

פרוטוקול מס' 342

מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, ו' בחשוון תשנ"ח, 26.10.98, שעה 12:00

נכחו:

חברי הוועדה: א' רובינשטיין - היו"ר

- מוזמנים:
- א' בן-ארי - יועץ משפטי, המשרד לתשתיות לאומיות
 - א' רונן - סמנכ"ל מדיניות ותכנון, המשרד לתשתיות לאומיות
 - י' רותם - מרכז תחום הרכבת, המשרד לתשתיות לאומיות
 - ו' רז - לשכה משפטית, המשרד לתשתיות לאומיות
 - ה' אייל - אגף תקציבים, משרד האוצר
 - ע' לינצ'בסקי- רכז - אגף תקציבים, משרד האוצר
 - ד' גרשונוביץ - משרד האוצר
 - ג' גולן - יועץ רוה"מ לתכנון ופיתוח, משרד ראש הממשלה
 - מ' קוטלר - משרד הפנים
 - נ' כהן - לשכה משפטית, המשרד לאיכות הסביבה
 - א' אורן - לשכה משפטית, רשות הנמלים והרכבות
 - מ' ליכט - סמנכ"ל כספים וכלכלה, רשות הנמלים והרכבות
 - ד' חיים - רשות הנמלים והרכבות
 - ע' רחמים - יועץ משפטי, מינהל מקרקעי ישראל
 - מ' אהרוני - אגף שיווק וכלכלה, מינהל מקרקעי ישראל
 - ל' לסטיגזון - איכות הסביבה, התאחדות התעשיינים
 - א' נייגר - אגף הכימיה, התאחדות התעשיינים
 - ד' סינגרמן - אגף סחר חוץ, התאחדות התעשיינים
 - י' אריה - מנהל אגף הכימיה, התאחדות התעשיינים
 - י' פטל - מהנדס, מרכז השלטון המקומי
 - מ' ברנר - מנהל אגף התנועה, אגד
 - א' רם - מהנדס, אגד
 - י' כגן - דובר, דן
 - ס' רסלר - לשכה משפטית, דן
 - י' שחורי - מנהל אגף תו"פ, דן
 - י' ברקוביץ - ועד עובדי רכבת
 - ס' כהן - ועד עובדי רכבת
 - ש' עוקיש - ועד עובדי רכבת
 - משה צליקרו - ועד עובדי רכבת
 - ח' רייטן - ועד עובדי רכבת
 - מ' בלטר - יועץ משפטי, רכבת ישראל

היועצת המשפטית: א' בנדלר
מנהלת הוועדה: ל' ורון
קצרנית: ט' רם

סדר היום:

הצעת חוק הרכבות ומסילות הברזל, התשנ"ח-1998.

3963

הצעת חוק הרכבות ומסילות הברזל, התשנ"ח-1998

היו"ר אי רובינשטיין:

הישיבה נפתחת. הנושא שלנו הוא הצעת חוק חשובה ביותר - הצעת חוק הרכבות ומסילות הברזל, שדרושה וחיונית כדי לפתח את רשת מסילות הברזל. אני חושב שכל מי שנוסע בכבישי הארץ, יודע שפיתוח הרכבת הוא ממש כמו אויר לנשימה, ושישראל מפגרת בתחום זה.

אני רוצה גם לברך בעניין שלי הוא חשוב - את מנסחי החוק, שיש לו סעיף מטרה. העובדה שמשרד המשפטים ביטל את סעיפי המטרה, למען הקיצור, למען היעילות, זה דבר שלדעתי הוא לא ראוי. ברוב החוקים צריך שיהיו סעיפי מטרה. זה גם מסביר לציבור הרחב, זה גם מסביר למשפטנים, מה מטרת החוק.

אני רוצה לברך את היועצים המשפטיים של המשרד לתשתיות לאומיות על הניסוח של החוק הזה.

אני מבקש שהחוק יוצג, ולאחר מכן נשמע הערות.

אי בן-ארי:

אני אתן סקירה כללית מה אנחנו הולכים לקרוא בחוק הזה. החוק הזה, מטרתו ליצור שינוי מבני במשק, מתוך תקווה שהשינוי הזה גם יביא איתו לפיתוח ענף הרכבות.

בשנת 1988, רכבת ישראל, שהיתה יחידת סמך של משרד התחבורה, אוחדה, כידוע, עם רשות הנמלים, ומאז היא נקראה בעקבות תיקון החקיקה - רשות הנמלים והרכבות. החוק המוצע מחזיר אותה לסמכות המקורית שלה, לטיפול בענייני הנמלים בלבד, ומוציא מידיה את ענייני הרכבות.

ענייני הרכבות עוברים למשטר של רישוי, כשהשר הממונה רשאי לתת רשיונות לבעלי רשיונות שייבחרו בדרך של מכרז, או בדרך בחירה אחרת. החוק מעניק פטור, או מאפשר להעניק פטור ממכרז לחברה ממשלתית.

מאחורי העניין הזה חבוי, אם תרצו, הסדר שאיננו מוצא את ביטויו ממש בחוק, והוא חברת רכבת ישראל. במקביל להליכי הניסוח של החוק ואישורו, פעלנו להקמה של חברה ממשלתית - חברת רכבת ישראל. זו חברה שכבר נוסדה, אבל היא עדיין לא פעילה כי אין לה עדיין דירקטוריון.

חברת רכבת ישראל אמורה לקבל את כל הציוד הרכבתי שהיה בידיה של רשות הנמלים, בין שהועבר אליה באופן מקורי על-ידי המדינה, ובין שנרכש על-ידה במהלך השנים. הציוד הזה יועבר אל החברה לפי הסכם. הוא יעבור קודם כל למדינה מהרשות, ללא תמורה, מהמדינה יועבר לחברה על-פי חוזה שאנחנו עמלים עכשיו על כתיבתו.

לי ורון:

יש הערכה מהו שוויו של הציוד?

ועדת הכלכלה
26.10.98

א' בן-ארי:

יש הערכה.

היו"ר א' רובינשטיין:

זה back to back - חובה וזכות באותו סכום.

א' בן-ארי:

החברה הזאת אמורה, בעצם, להמשיך ולשאת בנטל ולהיות חוט השדרה של ענף הרכבות, אבל כמובן שבמקביל, אנחנו פועלים לכך שתתאפשר המטרה הרחבה יותר של החוק על-ידי הענקת רשיונות לזכיינים פרטיים.

בעצם, שני החלקים העיקריים של החוק הם תיקון לחוק רשות הנמלים והרכבות וכאילו גלגול הסרט לאחור וצימוקה של הרשות הזאת לטיפול בענייני הנמלים בלבד, ובחלק העיקרי של החוק אנחנו מטפלים במשטר הרישוי החדש.

