

היו"ר י. קרגמן:

אני פותח את הישיבה.

אני מקדם בברכה את מנכ"ל אל-על. מר בן-ארי שרוצה לטעון לפנינו את הטענות נגד כל שינוי בקיים. אני רוצה להזכיר לחברי הועדה שבהתאם לחוק אין ועדת הכספים יכולה לאשר או לא לאשר שינויים, לבטל פטורים או לא. הועדה יכולה להחליט מה שהיא רוצה, היא יכולה להמליץ על ביטול או על אי-ביטול.

מ. ארנס:

ישכנו פה עם שר האוצר לפני יומיים, והוא הכיא בפנינו את מס הנסיעות עם הפטורים. נאמרו דברים בוועדה. היתה התחייבות מוסרית שתוך יומיים-שלושה יובאו בפנינו כל הפטורים, לא רק של אל-על. אני רוצה הצגה של כל הנושא.

היו"ר י. קרגמן:

הרשימה נמצאת בידי חברי הועדה. אחד הפריטים החשובים הוא אל-על.

צו מס נסיעות חוץ (פטור)

י. בן-ארי:

אדוני היו"ר, גבירותי ורבותי, מה שאני מבקש מחברי הועדה הוא לא לשנות את הבסיס של השיטה של המיסוי לגבי עובדי אל-על, להחיל עליהם את כל אותם ההגבלות היחסיות הנובעות מעליית כרטיסי הטיסה ב-4.3% הן מהגדלת שיעור המס אף-ולורם ועלייה מ-10 ל-15 אחוז. מבחינה זו כ' עובדי חברות התעופה דינם כדין כל אזרחי ישראל ואין בקשה בפנינו ואין ערעור על עצם הדבר הזה. מה שאני רוצה לבקש, זה ניצול ההזדמנות כדי לבטל את עצם השיטה שבנויה על מספר עקרונות המעוגנים חלקית באמנות בינלאומיות, לפי תקנות "יאטה", הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית שאנחנו חברים בו, עובדי כל חברות התעופה בעולם זכאים להנות מכרטיסים חפשיים בחברות תעופה של עצמם וכל חברת תעופה אחרת ללא הגבלה. חברות תעופה, ובתוכם אל-על, נותנות זכויות מסוימות לעובדים שלהן ובני זוגם וילדיהם. מבחינת יאטה זה חל גם על הורים ועל אחים, אבל אצלנו אנחנו במסגרת חוזה העבודה, גם לצוות האויר וגם לעובדי קרקע, הוטלו הגבלות מסוימות, כאשר המגבלה הבסיסית היא: שהנסיעה מתבצעת על בסיס של מקום פנוי, ולגבי צוותי האויר, בגלל אורח החיים המיוחד שלהם, שמבליים את מרבית החיים בחו"ל, אנחנו נותנים למשפחות וילדיהם פעמיים בשנה כרטיסים חפשיים, כדי שיוכלו להיות יחד בחו"ל; ובו בזמן שלעובדים אחרים ומשפחותיהם (כולל אשה וילדים עד גיל 18) החל מותק של שנתיים ומעלה, כרטיס אחד חפשי לשנה בלי זכות צבירה. אינני מדבר כרגע על חברי מועצת המנהלים כי עליהם לא חלה השיטה הזאת של המיסוי שחלה על העובדים.

התשתית של חוזה העבודה של אל-על בנויה על מצב מסוים בתחום המיסוי הנובע מהמצב המיוחד הזה של עובדי חברות תעופה בכל העולם. כאשר הוהנג מס הנסיעות לראשונה, הם היו פטורים ממס בכלל. עובדי הקרקע לחצו בשעתו שיסכימו להסדר שלפיו הם ישלמו 20% מהמס ויהיה להם פטור של 80%. זה חלק מתשתית חוזה העבודה. אתם ערים לעובדה שאין זה קל במצבנו המיוחד לתפעל את אל-על. יש בעיות קשות ככל הסוגים, והגענו כרגע למצב שבו יש לנו תקווה שאנחנו, במסגרת מדיניות השכר, נצליח להגיע לסיכום של הסכמי השכר. אי אפשר, אליבא דדעת, לא מבחינת הממשלה, ובודאי לא מבחינת החברה, לתת יד למצב שבהשדמנות של שינוי בסיסי שכתוצאה ממנו גם עובדי אל-על נושאים בעול היחסי, ליצור מצב שבו ממוסטים את תשתית חוזה העבודה ע"י פגיעה יותר קשה בעובדים האלה מאשר בכלל הציבור.

לכן בקשתי לוועדה היא: לא להתנגד לאישור השיטה הקיימת לגבי עובדי אל-על, כאשר ברור מראש שכל ההכבדות וההתיקרויות הנובעות מהשינוי במצב יחול גם עליהם, בין אם זה צוותי אויר בין אם זה עובדי קרקע. אין זה אפשרי לדעתי, בלי להכנס לתקדים מסוכן של אי כיבוד הסכמי העבודה ולמוטט את השיטה הזאת. החברה מצדה לא תוכל להפנות לתביעת העובדים במקרה זה שהיא תשלם במקומם, כי זו המסקנה הנובעת מכ"ל לפיכך אנחנו עלולים להכנס לדבר שלא היתה בכוונת המתכננים של המדיניות הכלכלית - להכנס לסכסוך ללא צורך, שמבחינת הצדק ומבחינת העובד יהיה לו כסיס איתן.

לכן אני חוזר על בקשתי, להמליץ בפני הממשלה לשמור על השיטה הקיימת, או לא להמליץ לשנות אותה.

היו"ר י. קרנמן: אני מקבל בכרכה את חה"כ גרשוני שחזר אחרי מחלה ומאחל לו החלמה מהירה נוספת. אני מקדם בכרכה את חברי-הכנסת פלומין ואמוראי שחזרו משליחות.

ג. פת: אני מציע לא להכנס לויכוח על אל-על. נשמע את נציג האוצר. לא ניכנס לויכוח על כל פריט ופריט.

ד. קורן: אני מבין שבחזרה העבודה עם העובדים יש סעיף על כרטיסי חינם. השאלה היא: האם יש סעיף מפורש על פטורים ממס נסיעות? אם זה כתוב בחוזה, אני יכול להביע תמיהה איך עושים דבר כזה.

י. בן-ארי: אין דבר מפורש בחוזה, אבל זה תשתית החוזה. כשאתה כותב חוזה עם מי שהוא, אתה בונה אותו משני הצדדים על הנחות מסוימות חוקיות ומוסדיות, ואם ההנחות האלה לא עומדות במבחן או משתנות, זה ממוטט את התשתית.

ש. י. לורנץ: לכמה אנשים נוגע העניין הזה באל-על? כאן כתוב: עובדי חברת הסעה בשנת 1973/4 12 אלף איש. כמה זה צוות אויר שמקבלים פעמיים בשנה וכמה זה שאר העובדים המקבלים פעם בשנה. אני מבין שכל הפטור אם זה לאירופה זה אלף ל"י ואם זה לאמריקה זה 1500 ל"י. אני שואל: מה כאן החשיבות המיוחדת בתשתית תנאי העבודה? מהפכה שלמה! סוף כל סוף המדובר יכול להיות ב-1000 - 1500 ל"י בשנה, או 3000 ל"י אם זה צוות אויר. איזו חשיבות יש לזה אם דנים במדיניות הכלכלית מדוע החשיבות של אל-על לעמוד על כך?

י. בדר: כאשר הביאו את זה בפעם הראשונה, אני הייתי בין הבלתי מרוצים. זה לא אל-על אלא האוצר בעצמו שאיימו עלינו בתקנות יא"סה, שיש זכויות אלה וכל שוני אצלנו יגרום לבעיות. בארצות אחרות אין מס נסיעות בכלל. היו לנו די הרבה שכיתות באל-על שהיו בלתי מוצדקות, על דרישות שנראו לנו בלתי מוצדקות. עכשיו זה בעיה של הפרת הסכם, הבטחה שניתנה להם. אני שואל את מר בן-ארי: מה יכולות להיות ההסתכנויות אם באופן חד-צדדי העובדים לא יקבלו מה שהובטח להם? אם הוא ישלם עבורם, הוא ישלם מקופת אל-על ויש הכדל עדין בין קופת אל-על וקופת הממשלה. הבעיה של הפטורים לעובדים מקטגוריות מסוימות היא יותר כללית. בחברת החשמל יש פטור לעובדי החברה. פטור עצום, אני רואה את העניין בכללותו. הבעיות במהותן - דומות.

יש בעיה של סוכני נסיעות, של משפחות סוכני הנסיעות. האוצר
יוכל להסביר לנו איך הוא יעמוד במקרים האלה. האם יש סכנה של
סכסוך עבודה, האם יש סכנה שתצטרכו לשלם סכום זה מקופת אל-על?

