

1052

פרוטוקול מס' 69

מישיבת ועדת הכספים

יום ג' י"ד בסיון תשל"ד - 4.6.74, שעה 10.00

נ כ ח ו :

חברי הועדה:

- י. קרגמן - היו"ר
- ע. אמורי
- א. אבטבי
- ש. ארליך
- מ. ארנס
- י. גולך
- צ. גרשוני
- ש. לורנץ
- י. מודעי
- ג. פח
- ע. פיינרמן
- ח. קורפו
- נ. קצב
- ד. קורן
- א. רונן
- ז. שובל
- מ. שחל
- א. שוסטק
- פ. גרופר

מוזמנים:

- ד. שסאוב מנהל מס רכוש וקרן פיצויים
- ש. שביר-גלעד - האוצר
- ז. חירם - סגן משרד התחבורה
- י. רשף - משרד התחבורה
- א. קירשנר

מזכיר הועדה:

א.נ. פלוג

היוע"ה לוועדה:

ד"ר ג. קטרון

היוע"ה מ לוועדה:

מ. איזנברג

קצרנית:

סדר-היום:

- א. צו מס רכוש וקרן פיצויים (שווים של מטעים ושל קרקע של חקלאי המשמשת לו בחקלאות) תשל"ד-1974.
- ב. קביעת נכס בר ביטוח לפי תקנות מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פיצויים בשל נזק) (נכס חוץ-ישראלי) תשל"ב - 1971.
- ג. תקציב משרד התחבורה לשנת 1974

(מקבל ביום 4.7.74)

א. צו מס רכוש וקרן פיצויים (שווים של מטעים ושל קרקע של חקלאי המשמשת לו בחקלאות), תשל"ד-1974

היו"ר י. קרגמן:  
אני פותח את הישיבה.  
קבלתי הודעה כי במקום חבר הכנסת ארליך ישחתף בישיבה חבר הכנסת גרופר. במקום חבר הכנסת ברעם יכנס לוועדה חבר הכנסת דונן.

הסעיף הראשון בסדר-היום - צו מס רכוש וקרן פיצויים (שווים של מטעים ושל קרקע של חקלאי המשמשת לו בחקלאות), תשל"ד-1974. (קורא מכתב שר האוצר).

נשמע דברי הסבר מפי מר שטאוב.

ד. שטאוב:  
כידוע שווים של נכסים המשמשים לחקלאות, כלומר של קרקעות ומטעים, לצורך מס רכוש, נקבע בחוק בשנת 1961 כשווי קצוב כלומר לכל דונם מטע ולכל דונם קרקע נקבע שווי קצוב בחוק. עם זאת ניתנה בחוק סמכות לשר האוצר אחת לחמש שנים לשנות את השווי, כלומר לשנות את הסכומים האבסולוטים המופיעים בחוק ולהתאימם למציאות, באישור ועדת הכספים. לכן אנו מביאים היום לאישור ועדת הכספים צו יבו מוצע לקבוע לגבי הנכסים המפורטים בו שווי בסכום כפול מזה הקיים היום.

מאז 1961, כלומר מזה 14 שנים, לא שונה השווי. זו הסיבה שאנו מציעים היום להגדיל את השווי, מאחר וידוע שמחירי הקרקע עלו מאז 1961 פי כמה וכמה.

מס רכוש על דונם פרדס היום הוא 2,5 או 5 לירות. הוא לא שונה מאז 1961. אנו מציעים להכפיל סכום זה. מס רכוש המוטל על החקלאות הוא נמוך יחסית. איננו מצייץ זאת כדבר יוצא דופן. זה דבר מובן מאליו, כי מעוניינים לעודד את החקלאות ולתת לה כל ההקלות האפשריות. אולם העובדה שבמשך 14 שנה לא תיקנו את השווי, הופכת את המס למגוחך.

פ. פינרמן:  
אני מציע שלא לדון ולא להחליט היום בנושא זה. זו הפעם הראשונה שאני רואה את הצו. הוא מעורר כמה תמיהות. לא שמעתי מחקלאים שהם יודעים על כוונת האוצר להעלות שווים של מטעים ושל קרקע של חקלאים. לכן אני מציע שלא לדון ולא להחליט בישיבה זו בצו זה.

אני מביע תמיהה כיצד מציעים הצעה זו בשנה בה ההכנסה מענף ההדרים נמצאת בירידה.

י. גולן:  
אני מצטרף להצעתו של חבר הכנסת פינרמן. איננו מקבל את המדיניות ש-10-15 שנים אין עושים דבר ולפתע בבת אחת מציעים להעלות את השווי כפליים. דבר זה גורם לשנויים חמורים במשק. צריך היה להעלות את השווי בהדרגה במשך 14 השנים שעברו מאז נקבע השווי הקבוע בחוק.

אין עושים שום טובה לחקלאות בארץ כאשר מטילים עליה מסים נמוכים יחסית. דבר זה מקובל לגבי החקלאות בכל ארצות העולם.

אני מבקש לדחות את הדיון, כי אני רוצה להתייעץ ולשמוע דעתם של החקלאים.

פ. גרופר:

אני מצטרף להצעה של חבר הכנסת פינרמן לדחות את הדיון וההחלטה בנושא זה.

המשק המשפחתי אינו משתנה, לא נוספות לו קרקעות. זו אותה יחידה משקית. ובכל זאת שומות מס רכוש המגיעות מדי שנה גבוהות פי 8-10. במקרה אחד פניתי בשם החקלאים באזור חדרה ושאלתי לסיבת הדבר, ונאמר לי שזו טעות של המחשב. לא יתכן שמדי שנה בשנה תהיה טעות של המחשב.

ח. קורפו:

המטעים המופיעים בסעיף 13ב, שווים לצורך מס רכוש וקרן פיצויים שונה ב-1972. כדיון שמאז לא עברו 5 שנים, אין מקום לשנות שווים של מטעים אלה.

ש. ארליך:

אני מצטרף להצעה לדחות את הדיון וההחלטה.

