פרוטוקולים/כלכלה/5736

ירושלים, י"א באלול, תשס"ב

19 באוגוסט, 2002

**הכנסת החמשעשרה**  נוסח לא מתוקן

**מושב רביעי**

# פרוטוקול מס' 504

##### מישיבת ועדת הכלכלה

#### יום רביעי, כ"ב באב התשס"ב (31 ביולי 2002), שעה 11:35

**סדר היום: הטסת תוצרת חקלאית מנתב"ג**

**נכחו:** אברהם פורז – היו"ר

אבשלום וילן

**מוזמנים**: שלמה אלישר מנהל אגף תכ"ל, משרד התחבורה

יואב ליבנה ממונה על תקינה, מנהל תעופה אזרחית

יאיר גרנות מנהל חטיבת תפעול ומבצעי קרקע

צבי אלון סמנכ"ל סחר חוץ חקלאות, משרד החקלאות

עו"ד מיכל סגן-כהן סגנית היועץ המשפטי, משרד החקלאות

דני שפירא ראש אגף מטענים, חברת אל-על

עו"ד אהוד שבתאי עו"ד בכיר, הלשכה המשפטית, חברת אל-על

אריה נחמקין יו"ר מועצת המנהלים, חברת ק.א.ל

דב קוניאק מנכ"ל חברת ק.א.ל

יוסף פנחסי משנה למנכ"ל, אגרסקו

יעקב לובינסקי מנהל אגף תובלה, אגרסקו

יעקב חיון ועד עובדי אל-על

יוסף לוי ועד עובדי אל-על

חיים שלי ועד עובדי אל-על

יאיר קפלן מנכ"ל "מור פירות השרון בע"מ"

**יועצת משפטית:** אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה:** לאה ורון

**קצרנית**: דקלה אברבנאל

הטסת תוצרת חקלאית מנתב"ג

היו"ר אברהם פורז:

שלום לכולם. על סדר היום נושא טיסות המטען בנמל התעופה בן גוריון. אני מקיים את הדיון בעקבות הדיונים הקודמים בוועדת הכלכלה, שבהם התברר ששר התחבורה רצה לסגור את שדה התעופה עד השעה 06:00 בבוקר בטענה שיש הפרעה למנוחת השכנים. הנחיתות מותרות, אך יהיה איסור על המראות.

לאור הטענות שנשמעו כאן מחברות התעופה הזרות בנוגע לטיסות המטען רציתי לברר מה בנוגע לטיסות המטען הישראליות בכל הנוגע לשעות, לסוג המטוסים, להיקף הבעיה. גם מטוס מטען שממריא מזיק לתושבים; להם לא חשוב אם במטוס נוסעים או מטען.

יאיר גרנות:

לטיסות מטען יש חריגה להמראה עד השעה 02:30. כזכור השדה נזכר משעה 02:00 עד 05:30. טיסות המטען יכולות להמריא עד השעה 02:30. טיסות המטען ממריאות לאמסטרדם, ללייז' – היעדים הם בעיקר באירופה. כרגע יש גם טיסות מטען להונג-קונג, גם הן בשעות אלה בחלקן, אבל עיקר הטיסות לאירופה.

היו"ר אברהם פורז:

כולם יוצאים לקראת השעה 02:30 לפנות בוקר?

יאיר גרנות:

בחודש יוני האחרון בין השעות 02:00 ל-02:30 המריאו שבע טיסות מטען בלבד. בחודש מאי היו 12 המראות כאלה.

אבשלום וילן:

ומה בדצמבר?

יאיר גרנות:

בדצמבר היו 12 טיסות, בינואר 11 טיסות ובפברואר 16 טיסות. בין חצות לשעה 02:00 יש כ-15 טיסות שממריאות בכל יום. הכוונה לטיסות מכל הסוגים.

היו"ר אברהם פורז:

וכמה טיסות מטען ממריאות אחרי חצות?

יאיר גרנות:

יש כחמש טיסות מטען בעונה. העונה היא החודשים דצמבר-מרץ בערך. יש ימים שאין בכלל טיסות.

אפרט עוד נתונים: בימים 1-3 בינואר לא הייתה טיסה כזאת בכלל. ביום 4 בינואר הייתה טיסה אחת בשעה 00:03. בחודש ינואר כולו היו שבע טיסות מטען שהמריאו בין חצות לשעה 02:00. ביוני היו שתי טיסות כאלה.

