הכנסת הארבע עשרה **נוסח לא מתוקן**
מושב שלישי

פרוטוקול מס' 213
מישיבת ועדת הכלכלה
שהתקיימה ביום ד', א' בשבט התשנ"ח, 28.1.1998, בשעה 09:00

נכחו:
חברי הוועדה: היו"ר אבי יחזקאל
אלי גולדשמידט
יצחק וקנין
שלום שמחון

מוזמנים: נחום לנגנטל, מנכ"ל משרד התחבורה
שמואל הרשקוביץ, מנהל הרשות לבטיחות בדרכים, משרד התחבורה
עו"ד אלי אביר, משרד התחבורה
צבי יוזנט, סמנכ"ל בכיר, משרד התחבורה
אבישי מיכאלי, אחראי חומרים מסוכנים, משרד התחבורה
שלמה אלישר, סגן מנהל אגף תכנון והנדסה, משרד התחבורה
עדי צוקרמן, ראש מטה תנועה, עוזר לשר התחבורה
הרצל בן-יהושע, מנהל תקציבים ותכניות עבודה, משרד התחבורה
אלדד מזרחי, משרד התחבורה
אבנר עובדיה, משרד התחבורה
מיכאל לוין, יו"ר הוועד הארצי, משרד התחבורה
חנן אהרן, ועד עובדים, משרד התחבורה
עו"ד אורית לב, הלשכה המשפטית, משרד האוצר
עופר לינצ'בסקי, אגף התקציבים, משרד האוצר
אופיר קרני, אגף התקציבים, משרד האוצר
עו"ד בני רובין, משרד המשפטים
רפ"ק אירית מור, מדור חקירות, מחלקת התנועה, משרד לביטחון פנים
רפי פריינטה, הסתדרות עובדי המדינה
דוד בן שבת, יו"ר ועד בוחני הנהיגה
אמנון בן חמו, ועד בוחני הנהיגה, ירושלים
אריה פייביש, ועד בוחני הנהיגה, צפון
שמחה ארביטמן, ועד בוחני הנהיגה, מרכז
יצחק דהן, ועד בוחני הנהיגה, דרום
פרדי פריהאוף, מנכ"ל החברה לנהיגה בטיחותית
שלמה יוספברג, יו"ר אירגון מורי נהיגה
רן רונקין, דובר אירגון מורי נהיגה
אבי קרנר, סגן יו"ר אירגון מורי הנהיגה
אבי אדרי, מורה נהיגה
מיכל כהן, מועצה ישראלית לצרכנות
יוסף שא נס, מנכ"ל הרשות לחגנת הצרכן
עו"ד רבקה בן-יששכר, לשכת עורכי הדין
עו"ד שמחה ניר, לשכת עורכי-הדין

מנהלת הוועדה: לאה ורון
נרשם על-ידי: חבר המתרגמים בע"מ

ס ד ר ה י ו ם

הוראות לנוהג חדש וכוונת משרד התחבורה
להפריט את מבחני הנהיגה המעשיים

הוראות לנוהג חדש וכוונת משרד התחבורה להפריט את מבחני הנהיגה המעשיים

היו"ר אבי יחזקאל: אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום הוראות לנוהג חדש וכוונת משרד התחבורה להפריט את מבחני הנהיגה המעשיים. אני מודיע שבסוף הישיבה הזו אני אניח יחד עם חבר הכנסת שלום שמחון הצעת חוק שתמנע את הפרטת מבחני הרישוי. אני חושב שבמדינה מתוקנת ונורמלית לא מפריטים מבחנים, לא מבחני בגרות ולא מבחני נהיגה. אתה יכול להפריט מכונים, להגיד שהם בסדר, וגם שם נתגלו בעיות, אתה יכול להפריט פעולות וביצועים, אבל מבחנים לא מפריטים. אתה לא יכול למסחר בחינות. אני אומר את זה למרות שיש תפיסה שאומרת שצריך להגיד תמיד בסוף הדרך את העמדה, אבל אחרי שלמדתי את הנושא, אני אומר זאת בפתיחת הישיבה. בעניין הזה של הפרטת המבחנים, אני חושב שאני חולק בסוגייה הזו בצורה מהותית, אבל אנחנו נשמע את התוכניות. באשר לחוק שהתקבל אתמול בעניין של הליווי, אני מניח שועדת הכלכלה תדון בו ותחוקק אותו, למרות שנשאלה גם שאלה בקשר לעניין הטכני של ליווי נהגים, כמו מה קורה אם בתור צעיר לא מוצא מישהו שילווה אותו, אם אין לו את הקרוב המבוגר שהוא יכול ללוות אותו.

הקטע המהותי בעיני זה האם ניתן להפריט בחינות. אתה אומר שהיום אתה מפריט בחינות נהיגה ומחר חלילה תפריט בחינות בגרות. כלומר, הקטע הזה הוא אלמנט של משהו שהמדינה, שהיא גורם אובייקטיבי ובלתי תלוי, צריכה לעשות מעשה מן הסוג הזה. לפי הנתונים שיש בידי, ותקן אותי אם אני טועה, במרבית מדינות העולם לא נהוג להפריט את העניין של הבחינות, ואני אודה לכם אם תציגו נתונים אחרים. גם בארצות-הברית הקפיטליסטית, הליברלית, הממלכתית, זה לא קורה שם.

נחום לנגנטל: שם אין בכלל מבחני נהיגה.

היו"ר אבי יחזקאל: בעקרון הקטע הזה של בחינות הוא קטע שלמעשה מדבר על האפשרות של הפרטה ואני אומר שהפרטת הבחינות היא בעייתית. בנתונים שיש לנו, למעשה כל תהליך הבחינות מכניס למדינה כסף, בערך כשישים מיליון שקל, ותקן אותי אם אני טועה. העניין הזה של המבחנים הוא לא דבר שעולה או שהמדינה מפסידה, זה נראה לי גם הגיונית כי הרי משלמים בגין אותן בחינות.