יש בחוק הזה שני מוסדות, בעצם, שמטפלים בעניין הרישוי והפיקוח עליו: אחד זה השר שמעניק את הרשיונות בדרך שדיברתי עליה קודם, ויש רשות מוסמכת שקראנו לה - מנהל לענייני הרכבות ומסילות הברזל, שהוא מקביל נגיד ל-regulator האנגלי. תפקידו לתאם בין בעלי הרשיונות, לטפל בענייני הבטיחות, לטפל בתלונות הציבור, לתת הוראות כאשר הוראות כאלה דרושות, ולעשות כל אחת מהמטרות האחרות או מהתפקידים האחרים שמנינו בחוק.

לגבי החלוקה בין השרים, זה עניין שהוא איזושהי פשרה שהיינו חייבים להגיע אליה במערכת היחסים עם משרד התחבורה, ובחלוקה פונקציונלית שנקבעה בדיונים שונים ובמסמכים שונים בין שני המשרדים האלה.

השר, כפי שהוא מוגדר בחוק, הוא השר לתשתיות הלאומיות, אבל ככל שמדובר ברכבת המטרופוליטנית של גוש-דן, ברכבת המטרופוליטנית של באר-שבע, ירושלים וחיפה, כאשר גם כאן יש תקווה שאלה פרויקטים שיתממשו בסופו של דבר - שר התחבורה הוא השר המוסמך.

היו"ר א' רובינשטיין:

איך הם יתממשו אם לא הוקצה כסף אפילו לתכנון? אומרים לי אנשי החברה המתכננת, שהאוצר הקפיא את כל ההקצאות לתכנון הפרוייקט הזה.

א' בן-ארי:

של המטרופוליטנית?

היו"ר א' רובינשטיין:

כן.

א' רונן:

זה משרד התחבורה.

היו"ר א' רובינשטיין:

אחר כך ידבר נציג משרד התחבורה ויתייחס לשאילתה שלי -
האם בכלל יש טעם לדבר על כך כאשר אין כסף לתכנון.

א' בן-ארי:

דבר נוסף - יושבים כאן נציגי העובדים, ואולי צריך לומר
מילה גם על העניין הזה, כי אחד הנושאים העיקריים שדורשים
התייחסות כמעט בכל שינוי מבני זה עניין העובדים.

אנחנו מנהלים משא ומתן עם העובדים. נתקיימו בעניין הזה
מספר פגישות ואנחנו מקווים, כמובן, להגיע לאיזשהו הסדר מניח את
הדעת. ייתכן שהדבר הזה לא יקרה, והכנסנו איזשהו מנגנון כדי
לגרום לכך שבכל זאת הרכבת תוכל להמשיך לנסוע כחברה, בעוד השיחות
והמשא ומתן עם העובדים ממשיכים להתנהל.

היו"ר א' רובינשטיין:

אני רוצה בכל זאת לשאול: בינתיים, מה מצב הביניים בעניין
פיתוח הרכבת? אני רואה כאן ידיעה בעיתון "גלובס" שוועדת הכספים
ורשות הנמלים החזירה תקציב הרכבות להנהלה, ושבינתיים אין שום
תזוזה.

מ' ליכט:

זה תקציב רגיל.

היו"ר א' רובינשטיין:

מי מדבר מטעם משרד התחבורה?

א' רונן:

אני מדבר מטעם המשרד לתשתיות לאומיות.

היו"ר א' רובינשטיין:

את המשרד לתשתיות שמענו כבר.

א' רונן:

למשרד התחבורה, בעניין הרכבת, אין מה לומר. תשמע בבקשה
ממשרד התשתיות מה אנחנו עושים.

בשנה וחצי האחרונות פועל המשרד על מנת ליישם את הניתוק
הזה שדיבר עליו אחז בן-ארי, מרשות הנמלים והרכבות לבין הרכבת
עצמה.

על מנת שהניתוק הזה יהיה סופי ומוחלט, כמובן שהבסיס זה
החוק. ברגע שהחוק יאושר, הניתוק יהיה פורמלי וחוקי. לצד זה,
ישנם ארבעה הסכמים שצריכים להיות מקודמים במקביל, ואציג את
הסטטוס של כל אחד מהם.

ההסכם הראשון זהו הסכם המקרקעין, ההסכם השני הוא הסכם
הנכסים, ההסכם השלישי זהו הסכם הסובסידיה - זה בעצם חוט החיים.

א' בן-ארי:

ה"דלק" של הרכבת.

א' רונן:

וההסכם הרביעי זהו הסכם העובדים.

לגבי שלושת ההסכמים הראשונים, אנחנו נמצאים בשלבים די מתקדמים, כאשר הסובסידיה מטופלת מול האוצר - אגף התקציבים, הנכסים, מול החשב הכללי, וכאן ההסכם הזה מצוי בשלבי ניסוח. כמובן, הסכם המקרקעין, שגם בו צריך להסכים על עקרונות מסויימים, ומיד לנסח את ההסכם.

לגבי העובדים, אנחנו התחלנו את המשא ומתן עם העובדים לפני מספר חודשים, כאשר הם העלו את התביעות שלהם. התביעות האלה נבדקו עם הממונה על השכר באוצר, ואנחנו ממשיכים בדינמיקה של משא ומתן מול העובדים, במגמה להביאו לידי סיום.

כפי שצינתי, ההסכם היחיד שחייב להיות חתום עם אישורו של החוק, זה הסכם הסובסידיה, וכאן אנחנו נמצאים בהבנה ובהסכמה עם אגף התקציבים. אנחנו מקדמים זאת, ואני מניח שבשבועות הקרובים - לא יאוחר מחודש - אנחנו נסיים גם את הנושא הזה של הסובסידיה.

זה לגבי התהליכים. לגבי הפעילות הרכבתית, בשנתיים האחרונות, תקציב הפיתוח של הרכבת גדל במאות אחוזים. אם אני חוזר לשנת 1994, תקציב הפיתוח של הרכבת עמד על סדר גודל של 90 מיליון שקל, עוד כשהיא היתה במשרד התחבורה, ובשנת 1999, תקציב הפיתוח של הרכבת יעמוד על כ- 540 מיליון שקל.

היו"ר א' רובינשטיין:

זו קפיצת דרך.

א' רונן:

אני חושב שזאת קפיצת מדרגה מאד מאד משמעותית. אני חושב שהשר לתשתיות עשה כמיטב יכולתו על מנת להגדיל את התקציבים, וכמובן שצריך לזכור שמדובר כאן באיזשהו סכום אפס, זאת אומרת לא שהקופה גדלה פתאום, אלא נעשו איזשהן הסטות פנימיות, ומאחר שיש איך לעשות או מאיפה לעשות את ההסטות האלה, הן בהחלט נעשו, כי החיוניות והחשיבות של הרכבת ברורה לכולם.

