##### **הכנסת השבע-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 4**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, כ"ד באייר תשס"ו (22 במאי 2006) שעה 13:30**

**סדר היום**:

**סעיף 26(2) שבפרק ח': רשויות מקומיות בהצעת חוק הסדרים במשק המדינה (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב והמדיניות הכלכלית לשנת הכספים 2006), התשס"ו-2006.**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

משה כחלון - היו"ר

יורם מרציאנו

יצחק זיו

משה גפני

רוברט אילטוב

חנא סוויד

**מוזמנים**:

הרצל בן-יהושע - מנהל אגף תקציבים, משרד התחבורה

ראק סאלם - מהנדס תנועה מחוז ירושלים והדרום, משרד התחבורה

שאול צמח - סגן הממונה על התקציבים, משרד האוצר

אלדר דוכן - משרד האוצר

עידו טויג- עוזר מנהל אגף כלכלה ומשפט, נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ

פיני קבלו - סמנכ"ל מרכז השלטון המקומי

סימה פריימן - סגנית גזבר ומנהלת אגף התקציבים, עיריית תל-אביב-יפו

צופיה סנטו - מנהלת היחידה להסעת המונים, עיריית תל-אביב-יפו

עו"ד אפרת שרון - עוזרת ראשית ליועץ המשפטי, עיריית תל-אביב-יפו

דני סוויסה - מנכ"ל עיריית פתח תקווה

אהרון אדלר - גזבר בני ברק

צבי בר - ראש העיר רמת-גן

חיים קונביץ - גזבר עיריית רמת-גן

איתן עטיה - מנכ"ל פורום ה-15

עו"ד גל סומך - לשכה משפטית, רכבת ישראל

אורי אברהם - מנהל מחלקת נכסים ביטוח ומימון, רכבת ישראל

פטר וייס - מועצה אזורית גזר

**יועצת משפטית**:

אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**:

תמר פוליבוי

סעיף 26(2) שבפרק ח': רשויות מקומיות בהצעת חוק הסדרים במשק המדינה (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב והמדיניות הכלכלית לשנת הכספים 2006), התשס"ו-2006

היו"ר משה כחלון:

אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה בנושא חוק ההסדרים סעיף 26(2) שבפרק ח': רשויות מקומיות בהצעת חוק הסדרים במשק המדינה (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב והמדיניות הכלכלית לשנת הכספים 2006), התשס"ו-2006 – תיקון פקודת מסילות הברזל. אני מבקש מנציג משרד האוצר להציג את החוק, ואז נשמע את חברי הכנסת ואת נציגי הרשויות.

שאול צמח:

אדוני היושב ראש, ברשותך אני אציג מספר שקפים, שמתארים את מטרת החוק ואת מה שאנחנו רוצים לעשות במסגרת התיקון.

המטרה העקרונית של התיקון הזה היא להסדיר בחקיקה את ההשתתפות של הרשויות המקומיות במימון ההקמה של הרכבת הקלה. לפני שאסביר למה אנחנו מתכוונים בהשתתפות במימון עלות ההקמה, אני אתאר איך עובדים פרויקטים תחבורתיים ברשויות המקומיות.

קצת היסטוריה, אומנם היסטוריה קרובה – עד לפני כשנתיים וחצי, משרד התחבורה מימן באופן גורף 70% מהעלות של פרויקטים תחבורתיים ברשויות מקומיות. זה תפס כמעט לגבי כל דבר. ישנם פרויקטים מסוימים, שלגביהם היה מונהג שיעור אחר, אבל באופן כללי – בעיקר לגבי כבישים – 70% מהעלות היתה נופלת על משרד התחבורה ו-30% על הרשות המקומית. משנת 2003, בעקבות בדיקה של משרד התחבורה, שמשרד האוצר היה שותף לה - החלטנו לשנות את זה, ועשינו דיפרנציאליות בהשתתפות של המדינה, בעיקר בהתאם לרמה הסוציו-אקונומית של הרשות והיכולת שלה להביא את ההשתתפות ממקורותיה. כיום שיעור ההשתתפות נע בין אפס ל-30%, תלוי באיזו רשות ותלוי באיזה פרויקט מדובר.

אדבר קצת על רכבת קלה, כי אנחנו מדברים על הנושא. אני מציע שבהזדמנות אולי הוועדה גם תתייחס לנושא של הרכבת הקלה. אני לא מתיימר להציג את הפרויקט, אלא רק את מה שיש בו ואת מה שמתייחס לפרויקט בחוק.

ראשית, אנחנו רואים שזה משרת את תושבי המטרופולין טוב יותר ממה שיש היום. השפעות כלכליות נרחבות בכל מה שקשור לפיתוח האורבני, בין אם זה בצד של התחנות, בין אם זה בהשפעה על הפיתוח של מרכזי הערים ביחס לפרבור וכל הדברים הטובים שזה עושה. כמובן שיש לזה היבט של תשלומי ארנונה, שאי אפשר להתעלם ממנו.

במסגרת הפרויקט הזה השקענו עד היום כמעט מיליארד שקלים בשיקום והעתקת תשתיות, שזה רק הפרומו להשקעה ברכבת הקלה עצמה. אלה העבודות הציבוריות שהמדינה עשתה. כאמור, כמיליארד שקל במטרופולין דן, בגוש דן, ליתר דיוק בחמש רשויות.

כמובן שאי אפשר להתעלם מההשפעה הגדולה שיש לרשויות המקומיות בכל התכנון שיש לפרויקט, ובכלל זה גם העלויות התקציביות שנגזרות מהנושאים התכנוניים. יש הבדל אם עושים מנהרה או תוואי עילי, שכמובן משנה את העלויות בצורה משמעותית. כך לגבי גשר או הפרדה מפלסית אחרת וכיוצא בזה, אבל לא אתמקד בזה.

אני חוזר לעניין התיקון המוצע לחוק. אין סיבה להבחין בין פרויקט תחבורתי בכלל לבין הפרויקט התחבורתי הזה, ולכן אנחנו אומרים שרשות מקומית שבתחומה פועלת או עוברת רכבת קלה תשלם או תשתתף יחד עם המדינה ב-15% מעלות ההקמה. יש לזה סייגים - זה 15%, אבל זה לא כולל חלק מהדברים, ולכן זה לא 15% מלאים, אלא בפועל זה בערך 8% מהעלות הכוללת של הפרויקט.