הטענה האחרונה כבוד מנכ"ל משרד התחבורה, השאלה הפשוטה. נאמר שאחת הבעיות בעניין של הרפורמה שהבאת או שאתה מביא היא לכאורה סוגיית הפיקוח. כלומר, הנה נכשלנו בצפון, קרו כל מיני דברים, ואני אומר שאין לנו שום כוונה להטיל דופי במישהו, אבל דווקא הליך הפיקוח יכול להתגבר ולהיות מוגבר. אני חושב שכדאי שתחשבו מחשבה מעמיקה.

הודעתי שכפי שאני אסייע להעביר את החוק שהעברתם בקריאה ראשונה שנראה לי בכיוון הנכון, בעניין הזה של הפרטת מבחני נהיגה, שלום שמחון ואנכי נגיש הצעת חוק פרטית שתכליתה יהיה למנוע הפרטת מבחני נהיגה, כי אני חושב שהמדינה בתקופה הזו עדיין צריכה להוביל תהליך.

נחום לנגנטל: הנושא הוא יותר רחב, אבל היום אני נדרש לנושא של הפרטה, כך שהמלאכה היא יותר קלה. אתם רוצים לדבר על כל נושא של מערך הנהיגה בישראל?

היו"ר אבי יחזקאל: כן. מבקשים לשמוע על כל נושא מערך הנהיגה.

נחום לנגנטל: הנושא של ההפרטה הוא פרק שקיים בנושא הזה. באופן עקרוני זה חלק ממהלך שלם שמאז נכנסנו למשרד, במשך כשנה, לא השארנו את התחום הזה זניח ולא לראות בשום נושא פרה קדושה, אלא להבין מה צריך לעשות.

עצם העובדה שבמדינת ישראל כשישים אחוזים לא עוברים את הטסטים בפעם הראשונה, ואפילו יותר משישים, זה תלוי באיזה מחוזות, זה דבר שאומר דרשני מבחינת הקונספציה של העניין. בכיתת לימוד, אם שישים אחוז מהכיתה היתה נכשלת בבחינות רגילות, לא היו מאשימים את התלמידים, אלא באופן עקרוני היו מאשימים או את המנהל או את המורה או את השיטה. זאת בעיה שקיימת פה במערך הטסטים בישראל. יש פה מצב שבו יכול להיות שהשיטה לא נכונה, או שמלמדים דברים שלא צריך ללמוד, או שבוחנים דברים שלא צריך לבחון, או שתפיסת העולם באה ואומרת שנכשיל כמה שרק יותר, נקפיד כמה שיותר, כי מדובר פה בחיי אדם. יכולים להיות כאן כל מיני דברים שהם קשורים בעסק הזה. אבל יש דבר שהוא לא הגיוני, הוא לא מחנך במובן שלנו, איך שאנחנו רואים את הדברים, נהגים טובים יותר.

היו"ר אבי יחזקאל: למרות שמכשילים שישים אחוז.

נחום לנגנטל: נפגשתי לצורך העניין הזה עם עשרות תלמידים ואתה שומע כל מיני ביטויים שלומדים על-מנת לעבור את הטסט. זה בעצם העניין. תעבור את הטסט, זה מה שרוצים ממך. לכן אנחנו באנו ואמרנו שניקח משהו שהוא הרבה יותר ארוך, ושהוא הרבה יותר ידידותי, ושהוא באופן עקרוני גם הרבה יותר מחנך. זה מה שבעצם רצינו לעשות.

יש דברים שלא קשורים ממש לנושא של לימוד נהיגה כמו חינוך לערכי נהיגה, שאת זה אנחנו עושים יחד עם משרד החינוך, משקיעים בזה עשרים ומשהו מיליון שקל בשנה, שחלק מזה מתחיל בגני הילדים, לימוד תיאוריה בכיתות י"א וכל הדברים האלה. זה דבר שאנחנו רוצים לעשות עם מערכת החינוך.

אגב, היו שאלות לגבי תחומי הלמידה, מה הם לומדים, מה הם המתחמים, גם בתיאוריה וגם במבחן המעשי. לצורך כך ישבה ועדה מקצועית שהיא חוץ משרדית שתגיד לנו מה לומר פה. אחרי שנקבל את ההנחיות העקרוניות שלה, ישב צוות משרדי על-מנת ליישם את הדברים. אני מדבר על ועדת בקר, שמר בקר הוא היושב-ראש שלה.

צריכה להיות מציאות שבה מורי הנהיגה הם חלק מקהיליית המלמדים, קרי זה צריך להיות באיזו שהיא צורה שילוב של העניין עם מערכות החינוך, גם אולי דרך מתנ"סים. כלומר, בכלל לראות את זה בדרך כזו שהיא קצת חריגה מכל העולם, יותר ארוכה והיא תתן מצב שבו כולם יעסקו בתחום הזה. אגב, יש לזה השלכה מהירה בזה שאתה גם מחייב את הנהג החדש בנהג חונך, שזה פרק מסויים שהוא זקוק לחקיקה ראשית וכבר הרצנו אותו, וזה כדי למנוע מהם את דרך

הייסורים, עד שהם מקבלים את זה ואחר-כך פתאום הם ילכו לצבא ויגידו שעדיין אין להם רשיון כי החלטנו להאריך להם את העניין, אז יכול בהחלט להיות מצב שבו הם יצאו מופסדים ובזה אין לנו עניין. לכן גם הצענו להוריד את הגיל בחצי שנה, כדי שלא יבואו למצב שבו ערב חגיוס הם קיבלו את הרשיון והם עוד לא נהגו בכלל.

היו"ר אבי יחזקאל: באיזה גיל אתם מציעים שהוא יוכל לגשת לטסט?

נחום לנגנטל: להוריד משבע עשרה וחצי לשבע עשרה. בגיל שש עשרה וחצי הוא יכול להתחיל ללמוד ובגיל שבע עשרה הוא יכול לגשת למבחן. זה גם דבר שאנחנו עושים משום שאנחנו רוצים שלנהג תהיה איזו שהיא מיומנות עוד לפני שהוא מתגייס, כי אם הוא מתגייס בלי המיומנות, הוא מגיע לסוף שבוע מהצבא כאשר עד אז הוא לא רכש את המיומנות הדרושה.

