

2. בדיקת הטיפול בתלונות אצל המפקח על התעבורה במחוז ירושלים, בתקופה ינואר-ספטמבר 1981 העלתה, שלמחוז הגיעו כ-70 תלונות נגד נהגי מוניות. תלונות שלא ניתן לטפל בהן, בעיקר מחוסר פרטים, מתוויקת במחוז, ולמתלונן נשלחה הודעה על כך. לתלונה שבה נמצאים כל הפרטים המזהים הדרושים, נפתח תיק והחוקר במחוז מזמן את הנהג לבירור; בגמר הבירור ואם נמצאה התלונה מוצדקת, מועבר התיק למחלקת התביעות של המשרד להמשך הטיפול.

— אצל המפקח המחוזי על התעבורה במחוז חיפה והצפון אין חוקר ומבקר תלונות כך שאלו המגיעות למחוז אינן נענות ואינן זוכות לטיפול.

— תלונות במספר רב, יחסית, מגיעות מתיירים אולם המשרד אינו מטפל בהן בנימוק, שעד שהנושא מגיע לכלל דיון משפטי עוב התייר, בדרך כלל, את הארץ, וללא עדותו לא ניתן לקיים דיון ולהשיג הרשעה בבית משפט. מן הראוי, שהמשרד ימצא דרך שבה יוכלו תלונות התיירים לשמש את המשרד בבואו לנקוט צעדים נגד הנזלונים. על פי החוק ניתן לגבות עדות מוקדמת במקרה שעד עומד לעזוב את הארץ.



מממצאי הביקורת עולה, שהמשרד לא גיבש עדיין מדיניות ברורה להפדר ענף המוניות. שיטת הקיצוץ במתן רשיונות למוניות וההמתנה הממושכת הביאו לכך, שרשיון למנית הוא בעל ערך ועובר לפזר, ואשר כדברי בית המשפט העליון — נעשים בו עסקאות, סידורים וקומבינציות למיתרון כחוק ושלא כחוק. מתברר, שמשקיבל אדם רשיון למונית הוא פועל למעשה ללא פיקוח מטעם משרד התחבורה, הן כאשר למילוי אחר תנאי הרשיון והן כאשר לתעריפים שהוא גובה.

משרד מבקר המדינה הצביע כבר בדו"ח שנתי 27 על ליקויים בעלי משקל בתחום זה. כפי שעולה מהביקורת הנוכחית לא פעל המשרד לתיקון הליקויים האלה. מן הצורך, איפוא, שהמשרד יערוך בחינה מקיפה של בעיות הענף ויתנהג הסדר יסודי, שיבטיח את הפעלתו התקינה של הענף.

תמיכות במחירי טיסות פנים-ארציות

1. תושבי אילת, מצפה רמון, הערבה, מרחב שלמה וראש פינה (להלן — הזכאים) נהנים משנת 1972 מהנחות במחירי הטיסה בטיסות פנים-ארציות. הסדר זה בא כדי להקל, מבחינה כספית, על תושבי ישובים מרוחקים בקיום קשר עם מרכז הארץ ולסייע בכך במדיניות הממשלה לפיזור האוכלוסין. בשנת הכספים 1979 הסתכמה ההוצאה מתקציב המדינה, למטרה זו, בסך של 8.73 מיליון שקל; בשנת הכספים 1980 הוצאו לכך כ-12 מיליון שקל, ולשנת הכספים 1981 הוקצבו לכך 18 מיליון שקל. מרבית סכום ההקצבה נועד לכסות את התמיכה בטיסות בקו תל אביב-אילת. עד לאמצע 1981 שולמה התמיכה לזכאים באמצעות חברת תעופה אחת (להלן — החברה) ולאחר אותו מועד ניתנה התמיכה גם לטיסות, הנערכות בהיקף קטן, בחברה נוספת.

הטיפול בתשלום לחברות התעופה בגין התמיכות הוא בידי אגף תכנון וכלכלה, שבמשרד התחבורה. מחירי הטיסה ליעדים האמורים, לרבות לזכאים, ומועדי השינויים בהם נקבעים מפעם לפעם על ידי משרד האוצר.

