

חשבונות תובלה בשעת חירום

האחריות לארגון התובלה היבשתית למשק האזרחי בשעת חירום מוטלת על הרשות לחת- בורה יבשתית, הפועלת במסגרת משרד התחבורה. במלחמת יום הכיפורים ואחריה — 17.11.1973 — הפעילה הרשות לתחבורה יבשתית, את משק התחבורה באמצעות יחידות ההובלה שלה, ובסיוע רכב, שצה"ל העמיד לרשותה. לאחר המלחמה נתקבלה תגבורת נוספת על ידי שכירת רכב מחברה הולנדית. ביקורת ראשונית על הפעלת התחבורה היבש- תית במלחמה ואחריה נערכה תיכף לסיום המלחמה, וממצאיה נכללו בדו"ח שנתי 24 (עמ' 596).

בחודשים אוקטובר 1974 עד ינואר 1975 ערך משרד מבקר המדינה, לסירווגין, ביקורת על המערכת החשבונאית של יחידות התובלה בתקופה 6.10.1973—17.11.1973, והקיפה נהלים, מסמכים והתחשבות עם הלקוחות. עוד נבדקו תנאי ההתקשרות עם החברה ההולנדית והפעלת הרכב השכור ממנה.

תשלומים לזכאים

הוראות בענייני כספים והנהלת חשבונות לשעת חירום הוכנו מראש והופעלו עם גיוס מערך התובלה. אולם תוך כדי הפעלת היחידות התברר הצורך להוסיף הוראות משלימות.

בסוף אוקטובר 1973 פירסמה הרשות לתחבורה יבשתית לראשונה טבלאות שכר יומי למגויסים, לפי תפקידים, ולאחר כמה ימים הוראות משלימות בצירוף טבלאות, המפרטות את השכר שיש לשלם ואת הניכויים למס הכנסה, לביטוח לאומי ולקרן ביטוח. לא הייתה התאמה בין טבלאות השכר היומי למגויסים לפי תפקידים לבין הטבלאות המשלימות. ואמנם מבדיקת רשימות של תשלומי שכר למגויסים בשבע יחידות תובלה התברר, כי בשתי יחידות שולמו לבעלי מקצועות מסוימים סכומים שונים ממה ששולם לבעלי אותם המק- צועות ביחידות אחרות: ביחידה אחת שולם לנהג סנדר לפי 37 ל"י ליום ובאחרות — לפי 29 ל"י ליום. בשתי יחידות לא נמצאו יומני נוכחות, ובהעדרם לא ניתן לבדוק את נכונות התשלומים לעובדים.

בסוף אוקטובר 1973 פורסמה הוראה הקובעת, כי דמי כלכלה יהיו בשיעור של 10 ל"י ליום; לעובדים השוהים יותר מ-12 שעות מחוץ ליחידותיהם — 15 ל"י ליום.

בדיקת תשלומי דמי כלכלה העלתה, כי ביחידה אחת שולם שלא לפי השיעורים שנקבעו בארבע יחידות, שבהן שולם לעובדים 15 ל"י ליום. לא תמיד צוין, אם שהו העובדים מחוץ ליחידותיהם יותר מ-12 שעות. נמצאו מקרים, שסופקו למגויסים ארוחות, שמחירן עלה על השיעורים שנקבעו; התשלום בוצע מדמי המחזור של היחידות. על טופסי אש"ל לא תמיד נמצאו התימות של מקבלי התשלום ומאשר החשבונות.

הטיפול בתביעות לתשלום פיצויים לבעלי רכב, בגין נזקים שנגרמו לרכבם, נתון בידי המחלקה המשפטית של משרד התחבורה. הטיפול נמשך חודשים רבים, ומספר ניכר של תביעות היה עוד בבירור בינואר 1975, במועד סיום הביקורת. נמצאו מקרים, ששולם לבעלי רכב פיצוי בעד פריטי ציוד, כגון סולמות ויריעות, שלא היו רשומים בטופס גיוס הרכב, ולכן אין לדעת, אם היו ברכב בעת גיוסו.

חשבוניות ללקוחות

עריכת החשבוניות ללקוחות היה מתפקדיהן של יחידות התובלה. תעריפי ההובלה ללקוחות נקבעו על ידי אגף תכנון וכלכלה במשרד התחבורה. בתעריפים פורטו המרחקים בין 24

ישובים בלבד, ובמקרים שמסלולי הובלה היו בין ישובים, שלא נכללו בטבלה, חושבו המרחקים בצורה לא אחידה, והיו טעויות בחישובי מחיר הובלה. העדר הוראות ברורות בדבר צורת החישוב של הובלה סחורות שנפרקו למחרת טעינתן, גרמו, שלקוחות חויבו בסכומים שונים בעד הובלות דומות.

שני טפסים שימשו כ"תעודת משלוח וכרטיס עבודה לרכב", שהיוו אסמכתאות לחישוב מחיר הובלות, לעריכת חשבוניות ולחיוב הלקוחות: אחד לרישום הובלות על בסיס טון/ק"מ ואחד לרישום הובלות על בסיס יומי. כל אחד מן הטפסים נועד ללקוח אחד בלבד. ביחידות הובלה לא הקפידו על שימוש נכון בטפסים בהתאם לייעודם: בטופס אחד רשמו הובלות ללקוחות מספר, ולפעמים אף ללקוחות שהומינו הובלות ביחידות הובלה שונות; הדבר גרם קשיים באיתור מזמיני הרכב. חוסר הקפדה על רישום מדויק של פרטי הובלות ועל אישור ביצוען על ידי הלקוחות גרמו קשיים בהתחשבות עם הלקוחות. במקרים רבים סירבו הלקוחות לשלם בעד הובלות, שנוקפו לחובתם. מאחר שברוב היחידות לא נוהלו כהלכה יומני תנועה ותעסוקת רכב, לא ניתן היה לבדוק, אם נרשם חיוב ללקוח בגין כל הובלה שבוצעה.

התקשרות עם רואה חשבון

1. לרשות משרד התחבורה לא עמד כוח האדם הדרוש שיבדוק את ספרי החשבונות, שנוהלו ביחידות הובלה, את התשלומים שבוצעו ואת ההתחשבות עם הלקוחות בעד שירותי הובלה שסופקו להם. באישור משרד האוצר נמסר הטיפול בנושאים אלה למשרד של רואה חשבון.

