הועדה פונה לשר החקלאות ולמנהל מחלקת ההתיישבות של הסוכנות לדווח לה על הערכותם לפתרון הבעיה, תוך ששה חודשים.

מסקנות ועדת הכלכלה בענין עתיד העיר אילת

י.ז. אמיר:
ועדת המשנה היתה מורכבת מחברי הכנסת אמיר, הורביץ ומורעי. ישבנו עם אנשי אילת וסיכמנו דברים. אנשי אילת מחכים למסקנות אלה בקוצר רוח. הם גם מזמינים אותנו לאחד-מכן לסידור.

בסעיף 2 של ההמלצות אני מציע למחוק את המלים "בדרום הארץ".

לסעיף 8 - שמענו שאנשים רוצים לבוא, אבל בגלל המחירים הגבוהים של הקרקע נרתעים.

לסעיף 10 - היחידים שאינם נהנים מהסעה חינם הם בני אילת המשרתים בצבא סדיר.

לסעיף 13 - זה הרעיון של חבר-הכנסת מורעי.

לסעיף 14 - זה לא חדש. יש כבר המלצה של ועדת העבודה בנושא זה.

י. כהן: מה הפטור היום?

י.ז. אמיר: 7% עד 3,000 לירות.

מ. דרובלס: לפי מה שכתוב פה הממשלה חייבת להתפטר.

י. כהן:
בחנו את הענין של פתוח אילת במסגרת אחרת. אמרנו שהבנייה כאילת צריכה להתבסס על אילת עילית - גם מבחינה אקלימית וגם בגלל הצורך שהאזור השני יוקדש לנמל ולדברים אחרים. אין אזכור לזה במסקנות.

דבר שני, כדי לפתח טוב את אילת, כאשר בחנו טוב את הענין אמרנו שיש לפתח כביש בציר קדש-ברנע-כסימה-אילת שיקצר את הדרך לאילת ב-100 קילומטרים.

י.ז. אמיר: אין לנו פרטים על-כך.

י. כהן: נמסור לכם פרטים. גם האזור בו הכביש יעבור מחייב פיתוח נוסף.

י.ז. אמיר: יש להוסיף את זה למסקנות.

י. כהן: אכין נוסח של שני הנושאים האלה.

מ. דרובלס: באופן כללי אפשר לקבל את המסקנות. אני מציע שבכל מקום שמדובר על אילת ועל עיירות פיתוח א-א+,

שידובר רק על אילת.

לסעיף 1 - איננו יכולים להציע הלוואת קונסולידציה.
היתה הסתככות כספית בעיריית אילת. לא ירדנו לעומק הבעייה כדי להגיד
שיש לאפשר לה הלוואת קונסולידציה. אפשר לבקש את משרד הפנים לבדוק את
המצב הכספי.

המסקנות האלה הן כתב אשמה חמור מאוד. לא נדקתי
את הדברים. אני סומך על חברי ועדת המשנה. אני מקבל את המסקנות.

א. זילברבג: ישנה ועדת משנה בשם כל הועדה והכינה מסקנות.
אין מקום לכל ההערות שהושמעו.

מ. דרובלס: לסעיף 1, אני מציע: הועדה מבקשת את משרד הפנים
לבדוק את המצב החמור של עיריית אילת.

י. ז. אמיר: זה לא מספיק. צריך לבקש את משרד הפנים שיעזור.
לו אילת היתה מוחזקת במאה אחוז בנושא החינוך,
היתה יוצאת מן הסבך.

י. דרניצקי (יורין): לא הייתי כותב "בוכח המנוך". זה מטיל צל. הייתי
כותב: נוכח המצב הכספי של עיריית אילת יש לבחון
את המצב במגמה להציע הצעה לפתרון.

הוחלט: לקבל את הצעת חבר-הכנסת דרניצקי.

המסקנות המוצעות נתקבלו. שני הסעיפים המוצעים
על-ידי חבר-הכנסת י. כהן יתווספו למסקנות.

מסקנות ועדת הכלכלה בענין החקלאות בשטחים

מ. דרובלס: מה המסמעות של סעיף 5?

מ"מ היו"ר פ. גרופר: יש קרנות ענקיים של מליוני לירות. הקרנות האלה
בידי המימשל הצבאי. היות ולא איחרו את השטחים -
יהודה ושומרון ועזה - עם החלק השני של הקו הירוק, אם חס וחלילה סוגרים
להם את היצוא והם נשארים עם עודפים גדולים - בעת הקרבות בלבנון לא היו
נכלל עודפים, לבנון היא גם ספק - אנחנו אומרים שהמימשל אחראי גם לזה.
אם יהיו עודפים גדולים ויצטרכו להשמיד, שיפצו מהקרנות שלהם את החקלאים
במדינה. זה נעשה גם על דעת משרד החקלאות.

א. זילברבג: אני מבין שזה על דעת משרד החקלאות ובהתייעצות
עם נציגי המשרד. האם העברת אליהם טיוטה של המסקנות?

מ"מ היו"ר פ. גרופר: זה על דעת כל הגורמים. הם דרשו מאתנו עזרה כנגד.

מ. דרובלס: אני מציע למחוק סעיף 5. אני נגד חלוקת שיקים
לחקלאים.

מ"מ היו"ר פ. גרופר: יציפו את השוק. מבין תיקח מיליוני לירות?

מ. דרובלס: האם הממשלה חייבת לפצות את החקלאים? יש לי שאלה
גם לסעיף 9.

איזה סעיף זה, סעיף 5?

כהן:

הוחלט: לקבל את המסקנות. בסעיף 3, לאחר "ולפחות את הטגדלים" יבוא: מקרנות הממשל.

סעיף 9 יימחק. (סעיף 10 יהיה סעיף 9)

בסיפה של סעיף 5 יווסף: במסגרת התכנון והמחירים המובטחים. על משרד החקלאות ומועצות הייצור להכין תכניות מפורטות לדרכי הפיצוי והיקפם.

ט"ס היו"ר פ. גרופר: בזה סיימנו. הישיבה נעולה.

(הישיבה נועלה בשעה 12.00)