2. בתודשים פברואר-אפריל 1981 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת במשרד התחבורה (להלן — המשרד) על סדרי הטיפול במתן התמיכה האמורה, לרבות דרכי הדיווח של חברות התעופה למשרד ופיקוחו על הביצוע של מתן התמיכות לזכאים. בדיקה משלימה נערכה במשרד האוצר*.

הסדרים לקבלת הנחה במחירי כרטיסי הטיסה

1. מנתונים, שריכוז משרד מבקר המדינה בדבר מספר הכרטיסים שנמכרו בתקופה אוקטובר 1980 — מארס 1981, לתושבי אילת ואזורים מרוחקים אחרים, על פי נתונים שנמסרו למשרד על ידי החברה, עולה, שבתקופה האמורה נמכרו בסך הכל 41,610 כרטיסים מזולים, מהם 31,626 (76%) לתושבי אילת, ו-5,173 (12.5%) לתושבי מקומות אחרים; 4,811 כרטיסים (11.5%) נמכרו לעובדי מפעלים באזורים המרוחקים.

* על סדרי התמיכה בהובלת משאות לאילת — ראה בדו"ח זה, עמ' 462.

— על פי דברי ההסבר לתקציב המשרד, ההסדרים לגבי יישובים, שתושביהם זכאים לתמיכה במחיר הטיסה מבוססים על החלטת ממשלה. לדברי המשרד נתקבלה ההחלטה האמורה לפני שנים רבות אולם בתיקי המשרד וכן בתיקי אנף התקציבים באוצר, שגם בהם עיינה הביקורת, לא נמצאה החלטת הממשלה, שעליה מתבססת התמיכה, ולא רשימה מוסמכת של היישובים, שתושביהם נכללו בהסדר. בתשובתו מיוני 1981 הודיע המשרד, כי אין בידי עותק ממנה. בהיעדר החלטת הממשלה לא ניתן לדעת את שמות היישובים ושיעור ההנחה שאותה התכוונה הממשלה לתת.

2. בהתאם להסדרים הקיימים, על נוסע המבקש לרכוש כרטיס טיסה מוזל להציג "תעודת זכאי" בעת רכישתו. תעודה זו מונפקת על ידי הרשויות המקומיות באזורים המרוחקים. עיריית אילת מנפיקה את התעודות לתושביה וכן לתושבי המועצה האזורית ערבה. הקריטריונים, שעל פיהם הוציאה עיריית אילת תעודות זכאות, שתוקפה לשנתיים, הם: אורח ישראלי שמקום מגוריו, לפחות במשך ארבעה חודשים, על פי הרישום בתעודת הזהות, הוא אילת או יישוב בערבה; מקום עבודתו הקבוע גם הוא במקומות אלה; אין הוא חייב לעירייה מיסים. קבוצה נוספת הנהנית מתמיכה במחירי הטיסות, אם כי בהיקף מצומצם יותר, היא של עובדים המועסקים באזורים מרוחקים אף כי אין זה מקום מגוריהם הקבוע.

— בתיקי המשרד לא נמצאו הוראות או הנחיות מוסמכות באשר לרשויות המקומיות הרשאיות להוציא תעודות זכאות, וכן בדבר הקריטריונים לחלוקת התעודות. מתברר, שבידי המשרד אין גם מידע על מספר התעודות שהוצאו בכל יישוב וישוב וכן המספר הכולל של התעודות שהונפקו בכל היישובים, פרט לאילת שבה ניתנו כ-8,600 תעודות זכאות. כמו כן לא נמצאו סימוכין למתן התמיכה בנקי טיסות של עובדים המועסקים ביישובים מרוחקים, אולם אינם מתגוררים בהם, וממילא, לא קבע המשרד קריטריונים ברורים ואחידים להוצאת התעודות בכלל האזורים המרוחקים ולחידושן.

מחירי הטיסה לזכאים

מחיר כרטיס הטיסה לזכאים נקבע, כאמור, על ידי האוצר, והוא משתנה מפעם לפעם. בעת עריכת הביקורת היה מחיר הכרטיס לזכאי תושב אילת, בקו אילת-תל אביב וחזרה 400 שקל (כולל מע"מ), לעומת 1,120 שקל — מחיר טיסה רגיל לנוסע.