לפי הזמנת משרד התחבורה הציעו שלושה רואי חשבון את שירותיהם לביצוע העבודה, וב-8 בנובמבר 1973 דנה ועדת המתכננים (מכרזים) במשרד התחבורה בהצעות שהוגשו. ההצעה שנתקבלה, התבססה על חישוב של 60 ל"י לשעת עבודה של מרכז ו-40 ל"י לשעת עבודה של מנהל חשבונות. ב-15 בנובמבר נחתם חוזה בין משרד התחבורה לבין רואה החשבון, שהצעתו נתקבלה, ובו נקבעה תקרת התשלומים ב-116,000 ל"י. ההתחייבויות על פי החוזה נוסחו בצורה רחבה ביותר, ומשתמע ממנו, כי רואה החשבון קיבל עליו עבודה בהיקף גרוב: לבדוק ולהשלים את הרישומים הכספיים של יחידות הובלה, לאמת את החשבוניות, שהגישו יחידות הובלה ללקוחות, ולאשר, שהן נערכו בהתאם להוראות ולתעריפים, וכן לאמת תשלומים לזכאים. נוסף על כך היה על רואה החשבון לקבוע את יתרת החוב של הלקוחות ולהגיש מאזני סגירה לכל אחת מיחידות הובלה ומאזן מאוחד לתקופה מגיוס הרכב ועד 17.11.1973. עוד קיבל עליו רואה החשבון את התאמת החשבונות של יחידות הובלה בבנקים.

המועד, שנקבע בחוזה לסיום העבודה היה 31.3.1974. סוכם, שתשלומים לרואה החשבון יבוצעו לפי התקדמות העבודה ולפי חשבוניות מפורטות שיגיש, לאחר שיאשרו על ידי חשב המשרד, ובלבד שסכום התשלומים לא יעלה על 96,000 ל"י. היתרה, עד סך 20,000 ל"י, תשולם לאחר אישור המאזן המאוחד.

ביוני 1974 הגיש רואה החשבון דו"ח כספי (דו"ח ביניים) ל-31 במארס 1974, שהיה מבוסס על כרטיסי חו"ז והמפרט את סך כל התקבולים מלקוחות, ללא רשימת החייבים, וכן את סך כל התשלומים לזכאים עבור שכר עבודה, דמי כלכלה, שימוש ברכב ותיקונים. התאמת החשבונות עם הבנקים לא נערכה.

* בעניין ועדת המתכננים, ראה גם בדו"ח זה, עמ' 666.

משרד התחבורה שילם לרואה החשבון 96,000 ל"י בארבעה תשלומים, האחרון ב־2 באפריל 1974, על פי דיווח על התקדמות העבודה; לפי סעיף אחד של ההסכם — סגירת הספרים של יחידות התובלה; והערות כלליות בלבד על שאר הסעיפים. היתרה בסך 20,000 ל"י טרם שולמה, מאחר שהמאזן המאוחד עוד לא הוגש למשרד התחבורה.

משרד מבקר המדינה בדק בחמש יחידות תובלה את המסמכים, שעל פיהם נסגרו ספרי היחידות ונערך דו"ח הביניים. נמצאו עשרות מקרים, שנכונות החשבונות שהועברו ללקוחות לא נבדקה; שלקוחות לא חויבו נעד הובלות שבוצעו עבורם; ושלקוחות חויבו פעמיים בעד אותן ההובלות. מחירי ההובלות לא תמיד תאמו את התעריפים המחייבים והם חושבו לעתים על פי המטען המורשה של הרכב ולעתים לפי משקל המטען. בחשבונות, שהועברו ללקוחות, נמצאו טעויות בסיכום ובהעתקה. לא נמצא תיעוד בדבר בדיקת הנכונות של החשבונות הזכאים.

2. בתחילת 1974 הגיש משרד הבטחון למשרד התחבורה תביעה על סך 5.3 מליון ל"י בעד רכב, שהעמיד צה"ל כסיוע ליחידות התובלה, בעיקר לשתי יחידות. תעודות המשלוח, שנגעו להובלות ברכב שנתקבל כסיוע מצה"ל, הוגשו לחשב משרד התחבורה לחוד, לאחר הפסקת פעולותיהן של יחידות התובלה, והטיפול בהן לא נכלל במסגרת ההסכם עם רואה החשבון.

חשב משרד התחבורה ביקש הסכמת משרד האוצר למסור גם עבודה זו למשרד של רואה חשבון, באמצעות מכרז, ולישיבת ועדת המתכננים מיום 22.1.1974. הוגשו הצעות של שני רואי חשבון. ההצעות היו בסכום זהה — 5,000 ל"י לחודש לעובד מקצועי, בתוספת הוצאות. ההצעה שנתקבלה הייתה של רואה החשבון, שעמו נחתם ההסכם הקודם. הוועדה, החליטה לקבל את הצעתו בנימוק, שהוא היה כבר מעורה בנושא.

עם רואה החשבון נחתם הסכם נוסף, שעל פיו היה עליו להכין חשבונות ללקוחות בעד שירותי ההובלה, שקיבלו באמצעות רכב של צה"ל, להכין רשימת חייבים וזכאים, לסיים את ההתחשבות אתם וכן לבדוק את השימוש בדלק (בדבר בדיקת השימוש בדלק על ידי משרד מבקר המדינה ראה דו"ח שנתי 24, עמוד 600). שלא כבהסכם הראשון, לא נקבעה בחוזה תקרת תשלומים, אלא נקבע, כי התמורה לשעת עבודה תהיה 25 ל"י; בעד בדיקת השימוש בדלק נקבע תשלום של 40 ל"י לשעת עבודה. העבודה, שהיה על רואה החשבון לבצע, לא חייבה מידה רבה של מקצועיות. תקופת ההסכם הייתה מיום 10.2.1974 ועד 9.5.1974, ומשרד התחבורה רשאי היה להאריך אותו לתקופה נוספת, שלא תעלה על שלושה חודשים.

ההסכם נחתם ביום 14 במאי 1974, בתוקף למפרע מיום 10.2.1974. חשב משרד התחבורה האריך את תוקף ההסכם לשלושה חודשים נוספים, דהיינו עד ל־9 באוגוסט 1974. משרד רואה החשבון לא סיים את עבודתו גם בתאריך זה, ורק בנובמבר 1974 הגיש דו"ח בעניין השימוש בדלק ורשימות של יתרות חייבים וזכאים. הסכומים ששולמו למשרד רואה החשבון במסגרת ההסכם השני, בעד עבודתו בחודשים פברואר עד אוקטובר 1974, הסתכמו ב־335,575 ל"י.

המעקב אחר ביצוע ההתחייבויות של משרד רואה החשבון הוטל על האחראי לענייני מל"ח — כספים במשרד התחבורה. לחשבונות, שהגיש משרד רואה החשבון עבור החודשים פברואר עד יוני 1974, לא צורפה רשימת העובדים שהועסקו על ידו אלא צוין רק מספר השעות, שעבורן מגיע תשלום; לחשבונות עבור החודשים יולי עד אוקטובר 1974 צורפו רשימות שמיות של העובדים, אולם לא פורטו הימים שבהם הועסקו. יתר על כן, נמצא, כי בעד עבודת חניכים שולם כמו בעד עבודת מנהלי חשבונות. אי לכך הפחית משרד

התחבורה מחשבון חודש אוגוסט 1974 סך 1,250 ל"י. סכום ההפחתה נראה נמוך מאוד, ולא נמצא תיעוד, שלפיו ניתן לדעת, על יסוד מה חושב.

