

פרוטוקול מס' 142
מישיבת ועדת הכספים
שהתקיימה ביום ג', ו' חשבון, תשל"ה
(22.10.74), שעה 10.00

נ כ ח ר

חברי הועדה: היו"ר י. קרגמן

ע. אמוראי
י. אפרת
ש. ארליך
י. ארנס
י. גולן
בצ. חלפון
ע. פינרמן
ג. פת
נ. קצב
ח. קורפו
א. רונן
מ. שחל
א. שוסטק
ז. שובל

יועץ כלכלי לוועדה
מזכיר הועדה

י. פלוג
ד. קירשנר
מ. טרלו

רשמה

מוזמנים:

ג. יעקבי
ד. חירם
א. אובל
א. ביגור
ש. גרינשפן
י. כהן
צ. כבו
פ. פרידמן
ע. קמא
ז. רבני
י. שחק

- שר התחבורה
- מנכ"ל משרד התחבורה
- משרד התחבורה
- אגף התקציבים, האוצר
" " " "
- משרד התחבורה
" " "
- משרד האוצר
- משרד התחבורה
" " "
- רואה חשבון מסעם הממשלה

סדר היום:

1. שימוש ברזרבה לתמיכות לייצוב מחירים
(חברות תחבורה ציבוריות)

2. ערבות המדינה למתן אשראי לחקלאות
בסך של 30 מליון ל"י (פלחה)

(נתקבל ביום 22.10.74)

היו"ר י. קרגמן:
אני פותח את הישיבה.
אני מקדם בברכה את שר התחבורה ואת
כל המלווים את השר - המנכ"ל והעובדים.

1. שימוש ברזרבה לתמיכות לייצוב מחירים
(חברות תחבורה ציבוריות)

היו"ר י. קרגמן:
בהתאם לחוזה שקיבלה על עצמה הממשלה,
אישרנו הגדלת סובסידיות בסכומים די
ניכרים עד 1.1.75.

רצינו לשמוע מן השר את ההסברים בענין
הזה. תהיינה כמה שאלות שקשורות בסובסידיות.

ז. יעקבי:
הועלו תעריפי הנסיעה בשירותי התחבורה
הציבורית ב-17.2.74. ההעלאה היתה
בשעור של 50% בשירותי "אגד" וכ-31% בשירותי "דן". היה זה בעקבות
החלטת הממשלה להעלות את תעריפי הנסיעה בשירותי התחבורה הציבורית
עקב העלאה בהוצאות התפעול של הקואופרטיבים. העלאת התעריפים
הנמוכה יחסית בקואופרטיב "דן" נבעה בעיקרה כתוצאה מהצורך לערוך
שינוי בשיטת התעריפים של התחבורה הציבורית באיזור המטרופוליין
של תל-אביב. הצורך בשינוי הזה נבחן במשך זמן לא קצר ע"י תכנית
האב לתחבורה באיזור תל-אביב, והשיטה שאומצה נבעה מהמלצות של
צוות תכנית האב.

החסרונות שהיו לשיטה שהיתה נהוגה עד
פברואר 1974 היו: תעריף יחסית גבוה בקווים החדשים שנפתחו בשנים
האחרונות, ותעריפים שונים בקווים המקבילים של "אגד" ו"דן באיזור.
כתוצאה ממורשת העבר, הם מפעילים קווים מקבילים, הנוסעים לא באותו
צתיב אמנם, אבל הקווים מקבילים מבחינת האורך והשירות שהם נותנים.

סיבה נוספת: העדר בסיס אחיד לשינוי
בתעריפים הללו, העדר אמות מידה אחידות לשינויים החלים בתעריפים
הללו באותם הקווים.

חסרון נוסף היה שינוי בתעריפים כתוצאה
מכך שהקווים חצו איזורי שיפוט מוניציפליים שחוצצים בין ערים שונות
הקיימות באיזור הזה, למרות שלמעשה האיזור הזה כולו מהווה עיר
תחבורתית אחת לכל דבר, ישנם רחובות אשר משתרעים בכמה ערים. רוב
קווי התחבורה הציבורית חוצים מספר ערים. כתוצאה מהשיטה הקודמת
התעריפים היו משתנים כתוצאה ממעבר מאיזור אחד לשני.

היו שמונה תעריפים בתוך העיר, ולפי
השיטה החדשה שהונהגה החל מפברואר 1974, יש שלושה מחירים בלבד.

תנאי הכרחי להפעלת אוטומטים זה יעול
שיטת המכירה של הכרטיסים, וזה נותן זרימה יותר טובה לאוטובוס
וניצול יותר טוב של מערך האוטובוסים שמופעלים באיזור הזה.

השיטה הזאת יצרה גם בסיס משותף ואחיד לתעריפים בכל הקווים, ולמעשה באיזור זה הונהגו תעריפים שמבוססים על : 50 אגורות, 85 אגורות ו-110 אגורות.

לכאורה ניתן היה להביא להעלאת תעריפים יותר גדולה מאשר זו, במקום מ-35 ל-50 אגורות, ל-60 אגורות. האלטרנטיבה הזאת נפסלה ע"י משרד התחבורה משום שהיתה מביאה להעלאת תעריפים ממוצעת בשירותי "חן", לגבי 50% מהנוסעים, בשעור של 71%, וזה ב-21% גבוה מהשעור שנקבע ע"י הממשלה. זה היה מביא להתמרמרות ציבורית חריפה לא ראינו אפשרות לחרוג ממה שנקבע ע"י הממשלה.

על רקע זה היינו נאלצים להביא לסגירת הפער הזה שבין 31% ל-50% "דן". כדי לאפשר את זה צריכה הממשלה לתת תמיכה של מיליון ו-600 אלף ל"י לחודש. הסה"כ השנתי הוא בסכום של 19,2 מיליון ל"י.

ג. ארנס:

השר יסכים אתי שהנושא של תחבורה ציבורית הוא היום אולי החשוב ביותר בתחום התחבורה במדינה. אם קיימת אפשרות לעמוד על דרישות המשק לגבי המדינה והתעשייה, בלי להרוס את הסביבה ומבלי לגרום לזיהום אויר במידה שאפשר לסבול אותו, בלי להשפיע בצורה שלילית על מאזן התשלומים כתוצאה מעליית מחירי הדלק. זה נעשה באמצעות שיפורים בתחבורה הציבורית והקטנת התחבורה הפרטית. האמצעים לכך הן חברות אגד ודן, ולכן חשוב שחברות אלה תפעלנה בצורה יעילה וברמה גבוהה, כדי שנוכל להשיג את היעדים שהזכרתי.