בטבלה להלן מובאת השוואה שערך משרד מבקר המדינה, בין שיעורי ההעלאות שחלו במחיר כרטיסי הטיסה, הן לנוסעים רגילים והן לזכאים, בקו האמור שבו טסים מרבית הזכאים, לבין ההעלאות שחלו במחירי התחבורה הציבורית באותו קו. בשנים 1972—1981:

שינויים שחלו במחירי הטיסה בתחבורה ציבורית — יבשתית			שיעור התמיכה ב-%		מחיר לטיסה בקו ת"א-אילת (בשקלים) (1)		שיעור העלאות המתיירים ב-%		מחירי הטיסה בהשוואה למחיר הטיסה של זכאי		מחירי הטיסה בהשוואה למחיר הטיסה של זכאי		מחיר כרטיס טיסה מתחייב לזכאי (בשקלים) (3)	
נוסע רגיל	זכאי	התמיכה (2)	הרגיל	הטיסה	למחיר	הטיסה	של זכאי	נוסע רגיל	זכאי	בשקלים (2)	ב-%	שיעור העלאה	טיסה מתחייב לזכאי	שנים
7.0	5.2	0.4	5.7	8	—	—	—	1.3	—	—	—	—	—	1972
15.6	5.2	7.28	46.7	140	122.9	0.0	3.2	3.2	146.0	12.8	—	—	—	1974
20.8	7.3	9.34	44.9	128	33.3	40.4	3.2	4.6	44.0	12.8	—	—	—	1975
27.4	9.1	12.82	46.8	141	31.7	24.7	4.6	6.2	35.0	24.8	—	—	—	1976
49.0	12.8	26.4	53.9	206	78.8	40.7	6.2	7.7	24.0	30.8	—	—	—	1977
68.2	15.4	36.16	53.0	235	39.2	20.3	7.7	22.6	194.0	90.6	—	—	—	1978
134.8	29.8	78.04	57.9	262	97.7	93.5	22.6	56.3	149.0	225.6	—	—	—	1979
414.3	178.6	152.86	36.9	86	207.3	499.3	56.3	74.8	33.0	300.1	—	—	—	1980
745.0	264.8	331.4	44.5	125	79.9	48.3	74.8	—	—	—	—	—	—	1981

(1) מחיר בכיוון אחד, ללא מע"מ, בסוף כל שנה.

(2) סכום התמיכה נקבע לפי אופן ההתחשבות של המשרד עם החברה, כאשר הבסיס לחישוב הוא 80% מהמחיר המלא של הכרטיס והחברה נושאת ב-20% הנותרים של המחיר. (ראה להלן).

(3) לוא היו מוצמדות ההעלאות במחירי הטיסה לשינויים במחירי התחבורה הציבורית היבשתית.

המחירים של כרטיסי הטיסות, בתקופה הנסקרת, עלו לגבי נוסע רגיל, פי 106, ולגבי זכאי פי 51; ואילו לגבי נוסע בתחבורה ציבורית הגיע שיעור ההעלאה פי 58. עם זאת עולה מהנתונים שבטבלה, שבסוף 1981 היה מחיר הטיסה המוזלת גבוה פי שלושה וחצי ממחיר הנסיעה באוטובוס.

התמיכה לפי קווי הטיסה השונים, לפי מחירי חודש מאי 1981, היתה בין 45.5 שקל לכרטיס בכיוון אחד (לילד בקו תל-אביב — ראש פינה), לבין 589.2 שקל לכרטיס בכיוון אחד (בקו תל אביב — אופירה). התמיכה הממוצעת לכרטיס היתה 252 שקל בקו תל אביב-אילת, שבו נסעו מרבית הזכאים.