מ. ארנס:
אני רוצה להצטרף לדעה שהובעה ע"י ד"ר בדר.
לפנינו נושא חשוב שנדון עליו באופן כולל.
היות ונושא אל-על הועלה, הייתי רוצה להיות בטוח לפני שנגיע
לדיון - שכל הנתונים יהיו ברורים בצורה חד-משמעית.
אני רוצה להתייחס לנושא של יאט"ה. יתכן שיתקבל הרושם שקיימת
התחייבות בינלאומית שמאלצת אותנו לנהוג בצורה מסוימת, ומקטינה
את דרגות החופש שנתנונות בידינו.

י. בן-ארי:
לא אמרתי את זה. ענין יאט"ה הוסכם כבסיס
שעליו בנויים העניינים של כרטיסים חפשיים
לעובדי חברות התעופה.

מ. ארנס:
לא משתמע ממנו דבר לגבי המסים?

י. בן-ארי:
זה לא נאמר.

י. בן-מאיר:
אני הכנתי שהמצב היום הוא שכל עובדי
החברה, לאחר מספר שנים של קביעות, זכאים
עם נשותיהם וילדיהם לנסיעת חינוך פעם בשנה, ואנשי צוות האויר
פעמיים בשנה. לגביהם גם הוריהם ואחיהם זכאים. אני הבנתי
שכיום הנוהג הוא שהעובדים מקבלים פטור של 80% ואנשי צוות
האויר מקבלים פטור מלא.

י. בן-ארי:
נכון.

י. בן-מאיר:
אתה מציע להמשיך באותו הסדר?

י. בן-ארי:
כן.

מ. ארנס:
על עוד איזה חברות העניין הזה חל?

י. בן-ארי:
כל חברות התעופה בארץ.

ח. קורפו:
ההסדר הזה לגבי עובדי החברה הוא על
מקומות פנויים. מאין החברה יודעת שלצורך
הסעת העובדים לא ישאירו במתכוון מקומות ריקים?

א. שוסטק:
עכשיו שילמו 20% לפי ההסכם הבינלאומי.
לפיהמצב הם לא היו צריכים גם לשלם את
ה-20% כי בחברות נהוג לשלם עבורם 100%. עובדה שהעובדים הבינו
שלא צריך להיות להם פטור מלא כמו בכל העולם. מדוע קשה כל כך
להסביר להם את העניין ולהסביר לעובדים את הדבר שעושים אותו
מתוך גזירה קשה שחלה על כל הציבור. כמו שהבינו שאינם יכולים
לדרוש את כל הפטור כמו בחברות אחרות, כי יש התחשבות במזינה,
צריך לדבר אתם כגילוי לב וכאומץ ולהגיד להם שהם צודקים
שהיו צריכים לקבל פטור מלא, אבל כמנ שקודם קיבלו רק חלק מהפטור
כך עכשיו הגזירות החדשות על כל היהודים, אז גם עליהם זה יחול.
אינני רואה שהגזירה הזאת כל כך נוראה שאי אפשר לעמוד נגד
עובדי אל-על

צ. גרשוני:

כמה זה עולה לשנה?

ג. פת:

אני מבין את ההנפעה ואת ההרגשה של מנכ"ל אל-על. אבל זה לא ענינה של החברה, זה ענין שבין עובדיה והממשלה. מה ההבדל בין ענין זה לבין הסכמי השכר במשק, המבוססים על הסכם בין ההסתדרות והממשלה, על אי העלאת מוצרי היסוד? זה אותו הדבר. מעלים את מחירי מוצרי היסוד והסכמי השכר עומדים תחת סימן שאלה. זה גם כן ענין בין המועסק והממשלה. פה לא צריכה להיות הנהלת אל-על בעימות עם עובדי אל-על, זה עימות בין הממשלה ועובדי אל-על.

י. בן-ארי:

הוצאו 12 אלף כרטיסים לעובדי חברות תעופה ובני משפחותיהם. מזה 4000 כרטיסים לעובדי חברות זרות ומשפחותיהם, כ-8000 כרטיסים לעובדי אל-על ומשפחותיהם שמתוכם קרוב ל-5000 זה צוותי האויר ומשפחותיהם. עובדי קרקע מתוך 4000, ועם משפחותיהם זה 16,000, מתוכם יצאו כ-3500 נפש. אנחנו מעריכים שזה משתנה משנה לשנה, זה בערך 20% - 25% שמתמשים בזכות הזאת.

תוספת היוקר ותוספת מס נסיעות וביטול הסובסידיות, זה חל על עובדי אל-על כמו שזה חל על עובדי אחר בישראל. על זה עובדי אל-על לא יכולים לומר שום דבר. גם אי אפשר להעמיד את הענין כך שעומת הוא בין הממשלה לבין העובדים. בסופו של דבר העומת הזה מתבטא בסכסוך עבודה באל-על. הדברים האלה נכונים מבחינה תאורטית אבל אני מופקד על תפעולה של חברת אל-על. אני לא יכול להתעלם מזה.

עובדי אל-על, בנימוק שהעלה חה"כ שוסטק, ויתרו על פריבילגיה, וזה היה קשה מאד ונאמר להם ע"י האוצר וההסתדרות, שזהו זה, תותרו עכשיו כדי שלא יוכלו להגיד שעובדי אל-על לא משלמים שום דבר. בכל פעם שיש עליות בשעורי המס או בכרטיסי הטיסה, זו השיטה. אין אלה הקלות בסכומים אלא באחוזים מכרטיס. לא דנים עכשיו על ביטול כל הזכויות במדינה בכל מקום. כשזה יהיה, במסגרת הכללית, אתה יכול ללכת על זה לעימות. אבל עובדי אל-על ישאלו: אנחנו נושאים בנטל כמו כולם מדוע דוקא אותנו צריך להפלות לרעה? הם נושאים יחסית באותו נטל של שעורי מס הנסיעות כמו כולם.

אני מבקש לא לנצל הזדמנות זו ולהעניש דוקא את עובדי אל-על. זה לא תורם שום תרומה וזה יכניס אותנו ללא צורך לעימות, כי החברה לא תוכל לשלם. ברגע שנתחיל לשלם זה תהליך של התדרדרות לאורך כל החזית, ואח 8 מיליון או 6 מיליון זה שום דבר לעומת מה שזה יעלה למשק המדינה.

היו"ר י. קרגמן:

קיבלתי מברק מאיגוד קציני הים האומר: לעולם לא נוכל להשלים עם הסלת מס נסיעות על נשות הימאים. אין בשום פנים לראות בזה טיול כי אם אפשרות לשהות במחיצת הבעלים הימאים.

ב.ע. צוקרמן:

יש כמה קבוצות של פטורים. קבוצה ראשונה לפי הערכתנו הפטור איננו בעל משמעות כספית, וזה כולל אנשים שנוסעים להשתלמות סכום הפטור הקיים לפי הצו שפורסם כיום ראשון, זה 200 ל"י.

היו"ר י. קרגמן:

החלטנו כועדת הכספים יחד עם הממשלה שאנחנו לא מגישים חוק אבל קובעים על דעת הממשלה שכל אישורי התעריפים של חברת החשמל טעונים אישור מוקדם של ועדת הכספים. ביחס לפטורים יש אינפורמציה לוועדה ושמיעת דעת הוועדה.

י. קיטרון: להסכם עם חברת החשמל אין בסיס חוקי. אם האוצר היום אומר שלא מענינת אותו דעת הועדה, מבחינת החוק המצב זהה.

היו"ר י. קרגמן: ירדתי שיש הסכם ביחס לפטור ממס נסיעות.

ב.ע. צוקרמן: טסודנט ישראלי - 200 ל"י - 4000 נוסעים ב-1973.

מ. ארנט: לנוסע להשתלמות יש קרנות אקדמאיות יכול להיות שזה מספר קטן ב-1973 אבל זה מספר שילך ויגדל.

ב.ע. צוקרמן: אחד הסעיפים בהצעת הממשלה הוא לבחון את האפשרות להפוך את הקרנות להשתלמות בחו"ל להשתלמות בארץ.

נסיעות סיור ושייט חופים 200 - 400 נסעו 1207 ב-1973. אלמנה הנוסעת לשם חליצה 750 ל"י נסעו 4. טייסי חיל האוויר שנוסעים לחו"ל לא בתפקיד - 550 לא ניצלו את זה. חברות הסעה אל-על, צים, חברות ספנות אחרות ועובדי חברות בינלאומיות, צריך לבדוק אם גם ארקייע נכללת. צליינים שאינם כמרים - 400 לא נוצלו.

י. בן-מאיר: יש כאן טעות. לגבי עובדי חברות ההסעה הממשלה מציעה 550 פטור ורק 3% מהקצוב.