אינני בטוח שנתונים אלה עונים בצורה יעילה על היעדים עליהם דובר.

אינני יודע מה מידת האמת במאמרים בעתונות לגבי מריבות בחברת אגד. זה בודאי מעורר דאגה.

גם חוסר התאום בין שתי החברות, וחוסר התאום בין אגד והרכבת, מעורר דאגה.

יש לי הרושם שמשרד התחבורה צריך להתארגן בצורה יותר יסודית כדי להגיע לרמת פיקוח ואכיפת מדיניות נאותה לגבי הקואופרטיבים לתחבורה. משרד התחבורה חייב לנו אינפורמציה מלאה כדי שנוכל לשקול את הבקשה המובאת.

הייתי מציע למשרד התחבורה להתארגן בצורה דומה לזו שבארה"ב כשמדובר על זכויות - ע"י ועדה קבועה שתפקח על הפעילות של הקואופרטיבים, שבפניה יוכלו להשמיע טענות כל מי שקשור לתחום התחבורה הציבורית. על הציבור להיות בטוח שמי שמקבל את הזכויות ממלא את התפקיד באחריות.

אני מציע לוועדת הכספים, לפני שנאשר את הבקשה, לבקש ממשרד התחבורה אינפורמציה מפורטת לגבי החברות. הייתי רוצה לראות ניתוח מחירים כדי שנוכל להצדיק את ההגדלה בסובסידיה. אני מבקש משר התחבורה שיפעל להקמת גוף מפקח על הקואופרטיבים לתחבורה.

י. אפרת:
על פי הנסיון של העבר אי אפשר לומר שהקואופרטיבים לתחבורה הם נכס חשוב לתחבורה הציבורית. הם עושים רושם של "מפונקים" מדי במדינה.

הרושם שלי הוא, שעם כניסת שר התחבורה החדש, הוא נותן להם הגנה מן הטובות ביותר שאפשר לתת לגורם כלכלי במדינה. זו היחידה הכלכלית הגדולה ביותר במדינת ישראל שאיננו יודעים עליהם אלא מעט מאד; פחות מאשר על "אל-על", פחות מאשר על הרכבת וגורמים אחרים שהם שירות ציבורי. אני יודע שיש מבקר הסתדרות ומבקרים אחרים, אבל גם כאשר הייתי בהסתדרות לא ידעתי על הצד הכלכלי שלהם אלא מעט מאד. אני רוצה לשאול את שר התחבורה: האם יש לו זיקה רק לצד הכלכלי של התחבורה או גם לחברות הבת של הקואופרטיבים שהם חברות כלכליות גדולות ומכניסות. האם יש איזה שהוא קשר כלכלי או פיקוח על הגורמים האלה שעומדים לרשותו? האם יש למשרד התחבורה תמונה אם הפיקוח של המשרד יהיה יותר גדול ויותר אפקטיבי? אם הגורמים יתאחדו, ומה הם תנאי האיחוד. האם משרד התחבורה נתבע למשהו מבחינה תקציבית באיחוד הזה?

בדיון לפני האחרון על תמיכות בתחבורה ביוזמת גורמים שונים, הונהגו הנחות לקשישים ולתלמידים. זה היה הישג חברתי חשוב ביותר. אבל עכשיו מגיעות ידיעות שנהגי אגד והנהלת אגד ודן חושבות שהן נותנות את ההנחה הזאת ולא המדינה. אני יודע שגם היוזמה וגם ההנחה היא ממלכתית. משרד התחבורה צריך לבדוק את מערכת ההנחות איך היא פועלת. הציבור צריך לדעת שכל ההנחות האלה ניתנו ע"י המדינה, ואגד ודן ממונים רק על הכנות הטוב.

ע. פינרמן:
השאלה הראשונה מתייחסת לחובת הקואופרטיבים האם בעקבות ההחלטה עשיתם או אתם יכולים לעשות יותר מקודם לענין ביטול הקווים המקבילים ואיחודם כשלב מוקדם לאיחוד?

שאלה שניה, מתייחסת לבסיס שממנו נגזרות התמיכות, וזה ענין ועדת קשתי וכיסוי ההפרשים בין התקבולים של קואופרטיבים והוצאות שנקבעות ע"י השר. כבר שלוש שנים עברו. מה דעתכם בנושא זה. האם יש צורך לשנות את הסל הזה?

בשעתו כאשר אישרנו את ההסכם הראשון שנעשה, דובר על זכיון להכרזה על תחנות, זו נוחיות נוספת. באיזו מידה הקואופרטיבים עומדים בהתחייבויות כאלה ובאיזו מידה אתם מפקחים על כך?

שאלה נוספת ביחס למה שקורה לאחרונה באגד. פרסומים על מעילות. באיזו מידה משרד התחבורה נוקט עמדה ביחס להאשמות שמועלות שם?

מה קרה עם מסקנות הוועדה שהחליטה על החלטת טיוליות באוטובוסים וזכתה לקיקורת הקואופרטיבים. יש לזה השלכות מעבר לנוחיות הנוסעים המטיילים. בשעתו, לפני מספר שנים ניתן זכיון לחברות תיירות להפעלת אוטובוסים "גריי-ליין". מה קרה?

י. גולן:
ועדת קשתי שנתמנתה בזמנו תפקידה היה לקבוע שיטת תעריפים. עד כמה שידוע לי היא לא סיימה את עבודתה. שר התחבורה דאג החליט לחתום על הסכם ולקבוע שיטה. אני כבר אז טענתי שכלי דיון על זה בוועדה, על השפעת הגומלין של חברת האם על חברות הבת, אי אפשר לקבוע שום דבר ואי אפשר לדעת מה זה אגד.

אני רוצה לדעת האם שר התחבורה חושב להטיל על ועדה חדשה את התפקיד הזה, לבדוק מה הן השפעות הגומלין בין חברות האם והבת. לדעתי, מסקנות אלה יכולות לתת לנו מסלול כדי לדעת מה מתרחש בחברה.

מר אפרת צדק שאיננו יודעים על הנעשה.
התפלאתי שהשר קבע הסכם ושיטת תעריפים תוך הנחה שיש לו תמונה
על מצבה של אגד ועל הפסדיה.