אני אומר מה הרעיון שלנו, ואני אגיד את זה מבחינת הלומד. הוא מחליט שהוא לומד, הוא לוקח מורה לנהיגה, את המורה לנהיגה הוא יבחר איפה שהוא רוצה, זה שוק פתוח, והוא יקח אותו למינימום עשרים ושמונה שיעורים. אנחנו עוד ניתן גם את התכנים החדשים לצורך העניין הזה, מה הוא צריך ללמוד. הוא לא יוכל להתחיל ללמוד מבלי שהוא עושה מבחן תיאוריה. זה דבר שלא מקובל על-ידי אנשים מסויימים בענף הזה, כי הם טוענים שאדם צריך ללמוד אצל המורה את הדברים. אנחנו לא דווקניים כל כך באלמנט הזה, אבל בדבר הזה יש הגיון. יש למשל אבסורד שמצאנו במשרד התחבורה. אתה מתקבל להיות בוחן נהיגה במכרז, אחרי שנה אתה כבר עובד כבוחן, אתה בוחן תלמידים, אחרי שנה אולי נפתח קורס לבוחנים ואז אתה ניגש לקורס, זאת אומרת ששנה בחנת ללא אותו קורס, ואם אתה במשך חמש שנים היית בוחן טוב, אז נותנים לך רשיון להיות מורה נהיגה. מצאנו את עצמנו נמצאים במצב שכל הפירמידה הפוכה.

שלום שמחון: אלה הכללים החדשים שלכם?

נחום לנגנטל: ודאי שלא. בכללים שלנו אתה צריך להכשיר בוחן ורק אחרי שהוא קיבל את ההכשרה הוא בוחן. בוחן יהיה כמו מקצוע. בוחן נהיגה יהיה אדם שהוכשר באופן מדוייק לדבר הזה, אדם שעבר את הבחינות.

שלום שמחון: נראה לך הגיוני שאני אבדוק את בחינת הבגרות בתנ"ך של הבן שלך, אם לא הייתי מורה, אם לא לימדתי את המקצוע הזה, אם אני לא יודע מה קורה שם?

נחום לנגנטל: זה בדיוק מה שאני אומר. יש בוחנים שלא היו מורים. בוחן זה מקצוע. אנחנו כרגע אומרים מה הוא הסטריאוטיפ של הבוחן.

שלום שמחון: חשבתי שאתה אומר שבוחן זה אחד שיש לו רשיון נהיגה וזה הכל.

נחום לנגנטל: לא. יהיה קורס, הוא יהיה חייב לעבור קורס.

קריאה: גם היום זה כך. לא לוקחים אנשים מהרחוב והופכים אותם לבוחנים.

נחום לנגנטל: היום מבחינה תיאורטית אנשים מהרחוב יכולים להיות מורי נהיגה.

קריאה: אם רוצים לשפר, אפשר לשפר בתוך המסגרת.

שלום שמחון: גם אתה הופך את הפירמידה. אתה אומר שאתם רוצים להכניס תכנים למסלול של לימוד הנהיגה. ברגע שאתה מכניס תכנים למסלול של לימוד הנהיגה - ואני הייתי מורה נהיגה - אז אני עובד על התכנים שאתם הכנסתם. אחר-כך אני הולך להיות בוחן, יש לי כבר על מה להסתמך. אתה בעצם אומר עכשיו לא, אני יכול להיות בוחן גם מבלי להיות מורה לנהיגה.

נחום לנגנטל: חד-משמעית כן, ואני אסביר לך גם למה. לפי תפיסת עולמי, אדם יכול להיות למשל בוחן בבחינות בגרות בתנ"ך, הדוגמה שהבאת. יכול בהחלט להיות אדם שהוא בוחן במשרד החינוך שאין לו רקע כמורה בכיתה. תבדיל בין הידע שיש לאדם בתנ"ך ואת היכולת שלו לבדוק בחינות. לדוגמה: אדם שהוא מגמגם באופן כרוני, אז לא ינתנו לו להיות מורה בכיתה, אבל הוא לא יכול להיות בוחן בתנ"ך אם יש לו ידע עצום?

קריאה: זה לא דומה.

נחום לנגנטל: אנחנו רוצים ליצור מקצוע של בוחן. קרי, שהוא ידע מה זה בחינה, שהוא למד את העניין הזה, יהיה קורס ארוך מאוד של לפחות שנה. אנחנו רוצים שהוא יהיה לא רק בעל תעודת בגרות אלא בעל הכשרה אקדמית לעניין הזה. אני לא שולל את זה שאם אדם היה מורה לנהיגה, יש לו הבנה בעניין והוא גם עשה את הקורס והוא גם הצליח בבחינות, אדרבא, שיהיה בוחן, מצויין. רק אני אומר שזה לא תנאי שבלעדיו זה לא מקצוע.

שלום שמחון: אני מאוד מעריך אותך, אבל אתה מסלף לגמרי את העניין. בנהיגה, אני יכול לדעת בתיאוריה על המבנה של המנוע, ויכול שיהיה לי ידע תיאורטי על התמרורים והמכונית וכולי, אבל זה עדיין לא הופך אותי להיות בעל נסיון להתמודד עם זה.

נחום לנגנטל: בעניין הזה יש המון חומר כתוב בכל העולם שלמדנו אותו. מהרבה בוחנים לא דורשים להיות מורים, זה כך כמעט בכל העולם. אם אתה רוצה שנדרוש את זה, בשמחה נעשה זאת, אבל זה רק יקשה למצוא עוד אנשים שהם בוחנים במדינת ישראל. אם זה מה שישכנע אותך, שאני אחייב את הבוחן שהוא יהיה גם מורה לפני כן, אין לי שום בעיה. הקורסים שאנחנו אומרים זה לא קורסים תיאורטים במבנה הרכב או איך הרכב בנוי, אלא אנחנו רוצים לתת לו קורס שהוא ידע בדיוק איך לבחון ומה הטעויות שיכולות להיות ומה צריך לעשות. את כל הדברים האלה, בפירוש אנחנו רוצים ללמד אותו ושהוא יהיה מיומן דווקא בתחום של הבחינה. האם נדרוש ממנו בהיסטוריה שלו שיהיה לו נסיון של מורה לנהיגה, האם

אנחנו רוצים שיהיה לו תואר ב.א.? כל הדברים האלה יכולים להיות, ויכול להיות שבמבחני הסף נכניס גם את העניין הזה.