י. בדר: אני מבקש רשימה מסודרת. בפני רשימה בה כתוב כך: סכום הפטור הקיים. בסדר השני לא כתוב מה זה. מספר הנוסעים וההכנסות במליוני ל"י. אינני יודע מה זה. אני יודע שיש מספר נוסעים ויש לגבי עולים חדשים פטור. אני מבין שאתם עובדים בחיפזון, אבל חיפזון זה איננו מכוונד. אם היום חושבים שלא צריך לשמור על כבוד העבודה וסוגי העבודה של כל אחד מאתנו, אני לא חושב כך.

מה זה: נוסעים שנסיעתם ממונה ? פטורים מלאים, האם יש שינויים או לא?

וכן וכו'.

אם כולם פטורים אז מינין ההכנסות? יש כאן סכום הפטור הקיים ושום דבר נוסף. ההסבר בעל-פה לא אומר שום דבר. אני אומר שיש זלזול בוועדה. אף פעם לא קיבלנו חומר בצורה כזאת. על צו מכס הקטן ביותר היה הסבר מה המס ומה רוצים לעשות. כאן אין שום דבר. אני מחזיר את הרשימה ומבקש מהיו"ר לדאוג לכך שאקבל רשימה אחרת. אם יש לכנסת סמכויות, צריך ליצור תנאים לקיום סמכויות אלה. אני לא חושב שתפקיד היו"ר הוא להעביר החלטות הממשלה בלבד. התפקיד הראשון הוא לתת לוועדה אפשרות לדון, ופירוש הדבר חומר ולא פתק כזה.

אני רוצה להזכיר את הבעיות שצריך לדון

עליהן.

בעיה ראשונה שדנו עליה לא פעם בלי תוצאות, זו בעיית סוכני הנסיעות. אם הוא נוסע למען עסקו, מוצדק לשחררו מהמס? וזה לא רק לו, אלא גם למשפחתו.

יש שתי קטגוריות : ימאים ועובדי תעופה. יש הכדל בין שני הדברים. לגבי עובדי אל-על דובר על הסכמים בינלאומיים בין מדינת ישראל ומדינות אחרות. ההסכם יאטה יש זכויות לעובדים לנסוע חינם, זכות זו ניתנת ע"י אל-על. השוני הוא בזה, שזה חינם אבל לא חינם בגלל מס נסיעות. האוצר דרש מאתנו פטור. לא היינו מרוצים מזה. אמרו לנו שזו בעיה של יחסי עבודה. אנחנו מוכרחים לקיים את זה.

ענין הימאים שונה באופיו, כי אין בעולם איזה הסכם או מוסד שהחליט על פטור זה. זה ענין מקומי ישראלי. אמרו לנו אז שצריך גם למנוע סכסוך עבודה. שם יש גם משפחות. אני לא אוהב מלחמות אבודות... אני חושב שלמדינה צפויים זעזועים ודרישות עובדים במקומות שונים. גם שביתות על הסכות, על שיפור המצב. אני לא אוהב סכסוך עבודה על קיום מסגרת. אני לא אוהב סכסוכי עבודה כאשר העובדים חורשים אך ורק קיום ההסכם. בשביתה כזאת יש קודם כל תוקף מוסרי מיוחד. אפשר גם ללכת לבית הדין לעבודה. נגד אל-על, צים וכו'.

י. בן-מאיר: זה לא בהסכם העבודה.

י. בדר: הסכם עבודה זה לא רק מה שכתוב אלא מה שהוא אומר בגדר תשתית. 10 שנים היו נותנים חינם והיום דורשים תשלום. אם מפסיקים לתת תשלום זה הפרת הסכם עבודה. כל הסכסוך הזה, בכופו של דבר, מי שלם? האוצר. האוצר ע"י ויתור על מס, או המעסיק ע"י תשלום מס בעד העובד. זה ההבדל. אם זה אל-על או צים, זה איננו חשוב. אנחנו נשלם כמה עשרות מליוני דולרים בעד צים, כי הממשלה מינתה שם אדם שאינו יודע מה הן דרכי העבודה. כאשר הממשלה ממנה אדם לתפקיד כל שהוא, היא מבחינה פוליטית פרלמנטרית אחראית בעדו. המינוריים לעבודות מפתח בשורה של חברות חשובות, לא נעשה בעיניים עצומות אלא בעיניים פקוחות. האחריות נובעת מאחריות פרסונאלית. מבקר המדינה אומר שלא עשה את זה בעצמו, הוא הביא דו"ח לוועדה ועל הוועדה להחליט. הוועדה מחליטה ברוב קולות לפנות לממשלה. אני יודע שעובדי אל-על וצים ישיגו את הפטור. אני חושש שבהזדמנות זו הם יציגו דרישות נוספות. אני רוצה להסתייג מכל חלק באחריות בעד התוצאות של הפרובוקציה של סכסוכי עבודה אלה בגלל הפרת המצב לרעת העובדים.

בן-ארי אומר שמסים ישלמו, תוספת יוקר יקבלו או לא יקבלו, מס שישלמו חלקית על 6 ל"י ולא על 4.20 ל"י. אני רוצה שידעו מי יהיה אחראי לסכסוכי העבודה ולהפסדים. כל דבר ייגמר במילא בשמירה על סטטוס קוו.

שאלתי אם מחירי הנסיעות יעלו. נאמר לי כאן שלא. אני מסכים שיש דו-משמעות. אני התכוונתי לזה שאני גר במדינת ישראל ולא יעלו כלירות. אלה שאמרו לי שלא יעלו, אולי התכוונו לדולרים. לו הייתי יודע שמחיר כרטיס ללונדון יעלה מ-3000 ל-5000 לירות, לא הייתי כל כך שקט ומשלים עם מס נסיעות.

כאשר מוכרים כרטיס בשער פיקטיבי של 4.20 וכאשר אתה מקציב מטבע חוץ לנוסע 450 דולר בשער פיקטיבי של 4.20, אז פירוש הדבר שצריך אמצעי כדי לתת פיצוי. במקום לומר שישלם בעד כרטיס לפי 6 ל"י לדולר, אומרים לו לשלם מס נסיעות. עכשיו התכרר שלמרות שהשער הוא כביכול לא פיקטיבי, בכל זאת יש מס נסיעות מוגדל.

יש טענה שגם השער של 6 ל"י הוא פיקטיבי. אבל זה לא ריאלי, את זה יגידו לנו ביוני או ביולי.

אני מבקש בכל לשון של בקשה לקבל רשימה ראוייה

לקריאה.

אני רוצה להעיר כמה הערות לגוף העניין
מבלי להתייחס למה שהוגש.

ש. ארליך:

יש לי נסיון בעניינים אלה ואני מציע להתייחס לדיון לא מתוך פופולריות. אני מציע שניגש לעניין בצורה של אלימינציה. הייתי מזהיר את עצמנו שלא נמליץ היום המלצות פזיזות שכעבור חודש נצטרך לבקש את שר האוצר לעשות את ההפך ממה שנחליט. בל ניתפס לפסיכוזה. אני ראייתי את הרשימה הלקויה.

אין לי מה להעיר לעמוד הראשון. אינני בא להפוך סדרי בראשית. יש פטורים של אלה הנתמכים ע"י משרדי הממשלה אם זה אלמנה או נכה. מה בולט מבחינת המספרים? עולה חדש, סוכן מורשה, עובדי חברת ההסעה, נסיעות לרומניה, נסיעות לקפריסין, נוסע על פי הזמנת ממשלת חוץ, ישראלי שבא לחופשת מולדת, תושב ארעי. אלה הם הבולטים. בל נדבר על דברים שוליים, חבל על זמננו.

אנחנו רוצים עולים חדשים מארצות החופש. אם יבואו ארצה וכעבור שנה יצטרפו לחזור לסדר עסקים ולשלם מס נסיעות הם לא יבואו. אולי צריך לתת להם פטור לשנה.

סוכן מורשה בענייני תיירות. מי שנוסע לחו"ל לוקח על עצמו גם סיכון. הוא הולך להביא תיירים לארץ, הוא מוציא קודם כל כספים מכספו. צריך לתת לו גם סיכוי.

נסיעה לרומניה, אני לא מכיר את העניין, אבל אני חושב שמבחינה בינלאומית אנחנו חייבים לתת את זה. נסיעות לקפריסין - אותו הדבר.

ישראלי שבא לחופשת מולדת אפשר להטיל עליו מס נסיעות, אבל הוא לא יבוא עוד פעם, הוא יסע למקום אחר. הם מביאים דולרים ומחזקים את זיקתם לארץ. על תושב ארעי אינני יודע, צריך לקבל אינפורמציה.