אלה טיסות אל-על ו-ק.א.ל.

היו"ר אברהם פורז:

ואם היינו אוסרים המראת טיסות מטען מנתב"ג אחרי חצות? אם מטוס ממריא בחצות מנתב"ג, בהנחה שיש לו ארבע שעות טיסה לאמסטרדם, הוא מגיע בשעה 03:30 לאמסטרדם.

דב קוניאק:

המטוס אינו יכול לנחות בשעה כזאת. נמל התעופה של אמסטרדם סגור גם לנחיתות.

יאיר גרנות:

נמל התעופה באמסטרדם סגור עד השעה 06:00 שעון אמסטרדם. נמל התעופה בלייז' פתוח כל הלילה.

דב קוניאק:

בינתיים.

היו"ר אברהם פורז:

עלינו לשאול את עצמנו אם המטען החקלאי חשוב יותר מרווחת הציבור. באמסטרדם סוגרים את נמל התעופה גם לנחיתות.

אבשלום וילן:

אבל אנחנו רוצים להתחרות בשוק באירופה בשעה שבע בבוקר.

היו"ר אברהם פורז:

אני גם רוצה שאנשים ילכו לישון. אני רוצה שהפרחים יחיו בשלום עם האנשים.

אם כן כרגע נמל התעופה לייז' פתוח כל הלילה. האם פרחים הם לאמסטרדם וכל השאר ללייז'? זאת החלוקה?

יאיר גרנות:

החלוקה היא לפי צורכי השוק. הפרחים מגיעים לנמל התעופה באמסטרדם בדרך כלל.

אריה נחמקין:

החלוקה היא שווה. ודאי שפרחים מגיעים גם ללייז'. אנחנו מייצאים פרחים וירקות, ויש חלוקה שווה בין שני נמלי התעופה.

יוסף לוי:

החלוקה היא בגלל לוחות זמנים ולא בגלל צרכים.

היו"ר אברהם פורז:

אני מבקש לשאול עוד שאלה. אינני מומחה לתעופה. אני יודע שמטוס ג'מבו 747 גם אם הוא מדגם 200 טס במהירות מרבית של 900 קילומטר לשעה. נניח שהמטוס מחליט לטוס במהירות של 700 קילומטר לשעה, ולהאריך את הטיסה – זה אפשרי?

אריה נחמקין:

אי-אפשר לעשות זאת. זול יותר להסתובב שעה מעל נמל התעופה. זה צורך פחות דלק.

יאיר גרנות:

זה בלתי אפשרי. המטוס לא יוכל לעשות זאת. זה נוגע לפונקציות של צריכות דלק, של מערכת פיקוח הטיסה וכולי.

היו"ר אברהם פורז:

אינני מציע שהמטוס יסתובב סביב נמל התעופה. יש ניסיון רע בסיבובים סביב נמל התעופה באמסטרדם.

דב קוניאק:

בישיבות קודמות כאן הסברתי שיש חלון הזדמנויות קצר מאוד להמריא מנמל התעופה בן גוריון ולנחות בנמל התעופה באמסטרדם. הנמל באמסטרדם סגור בין השעות 23:00 ל-06:00 לנחיתות ולהמראות גם יחד. יש מכסה מסוימת לנחיתות שם. לחברות זרות ניתנת מכסה קטנה מאוד. ל-ק.א.ל למשל אין בכלל מכסה, לחברת KLM יש די הרבה – מותר להם לנחות ולהמריא בשעות הלילה. זה מקובל בנמלי תעופה רבים: נותנים לחברת תעופה מסוימת מכסה אף-על-פי שהשדה סגור.

היו"ר אברהם פורז:

למעט חברת KLM, יש עוד חברות תעופה שנוחתות בנמל התעופה באמסטרדם בלילה?

דב קוניאק:

כן, יש עוד חברות כאלה, אבל הנחיתות מועטות. לכל אחד יש מכסה משלו. המכסה של החברה הלאומית גבוהה יותר. יש נחיתות נוספות, מעבר לנחיתות של חברת KLM. זה מקובל גם בנמלי תעופה אחרים. יש נמלי תעופה שאין בהם הקצבות, והסגר הוא מוחלט. זה המצב בלוקסמבורג, למשל. גם החברה הלאומית של לוקסמבורג איננה פועלת שם בלילה.