אנחנו רוצים שאותו אחד יעבור מגרש הדרכה. אחרי שהוא לומד את השיעורים האלה, הוא יעבור מגרש הדרכה בסיסי, ואחרי שהוא יעבור את המגרש ההדרכה הבסיסי, שבו יעשו לו מבחנים מסויימים - וזה ראינו בכמה מדינות באירופה - שם יבחנו אותו בדברים הטכניים, זה נקרא פרח-טסט, לראות האם הוא יכול בכלל לגשת לטסט או לא. אחרי זה, אם הוא יעבור את המבחן הזה, הוא יעבור את המבחן של הטסט המעשי על-ידי חברה, איפה שהוא יבחר ובאיזה מקום שהוא רוצה, ותיכף אני אסביר גם למה. אחרי שהוא יעבור את המבחן הזה, חצי שנה הוא ינהג עם נהג חונך, ואחרי החצי שנה הזו הוא יעבור עוד פעם מגרש הדרכה, שבו ילמדו אותו מיומנויות מיוחדות שאינן קשורות וקשה ללמד אותן במסגרת רגילה, כמו החלקה בכביש רטוב, נהיגה בשוליים וכל מיני דברים כאלה מיוחדים. עם סיום התהליך הזה, הוא יקבל את הרשיון הקבוע שלו, בהנחה שהוא גם לא עבר עבירה במהלך החצי שנה הזאת.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה יכול להעריך מה תהיה העלות של כל זה?

נחום לנגנטל: תיכף אני אגיד כמה זה יעלה.

היו"ר אבי יחזקאל: כי בכל הפרק הזה חסר הקטע של החינוך הפסיכולוגי. בסך הכל הנהג הישראלי מופרע, ולא משנה אם תיקח אותו לקורסים. הבעיה היא ההתנהגות שלו על הכביש.

נחום לנגנטל: אם בכך אני אשכנע אתכם להגיש את הצעת החוק, אני מוכן להסכים גם שהוא יעבור מבחן פסיכולוגי.

אני רוצה שנדע מבחינתנו את הרעיון, כשאתה לוקח תהליך שהוא תהליך ארוך, במהותו הוא חייב להיות תהליך ידידותי יותר הוא באמת ארוך. יש לך הרבה נקודות מפגש שאתה יכול לבדוק את האדם אם הוא בסדר או לא בסדר, וזה לא דבר שהוא חד-פעמי. לכן התהליך הוא תהליך שאנחנו רואים בו תהליך מאוד טוב, שאנחנו תמיד נוכל לתפוס אותו בכל שלב ושלב, לראות, להיות איתו ולעבור איתו. כשהוא בא למגרש ההדרכה האחרון נניח, זה משהו שיהיה כשלוש שעות, הוא ישב עם מישהו והוא יעשה את זה שלוש שעות. זה לא שאם לא הצלחת, אז לך הביתה, תעשה את זה משהו, אלא זה משהו שהוא יהיה יותר ארוך, יותר ידידותי, יותר ילמד אותו ויקנה לו את אותם ערכים, גם התנהגותיים וגם כאלה שאנחנו מאוד רוצים לתת לו.

אם הדרך היא דרך מאוד ארוכה עם הרבה מאוד שלבים, קודם כל זה דבר שיביא אותנו למצב שבו נגרום להורדת הגיל לגיל שש עשרה וחצי. זה חלק מהרעיון. אז נמצא במצב שבו תלמיד לומד יותר הרבה זמן, הוא נפגש אתנו הרבה יותר, הוא מקבל מאתנו הרבה יותר ערכים, וגם כשהוא מגיע לצבא, הוא מגיע כבר אחרי התנסות של כמה פעמים בכמה שלבים, והוא גם מגיע למצב שבו בחצי שנה הוא נסע עם החונך. חלק מהעניין של החונך, אני אומר שיהיו תנאי שוק, תנאי שוק במובן ההשאלתי של הדבר. אני חושב שרוב לומדי הנהיגה ימצאו לעצמם אנשים וימצאו לעצמם מרחבים ואם לא, שיקחו עוד מורה נהיגה, עוד שיעורי נהיגה. נפגשנו עם תלמידים - זה מעניין ואני לא האמנתי שקיימת כזו תופעה - שאמרו שעברו טסט, נוסעים כבר ברשיון ובהתנדבות לוקחים שיעורי נהיגה נוספים, כי הם מרגישים לא מספיק בטוחים. בתוכנית נוער

בטלויזיה הביאו בני נוער כאלה שאמרו שהם בעצמם לוקחים עוד שיעורים בהתנדבות כי הם מרגישים שהם לא מספיק טובים בעניין.

קריאה: איך אפשר לפקח על התהליך הזה של החונכות?

נחום לנגנטל: כרגע אני לא נותן תשובות.
אני אומר שבנושא של החונכות, אנחנו רוצים שישב ליד הנהג החדש עוד אדם שהוא גם ילווה אותו ויתן לו עוד כמה שעות של מיומנות. כשהצעיר מתגייס לצבא והוא מגיע לחופשה הביתה לשבת, והוא מגיע קצת עייף, ואתה נותן לו את המכונית בלילה כאשר זו יכולת הנסיעה הראשונה, השלישית או החמישית שלו, לא יותר, כשהוא נוהג ברכב לבד, כך קרו הטרגדיות הנוראיות האלה.

אני אומר משהו לגבי ההפרטה, מה אנחנו בעצם רוצים בהפרטה. היום העלות היא שבע עשרה מיליון שקל.

היו"ר אבי יחזקאל: כמה ההכנסות?

נחום לנגנטל: לא הרבה יותר.