עובדי אל-על - אני חוזר על דברי ה"ר בדר. אני מתנגד לכל העיוותים הקיימים בענייני שכר ואני בעד ביטול ההוצאות המוכרות, אני בעד זה שכל הוצאה תהיה חייבת במס, כל הוצאה שהיא הכנסה. שלא תהיינה הוצאות עיסקיות. אני בעד ביטול טוטאלי. אבל אינך יכול לעשות זאת. התעופה היא הקשר היחידי כמעט לחו"ל. ייגרמו הפסדים ומחר יצטרכו לבטל את ההמלצה שלנו... אני יודע שחברת אל-על לא יכולה להתחייב לשלם את הפטור. אנשי האיגוד המקצועי רואים בזה תנאי עבודה. זו הרעת תנאי העבודה. כשם שהחליטו להכיר בלירה שטרלינג כלירה ישראלית ע"י חקיקה, כך יהיה המצב כאן.

אני בעד ביטול הדבריסהאלה אבל כצורה מסודרת ולא מתוך פסיכוזה. בינתיים ייגרמו נזקים חמורים לאל-על, ואנחנו נהיה פופולריים ליום אחד בעתוננים. אני לא מחפש את זה.

אשר לימאים, מי שלא ראה ימאים באניה, לא יודע שהאנשים האלה מקריבים את עצמם בעבודה שאין חומה לה. כמו חיילים שעומדים בחזית גם מבחינה בטחונית. אין להם יום ואין לילה. אין חג. אין חיי משפחה. ימאי יכול לקחת את אשתו ואת ילדיו אחרי 6 חודשים של העדרות מהבית. אני בעד זה. אני מבקש לדבר בדחילו ורחימו על הימאים.

ע. אמוראי:

אני מצטרף לדברים שהשמיע חה"כ ארליך ואני רוצה לדבר על סעיף אחד, על מחצית ההיקף של סעיף שאני חושב שההצעה שהביאו לנו הנציגים, יש בה הפרת חוזים בינלאומית.

ב-1964 נסעו על פי הזמנת ממשלות חוץ בתכנית של חילופי צעירים ונוער בסכום של 21 מיליון מרק. ממשלת גרמניה מקציבה לישראלים סכום נכבד מיוחד במינו. הוא נמסר רק לישראל ולרוסיה. כל ממשלה מממנת את הנסיעה של אנשיה הגרמנים מוכנים לממן עבור הישראלים את ההוצאות של הנסיעה והם גם מוכנים לשלוח אלינו כפול מהבאים מישראל, לנו זה לא יעלה שום דבר כי הם ישלחו שני גרמנים על כל ישראלי שיבוא. הם העמידו לענין זה בשנת 1974 סכום של 3,8 מיליון מרק, כאשר רק לנו יש הנחה מההסכם הכללי.

הכנסת נזקקה לבעיה לפני שנתיים בוועדה משותפת של ועדת החינוך והתרבות בראשות ידלין. הסממלה החליטה להקים ועדה ציבורית ולחתום על הסכמים עם כל ארצות העולם. יש שבעה הסכמים כאלה. זה בנוי על הדדיות. בחו"ל נעשית גם פעולת הסברה. הפטור כולל 1400 איש. זה כולל את גרמניה, אנגליה צרפת, דניה, אוסטריה ושתי מדינות בארה"ב. ארצות ערב יש שלוש. ממשלת גרמניה הקצתה 100 אלף מרק. מדינות ערב ביקשו הסכם על הבסיס של ישראל באותו היקף - 3,8 מיליון מרק וכיסוי מלא של ההוצאות. כאשר חה"כ פלומין ואני באנו, הראו לנו הגרמנים שקיצו את ההסכם עם צרפת ב-40%. לנו הם השאירו את הסכום המקורי. אמרנו שאתנו לא יכולה להיות נורמליזציה; או שלא קיים הסכם או שהוא קיים כמו קודם. אפילו עיקמנו את האף שלא העלו את זה בגלל האינפלציה בגרמניה. הם אמרו שאם ממשלת ישראל תיתן פטור הם ישלמו 50% מהכרטיס ויהיו מוכנים לשלם 2,5 מיליון מרק. חתמנו על ההסכם הזה כאשר סיכמנו שנשקול את האפשרות לבטל את הפטור של 200 ל"י לנוער. ניתן את הפטור אם הם ישלמו 50%. קודם היה פטור מלא עכשיו מטילים 15%. ממשלת גרמניה לא מממנת את כל ההוצאות של גרמנים ושל הישראלים. אם לא נוכל לתת את הפטור אנחנו נפסיד את הכסף הזה של ממשלת גרמניה. אם תובא הצעה כזאת, נשקול להחזיר את המינוי לממשלה. אני לא מוכן לחתום על ההסכם שלא יכבדו אותו.

י. בן-מאיר:

אני מציע שנראה את התמונה המאוזנת. הבעיה שמציג חה"כ אמוראי כאילו כל מערך ההסברה של מדינת ישראל מתמוטט - איננה נכונה. אני מציע לכולנו שלא נתעלם ממה שקורה היום במדינת ישראל. אינני יודע לאן נגיע. אתה מדבר כאילו לא קרה כלום. אני פגשתי אנשים. דיברתי ביום ראשון בעד התכנית, אבל במשך היומיים דיברתי עם אנשים, וראיתי כמה הדבר נורא מה שתובעים מאנשים. מטילים על הציבור התיקרות כזאת, והממשלה מציעה לעקר את תוספת היוקר. לדעתי, הממשלה צריכה לשלם את מלוא תוספת היוקר. הממשלה תיכנע כי לא תוכל להראות את פרצופה כציבור כאשר היא לא עושה מה שהיא צריכה לעשות.

חה"כ שריד אמר אתמול דברי טעם, שהממשלה לא מבינה שהציבור לא יקבל את זה שיהיו הפליות במדינה זו.

עד שהממשלה הזאת לא תבין, לא יהיה שום דבר. הנסיעות לחו"ל זה דבר המנקר ביותר כקרב הציבור, הוא הורס כל מוראל. 220 אלף ישראלים נסעו בקיץ הזה לחו"ל ובזבזו מטבע חוץ. מה אפשר לעשות? אז מכבידים. שינו את השער. איננו יכולים לאסור בצורה אדמיניסטרטיבית נסיעות לחו"ל, אבל ש-58 אלף אנשים יסעו ואפילו לא ישלמו את המס - זה דבר בלתי אפשרי. לכן לדעתי על הממשלה לשקול שוב את העניין.

למר כן-ארי יש בעיות עם עובדים, אבל אנחנו צריכים לראות את הציבור כולו. הוא אומר שלא נבצל הזדמנות זו כדי לשנות. אבל קרה משהו במדינה! אם קרה משהו, צריך לכדוק דברים מחדש. לא הצענו בהזדמנות זו לשנות את כל העיוותים. אף אחד לא מערער על זה שעובדי אל-על ימשיכו לנסוע חינם. זו בעיה אחרת, עליה לא מדובר. פה מדובר על קטע אחד ספציפי של מס נסיעות חוץ, שהעלו מסים וביטלו סובסידיות, והעלו את הכל. הממשלה התחייבה לשלם את תוספת היוקר. אני לא מדבר על הסובסידיות שהיא התחייבה לא לבטל. באיזו זכות מוסרית אתם באים אל מאות אלפי הפועלים שיותר קשה להם מאשר לעובדי אל-על שדורשים מהם לשלם אלף ל"י מסים, ואומרים להם לעקר את תוספת היוקר. אומרים לעובדים ומבקשים אותם להבין את המצב אשר בגללו צריך לשנות את הדברים. אינני יכול לערער על הפטור שנותנים לאלמנות שנוסעות לקבל חליצה. או אינני יכול לומר דבר על אנשים הבאים להתגייס לצה"ל? לאלה הבאים לחופשת מולדת, צריך לשקול את זה; אדם שירד מן הארץ מותר לו לבוא לחופשה בלי מס נסיעות, ואילו בני הארץ שיושבים כאן צריכים להענש? לי יש משפחה בארה"ב ואני לא יכול לנסוע לבקר אותם בלי מס נסיעות, והם יכולים לבוא ולבקר ולא לשלם מס? מדוע צריך לתת לחברי הסגל האקדמי את הפטור? הם מקבלים משכורת מלאה פה וגם שם במטבע חוץ; את מס הנסיעות הם לא יכולים לשלם? זו שערוריה! אותו דבר לגבי נוסעים שהזכיר כאן אמוראי. אל תגיד לי שממשלת גרמניה לא תשלם. עולים חדשים - שנה זה בסדר אבל אחרי זה אם נותנים להם פטור זו שחיתות! לגבי עובדי אל-על זה דבר לא מוצדק שיקבלו את הפטור. תושב ארעי זה הדבר הכי גרוע. הם לא משלמים שום דבר. אני מכיר את האנשים. האוסו שלהם נוסע עם לוחיות זרות. את האוכל הוא קונה לאחר שהממשלה מסכסדת אותו. אני מוכן לתת את הפטור לימאים. הייתי אפילו מסכים שיתנו פטור לצוות האויר, כי צוות האויר נמצא בסיכון. אבל פקיד שיושב במשרד כפיזינגוף ומחלק כרטיסים, מגיע לו פטור ממס? איפה הצדק? אני רוצה שעובדי אל-על יכריזו שביתה וידעו שהם שובתים על זה שלא רוצים לשחרר אותם ממס הנסיעות, למרות שאת הכרטיסים הם מקבלים בחינם.