כיוון שנמל התעופה באמסטרדם סגור בשעות הלילה, מי שרוצה להיכנס לנמל התעופה לפני השעה 23:00, שעת הסגירה, צריך להמריא מתל-אביב ב-19:30 לכל המאוחר.

היו"ר אברהם פורז:

מדוע זה בלתי אפשרי?

דב קוניאק:

אשלים את דבריי: מבחינתנו הנמל באמסטרדם סגור מ-19:30 ועד 06:00. אמנם אפשר לטוס כאן עד חצות, אבל אז מגיעים לאמסטרדם בשעה שאי-אפשר לנחות בה. בעצם חלון ההזדמנויות קטן מאוד, בין 02:15 ל-02:30 בלילה. אז אפשר להמריא מהארץ ולנחות בנמל התעופה באמסטרדם בשעה 06:00 בדיוק. זה מה שאנחנו עושים. לכן כמעט שאין טיסות שממריאות מישראל בין חצות ל-02:15; אך יהיו כמה טיסות בשעה 02:15. לפעמים הטיסות הללו מגיעות כמה דקות לפני השעה 06:00 והן ממתינות מעל נמל התעופה.

זהו חלון ההזדמנויות שלנו. אי-אפשר לסגור לנו את החלון הזה. יש פרחים שמוכנים רק בשעות 19:00 או 20:00.

אני מבקש להוסיף עוד משהו: אם ממריאים בשעה 19:30 המטוס נוחת בשעה 23:00 בנמל התעופה באמסטרדם והוא כלוא שם כל הלילה. כדי שהמטוס לא יהיה כלוא, ויהיה אפשר להמריא אתו, צריך להגיע עוד קודם.

היו"ר אברהם פורז:

מדוע זאת בעיה? שהמטוס יהיה כלוא עד השעה 06:00. המטוס לא יכול להטעין מטען אחר ולהמריא עם בוקר?

דב קוניאק:

לשם כך מספיקות שעתיים, אין צורך בשבע שעות להטענה.

אבשלום וילן:

ח"כ פורז, בכל שנה אני מגיש אתך את החוק למען טיסת אל-על בשבת. כעת אומרים לחברת תעופה שעליה להשבית את המטוס למשך שבע שעות בכל יום רק משום שהאנשים צריכים לישון. זה גרוע מהשבתה בשבת. תהיה קונסיסטנטי, ח"כ פורז.

היו"ר אברהם פורז:

זה לא ממין העניין. השבתה בשבת היא דבר מטורף. לתת לאנשים לנוח זה דבר אחר.

אבשלום וילן:

אבל מדוע לקבוע השבתה של שבע שעות מתוך 24 שעות? זה יביא לסגירת החברה בסופו של דבר.

היו"ר אברהם פורז:

ח"כ וילן, אני מציע שתתייעץ אם ח"כ שריד בעניין זה. אני רוצה למצוא איך התעופה תוכל לחיות בשלום עם השקט של האנשים.

אבשלום וילן:

כל ענייני החקלאות תמיד מקפיצים אותך, ח"כ פורז. פעם אחת תתמוך בחקלאים.

היו"ר אברהם פורז:

השר סנה מספר שהוא דואג לשקט של התושבים ורוצה לסגור את נמל התעופה בין השעות 05:30 ל-06:00 למטוסים מהסוג הכי פחות רועש. ולעומת זאת בלילה מטוסי מטען מסוג 747 במודל 200, ואלה המטוסים הרועשים ביותר, ממריאים כל הלילה, כך אני שומע.

ראשית אני מפקפק בטוהר כוונותיו של השר, ואני שמח שבית המשפט הוציא צו ביניים בעניין זה. שנית ייתכן שנוכל לטפל בנושא. אולי אם יופעל לחץ על ממשלת הולנד תינתן למטוסים מישראל אפשרות לנחות בלילה?

אבשלום וילן:

ההולנדים לא רוצים את התחרות שלנו בשוק הפרחים. הם מגדלים פרחים, למה שאנחנו נמכור שם?

צבי אלון:

אולי ההיגיון הפוך? נלמד מהולנד שיש נסיבות שמאפשרים להרעיש בלילה. מדובר במטען רגיש שעובדים עליו שנים רבות.

היו"ר אברהם פורז:

אם אפשר להזיז את הרעש מישראל להולנד, מוטב כך.