צ. גרשוני:

כחקלאי אינני יכול להבין הצעה להכפיל שווי של קרקע חקלאית ושל גידולים חקלאיים. לדוגמה, מוצע להכפיל שווים של קרקעות עליהן מגדלים טבק וכותנה. והרי אלה הם שני קצוות. כיצד אפשר להעלות באותו יחס קרקע עליה מגדלים טבק וקרקע עליה מגדלים כותנה? אפי מבקש שיוכז חמר נוסף ועל יסוד חמר זה נוכל לדון.

א. שוסטק:

האם בקטגוריה של מטעים שאינם נושאים פרי כלולים גם שטחים שהופסק עיבודם

החקלאי?

ד. שטאוב:

חבר הכנסת גולן, לא התכוונתי לומר שעושים טובה לחקלאים. אמרתי כי דבר מובן מאליו הוא שרוצים לעודד את החקלאות ולתת לה כל ההקלות האפשריות.

אשר להגדלת שווי הקרקעות באזור חדרה, מאז 1961 לא הועלה השווי לצורך מס רכוש. הועלה שווים של קרקעות באזור עירוני שאינן משמשות לחקלאות. במידה והמדובר בקרקעות המשמשות לחקלאות, במידה והוכח שהאיש מתפרנס מהקלאות, לא שונה שווי הקרקע.

בסעיף 13, פרט ליערות וחורשות,

לא שונה השווי מאז 1961 לגבי שום מטע ושוו קרקע של חקלאי המשמש לו חקלאות.

נכון הוא שאנו מציעים באופן גלובלי להגדיל את השווי פי 2. באופן ריאלי גדל השווי פי 5. לא היה טעם להגדיל השווי בשעורים שונים לגבי מטעים שונים. החלטנו להגדיל פי 2 באופן גלובלי כי לדעתנו זה המינימום שבמינימום.

הוא הדין לגבי בניינים חקלאיים, לגביהם נקבע שווי קצוב לפי מטרים מרובעים. לפני שנתיים הגדלנו את השווי פי 2 מ-25 ל-50 לירות.

לגבי מטעי שלחין ובעל שונה השווי ב-1972.

ח. קורפו:ד. שטאוב:

לא. לא שונה השווי מאז 1961. אם היה דונם מטע והחליטו לעקור את המטע והקרקע אינה משמשת יותר לחקלאות, מעריכים אותה כקרקע רגילה וגובים עליה מס רגיל.

היו"ר י. קרגמן:

שמענו דברי הסבר לצו המוצע. מכוון שמספר חברי ועדה מבקשים להתייעץ,

נמשיך בדיון בצו זה באחת הישיבות הקרובות.

ב. קביעת מוסד ציבורי לצורך סעיף 61 לחוק מס הכנסה (תיקון חש"ג-1963) (ישיבת סוכטשוב ירושלים)

היו"ר י. קרגמן: אנו עוברים לסעיף הבא בסדר-היום -

קביעת מוסד ציבורי לצורך סעיף

61 לחוק מס הכנסה (תיקון חש"ג-1963) (ישיבת סוכטשוב ירושלים) (קובץ מכתבו של שר האוצר).

א. אפרת: מוסד המקבל פטור ממס שבה מקרקעין, מקבל פטור גם ממסים אחרים?

צ. גרשוני: מתי נרשמה אגודה זו אצל רושם האגודות?

מדוע ניתן פטור זה לרטרואקטיבי?

ד"ר קטרון: השאלה שעורר חבר הכנסת אפרת ראוייה לדיון יסודי. אין לנו חוק מסים כללי.

יש מדינות בהן קיים חוק מסים כללי שהוא חוק מסגרת, וסעיפים מסויימים בו חלים על כל המסים. חוק כזה קיים, לדוגמה, בארצות-הברית. לא כן אצלנו. אצלנו כל חוק מסים הוא חוק בפני עצמו. ויש מוסדות הפטורים ממס לפי חוק אחד ואינם פטורים לפי חוק אחר. לגבי פטור ממס רכוש קיימ קריטריון אובייקטיבי; כל מוסדות הצדקה והחנוך פטורים ממס רכוש.

ד. שטאוב: אינני יודע מתי נרשמה אגודה זו. אבל אגודה זו היא אגודה עותומנית

רשומה וראויה לפטור.

אשר לרטרואקטיביות, לגבי העסקה הראשונה הפטור הוא תמיד לרטרואקטיבי, כי הוא ניתן לאחר שנעשתה העסקה. עד אז המוסד אינו מזדקק לנו ואינו פונה אלינו. וכפי שאמר ד"ר קטרון הפטור ניתן למוסדות צדקה וחנוך.

היו"ר י. קרגמן: אני מעמיד להצבעה קביעת מוסד צבורי

לצורך סעיף 61 לחוק מס שבה מקרקעין,

חש"ג-1963, ישיבת סוכטשוב ירושלים.

ה צ ב ע ה

קביעת מוסד ציבורי לצורך סעיף 61 לחוק מס שבה מקרקעין, חש"ג-1963, ישיבת סוכטשוב ירושלים - א ו ש ר ה

ג. קביעת מוסד ציבורי לצורך סעיף 61 לחוק מס שבה מקרקעין חש"ג-1963 - "ישיבת תומכי תמימים ליובאוויטש"

היו"ר י. קרגמן: אנו עוברים לסעיף הבא - קביעת מוסד

ציבורי לצורך סעיף 61 לחוק מס שבה

מקרקעין חש"ג-1963 - "ועד עדת הספרדים בירושלים". (קורא מכתבו של שר האוצר).

ש. לורנץ: אני מבין שבקשה זו היא עקרונית, ואינה מתייחסת לעסקה קונקרטית.

מדוע?

ד. שטאוב: אני סבור שדוקא במקרה זה המוסד נהג כהלכה. הוא לא עשה עסקה ואחר

כך בא לבקש פטור. הוא מבקש אישור עקרוני כמוסד לצורך חוק מס שבה מקרקעין, בטרם יעשה את העסקה שיש בכוונתו לעשות.

מר שטאוב, אתה מוכן למנות את הקריטריונים להכרה במוסד כמוסד לצורך

מ. ארנס:

סעיף 61 של חוק מס שבח מקרקעין?