או שמותחים קו באיזה מקום, או לא!

אם הועדה הזאת תמליץ, אינני מעלה על דעתי

שהממשלה לא תשמע להמלצות.

ג. פת:

אני מזדהה ב-100% עם הדברים שאמר חה"כ כן-מאיר. אנחנו רואים בחומרה את הפטור לעובדי אל-על ולעולים חדשים והמבקרים למיניהם והסגל האקדמי. העתונות והציבור יודעים שאנחנו דנים בנושא זה עכשיו. אם נצא בהחלטה "מימית" זה יטיל כתם כבד מאד על ועדת הכספים ועל אפשרות שועדת הכספים תהיה אוביקטיבית ותהיה כתובת לסענות מוצדקות מכל חלקי הציבור.

עובדי אל-על בפיחות הזה הרויחו הון תועפות.

כהם צריך להתחשב?

לאחר שהחברים יביעו דעתם, אני מציע שהועדה

תבחר בוועדת משנה שתציע הצעות מבוססות תוך שבוע - שבועיים.

ועדה מצומצמת תוכל להתייחס לעניין באופן יותר מפורט. אני מציע שהמגמה שלה תהיה ברורה : לקצץ ברשימת הפטורים.

היו"ר י. קרגמן: אני מקבל את הצעת חה"כ פת ואבקש את חה"כ ארליך לרכז את הועדה אד-הוק.

ה ו ח ל ט

להקים ועדת משנה שתדון בפטורים, כראשותו של חה"כ ארליך.

2. העלאת תעריפי החשמל

היו"ר י. קרגמן: אני רוצה לקבל בכרחה את מנכ"ל חברת החשמל מר עמיעד, את ד"ר ארנון - יו"ר מועצת המנהלים, את מר בירגר וכל האחרים.

הכוונה היום לא לקיים דיון. החומר חולק. אנחנו רוצים היום לשמוע את זכרי ההסבר ודברי רקע.

א. עמיעד: אנחנו שמחים להופיע בפניכם. אני רוצה להפנות תשומת לבכם לכך שכל דחייה בסיכום כנישא שלנו, פירושו 2,5 מיליון ל"י סוכסידיה ליום. חברת החשמל מקבלת הלואות צמודות למימון. אומרים שהצרכן צריך לשלם. אנחנו מבקשים לאשר תעריפים, אבל הממשלה אומרת שיש הקפאה ואי אפשר להעלות תעריפים. אחר-כך מפנים אותנו לוועדת הכספים. אחר-כך שואלים אותנו מדוע יש לנו גרעונות.

אני חזרתי מסיור בארה"ב ולמדתי בקצרה את נושא האנרגיה. יש משבר אנרגיה שהוא כלל עולמי. הנפט עלה פי 10. כל עוד הנפט היה זול, לא היה כדאי לפתח פחם, הזניחו את זה ולא פיתחו זכרים אחרים. כשעלה מחיר הנפט בבת אחת, זה גרם לזעזוע כבד לכל חברות החשמל. בזמנו התבססה הצריכה על אנרגיה זולה אבל התקופה הזאת עברה לחלוטין.

על העולם למצוא תחליפים לנפט, אבל זו שאלה של טכנולוגיה של זמן ושל כסף. קשה להשיג עכשיו כסף.

מה הם מקורות האנרגיה. כמעט כל החברות עולות לתחנות גרעיניות. בניית תחנה גרעינית לוקחת 8 - 10 שנים. ההשקעה היסודית בתחנה גרעינית היא עצומה. ההוצאה לדלק היא בערך 7 מיליון דולר. העיקר זה ההון. בפחם ההשקעה היסודית קצת יותר גדולה, אבל לעומת זה הפחם קצת יותר זול. אנחנו עושים מאמצים לנצל את תחנות הכוח יותר. הקושי שלנו הוא שאי אפשר לאגור חשמל. כאשר יש חרישה אתה צריך להתאים את התחנות ולספק את השיא, וכל זה לא עובד כאשר אין שיא. המטרה היא תחנות גרעיניות בעתיד. הסרגספורמטורים יקרים יותר.

כל הדברים האלה מחייבים כסף רב. החסכון הוא בסופו של דבר פעוט היות והאנרגיה יקרה.

אחת הבעיות היסודיות בחברות החשמל זה הקושי לממן. תחנה גרעינית עולה סכומים אסטרונומיים, לנו זה יעלה 600 מיליון דולר לפחות כאשר היא תתחיל לעבוד.

בחברות חשמל בעולם השליש הוא מקרנות פנימיות; אצלנו הפחת לא מכסה את הריבית. $1/3$ מכירת מניות ו-163 הלוואות. אמרו לי שהם לוקחים הלוואות ב-13% - 12%, ונדהמו... הקושי הוא שאני רוצה לברוח מהאנרגיה היקרה ולכך דרוש מימון. אצלנו מימון הוא כמעט פרוהיביטיבי. התחלנו בפעולות ואפשר בהחלט להשתמש באופן יעיל ביותר באנרגיה לגבי הצרכן, פרט לפעולות הדרכה והסברה שאנחנו עושים, אנחנו מעריכים שההעלאה שאנחנו מדברים עליה תגרום בחרף לירידה של 13% ובשנה הבאה 10% בערך. היצור המסחרי ירד ב-11%. בדרך כלל הנסיון בעולם אומר שאחרי העלאה גדולה הצרכנים ירדו בתוספת לשנה. זה מה שאפשר לחסוך בלי מאמץ. מעבר לזה, זה מחייב לתת עדיפויות. אחד הקשיים הוא איך להעמיק את הפיקוח. נוסף לזה, חברות חשמל בעבר עודדו ביקוש חשמל. עכשיו אנחנו הולכים לפעולה לא לעודד. זה בניגוד לאינטרס שלנו, אבל הנסיון של חברות החשמל בעולם הוא, שצריך להשתמש בחשמל בתבונה. כאשר עשו פעולה לחסכון, מה קרה? לא הצליחו לחסוך בשיא, כי השיא זה אצלנו בחרף כאשר קר. איפה חוסכים? דוקא בשוליים, בבוקר בערב וכדומה, וזה דוקא הזמן שהתחנות היעילות עובדות. זה גורם להפסד בלי שאתה יכול לחסוך. יש כאן בעיה שצריך יהיה להתמודד אתה. מהו מרכיב ההוצאות שלנו? כאשר הודיעו לנו על העלאת הדלק (מזוט התייקר ב-114%) אנחנו מאוקטובר מגלגלים את ההיקרויות שהיו. באוקטובר אמרו לנו שנקבל באפריל, כאפריל אמרו שיש הקפאה. יש לנו גרעון של 90 מיליון ל"י ל-1974/5. מזה הבטיח האוצר 60 מיליון ע"י סובסידיה, ו-30 מיליון בדרכים אחרות. היות והדיונים התמשכו, מה-30 מיליון, גם אם תאשרו ישארו עוד 10 מיליון. התוספת של 10 אגורות מכסה את העלויות שלנו אחרי העלאת הדלק. אנחנו יום אחד רווחיים. זה לא מכסה את הפרשי הפיחות וההתיקרויות שיהיו. העלויות שלנו האמיתיות הם עוד 2,5 אגורות. אם אתם רוצים שהיום נהיה רווחיים, אז נהיה יום אחד רווחיים. יש לכם ולממשלה אינטרס שהעלות תהיה נכונה. מה הפתרון? לתת סובסידיה. אני רוצה לחסוך בדלק ואתה מסכסד את זה?

העלות שלנו, כולל כל מה שצריך ב-1975/6 זה 236 אגורות מזה הדלק הוא 13,3, הוצאות תפעול וכמויות 5,3 ופחת 1,1, הוצאות המימון קרוב ל-4 אגורות לקילווס.

חברת החשמל נדחקה לפינה. היא היתה מוכרת מניות, ועכשיו לא יכולה למכור מניות. היא היתה מוכרת אגרות חוב, היא לא יכולה לעשות זאת כי אין לה מאזן. חברות הביטוח עושות עיסקה יותר טובה. הן מוכנות לתת הלוואה צמודה רטרואקטיבית לשלושה חודשים. זה עלה לנו 40% עם ההצמדה וכל מה שקשור. איך תקים תחנת כוח שתשלם את עצמה? יש לנו מימון 900 מיליון צמוד, מזה קרוב ל-300 זה הפרשי הצמדה. וק הצמוד הזה אחרי הפיחות יוסיף לנו 21 מיליון לגרעון בשנה זו.