צבי אלון:

אפשר לתאם מעט בין טיסות הנושאים, אך בטיסות המטען אין אפשרות תיאום. אם המוצר לא יגיע לשוק שלו בשעה 06:00 או ב-08:00, אין טעם להביאו. מדובר כאן על מספר טיסות בחודש.

היו"ר אברהם פורז:

פרט לכך שהמטוס נתקע באמסטרדם במשך שש או שבע שעות – וזהו אכן נזק שהמטוס נמצא על האדמה – יש קושי להכין את המשלוח עד השעה 19:30?

יאיר קפלן:

תהיה בעיה לארוז את התוצרת. שעות הקטיף והקירור אינן מתאימות להמראה בשעה כזאת.

אבשלום וילן:

הבעיה היא אורך חיי המדף. אם קוטפים את הפרחים בבוקר ושולחים אותם מהערבה או לצפון להטסה – מפסידים יום. בתחרות על חיי המדף יש ליום אחד משמעות כספית רבה.

היו"ר אברהם פורז:

למעט KLM, מי עוד נוחת באמסטרדם?

דב קוניאק:

אני יודע שאפילו לאל-על יש מכסה קטנה ללילה. לנחיתות בלבד.

דני שפירא:

נכון, זה נובע מזכויות העבר. טסנו הרבה בלילה, ויש סעיף שנותן זכויות כיום בגין העבר.

היו"ר אברהם פורז:

כלומר אל-על איננה חייבת להמריא אחרי חצות? לאל-על יש מכסה?

דני שפירא:

לא, משום שהמכסה מצומצמת כל-כך שאי-אפשר להביא אותה בחשבון. ניתנות כ-15 או 20 נחיתות למשך תשעה חודשים. אנחנו שומרים את האפשרות הזאת לחירום בלבד. אם קרתה תקלה ומטוס המריא מאוחר, אנחנו מנצלים את הזכות. בשעה שעברה בחודש ינואר כבר נגמרו לנו כל הזכויות. הזכויות ניתנות לטיסות נוסעים ולטיסות מטען גם יחד. זה מתחלק בין שני סוגי הטיסות.

היו"ר אברהם פורז:

בשעות שנמל התעופה של אמסטרדם אמור להיות סגור כמה טיסות בממוצע נוחתות בכל זאת?

דני שפירא:

מעט מאוד. צריך להתייחס לאפשרות הפסימית. נמל התעופה באמסטרדם ייסגר וכל אירופה תיסגר עוד ועוד עם הזמן, ובמהירות רבה יותר ממה שאנחנו חושבים. כוונתי לסגירה בלילה. מר נחמקין אמר שבינתיים אפשר לנחות בלייז', ואני מסכים עם הסייג הזה.

מערך הטיסות, של אל-על בעיקר, צפוף מאוד. חלק מהטיסות לאירופה ממשיכות לארצות הברית. כוונתי שמטעינים מטען באמסטרדם וממשיכים לארצות הברית. בלתי אפשרי שמטוס שיישאר שבע שעות בנמל התעופה, יהיה צורך לקנות עוד שני מטוסים לאל-על כדי לקיים את לוח הטיסות הצפוף.

היו"ר אברהם פורז:

אבל כך עושות חברות אחרות, מן הסתם.

דני שפירא:

למעט ישראל אין מדינות שמטיסות חקלאות לאמסטרדם. ישראל היא הלקוח הגדול ביותר של נמל התעופה באמסטרדם במטוסים, במטוסי 747. אם אנחנו לא הצלחנו לשכנע את האחראים לתת לנו לנחות קודם – יש דברים בגו. אין מי שמביא פרחים לאמסטרדם כמו מדינת ישראל, באמצעות ק.א.ל ואל-על.

אבשלום וילן:

אני מציע שיו"ר הוועדה וחברי הוועדה ייסעו לאמסטרדם כדי לנסות לשכנע את אנשי נמל התעופה. ההצעה האחרת שלי היא לחסוך את כרטיסי הטיסה ולהבין שיש אילוצים ולכן אין מה לעשות.

דב קוניאק:

יש כאן מין חוסר פרופורצייה מדהים בין שעות הבוקר לבין הלילה. בין השעות 05:30 ל-06:00 יש בכל יום חמש או שש או שמונה טיסות. יש אולי 200 המראות בחודש בזמן הזה.