שאלו אותנו מה קורה אם יש רשות מקומית שלא יכולה לשאת בעלות הזאת, בין אם מדובר על 8% ובין אם מדובר על 15%. אנחנו קובעים הוראה בחוק, שאם שוכנעה הממשלה שאין ביכולתה של הרשות המקומית לעמוד בזה, יכולות להיקבע לגביה הוראות אחרות שלא חלות על הרשויות האחרות.

אתי בנדלר:

רק שר האוצר, זאת הבלעדיות שלו.

שאול צמח:

שר האוצר ושר התחבורה. אם שוכנעו השרים שאין ביכולתה של הרשות לעמוד בזה, יכולות להיקבע לגביה הוראות אחרות, שלא חלות על הרשויות האחרות. יש פה עוד איזושהי פריסה של תשלומים על פני 15 שנה, גם מתוך רצון להקל וגם כדי שלא כל העלות תיפול בבת אחת.

אתן נתוני רקע על הרכבת הקלה.

צבי בר:

אנחנו מכירים את זה כבר שבע שנים.

שאול צמח:

יושב הראש קובע את סדר היום.

היו"ר משה כחלון:

יש פה עוד חברים.

קריאה:

יש פה חברים חדשים, שעוד לא היו פה.

שאול צמח:

אז אני אעבור על זה במהרה.

יורם מרציאנו:

ידידי, אל תטעה, הם כל פעם משנים, גם הם עוד לא למדו - - -

שאול צמח:

הקו האדום שאנחנו מדברים עליו עכשיו, שהוא המכרז שכרגע בתהליכי בחינה, מתפרס על פני 22 קילומטר. הוא קו אחד מתוך רשת, שמתוכננת לגבי מטרופולין דן. הוא עובר בשטח של חמש רשויות מקומיות מבת ים בדרום ועד פתח תקווה, דרך תל-אביב-יפו, רמת-גן, בני-ברק. כמו שאמרתי, הקו הוא לאורך 22 קילומטר, מתוכם 10 קילומטר תת-קרקעי, פחות או יותר מגבול בני- ברק פתח-תקווה ועד אזור כלבו שלום תת-קרקעי והיתר עילי. עלות הפרויקט למדינה נעה בסדרי גודל של בין שבעה ל-10 מיליארד ש"ח, וזה כמובן אומדן נכון להיום. שיטת הפרויקט היא שיטה של B.O.T, שבה יש זכיין שמקים, מממן את ההקמה ומוסר בתום הזיכיון את הנכס למדינה.

היו"ר משה כחלון:

אתה אומר בין שבעה ל-10 מיליארד. זה יהיה 10 מיליארד. יש שם חמש רשויות. אתה רוצה לומר לי שהרשויות יקצו לך 10% מזה, כלומר מיליארד שקל? אם היה לרשויות מיליארד שקל...

שאול צמח:

יש פה במפה סכימה של הרכבת.

היו"ר משה כחלון:

אולי ללוד יש מיליארד שקל...

שאול צמח:

זו החלוקה, אדוני היושב ראש.

יורם מרציאנו:

הגוסס בא אל המת...

היו"ר משה כחלון:

בני-ברק צריכה לשלם 240 מיליון שקל.

שאול צמח:

אני לא יודע אם זה במקרה או לא, אבל יש רשויות בתוואי של הרכבת, שלשמחתנו, הן מאוד מבוססות – ואפילו בחלק היקר של התוואי אני מדבר על הרשויות המבוססות יותר מביניהן, ואני אומר שטוב שזה כך. אני לא חושב שמישהו רוצה לטעון, שאין ביכולתן של הרשויות האלה לשלם.

חיים קונביץ:

יש מי שיטען זאת.

יורם מרציאנו:

טיפלת לאחרונה ברשויות מקומיות?

שאול צמח:

אני מטפל בנושא השלטון המקומי באגף תקציבים. אני מכיר את השלטון המקומי לא רע.

יורם מרציאנו:

אני מאוד מוטרד לגבי הרשויות, אם זה מה שאתה מציג בפנינו.

שאול צמח:

יש פה נציגים של עיריית רמת-גן, והם יציגו את הנתונים של עיריית רמת-גן.

יורם מרציאנו:

יש גם עיריית לוד ויהוד.

שאול צמח:

אבל הרכבת לא עוברת שם.

יורם מרציאנו:

ובני-ברק. מדאיג אותי שאתה רוצה להגדיר את זה בחוק, כי אז מחר רכבת ישראל תגיד לי: אתה תשלם לי אחורה על מסילה שעוברת בלוד.

אלדר דוכן:

זה לא חל על רכבת ישראל.

יורם מרציאנו:

לא יודע, אנחנו נתחיל בזה.

שאול צמח:

כפי שאמרתי, יש הסדר בחוק. כיוון שהיינו ערים לזה שיכול להיות שיש רשויות מקומיות שיהיה להן קושי לשאת בנטל הישיר שנגזר כתוצאה מההפעלה של הרכבת הקלה, אמרנו שישנה אפשרות בחוק להגיע להסדר אחר, אבל ההסדר הכללי הוא בהתאם למה שנהוג היום. אפשר להגיד שיש גם בעיה לשאת בעלות של כביש, ועדיין עיריית תל-אביב, למשל, נושאת בחלק מהעלויות של סלילת נתיבי איילון.

סימה פריימן:

ברמה של הסכמה.

שאול צמח:

אני אשמח מאוד, אם גם פה זה יהיה ברמה של הסכמה.

סימה פריימן:

זה בדיוק ההבדל.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה. אנחנו עוברים לנציגי הרשויות המקומיות.

צבי בר:

כשבאו נציגים מנמל התעופה בן-גוריון, כל הרשויות התנגדו. בדיונים שם הגנתי על נמל התעופה בן-גוריון. בסך הכול אנחנו היינו אלה שעזרו לנת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ - להעביר הכול בוועדות ומהר, ולכן זה מאוד עצוב כשהרשויות שמות לכם אור אדום ואומרות לכם לאט לאט.

עוברות היום רכבות במדינת ישראל. האם אתם פעם ביקשתם מהרשות בבנימינה או בחיפה להשתתף בנושא הזה? לא, ואכן לא צריך לעשות כך.

בנתיבים ובצירים של תחבורה ציבורית מדובר על 100% מימון של הממשלה. אל תאשימו אותנו עכשיו, אם אנחנו נהיה לא נחמדים ונגיד לכם דברים שלא ינעמו לכם אולי, אבל הם בנשמתנו. אתן לך דוגמה. אתה יודע שבנינו בבורסה מנהרות עם משרד התחבורה ונתנו לנו כסף לפי 70%-30%, ולפעמים 80%-20%. בעיר כמו שלנו כבר הגיעו החובות ל-100 מיליון שקל, שפרוסים על פני הרבה שנים. אל תחשוב שיש לנו מקורות לכך, ואני לא מדבר בכלל על בני-ברק.