היו"ר א' רובינשטיין:

הסכום הזה יאפשר לכם לסיים את הדו-מסילתיות בעצם בכל הקווים, נכון?

א' רונן:

לא. התקציב הזה יאפשר לנו לסיים את ההכפלה של קו תל-אביב-לוד, יאפשר לנו לסיים את באר-שבע, כולל התחנה למרכז העיר, יאפשר לנו רכישת ציוד נייד חדש - והיום זו אחת מנקודות התורפה של הרכבת, חסר לנו ציוד, משום שהביקוש לרכבת גדל באופן מאד משמעותי בשנים האחרונות, בעיקר בקווים הפרבריים. הקו לרחובות גדל בסדרי גודל של עשרות אחוזים בשנה, גם הקו לנתניה גדל, וחסר לנו ציוד.

היו"ר א' רובינשטיין:

אני רוצה שנרשום לעצמנו - דבר ראשון, הכפלת המסילה ללוד, הכפלת המסילה לבאר-שבע.

א' רונן:

לא. לגבי המסילה לבאר-שבע, מדובר בשיקום מסילה בודדת.

היו"ר א' רובינשטיין:

והמשכחה עד למרכז העיר, והציוד הנייד.

א' רונן:

נכון. הקו לחיפה הסתיים, נחנך לא מזמן.

עוד בתקציב 1999, הנחנו את אבן הפינה להעתקתו של מסוף המטענים מבאר-שבע. אנחנו צריכים למצוא לו איזשהו פתרון חלופי ואנחנו כרגע בוחנים אותו, והמשך השיקום, ומיד לאחר מכן ההכפלה של לוד-רחובות, כי זה השלב הבא.

היו"ר א' רובינשטיין:

כלומר, ההכפלה מלוד לרחובות, זה אחרי 1999.

א' רונן:

נכון.

שני דברים נוספים שאנחנו עתידים לבצע במהלך 1999 זה תחילת ביצוע של שתי תחנות מאד מאד חשובות בציר איילון: אחת זו תחנת האוניברסיטה, והשניה זו תחנת ההגנה - זו תהיה התחנה הקרובה ביותר לתחנה המרכזית, ובעצם מי שמכיר תחבורה, מבין את המשמעות של האינטגרטיביות בתחבורה יבשתית. יש לשתי התחנות האלה משמעות גדולה מאד.

כמו כן, אנחנו נכנסים לשיקום של הקו תל-אביב-ראש העין, כאשר הוא בעצם חלק מקו תל-אביב - כפר-סבא - תחילת התהליך תתבצע בשנה הבאה.

היו"ר א' רובינשטיין:

שיקום זה גם כן חד-מסילתי.

א' רונן:

חד-מסילתי בשלב הראשון.

היו"ר א' רובינשטיין:

אני רוצה לשאול שאלת תם. החוק הזה, אני אשתדל לקדם אותו משום שהוא חוק חשוב, אבל יש לכם עוד ארבעה הסכמים. מהניסיון שלי, הסכמים כאלה זה הרבה מאד זמן. ראינו העברות כאלה שנמשכו שנים.

מה מונע היום מלהשתמש ברכוש הקרקעי של הרכבת, שנמצא היום ברשות הנמלים, כדי לממן פיתוח יותר מואץ? אני רואה את הרכוש העצום שיש ליד איצטדיון רמת-גן, ששווה מיליונים. בינתיים, אתה אומר שאין כסף להכפיל את המסילה לרחובות עד לשנת 2000-2001. למה אי אפשר היום למכור את הקרקע, באמצעות רשות הנמלים, ולהוסיף עוד 100 מיליון שקל?

א' רונן:

אנחנו בהחלט רואים במקרקעין איזשהו מנוף לפיתוח התשתית המסילתית. הנושא הוא לא כל-כך פשוט, משום שמדובר בחברה ממשלתית, ולא רוצים לתת את כל המקרקעין לחברה הממשלתית. זה מה שאמרתי קודם לכן - בהסכם המקרקעין אנחנו הולכים למצוא את הדרך איך מצד אחד להשתמש בקרקע כמנוף לפיתוח המערכת המסילתית, ומצד שני לראות איך המדינה לא מאבדת את נכסיה.

היו"ר א' רובינשטיין:

למה אני מקשה? מה הבעיה? שני משרדים ממשלתיים - משרד האוצר והמשרד לתשתיות, מגיעים לידי סיכום, בלי הוועדה הזאת, בלי הכנסת - אנחנו לא נתערב בזה - על חלוקת הפדיון. אבל בינתיים, אפשר יהיה להאיץ את פיתוח הרכבת. מה הבעיה כאן?

אני מאד מברך גם את השר, גם את המשרד וגם את הממשלה, על הגדלת תקציבי הפיתוח - זה עדיין רחוק מלהשביע, אנחנו יודעים מה זה פיתוח רכבת, מדובר בסכומים של מיליארדים.

משרד האוצר, בבקשה.

ע' לינצ'בסקי:

צודק אדוני היושב-ראש שאין קשר בין הסכם לגבי הקרקעות לבין הצעת החוק. מה שכן קשור זה הצעת החוק להסכם הסובסידיה, כמו שאמר נציג משרד התשתיות קודם לכן.

שנית, הדיון הוא הרבה יותר סבוך, לגופו של ענין, בתחום הקרקעות. הרי מה ההבדל בין ליעד הכנסה ממס לבין ליעד קרקע מסויימת לפיתוח של דבר מאד מסויימ? הרי זה ייעוד הכנסה" פר אקסלנס". מה ההבדל אם אתה מטיל אגרה מסויימת שאסורה בחוק, ואומר: זה ישמש ל... .

היו"ר א' רובינשטיין:

תסלח לי, עשיתם ייעוד הכנסה השנה עם משרד הביטחון על מכירת מחנות צה"ל.

ע' לינצ'בסקי:

תסלח לי, איני בקי במשרד הביטחון, אני בקי בתחום התחבורה. שנית, סעיף 5 לחוק יסודות התקציב מונע ייעוד הכנסות, מונע ייעוד אגרה או מס לתחום מסויים. זה ענין של מדיניות כלכלית בסיסית. מה ההבדל, אדוני, אם אני אקח קרקע אחרת ואגיד: זה לפיתוח כבישים בין-עירוניים למע"צ? ולמה שלא ניקח עוד קרקע וזה יהיה לכבישים עירוניים?