א. רונן:
אני בעד אישור אוטומטי של 19 המיליון ל"י
אבל שזה יהיה האישור האחרון שנאשר
לאגד ודן. אני חושב שמדובר בסכום נכבד וזה מחייב נתוני רקע.
צריך להביא לפנינו את החוזה עם אגד, את המאזן האחרון, צורת
החישוב. כאשר הועדה מטפלת בעניין היא תוכל לטפל בזה בצורה יותר
אינטליגנטית. אני מביע את משאלתי שזה יהיה לקראת הדיון הבא.
לא יתכן שהמדינה תשתתף בסובסידיות של איזה שהוא גוף בשעור של
מאות מליוני לירות מבלי שיהיה לה דבר מהותי לומר על דרכי ניהול
של אותו גוף. אינני רואה בשיטת הסובסידיות תמריץ ליעול. הדברים
האלה מתבטאים לאחר מכן בשעור הגיוני ואנחנו נכסה את החשבון.
לכן אני חושב שלקראת הדיון הבא צריך ליזום חוק למעורבות מבקר
המדינה במה שנעשה באגד ובדן. לא יתכן שגוף כזה מקבל תמיכה
ממשלתית ויש לו זכיון על שירות ציבורי, והוא לא יהיה תחת פיקוח
פרלמנטרי ופיקוח מבקר המדינה. הפיקוח הצמוד של משרד התחבורה
ושל חברת העובדים איננו מספיק.

אשר לחברות הבת וחברות שאינן חברות בת,
האם אנחנו נותנים סובסידיה לאגד תיור או לא?

יש דברים שאינם שייכים לסל וצריך להפריד
אותם.

מבלי להתייחס לכתבות עתונאיות, כדאי
שמשרד התחבורה ייכנס לעובי הקורה למה שמרחש היום באגד.

אני בעד אישור הבקשה שנשמעה היום כדי
שמחר לא תהיינה שביתות של דן ואגד. אבל להבא אני מבקש לקבל חומר
לקראת הישיבה. כדאי גם שמשרד התחבורה ייזום תחיקה של פיקוח
ממלכתי. אם נותנים 100 מיליון לשנה, האם יש לממשלה אפשרות
להשתתף - ע"י נציגיה - בניהול העניינים של הקואופרטיב ובידיעה
על הנעשה בו?

ג. קצב:
איננו רוצים להעלות מחירים של מצרכים
חיוניים, ושירותי התחבורה הם אחד
מהשירותים החיוניים והעממיים ביותר. אם לא נאשר סובסידיה
יעלו את המחיר. לכן אנחנו צריכים לאשר את הבקשה.

יחד עם זה, ממשלה שנותנת סובסידיה
בסדר גודל כזה, מותר לה לדעת מה מתרחש בחברות האלה.

צדק חה"כ רונן כאשר אמר שאי אפשר לדון
בדברים אלה כאשר אין בפנינו כל חומר.

ניתנו הקלות לקשישים, אבל מרביתם זקוקים
לתחבורה ציבורית בשעות הבוקר, ואז אין להם אפשרות להשתמש בכרטיס
ההנחה. הקשישים נזקקים לדופאים ולטיפולים וזה ניתן בשעות הבוקר.

צריך גם לדאוג לסטודנטים מעוטי האמצעים
שמחירי התחבורה מכבידים עליהם עוד יותר. האם ניתנת אפשרות
לעזור להם?

ע. אמוראי:

אנחנו מתבקשים להתייחס לבקשה שבנויה על תחשיב שבעיקרו מונח העקרון של "קוסט פלוס". הפעילות של הקואופרטיבים לתחבורה לא נגזרת רק מתוך מידת היעילות. מידת היעילות נגזרת במידה רבה מתנאי התשתית, וזה נופל רובו ככולו על הממשלה ועל רשויות ציבוריות שבמעשה שלהם או במחדל שלהם קובעים במידה רבה את היעילות. לכן הממשלה יכולה לפטור את עצמה מאחריות על הרמה ועל גובה ההוצאה. זה פועל יוצא מההשקעות או אי-ההשקעות בתנאי התשתית. יש בינינו רבים - ואני בתוכם - שגורסים שהפעלת שירותי תחבורה בצורה קואופרטיבית יכולה לעלות על מידת היעילות של הפעלה בצורה אחרת. יחד עם זה, זה פטור מונופוליסטי מובהק אנחנו מאוכזבים מהשירות של גנציגים בהנהלה.

אנחנו נדרשים היום לאשר את הסובסידיה שבאה לפצות על הוצאות שלא נמצא להם כיסוי במחיר. האם יש לכם דרך או הצעה או הערכה שתוך כדי תהליך קבלת החלטות וניהול של הקואופרטיבים יהיה לכם מעקב שוטף? מה ההתייחסות שלכם למשמעות של המבנה הקונצרני של שירותי התחבורה? זה קומפלקס אחד והוא פועל יוצא מהזכיון, מדובר בתחנות מגרשים ועוד. האם יש דרך לעשות את מוסד מבקר המדינה למוסד מפקח באורח מתמיד? מה התכנית שלכם להיות בתמונה כאשר תהליך קבלת החלטות והניהול מתבצע? מה ההתייחסות שלכם לקואופרטיבים לתחבורה להיות ~~היות~~ לקונצרן שניתן לו מכוח הזכיון היסודי ע"י הממשלה? האם צריך להמשיך בדרך הזאת? האם הבסיס נכון?

מ. שחל:

אני חושב שצריך להפריד בין שני דברים. בקשר לדרישה לאשר את הסובסידיה הקונקרטית

לבין הבעיה בכללותה.

קיים חוזה בין הממשלה והקואופרטיב. החוזה הזה מחייב. הממשלה משתתפת באחת משתי צורות אלה: או שהיא מאפשרת לקואופרטיב להעלות את תעריפי הנסיעה, או שהיא משלמת את ההפדש בין העליה שהיא אישרה לבין העליה בתשומות השונות. בהתאם לחוזה הקיים, שעור ההעלאה בשכר איננו משתלם כאופן אוטומטי. ועדת קשתי קבעה בזמנו שלא כל העליות בשכר מאושרות ע"י הממשלה. לכן, הסובסידיה שהוצעה היום היא תוצאה של חוזה חתום שאנחנו אישרנו. היה דיון כאשר החוזה היה לפנינו. למעשה, הועדה היום מאשרת הקצבה נוספת של תקציב למשרד התחבורה שישלם את הסובסידיה. אנחנו לא מעורבים בגודל הסכום, אנחנו צריכים לאשר למשרד הקצבה נוספת שיוכל לשלם סובסידיה לקואופרטיבים. אני מזדהה עם דברי חה"כ אמוראי. חברות הבת שייכות לחברי הקואופרטיבים, הם לא של כולם, יתכן שהאינטרסים שונים וזה מחייב בדיקה. הייתי מבקש משר התחבורה להטיל על הועדה לבדוק את הנושא באופן בסיסי. מונופול לא קיים זה-יורה אלא זה-פקטור. יש אפשרות לשר התחבורה לתת רשיון להפעיל תחבורה ציבורית. מעורבות הממשלה כאגד צריכה להיות יותר גדולה. אני מציע ששר התחבורה יטיל על ועדה חדשה לבדוק את הנושא של אגד ודן במשמעות החדשה ולראות אם ניתן לייצל את השירות, ובאיזו מידה יש אפשרות להתערב בדרך הניהול, ומה המעמד של חברות הבת שאולי יש בהן השקעות שאינן דוקא באינטרס הכללי הציבורי.