— בתיקי המשרד ובתיקי אנף התקציבים שבמשרד האוצר לא נמצאו קריטריונים ותחשיבים לקביעת מחירי הטיסה לזכאים ולשינויים שהלו בהם, כגון קביעתם על פי השינויים במחיר הכרטיס לנוסע רגיל, או הצמדה לעלייה במחירי התחבורה הציבורית. לדוגמה, בתקופה 1.9.71—1.12.74 הועלו מחירי הטיסה לנוסע רגיל בקו תל אביב-אילת מ-7 שקלים ל-15.6 שקלים, ואילו המחיר לתושב אילת נשאר בעינו — 5.2 שקלים, מאידך בינואר 1980 לא הועלה המחיר לנוסע רגיל, והוא עמד על 134.8 שקל לנסיעה בכיוון אחד, ואילו המחיר לזכאי תושב אילת הועלה מ-29.8 שקל ל-44.8 שקל לכרטיס. העדר קריטריונים לקביעה של שיעור התמיכה במחירי הטיסה לזכאים, הביא לכך ששיעור התמיכה תפח והגיע מ-7% בשנת 1972 עד לשיא של 262% ב-1979.

— המשרד לא בדק איזו אוכלוסיה נהנית מהטיסות המוזלות, ואף לא קבע הנחיות בדבר מספר מירבי של טיסות שזכאי רשאי לטוס בשנה. בהעדר נתונים כאלה יתכן שמרבית הטיסות המוזלות מתוצאות על ידי מספר מצומצם של נהנים, ומשכבות בעלות הכנסה גבוהה; זאת, נוכח ההפרש הניכר הקיים בין מחירי הטיסה המוזלת לבין מחיר הנסיעה באוטובוס (ראה לעיל).

התחשבות עם החברה

1. ההתחשבות בגין הטיסות המוזלות נערכת על ידי המשרד עם החברה המבצעת את הטיסות, והתשלומים מועברים אליה. הכרטיסים לזכאים מסומנים בסימון מיוחד והחברה מגישה למשרד, פעם בחודש, דו"ח המופק באמצעות מחשב, על מספר הנוסעים וכן דרישות לתשלום התמיכה.

ההתחשבות בין המשרד לבין החברה לגבי הכרטיסים הנמכרים לזכאים תושבי אילת בלבד, נעשית על בסיס החור בשיעור של 80% ממחיר הכרטיס הרגיל והחברה נושאת ב-20% מהמחיר. גובה התמיכה נקבע על כן כהפרש שבין 80% ממחיר המלא של הכרטיס לאילת לבין המחיר שמשלם הזכאי, כפי שזה נקבע מזמן לזמן. לגבי שאר האזורים נקבע גובה התמיכה כהפרש שבין המחיר המלא של הכרטיס לבין המחיר לזכאי; החישוב לגבי העובדים באזורי פיתוח (להבדיל מתושבים) נעשה באותה דרך, אלא שהמחיר שהם משלמים גבוה מהמחיר שמשלם הזכאי: המחיר לכרטיס לעובד במפעל באילת בכיוון אחד, ללא מע"מ, היה ב-31.381 414.3 שקל לעומת 476.4 שקל ששילם נוסע רגיל באותו קו, דהיינו תמיכה בשיעור 13%.

— באגף תכנון וכלכלה שבמשרד לא נמצא דיווח כלשהו על עריכת בדיקות לאימות הדיווחים שמגישה לו החברה; זאת, אף לא אחרי אפריל 1980 — מועד שבו נמכרה החברה.

תשלומי התמיכות במחירי הכרטיסים נעו בשנת הכספים 1980 בין 433,000 ל-1,093,000 שקל לחודש. באותה שנה הסתכמו התמיכות שהועברו לחברה ב-11.64 מיליון שקל בקירוב.

2. החל באוגוסט 1979 נוהג המשרד להעביר לחברה 75% מאומדן התמיכה לתורש הבא, על פי תחשיביו, במקדמה; לאחר מכן הוא מנכה את המקדמה מהסכום המגיע בפועל.