אדוני היושב ראש, יש כאן סעיף אחד שלא מופיע, שהוא סעיף 197 - שיפויים. אמרתי לנת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ – שאנחנו רוצים שיפוי מלא, כי כבר היום מתחילים אזרחים ובעלי עסקים לדרוש שיפויים על העברת התשתיות. השמאים ועורכי הדין התעוררו, ואז הם הולכים לוועדת ערר, ובוועדת ערר עושים פשרה. בתל אביב יש שני מיליארד שקל תביעות, ולנו יש 200 מיליון. זאת רק ההתחלה. לכן צריך להחליט פה שיפוי מלא של נת"ע. אי אפשר להטיל את זה על האזרחים.

אנחנו לא יכולים לעמוד בנטל הזה של 15%. אני כבר לא מדבר על בני ברק השכנה, אני לא מדבר על פתח-תקווה, אני לא מדבר על בת-ים וגם לא על תל-אביב. זה לא ילך. זה פרויקט לאומי. אתם יודעים מה? אם זה B.O.T, במקום 30 שנה שזה יהיה 200 שנה. תנו B.O.T ל-200 שנה, אבל אל תטילו אפילו אחוז אחד.

אדוני היושב ראש, הדרך לגיהינום רצופה כוונות טובות. תרדו מזה, כי זה לא יוכל לקרות. אם אתה שואל אותי, אני לא בטוח שהחברים שלי ראשי הערים מסכימים לכך - פטור מארנונה, נפטור אותם מארנונה ל-1,000 שנה. אם אתה שואל אותי, אני גם לא יודע למה בסיסי צה"ל צריכים לשלם ארנונה. אני מוותר על זה, קחו את זה, אנחנו לא נגבה כספים ואתם תבנו את הרכבת ותעשו הכל לצורך העניין. אבל אדוני היושב ראש, זה פרויקט לאומי.

יש פרויקט של כביש מכבים שעומד להיפתח, שקולט את כל התנועה ממזרח למערב, שנכנס באלוף שדה. אני צריך להיות שותף ב-30% בפרויקט. אמרתי שאין על מה לדבר. אותו דבר בתחתית שבאה בעיקר ממזרח. למה להטיל את זה על תל-אביב ועל בת-ים? אנחנו גאים במה שאנחנו עושים, אנחנו יוצרים מקורות כסף. תיצרו מקורות כסף. ראיתי שביפן יש קו כחול, קו אדום וקו ירוק. נתנו לרכבות אזורים. יש פתרונות אחרים. תאריכו את תקופת ה-B.O.T. ה-15% שאתם מדברים עליו, כשהיום בתל-אביב זה 400 וברמת-גן 200, זאת רק התחלה. זה יכפיל את עצמו, פי שלוש ופי ארבע.

יורם מרציאנו:

אני מסכים אתך ותומך בעמדתך.

##### יצחק זיו:

גם אני.

צבי בר:

אנחנו באים בידיים נקיות. אנחנו בעד הקמת הרכבת, אבל תנו פתרון חכם אחר, ואל תטילו את המעמסה הזאת עלינו. בדרך יש כמה פרויקטים של רוקח מזרח בתוך רמת-גן, ועומדים לבנות עוד מנהרה. אני לא עושה את זה עבורי, כסף נכנס לעניין.

היו"ר משה כחלון:

אני אאפשר לחברי הכנסת לדבר ולאחר מכן לאנשי המקצוע, כי אחר כך צריך להצביע. כפי הנראה, אני אצביע לבד. אני רוצה לתת זכות דיבור קודם לחברי הכנסת, כדי לשחרר אותם לוועדות. אני רוצה שלפחות בפרוטוקול יירשם שנכחו והשתתפו בדיון כמה חברי כנסת.

אתי בנדלר:

ההצבעה תהיה חוקית.

צבי בר:

ראש הממשלה הקודם שרון, הלוואי שיבריא, שמע מהרשויות את הזעקה הכי גדולה שלנו על ה-197, ואני יודע שזה גם נמצא בדיונים אצל שר האוצר. תזכרו את הגזירה הזאת.

חנא סוויד:

אני בהחלט מצדיק את העמדה שהוצגה כאן על ידי ראש העיר. אני לא יודע על הסידור הזה שהמדינה משתתפת ב-70%, אם מע"צ או משרד התחבורה בונה או סולל דרך אזורית או ראשית בתחום של יישוב. עד כמה שאני יודע, היא משלמת הכל.

שאול צמח:

לא, מע"צ זה 100%.

חנא סוויד:

אני מדבר על מע"צ. כשאני עושה את ההשוואה לכבישים, שם יש כיסוי של 100% מהעלויות. נדמה לי שההקבלה הזאת של 70% לא במקום.

אבל הנקודה העיקרית היא סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה. זה ידוע שמעבר דרכים יכול לשפר ולהביא היטל השבחה, אבל לגבי מעבר מסילת ברזל בדרך כלל נהוג ומקובל שהוא גורר אחריו את ההפך מהיטל השבחה - דרישות ובקשות לפיצויים בסכומים גדולים מאוד. אני בהחלט חושב שזאת תהיה מעמסה אדירה על הרשויות, שלא תוכלנה לשאת בנטל הזה. לכן לא מעוקצך ולא מדבשך, שהממשלה תבנה את המסילות. אני לא יודע האם לרשות מקומית מותר לגבות ארנונה על מסילת ברזל, כי זה נחשב קו תשתית. אני חושב שגם על השטח הזה אי אפשר בכלל לגבות ארנונה, אז איזה רווח יוצא לרשות המקומית מכל הפרויקט הזה? אני לא חושב שיש בזה רווח. להיפך, אני חושב שזה גורם הפסד לרשות המקומית, ושאין כל הצדקה שיפעילו את הסידור הזה.

בהצעה יש הגדרה של התחום של המסילה.

אתי בנדלר:

עוד לא התחלנו לקרוא את הצעת החוק. יש עוד הערות לנוסח.

חנא סוויד:

יש שם הגדרה של רוחב המסילה והכניסו לכאן מנהרה, אבל אני מבין שזה לא הזמן לדבר על זה.