ח. קורפן:
אני מצטרף לדברי חה"כ רובין, שההענות היתה בעקבות לחץ של שביתה. אני מציע לא לאשר את הסובסידיה. צריך מיזה גדולה של ציניות מבחינה ציבורית, לבטל את הסובסידיה על מצרכים בסיסיים ולאגור אותם בשביל אגד.

מדוע לא להשאיר את המו"מ להסתדרות?
לנו יש כתובת של ההסתדרות, נכון אתם.
המוניות ניסו להבנות מהעניין. איך נגמר העניין?

היו"ר י. קרגמן:
אין לנו עניין עם הקואופרטיבים אלא עם הממשלה. הממשלה הכיאה לפנינו הצעה. היתה תקופה קשה לתחבורה וצריך לתת להם להעלות את המחירים. חה"כ עופר המנוח פיתח את הרעיון שצריך לקבוע סל לתחבורה. ועדה מקצועית ואנשי ציבור יקבעו את הסל. הביאו לפנינו חוזה עם כל החישובים. על סמך זה נעשה חוזה שהוכא לדיון לוועדת הכספים. זה היה בתוקף לשלוש שנים. נעשו אז בדיקות. אפשר לומר שהממשלה או ועדת הכספים אינה מאשרת את הסובסידיה. תחבורה ציבורית בארץ זה עניין עממי. דובר שצריכה להיות העלאת מחירים חלקית וכן פיצוי ע"י סובסידיה. החוזה הזה מחייב. יכול להיות שפיצוי צריך להיות ע"י העלאת הפריזון ומניעת בזבז והעלאת היעילות. הסיכום היה אז שהם צריכים לקבל 55 מיליון ל"י. החוזה הסתיים באוגוסט 1974 וועדת הכספים החליטה פה אחד להמשיך בסובסידיה עד 1.1.75 תוך כדי הודעה שהחוזה ייבדק עם כל הגורמים. כדי שלא תהיינה שבתות או העלאת מחירים, החלטנו לתת במשך 4 חודשים 60 מיליון ל"י ובתקופה זו ייבדק הנושא באופן יסודי. צריך לקיים את החוזה. אפשר כמובן לשאול שאלות.

ח. קורפן:
למה לא מבקשים אישור ועדת הכספים לפני שמאיימים בשביתה?

ג. יעקבי:
היו 160 מיליון ל"י. עכשיו צריך לאשר סכום של 168 מיליון ל"י כדי שהממשלה תוכל לתת את הסובסידיה שנובעת מהחוזה, שבסופו של דבר צריך לבדוק אותו מחדש בארבעה חודשים.

ש. ארליך:
תמיד אומרים שבפעם האחרונה מאשרים. הרקבון הוא בשורש העניין. אינני מכיר ארץ בעולם דוגמת התחבורה הציבורית כאן. אני לא מכיר שיטה של קואופרטיבים, זו השיטה היקרה ביותר בעולם. אצלנו התחבורה היא הכי זולה - כך אומרים. אבל בשבילי התחבורה הציבורית היא לא רק עניין של מחיר שאני משלם במזומן אלא גם הנוחיות בנסיעה, הזמן שאני צריך כדי להגיע לעבודה, אם אני בא רענן אחרי הנסיעה או לא; מבחינה זו התחבורה הציבורית שלנו היא הכי יקרה בעולם הכי כבדה, הכי בלתי יעילה. כשיש תמיכה ציבורית צריכה להיות גם ביקורת ציבורית. אף פעם לא היה דיון על הרכבת, ולדעתי זה שירות ציבורי טוב שצריך להרחיבו. הרכבת, בתחבורה בין-עירונית זולה ויעילה ביותר. המדינה אינה עושה דבר להרחבת רשת הרכבות ובמקום זה נותנת סובסידיה לתחבורה. הועדה הזאת החליטה לפני שנתיים שלא תיתן יותר סובסידיה אם לא תהיה ביקורת על השכר באגד. אני מציע ששר התחבורה "יעלה על הרכבת".

ב"צ חלפון: מה בענין האיחוד בין דן ואגוד? מה אחוז הסובסידיה במחיר? בחודש ינואר יפוג החוזה, האם משרד התחבורה חושב על שיטה אחרת לגבי התחשבות עם קואופרטיבים?

ג. יעקבי: יש להבחין בין ההסכם לבין הסובסידיות. ההסכם איננו מוליד באופן הכרחי סובסידיות. כל מי שאמר שההסכם הוליד רק סובסידיה, צריך לדעת שאין קשר בין שני הדברים. ועדת הכספים וממשלת ישראל יכולים להחליט שתוך קיום ההסכם ומבלי להפר אותו, לא משלמים סובסידיה. פירוש הדבר העלאת המחירים של התחבורה הציבורית, וזה לגיטימי. ההסכם מחייב אך ורק בדבר אחד: שיטת פיצוי לקואופרטיבים לתחבורה ציבורית על פי קריטריונים של תחבורה שהומלצו ע"י ועדת קשתי אושרו ע"י הממשלה והובאו לידיעת ועדת הכספים של הכנסת. מכאן ואילך שיטת הפיצוי יכולה לבחור את המסלול של העלאת המחירים או תשלום סובסידיה, או שילוב של שניהם. הממשלה שילבה בין שניהם. היו העלאות מחירים ועכשיו הובאה הבעיה של תשלום סובסידיות. הממשלה התחייבה כלפי ההסתדרות לא להעלות את התעריפים במוצרים מסוימים ואחד מהם הם שירותי התחבורה הציבורית, שכן הם מוצר שאין יותר אלמנטרי ממנו בסל הצריכה של הציבור. זה יהיה לגיטימי אם הועדה או הממשלה יחליטו על העלאת מחירים במקום סובסידיה.