— משרד מבקר המדינה בדק את סדרי תשלום המקדמות לחברה בתקופה אוגוסט 1979 — פברואר 1981. התברר, ששיעור המקדמות התודישיות נע בין כ-60% מסכום האומדן של התמיכה לבין 300%. בפברואר 1981 הסתכמה המקדמה בסך של 2.3 מיליון שקל, שהם פי ארבעה משיעור המקדמה שנקבע. כיוון שלפברואר 1981 ניתנה לחברה מקדמה העולה ב-1.5 מיליון שקל בקירוב על הסכום הכולל של התמיכה שהגיעה לה, נותר כידיה עודף תשלום, בסוף שנת הכספים 1980, בסך של 0.45 מיליון שקל. המשרד לא קיבל 'שחרור' תקציב לביצוע מקדמה בגודל כזה; גם לא נקבעה ריבית שבה יש לחייב את החברה בגין הקדמת מימון לתקופה העולה על חודשיים.

בעקבות הביקורת, פנה המשרד, במאי 1981, לסגן הממונה על התקציבים שבאוצר, והפכיר את מתן המקדמה המוגדלת לחברה בפיגור בהעלאת תעריפי הטיסות ובהימשכות המשא ומתן עמה בדבר מתן רישיון להפעלת טיסות שכר בין-לאומיות. המקדמה העודפת קוזה מהתמיכה המגיעה לחברה בתחילת שנת הכספים.



תושבי אזורים מרוחקים נהנים זה שנים מהנחות ניכרות במחירי טיסות פנים-ארציות; לשנת הכספים 1981 הוקצב למטרה זו סך של 18 מיליון שקל. מממצאי הביקורת בולט היעדר הסדרים ארגוניים בסיסיים ותייעוד נאות בכל הנתע לתשלום התמיכה; לא נמצאה החלטת הממשלה בדבר הוזלת מחירי הטיסות לתושבי המקומות האמורים והגדרה מוסמכת וברורה של הזכאים לכך; לא נמצאו החלטות בדבר שיעור התמיכה שתניתן לזכאים ואף לא כללים או תחשיבים לביסוסה; לא נקבעו סדרי פיקוח על הוצאת כרטיסי זכאות לטיסות מוזלות, וגם לא נערכה בדיקה בדבר סדרי מכירת הכרטיסים לזכאים בלבד ובדיקה של דיווחי חברות התעופה שהוגשו לצורך קבלת התמיכה; לא נערך סקר בדבר האוכלוסיה הנהנית מהטיסות המוזלות, ואף לא נקבעו הנחיות בדבר מספר מירבי של טיסות שזכאי רשאי לטוס בשנה.

הביקורת העמידה את משרד התחבורה על הצורך, שיפעל ליצירת מערך נתונים ערכני ומדימני וכלי בקרה לפיקוח על התשלומים לחברות התעופה, תוך קביעת קריטריונים ברורים לזכאות ולגובה התמיכה במסגרת התקציב המאושר. בתשובתו, מיוני 1981, להערות הביקורת, הודיע המשרד, כי יבצע, באמצעות רואה חשבון, סקר שיעסוק בסוגיות הבאות: בדיקת מספר התעודות שהונפקו לזכאים בכל ישוב; קביעת קריטריונים להנפקת התעודות וסדרי פיקוח על הוצאת התעודות והיידושן; בדיקת האוכלוסיה הנהנית מהטיסות המוזלות; ואימות דיווחי חברות התעופה.

לדעת הביקורת, על משרדי התחבורה והאוצר לבחון מחדש את הסדר התמיכה במחירי הטיסות על כל היבטיו, ולקיים סדרי בקרה נאותים שיבטיחו השגת היעדים שנקבעו.

החזר הוצאות הובלה יבשתית לאילת וממנה

ריחוקו של נמל אילת ממרכזי הייצור והצריכה בארץ מייקר את הובלת המטענים אליו וממנו, לכן השתתף משרד המסחר והתעשייה, החל ב-1968, ב-70% מהוצאות ההובלה היבשתית של מטענים לנמל אילת וממנו. עם פתיחתה מחדש של תעלת סואץ ב-1975 לתנועת מטענים לישראל וממנה היה חשש, שבשל הכדאיות הכלכלית מטענים, שקודם לכן הגיעו לנמל אילת, יובלו דרך התעלה לנמלי הים התיכון — חיפה ואשדוד; ואף הוסטו משנת 1977 ואילך מטענים והובלו דרך תעלת סואץ. בעקבות כך נדרשה הגדלת השתתפות הממשלה בהוצאות ההובלה היבשתית, שנשחקק במשך השנים והגיעה ב-1977 ל-15% בקירוב מעלות ההובלה.