היו"ר אבי יחזקאל: יש ארבע מאות אלף מבחנים בשנה, תכפיל ותראה לאיזה סכום אתה מגיע. ארבע מאות אלף מבחנים כפול תשעים וארבעה שקלים, הגעת לארבע מאות מיליוני שקלים. יש לך עוד תיאוריה, כך שאתה מגיע לשישים מיליון שקל בשנה הכנסות בגין המבחנים על סוגיהם השונים. זו הכנסה ראויה למדינה שיכולה להגביר גם פיקוח. אני גם לא הייתי נותן קופון כזה למגזר הפרטי.

נחום לנגנטל: אנחנו מעריכים שצריכים להיות כשלוש מאות בוחנים במדינת ישראל, על-מנת לתת שירות שהוא סביר.

שלום שמחון: כמה בוחנים יש היום?

נחום לנגנטל: מאה חמישים ושישה בוחנים.

היו"ר אבי יחזקאל: תגדיל את המספר.

נחום לנגנטל: אני אומר לכם פה שאי-אפשר היום מתקציב המדינה לקבל את שלוש מאות הבוחנים האלה. אפשר לשאת כפיים כלפי מעלה ולומר שבכלל כל התחבורה בישראל מכניסה מיליארדים ומקבלת מיליונים. הרי אגרות הרכב, מיסי הרכב, מיסי הדלק וכולי, ברור שאנחנו אחד המקורות הכי גדולים לקופת הכנסות המדינה ומקבלים רק מיליונים להוצאה. מאחר ואני רוצה להגיע לתוצאה, כמובן ביישום המדיניות של שר התחבורה, ואנחנו רוצים להגיע לתוצאה של מה שאמרתי עד עכשיו, ולכן הקדמתי את מה שאמרתי עד עכשיו, לא נוכל להביא את זה במציאות של מבנה הממשלה, לא הנוכחית, לא הקודמת, ולדעתי גם לא הבאה. מאחר ולא יכולים להוסיף על מספר הבוחנים, לא נותר לנו אלא לעשות פעולה אחרת שבה אנחנו עושים את תהליך הביצוע, מוציאים אותו החוצה, ואנחנו משאירים בידינו את הפיקוח.

אם אני לא יכול להכניס שלוש מאות איש למערכת, אני צריך ללכת במובן ההפוך, שבו מישהו אחר יבצע את הבחינות ואני אעשה את הפיקוח עליו. אני רוצה שתבינו את השיטה. אמרנו שאם אין לנו את השלוש מאות, ואנחנו רוצים להגיע לתוצאה של בחינות יותר טובות - ואני יכול להתחיל להתכתש במשך חמש שנים עם האוצר ולא להגיע לשום תוצאה וכתוצאה מזה יהרגו אנשים בכבישים - ולכן אני צריך להגיע לדרך אחרת. מה הדרך אומרת? שאני אוציא החוצה את המבחנים ואשאיר בידי את הפיקוח.

אני רוצה שתבינו גם איך זה הולך. באנו ואמרנו שהשיטה תהיה שכל נבחן יעבור באופן עקרוני שתי בחינות: האחת היא בחינה במכון שבו הוא יבחר את הבוחן, וזה המכון המופרט ושם הוא יעשה את הבחינה. אנחנו בסוף הדרך בוחנים בין חמישה לשישה אחוזים מסך כל הנבחנים, באופן אקראי, בודקים את מי שעבר שם על-ידי בוחנים שהם שלנו. אנחנו לוקחים את אותו אדם ועושים לו את המבחן וזה המבחן הקובע. אם הוא עבר, אז הוא בסדר. אם הוא לא עבר, הוא צריך להתחיל לעשות את הטסט מחדש. אנחנו אומרים שזה המבחן שלנו כלפי המורה וכלפי המכון. לנו היום אין - ואני אומר את זה כאן בגלוי - אדם אחד בפיקוח, אין במדינת ישראל פיקוח היום, כי ברגע שיש לי פיקוח, אני אוטומטית מפנה אותו לביצוע, כי יש לי תורים אדירים ואין לי תקציב לעשות את הפיקוח על הביצוע. כל מי שעובד אצלנו במשרד התחבורה, אני שולח אותם לבצע את הטסטים, כי גם כך זה סיוט היום למי שנכשל בטסט והוא מחכה זמן רב עד שהוא מקבל את הטסט, עם כל מיני מערכות מאוד משונות כמו הקצאות וכולי, דברים שאין בהם שום הגיון, שיוצרים חיכוכים מתמידים לא בריאים בין המערכות, בין התלמיד לבין הבוחן.

אצלנו הבוחנים יהיו משונעים. זאת אומרת, אותו בוחן לא יהיה במקום אחד אלא הוא ישונע בין האיזורים, בין המחוזים, בין הנפות כדי שכל פעם הוא יוכל לבחון את האנשים. אם אותו בוחן נתפס שהוא העביר יותר מדי את האנשים, יש שתי אפשרויות: או שהוא לא יודע לבחון, או שהוא מושחת. אם עשרים אחוזים מסך הנבחנים שלו סתם עוברים, ואנחנו רואים זאת באמצעות הבחינות שאנחנו עושים, זה יהיה המעקב של המערכת הזאת שאנחנו נוכל לתת אותה אם יתפנה לנו כסף. אני מדבר על שתי בחינות, ואני מדבר על אלה שעברו, אבל נכשלו אצל הבוחן שלנו.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה מדבר על כאלה שעשו להם מבחן קל?

נחום לנגנטל: כן.

היו"ר אבי יחזקאל: אני יכול להראות לך שרופא שעשה מבחן הסמכה לפני שמונה שנים ברפואה, אם הוא יעשה היום מבחן, הוא יכשל.