אנחנו רואים בתחבורה הציבורית נושא שעומד בראש סדר העדיפויות של הפיתוח בתחום התחבורה היבשתית. זה חל על התחבורה המוטורית והרכבתית, גם בגלל סיבות כלכליות וסביבתיות וגם בגלל שאלה של אופי הערים, הפיתוח האורבאני, השפעת השימוש הגובר בכלי הרכב הפרטיים על הפיתוח הסביבתי. אני לא אכנס לפתרון הדבר הזה שמחייב דיון מיוחד. אין זה נכון מה שנאמר כאן שלא נעשה כלום בתחום הרכבת. אני יכול להזכיר לכמה מחברי הועדה שבדיון על תקציב הפיתוח של משרד התחבורה לשנה זו, היו כמה חברי ועדת כספים שאמרו שיש דיספרופורציה בין הסכום שהוקצב לרכבת ובין סכומים אחרים. הסלבה היתה, שאנחנו מקדמים את הרכבת כמכוון לעומת נושאים אחרים. הקו תל-אביב חיפה שוכלל ביותר. זמן הנסיעה הופחת החל מדצמבר שנה זו. יכנסו 10 קרונועים לקו הזה ויתחרו בתחבורה המוטורית. אנחנו ממשיכים בסלילת המסילה לאילת. אנחנו משכללים קטעים אחרים הקשורים בקשר הרכבת אל הנמלים. אנחנו מגדילים את הנתח של הרכבת בהולכת מכולות מן הנמלים ואליהם. הרכבת קיבלה עדיפות. הרכבת תעבור בעיקר להולכת מטענים. אי אפשר לומר שהממשלה לא עושה דבר. אולי צריך לעשות יותר, ואני מסכים לזה. אנחנו הגשנו הצעת תקציב לאוצר, אבל דוקא בתחום הזה נעשו דברים חשובים בשנים האחרונות ונעשים גם עכשיו אולי ביתר שאת. מתקיימים היונים בשני צוותים אשר עוסקים בבירור שאלות שקשורות בנושא האיחוד של דן ואגוד. צוות אחד עוסק באספקטים המבצעיים והתחוקתיים. במסגרת זו אחת השאלות שנידונה היא אפשרות של חקיקת חוק תחבורה ציבורית שיקבע את דרכי הפיקוח והמעקב של הרשויות הממלכתיות על דרכי ושיטות הניהול של הקואופרטיב המאוחד. בין השאר, כשאחד הנושאים הנדונים של הצוות הזה נידון, נידונה גם השאלה של שמיעת הציבור במסגרת של פורום ציבורי או ממלכתי. שמירת הנייה של השירות הניתן לציבור במסגרת הפעלת הקואופרטיב המאוחד. הצוות הזה עוסק גם במעמדן של חברות בת של אגוד במסגרת הקואופרטיב המאוחד ודרכי הפיקוח וההשלכה שלהם על התפעול, רמת היעילות, תמחיר ותחשיב של קואופרטיב מאוחד. זה צוות של משרד התחבורה, האוצר ונציגות הקואופרטיבים לתחבורה הציבורית.

נוסף על כך, ועדת גולומב, העוסקת עכשיו בעדכון ההסכם בין הקואופרטיבים לממשלה, עוסקת בהשלכות של חברות הכת על ההסכם העתידי שיהיה תקף החל מ-1.1.75. ההסכם הקודם שהסתיים באוגוסט לא ניתן לעדכן אותו במועד בגלל מלחמת יום הכיפורים, ועדכון הסכם כזה זה ענין של חצי שנה לפחות. לא ניתן היה אז למנות צוות שיעסוק בזה בצורה סדירה. רוב האנשים, כולל הנהלות הקואופרטיבים, היו מגוייסיים. לכן רק ביולי שנה זו מניתי ועדה בראשות דוד גולומב שיושבים בה גם אנשי האוניברסיטאות והמשרדים ומומחים בלתי תלויים, הועדה עוסקת בבחינת ההסכם הנוכחי ובהמלצה על האופנים והיעדים של ההסכם הבא. הועדה הזאת יושבת על המדוכה הזאת באופן מאד אינשצסיבי ואני מקווה שהיא תגיש את הדו"ח שלה כדי שישמש בסיס להסכם הבא. בהקשר זה אני רוצה לומר שעמדתנו היא, שיש חיוניות רבה להרגעת היחסים בין הקואופרטיבים לבין הממשלה על בסיס חוזי. אנחנו צריכים לשמוח על העובדה שלפני שלוש שנים נעשה השינוי הזה שהיה מהותי מאד ומערכת היחסים בין הממשלה והקואופרטיבים, שהיה פיקוח בלתי פוסק שאולי זכור לחברי הועדה הזאת, זה היה ענין מתמשך והולך שלא היה על בסיס קבוע, לא על בסיס של קנה מידה של מסמך תקף אלא על התקשרויות בלתי פוסקות ללא עגינה בעקרונות וכללים קבועים. זה היה אחד מהדברים שלדעתי ביזו את ממשלת ישראל ואת התחבורה הציבורית במשך שנים רבות.

מה השתנה במשך שלוש השנים האחרונות שאין יותר חילוקי דעות, לאחר שמשרד התחבורה קובע שזה התחשיב על פי ההסכם. הקואופרטיבים יכולים לחשוב שהחישוב נעשה באופן קפדני מדי ומדי פעם הם אומרים זאת. אבל יותר אין מיקוח. יש הגשת חשבונות, יש קביעה שמהווה בסיס להחלטה. הממשלה יכולה להחליט אם היא הולכת בדרך של סובסידיה או העלאת מחירים.

יש בסיס אחת לשלוש שנים. אם הקואופרטיב מייצל את עצמו, הוא זוכה.

אין זה נכון שאין תמריץ. אם הועדה רוצה להכנס לפרטים, יושב כאן רואה החשבון שעושה את הביקורת השוטפת מטעמו על הקואופרטיבים. יש פיקוח ויש ביקורת, אולי לא מספיקים, אבל אנחנו ממשיכים בה כדי להגיע לתשתית ואנחנו די קרובים אליה. אנחנו הגענו למסקנה שיש צורך בהמשך החוזה לבין הקואופרטיבים לתחבורה הציבורית ובין הממשלה. אנחנו מצדהים באיחוד, אולי ניתן יהיה להגיע גם לפיקוח והפעלה יעילים יותר. הצענו מספר הצעות לוועדת גולומב שמגמתם להגיע לרוויזיה של ההסכם. אנחנו נדגיש בהסכם הבא את שיפור השירות. אנחנו רוצים להוציא מהתחולה של החוזה את הנסיעות המיוחדות.