לפי החשבון הזה, עד היום יש גרעון של 50 מיליון. זה אומר שצריך לתת 60 מיליון סובסידיה מהיום. אם לא היתה שום התיקרות ולא היה פיחות, העלאה של 10 אגורות היתה עונה לנו עד סוף השנה. אבל היות ויש פיחות והתיקרות, נוסף ל-10 מיליון ל"י יש 38 מיליון ל"י גרעון לשנת 1974/5. בשנה הבאה הגרעון יגדל כי זה יהיה על כל השנה ותהיינה קצת יותר התיקרויות. לקחנו את ההתיקרויות בזהירות - 168 מיליון ל"י.

לכן, לפי אצניות דעתי, ועדת הכספים צריכה לאשר איפה שהיא יכולה לאשר ולהמליץ איפה שאפשר, שהתעריף צריך לכסות. יש כל ההצדקה לחסוך באנרגיה. גם 10 אגורות העמדנו ואנחנו רוצים לעודד חסכון של קילווס. כשאני שומע על כל ההתיקרויות האחרות, אני חושב שאנשים יהיו מצננים לחסוך.

בתעשייה הנחננו שלא תהיה ירידה, אבל יכולה להיות. השינויים יכולים להיות קטנים מאד ולא כל כך משמעותיים. צריך לזכור, כאשר אין לנו היום מאזן, כאשר אנחנו לא רווחים, כאשר אין לנו מימון, קשה לנו להשיג כסף. הממשלה התחייבה לגמור כמה שאלות.

יש שאלה של הצמדה. כל מה ששייך להצמדה כל שנה חייבים להוריד. הממשלה אמרה שזה יהיה תוך 10 שנים. ערך התחנות עולה. לכן שערוך אמור לקזז את ההצמדה. הממשלה תגמור עם הרשות לניירות ערך את הדברים האלה.

אנחנו צריכים מימון עצום כדי לקנות את תחנת חדרה, והספקים יודעים שהמצב איננו טוב. "ג'נרל אלקטריק" דרשה מאתנו מחיר יותר גבוה מאשר בארה"ב כי אמרו לנו שיש בזה סיכון. זה מצב שאיש לא מרויח ממנו.

חברת "קונסולידייטד אדיסון" בפעם הראשונה הפסידה ולא חילקה דיבידנדות. התוצאה היתה: ירידה לא רק במניות שלהם אלא גם במניות של כל חברות החשמל באמריקה. זה חלק מהתהליך. כאשר נותנים לך הלואה, אנחנו עושים את התנאים של התשלום ומשלמים 10% עכשיו ואת השאר בסוף.

מה שעומד לפניכם עכשיו זו העלאה של 10 אגורות זה חלק ממה שצריך לאשר גם מהבקשה השנייה. אני מציע שהיום תאשרו את החלק הזה כי כל יום שעובר זה 1,5 מיליון ל"י הפסד.

נכון שהיה לנו דלק במלאי, אבל אנחנו נותנים לצרכנים קרוב לחדשיים קרדיט שזו תוספת כבדה מאד עלינו. לכן אנחנו מבקשים שאתם תאשרו את זה היום כי זה הפסד כל יום נוסף.

י. פלומין: יש לי מספר שאלות לגבי העקרונות שלפיהם אתם עושים קלקולציה.

באומדן הנתון ל-1974/5 30 מיליון ל"י זה לכיסוי הגרעון האקטוארי שלא היה קיים לפחות לפי התנאים, עד 10 לנובמבר 1974. מדוע יצאתם דוקא היום עם כל הדבר הזה? הפרשי הצמדה. אני פעם למדתי שהפרשי הצמדה אתה מקבל בשתי צורות או לפי שיטת ההוצאות השוטפות, או שאתה אחרי זמן מחלק את זה לתקופת ההלואה. אתם רוצים לתקן מה שעשיתם לא נכון בשנים קודמות?

לענין הדיבידנדה, אתם רוצים ללכת אחורה לכל קילווס. אנחנו עושים חשבון שאנחנו היום צריכים לבקש מהציבור תוספת בחשמל כדי שאפשר יהיה לשלם 40 מיליון ל"י לכל מני חברות. נדמה לי שהטעם הטוב לפחות היה מחייב, את זה למנוע.

כול הבטחון הוא 15% מהמחיר של החשבון. הממשלה הקטינה אותו מ-20% ל-15%. מהתעריף המוגדל כאן, מתוך מחשבה שסך הכל הכמויות שלה נכול בטחון לא צריך לגדול. מידת היושר וההגינות והצדק מחייבים גם התאמה נוספת של כול הבטחון כלפי מטה כדי לא לגרום לכך שכתוצאה מהתיקרויות וסיבות אובייקטיות יעלה הבול. יש לכם אינטרס בהורדת בול הבטחון: הוא צריך להיות סכום קבוע כמו שהיה בחשבון עד עכשיו. זו עדיין תהיה עליה גדולה למדי, אבל לפחות אפשר להקטין אותה באופן חלקי ע"י בול הבטחון.

מ. ארנס:

אנחנו מדברים על העלאה ניכרת ביותר
בסביבות 100%, בעלת השלכות גדולות מאד
על המשק ועל הציבור. צריך להתייחס לזה בכובד ראש. אני
כשלעצמי לא הספקתי לבדוק את החשבון. אסור לאף אחד מאתנו
לאשר את הבקשה בלי להבין בצורה מדויקת מה החשבון. אינני
יודע אם מנכ"ל חברת החשמל ראה בהסברים שנתן, הסברים מספיקים.
צריך לתת לנו זמן לעבור על כל דבר.

אני שומע שלחברת החשמל אין מאזן מאושר.
אסור לנו לנגוע בנושא הזה בלי לקבל הסבר מפורט ומשביע רצון
לגבי מצב המאזן. הייתי מציע לשר המכסל בזה לבוא בדחיפות
ולהסביר את המצב.

י. בדר:

אני הספקתי בקושי לקרוא את החומר והוא
לציני וכרוז מאד. יש כמה דברים שלא

כרוזים לי.

בעיית הסובסידיה הממשלתית. כמה קיבלתם
בשנתיים האחרונות מן הממשלה בגללי, ואם גדלו חובותיכם השוטפים
אז בכמה עלו?

לגבי הסובסידיה הסמויה, כמה היא במחירי
הדלק? מכיון שאתם מקבלים דלק מהממשלה, אתם מקבלים אותו במחיר
מסוים, שהוא לא מתאים למחיר הניצולאומי של הדלק. כמה קיבלתם
וכמה תשלמו בשנה הבאה לעומת מחירי השנה הזאת. אנחנו יודעים
שיש לנו מקור של דלק בסיני.

התקציב שלכם לשנה הבאה הוא 128 מיליון
שחסרים. כיוון שהאוצר פועל לפי שיטה של פתרון בשלבים, האם זה
ענין של שלב וכיוצא בו ביולי אני רואה מה יהיה, זה 168 מיליון.
אני רוצה להתנבא שהצריכה הביתית בשנת 1975 תהיה יותר נמוכה.
אתם מדברים על אומדן מינימלי של 168 מיליון, מי ישלם את זה?

יש שתי בעיות ספציפיות. בעיה אחת שהיא
כואבת מאד למרות שאנחנו חוזרים אליה כל הזמן, זה החשמל החפשי
של העובדים. היו לנו המלצות בענין זה. האם לא בא הזמן בשלב
זה לעשות משהו בענין זה? דוסטברג נתן לעובדים חינם חשמל
לתאורה, הוא לא יודע על האלקטריפיקציה הביתית שחלה מאז.
אולי נכון יהיה להגביל את הפטור למספר קילווט שיכללו את התאורה,
מקרר ודברים המקובלים היום כמו רדיו וטלוויזיה, אבל לא יותר.

שאלה שניה: האם קרו דברים מאז אותו
אישור העלאת שכר ע"י מועצת המנהלים בלי הסכמת הבעלים של המפעל -
הממשלה. אז היתה פלוגתא. מה היו ההעלאות דאז? הגלויות?
וגם נזילת הדירוג וכו'?

נדמה לי שהשיטה עצמה בהעלאת 10 אגורות
לכל סוג היא בריאה. היא קשורה בסופו של דבר בדלק בלבד.
איננו צריכים להיות מעוניינים בעיוות הוצאות היצור. מחירים - כן,
סובסידיות - כן, אבל עיוות הוצאות היצור ע"י סובסידיה הניתנת
ע"י מחיר החשמל, זה לא דבר בריא.