סעיף 61(ד) לחוק מס שבח מקרקעין אומר:

ד. שטאוב:

"מוסדות צבור, מוסדות לדת, לתרבות, לספורט או למטרה צבורית אחרת, ואינם לחנוך, למדע, לבריאות, לסעד, מיועדים להפקת רווחים - - -".

אם מוסד זה עונה על הקריטריונים, אין כל סיבה שלא לאשרו.

מ. ארנס:

אני חושב שצריך לשבח את הגופים הבאים ומבקשים אישור אפריורי. הייתי מציע שנקבע, שגופים המבקשים אישור לאחר עשיית העסקה, חייבים להגיש את הבקשה תוך תקופה מסויימת.

י. פלומין:

אני מציע שלא לקבל את הצעת חבר הכנסת פלומין. המדובר במוסדות צדקה, שאינם עושה עסקה לשם רווח. וכיוון שעסקה יכולה להמשך זמן רב, אין טעם להגבלת זמן.

היו"ר י. קרגמן:

אני אינני מקבל את הצעת חבר הכנסת פלומין. כאשר קם מוסד למטרות צדקה, הוא אינו יכול לדעת מראש שיקבל תרומה שתחייב אותו לעשות עסקות של מכירת נכס. לעומת זאת נראה לי דעתו של ד"ר קטרוץ, שצריך להיות פטור כללי מכל המסים.

ח. קורפין:

אינני חושב שזה רצוי. מוטב שכל מוסד יגיש בקשה והבקשה תובא לאישור.

היו"ר י. קרגמן:

האם ניתן פטור גם ממס העברה בסכום

ש. לורנץ:

כן.

ד. שטאוב:

בהודמנות זו ברצוני לשאול, האם יש פיקוח על מגביות שנערכות על ידי

ז. שובל:

מוסדות צדקה?

אני חושב שהצעתו של חבר הכנסת פלומין היא במקומה. עסקת מקרקעין חייבת ברשות תוך שבעה ימים. אני חושב שצריך להקפיד על כך שלא יוצר מצב שמוסד המבקש פטור ממס שבח מקרקעין, לא יקיים את החוק.

מ. שחל:

ענין המגביות בחו"ל עלול לשמש פתח לקנוניות בין המוכר והקונה, כאשר המוכר נהנה מפטור ממס שבח מקרקעין. במיוחד אמור הדבר לגבי מוסדות דתיים שיש להם קשרים רבים בחו"ל.

זו האשמה חמורה מאד.

א. שוסטק:

אני אחראי על מה שאני אומר.

מ. שחל:

אני מציע שאגודה המבקשת פטור ממס שבח, תגיש תצהיר שהעסקה נעשתה למען האגודה והאגודה היא שקבלה את הנכס.

החוק מקנה לוועדת הכספים סמכות אחת -

א. שוסטק:

לאשר מוסד צבורי לצורך פטור ממס שבח מקרקעין. הדברים שאמר חבר הכנסת שחל הדהימו אותי. אם מוסד מועל באמון ועושה קנוניה, האם זה ענין לבירור בוועדת הכספים? אם יש לך עובדות, תביא אותן בפני המשטרה.

פ. שחל:

דוקא משום שאנו מאשרים מוסד כזכאי פטור ממס שבח, אנו פותחים פתח לכל מיני מעשים. כל מה שאני מציע הוא שהמביש בקשה לפטור ממס שבח מקרקעין, יתן תצהיר שהעסקה היא אמיתית.

היו"ר י. קרגמן:

שר האוצר הוא שמבקש אישורה של ועדת הכספים לקביעת מוסד צבורי לצורך סעיף 61 לחוק מס שבח מקרקעין, דהיינו למתן פטור. אם שר האוצר אינו עורך בדיקות, לפני שהוא מבקש אישורה של ועדת הכספים, זה חמור מאד. אבל מר שטאוב אמר שנעשות בדיקות.

א. רונן:

מוסד קונה מגרש בירושלים; בונה עליו בנין משרדים; משתמש בקומת משרדים אחת לצרכיו הוא ו-4 קומות משכיר. כעבור מספר שנים הוא מוכר את הבנין. האם הבנין כולו פטור ממס שבח מקרקעין?

ד. שטאוב:

אנחנו איננו מקימים פיקוח על המוסדות. משרדי הסעד, הדתות, הבריאות והחנוך והתרבות, כל אחד מהם מקיים פיקוח על המוסדות שבתחומו. אני רוצה להפנות תשומת לבכם לכך, שבמאזן של כל מוסד המצורף לבקשה, מופיע סעיף "הכנסות ממוסדות ממשלתיים". וחזקה על המוסדות הממשלתיים שלא יתנו תמיכה למוסד שאיננו מוסד כפי שצריך להיות.

למרות שועדת הכספים מאשרת מוסד

כמוסד לצורך פטור ממס שבח מקרקעין, יש לנו הוראות נוהל לבדוק מדי פעם אם המוסד עמד בתנאים שנקבעו. כלומר, אנו בודקים מזמן לזמן אם נשתנו מטרותיו ופעולותיו של המוסד.

חבר הכנסת שחל נגע בבעייה כאובה. אם אנחנו מאשרים היום עסקה שנעשתה ב-1969 פירוש הדבר שהמוסד לא הצהיר על העסקה למעלה משלוש שנים, למרות שהיה צריך לעשות זאת תוך 30 יום. אבל המדובר במוסדות צדקה. ואנחנו רחמנים בני רחמנים. אם זה בית-יתומים או ישיבה, האם נעניש אותו בגלל האחור במסירת הצהרה?

אשר לתצהיר, לפי החוק, לאחר שאנו קובעים מוסד כמוסד לצורך הפטור

ממס שבח מקרקעין, כל עסקה בפני עצמה נבדקת. זו פעולה אדמיניסטרטיבית שלנו.

לשאלתו של חבר הכנסת רונן - יש הבחנה

לצורך מתן הפטור בין נכס ששימש את המוסד במישרין ובין נכס אחר. מספר השנים שהנכס היה בבעלות המוסד, גם הוא קובע. כי אם נכס לא שימש את המוסד והיה בבעלותו פחות מארבע שנים, לא יקבל פטור. כלומר, אם מוסד קנה קרקע ומכר אותה תוך שלוש שנים, למרות שהוא מוסד, ישלם מס שבח מקרקעין.