בהתחשב באופיין ובהיקפן של הבידוקות, שהיו דרושות להסדרת החשבונות של מערך התובלה — מל"ח הייתה הצדקה להיעזר בכוחות מקצועיים מן החוץ, כפי שאמנם עשה משרד התחבורה. ממצאי הביקורת מתברר, שהמשרד לא פעל די הצורך כדי להבטיח שהדבר יעשה בדרך היעילה והחסכונית ביותר.

הוצאה והכנסה

לפי הרישומים בהנהלת החשבונות של משרד התחבורה הסתכמה ההוצאה על הפעלת מערך התובלה שבאחריות הרשות לתובלה יבשתית, לרכבת הרכב שנתקבל כסיוע מצה"ל, בכ"5.35 מליון ל"י, לפי הפירוט הבא (בל"י):

9,860,843	שכר עבודה
2,302,559	אש"ל
18,958,597	תשלום לבעלי רכב שגויס (לרבות פיצויי נזקים)
2,600,907	דלק
1,814,850	הוצאות ארגוניות ושונות

לפי צו הפיקוח על מצרכים (שכר בעד שימוש ברכב) תשל"ה—1974, יש להוסיף לבעלי של רכב, שהיה מגויס במלחמת יום הכיפורים, 4% מהשכר הכולל שהגיע לו, כפיצוי עבור עבודה בשבתות ובחגים. התשלום טרם בוצע.

ההכנסה מלקוחות בעד שירותי הובלה הסתכמה עד ינואר 1975 ב"57,943,995 ל"י.

בנובמבר 1974 המציא רואה החשבון לחשב משרד התחבורה רשימת החייבים והזכאים ליום 31.10.1974; יתרת החייבים הסתכמה ב"6,843,874 ל"י, מהם 6,355,486 ל"י חובות של לקוחות בעד הובלות, והיתר — בעלי רכב ועובדים שקיבלו תשלומי יתר. יתרת הזכאים הסתכמה ב"570,926 ל"י.

התפלגות הלקוחות החייבים עבור שירותי הובלה היא כדלקמן (בל"י):

ס"ה החוב	גובה החוב	מספר החייבים
435,305	עד 5,000	701
296,908	מ"5,001 ל"י ועד 10,000	43
1,295,683	מ"10,001—50,000	50
636,190	מ"50,001—100,000	9
3,691,400	מעל 100,000	11
6,355,486	סה"כ	

הלקוחות החייבים מעל 100,000 ל"י הם משרדי ממשלה, חברות ממשלתיות וציבוריות, והצבת שיווק גדולה. חשבונות סופיות ותזכורות נשלחו ללקוחות בנובמבר 1974. משרד התחבורה הודיע למשרד מבקר המדינה, בינואר 1975, שהטיפול בגביית החובות הוטל על מחלקת הכספים והחשבונות של המשרד.

בין הזכאים 37 איש, מהם 19 בעלי רכב, שיתרת זכותו של כל אחד מהם היא מעל 1,000 ל"י. נוסף על כך נמצאות בטיפול עוד כ-250 תביעות עבור נזקים לרכב.

האיחור בהתחשבות עם הלקוחות גרם הפסד לאוצר המדינה מחמת פיגור בגביית החובות מהלקוחות. מאידך, לא איפשר האיחור ללקוחות הזכאים לקבל את המגיע להם במשך תקופה ממושכת (ראה דו"ח שנתי 3 של נציב תלונות הציבור, עמוד 95).

הפעלת רכב שכור מחוץ לארץ

1. ב-29.10.1973 חתמה הממשלה עם חברה הולנדית (להלן החברה) על חוזה בדבר הפעלת צי משאיות המורכב מ-30 עד 37 גוררים ו-60 גוררים (להלן הרכב), עם צוות נהגים ושני מכונאים. החברה התחייבה להפעיל את הרכב 16 שעות ביום במשך שלושה חודשים. מחיר יום עבודה של משאית נקבע בסך 1,900 פלורינים הולנדיים * והוא כולל גם הוצאות ביטוח הרכב, אחזקתו ותשלומים בעד דלק לפי מחירו ב-27.10.1973. בהסכם נקבע, שהרכב שלא יעבוד מסיבות תלויות בלקוחות ינוכה מהתשלום בעדו סך 409 פלורינים ליום; רכב, שלא יעבוד מסיבות תלויות בחברה, ינוכה בעדו כל הסכום של 1,900 פלורינים ליום. הוצאות ההובלה של הרכב מטריאסט לחיפה, ביטוח ימי ותשלום עבור 12 ימי שהייה בדרך (הלוך וחזור) הם על הממשלה. כמו כן נקבע, כי הממשלה תכסה את כל התשלומים, שהחברה תחוייב בהם על פי חוקי מכס ומס-הכנסה בישראל, ותשלומי שכר עבודה למלווים וביטוח מטענים.

לפי חישובים של כלכלני משרד התחבורה הסתכמה העלות של הפעלת משאית מחוץ לארץ ב-4,160 ל"י ליום. הפדיון היומי, שהיה צפוי ממשאית כזאת, לפי מחירי ההובלה, שהיו מקובלים באותה תקופה, נאמד ב-1,400 ל"י—1,650 ל"י.

2. ב-14.11.1973 הגיעו לארץ 40 גוררים ו-60 גוררים, מהם 7 גוררים כעתודה מוסכמת למקרה של תקלות בתפעול הרכב. בעת הטענת הגוררים על האניות, שהעמידה הממשלה לרשות החברה, התברר, שהיה צורך להתאימם לתנאי האחסנה באוניה. הדבר גרם הוצאה נוספת בסך 125,000 ל"י ועיכוב של ארבעה ימים בהבאת הגוררים.

הרכב הופעל עד 10.2.1974. לאחר התחשבות עם החברה שולם לה סך 5,771,000 פלורינים גים: כ-5,597,000 פלורינים עבור 2,946 ימי הובלה ו-174,000 פלורינים כפיצויים שונים; הסכום בל"י לפי השער דאו היה 8.75 מליון. ההוצאות ששולמו בארץ בעד מכס, שכר עבודה למלווים, ביטוח מטענים וביטוח ימי הסתכמו בסך 490,000 ל"י. עד ינואר 1975 שולם סך 1.5 מליון ל"י על חשבון מס הכנסה, ונציבות מס הכנסה תובעת עוד 600,000 ל"י.