י. בן-מאיר:

אני מתפלא על חברת החשמל שעשתה מלאכתה
קלה מדי בהתחשב בענין. אמרו לנו שיש
הוצאות גדולות, ולכן צריכים התעריפים לעלות. יש פה כמה שאלות.

א. אני מבין אתכם שחברת החשמל, בהתאם לזכיון, צריכה להיות מפעל רווחי וצריך לשלם דיווידנדה. זו השקעה מומלצת ע"י הממשלה ולא מקבלים דיווידנדה.

י. פלומין: על בסיס העלאת הנטל?

י. בן-מאיר: יש פה שני שיקולים שאסור להתעלם מהם. פה יש העלאת תעריפים. אי אפשר להתעלם מזה ולדבר רק על רווחיות ודיווידנדה. אבל אי אפשר להתעלם מהתיקרות החשמל לצרכן. מחובת הועדה הזאת לראות את כל התמונה, וזה לא פשוט להחליט בהרמת יד.

כאן מדובר בחברה ציבורית ממשלתי. כאשר באים לבדוק את התעריפים, אי אפשר להתעלם מהחברה בכללותה. אני לא בקיא בחברה. אתם מראים לנו קוסט +. זה לא חכמה. האם חברת החשמל עשתה את כל אמצעי הספיגה האפשריים לצמצום ההוצאות? ספק בלבי. חה"כ בדר העלה את בעיית החשמל חינם. היום, לאחר התעריפים המוגדלים, ההטבה הזאת תגיע ל-400 ל"י חשמל לחודש. זה הרבה מעל לאלף ל"י אם מגלמים את זה.

יש נקודות אחרות ביחס למערכת השכר של הפקידות הבכירה וההטבות הקיימות, שהם מעל ומעבר למה שמקובל במדינה. איך יכול להיווצר מצב שחברה ציבורית ממשלתי תימצא במצב שיש ככלל תביעה משפטית באמצעות רשות לניירות ערך?

י. ארנון: עדיין אין.

י. בן-מאיר: איך חברה ציבורית שיש לה זכיון מטעם המדינה אין לה מאזן? היא מוציאה את המאזן באיחור של שנה.

י. ארנון: המאזן יתפרסם בנובמבר או בדצמבר.

י. בן-מאיר: אתם יכולים למכור מניות בבורסה?

א. עמידד: אנחנו יכולים לסחור אבל לא יכולים להוציא.

י. בן-מאיר: כתוצאה מזה אין לכם המכשיר של גיוס כספים. אתם צריכים לגייס כספים ממקורות אחרים. זו חברה ציבורית מרכזית שיש בעיות כאלה? הייתי רוצה לשמוע מכם.

יש הנהלה חדשה. נאמר לנו שהנהלה החדשה הולכת להכניס סדר לא שמענו מכם על כך. במקום זה אמרו לנו: זה עולה לנו כך וכך, ואי לכך תטילו קנס על הציבור. תבואו ותגידו לנו מה התכניות שלכם להבריא את החברה. את זה שצריך להבריא את החברה, כולנו יודעים. דרושה הבראה מאד מרחיקת לכת. אני רוצה לשמוע מה ההצעות שלהם לספיגה, להבראת החברה, עם מאזן נכון שתוכלו לשלם דיווידנדה לבעלי המניות. אי אפשר להגיש את הנייר ולבקש העלאת התעריפים.

ש.י. לורנץ:

הגרעון לשנת 1974/5 הוא 90 מיליון ל"י + 38 מיליון כתוצאה מהצמדה למדה. אני לוקח את הריבית שתשלמו לשנה זו 1973/4 זה 143 מיליון ל"י. פירוש הדבר שאם לא הייתם משלמים את הריבית המוגזמת הזאת שמגיעה ל-40% צמוד, הייתם מרוויחים בשנה השוטפת 65 מיליון ל"י. המספרים מעניינים יותר בקשר לשנת 1974/5. הגרעון יחד עם ההצמדה צריך להיות לפי הניירות שקיבלנו 168 מיליון ל"י, ואילו הרבית שאתם הולכים לשלם היא 281 מיליון ל"י. אם מורידים את הרבית, יש כאן רווחיות של 165 מיליון ל"י כערך. אני רואה שהתפוקה לפי אגורות תעלה לכם ב-1975/6 סך הכל 19,7 אגורות. הריבית על כך זה 3,9 אגורות. כך אתם מגיעים לסך הכל 23,6 אגורות. במלים אחרות: המימון עולה לכם על הסחורה. הסחורה שלכם זה סך הכל העלות 20%. פירוש הדבר שהעסק הוא מצוין. אם אוסיף על זה עוד את העניין שזה מונופול, אין כאן סיכון. כל הבעיה היא המימון היקר.

הבנין של החברה הוא אנורמלי. אתה סיפרת מה מקובל בארצות שונות בקשר למימון. אני שואל: מה המימון שלכם? מה ההון העצמי? אין יתכן לבנות חברה על זה שהמימון יאכל לא רק 20% של רווח אלא שיגרום עוד 20% של גרעון? האם באמת אין אפשרות למפעל כל כך בטוח, למפעל כל כך רווחי? 20% על המחזור זה נקרא מאד רווחי. המפעל צריך לקבל את המימון הדרוש. אתה הזכרת 900 מיליון ל"י שאתם משלמים רבית צמודה. אינני יודע אם זה צריך להיות. מדוע לא להשקיע במפעל בטוח שאפשר להוציא רווח על המחזור 20% בוודאות? למה אי אפשר למצוא את הכספים? למה החברה לישראל ומשקיעים אחרים לא מוצאים את ההשקעות? זה דווקא איזה שהוא הסכר. כאן טמונה כל הבעיה. לא היה לכם גרעון ולא שום דבר אם הייתם מוצאים את המימון.

מה הטובסידיה שאתם מקבלים על דלק?

י. גולן:

במקרים כאלה כאשר באים לבקש העלאת מחירים ביחוד בתקופה כזאת, אני חושב שכל מוסד שצריך לתת אישור להעלאת מחירים, חייב לשאול את אנשי הייצור: מה אתם יכולים ומוכנים לספוג מההתיקרות הזאת אצלכם? זאת שאלה שאנחנו מפנים אליכם. לא יכולתי לוודא בחומר כי אכן עשיתם איזה דבר. עכשיו יש תקופה חדשה ואנחנו נפנה שאלה זו לכל בעל תעשייה.

הנושא השני, שאמנם הועלה ביותר תוקף, הוא מה שהעלה חה"כ לורנץ. אינני יכול להבין כיצד זה קורה שכל התעשייה - מוצדק או לא מוצדק - מקבלת מימון ללא הצמדה, והתעשייה של חברת החשמל ביזונה אך ורק מימון בהצמדה. אני מכין אם נחליט שלתעשיות יינתן רק מימון בהצמדה מלאה או חלקית, אז גם החשמל יצטרך להתאים את עצמו למצב כזה. אבל כשכל התעשייה היא ללא הצמדה, כיצד יכולה להתקיים חברת החשמל לאורך ימים במדינה אינפלציונית כזאת? אני חושב שהעניין הזה יביא אותנו לידי אבסורד מוחלט במשך הזמן. ההפנייה של חברת החשמל רק לעבר חברות הבטוח, צריכה להשתנות. חברת החשמל תשלם הצמדה, תצבור גרעונות ואנחנו נשלם טובסידיה. צריך ליישר את הקו.

י. ארנון:

אני רוצה לענות על השאלות הקשות בקשר עם העניין של המאזן. אני שותף לדעה שלא יתכן שחברת החשמל לא תוכל לפרסם את מאזנה בזמן.

במאזן לשנת 1973/4 היו לנו בעיות כמו בכל חברה כתוצאה מהגיוס וכתוצאה מזה שגם רואה החשבון לא היה יכול לבקר את הכל באותו זמן שהיה נוהג לעשות בכל שנה. יש החלטה בדירקטוריון שאנחנו נפרסם את המאזן, מה שלא יהיה, בסוף השנה. ליו"ר יש בעיה מיוחדת. בויכוחים שהיו לי בתפקידים קודמים עם רואי חשבונות, הייתי מפעם לפעם יותר חמור ממה שהם היו בעצמם. אבל יש לנו שתי בעיות שעליהן הייתי רוצה לענות.

יש לחברת החשמל שתי בעיות חמורות ביותר

בפרסום המאזן.

הבעיה הראשונה זה של הצמדה.

בעיה שניה זה עתודת הפנסיה.