אתי בנדלר:

זה לא הזמן לדבר על זה מסיבה אחת פשוטה, שבשל טעות בחלוקת הנושאים בין הוועדות, הפיסקה שמדברת על שינוי ההגדרה עברה בטעות לוועדת הכספים וצריכים עוד לנקוט בפרוצדורה להחזיר את זה לוועדת הכלכלה.

רוברט אילטוב:

אני מסכים עם הדוברים, במיוחד עם מה שאמר פה מר צבי בר. אני חושב שאסור להטיל הוצאות על העיריות היום, כי המצב שלהן לא מי יודע מה טוב. הדבר הזה לא יכניס להן כסף. אני חושב שהממשלה צריכה לשאת בכל ההוצאה הזאת, כי זה פרויקט לאומי. היום משרד התחבורה עושה מכרזים, אפילו בקווים של אוטובוסים, ולא משתף ברווחים האלה את העיריות ולא מתחשב בעיריות. אסור להטיל את הגזירה הזאת על העיריות. אני מתנצל, אבל אני חייב לצאת.

שאול צמח:

הזכירו כאן את סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה. זה סעיף שמאפשר לתבוע פיצוי בגין ירידת ערך, שנובעת מתוכנית. זה סעיף בעייתי.

צבי בר:

זה המקום היחיד בעולם שהוא קיים, הוא לא קיים באירופה ולא בארצות הברית. ברגע שעברה תוכנית בוועדת בניין עיר, אנשי הוועדה לקחו אחריות וזה אושר, ולכן היום עלו על זה עורכי דין שמזכים במאות מיליונים.

שאול צמח:

אני חושב שיש בעיה בסעיף 197 לחוק התכנון הבנייה, אבל זאת לא הבעיה של הרכבת הקלה. זאת בכלל בעיה עם סעיף 197. אתה צודק שהוא כמעט לא קיים במקומות אחרים. הפרשנות שנותנים לו אצלנו היא הרבה מעבר למה שהיינו מציעים אולי, אבל לא במסגרת הזאת של הרכבת הקלה. אנחנו נפתור את הבעיה של סעיף 197.

לגבי האמירה שאי אפשר לעמוד ב-15%, אמרתי שיש פה אפשרות להגיע גם להסדר, בהנחה שמצליחים להידבר ולהראות שאין דרך לעמוד ב-15%. החוק מאפשר גם להגיע להסדר אחר. עד לרגע זה, נכון להיום, לא הגיעו להסכמות עם הרשויות האחרות, למעט עם רשות אחת.

היו"ר משה כחלון:

למה הן צריכות להגיע לשר? למה לא לוועדה? ועדת הכלכלה תחליט אם לפטור.

צבי בר:

מר צמח מסכים אתנו. הוא יודע שזאת האמת.

שאול צמח:

אני מסכים למה שאני אומר, ואני אומר את מה שאני מסכים. אל תדבר בשמי. יש פה מסלול שמאפשר להקל.

לגבי האמירה של 200 שנה במקום 30 שנה, בגלל נפלאות הפיננסים, אין הבדל גדול בין 30 שנה ל-200 שנה. הרבה כסף זה לא מביא. יש גם סיבות למה לא נותנים זיכיון ל-200 שנה. נדמה לי שבפעם האחרונה שהיה זיכיון במדינת ישראל שנתן הנציב העליון ל-70 שנה, זה לא נגמר לגמרי בסדר בלשון המעטה. אני לא יודע מה יכול לקרות אחרי 200 שנה.

איתן עטיה:

אני מייצג את פורום ה-15, שצבי בר הוא חלק מהפורום הזה.

צבי בר:

כל הערים נטולות המענק.

קריאה:

הייתם כבר 16 רשויות, לא?

איתן עטיה:

יש בסך הכל 17 רשויות נטולות מענק. כדי שהוועדה לא תרגיש, שחלילה, מסתירים ממנה מידע חשוב כדי לקבל החלטה, אומר שחבילת הגזרות על השלטון המקומי בתחום הרכבת הקלה כוללת מספר אלמנטים שלא מופיעים בסעיף הזה שעבר לטיפולכם. יש סעיף נוסף 24(2), שמדבר על פטור מלא מארנונה לכל המבנים, התחנות והפלטפורמות של הרכבת הקלה הזאת.

שאול צמח:

שהם אינם מסחריים.

איתן עטיה:

גם לגבי השטחים התפעוליים, אני לא מבין מדוע - - -

משה גפני:

אדוני היושב ראש, יש בעיה בחלוקה של חוק ההסדרים. חלק גדול מהחוקים הועבר לוועדת הכספים. לגבי אחד מהם נכון מה שאמר מר עטיה, שאז ועדת הכלכלה איננה מקבלת תמונה מאוזנת. יכול להיות שהיה עניין לקואליציה להעביר את זה בוועדת הכספים ולא להשאיר את זה כאן מסיבות שאני לא כל כך יורד לסוף דעתן, אבל זה ממש לא לעניין. הנושא של הארנונה אכן נידון בוועדת הכספים מטבע הדברים.

היו"ר משה כחלון:

האם אני יכול לשער שכבודו מתכוון לכך, שזה מטיל צל כבד על הכוונות שלהם?

משה גפני:

לא, אמרו לי בקדנציה הזאת להיות נימוסי...על כל פנים, מר עטיה צודק בעניין הזה, מכיוון שהוועדה חייבת לראות תמונה כוללת. מבלי להביע עמדה כזאת או אחרת, צריך לראות את התמונה הכוללת, מכיוון שמשמעות העניין מבחינת הרשויות המקומיות היא שיש לזה השלכות תקציביות נוספות, שלא מופיעות בסעיף שנידון פה. אולי נציג משרד האוצר יגיד למה האוצר דרש לא להשאיר את החלק הזה כאן בוועדת הכלכלה. אני יכול רק לשער, אבל כפי שאמרתי, אני לא רוצה לומר את זה בקול.

איתן עטיה:

סעיף נוסף לא עלה כאן, והוא גם קשור לעניין הזה - הוא נמצא בחוק ההסדרים בפרק אחר - פטור לרכבת וכל מתקניה מהיטלי השבחה בכל הפרויקט הזה. היטלי השבחה הם באיזשהו מקום עבור הרשויות המקומיות צד ההכנסות של צד ההוצאות, שנובע מהפיצויים שאנחנו צריכים לשלם מכוח סעיף 197. אם המדינה מבקשת לפטור את עצמה לחלוטין מהיטלי השבחה, מאיפה נביא את הכסף לשלם את הפיצויים על סעיף 197? זה עוד סעיף שקשור בעניין, הוא חלק מהחבילה הזאת, והוא לא נידון בוועדה הזאת. אדוני היושב ראש, אני מציע שתביא את זה לתשומת לבך. אם לפי התחשיב שלנו, עלות ההקמה, כפי שהוצגה פה, יוצאת פחות או יותר כ-1.2 מיליארד שקל לאותן רשויות מקומיות, זאת עלות התחלתית. מעבר לזה, קח בחשבון שלא יהיו הכנסות מארנונה, לא יהיו הכנסות מהיטלי השבחה.