ולשאלה הספציפית של חבר הכנסת רונן,

קומת המשרדים ששימשה את המוסד, תהיה פטורה ממס. ויתר חלקי הבית יהיו חייבים במס.

היו"ר י. קרגמן:

העובדה שעסקות אינן נרשמות בזמן, מחייבת תיקון. כיוון שהחוק

מחייב רשום עסקה במועד מסויים, אני מציע שלא להקל ראש בכך.

ד. שטאוב:

אפשר לקבע סנקציות. השאלה היא, האם נעמוד בכך?

היו"ר י. קרגמן:

אינני מציע סנקציות. אבל אני מציע שחיה הודעה כללית, שעסקה שלא תירשם

במועד, יכול להיות שלא תהנה מהפטור. שר האוצר יכול לפרסם הודעה כזאת.

אני מעמיד להצבעה קביעת מוסד

ציבורי לצורך סעיף 61 לחוק מס שבח מקרקעין - ועד עדת הספרדים בירושלים.

## ה צ ב ע

קביעת מוסד ציבורי לצורך סעיף 61 לחוק מס שבח מקרקעין,  
תשכ"ג-1963, ישיבת תומכי תמימים ליובאוויטש, אושרה

ד. קביעת מוסד ציבורי לצורך סעיף 61 לחוק מס שבח מקרקעין,  
תשכ"ג - 1963 - ועד עדת הספרדים בירושלים

הנ"ר י. קרגמן:   
אנו עוברים לסעיף הבא - קביעת מוסד ציבורי לצורך  
סעיף 61 לחוק מס שבח מקרקעין, תשכ"ג-1963,  
ועד עדת הספרדים בירושלים. (קורא מכתבו של שר  
האוצר).

ח. קורפו:   
האם ועד עדת הספרים בירושלים הוא מוסד צבורי, הרי  
הוא משלם מסים לעירייה?

צ. גרשוני:   
מחשבוך ההכנסות וההוצאות עולה שלחמיכות והקצבות  
הוצא סכום של 182 אלף לירות ואילו הוצאות ההנהלה  
והוצאות כלליות היו 168 אלף לירות. מדוע הוצאות כל כך גדולות להנהלה?

ח. קורפו:   
אני מציע לאשר את הבקשה.

ד. שטאוב:   
לשאלתו של חבר הכנסת קורפו - מוסדות צבוריים שיש  
להם נכסים המשמשים למטרות עסקיות, והם נושאים הכנסה,  
אינם פטורים ממסים, כולל מסים לעירייה. ויצ"ו שהוא מוסד צבורי, יש  
לו שרשרת חנויות. ויצ"ו הוא מוסד מוכר. אבל חנויות ויצ"ו משלמות מס רכוש  
ובודאי משלמות מס עירוני.

לשאלתו של חבר הכנסת גרשוני, אם המדובר במוסד חנוך,  
והוא מחזיק מורים ונותן שירותים, הוא חייב לשלם מס  
משנורות.

היו"ר י. קרגמן:   
אני מעמיד להצבעה קביעת מוסד צבורי לצורך סעיף 61  
לחוק מס שבח מקרקעין תשכ"ג-1963, ועד עדת הספרדים  
בירושלים.

## ה צ ב ע

קביעת מוסד ציבורי לצורך סעיף 61 לחוק מס שבח מקרקעין,  
תשכ"ג - 1963, ועד עדת הספרדים בירושלים - אושרה

ה. קביעת נכס בר ביטוח לפי תקנות מס רכוש וקרן פצויים  
(תשלום פיצויים בשל נזק) (נכס חוץ ישראלי) תשל"ב - 1971

היו"ר י. קרגמן:   
אנו עוברים לסעיף הבא - קביעת נכס בר ביטוח לפי  
תקנות מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פיצויים בשל  
נזק) (נכס חוץ ישראלי) תשל"ב - 1971. (חברת שמואל בן-ברק בע"מ).  
קורא מכתבו של שר האוצר.

י. פלומין:   
אין השגות.

קביעת נכס בר-ביטוח לפי תקנות מס רכוש וקרן פיצויים  
(תשלום פיצויים בשל נזק) (נכס חוץ ישראלי), תשל"ב-1971 -  
(חברת שמואל בן-ברק בע"מ) אושרה

ו. קביעת נכס בר-ביטוח לפי תקנות מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פיצויים בשל נזק) (נכס חוץ ישראלי) תשל"ב-1972, חברת אופירה.

היו"ר י. קרגמן: אנו עוברים לסעיף הבא - קביעת נכס בר-ביטוח לפי תקנות מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פיצויים בשל נזק) (נכס חוץ ישראלי), תשל"ב-1972. (קורא מכתבו של שר האוצר).

י. פלומין: אין השגות.

קביעת נכס בר ביטוח לפי תקנות מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פיצויים בשל נזק) (נכס חוץ ישראלי) תשל"ב-1972 - חברת אופירה - אושרה

ז. קביעת נכס בר ביטוח לפי תקנות מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פיצויים בשל נזק) (נכס חוץ ישראלי) תשל"ב-1972 - "נגריית אופירה בע"מ."

היו"ר י. קרגמן: אנו עוברים לסעיף הבא - קביעת נכס בר-ביטוח לפי תקנות מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פיצויים בשל נזק) (נכס חוץ ישראלי) תשל"ב-1972 - נגריית אופירה בע"מ. (קורא מכתבו של שר האוצר).

קביעת נכס בר ביטוח לפי תקנות מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פיצויים בשל נזק) (נכס חוץ ישראלי) תשל"ב-1972 - נגריית אופירה בע"מ - אושרה

ח. הוראת מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פיצויים בשל נזק לנכסים שחל פיגור בתשלום המס עליהם), תשל"ד - 1974

היו"ר י. קרגמן: אנו עוברים לסעיף הבא - הוראת מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פיצויים בשל נזק לנכסים שחל פיגור בתשלום המס עליהם), תשל"ד - 1974. (קורא מכתבו של שר האוצר).