3. ב-13.11.1973 נחתם הסכם בין הממשלה (משרד התחבורה) לבין שותפות של שלוש חברות הובלה מקומיות, שהוקמה לצורך הפעלת הרכב. השותפות התחייבה למלא אחר הנוראות באי כוח הממשלה בנוגע לסדרי קדימויות בהובלת טובין, ולגבות את התמורה בעד ההובלות לפי מחירון, שצורף להסכם, ולשם כך היה עליה לנהל מערכת ספרים וחשבוניות. השותפות התחייבה להעביר את הסכומים, שתגבה מהלקוחות, לחשבון הממשלה בבנק הדואר מדי יום ביומו. העמלה לשותפות בעד שירותיה נקבעה בשיעור 10% מדמי ההובלה, שהיא תגבה. עוד נקבע בהסכם, שרשות הנמלים תשמש נאמן הממשלה לצורך ביקורת על גביית דמי ההובלה ועל העברת הכספים לחשבון הממשלה. לא נכלל בהסכם סעיף בדבר הפקדת ערבות כלשהי להבטחת מילוי תנאי ההתקשרות עם השותפות.

* שער הפלורין הוא ניידי; בסוף 1973 היה השער כ-1.5 ל"י לפלורין.

רק בסוף מאי 1974 הגישה השותפות מאזן בוחן, שכלל פירוט הלקוחות שקיבלו שירותי הובלה ברכב של החברה, הסכומים שחויבו בהם, הסכומים שנגבו ויתרות החייבים והזכאים. כ-70 הלקוחות, שקיבלו שירותים של הרכב חויבו ב-3,470,751 ל"י. מסכום זה נגבו עד ינואר 1975 2,148,696 ל"י. הסכום שלא נגבה מתייחס לחיוב המועצה לשיווק פרי הדר. העמלה, שהשותפות זקפה לזכותה עד ינואר 1975, הסתכמה ב-211,595 ל"י.

הפעלת הרכב

1. כמחצית מבלי הרכב הועמדו לשירותה של המועצה לשיווק פרי הדר. המחיר, שנקבע למשאית (גורר ושני גרורים) היה 1,400 ל"י ליום, מתוך הנחה שהמשאית תעשה את הדרך מאיזור חדרה—נתניה לנמלים חמש פעמים ביום, ובכל פעם תוביל 960 תיבות פרי הדר. אם לא יעמוד הרכב במשימה או יתקלקל ולא יוחלף תוך שעתיים—שלוש, או שהנהגים לא ייחללו לעמוד בקצב העבודה, תודיע המועצה לשותפות, שהפעילה את הרכב, ובהתאם לכך יוקטן התשלום ליום עבודה של משאית, בתנאי שההפסדים יוכרו על ידי הצדדים להסכם. עוד נקבע בהסכם, כי שבועיים לאחר שיוחל בהפעלת הרכב ייבדק המחיר מחדש.

המועצה לשיווק פרי הדר חויבה בעד ההובלות שבוצעו בשבילה בסך 2.5 מליון ל"י בקי-רוב. רק בפרוואר 1974 ערערה המועצה על המחיר שנקבע בטענה, שהרכב לא הועסק 16 שעות ביממה ולא ביצע חמש הובלות, וביקשה להקטין את המחיר ל-826 ל"י ליום עבודה למשאית. הערעור נסב גם על מספר ימי ההובלה שבוצעו. ערעור המועצה נדחה על ידי היועץ המשפטי של משרד התחבורה. הסכום השנוי במחלוקת, לגבי כל תקופת ההפעלה, הוא כ-1.3 מליון ל"י. מאחר שלא הושגה פשרה עם המועצה לשיווק פרי הדר, ביקש מנכ"ל משרד התחבורה, ביולי 1974, את התערבותו של הממונה על התקציבים במשרד האוצר. עד ינואר 1975 לא התקיים הברור.

2. חברת מקורות קיבלה שירותי הובלה ברכב לפי מחיר של 1,400 ל"י ליום למשאית. ב-17.2.1974 ביקשה חברת מקורות להקטין את התשלום בעד הרכב ל-1,000 ל"י ליום עבודה, בנימוק שבתקופה, שבה העסיקה את הרכב, ירדו גשמים עזים, ולא הייתה אפשרות לנצלו במלואו. חברת מקורות עיכבה סך 24,650 ל"י מתוך חיובים בסך 165,000 ל"י.

3. ביוני 1974 הגישה רשות הנמלים דו"ח על הפעלת הרכב. מהדו"ח מתברר שהשותפות שהוקמה להפעלת הרכב, לא פעלה, בהתאם לסעיפי ההסכם שנחתם. בדו"ח נאמר: "עד המחצית השנייה של דצמבר 1973 לא הופקדו דמי ההובלה שנגבו בחשבון משרד התחבורה בבנק הדואר; ההמחאות שנתקבלו מהלקוחות היו לפקודת השותפות והיא הפקידה אותם קודם בחשבונה. השותפות לא ניהלה יומני עבודה של כלי הרכב, וכתוצאה מכך לא ניתן היה לאמת, אם החשבונות שהוגשו ללקוחות התבססו על נתונים נכונים. בחשבונות לא נרשמו הפרטים, שעל פיהם נקבעו דמי ההובלה".

הוצאות הממשלה על שכירת הרכב הסתכמו עד סוף 1974 בסך 12.34 מליון ל"י בקירוב ובכללן התשלום למס הכנסה בסך 2.14 מליון ל"י. הכנסות מתפעול הרכב הגיעו עד גמר הביקורת ל-2.14 מליון ל"י וסך 1.3 מליון ל"י עוד נמצא בברור. כדי לצמצם ככל האפשר את ההפסד, שהיה צפוי מהפעלת הרכב, היה על משרד התחבורה לפקח בקפדנות על ביצוע ההסכם, שנעשה עם השותפות, ולקבוע הסדרים נאותים לניהול מסמכי ההתחשבנות עם הלקוחות.

הרשות לתובלה ימית — פעולות בשעת חירום

הרשות לתובלה ימית (להלן הרשות) היא אחת הרשויות הייעודיות במערך המשק לשעת חירום (מל"ח), הפועלת במסגרת משרד התחבורה*. הרשות נועדה לתכנן ולהסדיר את פעילותם של צי הסוחר הישראלי ושל נמלי הארץ בזמן מלחמה לצורכי הבטחון והמשק. בראש הרשות עומד מנהל אגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה וחברים בה נציגי משרד הבטחון, משרד המסחר והתעשייה, רשות הנמלים; נציג מפקד חיל הים; ונציגי שלוש חברות ספנות. הרשות אחראית בשעת רגיעה להכנת הכלים הארגוניים והמינהליים, שיידרשו להפעלת צי הסוחר והנמלים בשעת, בכלל זה קביעת האמצעים, שיידרשו בכוח אדם ובציוד; פעולות הכנה לריתוק של כוח אדם, ציוד שינוע ורכב; ופרסום נוהלי תפעול.