למה שלא ניקח מערכת הסעה המונית לתל-אביב? המון כסף זה עולה. למה שלא ניקח עתודות קרקע, נמכור אותן - זה שווה מיליארדים - נשתמש בזה? זה ענין עקרוני. על כל תקציב המדינה אתה יכול לשאול אותו דבר. זה פשוט לקחת קרקע ולהגיד - זה הולך למטרה ספציפית.

היו"ר א' רובינשטיין:

אני מבקש שתעביר למר מילגרום את ההצעה שלי.

עי לינצ'בסקי:

בוודאי שאני אעביר.

היו"ר א' רובינשטיין:

אני נגד ייעוד בכלל, אם כי עשיתם זאת - המשרד עשה ייעוד קרקעות של מחנות צה"ל המתפנים.

אבל אני מציע דבר פשוט - אל תקרא לזה ייעוד, תמחק את המילה ייעוד. תמכרו את הקרקעות האלה, תעשו בהם שימוש, ותייעדו את זה בחלקו, כפי שנראה לכם, גם לצורכי הרכבת, לא רק לצורכי הרכבת. בלי המילה ייעוד.

העובדה היא שיש כאן מצב, ומזה אי-אפשר להתעלם - הוא יותר חמור מאשר הענין של מחנות צה"ל, שבלב הערים יש רכוש, בחלקו עזוב דרך אגב, גם מבחינה אסתטית - על זה לא מדברים בכלל - הוא נראה כמו שריד ממלחמת עולם, ולא עושים בו שימוש, כאשר מצד שני הציבור והחברה במשק משוועים לפיתוח מואץ של הרכבות.

תעשו בלי ייעוד, רק משום שאתם טובי לב. זו ההצעה שלי לשני השרים - לא לתכות עד החוק הזה. אגב, גם אם נעביר את החוק הזה במהירות הבזק, הוא לא ישנה, משום שההסכמים יקחו שלוש שנים, חבל על הזמן.

א' בן-ארי:

כדי להשלים את דבריו של אלי רונן - יש לנו צוות מקרקעין שאני מרכז, וזו בעצם השאלה שעומדת והיא חוצה בין המשרדים - באיזו מידה להשתמש במקרקעין כמנוף לפיתוח הרכבת?

יש בענין הזה דרגות שונות של פיתוח, אגב. למשל, קודם כל צריך לתחזק את המקרקעין הקיימים: התחנות וכו'. זו שאלה אחת - באיזו מידה אתה נותן, או מה הסטטוס של הנכסים שמעבירים לחברה?

יש, כמובן, פיתוח שהוא קשור לרכבת, או בסמוך לה, כמו "מולים" או אזוריים מסחריים שקשורים לתחנות.

היו"ר א' רובינשטיין:

משרדים.

א' בן-ארי:

ואז צריך "לצבוע" את הכסף כדי שההכנסות יילכו לפיתוח התשתית.

יש גם דברים שהם כמעט, הייתי אומר, במירוץ העסקים הרגיל - יש עכשיו עסק שמתפתח, כמו הנחת כבלים לאורך המסילות, והדברים האלה מכניסים כסף. כל הדברים האלה ביחד, יש בהם פוטנציאל, והשאלה היא מהי הנכונות של הממשלה.

היו"ר א' רובינשטיין:

יש לנו תקדימים. תאמר בבקשה לראש אגף תקציבים - יש תקדימים גם של רשות הדואר וגם של בזק, שעשו פשרה לגבי הענין של המקרקעין. רשות הדואר קיבלה מקרקעין וגם ניצלה אותו באופן מסחרי, לטובת הציבור, לטובת רשות הדואר.

מ' ליכט:

גם רשות הנמלים.

היו"ר א' רובינשטיין:

רשות הנמלים קיבלה יותר מדי, לדעתי. אני לוקח מקרים שבהם האוצר התמקח על הקרקע. בתקופת הקמת רשות הדואר וחברת בזק, התמקחו על כל חתיכת רכוש, ויש תקדימים לכך.

אם אנחנו נמתין לחוק ולארבעת ההסכמים, אנחנו בקיפאון לעוד דור.

ע' לינצ'בסקי:

למה קיפאון? כרגע הוצג הנושא. זה לא סתם שהתקציב גדל ב-70%-60% ב-1998, ביחס להצעת תקציב 1999. סליחה, בכל הכבוד הראוי - בדיוק בגלל שהאוצר ראה עין בעין את החשיבות לפיתוח התשתיות, לכן הצעת תקציב 1999 משקפת גידול של 60%. זה לא בטל בששים, הענין הזה.

היו"ר א' רובינשטיין:

ודאי שלא בטל בששים.

מ' ליכט:

- - - אפילו לא של 20%.

היו"ר א' רובינשטיין:

לא ניכנס לוויכוח מספרי.

עופר, אני הרי מעריך את זה - אמרתי בתחילת דבריי - אבל כאן הרכוש לא מנוצל. אגב, כעת גם נקלענו לנקודת שפל. תמיד זה כך, שמתכננים בתקופה שהמחירים עולים, מבצעים בתקופה שהמחירים יורדים. אז אולי יתהפך הגלגל, צריך כבר להכין - הרי מדובר בהרבה זמן לתכנון של ניצול קרקע. זה, גם ענין של שנים.

אם אני מציע פעולה מיידית כעת, זה גם כן יקח שנתיים שלוש מינימום, לפני שתתיים פעולת התכנון, לא המכירה וההכנסה.

לכן, תעביר, על כל פנים, את המשאלה הזאת שלי לראש אגף תקציבים.

א' רונן:

ברשותך, אני רוצה להבהיר, אולי הובנתי שלא נכון.

כרגע, מה שמונע מפעולתה החוקית של חברת הרכבת זה למעשה החוק והסכם הסובסידיות. ההסכמים האחרים אינם מהווים אבן נגף בקיומה של החברה. החברה יכולה להתקיים ולהמשיך לדון בנושא העובדים ובנושא הנכסים. אני לא אומר שזה טוב, אני אומר שאנחנו רוצים לסיים את הכל עם קבלתו של החוק, אבל ההסכם היחיד ההכרחי לקיומה של חברת הרכבת הוא הסכם הסובסידיה.

היו"ר א' רובינשטיין:

יש עוד משרד ממשלתי שרוצה לדבר? משרדים ממשלתיים לא חייבים, רק אם רוצים.

ש' עוקיש:

אני נציג ועד העובדים.

היו"ר א' רובינשטיין:

אתה תדבר מיד. קודם כל, ניתן לממשלה.

נציג ועד העובדים, ולאחר מכן נבקש מארגונים אחרים.

ח' רייטן:

אני נציג ההסתדרות, אני מבקש לדבר אחריו, להשלים אותו, ברשותך.