ד. שטאוב: במלחמת יום הכפורים ובפעולות איבה אחרות לאחר מכן נגרמו נזקים לדירות וחנויות במספר ישובים, כגון נהריה ומגדל העמק. ונתברר שכחמשים בעלי נכסים מפגרים בתשלום המס שנים מספר. בהתחשב במצב החירום הנמשך ובמצבם של בעלי הנכסים שניזוקו מוצע לאפשר תשלום פיצויים גם אם בעלי הכנסים שניזוקו מפגרים בתשלום המס במשך יותר משנה אחת. לאלה המפגרים בתשלום המס יותר משנה אחת, לא ישולמו הפיצויים במלואם אלא בניכוי 200 לירות משווי הנזק ועוד 10 אחוז משווי הנזק לכל שנת פיגור במס.

פ. גרופר: כיצד יתכן שאנשים אינם משלמים מס במשך מספר שנים?

י. פלומין: הייתי מציע שהניכוי של 10% יחול על מי שפיגר בתשלום מסים עד 3 שנים, ומהשנה הרביעית הייתי מציע להחמיר. אני חושב שאין מקום לתת פרט לסרבני מסים.

ד. קורן: יש אנשים שמסיבות שונות אינם משלמים מסים. קורה. זה לא טוב, לא בסדר, לא יפה. אבל כאשר נופל אווירון מהשמים על ביתו של איש כזה, והוא צריך לשקם את ביתו, צריך לקנוס אותו אם לא שילם מס, אבל חמשים אחוז מהפיצויים צריך לתת לו.

א. לורנץ: אני תומך בדעתו של חבר הכנסת קורן. יש להטיל קנס על מי שפיגר בתשלום המס. אין הצדקה להטיל עליו קנס בשיעור כזה שלא יקבל לפחות חמשים אחוז מהפצויים.

צ. גרשוני: האפשר לדעת מהו מספרם של אלה שלא שילמו מס רכוש? האם מי שמפגר בתשלום המס, מקבל התראה?

ז. שובל: אני תומך בהצעתם של חברי הכנסת קורן ולורנץ בגלל הסיבה הפשוטה שמדובר במקרה הספציפי של מגדל העמק ונהריה.

ד. שטאוב: אנו מציעים הקלה ולא החמרה. החוק קובע בצורה חד-משמעית, כי מי שאינו משלם את המס, אינו זכאי לפצויים. אלא שיש סעיף האומר ששר האוצר יכול להורות אחרת, באישור ועדת הכספים.

הכללים שאנו מציעים במקרה קונקרטי זה הם הגיוניים ומעשיים. אנו מתייחסים לאורך הפיגור ומקטינים את הפצוי בעשרה אחוז כל שנה. במקרה הנדון אין אף אדם שפיגר תקופה העולה על חמש שנים. כך שממילא לא יהיה אדם שלא יקבל חמשים אחוז מהפצויים.

לשאלתו של חבר הכנסת גרשוני, בכל חשבון שאנו שולחים לאזרח מדי שנה, יש פסקה האומרת שתשלום הפצויים מותנה בתשלום המס. השנה חלקנו רבע מליון חוברות עם כל ההסברים על תשלום הפצויים המותנה בתשלום המס.

היו"ר י. קרגמן: אנו עוברים להצבעה.

#### ה צ ב ע ה

הוראת מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פצויים בשל נזק לנכסים שחל פיגור בתשלום המס עליהם), תשל"ד-1974 - אושרה

ט. חשובת מנכ"ל משרד התחבורה על הדיון בהצעת תקציב משרד התחבורה לשנת 1974.

היו"ר י. קרגמן: נשמע המשך התשובות של מנכ"ל משרד התחבורה על הדיון בהצעת התקציב של משרד התחבורה לשנת 1974.

דן חירם: לשאלתו של חבר הכנסת מודעי לגבי חלוקת האחריות בנושא הכבישים אני חושב שהנושא מוכר וידוע לוועדת הכספים. קיימת חלוקת אחריות. ויש דיעות שונות על חלוקה זו. לא פעם הביעו שרי תחבורה דעתם שנושא זה צריך להיות במסגרת אחריות כוללת אחת. אבל היו גם דיעות מנוגדות. על פי החלוקה הקיימת, הכבישים הביין עירוניים הם באחריות המשרד וכבישים עירוניים באחריות הרשויות המקומיות, כאשר משרד התחבורה נושא באחריות ספציפית לגבי הכבישים העורקיים בתוך הרשויות המקומיות וחיבורם עם כבישים בין-עירוניים. ואת אלה הוא עוזר לממן מתקציבו. למעשה הוא משתתף ב-50-75% מהתקציב כאשר אחריות הביצוע היא על הרשויות המקומיות.

העדיפויות לגבי כבישים אלה נקבעות על ידי משרד התחבורה. לגבי הכבישים הביין עירוניים על ידי משרד העבודה. אם כי קיימת ועדה עליונה לכבישים, שבה אנו מיוצגים ודעתנו נשמעת ומתחשבים בה, האחריות הסופית היא של שר העבודה.

ח. קורפו: איזה משרד אחראי לתכניות-אב של התחבורה?

ד. חירם: אין תכניות-אב לתשתית התחבורתית במדינת ישראל. האחריות לתכנית-אב בעיר תל-אביב, היא על עיריית תל-אביב. אבל העירייה אינה יכולה לסכם תכנית-אב בלי לקבל אישורו של משרד התחבורה, כי למעשה כל תוואי וכל שנוי בתנועה, סעונית אישורו של משרד התחבורה. וזה נעשה באמצעות נציג המשרד במחוז ועל ידי הדרגים השונים במשרד.

לשאלתו של חבר הכנסת מודעי ביחס להובלה לאורך החנפים - נושא זה אינו חדש. הבעיה היא שהוא אינו כדאי מבחינה כלכלית. אם אתה פורק מטען מאניה בנמל, ומעמיס אותו על משאית, המשאית מובילה אותו אל הצרכן או אל בית החרושת, ואתה עשית פעולת פריקה והעמסה אחת. ההובלה לאורך החנפים תחייב פעולת פריקה וטעינה נוספת.