נחום לנגנטל: יש שתי אפשרויות לעשות פיקוח. אם הבוחנים הם שלנו, אז אני צריך לקחת עוד עשרים ושישה איש, זו ההערכה שלנו למספר שאנחנו צריכים, וגם את זה אין לי היום, שהם יבחנו את האנשים ויראו איך הם בוחנים. איך אתה יכול לבחון אם אדם הוא בוחן טוב או לא טוב? יש שתי אפשרויות: או שאתה יושב איתו בתוך המכונית, או שאתה בוחן אחריו לבד. שתי האפשרויות האלה יכולות להיות קיימות, אם מערכת המבחנים היא שלנו, אם נוציא אותה החוצה, כי כך התקנים יתפנו ואני אוכל לעשות את הפיקוח. אנחנו אומרים שאנחנו נבחן את האנשים ונדע האם אותו מכון עושה נכון שהוא סתם מעביר אנשים, או שאותו מכון לא יודע

לבחון, כי סטנדרט המבחן ייקבע אחיד לכל מערכות המבחנים בארץ, וגם רמת הבוחנים תצטרך להיות אחידה. זאת אומרת, יהיה צריך להיות אישור שלנו מי יהיה בוחן ומי לא. לכן יהיה לנו את המעקב בפיקוח, האם הבוחנים בסדר או לא בסדר. אם אותו מוסד סתם נותן רשיונות או אותו בוחן סתם נותן רשיונות, זה דבר שמערכות הפיקוח שלנו יוכלו לבדוק.

היו"ר אבי יחזקאל: נגיד שהוא סתם נותן רשיון, מה קורה עם כל המאות או האלפים שעשו שם בחינות? תעשה להם בחינות עוד פעם?

נחום לנגנטל: לא. זה כבר בדקנו בזמנו עם פרשת השחיתות. בוחן שתופס בוחן הוא לא בסדר, האם יש לך את הזכות הלגיטימית לפסול את כל התלמידים? ודאי שלא. אבל לכן אני בוחן אותו כל הזמן, הוא כל הזמן נמצא תחת הפיקוח שלנו. הוא לא יודע מתי יבדקו אותו ולכן הוא צריך להיות מאוד זהיר אותו בוחן, כי הוא נמצא תחת הפיקוח שלנו.

אני אומר לכם דבר אחד. יכול בהחלט להיות תבואו ותאמרו עזוב את המבחנים, תשאיר את זה ככה, ישארו מאה וחמישים בוחנים. אני הרי יודע באיזו מציאות אני נמצא, וצריכים גם להיות אחראים. הרבה פעמים באנו לוועדה נכבדה זו עם חוקים שהם היו מצויינים והתפשרנו, כי ידענו שאם נלך לחוקים המצויינים לא יהיו לנו את הפרטנרים, זה יהיה על איזה שהוא נייר. תמיד העדפנו לעשות את התהליך ולראות איך זה מתפתח ולראות איך הדברים נעשים. אם אתם תבואו היום באופן תיאורטי - אנחנו הרי לא צריכים את אישורכם - ותאסרו עלינו לעשות את הדבר, מה האלטרנטיבה שתהיה ברשותנו? הרי לא נקבל עוד תקנים למערכת, את זה לא תהיו מסוגלים לתת, כי גם כך אתם יודעים איך בנוי תקציב המדינה, מה תהיה התוצאה? שנשאיר את המצב על כנו, שזה מה שיהיה. יהיו מאה וחמישים שהם לא מופרטים ולא נוכל להגיע לשלוש מאות. כל התוצאה של כל התהליך הזה, החלק המרכזי שבו, לא יוכל לתת את השירות כפי שאנחנו רוצים לתת אותו. אותם מאה וחמישים, ודאי שאין להם בעיה של פרנסה, כי ודאי כל המכונים יצטרכו לפחות אותם, אם לא יותר מהם. הרי יצטרכו שלוש מאות בוחנים, זה השוק שאנחנו רואים אותו. ההכנסות יהיו אליהם ולא אלינו. היום במינהל הכנסות המדינה, השיטה עובדת כך שאין אגרות יעודיות.

שלום שמחון: אם כמו אמר יושב-ראש הוועדה, יש הכנסות של שישים מיליון שקל, בכסף הזה נעשה איזה שהוא שימוש. אתה עכשיו אומר שאתה לוקח את השישים מיליון האלה ואתה מעביר אותם למקום אחר. זה אומר שלחלק מהפעולות שאתה עושה ממילא, אין לך כסף.

נחום לנגנטל: לא. מה שקורה הוא שהם יתנו לי את הכסף לעשות את שאר הדברים.

אלי גולדשמידט: מינהל הכנסות המדינה עושה שטות שהוא מסכים לתוכנית שלך. אתה צריך להגיד לו שאם הוא לא נותן לך את המאה וחמישים תקנים הנוספים, הוא מפסיד את כל השישים מיליון שקלים.

נחום לנגנטל: אני לא חסיד של הגישה של ההפרטה, אבל אני חי איתה. אין לי ברירה, זה כדי לשפר את לימוד הנהיגה. אני מנסה חודש, חודשיים, שלושה-ארבעה חודשים להגיע לפשרות. ברגע שרואים שאני לא מסוגל להגיע, אז אני צריך לבוא ולהגיד האם אני את הקדנציה הזו גומר במצב שבו אני ממשיך להתכתש עם האוצר על העניין ולא מביא את התוצר, או שאני גומר במצב שבו עשינו שיפור מהותי במערך הלמידה בישראל, שזו המטרה. לא נצליח לעשות את זה במסגרת של הדברים הקונבנציונאלים, ולכן עושים את מה שעושים. זה הפטנט היחיד שעשינו, ולכן עשינו את הטסט הכפול, על-מנת ליצור מצב שיהיה פיקוח על העניין. זאת הדרך היחידה. כותבים לי כאן שגם הבוחנים היום הם בחוזים אישיים ובצורת קבלנים אבל לדעתי זאת לא הנקודה שמטרידה אתכם.