ש' עוקיש:

אדוני היושב-ראש, תסלח לי אם אני אאריך קצת. פשוט אתה יושב-ראש חדש של ועדת הכלכלה. קודמך ביקר ברכבת, ובבביקור הקצר, ממה שהוא למד, קבע - איני יודע אם זה חד-משמעית, אבל ציטטו אותו, שהוא אמר - החוק המוצע זה מוות קליני לרכבת.

אני רוצה לחזור אחורה. ב-1988 חוקק החוק להעביר את עובדי הרכבת לרשות הנמלים והרכבות. ישבו ודשו בזה הרבה, אני יכול להגיד כמעט שנתיים שלוש, עד שהחוק עבר.

כשהחוק עבר, היה משא ומתן מאד נוקשה, ומי שזוכר, היה אחד המאבקים הקשים במדינה של עובדים נגד האוצר. התנאי שלהם היה: אם אתם רוצים לעבור לרשות הנמלים, לא כולם, והוצאתכם מפנסיה תקציבית לנתיב.

זה היה מאבק מאד כואב, מאד קשה. איך שלא יהיה, לקחנו על עצמנו אחריות מאד כבדה, והמוטו של נערי האוצר - כשאתם תהיו ברשות הנמלים, שכרכם יתפח ואתם תגיעו לאותו דבר, מה אתם דואגים, הדרך עוד לפניכם - כמו תמיד, יש להם סיסמאות בלי הכרה.

והנה, נכנסנו לרשות הנמלים והרכבות. יש דברים טובים שנעשים במדינה, אבל יש גם דברים עקומים שלא יודעים כיצד להגדיר אותם.

בנו משרד חדש, אמרו - כדי למלא את אותו חלל, הרכבת תעבור אליו. נערי האוצר לא רוצים רכבת בכלל, כאב להם...

היו"ר א' רובינשטיין:

לא נערי האוצר. שר האוצר וממשלת ישראל.

ש' עוקיש:

שר האוצר וחבריו לא רצו את ההזרמה המסיבית הזאת שרשות הנמלים לאט לאט מפתחת את הרכבת, לא מצא חן בעיניהם. הם לא היו מסוגלים לכפות על דן ועל אגד לתת שירותי הזנה - דבר מינימלי שקיים בכל העולם. דבר מינימלי - אדם נוסע ברכבת, כרטיס משולב, לא היו מסוגלים.

הם מסבסדים את אגד, מסבסדים את דן. ריבוננו של עולם, אתם בעלי המאה, תכפו עליהם, ואז הרבה אזרחים יסעו ברכבת. זה יותר בטוח, יותר טוב, פחות מסוכן - כל הדברים הטובים נמצאים רק ברכבת.

אני רוצה לומר משהו כקביעה, מהניסיון שלי, לאחר שאני עובד 30 שנה ברכבת. אין מומחים ברכבת בישראל. פתאום צצו כל המומחים, מבינים הכל. אף הפרטה לא הצליחה בעולם - לא באנגליה, לא בבליגיה, לא בצרפת, לא בגרמניה, אין רכבת רווחית בעולם. זה רק בתמיכה ממשלתית אמיתית, מסיבית, כשיש רצון כן לממשלה.

אין רצון כן. הם רוצים לקחת את הקרקעות, הם חשבו שיקפצו הרבה יזמים. אף יזם לא בא, ואני מודיע - גם עכשיו לא יבוא אף יזם, ואגיד לכם למה תגרמו. תעבירו את החוק, הרכבת תפסיק לתפקד מיום שבו יעבירו את החוק. אני אומר זאת לאלי רונן. מיום שהחוק יעבור, לא תהיה לך רכבת. אתה רוצה להיות אמיתי וכן? תחתום אתי קודם הסכם. הסכם עם העובדים, אחר כך תעשה את החוק. אני לא אתן לך יום אחד, שעה אחת, חבל על מי שלא יהיה, כי זה דבר עקום מיסודו, חבר הכנסת אמנון רובינשטיין.

מה שהם הולכים לעשות זה דבר עקום מיסודו, ואני אומר לך - קח את הנתונים מה עשו ברכבת במשך השנים, ואתה תראה. אם יתנו לרכבת לעבוד עצמאית, אינדיבידואלית, ויגבו אותה בסובסידיה, אתה תראה הישגים לאין ערוך.

אנחנו עושים מעל ומעבר, ומי שרוצה לרדת לעומק - גם אלי ניסה, הוא הביא נתונים מחוץ-לארץ - בסוף אין שום דבר.

אגיד לך מה יעשה האוצר. יביא יזם, יתן לו קרקע חינם. הבן-אדם חכם, יעשה חשבון לעצמו כמה הקרקע שווה, ישקיע שנתיים שלוש, ויברח. מי יכול לעצור אותו? הרבה עשו כך במדינה, המדינה נתנה להם, מימשו קצת, כמו אייזנברג.

תראה איזה אבסורד במדינה הזו. מפעלי ים המלח עברו לאייזנברג. במקום שהממשלה תעזור לרכבת במאבק כדי שאנחנו נרוויח - לא, עוזרים לאייזנברג, כדי שלא למנה יהיה יותר כסף. במקום שיגבו אותנו ויגידו לכימיקלים ישראל - אף משאית לא תעלה על הכביש, אתם מסכנים את עצמכם, לא. נתנו להם משאיות שיסעו מבאר-שבע לאשדוד, עם פקקים מלאים, מגבים אותם במחירים מוזלים. הכל מותר במדינה.

תראה את האבסורד. זאת, במקום שיגבו את הרכבת, שזה מפעל ממשלתי, ויתנו לה את התמיכה, ואנחנו מבטיחים לעשות כל מה שרוצים מצד העובדים. אם חושבים שיש צורך עוד להתייעל, נתייעל. אם חושבים שצריך לקדם, נקדם, אבל גם צריך לבטל הרבה בירוקרטיה.

קיימת בירוקרטיה רבה, שבכוונה עושים ולא נותנים לך. אחר כך באים ואומרים באוצר - אתם לא מימשתם את הכסף שיש לכם. אתה עוצר הכל, מתכנן הכל כדי לעצור ולא לתת אפשרות, תשאל את החברים.

הנהלת הרכבת לא הסכימה לחוק הזה בכלל. אני כבר לא מדבר על ועד העובדים, אני אינטרסנט למקום העבודה וגם לשכרי.

חבר הכנסת אמנון רובינשטיין, אם כבר מחליטים להעביר, שיהיו חכמים. שישבו איתנו, יסיימו משא ומתן, ושייצאו לדרך.

היו"ר א' רובינשטיין:

הבנתי מזה שאתה מתנגד לכל החוק.