אשר לסכום המוקצב להכשרת ימאים, בתקציב משרד התחבורה יש סכום של 3,9 מליון לירות למטרה זו. אבל זה איננו כל הסכום. בתקציבי משרד החנוך ומשרד הבטחון יש סכום של 2,6 מליון לירות למטרה זו ומחברות הספנות אנו מקבלים למטרה זו עוד 2,3 מליון לירות. כך שבסך הכל יש לנו 8,8 מליון לירות להשתתפות במוסדות להכשרת ימאים.

נאמר שבענין הרכבת עברנו מקיצוניות אחת לקיצוניות שניה. אני חושב שהמספרים שהגשנו לחברי הועדה, יש בהם כדי להטעות במקצת. נכון שהשנה נתנו עדיפות ראשונה לרכבת. זו היתה מדיניות המשרד. אבל הקפיצה איננה כל כך קיצונית כפי שהיא נראית; כי השנה כללנו בתקציב המשרד כל מה שלפני שנה ניתן לנו בתקציבים המיוחדים. אשתקד היה תקציב מיוחד של מטבע זר, שלא היה חלק של תקציב הפיתוח של המשרד. השנה הסכום הזה מהווה חלק של תקציב הפיתוח של המשרד. כבר אשתקד הגיע הסכום ל-48 מליון לירות; צודק חבר הכנסת פיינרמן שהתקציבים הגדולים מחייבים המשך. אבל למעשה מתוך 48 מליון לירות שניתנו אשתקד, הרכישות הגדולות שבצענו היו קרונועים וקרונות. עכשו מתחייבות השקעות נוספות. קודם כל צריך לשלם את המכס בלירות ישראליות. שנית, צריך לבנות מתקנים. אם אני מסכים, מתוך 61 מליון לירות שהוקצבו לרכבת השנה, נדמה לי שלמעלה מ-45 מליון לירות הם חובות שאנו צריכים לשלם כתוצאה מפעולות שהחלטנו עליהן לפני שנה.

אין לי ויכוח עם חבר הכנסת ארנס לגבי הצורך בקביעת עדיפויות. חבר הכנסת ארנס דיבר על השקעות אינפלציוניות. מה צריכה הממשלה לעשות כאשר יש אינפלציה? היא צריכה לרסן את הוצאותיה. לצערי פעולה זו נעשתה גם לגבי משרד התחבורה. מתוך תקציב של 220 מליון לירות, הגשנו לוועדת הכספים תקציב של 180 מליון לירות, כאשר 40 מליון לירות נוספים אמנם מובטחים לנו, אבל הם מופיעים ברזרבה הכללית של האוצר, והם ישוחררו רק לקראת הסתיו כאשר יתברר אם המצב האינפלציוני מאפשר לשחרר סכום זה.

לשאלתו של חבר הכנסת ארנס בענין קו הרכבת תל-אביב-ירושלים, הקמת קו חדש תל-אביב-ירושלים מחייבת השקעת ענק של 250 מליון לירות. זה ענין עקרוני שמשרד התחבורה אינו יכול להרימו במסגרת תקציבי הפיחוח הרגילים שלו.

מ. ארנס: אתם מתכוונים להציג תכניות רב-שנתיות?

ד. חירם: כן, כבר בשנה הבאה נגיש תכניות אלו.

לשאלתו של חבר הכנסת קורפו "מי צריך רכבת הנוסעת במהירות של 140 קמ"ש" - מהירות הנסיעה של הרכבת בקו חיפה תל-אביב תהיה 120 קמ"ש. נעשתה בדיקה מה כדאי להשקיע בתוואי הקיים בין תל-אביב לחיפה על מנת שאפשר יהיה להפיק את התועלת האופטימלית לנוסע במינימום השקעה. בהתאם לכך רכשנו ציוד משוכלל מאד. השקענו 5 מליון לירות בשפור הקו, והשקעה זו מאפשרת לא רק הגברת מהירות הנסיעה אלא גם הגברת חדירות הרכבות בקו זה.

לשאלתו של חבר הכנסת פלומיך, באיזו מידה יתממשו התחזיות שלנו לגבי מספר הנוסעים ברכבת, והאם ההגדלה הדרסטית של התעריפים לא תפגע בתחזית הכנסות הרכבת - לדעתי, לא; כי בסופו של דבר הכדאיות היחסית של נסיעה ברכבת למגמת-אמצעי תחבורה אחרים, לא נשתנתה. וכאשר העלינו את התעריפים ברכבת, הועלו גם תעריפי הנסיעה במוניות ובאוטובוסים. ואינני חושב שהרכבת תסבול מהפסד נוסעים.

היו"ר י. קרגמן: האם נושא פתן הנחות לפנסיונרים ברכבת ישראל נמצא בטיפולכם?

י. רשף:

לא היה טיפול בנושא זה. היה טיפול  
בנושא פתן הנחות למשפחות בדרכות

ילדים.

ד. חירם:

לפנסיונרים ניתנה הנחה של 35% בנסיעות  
עירוניות באוטובוסים, בשעות מסוימות

של היום.

לשאלתו של חבר הכנסת פלוטין, הסכום  
הסופיע בתקציב הרגיל לענין הבטיחות איננו כל הסכום המוקצב לנושא זה.  
נוסף ל-6,5 מיליון לירות בתקציב הרגיל יש עוד 9 מיליון לירות לנושא  
זה; 900,000 לירות לפרוז הבטיחות בדרכים; קרוב ל-4 מיליון לירות  
לטיירת הבטיחות וטיירת החנייה. אפנים יש כאן גידול של חצי מיליון  
לירות בלבד, אבל צריך להביא בחשבון שהוצאות מסוימות שהיו אשתקד,  
כמו מדים לטיירים, אינן קיימות השנה.

אשר לבעיות החנייה, למשרד יש קונספציות  
ברורות מאד בנושא זה. אנו רוצים להוריד את הרכב החונה מהכבישים  
ולפנות את הכבישים לתנועה, ולרכז את החנייה במקומות שיצריכו הליכה  
של 200 מ'.