שאול צמח:

יהיו הכנסות מארנונה, בהנחה שיהיה פיתוח אורבני, אלא אם כן אתה אומר שזה לא יתרום דבר לעיר.

איתן עטיה:

לא בטוח. לפי הניסיון בעולם, פיתוח אורבני בכלל לא ודאי, להיפך.

שאול צמח:

אם זה מה שאתם טוענים ואם זה גורם נזק לכולם, אולי בכלל שווה לבטל את הפרויקט.

חיים קונביץ:

זאת המטרה הסופית שלכם. כדי לצאת מזה בכבוד, אתם רוצים להכשיל את הפרויקט.

איתן עטיה:

צריך להסתכל קצת במבט צופה פני עתיד. מכיוון שמתוכננים קווים נוספים - מדברים היום על הקו הירוק, על הקו הסגול, על הקו הצהוב - ומדברים אולי על אפשרות הארכת הרכבת התחתית בחיפה או בניית רכבת פרברים בחיפה ועוד רכבות פרברים נוספות, אני מניח שבעתיד, אולי בחוק ההסדרים הבא, משרד האוצר יבקש להרחיב את זה גם לרכבת פרברים וגם לרכבת הרגילה ועוד כהנה וכהנה.

בחודשים האחרונים התנהל משא ומתן מול הרשויות המקומיות. יכול להיות שבחלק מהמקומות המשא ומתן לא צלח, כפי שמשרד האוצר רצה, כפי שנת"ע רצתה. יכול להיות שבמקומות אחרים, כמו בתל-אביב, הייתה התקדמות קצת יותר טובה. הם לדעתי עומדים קרוב מאוד לסיכום, והנציגה של עיריית תל-אביב שנמצאת פה תוכל לספר על כך.

אתי בנדלר:

באיזה עניין משא ומתן?

קריאה:

בדיוק בעניין הזה.

איתן עטיה:

הרשויות המקומיות לא אמרו אף פעם, שהן אינן מוכנות להטות שכם, אבל אנחנו לא מוכנים לקבל את זה כתכתיב. רשות ציבורית אחת צריכה לכבד את רעותה. אותו דבר לגבי משרד האוצר ונת"ע. אני חושב שמן הצדק שהם יכבדו את הרשויות המקומיות וינסו להגיע איתן למשא ומתן. יותר מזה, כשלמדתי משפטים, למדתי שיש חוק החוזים, שלפיו כשמנהלים משא ומתן, חשוב לנהוג בתום לב. אם נוהגים בתום לב, מנסים למצות את המשא ומתן, ולא לעשות מסלול עוקף משא ומתן על-ידי חקיקה שתיפול עלינו ותיכפה עלינו הר כגיגית.

שאול צמח:

תוך כמה זמן ממצה את עצמו משא ומתן?

איתן עטיה:

אני לא יודע, הם עומדים לקראת - - -

שאול צמח:

שם אין בעיה.

איתן עטיה:

יש לי כאן שני דוחות ציבוריים, שלא מוזמנים על ידינו, ולא אנחנו הכנו אותם: האחד הוא של מכון אדווה והשני של ארגון חיים וסביבה, שהוא ארגון הגג של הארגונים הירוקים. שני הדוחות האלה מהשנה וחצי האחרונים בדקו את תקציבי הממשלה לפניי ולפנים וניסו להשוות את ההשקעות של מדינת ישראל בתשתיות ובהתחדשות עירונית ובתשתיות במגזר העירוני מול כל המגזרים האחרים.

השורה התחתונה בכל אחד משני הדוחות האלה היא, שבכל המגזרים האחרים ההשקעה היא פי חמש מההשקעות בתשתיות אל מול ההשקעה של הממשלה במגזר העירוני. אם סוף כל סוף מדינת ישראל מחליטה להשקיע בתשתית עירונית, שתנהג ביד קצת יותר רחבה ובלב קצת יותר פתוח לטובת העניין.

היו"ר משה כחלון:

אני חושב שאפשר ללכת רחוק גם עם האמירה הזאת, שאם זה מה שטוענים, אולי הרכבת הקלה מיותרת. אפשר גם לא לבנות בתי ספר ובתי חולים, כי גם פה מבקשים השתתפות. אי אפשר להשתמש באמירות מהסוג הזה. יש למדינה איזושהי חובה.

שאול צמח:

אני הגבתי למה שנאמר כאן, שהפרויקט גורם נזק לעיריות. אמרתי שאם הוא גורם נזק, אולי שווה לבחון אותו.

איתן עטיה:

ממני לא שמעת את זה.

שאול צמח:

יש פרוטוקול.

סימה פריימן:

בחודשים האחרונים אכן מתנהל משא ומתן מאוד אינטנסיבי בנושא שיעור המימון של הקו האדום. נראה שאנחנו מסוגלים להגיע לחתימת הסכם בשבועות הקרובים. יחד עם זה ועל רקע זה, דווקא מובעת ההתנגדות הנחרצת שלנו להצעת החוק שמובאת כאן, כי הצעת החוק הזאת היא הצעת חוק מחייבת, למעשה, שהיא איננה ברוח ההסכם שנרקם. אם היא הייתה לפחות ברוח ההסכם שנרקם או לפי אותם עקרונות, אולי היה מקום לאיזשהו שיקול דעת. הצעת החוק הזאת היא הצעת חוק הרבה יותר דרקונית, ובהתאם לתכנים והסדרים שונים לחלוטין. אנחנו מתנגדים לזה.