בענין הפרשי ההצמדה יש ויכוח בין החברה ובין האוצר והלשכה לרואי חשבון. לפי הערכת האישית, הצדק הכלכלי קנה באוצר ובחברת החשמל. בשנה שעברה היו הפרשי ההצמדה 200 מיליון ל"י. אין שום הצדקה כלכלית להטיל את כל ההפרש הזה על הצרכן של אותה שנה או השנה הבאה. כתוצאה מעליית המחירים עלו העסקים של החברה. החברה משתמשת בהלוואות כדי לממן את רכוש הקבוע, ומותר להפחית אותם לפי אורך החיים הממוצע של הנכסים הקבועים. לא עשינו את זה. אצלנו עשו את החשבון, זה בערך $13\frac{1}{2}$ אחוז לשנה, ואנחנו החלטנו להפחית את הפרשי ההצמדה ל-10 שנים כבר בשלוש שנים. לפי הכללים של לשכת רואי החשבון, מטעמים שלהם שהם טובים להרבה מפעלים בארץ אבל לא לחברת החשמל, צריך להפחית את זה בשנה אחת. מה היתה אומרת ועדת הכספים אם היינו דורשים להעלות את התעריף ב-200 מיליון על סמך תאוריה כלכלית שאף אחד לא מוכן להגן עליה? מה אומרת לשכת רואי החשבון? הם לא רוצים לעשות כלל בשביל מפעלים וכלל אחר למפעלים אחרים. פנינו אליהם ולא קיבלנו תשובה.

נפגשתי עם רואה החשבון. הם אומרים: אולי

אנחנו לא צודקים, אבל זה ברור. הם אינם רוצים בכללים שונים. את הבעיה של חברת החשמל אי אפשר לפתור אלא בהוראה מממשלה להפחית את הפרשי ההצמדה ל-10 שנים.

קיימת רשות לניירות ערך שעומדת על כך

שצריך לעשות זאת לפי לשכת רואה החשבון. הם אומרים שיתכן ואנחנו צודקים והלשכה לא צודקת, אבל כך הם רוצים.

נראה לי, שבענין זה פרסמנו את הענין

בפרוטרוט במאזן של 1972/3. הקדשתי חלק לא קטן מהדו"ח השנתי של היו"ר לנושא זה. אינני חושש שיגידו שאנחנו מסתירים את הענין. הבאנו את זה לידיעת הציבור וגם פרסמנו את הענין. יש לנו, לפי הערכתי, בעיה פורמלית, ונראה לי שלא אנחנו יכולים לפתור אותה אלא הממשלה צריכה לפתור, אולי ועדת הכספים צריכה לעזור גם בענין זה. אולי צריך תיקון בחוק לניירות ערך.

גם השנה נמשיך בשיטה זו. גם כשנת

1973/4 נפחית את הפרשי ההצמדה 10% ואת ה-37 מיליון, תוספת הפרשי ההצמדה לשנה זו, מחלקים ל-10.

י. פלומין: ב-1974, 50 מיליון ל"י של השנה השוטפת. הפחתת הפרשי הצמדה משנים קודמות 37,7 מיליון. אם זה לפי 10%, יש לכם 500 מיליון ל"י הפרשי הצמדה בשנה אחת.

גם הפיחות עזר לזה.

י. ארנון:

י. פלומין :

כל ההתחייבויות שלכם היו שש מאות וכמה מיליון לירות. כמה נוספן, כדי שהצמדה עליהם

תהיה 500 מיליון?

י. ארנון :

את העקרון הסברתי. אם אני צריך לעשות חישובים, אני מוכן להשיב אחר-כך.

הבעיה השניה היא יותר חמורה באופן כללי. אני רוצה שחברי הועדה יבינו. הבעיה של ההצמדה היא אולי באופן אישי יותר חמורה בשכיל היו"ר, אבל באופן כללי היא לא חמורה. הבעיה של הפנסיה היא לאין ערוך יותר חמורה.

כאשר הגעתי לחברה, ידעתי שבחברה יש השקפה שהואיל והממשלה היא הבעלים העיקרי, הפנסיה לעובדים היא כמו פנסיה תקציבית.

לפני שנתיים וחצי נתמנתי ליו"ר החברה וביקשתי לדעת מה הן ההתחייבויות. אני חושב שאם מפעל הולך לקראת העובדים, אם הם צריכים להשתתף בפנסיה, החברה צריכה לחשב מה העול הנוסף כל שנה על החברה. ביקשנו חוות דעת של אקטואר. לפני שנה הוא נתן לנו נתונים וגם אותם פרסמנו במאזן הקודם. פנינו לממשלה בבקשה לבחור באחת משתי הדרכים: או להגיד שהממשלה תיקח על עצמה את העול של הפנסיה, או שתאשר לחברה לשלם את זה באופן תקציבי. ב-1976 היא תקבל את החברה ותקבל על עצמה

את כל ההתחייבויות כלפי העובדים. ב-1996 תיתן פנסיה או שתיתן לחברת החשמל אישור לקחת בחשבון בקביעת התעריף את ההוצאות שכרוכות בזה. הממשלה מינתה ועדה. הועדה באה למסקנה שהוצאות הפנסיה חייבות להיות על החברה ולא על הממשלה. הממשלה עדיין לא החליטה על העניין אבל לפי הזכיון של היום ההתחייבות על החברה ולא על הממשלה. מנקודת ראות של החוקה, החברה חייבת לתת את הנכסים של החברה נקיים והחברה נשארת עם התחייבות לפנסיה. היינו כבר באיחור רב עם המאזן ופנינו לממשלה, וקיבלנו ממנה מכתב, שב-1974 הממשלה תחליט על העניין. עדיין לא קיבלנו את התשובה. יש עוד חודש וחצי עד סוף השנה, אינני יכול לחכות עם פרסום המאזן עד שתהיה לנו תשובה. פנינו לרואה חשבון. עשינו חישובים איך אפשר לבנות את הקרן הדרושה. עשינו חשבונות לפי תשלומים שווים, לפי עול שווה. רואה החשבון אמר, שאם אין לנו הסדר בעניין זה, הוא לא יכול לחתום על המאזן.

פה איננו מדברים על סכום של 20 מיליון אלא על סכום של 40 - 50 מיליון לשנה. באנו למסקנה שאפילו לפני ההחלטה הסופית של הממשלה אנחנו חייבים לקחת בחשבון במאזן הבא סכום גדול יותר כדי לכסות את ההתחייבות השוטפת לכל שנה וסכום מצומצם לתחילה של בניית קרן. זו עמדת החברה.

אני יכול להבין שאומרים לי לא לדאוג לשנת 1996. אבל רואה החשבון שלנו לא מסכים לזה.

לפי הסיכויים הממשלה תדרוש שהחברה תדאג

לקרן.

אם הממשלה תחליט שהיא תיקח בחשבון את זה, אנחנו לא צריכים את הסכום הנוסף לפנסיה. אנחנו לקחנו בחשבון סכום מסוים שהוא לא הסכום המקסימלי אלא הוא סכום מנימלי, כדי ללכת בכיוון זה. אם הממשלה תגיד שהיא פוחדת מתקדימים שזה יהיה בכל החברות הממשלתיות, אני מעריך שאם לא הייתי עושה את הרזרבה, הייתי מועל בתפקיד.

א. עמיעד:
אני לא עונה כרגע על שאלות. אני רק רוצה להדגיש דבר אחד. אנחנו עושים פעולה ענפה ביותר בחברה לייצור. אני מוכן להביא פרטים אם תרצו ככך. אנחנו מנסים לעשות סדר בבית. דיווידנדה של 8% זה חובה בזכיון. חובה עלינו ועל הממשלה לעשות זאת. דיווידנדה בלי מס הכנסה אין כמעט, כל השאר הולך לממשלה בחזרה.

היתה התחייבות של הממשלה לגמור את ענין הפנסיה. על סמך זה רואה החשבון חתם בפעם שעברה. פעלנו ככל הכיוונים. הממשלה דרשה החלטה לסדר את זה.

לגבי ההצמדה, אנחנו נאבקים מההתחלה. יש החלטה שלהבא ההלוואות שלנו תהיינה בתנאי תקציב הפיתוח. כל זה לגבי העתיד.

עכשיו צריך יהיה לברר אם יהיה שערוך מול ההצמדה או כל סידור אחר. לכן לא הייתי רוצה שתקבלו כרגע את הרושם שהחברה לא פועלת לגבי עובדי חברת החשמל שיחסכו כמו כל עם ישראל.

היו"ר י. קרגמן:
יש פה שני דברים: תוספת של 10 אגורות וזה קשור עם התיקרות הדלק. יש פה ענין של 2 אגורות שקשור עם כיסוי גרעונות. אני לא מציע להחליט על זה מיד. ברור שכל יום הוא הפסד של 2,5 מיליון ל"י לחברת החשמל. אני מציע להצביע מחר על הנושא של 10 אגורות. בקשר ל-2 אגורות - יימשך הדיון.

ה ו ח ל ט

להצביע מחר בדבר הבקשה להעלות את תעריף החשמל ב-10 אגורות לקילווס. המשך הדיון נדחה.

הישיבה ננעלה בשעה 13.30