ד. קורן: מדוע אין עושים זאת?ד. חירם:

אין עושים מטפיק, אבל עושים. אני מוכן  
להציג בפניכם תכניות מפורטות מה נמצא  
בבנייה בירושלים ותל-אביב. נמצאים בפיתוח הרבה מגרשי חנייה לאלפי  
כלי רכב הן בתל-אביב, הן בירושלים ובמידה מסוימת גם בחיפה. נעשית  
פעולה נמרצת בשיתוף עם המשטרה ועל ידי הקמת טיירת החנייה לצורך זה - - -

ח. קורפן:

איפה מופיע נושא זה בתקציב?

ד. חירם:

ב"נתיבי איילון" מופיע סכום מסויים  
למגרשי חנייה. אבל מרבית הדברים נעשים  
על ידי גיוס כספים של משקיעים פרטיים. 2 חניונים הנבנים בפרוז ירושלים,  
נבנים על ידי משקיע פרטי. יש נסיון לרכוש מגרשים ולהכשיר אותם  
למגרשי חנייה. אין לי ספק שבאמצעים גדולים יותר אפשר היה לעשות פעולות  
גדולות יותר. אני תולה תקווה בטיירת החנייה. אנו רוצים להכפיל את  
טיירת החנייה ואף לשלש אותה.

ד. קורן: טיירת החנייה אינה מוסיפה אף מקום חנייה.ד. חירם:

אם אדם יכול להחנות רכבו לפני חנותו  
או משרדו, לא יחנה את המכונית במרחק  
של 500-600 מ' גם אם יש שט מגרש חנייה מסודר. אבל אם ייקנס הל החניית  
המכונית לייד משרדו, יעשה זאת.

לשאלתו של חבר הכנסת מלמד ביחס לחברות  
התעופה הפנים-ארציות, נעשתה פעולה להקטנת מספר החברות ולאחודן.  
וכתוצאה מכך סתוך 18 חברות תעופה פנימיות אוצת שהיו קיימות לפני מספר  
שנים, נותרו הייום 3 חברות מסחריות ושלוש חברות חקלאיות.

אשר למספר המנחתים במדינה, יש כיום  
10 מנחתים מאושרים בתחומי מדינת ישראל, 2 בטיני ונוסף לכך 80 עד  
100 מנחתים חקלאיים. משרד התחבורה הכין תקנה מיוחדת בענין המנחתים.  
התקנה הזעברה לשר הבטחון לעיון, כי בהתאם לסעיף 9 לחוק הטייס, שר  
התחבורה מוסמן להוציא תקנות בנושא זה רק לאחר התייעצות עם שר הבטחון.  
לאחר שנקבל את טיוטת התקנה הטאושרת היא תועברה לממונה על החקיקה במשרד  
המשפטים ואחר כך תונח על שולחן ועדת הכלכלה של הכנסת.

לשאלתו של חבר הכנסת מלמד בענין פיתוח  
מוסכים - אנו מעודדים בניית מוסכים מודרניים שיכולים לתת שירות טוב יותר  
לצבור הקוחות מאשר נותן המוסך הפסורתי ומוכר בארץ, המוסך הקטן שיש  
לו צבור לקוחות קטן. לצורך זה הועמד לרשותנו אשראי מכוון בסדר-גודל

של 6 מליון לירות שיאפשר לנו לתת סיוע רציני דוקא בתחום זה של פיתוח הטוסכים. האשראי ינתן לתקופה של 5 שנים בריבית של 13-15%, תלוי בסוג הטוסך.

ז. שובל: איזה פיקוח יש לכם על הטוסכים?

ד. חירט: יש אגף שיש בו מחלקה העוסקת בפיקוח על טוסכים. אינני אוסר שהפיקוח הוא אידיאלי. הוא אינו מטפח גם אותנו. אבל אי אפשר לומר שאין פיקוח. אם תביאו בחשבון שיש 4000 טוסכים, ולמשרד התחבורה יש 6-7 מפקחים, תבינו שהיכולת להקיף את כולם היא מוגבלת.

א. שוסטק: מה צורת הפיקוח? על מה אתם מפקחים?

ה. חירט: על ביצוע עבודות ועל מחירים. אנחנו יכולים לבטל את הפיקוח שלנו על תלונות של אזרחים. בתלונות שאנו מקבלים אנו מטפלים. מאות תיקים הוגשו לבית המשפט בנושא הפקעות מחירים של חלקים ושל שעות עבודה.

אשר לפיקוח על מוניות, יש בארץ אלפי מוניות ויש 3-4 מפקחים. בחודשים דצמבר-פברואר בכל עת היו בטיפול בממוצע 350 תיקים, מהם הוגשו לבית המשפט 203 תיקים, ובאותה תקופה קבלנו 180 פסקי דין על תיקים אחרים.

י. פלומפין: על מה?

ד. חירט: על הפקעת מחירים וסירוב להסיע נוסע.

הפיקוח בתחום המשאיות הוא קודם כל על המחירים. אנחנו מאשרים מחירים לענף התובלה ומפקחים על המחירים ועל משרדי התובלה. יש תקנות הקובעות באיזה קריטריונים חייב לעמוד משרד תובלה על מנת לקבל רישוי.

אשר להחלפת צי המשאיות, נדמה לי שציינתי שהגיל הממוצע של המשאיות בארץ ירד מ-9 ל-9 שנים, במידה רבה הודות למשאיות שהבאנו. היום יש מטפיק משאיות. היו חששות שכתוצאה מיבוא החירום, יהיה עודף היצע של 25-30%. האמת היא שעד היום תופעה זו אינה בולטת. במידה והיא קיימת, מסדיה מצומצמים מאוד. ובסך הכל נראה שענף זה הגיע לאזון מתקבל על הדעת מבחינת ההיצע והיבוקס. אם חלילה יהיה משרד כלכלי והביקוש הכללי בפסק ירד, הדבר יתן אותותיו גם בענף המשאיות. היום תופעה זו אינה קיימת.