הפרויקט הזה הוא פרויקט לאומי, והוא פרויקט מאוד חשוב. אבל תחת הגג של פרויקט לאומי, כמו בכל פרויקט לאומי אחר, אנחנו חושבים שמדינת ישראל במסגרת התקציב הכולל צריכה למצוא את המקורות למימון חלקה, ולא להביא לפה איזושהי הצעה של מימון, כשבעיריית תל אביב לפחות זה סדר גודל של - רק בתחום הזה, ללא 197 וללא הנושאים האחרים - חצי מיליארד שקלים. המשמעות היא שזה יהיה על חשבון תב"ר - תקציב בלתי רגיל - אחר, תקציב פיתוח, כלומר: שיפוץ בתי ספר ונושאים אחרים. אנחנו לא מייצרים כסף, אין לנו מכונת הדפסה. אנחנו משתדלים לנהל את ענייננו בצורה מאוזנת וחכמה, כך שלא נצטרך להיות סמוכים על שולחנו של האוצר. אנחנו לא צריכים כנגד זה לקבל עונש. אני חושבת שאנחנו צריכים לקבל רק פרס כנגד התנהלות כזאת.

השוו את זה לפרויקטים תחבורתיים אחרים. בכל הנושאים התחבורתיים האחרים זה עניין וולונטרי - נושא של הסכמה על חשיבות הפרויקטים והסכמה הדדית לצורת המימון של 70%-30%. אין כאן אכיפה ולא שום דבר מסוג זה, שהצעת החוק מדברת עליה.

כשאנחנו מדברים על חצי מיליארד, אנחנו מדברים רק על הקו האדום. הצעת החוק הזאת היא הצעת חוק כללית. היא נוגעת גם לקו הירוק העתידי וגם לקווים אחרים שיהיו במטרופולין תל אביב, ואולי באזורים אחרים, כמו: קריית אונו וחיפה. אני לא חושבת שצריך להשתמש בהגדרה שחייבים להיות סמוכים על שולחנו של האוצר ובפשיטת רגל. אתה אומר בהצעת החוק: אתם מאוזנים ומנהלים את ענייניכם בסדר, עכשיו תפשטו את הרגל. זאת המשמעות של זה בנוסח הקיים כרגע.

היו"ר משה כחלון:

אני רוצה לשאול שאלה את צבי בר או נציג אחר מהשלטון המקומי. אם בכל זאת תאלצו לשלם את זה, האם תהיה לזה השפעה של העלאת הארנונה לאזרחים?

צבי בר:

אני מקסימום אצטרך למכור את הזברות בספארי...מספיק אנחנו "שוחטים" את האזרחים. צמח יודע שאפשר לפתור את זה על ידי הארכת ה-B.O.T. הרכבת הקלה חשובה, אבל אל תטילו אותה עלינו. 197 בדרך. דרך אגב, אמרו לי שהיועץ המשפטי יכול בנושא של השיפוי לדאוג שזה לא יקרה. צריך גם לבדוק את הנתיב הזה. יש לנו בעיה רצינית. הדיונים האלה מאוד חשובים, כי הם ישפיעו על כלל ההיסעים של התחבורה במדינת ישראל.

משה גפני:

אני רוצה לומר משהו, שלא נוגע במישרין לסעיף שאנחנו דנים עליו כאן, אבל בכל אופן יש לו השלכה.

היו"ר משה כחלון:

אתה ראית את החלוקה לפי רשויות מקומיות? בני ברק אמורה לשלם בצ'ק 240 מיליון שקל.

משה גפני:

אני מבקש לדעת, מה ההגיון שעומד מאחורי הסעיפים האלה בחוק ההסדרים שאתם הגשתם. מצד אחד, כאשר אנחנו אומרים שהרשויות המקומיות צריכות להשתתף בכל מיני נושאים שהן מחויבות גם על-פי חוק, אתם אומרים שמצבן של הרשויות המקומיות הוא קשה ואי אפשר להשית עליהן תשלומים נוספים. פה אתם הולכים באופן מאוד משונה. מצד אחד אתם משיתים עליהן עלות הקמה, ומצד שני אתם פוטרים מארנונה. זה לא פטור מארנונה למשפחות שנמצאות במצוקה, אלא זה פטור מארנונה לגוף שהוא גוף חזק ופטור מהיטלי השבחה. מה אתם חושבים? שצבי בר יוכל לשלם את זה? אתם מעלים בדעתכם שהוא ישלם את זה? אני אומר צבי בר, אבל אני מתכוון למישהו אחר מהשכנים שלו. האם עולה בדעתכם, שזה חוק רציני שיעבור ושיוכלו לבצע אותו? הרי מחר לא יהיה שלטון מקומי. למה אתם עושים את זה?

שאול צמח:

אני קודם כל חושב שעושים קצת עוול לעיריית תל אביב ועיריית רמת גן, שמציגים אותן בתור כאלה מסכנות. אני חושב שצריך לתת להן את הקרדיט, הן רשויות טובות ויציבות ויש להן יכולת עמידה.

סימה פריימן:

בזכות זה.

משה גפני:

דווקא לא דיברנו על תל אביב ועל רמת גן. אנחנו דיברנו על רשות מקומית "חלשה", כמו סביון...כנראה שאתם לא מבינים את הרמז כל הזמן. תל אביב ורמת גן הן עיריות חזקות. גם עיריית בני ברק היא עירייה חזקה...

שאול צמח:

הרב גפני, אמרתי קודם שרשויות שלא יוכלו לעמוד בנטל הזה, בין אם עיריית תל אביב תגיע להסדר אחר, בין אם זאת תהיה עיריית רמת גן, או בין אם זאת תהיה רשות אחרת שלא יכולה לעמוד בזה והיא תגיע להסדר אחר עם הממשלה, היא יכולה ואפילו רצוי שזה יקרה, אין ויכוח על העניין הזה – השאלה היא מה קורה בהיעדר הסכמה מהסוג הזה. כמובן שיש פה ויכוח על נטל תקציבי, שהוא נטל משמעותי. שמעתי קודם את עורך דין עטיה אומר, שזה יבוא על חשבון דברים אחרים. יש לי חדשות בשבילך, גם במדינה זה בא על חשבון דברים אחרים.

איתן עטיה:

מעל ל-50 שנה אתם לא משקיעים את עיקר התקציבים במגזר העירוני.

חיים קונביץ:

הצמיחה - - -

שאול צמח:

ככל שהצמיחה גבוהה יותר, זה טוב לכולם.

משה גפני:

אתם לא צריכים לדאוג, אנחנו נביא את סמי עופר, הוא יתרום...

שאול צמח:

הפטור בארנונה אמור לחול רק על אותם נכסים תפעוליים של הרכבת. הוא לא אמור לחול על נכסים מסחריים שישרתו את הרכבת עצמה, ולא על נכסים מסחריים שיתפתחו סביב הרכבת. הכוונה היא רק לאותם נכסים שהם חלק מתפעול הרכבת.