אם אנחנו רוצים להעלות את רף לימוד הנהיגה בישראל, להכשיר תלמידים יותר טובים, אין פטנט טוב יותר מהפטנט הזה. אם יש לכם, תגידו לי שיש פטנט טוב יותר שהוא אפשרי. זה כמו עם חוק המפעילים, היו לנו דברים יותר טובים שחשבנו שמבחינה תחבורתית ומינהלתית הם יותר טובים, אבל הבנו שזה לא עתיד לעבור. באנו ואמרנו שצריך לעשות את התהליך על-מנת שנוכל להתקדם איתו. לכן גם פה, האלטרנטיבה של מה שאני כרגע אומר, לא מצאתי אלטרנטיבה טובה יותר, חוץ מאשר האמירה שחשוב לשמור על מקומות העבודה של הבוחנים. זה דבר שהוא חשוב, אני לא אומר שלא, זה דבר חשוב מאוד ואני אומר את זה בכל מקום, צריך לעשות את זה בזהירות גבוהה מאוד, משום שמאחורי כל עובד זה אישה, זה ילדים, זה איגוד מקצועי. זה ממש דיני נפשות.

אם יש לכם רעיון טוב יותר, אני הרי פתוח לעניין. אמרתי ליושב-ראש הוועדה בשבוע שעבר שאנחנו יכולים לעשות את זה בלעדיכם, אבל אמרתי שאני אבוא לכאן, אפתח את כל היריעה, אספר את מה שקורה לנו. אלה הם דיונים בתוכנו ועוד לא קיבלנו ממש את האישורים הסופיים מבחינת מדיניות השר, אבל זה חלק מהרעיון שאנחנו לא רואים דרך אחרת. אם תמצאו ותעזרו לנו בדרכים אחרות, אנחנו פתוחים לשמוע.

היו"ר אבי יחזקאל: שאלה טכנית. דיבר המנכ"ל על העניין הזה של הליווי, שיצטרכו ללוות נהגים חדשים. איך זה ימומש? איך המשטרה תאכוף את הדבר הזה? הרי אתם תצטרכו לאכוף את מה שהוא אומר.

אירית מור: נכון. אם מדובר פה על החוק, על הנושא של הליווי, אני מנסה לחשוב בצד הפרקטי. על רכב של נהג חדש צריך להיות כתוב "נהג חדש". כמו שבודקים רשיונות, גם כאן יבדקו כך. אם הוא לבד, אתה בודק מתי הוא קיבל רשיון.

היו"ר אבי יחזקאל: זאת אומרת, לא תהיה בעיה.

אירית מור: יש נתונים ואתה בודק.

היו"ר אבי יחזקאל: לפי המודל שלך, שישה אחוז מכל מאה יעשו מבחן שני, אקראי?

נחום לנגנטל: כן.

היו"ר אבי יחזקאל: מה צריך להיות העונש הזה?

נחום לנגנטל: זה לא עונש. אמרתי בהתחלה שהמבחן הוא לא עונש, וכל מערכת מגרשי ההדרכה זה לא עונש.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה אומר שאותו בחור צריך לעשות שתי בחינות.

נחום לנגנטל: כן, הוא יעשה שתי בחינות.

היו"ר אבי יחזקאל: זה שתי בחינות עם שתי סמכויות נפרדות.

קריאה: אין דבר כזה בעולם. שערוריה.

שלום שמחון: לדעתך יש קשר בין לימוד הנהיגה והוצאת הרשיון לבין מה שקורה אחר-כך על הכבישים?

נחום לנגנטל: יש על זה עשרות מחקרים. אנחנו למשל ניסינו לעשות בדיקה אמפירית לגבי אותם בוחנים שנתפסו בשוחד, האם אלה שלמדו אצלם גרמו לתאונות. אין נתונים חד-משמעיים. אין קואורלציה מוכחת.

שלום שמחון: השאלה עם כל מאה וחמישים הבוחנים שיש לך, אולי בכלל תבטל את הבחינות.

נחום לנגנטל: יש גישה שאומרת את זה.

שלום שמחון: קח את המאה וחמישים האלה שיעשו את המבדקים האקראיים האלו בכל הארץ, באופן אקראי כמו שאתה אומר. תגיד שמי שנתפס באופן אקראי כלא שולט, אתה נותן לו למשל לעשות עוד עשרה שיעורים. אז אתה לא צריך את ההפרטה.

נחום לנגנטל: אני אגיד לך משהו בהגינות. במשרד התחבורה היה מומחה אמריקאי שביקר אצלנו שבכלל טוען שלא צריך לעשות בכלל מבחנים. הוא אומר שאין קואורלציה בין מה שהוא למד ונבחן לבין התאונות וההתנהגות שלו אחר-כך, וכן להיפך. הוא אמר, תן רשיון חופשי. בהגיע האדם לגיל 18 הוא יקבל את הרשיון ואל תעשה מבחנים בכלל, ובוא תבדוק אותו לפי עבירות תנועה שהוא עובר, תעשה משהו יותר מאוחר באכיפות ובענישות. זו הדעה הקיצונית ביותר. יש דעות שמחזיקים בהם אנשים מסויימים במשרד התחבורה, לא במינהל התנועה שאומרים את הגישה שלך. אומרים 'בואו נעשה מבחנים אקראיים בכלל.

אני אומר לך משהו בהגינות. במציאות הנוכחית היום במדינת ישראל, בתאונות הדרכים של היום, לבוא ולהגיד כזה דבר, אני צריך נתונים חד-משמעיים להוכיח את הדברים שלי או אומץ בלתי רגיל ללכת לכזאת דרך, ולי אין לא את זה ולא את זה. לכן אנחנו דוחים את זה, למרות שאני לא שולל מבחינת הרנטביליות מה טוב על מה, כל הגישה הארוכה שלנו או הגישה שאתה כרגע מעלה אותה. אפילו אם מה שאתה אומר זה נכון, אני חושב שאף אדם לא היה מקבל את זה שהיינו נותנים היום רשיונות ובחינות באופן אקראי.

שלום שמחון: אם אתה הולך לסקטור הפרטי, גם אם יש אפשרות שמבחני הנהיגה במדינת ישראל יבוטלו ונלך לשיטה אחרת, זה כבר לא יקרה, כי זו תהיה הכנסה שנמצאת אצל אנשי עסקים ואין לך שום סיכוי בעולם בעתיד לחזור למצב הקיים.

נחום לנגנטל: אני לא חושב שזה נכון. אם אתה צודק, בשביל מה לעשות בכלל מבחני רכב, נעשה גם שם באופן אקראי. למרות זאת אתה לא עושה את זה.