נשאלה שאלה לגבי "אגד תיור". מה שכלול זה השירות הקרוי והנסיעות המיוחדות, אבל לא "אגד תיור". אנחנו רוצים להוציא את הנסיעות המיוחדות ולהשאיר את השירות הקרוי. אינני יודע אם הועדה תקבל את עמדתנו. אנחנו רוצים להמשיך בעיקור חלק משכר החברים לצורך התחשבות בעתיד. הקואופרטיבים מערערים על כך בפני הועדה, הם טובעים פיצוי של 100% בשכר החברים. אנחנו רוצים להמשיך בשיטה של 75% בלבד. אנחנו רוצים לקבוע באופן חד משמעי את ביטול ההשפעות השליליות של העברת לחברות הבת.

הדרכים לכך נבדקות ע"י הועדה וע"י הכלכלנים ורואה החשבון של משרד התחבורה.

נאמר גם שלא קיבלנו תמורה בשיפור השירות במשך שלוש שנות ההסכם על אף העובדה שהממשלה שילמה לקואופרטיבים סובסידיות או איפשרה העלאת תאריפים. אני חושב שבשום נוסא לא עסק משרד התחבורה בצורה אינטנסיבית כל כך כמו בשיפור השירות של התחבורה הציבורית והרכבת.

משנת 1972 התחלנו לרכוש אוטובוסים שאינם מסוג לייילנד, שאפשרויות השיפור בהם מוגבלים. נערכה בדיקה. יש קרן לרכישת אוטובוסים. אוטובוס שעולה בין 300,000 ל-350,000 ל"י, ומדובר ב-500 אוטובוסים לשנה. הקואופרטיב רוכש את הכל ואחרי זה משלם זאת מן הפירות שלו. עלות האוטובוסים היא חלק מסל התחבורה. לאחר בדיקה סוכם שקואופרטיב אגד ירכוש את האוטובוס מסוג "סקניה", "מרצדס" ו"בס אנד קר". בין השאר, מצויידיים האוטובוסים בקפיצי אויר, בידוד נגד רעש וחום, מושבים יותר נוחים, ברמת תנועה יותר נוחה, בשטחים יותר רחבים מדרגות יותר נוחות, שיפור שדה הראייה של הנהג. האוטובוס מסוג "בס אנד קר" כולל מיזוג אויר מלא. כמו-כן הופצו מפות של קווי הנסיעה ע"י הקואופרטיבים, הותקנו סככות רבות לציבור, סככות מדגם חדש שפותח. החלטנו להכניס כ-400 אוטובוסים מהדגם הקיים בו יש איזורור מואץ. האוטובוסים עוברים תהליכי שיפוץ. יש קרן לשיפורים בתחבורה הציבורית שניזונה מאחוז אחד של סך התקבולים, והקרן הזאת פועלת באופן סדיר. יש לה הנהלה משותפת שבראשה - משום חשיבות הנושא - עומד שר התחבורה. ברוב האוטובוסים הולכסו מקרופונים להכרזה על התחנות. ב-450 - 500 אוטובוסים ייכנס איזורור מואץ. נתנו עדיפות לתחבורה הציבורית בשורה ארוכה של רחובות החל מרחובות שידועים לציבור הרחב וגמור בדרום תל-אביב. לצורך מתן עדיפות לתחבורה הציבורית, או קבענו חד-סטריות לכל הרכב או בלעדיות לתחבורה הציבורית, או חד סטרי לרכב פרטי ודו-סטרי לתחבורה הציבורית.

קראתי דק חלק קטן של השיפורים שהכנסנו בשנים אלה. פרט להוספת אוטובוסים שנבע מהצורך של הדבקה העליה בתחבורה הציבורית.

יש גידול של מספר בעלי הרכב הפרטי שמאיט את התנועה של התחבורה הציבורית, בעיקר בשעות השיא, בבוקר ואחה"צ.

בכל שנה יש פליטה של 300 - 400 אוטובוסים.

יש גם תוספת של אוטובוסים מסוג "ליילנד". ד. חירם:

ג. יעקבי: התוספת של אוטובוסים חדשים היא : 500. המפעלים "מרכבים" ו"ארגז" גם ממשיכים לייצר אוטובוסים על בסיס שלדות של "ליילנד", אלא שבהם מוכנסים השיפורים שקראתי. התוספת של אוטובוסים חדשים היא לא היחידה שמתווספת מדי שנה.

בענין הפיקוח, בנוסף לפיקוח של המפקח על התעבורה, על תדירות הפעלת קווי התחבורה הציבורית, על רמת השירות, יש מזה שלוש שנים פיקוח כספי על הקואופרטיבים לתחבורה הציבורית שהוא חלק מההסכם שנחתם בין הממשלה ובין הקואופרטיבים. אחד הסעיפים אומר: שמשדד התחבורה יעקוב בהתמדה ויבחן את כל הקליקים הכספיים של הקואופרטיבים לתחבורה ציבורית. הדבר הזה נעשה. כל תשלום סובסידיה או העלאת תעריפים מבוססת על המלצות ומסמכים שמוגשים ע"י רואה החשבון הזה. זה לא נעשה ע"י מיקוח אלא ע"י מסמך שחתום ע"י רואה חשבון שמפרש את ההסכם למושגים של העלאת תעריפים ו/או תשלום סובסידיות. הוא כוזק את החברות שבבעלות קואופרטיב אגד ואת ההשלכה על המצב הכספי של הקואופרטיב והמתחייב מכך - העלאת תעריפים או סובסידיות. עד עכשיו נעשו בחינות על חמש חברות. לדן אין חברות בת. הבחינה כוללת את כל חברות הבת של הקואופרטיבים בין בבעלות חלקית או בבעלות מלאה.

מי שהוא אמר שהשיטה של הקואופרטיבים היא הגרועה ביותר והיקרה ביותר בעולם. מה לעשות שבענין זה יש בינינו חילוקי דעות? אינני רואה כל אלטרנטיבה שאפשר להעדיף על פני השיטה הזאת, בתנאי מדינת ישראל בהקשר להפעלת תחבורה ציבורית של אוטובוסים.