הרשות אינה גוף סטטוטורי ואין לה סמכויות מכוח חוק, אולם מיוצגות בה הרשויות המוס"מכות ליתן צווים לגבי הספנות והנמלים, דהיינו: מפקד חיל הים ומנהל אגף הספנות והנמלים, וכן רשות הנמלים.

לפי תקנות שעת חירום (פיקוח על כלי שיט) תש"ח—1948 (נוסח משולב), הוענקו לשר התחבורה סמכויות פיקוח רחבות, לצרכים בטחוניים, על צי הסוחר הישראלי, לרבות אניות בבעלות ישראלית המפליגות בדגל נוחות (דגל מדינה זרה). אותן התקנות מעניקות לשר התחבורה סמכות להורות על תנועתם והפעלתם של כלי שיט, ובכלל זה פריקה וטעינה של אניות והעלאה והורדה של נוסעים במימי החופים של ישראל. שר התחבורה אצל מסמכויותיו בתחום זה הן למפקד חיל הים והן למנהל אגף הספנות והנמלים.

רשות הנמלים, האחראית לניהולם, החוקתם והפעלתם של נמלים מכוח חוק רשות הנמלים תשכ"א—1961, ופקודת הנמלים (נוסח חדש) תשל"א—1971, והתקנות שהותקנו: על פיה, כפופה בפעולתה בשעת לצווים ולהוראות, שיינתנו על פי תקנות שע"ח על ידי מנהל אגף הספנות והנמלים בנושאי מל"ח ועל ידי מפקד חיל הים לפי המשימות המוטלות על חיל הים במסגרת צה"ל.

בחודשים יוני ויולי 1974 סקר משרד מבקר המדינה את פעולותיה של הרשות במלחמת יום הכיפורים ובתקופת החירום שלאחריה.

הפעלת נמלים בשעת ח"ח

חוק שירות עבודה בשעת ח"ח, תשכ"ז—1967, ותקנות שעת חירום (רישום ציוד וגיוסו), תשי"ז—1956, מאפשרים להפעיל את נמלי הארץ בזמן חירום כמפעלים חיוניים, ולצוות שעובדי הנמלים וציוד הנמלים יהיו מרותקים לנמלים. שר התחבורה מינה, לפי הסמכויות הנתונות בידו, את מפקד חיל הים ואת מנהל אגף הספנות והנמלים גם כממונים על הנמלים בשעת ח"ח.

הצעד הראשון להסדרת פעילותם של הנמלים הוא פינויים ממטענים מיותרים ובפרט מחומר מסיכונים או דליקים. באוקטובר 1972 הוציאה הרשות קובץ נהלים, וביניהם נוהל הדן בפינוי נמלים. נקבעו קדימויות בהקצאת אמצעי תובלה למטענים חיוניים — מזון ומטענים עבור מערכת הבטחון. לגבי שאר סוגי המטענים לא נקבעו קדימויות.

בימי המלחמה היו אניות, שהמתינו לפריקתן בנמלי הארץ, והיה צורך להתחשב בהוראות שקיבלו אניות ורות מבעליהן בדבר התקרבות לחופים, כניסה לנמלים וזירוז היציאה מהם.

בתחילת אוקטובר 1973 היו באחסנה בנמלי חיפה ואשדוד סחורות, שתפסו כ-80% מהשטח המיועד לאחסנה רגילה בנמלים. הכמות הלכה וגדלה בהמשך המלחמה. חלק מהמטענים

* בעניין פעולות מל"ח בשעת חירום ראה בדו"ח זה עמ' 672.

אוחסנו במחסנים מאולתרים. 87% מהמטענים ששונעו בנמלים בשלושת השבועות של המלחמה היו מטעני יבוא, בעיקר גרעינים. מחוסר אמצעי הובלה יבשתיים לא הייתה אפשרות לפנות מדי יום ביומו את הממגורות שנתמלאו והיו כמה אניות, שהמתניו לפריקה. חברות הביטוח הגדילו את דמי הביטוח. המלחמתי המיוחד, בהרבה מעל לשיעור שבגין ביטוח מלחמתי בנמלי ישראל בתקופת רגיעה.

המחסור בכלי רכב לפינוי הסחורות הביא להתמלאות המחסנים ונוצר חשש, שנמלי הארץ יאלצו להפסיק לפעול (ראה דו"ח שנתי 24, עמ' 596). בשני מקרים, ב-14 באוקטובר וב-22 באוקטובר 1973, פנתה הרשות לממונה על מחוז חיפה במשרד הפנים, שבידו סמכות לתפיסת מקרקעין בבקשה להוציא צווי תפיסה לשטחי קרקע סמוך לנמלי חיפה לצורך פינוי דחוף של מטענים. הצו, שהוצאתו נתבקשה ב-22 באוקטובר, הוצא רק ב-25 בנובמבר 1973. לאחר שהצורך בשטחי האחסנה חלף, פנה יו"ר הרשות, ב-14 במאי 1974, לממונה על המחוז בבקשה לבטל את צווי התפיסה. הממונה על המחוז עיכב את ביטול הצווים בחודש ימים וב-11 ביוני 1974 פנה לרשות בבקשה להמציא לו אישורים מאת בעלי השטחים שנתפסו, שאין להם תביעות כלשהן בקשר לצווי התפיסה. ב-19 ביוני 1974 בוטלו צווי התפיסה. הביקורת העירה, שהטיפול של הממונה על המחוז בתפיסת הקרקעות לא היה יעיל די הצורך, ושהאפשרות, שבעלי המקרקעין יגישו תביעות פיצויים, אין בה כדי להצדיק עיכוב הביטול של צווי התפיסה. משנמסר לרשות המוסמכת, על ידי מי שלטובתו הוצאו הצווים, כי חדל הצורך בהם, הייתה חובה עליה לבטלם.

הפעלת צי הסוחר

הרשות פועלת על פי העיקרון המנחה, שגם בשעת חירום תפעל הספנות כנהוג בזמן רגיעה, כל עוד אין הדבר פוגע באינטרסים הבטחוניים של המדינה.

בשעת חירום מופעלים כלי השיט הישראליים לצרכים משקיים ובטחוניים ולכל עניין הנוגע לפעילות זו על פי צווים, שמוציאה רשות מוסמכת (מפקד חיל הים או מנהל אגף הספנות והנמלים). בקובץ הנהלים לשע"ח של הרשות, שנערך בשנת 1972 ואושר על ידי שר התחבורה, יועד מקום נכבד להיבטים המשפטיים הנוגעים להפעלת הצי הסוחר, לפעולות הרשות וליחסי הגומלין שבין הרשות, חיל הים, מנהל אגף הספנות והנמלים ורשות הנמלים. עם זאת התעוררו בזמן המלחמה כמה בעיות הנוגעות להפעלת צי הסוחר בשע"ח, ביניהן גם בעיות שטרם מצא את פתרונן הרצוי. להלן עיקרן:

1. מרבית הוראות הביצוע, שהוציאה הרשות בשעת חירום ניתנו במברקים או בטלפון על ידי אנשים שונים, שעבדו במטה ההפעלה של הרשות. לעובדי מטה ההפעלה לא נאצלה סמכות שר התחבורה לפי תקנות שע"ח, ולכן עלולים היו להתעורר קשיים במיצוי הדין כלפי מי שסירבו למלא הוראות אלה.