היו"ר משה כחלון:

מה לדוגמה?

שאול צמח:

הרציף, המסילה, המעברים. זה לא חל על הקיוסק בתחנה.

היו"ר משה כחלון:

מה אתה רוצה, גם לפטור את הקיוסק בתחנה?

שאול צמח:

אמרתי שלא.

איתן עטיה:

אבל למה? יש לכם זכיין, חברה גדולה, למה צריך לפטור אותה?

שאול צמח:

הארנונה הזאת תהיה חלק ממערכת העלויות בסוף, והאזרחים שייסעו ברכבת הזאת ישלמו כסף. אני מקווה שאני לא מחדש שום דבר. ככל שלזכיין יהיו עלויות יותר גדולות, הנוסעים ישלמו יותר.

איתן עטיה:

למה שאזרחי רמת-גן ותל-אביב יממנו את הזכיין?

שאול צמח:

אני חושב שיש בזה מידה מסוימת של – איך קראת לזה מקודם? – חוסר תום לב להגיד: אנחנו רוצים להפעיל פרויקט, אבל לא רק שאנחנו לא רוצים להשתתף בו, אלא אנחנו גם רוצים ליהנות מהארנונה שנובעת ממנו, ולנו בכלל אין הנאות מזה, אנחנו עושים טובה. אני חושב שזו גישה לא נכונה ולא קונסטרוקטיבית. היינו שם ועברנו אותה.

איתן עטיה:

שאול, כהרגלך, אתה מעוות את הדברים שאמרתי.

שאול צמח:

אתה רשאי לתקן אותי.

היו"ר משה כחלון:

אתה דיברת על המושג תום לב, אז שאול אמר שאתה אמרת שהם נהגו בתום לב.

איתן עטיה:

אני אמרתי שאנחנו מוכנים להטות שכם, אבל אנחנו לא מוכנים שישברו לנו אותה.

היו"ר משה כחלון:

אני חושב שצבי בר היטיב לתאר את החשיבות בהגשת סיוע. אדוני הגזבר, בבקשה.

חיים קונביץ:

רבותיי חברי הכנסת, אתם מתבקשים לאשר חוק, לא רק על הקו האדום, אלא לתת רשות גורפת לכל פרויקט עתידי. אפשר להיכנס נניח לרחוב ביאליק ברמת-גן, ובלי לשאול אותנו, לחפור שם. החוק הזה גורף, עוד לא נשמע דבר כזה. זה יכול להיות כרמלית בחיפה או מה שלא יהיה. אם אתם משאירים את החוק הזה כפי שהוא, יכולים בכל עת לא לשאול אתכם, להיכנס לרשות ולעשות מה שרוצים בתשתיות.

מר צמח, תבדוק ותראה שההשתתפות של משרד התחבורה לצורך נתיבים של תחבורה ציבורית הייתה 100%.

שאול צמח:

15%.

חיים קונביץ:

100%. אני אתן לך פרוטוקולים של הקצבות משרד התחבורה, ואני אגיד לך איך הגעתי לזה. כשאנחנו שמענו שהוועדה מאשרת 100%, באנו בטענה, שהביאה לבירור בזמן ששחק היה שר התחבורה. שאלנו למה נותנים לאחרים 100% ולנו 70%. אמרו שאלה פרויקטים עם נתיבי תחבורה ציבורית. אז התקפלנו ואמרנו "סליחה" והלכנו. נתנו בעבר, ואם תרצה הוכחות, אביא לך פרוטוקולים של משרד התחבורה, שבנתיבים של תחבורה ציבורית הייתה השתתפות של 100%.

העשירים שבינינו, תל-אביב ורמת-גן, גובים ארנונה לפי ינואר 2005. אנחנו בחודש החמישי של 2006 וכולנו בגירעון חדש השנה. עוד מצפים שיאשרו את הארנונה, לפחות את המדד. אז אתה הולך עכשיו להציע הצעה בתום לב, שאנחנו נפריש כספים? זה לא יעבוד. ניסינו להבין מה ההגיון של הרעיון הזה, והגענו למסקנה שמשרד האוצר אולי רוצה לבטל את כל הפרויקט. על-ידי זה שהוא יגלגל את זה, אפילו חלקית, על הרשויות, הכל יתפוצץ ויגידו שלא צריך רכבת קלה, ואז הוא יוכל לצאת בכבוד מהעניין. אתם צריכים להוכיח שלא כך הם הדברים. אנחנו לא נוכל להשתתף בזה.

דני סוויסה:

אני רוצה לומר מילה אחת בעניין תום הלב. ישבתי בישיבה כזאת, שבה נאמר: אם לא יהיה סיכום, נעביר חוק. אני חושב שתהליך כזה עברנו לא מזמן.

היו"ר משה כחלון:

אתם הייתם במשא ומתן עם נת"ע?

דני סוויסה:

עם משרד האוצר ועם נת"ע.

היו"ר משה כחלון:

והתקדמתם?

שאול צמח:

עיריית פתח-תקווה התחילה לשלם. יש להגיד לזכותה, שהיא אפילו התחילה להשתתף בחלק מהתשלומים, והיא הפסיקה להשתתף כשהיא ראתה שהאחרים לא עושים זאת.

דני סוויסה:

דבר כזה כבר עברנו עכשיו. העבירו את חוק התאגידים בחוק. זאת מן שיטה, שלפני כן כל הכסף של המים והביוב נשאר בעירייה. היום הכסף של המים ושל הביוב עובר לתאגיד, והנה המע"מ עובר למדינה, המסים עוברים למדינה, וכמובן שבפועל עובר הרבה פחות כסף. זה לא ששיפרו באמת את העיר, אלא נוצר מצב שהעבירו את הכסף.

כשאתה בא לבחון אחורה מה קרה, אתה רואה שהלכנו עם זה, ואתה מזהה מייד שהתקציבים או השירותים שנתנו לציבור בדרך כלל קטנו, כי לא מפטרים עובדים מהיום למחר, וההתייעלות שלנו היא לא כזאת מיידית כמו המהירות שהכסף עובר.