כדי שתשלום התמיכה ללקוחות — היבואן או היצואן — ייעשה בכל ההקדם, הועבר, החל בספטמבר 1977, ביצוע התשלומים לידי רשות הנמלים (להלן — הרשות). בתקופה ספטמבר 1977 — אוגוסט 1978 נשאה הרשות ב-26% מהוצאות ההובלה ששולמו וביתרה נשא משרד התחבורה. החל בספטמבר 1978 משתתפים משרד התחבורה ורשות הנמלים בתשלום ההחזרים בחלקים שווים (ראה להלן). בשנת הכספים 1979 הוצאו למטרה האמורה 1.5 מיליון שקל. בתקציב המשרד לשנת הכספים 1980 הועדו לכך 1.8 מיליון שקל וההוצאה באותה שנה הסתכמה ב-1.64 מיליון שקל. בתקציב לשנת הכספים 1981 הוקצבו למטרה זו 3.8 מיליון שקל.

במאוס ובאפריל 1981 בדק משרד מבקר המדינה במשרד התחבורה וברשות הנמלים את סדרי התמיכה בהוצאות ההובלה לאילת וממנה (בדבר ביקורת קודמת בנושא ראה דו"ח שנתי 29, עמ' 860-863; התייחסות לנושא הייתה גם בביקורת שנערכה ברשות הנמלים ב-1980, על הפעלת מסוף השיטעון בנחל צין — ראה דו"ח שנתי 31, עמ' 869)*.

* על סדרי התמיכה במחירי טיסות פנים ארציות של תושבי אזורים מרוחקים ראה בדו"ח זה, עמ' 459.

1. בדצמבר 1977 מינה מנכ"ל משרד התחבורה (להלן — המשרד) מינהלה להחזר הוצאות הובלה יבשתית לאילת וממנה (להלן — המינהלה), שבה היו חברים נציגים של אגף תכנון וכלכלה ולשכת היעץ המשפטי במשרד, אגף התקציבים במשרד האוצר, רשות הנמלים ומשרד התעשייה והמסחר; כיושב ראש המינהלה כיהן נציג אגף תכנון וכלכלה.

תפקידי המינהלה, על פי כתב מינויה, היו: לגבש קריטריונים לסוגי המטענים שבגינם תינתן תמיכה, לקבוע את גובה ההחזרים ולהכניס בהם שינויים במדת הצורך; להכין תקציב שנתי על בסיס בדיקה תקופתית של ההחזר הנדרש ושל נפח ההובלה. נקבע, שהחל ב-1.4.78 יהיה חשב המשרד אחראי לתשלום השתתפות המשרד לרשות שהיא, כאמור, העורכת התחשבנות עם היבואנים והיצואנים; הרשות תמציא ליושב ראש המינהלה, בכל חודש, דרישה לתשלום ההשתתפות שהיא שילמה לבעלי המטענים.

המינהלה מנתה שמונה חברים; הרכב זה לא היה גמיש דיו לצורך קיום דיונים בתכיפות הנדרשת לעריכת השינויים הנחוצים בשיעורי ההחזר. באוקטובר 1978 קיימה המינהלה דיון שבו הובהר, שהסדר להחזר ההוצאות מותר, עדיין, הפרש מחירים, בין המעבר דרך תעלת סואץ לבין המעבר דרך נמל אילת, המגיע עד 10 שקלים לטון מטען לטובת המעבר בתעלה.

בדצמבר 1978 החליטה ועדת השרים לענייני כלכלה, כי הממשלה רואה כחיונית את שמירת היקפו הנוכחי של סחר החוץ דרך נמל אילת, וכי יש לאפשר ללקוחות במרכז הארץ לקבל שירותים ברמה ובמחיר השווים לאלה המתקבלים בנמלי הים התיכון. בעקבות זאת, הוחלט על הקמת מסוף השיטעון בנחל צין, וכן — שהממשלה ורשות הנמלים יכסו, בחלקים שווים, את תוספת העלות הכרוכה במעבר מטענים דרך נמל אילת בהשוואה להעברתם דרך נמלי הים התיכון. בעקבות ההחלטה בוטלה בינואר 1979 המינהלה, הוקם תחתיה צוות המונה שלושה חברים — בראשו נציג משרד התחבורה ומשתתפים בו נציגים ממשרד האוצר ומרשות הנמלים — שקיבל לידייו את תפקידיה של המינהלה (להלן — הצוות); באפריל אותה שנה צורף לצוות גם נציג משרד התעשייה והמסחר.