אשר ליחס בין הימאים הזרים והימאים הישראלים בצי הסוחר הישראלי, אחוז הימאים הזרים הוא 37% ב-102 אניות ישראליות והוא פחות או יותר יציב בשנים האחרונות. אבל סטטיסטיקה זו כמו כל סטטיסטיקה יש בו כדי להטעות. באניות הפוקדות את ישראל לעתים קרובות, כמו האניות השטות בקורי אירופה-ישראל, ארצות-הברית ישראל, אחוז הזרים הוא גבוה, והוא נע בין 3% ל-12%. והוא גבוה באניות שכמעט ואינן מגיעות לנמלי הארץ או שהן מגיעות לנמלי הארץ לעתים רחוקות. באניות אלו אחוז הימאים הזרים הוא 80%.

א. שוסטק: כמה מתבטא הדבר במספרים?

ד. חירט: מתוך 3650 ימאים בצי הסוחר הישראלי, 2300 הם ישראלים.

ז. ושביל: ברצוני לשאול שאלה אחת בענין החניה. לפי דעתי, לא בארץ ולא בחו"ל לא יפתרו בעייה זו. אני חושב שמגרשי החנייה אינם יכולים להיות אלא פתרון זמני. השאלה היא, האם אין לראות את הפתרון בחניונים תת-קרקעיים או עיליים?

ד. חירם:

אני דברתי על חניונים כאלה.

ז. שובל:

האם בדקתם אפשרות של הנעת הרכבת בחשמל?

האם רכבת ישראל מפעילה בעצמה את הטנזונים, או שהיא מוסרת זכיון להפעלת הטנזונים, ומה אפשר לעשות כדי לשפר רמת הטנזונים?

א. אפרת:

מה כוונת המשרד לפיתוח שדה התעופה בחיפה?

מדוע לא יוקם שדה התעופה של תל-אביב בחולות ראשון-לציון? לדעתי, אין מקום לקשור את הנמל הפנימי של אזור תל-אביב עם נמל התעופה לוד.

האם יש עוד תקווה לאחודם של אגד ו"דן?"

ד. חירם:

שני הקואופרטיבים אגד ו"דן" הודיעו שבשלב זה הם פסירים את ההצעה מעל הפרק. אני שמעתי ששר התחבורה החדש מתכוון לחדש את המגעים והפעילות בעניין אחר שני הקואופרטיבים, יש בתוך הקואופרטיבים קבוצות נכבדות של חברים המתייבים את האחוד.

לשאלתו של חבר הכנסת שובל בעניין החניונים, כאשר דברתי על חניונים בערים התכונתי לחניונים תת-קרקעיים ועיליים. במחירי הקרקע הנוכחים אי אפשר להקצות קרקע לחנייה. לעומת זאת שונה הבעיה בפרברים. ניתן להקצות קרקע למגרשי חנייה בפרברים, במידה ותהיה קיימת תחבורה צבורית נוחה מהחניונים ואליהם. הנסיון שעשינו לא עלה יפה.

פר רשף, מנהל הרכבת בישראל, ישיב על

השאלות הנוגעות לרכבת.

ז. רשף:

בעניין חשמול הרכבת בהחלט נעשו מחקרים ובדיקות, ולפני מספר חדשים התקיים דיון עקרוני בנושא זה. חשמול רכבת הוא כדאי כאשר הפעילות היא בהיקף גדול יותר מזה הקיים אצלנו, וזאת בגלל ההשקעות הדרושות להסבת הפטילה והציוד. פטילה רגילה עולה כמליון לירות לקילומטר ופטילה לרכבת מחושמלת - כפליים. וזאת מבלי להביא בחשבון את מחיר החשמל, הדבר מחייב גם מערכת של טרנספורמטורים לויסות החשמל. לפעשה גם הרכבת של היום היא חשמלית. קטרי הדיזלים פועלים על חשמל וצריכת הדלק איננה גדולה; וההשפעה בתחום האקולוגיה היא אפסית.

מפעיל הטנזונים ברכבת ישראל הוא קואופרטיב של נכ"צ שה"ל שקבל את הזכיון מייד אחר מלחמת השחרור, נכון שרמת הטנזונים ירודה ביותר, אבל היא אינה ירודה יותר מהקרונועים והטנזונים המייצגים דגם שירות של שנות הארבעים. בקרונועים החדשים שרכשנו על כל 2 קרונועים יש מנזון ברמה נאותה וגם הקרונוע הוא ברמה נאותה.

יהודה רבין:

בנמל התעופה בחיפה יש מסלול של 1200 מ'. מסלול זה מספיק לתנועה פנים-ארצית לטוטים הרולד. יש אפשרות להאריך את המסלול עד 2500 מ'. התכניזת נבדקות עכשו. להערכתנו אין מקום אחר בחיפה העיר לשדה תעופה נוסף, כדי שנהיה בטוחים שזו התמונה הנכונה, הזמנו אתור שטח בפעם השלישית.

אין שום אפשרות לבנות שדה תעופה בחולות ראשון-לציון. יש מקום אחד בגוש דן בו ניתן לבנות שדה תעופה והוא - סביבת ראש-העין. לפיתוח המקום אינו יכול להעשרות על ידי משרד התחבורה לבד. ניתן לעשות זאת בשיתוף עם צה"ל. כל עוד שדה דב קיים, אין סיבה שפטוטים קלים לתחבורה אזרחית לא יפעלו משה דבר, כאשר המטרד לכל האזור הוא סיניפלי.

מה המרחק מראש העין עד תל-אביב?

א. אפרת:

15-18 ק"מ.

יהודה רבין:

מה המצב בשדה עטרות?

ח. קורפו:

ארכו של המסלול הקיים בו הוא 2000 מ',  
השקענו 5 פליון לירות ביישורו ושיפוצו.  
עד 3000 מ'. הבעיה היא תקציבית. גרידא.

יהודה רבין:

זו נקודת התחלה להארכת המסלול

תם הדיון בתקציב משרד התחבורה לשנת 1974.  
אני סודה לנציגי ש רד התחבורה על

היו"ר י. קרבסן:

התשובות.

הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 13.00