מה ההשלכות המיידיות של תהליך כזה? קיטון כמעט מיידי בשירותים שאנחנו ניתן. יש פרויקט רבים בדרך, לדוגמה: פרויקט בניית אצטדיון לשש שנים. באופן אוטומטי, כמות הכסף יורדת. מבקשים מאתנו להיות מאוזנים, אז אנחנו צריכים להחליט באיזה חוק אנחנו צריכים לעמוד: האם אנחנו צריכים לעמוד בתקציב מאוזן, על-פי הדרישות של כל המשרדים והדרישות החוקיות, או לחלופין, לשלם את מה שהרכבת מבקשת, מה שהתחלנו לשלם. בפועל מדובר בסכומים מאוד מאוד גדולים, שבפתח תקווה יכולים להגיע אפילו ל-30% מתקציב התב"רים. אם אתה חושב על זה, גם 30% מעבירים מהתקציב השוטף כדי לאזן אותו, כי זה המקסימום האפשרי. נשאר לך 30%. אם אתה לוקח את סך כל התקציב שיש בתב"רים, בגלל הקיטון בהתחלות בנייה באופן כללי בארץ, בסך הכל זה ירד ב-30%, כך שאתה בעצם נשאר עם 15% מהתב"רים לביצוע. הפעולה הזאת הולכת כמעט לשתק אותנו מבחינת הפעולות שאנחנו בדרך ובתכנון לבצע. עד שסוף סוף הצלחנו להתגבר על המשימה הזאת של הקמת התאגיד והעברת הכספים, יבוא עכשיו חוק חדש.

אני חושב שנכון לשתף את הרשות. צריך לראות איך הרכבת הזאת מגדילה את ההכנסות, כפי שטוענים כאן כולם. כמו בהרבה מאוד פרויקטים שאנחנו מבצעים עכשיו, צריך להתייחס באופן פרקטי לאותו חלק של הגידול בהכנסות ולהשתתף בו בעתיד. אם יש טענה שהרכבת תגדיל את הבנייה מעבר לממוצע לפחות באזורים שהרכבת תהיה בהם, שיחליטו שמה שיהיה מעבר לממוצע הפיתוח ולהכנסות כאלה ואחרות, מזה יהיה 15%. זה יותר יצירתי. עכשיו רוצים להציע את הפתרון הקל, לשלוח את היד לכיס של הרשות.

זה לא שעכשיו הרשות מגדילה את הכנסותיה ויכולה לשלם. מה עושים? פונים לאזרח ברשות, ואומרים לו שעכשיו מקטינים את כמות השירותים. כמה שלא נתייעל, קצב ההתייעלות מאוד איטי. אם אנחנו רוצים להשאיר את סל השירותים הקיים, אני לא חושב שזה אפשרי. לכן צריך לחשוב פעמיים באיזו צורה לוקחים את המסים האלה ואיך לעשות את זה על בסיס ההצלחה של הרכבת. אולי המדינה תיתן מימון ביניים לחלק הזה שמדברים עליו. הרי מה עומד מאחורי הרעיון לקחת את זה מהרשות? כי זה משפר אותה ומפתח אותה. צריך לבנות מנגנון כזה, שילך בדרך הזאת.

הרצל בן-יהושע:

זה נכון שהמדינה נתנה 100% מימון לתשתיות תחבורה ציבורית, אבל הסיבה לכך הייתה שהרשויות המקומיות, לפחות לפני כמה שנים, ניסו לברוח מפיתוח של תשתיות תחבורה ציבורית.

חיים קונוביץ:

צמח לא ידע מזה.

הרצל בן-יהושע:

זה לא בגלל שהן לא מסייעות לרשויות מקומיות, אלא משיקולים שלהן, שלא כדאי לפרט אותם, הן ניסו לברוח, וזאת הייתה כמעט הדרך היחידה לממן תשתיות בתחבורה ציבורית.

אני רוצה לציין שהתיקון שמבקשים להכניס פה לגבי ההשתתפות של הרשויות נעשה בתיאום עם שר התחבורה הקודם וכחלק מהמדיניות הכלכלית.

צבי בר:

האם שר התחבורה החדש יודע מזה?

הרצל בן יהושע:

אתמול ניגשתי ללשכת השר, ואמרתי שם שמתקיים על זה דיון, ושזה היה על דעת שר התחבורה הקודם.

אהרון אדלר:

כולם דיברו פה ברמזים, אז אני אומר בלי רמזים שאני גזבר עיריית בני-ברק.

צבי בר:

שלא יעלילו עליהם, הם הולכים קדימה כל הזמן ויש שם שינויים גדולים.

אהרון אדלר:

אכן היו לנו מלחמות יום יומיות של הישרדות. מצב העירייה לא פשוט. יש בעיר אוכלוסייה לא פשוטה. אנחנו גם מתייעלים ומנסים להגיע לאיזון, דבר שאנחנו מחויבים לו.

למרות שאמר מר צמח שיש רשויות ששר האוצר יכול לפטור אותן, אני לא רוצה להיות כעני בפתח שמבקש משר האוצר לפטור אותו מהיטלים. זה ייראה כאילו שר האוצר נתן מתנה לעיריית בני-ברק ופטר אותה מהיטלים. נמאס לנו להיות כעניים בפתח שזקוקים לרחמי שר האוצר. לכן עמדתנו הנחרצת היא להתנגד לחוק הזה.

מר צמח, אמרת שאין לחייב ארנונה, כי זה ייקר בסופו של דבר את כרטיסי הנסיעה. את אותו דבר תעשה לגבי חברת החשמל ובזק וכל מתקני התשתית בארץ. בואו נוזיל את עלויות החשמל לתושבי מדינת ישראל. אבל זה לא עובד כך, כל פרויקט נבחן לגופו. כדי להוזיל את עלויות הרכבת, תייעל את עבודת הרכבת. לא פותרים בעיה אחת ביצירת בעיה אחרת. כל מתקני חברת חשמל משלמים ארנונה.

שאול צמח:

אבל לא משלמים על עמודי החשמל ועל החוטים.

סימה פריימן:

פה לא מדברים על הרכבת הקלה בלבד, אלא על כל הרכבת.

שאול צמח:

החלק המסחרי משלם וחייב בארנונה.

צופיה סנטו:

גם החלק הלא מסחרי נזקק לשירותים. יש שם ניקוז, מים וביוב, צריך לפנות אשפה.

היו"ר משה כחלון:

אני חייב לסיים את הדיון. זה היה דיון ראשון בנושא. אני לא אביא את זה כרגע להצבעה, אלא אשב עם סגן הממונה על התקציבים וצוותו המקצועי, ויחד ננסה למצוא פתרון שלא יפגע ברשויות. אני מקווה שנצליח להגיע להסכמה, שנביא לכאן פעם נוספת. נקווה שההחלטות יתקבלו לשביעות רצון כל הצדדים.

תודה רבה, אני נועל את הישיבה.

הישיבה ננעלה בשעה 14:35