ברכבת, לדעתי, אין סיבה לקחת בחשבון את עלות המסילות, כי לא לוקחים בחשבון את עלות הכבישים לצרכי הפעלת דן ואגד, או המשאיות. יש לנו ענין לפתח את הרכבת מעבר לרמת הפיתוח שלה. אבל אינני יכול לטעון שהרכבת יותר יעילה מאשר הקואופרטיבים לתחבורה ציבורית. יש הרבה הוכחות שהקואופרטיבים יותר יעילים מרוב חברות התחבורה הציבורית בעולם. אם חברי ועדת הכספים רוצים הוכחות, נשמח להמציא אותן. אחת הסיבות היא, שהם עובדים כתפוסה גדולה. 65% מהנוסעים לעבודה משתמשים בשירותי האוטובוסים. דבר כזה לא קיים בשום מדינה בעולם. המכנה הקואופרטיבי מהווה תמריץ להגברת היעילות של המערכת. הייתי שמח לו פעם ועדת הכספים היתה נכנסת לשאלה של ניהול הקואופרטיבים לתחבורה. זו מערכת יעילה. אין צורך בשיתוף עובדים בהנהלות, זה בנוי בתוך המערכת. יש חסרונות. אחד מהם הוא שאין בחירות. המשטר הקואופרטיבי הוא הפחות גרוע להפעלת התחבורה הציבורית. זו האלטרנטיבה הטובה ביותר. אני שלם עם המכנה הזה. אני רק סבור שהממשלה צריכה להיות שותפה הרבה יותר מלאה להכוונת המערכת, אם כי גם בענין זה ההתקדמות רבה מאד, יש לנו צמיס יותר יציב להתחשבות ופיקוח יותר טוב. הניהול הכספי עדיין אינו מספיק טוב.

מה בחברות הערביות?

ח. קורפו:

ג. יעקבי: הן מתקיימות כחברות פרטיות. הם פועלים בקווים מוגבלים. אגד ודן פועלים גם כתנאים מאד בלתי רגילים. דן פועל באיזור הצפוף ביותר, בתנאי העבודה הקשים ביותר. אגד מפעילה קווים על פי החלטות הממשלה תוך הנחיות הממשלה בקווים בלתי רווחיים, באופן מודע, בבקעת הירדן, בערבה, בסיני. במידה רבה היא ממלאה תפקיד ממלכתי כאשר הקווים האלה הם ת-רווחיים. גם בבאר שבע יש חברה עירונית, הם עובדים באיזור מוגבל ובתנאים טובים מאד ואינם יותר יעילים מאשר הקואופרטיבים. כנצרת עובדת החברה באיזור מסוים וכל בסיס להשוואה הוא בלתי רלוונטי. גם רמת השירות יותר נמוכה.

הם מקבלים על אותו בסיס של קריטריונים סובסידיה כמו אגד.
בבאר-שבע יש יעילות רבה אבל זה ענין מוגבל ולא כסיס להשוואה.

בענין טיוליות, ועדה שאתה עמדת בראשה,
החליטה לצמצם אותן. עד עכשיו ניתנו 120 אוטובוסים במקום טיוליות.
ההדרגתיות נובעת לא רק בגלל התנגדות אגד וזן אלא בעיקר של
בעלי המשאיות להחלפה. זה יסתיים, לפי דעתנו, תוך שלוש שנים.

בענין "גריי ליין" היה אישור בשעתו,
אבל האמריקאי הזה חזר בו מכל התכנית והענין לא קיים כי התכנית
נתבטלה ביוזמתו.

בענין הקשישים והתלמידים, ניתנות הנחות.
אם לא תהיה הגבלה של שעות, פירוש הדבר שהם ישתמשו בשירות
בשעות השיא. פירוש הדבר תוספת תשלום סובסידיות לאגד וזן.
המערכת בנויה על שעות השיא. אנחנו יכולים לגרום לכך שהשירות
יהיה בנוי על תקן כזה שבשעות השיא אף אחד לא יסע בעמידה באוטובוס.
זה מחייב תוספת אלף אוטובוסים. אותם אלף אוטובוסים יעמדו
מובטלים במשך 18 שעות ביממה, ואז משמעות הדבר העלאת תעריפים
נוספת.

א. רובין: זה לא לפי ההסכם. רמת השירות היתה יורדת,
אבל רמת הסובסידיה לא היתה צריכה לעלות.

ג. יעקבי: אילו היינו מוסיפים נוסעים רבים בשעות
השיא, והנוסעים האלה היו מקבלים את
ההנחה שמקבלים הקשישים, הסובסידיה היתה צריכה לעלות. בשעות
השיא אי אפשר לתת את ההנחה בלי להוסיף סובסידיה.

אפרת: ההיבט הזה הוא טכני ולא סוציאלי.

ג. יעקבי: יכולה ועדת הכספים לומר שהיא מוכנה
להמליץ על תוספת של 5 מיליון ל"י
לסובסידיה ולאפשר לקשישים לנסוע גם בשעות השיא. זו האלטרנטיבה.
אנשים מעבר לגיל פנסיה שרוצים לנסוע בשעות השיא, ממשיכים
לעבוד ואז ההנחה אינה בהכרח מוצדקת.

בענין האיחוד, כבר אמרתי שהאיחוד
נבדק ע"י שני צוותים. צוות אחד שעוסק בנושא של המבנה
ובנושא התחיקתי, והשני עוסק בקביעת העובדות לגבי מצבם הכספי
של הקואופרטיבים. אינני עוסק בהמלצות כיצד לספל בבעיה אלא
בקביעת העובדות באשר למצבם הכספי. האיחוד יביא, לפי דעתנו,
לאפשרות של הצמדת מלאה של ראורגניזציה של התחבורה הציבורית
באיזור תל-אביב רבתי בו פועלים הקואופרטיבים הללו, למיזוגם
של קווים שפועלים במקביל. הוא יאפשר תפעול יותר יעיל
של המערכת כולה ופיקוח יותר טוב של הממשלה על הקואופרטיב
המאוחד.

המצב החברתי בקואופרטיבים שייך לכושרם
להפעיל את הזכיון שנמסר להם, ואני מודאג מהמצב החברתי באגד.
המפקחן על התעבורה יחד עם המפקח על הקואופרטיבים במשרד
העבודה, כודקים את הנושא הזה עכשיו. כשם שהמשרה צריכה לבדוק
את התלונות על מעשים שאינם עולים בקנה אחד עם החוק, המפקח
על התעבורה גם כודק את התלונות שהיו על דרך חתפול של
התחנה המרכזית. הוא עושה זאת יחד עם המשרה.

אחריות הממשלה היא לספק שירות לציבור. הממשלה מוסרת זכיון למפעיליו. אנחנו מוכנים להעמיד לרשות - ועדת הכספים את כל המסמכים שקשורים בנושא שאני מדבר עליו היום. גם בעבר הועמדו המסמכים לרשות הועדה.