ש' עוקיש:

כן, אבל יש לי הצעה.

היו"ר א' רובינשטיין:

הם הממשלה, בכל זאת. אבל אם יחתמו אתכם על הסכם עבודה, זה סיפור אחר.

ש' עוקיש:

כן, בטרם העברת החוק.

ח' רייטן:

כמה משפטים להשלמה. ישבתי עם משרד התשתיות, הגשנו את ההצעות שלנו, דיברנו על הדברים, הם לא חזרו אלינו עד היום.

אני אומר כאן בצורה הכי ברורה - ההסתדרות עשתה מאמץ גדול כדי שהעובדים יגיעו עד לרגע הזה, מבלי ששמעתם על שום שביתה, לא איימו ולא עשו דבר. חיכו והאמינו לכם שתבואו, תנהלו משא ומתן כמו שצריך, ותחתמו איתנו על הסכם.

תראו, הדבר הזה מפחיד את העובדים. הרי המשפט הראשון בחוק אומר - אפשר שתהיה חברה ממשלתית, כלומר מחר בבוקר אין יותר רכבת ולא קרה כלום, 1,100 עובדים הולכים הביתה.

אין כאן שום דבר לא ברור. אנחנו אומרים: אתה רוצה לשלוח את העובדים הביתה? לפחות תגיע איתם להסכם עם מה הם הולכים. אפילו זה לא.

שידרתי את הדברים בצורה הכי ברורה ופשוטה, אבל תיקחו את הדברים שלי, תיענו להם ותחזרו אלינו מהר, כי אם לא תעשו זאת, נצטרך ללכת למאבקים אחרים.

אני מבקש שיחתמו איתנו הסכם לפני שהחוק הזה יעבור, כי אם הם לא יעשו את זה, אנחנו נהיה במצב שבו ניתן גיבוי מלא לעובדים, ניאבק יחד איתם ונצטרף אליהם את כל מי שאנחנו יכולים, כדי לשמור עליהם.

היו"ר א' רובינשטיין:

אני פונה לאנשי משרד התשתיות - יש לי ניסיון מסוים בנושאים האלה. אני חושב שצריך להגיע להסכם מה שיותר מוקדם עם העובדים. העובדים הם עובדים מסורים ובזכותם גם הרכבת כל כך התפתחה, וכן עם ההסתדרות. צריך לעשות את זה מהר, מכיון שיש להם באמת סיבה לדאגה. כמובן שצריך להגיע איתם להסכם סביר, אבל התביעה הזאת שלפני שעובר חוק שיכול לבטל בכלל את מקור פרנסתם, יהיה הסכם איתם, שוב אני חוזר לתקדימים - את זה עשינו גם בהקמת רשויות ממשלתיות אחרות. אני בעד זה שכשמימים דבר כזה, יילכו עם העובדים ולא נגדם.

שוב, אני מבקש ממך שתעביר את הדברים.

נציג התעשיינים, בבקשה.

ד' סינגרמן:

אני דני סינגרמן מאגף סחר חוץ בהתאחדות התעשיינים. אם תרשו לי, אני רוצה להפנות את תשומת לבכם לבאור 3 בדוחות רשות הנמלים והרכבות לשנת 1997.

הבאור אומר בקיצור, שבשנת 1992 שילמה הרכבת מקדמה של 641 מיליון שקל עבור נכסי הרכבת. החוק שעומד כרגע על הפרק אומר כי הנכסים יועברו מרשות הנמלים לרכבת ללא תמורה.

יוצא מזה מצב שהוא אבסורד, וגם היה למיטב הבנתי סיכום, על דעת היועץ המשפטי לממשלה, שהנושא של הפיצוי לרשות הנמלים בגין נכסים לרכבת - זה יידון בצוות מיוחד.

מה שעושה החוק, למעשה, הוא מבטל את כל הסיכומים שהיו קודם.

היו"ר א' רובינשטיין:

רשות הנמלים יכולה לטעון שכאן יש פגיעה בחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו, לא?

א' בן-ארי:

טענו את זה.

א' רונן:

הוקמה ועדה בראשותו של אגף התקציבים באוצר, על מנת להסדיר את כל נושא התביעות של רשות הנמלים.

היו"ר א' רובינשטיין:

מתי זה יסתיים?

א' בן-ארי:

במקביל.

היו"ר א' רובינשטיין:

איך אנחנו נוכל להעביר חוק כשיש חיכוכים כאלה בין שלוחות שונות של הממשלה? איך נוכל באמת להעביר חוק שקובע שהנכסים יעברו ללא תמורה כאשר יש ועדת בוררות, או פשרה, או פישור, שיושבת על המדוכה?

אני מאד רוצה לקדם את החוק הזה, אבל אני לא יכול לשבת כאן, כשהממשלה עצמה לא מביאה עמדה אחידה.

ע' לינצ'בסקי:

אדוני, בכל הכבוד, הממשלה מביאה עמדה אחידה לחלוטין. זה שיש מחלוקת - יש מחלוקת, אבל יש גם בדיוק את המסלול הראוי להתקדמות.

היו"ר א' רובינשטיין:

אז למה הקימו ועדה בראשותו של אגף התקציבים?

ע' לינצ'בסקי:

היתה התדיינות בפני היועץ המשפטי לממשלה, שאמר בשורה התחתונה: אנה, תמצאו, והוא הגדיר זאת כשביל הזהב בסכום של 350 מיליון שקל, בערכים של פעם, כלומר סכום יותר גדול היום.

הוקם צוות בעקבות העניין הזה, התחיל בדיונים. בכל הכבוד, אני באמת לא רואה את הקשר להצעת החוק הזאת. כשימצא פתרון, יימצא פתרון. הועלו כבר רעיונות. מן הסתם, זה יקח כמה דיונים.

היו"ר א' רובינשטיין:

מה פירוש? אני אחוקק כאן דבר שהוא לא נכון?

ע' לינצ'בסקי:

למה זה סותר את זה?

היו"ר א' רובינשטיין:

לא נתקלתי עוד במקרה כזה, שהממשלה מבקשת ממני להעביר חוק שקובע שהנכסים יועברו ללא תמורה, כשאני יודע, לפי הצהרתך, שסכום צמוד של בערך שלוש מאות ומשהו מיליון שקל כן ישולם.

ע' לינצ'בסקי:

יש ויכוח כספי על סכום של 350 מיליון שקל. אנחנו במשא ומתן, זה ויכוח כספי, אני לא רואה את הקשר לשאלה.

היו"ר א' רובינשטיין:

אבל החוק אומר שאין ויכוח כספי.

מ' ליכט:

אני מבקש להבהיר משהו, ברשותך. שמי משה ליכט מרשות הנמלים.