2. סעיף 2 לתוספת הראשונה של תקנות שע"ח (פיקוח על כלי שיט) תש"ח—1948, על פי הנוסח המשולב מתשל"ג—1973, מאפשר לתת בשע"ח הוראות לבעלים, לקברניט ולאיש צוות של כלי שיט הרשום במרשם הישראלי, או החייב ברישום או המושכר לאזרח ישראלי או לתושב ישראל, להשיט את כלי השיט לכל מקום — בין בישראל ובין מחוצה לה — ולהוביל בו מטען בהתאם להוראות. לפי תקנות אלה ניתן איפוא לתת הוראות גם לבעלים, לקברניט ולאנשי צוות של אניות זרות המוחכרות לישראלים, אולם למעשה אניות אלה, כל זמן שהן מחוץ למים הטריטוריאליים, אינן ניתנות לשליטה מעשית, משום שאין לבעליהן חובת נאמנות לישראל.

3. בתקנות הנמלים (בטיחות השיט) תשכ"ה—1965, נקבעו תנאי בטיחות, תנאי מגורים ותברואה ותנאים נוספים להשטת כלי-שיט (ראה דו"ח שנתי 24, עמ' 587). בזמן המלחמה היה צורך לסטות מתנאי התקנות, אולם לא נתבקש ולא הוצא צו, שהתיר אותן הסטיות.

4. הפעלת כלי שיט אזרחיים עקב צווי הרשויות המוסמכות על פי חוקי שעת חירום כרוכה בהוצאות כספיות ניכרות. הזכויות לקבל פיצויים בגין נזקים שנגרמו לצי הסוחר בשע"ח, נקבעו בפקודת הפיצויים (הגנה), 1940. פקודה זו מעניקה זכות לפיצויים בשלושה מקרים: הפקעת כלי השיט (למעט רכישה) והפקעה כוללת בכל מקרה, שכלי השיט חייב לעמוד לרשות הרשות המוסמכת; רכישה נכפית של כלי שיט; הקצאת מקום הובלה בכלי שיט לרשות הרשות המוסמכת. הפקודה אינה קובעת זכאות להוצאות ונזקים, שנבעו עקב ביצוע הוראות שעת חירום, שניתנו לשם הבטחת חיי המפליגים באניות ובטחון האניות או עקב הוצאות ונזקים מסוגים שונים, שלא עקב ביצוע הוראות שעת חירום. אף על פי כן תבעו חברות הספנות לאחר מלחמת יום הכיפורים תשלומים, שלא הגיעו להן. מכוח החוק, בעד הוצאות מיוחדות, שנגרמו להן עקב החלפת צוותים זרים בצוותים ישראלים; הצבת כוח אדם נוסף באניות ועוד.

התביעות נדונו — כל תביעה בנפרד — בוועדה בינמשרדית, שאישרה תשלומים, שהסתכמו בכ-800,000 ל"י. נוסף על כך שולם לחברות ספנות ישראליות ולחברות זרות סך כולל של כ-10.6 מיליון ל"י בעיקר בעד תוספת לביטוח מלחמה מיוחדת. תמורת הסכמת חברות הספנות שלא להטיל תוספת מלחמה על דמי הובלת מטענים.

חלק גדול מהמקרים, שבהם יש לשלם פיצויים שלא מכוח החוק, הם ברורים וניתנים להגדרה. אם הכוונה היא להמשיך בסיוע במקרים כאלה, מן הראוי להסדיר כיאות את שאלת הזכאות ואת דרכי הטיפול.

5. חלק ניכר מאניות צי הסוחר מפליג תחת דגל זר. הבעלים של האניות המפליגות תחת דגל זר עלולים להידרש לבצע פעולות בהתאם לצו לפי תקנות שע"ח, שהן אסורות לפי החוק של מדינת הדגל. בגין מסע האניה, אם הוא נעשה בניגוד לצו, עלולות להתעורר בעיות לגבי תוקף פוליסת הביטוח, חוזה החכירה, הסכם העבודה עם אנשי הצוות הזרים ועוד. בתחילת נובמבר 1973 פרסמה מדינה שדגלה משמש דגל נוחות לכמה אניות של צי הסוחר הישראלי, צו האוסר על אניותיה להוביל מטען בטחוני לצדדים יריבים במזרח הקרוב, כל עוד קיים מצב מלחמה באזור זה. העונש, על הפרת הצו, היה קנס של 50,000 דולר ושליילת דגל הנוחות מהאניה.

6. לפי המשפט הבינלאומי רשאי צד לוחם להחרים כלי שיט אזרחי השייך לאויב על ציודו ומטענו לאחר קיום הליכים משפטיים בבית דין למלקוח ימי PRIZE COURT. לפי חוק בית המשפט לימאות תשי"ב—1952, הוסמך בית המשפט המחוזי בחיפה לפעול כבית המשפט לימאות ובתור שכזה הוא רשאי לשמש כבית דין למלקוח ימי. בעת המלחמה נפלו לידי צה"ל כלי שיט אזרחיים, ובהם גוררות ומחפרים, על ציודם ומטענם. עד לסיום הביקורת, בינואר 1975, טרם נקטו הליכים כאמור.

עיון במסמכים של הרשות העלה, כי משרד התחבורה מודע זה שנים מספר לבעיות האמורות, אולם הפעולות שנקט עד מלחמת יום הכיפורים לא הביאו לפתרון הנאות. המלחמה האחרונה הבליטה ביתר שאת את הצורך למצוא פתרונות לשליטה על צי הסוחר בשע"ח; לתקן את החוקים והתקנות, שעל פיהם מופעל צי הסוחר בשע"ח ולהתאימם לצרכים.

כוח אדם

תקני כוח אדם של הנמלים לשע"ח התבססו על ההנחה, שנמלי הארץ יצטרכו לשנע בשע"ח רק מטענים עבור מערכת ה'בטחון ומוון חיוני לאדם ולבעלי חיים, המהווים יחד כ-15% מן המטענים העוברים בנמלים בזמן רגיעה. בעוד שלפני המלחמה פעלו בנמלי חיפה ואשדוד כ-100 צוותי שינוע בממוצע יומי, הגיע מספר הצוותים בתקופת המלחמה במקצוע ל-53; מספר זה הספיק לצורך שינוע המטענים החיוניים. בתום הקרבות התגברה הפעילות המש"ית, ביחוד יצוא פרי הדר. מכיוון שעובדים רבים היו עוד מגויסים התגלה מחסור בכוח אדם בנמלים, במיוחד בנמל אשדוד.