בענין מבקר המדינה, הוא רשאי ויכול לעסוק בכל נושא שהוא בתחום הפעלת שירות ציבורי הנתמך ע"י הממשלה. ההחלטה בידי המבקר למה הוא רוצה להכנס ולמה אינו רוצה להכנס. אנחנו נבדוק על כך אם מבקר המדינה יעסוק גם בתחום הזה.

בענין השביתה, מה לעשות עם העובדות לא עולות בקנה אחד עם הנימוקים? ועדת השרים לעניני כלכלה החליטה מה שהחליטה בעקבות האיום הבלתי מובן של אגד באותו יום, וביטולו למחרת לפני ששמעו תגובה על משהו. האיום היה ב-1.10 וב-23.9 הגשתי לוועדת השרים לעניני כלכלה הצעה, שאושרה לאחר מכן בוועדת ללא שינוי, בהקשר להסדרי הפיצוי לקואופרטיבים אגד ודן או תרגום של החוזה. ב-2.10 התקבלה הצעה שהגשתי ב-23.9. היא התקבלה בלי שאיש פנה אליהם והציע להם משהו.

א. רובין: אתה אומר שהגשת לממשלה הצעה לפיצוי כתרגום של ההסכם. בפתח הדיון אמרת שאין קשר בין ההסכם לבין ההצעה.

ג. יעקבי: אין שום קשר בין הסכם לבין הסובסידיות. ההסכם קובע את רמת הפיצוי. הפיצוי יכול להינתן ע"י העלאת מחירים.

ח. קורפו: מפנה לסעיף 4 של ההסכם שבו כתוב שהממשלה מתחייבת במקום סובסידיה לתת אישור להעלאת מחירים.

אני כתבתי שהעלאת תעריפים ו/או הסובסידיות בקואופרטיבים לתחבורה הציבורית בשעורים אלה המתחייבים מההסכם. ועדת השרים יכלה להחליט בין אלטרנטיבה א' או ב', והיא החליטה על סובסידיה, כי הממשלה התחייבה בפני ההסתדרות על אי העלאת מוצרים של 18 מוצרים בסיסיים. יכולה הממשלה לתרגם כל פיצוי שניתן בדרך של סובסידיה להעלאת תעריפים. אין קשר בין ההסכם ותשלום הסובסידיה. בענין המוניות הממשלה הסמיכה אותי להחליט על העלאת תעריפים למוניות עד גובה מסוים. אם ענף המוניות יבקש העלאת תעריפים, נדון, הם לא ביקשו העלאת תעריפים. הממשלה החליטה לאפשר לשר התחבורה להחליט בענין זה אם יתגלה הצורך בכך. כל עוד הצורך לא התגלה והענף לא מציע זאת, אין כוונה להעלות את התעריפים. יש להם היום שתי תביעות.

1. לבטל את מס הרכש שהוטל על הענף;

2. שמשרד התחבורה לא יעשה שינוי בסדרי הקצאת הרשיונות למוניות.

כל יתר התביעות הייתי מנמק במצבים שקשורות בקבוצה זו או אחרת בענף. שום עילה קונקרטית לא עמדה בפניהם פרט למס הרכש. בשעה שהם איימו בשביתה, אנחנו לא הבטחנו להם, לא דיברנו אתם, הם הודיעו שהם מבטלים את השביתה. כשם שהאיום היה סתמי כך הביטול לא נבע מדבר שהובטח להם או ממגע שהיה אתם. בנושא מס הרכש הכנסת קיבלה החלטה ורק היא יכולה לשנות אותה. אודיע להם שאני ביחד עם שר האוצר מוכן לשמוע אותם.

היו"ר י. קרנמן: בקשר לאיחוד בין דן ואגד. זה יעלה למדינת ישראל הרבה כסף. היה רצוי לקיים כאן בירור לפני שיוחלט על השקעת כספים למען ביצוע האיחוד.

כאשר ל-19 מיליון, ההסבר ניתן. כדאי לפני ההתחייבות על סכום כזה, להביא את הנושא לוועדת הכספים. דברים דומים אמרנו גם לשר המסחר והתעשייה. הוסבר כי 19 מיליון אלה הם כעקבות ההסכם, אבל זה לא חלק של החוזה. עכשיו העניין הוסבר.

ג. יעקבי: זו פונקציה ישירה ובלתי ניתנת להשתמעות. זו משמעות של החוזה בין הממשלה והקואופרטיב. ההסכם הזה הוארך מאוגוסט ל-31.12 בהסכמה הדדית של השותפים לחוזה. אני מסכים שלא תהיה התחייבות בלי אישור ועדת הכספים. עד כה הממשלה לא התחייבה כלפי הקואופרטיבים על זבר שמחייב אישור ועדת הכספים של הכנסת והיא לא תעשה זאת. נביא לאישורה של ועדת הכספים כל נושא כזה.

מ. ארנס: אני הבנתי שמדובר על חוזה שנחתם בין הממשלה והקואופרטיבים שקיבל אישור ועדת הכספים.

היו"ר י. קרנמן: זה הוכח לידיעת הועדה, היה בירור. חוזה מסוג זה לא טעון אישור הועדה. לפני שייחתם חוזה חדש זה יובא לפנינו לדיון ולידיעה.

מ. ארנס: האם ההארכה של החוזה הוכחה לידיעת הועדה?

היו"ר י. קרנמן: כן.

ה ו ח ל ט

פה אחד אושרה תוספת הסובסידיה לתחבורה הציבורית.

2. ערבות המדינה למתן אשראי לחקלאות בסך של 30 מיליון ל"י (פלחה)

מ. פרידמן: הגידול הוא כשעור 30%, 4 ל"י במוצק לתוצר. חוץ מזה אין שום שינוי. זה מתחלק לפי 1/3, 1/3 ו-1/3 בין הבנקים.

ע. פינרמן: אני לא מקבל שבנושא כמו הלואות פלחה צריך לתת ערבות מדינה ב-50% במקרים רגילים ו-100% במקרים מיוחדים. עוד לא קרה ששילמו לירה. זה לא במקום ולא בזמן. אפשר לאשר את זה הפעם, אבל אני מקווה שלא יביאו דברים אלה בעתיד.

זה כולל את הפלחה בשטחים?

ח. קורפן:

לא.

מ. פרידמן:

ה ו ח ל ט

פה אחד הוחלט לתת ערבות המדינה למתן אשראי
לחקלאות בסך 30 מליון ל"י (פלחה).

הישיבה ננעלה בשעה 12.45