אנחנו גם בעבר הבהרנו - רציתי לדבר בכלל כאשר נעסוק בפרטי החוק, כי החוק כאן מורכב מהרשיון ומורכב מתיקון חוק רשות הנמלים.

בתיקון חוק רשות הנמלים אנחנו הערנו שלוש הערות. הערה ראשונה לגבי לקיחת הנכסים ללא תמורה, הערה שניה לגבי סעיף העברת העובדים, והצענו - ויש לי כאן נוסח מוכן, אם תרצו - איך כן כדאי לנסח את סעיף העברת העובדים. לכאורה, לפי הסעיף שמופיע כאן, חלק מהעובדים נשארים אצלנו ואנחנו לא יודעים מה לעשות איתם. סעיף שלישי הוא תביעות משפטיות - יש תביעות עבר ותביעות שיהיו בעתיד, כאשר הדברים האלה יתבררו.

אכן הוקם צוות. הצוות התכנס לדיון אחד לפני שבוע בערך. אין שם עדיין הצעות רציניות, אבל זה בהחלט סותר את מה שכתוב כאן בתיקון חוק רשות הנמלים, ללא צל של ספק.

היו"ר א' רובינשטיין:

איזו שאלה.

מ' ליכט:

לכן, אני חושב שהצוות באמת צריך להתכנס מהר, לסיים את הדיונים מהר, לחזור ליועץ המשפטי לממשלה - אם צריך או אם רוצים - או להוריד את תיקון הסעיף הספציפי מחוק רשות הנמלים.

היו"ר א' רובינשטיין:

תודה רבה לך. אני מבקש גם כן להעביר לראש אגף התקציבים, אם יש צורך גם לשר האוצר - אני לא רואה, למרות רצוני העז להעביר את החוק במהירות, איך אפשר להעביר זאת ללא סיום הדיונים וההכרעות בענין הזה על-ידי היועץ המשפטי או על-ידי הוועדה שבראשה עומד ראש אגף תקציבים. זה גם מנוגד לניסיון של החקיקה בכנסת.

מי עוד רוצה להשמיע הערות?

ד' חיים:

שמי דוד חיים מרכבת ישראל. גם ביחס ליתר ההסכמים, לגבי הסובסידיות, העברת הנכסים והמקרקעין, שני חבריי - מהאוצר וממשרד התשתיות, יש ביניהם הסכם לגבי הסובסידיה. רכבת ישראל לא יודעת מזה.

במידה שלא ייחתם עם הרכבת הסכם, בעצם אם החוק ייכנס לתוקף, באותו יום הרכבת עומדת.

אדוני הזכיר את הכתבה בעיתון, היא מציגה את המצב האבסורדי. הרשות נפרדת מאיתנו, והיא אומרת: רבותי, אני לא יכולה לממן אתכם, הממשלה החליטה ב-1997 לממן אתכם, אנא לכו לממשלה. הממשלה לא מדברת איתנו, זה לא מעניין את אף אחד, ואנחנו נמצאים בפרדיקציה הזו, כך שאם לא ייחתמו ההסכמים לפני כניסת החוק לתוקף, אנחנו יכולים למצוא את עצמנו באותו יום עוצרים את הרכבות, כי אין לנו כסף, אין לנו נכסים, לא ברור לי באיזה מעמד הנכסים האלה עוברים. הם עוברים רק למדינה, הם בכלל לא עוברים לחברת הרכבות.

יותר מכך, אני רק אעיר לאלי. בימי הרשות, היקף תקציבי הפיתוח היה פי כמה יותר גבוה.

מ' ליכט:

בערכים של היום, כ-900 מיליון לשנה.

היו"ר א' רובינשטיין:

נוסף לתקציב ממשלתי, היה ...

מ' ליכט:

עד 1996, רשות הנמלים מימנה במלואו את הפיתוח. ב-1996 הממשלה נכנסה חלקית, והיו שאריות שעד היום יש עדיין... ההיקף היה כ-900 מיליון, היום הוא 350 או 360 מיליון. זה ההבדל הקטן.

ד' חיים:

לצערי, בחלק הזה אין לנו ברירה אלא להשלים עם הכסף שישנו בתקציב המדינה היום, וברצוני רק להעיר לאלי, שהתקציב של השנה הבאה במזומן בקושי מספיק, אלא אם כן נהיה אשפים פיננסיים, לשלם את ההתחייבויות שחתמנו השנה. 500 מיליון זה החוזים שנהיה רשאים לחתום, אבל מה שיש מזומן, בקושי ובספק רב, אחרי הפיחותים האחרונים, אם נוכל לשלם את ההתחייבויות שחתמנו, בשם מדינת ישראל.

דבר נוסף שצריך לשים אליו לב. יש כאן מספר אבסורדים, ואתן דוגמה מתוך החוק עצמו. החוק מעביר את כל התביעות שיוגשו כנגד רשות הנמלים והרכבות, או לממשלה או לחברה שתוקם. חברה שאין לה כסף, אין לה בינתיים נכסים, אין לה כלום, אבל היא תקבל חבילת תביעות.

מילא, הממשלה רוצה לקבל על עצמה, אבל להעביר את זה לאותה חברה, יחד עם אותה חבילה - מעבירים, 30 או 50 או 80 מיליון שקל תביעות שאותה חברה, בהגדרה, חייבת להיות מסובסדת.

הערה לנושא הסבסוד - אותה חברה, בשלב הראשון לפחות, חברת הרכבות, מחזיקה את התשתיות כמו שמע"צ מחזיק את הכבישים, כך שקטע מסוים הוא בעצם מקביל למע"צ, והסובסידיה שניתנת, שמקבילה לאגד, קשורה לנושא הנוסעים, כך שהחלק הזה הוא ממילא תפקידה של הממשלה להחזיק תשתית ולפתחה. החברה עושה זאת כי זה הארגון היחיד שכרגע קיים במערכת.

אז אי-אפשר להתייחס לסובסידיה כולה כאילו זה נובע מפעילות.

היו"ר אי' רובינשטיין:

תכין לי את זה בכתב, וגם הערות ספציפיות לגבי סעיפים.

מ' ליכט:

מותר גם להגיש את ההצעות שלנו?

היו"ר אי' רובינשטיין:

אם זה רלוונטי, הכל מותר.

דובר:

אדוני, לכל הנציגים, גם לנציגי הציבור?

היו"ר אי' רובינשטיין:

כל נציגי הציבור. אני מבקש להעביר הערות בכתב גם לגבי החוק כולו וגם לגבי סעיפים, משום שאת הדיון לא נקיים בפורום רחב כזה.