— מהפרוטוקולים שבתיקי המשרד עולה, שהצוות קיים בתקופה ינואר 1979 — מארס 1981 12 ישיבות; הפרוטוקולים של הישיבות שהתקיימו לא היו ממוספרים. בתיקי המשרד לא נמצאו פרוטוקולים מישיבות הצוות בתקופה יולי 1979 — מארס 1980, היינו במשך תשעה חודשים, אולם המשרד הסביר, באוגוסט 1981, שבאותה תקופה התקיימו ארבע ישיבות. בהעדר פרוטוקולים לא ניתן לדעת מה היו ההחלטות שנחקבלו בישיבות האמורות, ואין לגביהן אסמכתאות כנדרש.

2. הנושאים העיקריים, שנדונו בישיבות הצוות היו: תוספת בעבור נסיעה של משאית ללא מטען לאילת לצורך הובלת מטעני יבוא משם; החלת ההחזר גם על סוגים של מטעני יצוא; בדיקת התפתחויות שחלו בהובלה היבשתית ובמחיריה לצורך עדכון ההחזר; בדיקת קובלנות היצואנים, שההחזר בעבור הובלת מטענים ליצוא אינו תואם את ההוצאות על יצוא דרך נמלי הים התיכון.

העקרון, שעליו מבוסס ההחזר הוא, שיש להשוות בין עלות ההובלה לנמלים אחרים לעלות ההובלה לנמל אילת. לצורך חישוב תעריפי ההחזר, הנקבעים מפעם לפעם, משתמשים בנוסחה הבאה: מפחיתים מעלות ההובלה היבשתית לאילת את עלות ההובלה היבשתית לנמל בים התיכון, וכן את עלות המעבר בתעלת סואץ, כולל תוספת בגין שני ימי הפלגה בים, וסכום זה נקבע כהחזר ליבואן או ליצואן. מאז החלטת ועדת השרים מ-1978 נקבעו טבלאות החזרים, לפי הנוסחה דלעיל, בארבעה מועדים: 11.3.79; 1.6.79; 1.9.80 ו-1.5.81. להלן תעריפי ההחזר כפי שנקבעו החל במאי 1981 ושהיו תקפים במועד הביקורת (בשקלים):

יעד או מוצא המטען		יחידת המטען	יבוא גלילי: פלדה, מתכות וסוכר במסירה ישירה
מרכז (1)	צפון (2)		
24	35	טון	יבוא גלילי: פלדה וסוכר במסירה עקיפה
36	47	טון	יבוא עץ נסור במסירה ישירה
36	52	טון	יבוא מכוניות
20	20	יחידה	יצוא מכולה באורך של 20 רגל
62	71	מכולה	יצוא מטען אחר
5.5	16	טון	

(1) בתחום באר שבע בדרום ונתניה בצפון.

(2) צפונית לנתניה.

— פרקי הזמן שחלפו ממועד אחד של עידכון ההחזר למשנהו היו ארוכים : 15 חודשים בין יוני 1979 לספטמבר 1980 ; 8 חודשים מספטמבר 1980 עד למאי 1981. הביקורת עמדה על כך, שבתנאי האינפלציה ששררו במשק, לא הובטח, במידה מספקת, ערכו הריאלי של ההחזר: ההפחתה בגין דמי המעבר בתעלת סואץ והתוספת בגין ימי השחייה בים מתושים במשפט חוקי, ולפיכך הם מעורבנים, ואילו דמי ההובלה היבשתית, הנקבעים לפרקי זמן ארוכים, אינם מעודכנים.