צי הסוחר הישראלי מופעל על ידי ימאים ישראלים וימאים זרים. בתקופת המלחמה עזבו את אניותיהם כ-12% מכלל הימאים הזרים, שהם כ-4% בלבד מכלל מצבת הימאים בצי. חלק מהימאים הזרים עזבו את האניות ביזמתם או לפי הוראות ממשלתם; חלק נתבקשו לעזוב, כיוון שהאניות הופעלו לצרכים בטחוניים; ויתרם עזבו בתום חוזה העבודה, שהוא להפלגה אחת. בין הימאים שעזבו היו כמה רביי-חובלים ואלחוטאים, שהעדרם גרם קשיים בהפעלת האניות.

לקחים

עם תום הלחימה מינתה הרשות ועדה מצומצמת להפקת לקחים, הסקת מסקנות והמלצות מפעולותיה במלחמה.

1. בשטח התכנון וההצטיידות הועלתה הצעה: לתכנן את הפעלת הנמלים בשע"ח גם לצורכי המשק הכללי ולא רק החיוני; לרכוש 3—4 מחסנים ניידים של 1,000 מ³ כל אחד, שיהיו עתודה לאחסנה מקורה בשע"ח; לרכוש גוררים נוספים להובלה בשטח נמל הקישון. במאי 1974 הוחלט, כי על רשות הנמלים לרכוש גנרטורים לנמלים בשע"ח.

בעקבות קשיים, שהתגלו באספקת מזון וציוד טכני לאניות בנמלי הארץ, המליצה ועדת מל"ח העליונה, שהרשות תפעל עם הרשות לתחבורה יבשתית לריתוק רכב לחברה המספקת שירותים לאניות כדי למנוע קשיים דומים בעתיד.

2. ואלו המלצות הועדה בתחום המשפטי: להפריד את תחומי האחריות בין העניינים שבאחריות הרשות לבין העניינים שבאחריות חיל הים על ידי העברת סמכויות לפי תקנות שע"ח (פיקוח על כלי שיט), תש"ח—1948, באופן סלקטיבי, לפי מהות הנושא, מאחר שהעברת הסמכויות נעשתה באורח כולל ונוצרו שתי רשויות מוסמכות בעלות סמכויות מקבילות. שר התחבורה אצל מסמכויותיו לפי תקנות שע"ח גם לבעלי תפקידים נוספים. תיבדק האפשרות לשנות את החוקים והתקנות המתאימים להפעלת צי הסוחר בשעת חירום כדי להגביר בשע"ח את שליטת הרשות על אניות ישראליות ועל אניות החכורות על ידי ישראלים.

3. הוגשו המלצות גם לשינויים במבנה ובארגון של הרשות, בנוהליה, באמצעי הקשר שלה עם גורמי חוץ ובעזרי המטה המשמשים אותה.

בנובמבר 1974 פורסמו תקנות שעת-חירום (שירותי עבודה חיוניים בספנות ובנמלים), תשל"ה—1974, המסדירות את סדרי הקריאה של יורדי ים לשירות עבודה בשעת חירום וחובותיהם. בתחילת דצמבר 1974 הודיעה הרשות למשרד מבקר המדינה, כי אגף הספנות והנמלים הכין הצעה מקיפה לחיקון תקנות שע"ח (פיקוח על כלי שיט). הרשות ביקשה מהנהלת משרד התחבורה דיון חוזר בנושא הפיצויים לגורמי הספנות בגין צווי שע"ח. כן קוימו דיונים עם משרד האוצר בדבר הביטוח המלחמתי לאניות צי הסוחר.

עוד הודיעה הרשות, כי הוקמה ועדה, שמטרתה לבדוק את רמת הפעילות בשלושת הנמלים ולקבוע תחזיות של היקף תנועת המטענים לסוגיהם לשם תכנון הפעלת הנמלים בשע"ח. נרכשו שלושה מחסנים ניידים בשטח של 1,000 מ"ר כל אחד, ואותרו שטחים נוספים לקליטת מטענים מהנמלים. הרשות הגישה דרישותיה לריתוק רכב עבור החברה המספקת שירותים לאניות. חלק מהדרישות אושר וביתון עוד דנים. עודכן קובץ הוראות שע"ח לאניות צי הסוחר, ובוצעו מרבית ההמלצות בנושאים הארגוניים.

בראשית פברואר 1975 הפיץ משרד התחבורה הצעת תזכיר — הצעת חוק לתיקון תקנות־שעת־חירום (פיקוח על כלי שיט), תש"ח—1948, המתבססת על לקחי מלחמת יום הכיפורים.

העברת בעלות על רכב מנועי

פקודת התעבורה והתקנות, שהותקנו על פיה, מחייבות רישוי של כל רכב מנועי ורישומו ומתן הודעה, על כל שינוי בבעלות עליו. על רישויים ורישומם של כלי רכב, מופקד אגף שירותי נהיגה ורכב, שבמשרד התחבורה. באגף פועלת רשות רישוי ולה משרדים מחוזיים בירושלים, בתל אביב, בחיפה ובאחרונה גם בבאר שבע. מידע על הרכב המנועי, הבעלות עליו ועל שינויים בפרטים אלה, נמצא במשרדים המחוזיים וברשות הרישוי: במשרדים המחוזיים מרוכז מידע זה בכרטיס הרכב המנועי, וברשות הרישוי בתיק. נפרד, המנוהל לגבי כל כלי רכב. בתיק מצויים כל המסמכים המתייחסים לרכב ולבעליו. המידע הבסיסי על כלי הרכב והבעלות עליהם מעובד גם באמצעות מחשב.

כדי להקל על קהל הפונים, ולייעל את השירות, הונהג, באפריל 1972, הסדר, המאפשר להגיש בקשות לרישום שינוי של בעלות על רכב גם באמצעות בנקים מורשים.

פעולות רשות הרישוי, בנושא רישוי נהגים וכלי רכב, נבדקו על ידי משרד מבקר המדינה בעבר, באחרונה ב־1970 (ראה דו"ח שנתי 21, עמ' 544); ממצאי מעקב הובאו בדו"ח שנתי 23, (עמ' 605). בספטמבר ובאוקטובר 1974, נערכה ביקורת חוזרת על הפעולות, הכרוכות בהעברת בעלות על כלי רכב, נוכח ההסדרים החדשים, שנקבעו בתחום זה.