היו"ר אברהם פורז:

הלילה ניסו לגנוב מכונית מהשכונה שלי, רק מכונית אחת ורק הלילה, אך אני התעוררתי מהאזעקה. אין צורך במאה מטוסים כדי להתעורר, די במטוס אחד.

דב קוניאק:

אבל בכלל אי-אפשר להשוות בין הנושאים. אי-אפשר להשוות בין עשר טיסות בחודש בלילה לבין שעות הבוקר.

אריה נחמקין:

אני מבקש להעיר הערה אישית. אני מתגורר במקום שבו כל ההמראות של מטוסי הקרב ללבנון – ואפילו בן משפחתי נמנה עמם – נעשות מעלינו. למטוסים הללו יש מבער אחורי. מטוס 747 הוא מצחיק לעומת מה שהמטוסים הללו עושים לנו. האורחים שבאים אלינו שואלים איך אנחנו ישנים בלילה, אך אני לא מרגיש כלום כבר שנים. אני ישן שינה טובה גם כשיש 16F מעליי. איש לא יעלה על דעתו לאסור על צה"ל לטוס בשעות הלילה.

והערה נוספת: פעם השר שמעון פרס היה שר התחבורה ואני הייתי חבר בוועדה שמטרתה לבדוק אם אפשר לחיות בבני עטרות בגלל תנאי ההמראות והנחיתות. אני טענתי שאין בעיה. המסקנה של שנינו, שני חברי הוועדה, הייתה שננסה לאטום בית אחד אטימה מלאה, ולראות כמה איטום כזה עולה. בסופו של דבר אנשי עטרות אמרו שהם מוותרים על הפעולה הזאת.

פעם הייתי ממונה על המנהל והציקו לי מאוד במועצה האזורית מודיעין. הקמנו יישוב ששמו שוהם, עיר, ואני אמרתי לגרעין הראשון שלא כדאי להם לגור שם כי ביישוב בני עטרות הופכים עולמות בגלל הנחיתות. האנשים השיבו לי שכך מתנהגים המפונקים שאין להם מה להרוויח או להפסיד ושהם יגורו שם. והיום גרים בשוהם עשרות אלפי אנשים. הם אינם מתאוננים.

היו"ר אברהם פורז:

אבל הם סובלים רק כשיש רוח מערבית.

אריה נחמקין:

לא, הנחיתות מתבצעות מעליהם. נכון שההמראה קשה יותר מהנחיתה מבחינת הרעש. שוהם נמצאת בדיוק בקו הנחיתה. איש מאנשי שוהם איננו מתאונן, ואין שם ועדות לבדיקת הרעש. יש שם שקט.

צבי אלון:

אם רוצים לדאוג שהאנשים יישנו טוב בלילה, צריך לטפל במה שקורה בכנסת. זה הרבה פחות טוב מההמראות שלנו.

היו"ר אברהם פורז:

לכן משביתים את הכנסת בלילה.

צבי אלון:

לדעתי מה שאמר מר קוניאק נכון מאוד. יש מספר לא גדול יחסית של טיסות בלילה. אין ספק שההתייחסות לציבור צריכה להיות חלק מההחלטה, אבל יש לזכור את הפרופורצייה, כדי לאפשר שגרה בחודשים הצפופים, בחודשי החורף. גם החלונות סגורים יותר בחורף. מספר הטיסות שיאפשר לנו לייצא ולעמוד בלוח זמנים הוא כשתיים או שלוש טיסות בשבוע.

היו"ר אברהם פורז:

למה בעצם אי-אפשר לאפשר המראה מזרחה ולא מערבה בשעות הלילה?

יאיר גרנות:

יש לכך כמה סיבות, גם סיבות מבצעיות-תעופתיות – המטוסים כבדים והם צריכים מסלול ארוך, והרוח המערבית מסייעת; ויש גם סיבות ביטחוניות.

היו"ר אברהם פורז:

שעות הנחיתה באמסטרדם הן החלטה של ממשלת הולנד? מיהו הגורם המוסמך להחליט זאת?

יאיר גרנות:

אני מניח שהגורם המוסמך הוא מנהל התעופה האזרחי ההולנדי, או הנהלת נמל התעופה.

היו"ר אברהם פורז:

אולי קצת שתדלנות בהולנד, ברמה של שרים, תסייע כאן? הרי לא מדובר בטיסות רבות מאוד. אולי אפשר לאפשר נחיתה לעוד כמה מטוסים חוץ מאל-על?