3. ביצוע ההחזרים בפועל נעשה בדרך של הפחתת ההחזר מהסכום הנקוב בחשבונית שעל הלקוח לשלם לרשות הגמלים ; במועד מאוחר יותר מגישה הרשות, כאמור, דרישה למשרד לכיסוי חלקו בהחזרים.

— בתחילת 1978 החלו דיונים בין המשרד לבין הרשות בדבר קביעת פרטי ההתחשבות ביניהם, מועדי התשלומים ותשלום מקדמות לרשות. טיוטת הסכם הוכנה והוגשה על ידי הרשות בספטמבר אותה שנה לתתימתם של נציגי המשרד ; הדיונים עליה בין הצדדים נמשכו שנתיים וחצי ויותר, ורק בפברואר 1981 נחתם ההסכם בנושא הנדון.

בהסכם נקבע שהמקדמה המגיעה לרשות לשם ביצוע התשלומים ללקוחות תהיה בגובה הסכום הנדרש לכיסוי תשלומים בתקופה של 45 ימים. עד לתתימת ההסכם העביר המשרד לרשות מקדמה בסכום קבוע של 100,000 שקל ולאחר מכן הוגדל הסכום ל-180,000 שקל בקירוב.

4. עד אפריל 1979 התנגד המשרד לתשלום תמיכה בגין נסיעות של משאיות ללא מטען לאילת על אף שחברות ההובלה גבו מהלקוחות תוספת בשיעור של 35% על מחיר ההובלה בגין נסיעות כאלה.

— באפריל 1979 הודיע מנכ"ל המשרד למנכ"ל הרשות, שלמשרד אין התנגדות לשלם החזר גם בעבור נסיעות כאלה. בעקבות ההודעה החלה הרשות לשלם למשתמשים גם בעבור דמי הובלה של משאיות ללא מטען, אולם המשרד עיכב את פרעון החשבוניות, שהגיעו עד סוף 1980 לסך של כ-200,000 שקל. הדיונים במשרד בנושא זה נמשכו עד נובמבר 1980 ; בסוף דצמבר העביר המשרד כ-200,000 שקל לכיסוי התשלומים שביצעה הרשות, עד לאותו מועד, בגין הנסיעות האמורות. עם זאת העלתה בדיקת סידרי הגשת החשבוניות על ידי הרשות ואישורן לתשלום על ידי המשרד, שחלו עיכובים בהגשת החשבוניות שהגיעו לעיתים עד כדי שישה חודשים.

התשלומים בגין החזר הוצאות ההובלה לאילת הסתכמו, כאמור, בשנת הכספים 1980 ב-1.64 מיליון שקל, לעומת הוצאה בסך של 1.5 מיליון שקל בשנת הכספים 1979. בתנאי האינפלציה ששררו, יוצא שבשנת 1980 נפל ההחזר במונחים ריאליים במידה ניכרת מזה שבשנת 1979. כמות המטענים קטנה אמנם באותה תקופה ב-18%, אולם שררה אז אינפלציה בשיעור של כ-120%. מכאן, שבפועל היה, שיעור ההחזר הריאלי קטן בהרבה מזה של השנה שקדמה לה.

5. בנושא השוואה בין מחירי ההובלה היבשתית של מטעני יצוא לגמל אילת לבין הובלתם לגמלים אחרים שררה תמימות דעים בין כל חברי הצוות : הם קבעו שההחזר שניתן בספטמבר 1980, וששיעורו שונה רק באוגוסט 1981, לא היה בו כדי להוות תמריץ מספיק ליצוא דרך גמל אילת. על פי תחשיב, שערך מכון היצוא הישראלי בתחילת 1981, הייתה, לדוגמה, ההובלה של מכולה באורך 20 רגל לאילת, יקרה ב-80 דולר מהובלה של אותה מכולה לגמל בים התיכון, כולל הוצאות המעבר בתעלת סואץ.

— המצב של מתן תמיכה בשיעור בלתי סביר למטעני יצוא, לא מצא את פתורו במשך זמן רב ; רק באוגוסט 1981 החלו הצוות על מתן החזר בסכום מוגדל לכיסוי הובלה של מטעני יצוא בסך של 25 דולר בלבד למכולה.