1. לפי תקנות התעבורה, מוטלת חובה על בעליו של רכב הנמכר או, שחל שינוי בבעלות עליו, להודיע על כך לרשות הרישוי ולמסור את שמו ופרטיו של רוכש הרכב. חשיבות מיוחדת נודעת לעדכון הנתונים בדבר הבעלות על כלי הרכב בשים לב לכך, שהאחריות לתשלום קנסות ולמעורבות בתאונות חלה על הבעלים הרשומים של הרכב. אם העברת הבעלות לא נרשמת, או שהיא נרשמת באיחור, עלול המוכר להיות מוטred אף שמילא חובתו על פי התקנה והודיע לרשות הרישוי על המכירה. לפי נוהל, שנקבע עוד בדצמבר 1967, נדרש כל אדם המבקש להעביר את הבעלות ברכבו, להשתמש בטופס, שקבעה למטרה זו רשות הרישוי; הטופס משמש גם שטר מכר ובקשה לביצוע העברת בעלות. מטרת התקנות והנוהל הן להבטיח רישום עדכני של הבעלות על כלי הרכב, כדי שהרישום ישמש ככלי פיקוח, על כך, שרכב שיש הגבלות על העברתו, למשל עקב אי תשלום מסי היבוא במי־לואם, לא יועבר לפני הסרת המיגבלות. העברת הבעלות נרשמת רק לפי הודעת הקונה.

— רשות הרישוי לא הקפידה להשתמש במידע המתקבל אצלה, באמצעות ההודעות על שינוי בעלות: הן לא שימשו לצורך מעקב אחר קונים, שלא הגישו בקשות לרישום של העברת הבעלות והן אף לא תויקו בתיקי הרכב. מן הראוי היה להשתמש במידע זה לנקיטת צעדים, נגד קונים, שלא מילאו חובתם בדבר רישום הבעלות על שמם (בעניין תלונה על המשטרה בדבר הטרת מוכר רכב בעקבות אי העברת רישום הרכב. על שם הקונה — ראה דו"ח שנתי מס' 1 של נציב תלונות הציבור, עמ' 87).

משרד התחבורה הודיע למשרד מבקר המדינה, בינואר 1975, שהצעה בדבר שינוי התקנות, נמצאת בדיון, ואם היא התקבל אפשר יהיה לרשום שינוי בעלות על רכב, בהסתמך על הצהרת המוכר בלבד.

2. לפי תקנות התעבורה אם נמכר רכב הרשום במשרדי הרישוי, חייב המוכר למסור לקונה את רשיון הרכב וכן שטר ערוך כדון, על גבי טופס מיוחד למטרה זו, המשמש, כאמור, גם כטופס בקשה לשינוי הבעלות. הטופס מכיל פרטים מהותיים והכרחיים לביצוע רישום של העברת הבעלות, שהעיקריים שבהם הם, נתונים על ביטוח הרכב, מספר הפוליסה, פרטי הזיהוי של המוכר והרוכש, מענם וחתימותיהם. העברת הבעלות על רכב חייבת תשלום של אגרה הנעה, לגבי מכוניות, בין 150 ל-200 ל"י, לפי סוג המכונית.

הגידול במספר כלי הרכב בישראל הביא, גם, לגידול ניכר בהיקף העיסוקאות ברכב משומש, ומספר הבקשות לרישום של העברת בעלות על רכב גדל משנה לשנה: בשנת הכספים 1973 — בוצעו כ-75,000 פעולות, ובשנת הכספים 1974 בוצעו עד לסוף דצמבר 1974, בממוצע, כ-8,000 פעולות בחודש.

מאז הנהגת ההסדר להעברת בעלות על רכב גם באמצעות בנקים מורשים, גדל כל שנה שיעור המקרים, שבהם העדיפו הנוקמים שירות זה; בשנת הכספים 1972 — כ-17,000 מבין כ-77,000 בקשות; בשנת הכספים 1973 — כ-36,000 מבין כ-75,000 בקשות ובשנת הכספים 1974 (עד לסוף דצמבר) — כ-4,900 מבין כ-8,000 בממוצע, בחודש.

בהסכם עם הבנקים, שהורשו לטפל בבקשות להעברת בעלות, נקבע, שאין הם רשאים לטפל באותם מקרים, שבהם קיימת הגבלה ברשיון הרכב, או כשמדובר במכירת רכב לתאגיד, או בהעברת רכב החייב במסי יבוא. ביקורת מסורגת על בקשות של רישום שינוי בעלות, שנתקבלו ברשות הרישוי באמצעות הבנקים העלתה מקרים, שבהם טיפלו הבנקים בבקשות להעברת בעלות על רכב, שלפי ההוראות חייב היה הרוכש לפנות לגביהן למשרדי הרישוי. כאשר טפסי הרישום הללו הגיעו לרשות הרישוי לרישום ההעברה, לא ניתן היה משום כך לבצעה: מבין כ-70,000 בקשות, שנתקבלו באמצעות הבנקים, ממועד הפעלת ההסדר עד לסוף ספטמבר 1974, לא ניתן היה לבצע רישום של שינוי בעלות, מהסיבות האמורות, כ-3,000 מקרים בקירוב; על רשות הרישוי היה לפנות לגביהם אל הרוכש — שעליו חלה האחריות להעברת הבעלות — כדי שיפעל להסרת ההגבלה. בספטמבר 1974 עדיין נותרו כ-1,300 מקרים, שבהם עוד לא הוסרה ההגבלה על העברת הבעלות, כ-250 מהם עוד משנת 1973. מן הראוי שמשרד התחבורה יפנה להנהלות הבנקים, אתם הופעל ההסדר, כדי שיפעלו בקפדנות גדולה יותר, בביצוע תפקידם, על פי ההוראות שנקבעו. על המשרד גם לפעול לסיום הטיפול באותם מקרים, שבהם לא אושר רישום של שינוי הבעלות מסיבות שונות, על ידי זרוז הצדדים לעיסקאות להסרת ההגבלות המונעות את ביצוע הרישום.

3. — בבדיקה מסורגת של בקשות לרישום של שינוי בעלות, שנתקבלו במשרד המחוזי בתל אביב, נמצאו מקרים, שבהם לא תמיד נבדק טופס הבקשה להעברת הבעלות בקפדנות וחסרו בו פרטים חיוניים, למשל פרטים על קיום תעודת ביטוח בת תוקף על שם הקונה, חתימה של הקונה ופרטים עליו. בדיקה של כ-135 בקשות לרישום שינוי בעלות שנתקבלו במשך יומיים ביוני 1974, העלתה 24 מקרים, שבהם חסרו פרטים חיוניים לביצוע הרישום.

בינואר 1975 הודיע משרד התחבורה, למשרד מבקר המדינה, שהוא הפנה את תשומת לב העובדים לצורך ביתר הקפדה ועירנות בכל הכרוך בטיפול בבקשות להעברת בעלות על רכב.