אריה נחמקין:

התשובה תהיה שהם לא יחיו פחות נוח כדי שאנחנו נחיה יותר נוח.

היו"ר אברהם פורז:

יש הבדל בין המראות לנחיתות. בנתב"ג נוחתים כל הלילה ואיש איננו אוסר זאת. ייתכן שבמאמץ נכון יהיה אפשר להגיע לפתרון.

דני שפירא:

בעניין זה הגענו עד לרשות שדות התעופה באמסטרדם, עד למנהלת נמל התעופה. הם אמרו לנו בגלוי שהם מעדיפים שלא נבוא על פני האפשרות שננחת בלילה.. טענו שאנחנו הלקוח הגדול ביותר שלהם ושאנחנו עלולים להגיע לנמל תעופה אחר, אך הם מסכימים להפסיד בעסקים.

היו"ר אברהם פורז:

זה מסוג המצבים שתמיד מישהו יסבול בהם. לדעתי יש לפעול, אולי בדרג של שר החוץ, ולנסות לשכנע מישהו בממשלה ההולנדית לאפשר כמה נחיתות. אם השדה היה סגור הרמטית לא היו לי טענות; אבל אם מתברר שאל-על יכולה לנחות במספר מוגבל של טיסות ו-KLM נוחתת ואולי גם אחרים – ייתכן שהמצב גמיש. ואז ייתכן שלחץ ישראלי כלשהו מול הגורמים הבכירים בהולנד, מצד משרד החוץ או גורמים אחרים, יביא לפתרון. הרי ההולנדים נחשבים לידידי ישראל. וכך אולי יהיה אפשר לצאת מישראל בשעה מוקדמת מעט.

דני שפירא:

נושא הרעש באמסטרדם הוא נושא מורכב מאוד. הוא בנוי על הקצאות רעש ששדה התעופה קיבל. אחר כך חילקו את הזכויות לפי העבר כפי שהסברתי. בזכות המגבלה שהוטלה על נמל התעופה התקבל אישור לבנות מסלולים נוספים. המגבלה הזאת היא נתון קיים ואי-אפשר להזיזה. כשאנשי נמל התעופה עושים חשבון מה כדאי להם יותר: להנחית מטוסי 747 מדגם 200 בלילה או להנחית שני מטוסי נוסעים של 744, הם מחליטים תמיד באפשרות האחרונה. זה מה שאמרו לנו תמיד: שאנחנו בעדיפות אחרונה מבחינת מתן הקצאות.

היו"ר אברהם פורז:

אבל אנחנו לא מבקשים נחיתות של מטוסי נוסעים.

דני שפירא:

אנחנו מבקשים. יש גם מטוסי נוסעים של אל-על שנוחתים בשעות הללו, כשאנחנו עושים טיסות בלילה כדי לנצל טוב יותר את הציוד שלנו. אבל אז טסים במטוסים פחות רועשים. מנת הרעש שאנחנו מנצלים בטיסות נוסעים קטנה מאוד. לא כך במקרה הזה.

אבשלום וילן:

אי-אפשר להרוג את הטיסות: לא בשבת, לא בלילה – מתי יטוסו?

היו"ר אברהם פורז:

אני מבקש מ-ק.א.ל ומאל-על להעביר לוועדת הכלכלה מסמך כתוב על ההמראות. אני מבקש לנסות לדבר עם שר החוץ על הנושא, כדי שהוא ינסה לדבר על כך עם גורמים בכירים בהולנד. כמו שהבנתי מדובר בעשר או ב-15 נחיתות בחודש בעונה הבוערת. זה הכול.

קריאה:

יש כ-200 נחיתות בשנה.

היו"ר אברהם פורז:

זה לא הרבה כל-כך. אני שומע שבכל זאת יש גורמים שנוחתים בלילה בנמל התעופה באמסטרדם. לדעתי אפשר לנסות לפעול בכיוון זה, בקצת שתדלנות.

אבשלום וילן:

שר החוץ ישמח להביא הישגים, אני מניח.

היו"ר אברהם פורז:

נעשה ניסיון כזה. יש לי עניין גדול, וכך גם לכולנו, לדעתי, לשמור על הייצור החקלאי. אם בכל זאת יצליחו להקל עלינו בהולנד, נוכל למצוא פתרון.

אני מודה לכולם, ומבקש מהמוזמנים לקבל אינפורמציה בנושא.

הישיבה ננעלה בשעה 12:10.