אני אומר לכם: מתוך ניסיון רב שנים, אי-אפשר להגיש לוועדה של הכנסת כך - המצב אני לא רוצה להגיד אנרכיסטי, אבל יש בו חילוקי דעות כל כך יסודיים, לא בין אנשים פרטיים, אלא בין שלוחות של הממשל. בכל זאת, רשות הנמלים היא רשות סטוטורית ורכבת ישראל זו גם כן רשות מרשיות המדינה - לא רשות, אבל שלוחה.

מ' ליכט:

כן, היום היא עדיין רשות.

היו"ר אי' רובינשטיין:

חלק מרשות. כמו שאמרתי, אני לא רואה גם דרך מעשית להעביר את החוק בכנסת לפני שנתקימו התהליכים הבאים: חתימה על הסכם, קודם כל הסכם עם העובדים, ענין הסובסידיה, ענין הרכוש - ענין הרכוש הוא כאן מרכזי, וענין הזכויות של העובדים, ולמי הם עוברים.

הרי אנחנו נעביר חוק, כשלאחר מכן תפרוץ מהומה, שביתה, ויהיה מפח נפש נוסף.

אני אמשיך בצורה כזו. אני אתחיל לקרוא את החוק, רק בהשתתפות הגורמים הממשלתיים, בלי נציגי ציבור. נקבל את המסמך של כל הנציגים של כל הגופים, כולל של רכבת ישראל, רשות הנמלים, התאחדות התעשיינים, ועד העובדים וההסתדרות.

אני אומר לכם מה הכוונה שלי, אלא אם כן תוכיחו לי את ההפך. אנחנו נעבור ונאשר סעיפים לא שנויים במחלוקת קודם כל, כדי שרוב החוק יהיה מוכן, ונמתין לכם בענין של חילוקי הדעות בין השלוחות השונות.

אני אומר שזאת הדרך הנכונה. אסור שנעביר חוק שיסוכל למחרתו ויגרום לסערת רוחות מיותרת.

ש' עוקיש:

אולי משרד התשתיות ...

היו"ר א' רובינשטיין:

לא, לא, אל תיכנס באמצע דבריי.

אני חוזר ופונה גם לראש אגף תקציבים וגם לשר האוצר - לדעתי זה דורש תשומת לב אישית של שר האוצר - יש כאן מכשיר מימון ואסור שבגלל סיבות פורמליות - הרי בסופו של דבר ברור לכולם שחלק מהפדיון של הנכסים האלה יילך על הרכבת, זה היה בכל רשות שהקמנו - אסור שבגלל סיבות פורמליות, כולל החוק הזה, הדבר הזה יתעכב.

א' בן-ארי:

אני מבקש לומר - העמדה שמוצגת כאן היא עמדת ממשלה. זה שיש אנשים שעדיין בוררים את הדיווחים שהם העלו בפורומים קודמים, זה באמת חלק מהדמוקרטיה.

היו"ר א' רובינשטיין:

אבל יש להם טענות מהותיות.

א' בן-ארי:

יש מספר הסכמים שצריך לסיים, אנחנו עובדים עליהם ואנחנו לא מתעלמים מהם. אנחנו, אגב, בכוונה השארנו את תאריך התחילה של החוק פתוח, כדי לאפשר איזושהי גמישות. יכולנו לכתוב תאריך סתמי, אבל השארנו זאת בכוונה ריק כדי שנהיה בטוחים שעשינו את כל ההשלמות הנחוצות להתחלה ולהתחלת הפעלה של החוק.

יכול להיות שלא כל הדברים יסודרו ב-day one, אלא יצטרכו להתארגן לאורך זמן, אבל את הדברים החיוניים להפעלה של רכבת, בוודאי נעשה לפני שהוא ייכנס לתוקף. יש עוד רישיון שצריך לתת.

היו"ר א' רובינשטיין:

אני מדבר על הדברים המהותיים, לא הפורמליים. אני מדבר על אותם דברים שבהם יש חילוקי דעות, התנגשות של אינטרסים - אותם מוכרחים לפתור.

א' בן-ארי:

בענין של התמורה, יש כרגע החלטת ממשלה שזה ללא תמורה, יש בקשה של היועץ המשפטי לבדוק זאת. זאת בינתיים העמדה הרשמית של הממשלה.

מ' ליכט:

אני יכול להגיש את החלטת היועץ המשפטי.

היו"ר א' רובינשטיין:

אם יש החלטת יועץ משפטי, אנחנו לא יכולים לפעול נגדה גם, אני לא מבין את זה. אגב, אני לא זוכר שהובא דבר כזה. לדעתי, מוכחרים להביא את החוק הזה לאחר שנפתרים חילוקי הדעות. אני לא מדבר על העובדים, יש כאן יועץ משפטי, יש כאן את הוועדה שהקים ראש אגף תקציבים, יש כאן חילוקי דעות רציניים מאד עם רכבת ישראל, אני לא יכול לפסול את הטענה שלהם. יש טענה של רשות הנמלים, שהיא חייבת לקבל תמורה על נכסים שהיא שילמה עליהם.

א' בן-ארי:

היא לא חייבת. היא טוענת שהיא רוצה לקבל.

היו"ר א' רובינשטיין:

לפחות לכאורה, לא בדקתי. אם היא שילמה, היא צריכה לקבל חזרה.

א' בן-ארי:

מה זה שילמה? זו מחלקה ממשלתית.

א' רונן:

מה זה רשות? המדינה יכולה להחליט שהיא לוקחת את הנכסים ללא תמורה.

היו"ר א' רובינשטיין:

מרשות עצמאית, סטטוטורית?

א' רונן:

אם התכלית היא תכלית ראויה. זה בסך הכל כיס אחר של המדינה.

היו"ר א' רובינשטיין:

היועץ המשפטי הסכים לכך?

דוברים:

כן.

מ' ליכט:

אפשר להגיש את הנייר של היועץ המשפטי? זה פשוט לא מדויק מה שנאמר. הוא בהחלט אמר שצריך להגיע להסכמה.

א' אורן:

יש החלטה שזה יחזור לממשלה, אם לא מגיעים להסכמה.

מ' ליכט:

החלטת ממשלה כתובה. דרך אגב, גם הצוות הוקם בהחלטת ממשלה.

היו"ר א' רובינשטיין:

רבותי, אני לא יכול להתעלם מכך, יש חילוקי דעות פנימיים בתוך הממשלה ואי-אפשר להתעלם ולכסות את זה בנימוקים פורמליים שהיתה החלטה של ועדת שרים לענייני חקיקה.

אני אקדם את החוק הזה בטעיפים הלא שנויים במחלוקת, ואחכה להכרעות ממשלתיות.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה נועלה בשעה 13:00.