דוד בן-שבת: התנגדות בוחני הנהיגה להפרטת המבחנים המעשיים נובעת לא רק מההיבט האישי, אלא בעיקר מה שעלה כאן על השולחן, ההיבט הלאומי, ואני אפרט בהמשך. פה, מעל לכל ספק, בעידן ההפרטה, ואנחנו דיברנו וזה מוסכם על כולנו, מדובר על עסק רווחי. אנחנו יודעים שכאשר מפריטים עסק, בדרך כלל עסק חושב כלכלית כאן לכל הדעות מדובר על עסק רווחי, ולא ברור לי למה צריך להפריט אותו.

דאגת ציבור הבוחנים נובעת מרמת הנהגים החדשים כתוצאה מהתהליך הזה של ההפרטה.

היו"ר אבי יחזקאל: יש שישים אחוז נכשלים בטסט ראשון.

דוד בן-שבת: זה נושא שאולי צריך לבחון אותו לעומק כי יכולים להיות הרבה גורמים. אני לא יכול להצביע נקודתית.

היו"ר אבי יחזקאל: אתם מקשים? המורים מתרשלים? המשרד לא מפקח? או שילדי ישראל לא חכמים?

דוד בן-שבת: שלילי. כל הגורמים שאמרת כרגע, אי-אפשר להצביע דווקא על גורם זה או אחר שהוא הסיבה העיקרית. אף אחד לא בחן את הנושא הזה לעומק ואמר שבאמת אחוז הנכשלים הוא גבוה מאוד, אבל בטח זאת לא סיבה להפרטה.

היו"ר אבי יחזקאל: דיברתי עם נערה שעברה את הטסט והיא אומרת שהכשלון בטסט נובע מכך שיש התרגשות גדולה, שעת עומס, מבחן וכולי. למה שישים אחוז נכשלים?

דוד בן-שבת: אמרתי, הרבה גורמים שצריך לבחון כל אחד בפני עצמו ולראות את התמונה הכוללת. אי-אפשר להצביע נקודתית על נקודה זו או אחרת.

מערכת השיקולים של היזמים הפרטיים, רבותי, תהיה מערכת עסקית לחלוטין, בסיס כלכלי בלבד, כאשר הצד המקצועי יהיה שולי לחלוטין. מה שיעניין אותם, זה הכיס שלהם ולא הצד המקצועי, ומה שיהיה הוא שהתלמידים יכתתו את רגליהם למכונים שם ישמעו שרבים עוברים את הטסטים.

מערכת הפיקוח שכרגע דיברנו עליה כל כך רבות, לא מסוגלת לפקח בצורה הרמטית על כל הנבחנים. השיטה עליה דובר של מבחן נוסף, זו פשוט שערוריה לאומית. אסור לתת יד לדבר הזה ואני אסביר למה זה כך מבחינה מקצועית.

היו"ר אבי יחזקאל: אגב, זה גם לא עומד משפטית.

דוד בן-שבת: הבן-אדם יכול להיבחן, הוא עמד בכל הקריטריונים, בכל הפרמטרים שהועמדו בפניו, ובא מישהו אחר לבחון אותו והוא מתרגש, לא יודע מה קרה לו, הוא לא מצליח.

אני מקווה שיקבלו כמודל לחיקוי את מה שכבר היה במכוני הרישוי, ורק היום שמענו בחדשות.

היו"ר אבי יחזקאל: עוד מכון אחד נתפס כמי שנותן אישורים פקטיביים.

דוד בן-שבת: רבותי, מגמת ההפרטה המתוכננת כיום היא הרסנית, ואסור לתת יד לדבר הזה. זו גזרה שהציבור לא יוכל לעמוד בה.

היו"ר אבי יחזקאל: כמה בחינות עושה בוחן ליום?

דוד בן-שבת: היום הוא עושה 16 בחינות.

היו"ר אבי יחזקאל: כמה זמן אורך כל מבחן?

דוד בן-שבת: כל מבחן אורך כחצי שעה ברוטו.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה יכול להגיד לי מה הגילאים שעוברים את הטסטים?

דוד בן-שבת: אחוז העוברים בדרך כלל הוא יותר גבוה בקרב האוכלוסייה הצעירה.

היו"ר אבי יחזקאל: מה גיל הבוחנים?

דוד בן-שבת: הצעיר ביותר הוא בן 26-27 עד גיל 50 פלוס.

היו"ר אבי יחזקאל: הבוחנים עוברים הכשרות תוך כדי העבודה?

דוד בן-שבת: לשמחתנו היום כבר הבוחנים לא מתחילים את העבודה שלהם עד שהם עוברים את ההכשרה. זו הכשרה מקיפה שכלולים בה כל האלמנטים וכל המקצועות שלומדים המורים.

שלום שמחון: הבוחן, כמה שנים הוא צריך להיות נהג? להיות פיזית נהג.

דוד בן-שבת: שמונה שנים.

שלום שמחון: יש קריטריון כזה?

דוד בן-שבת: יש קריטריון כזה.
אנחנו טענו כל הזמן, בדיונים עם הנהלת משרד התחבורה, ועלינו על אותן נקודות שהעלה המנכ"ל. אנחנו גם תומכים ואומרים שצריך להגדיל את מצבת כוח האדם של הבוחנים, וניתן לפתור את כל הבעיות של התורים. אני רוצה לציין כאן שכבר מספר שנים קיימת אותה מצבת כוח אדם של הבוחנים, מאה חמישים ושישה, כאשר אנחנו עדים היום לצרכים ולמודעות של האנשים שבאים ללמוד נהיגה.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה חושב שיש מורים שמקבלים בחינות יותר מהר מאשר מורים אחרים?

דוד בן-שבת: אני לא מכיר את זה.

היו"ר אבי יחזקאל: איך באמת עובדת היום שיטת ההקצאה? אני עשיתי טסט ראשון ונכשלתי, מתי אני אקבל טסט שני?

דוד בן-שבת: המינימום הוא לפחות שבועיים. הנוהל היום אומר שאסור שיהיה פחות משבועיים.

היו"ר אבי יחזקאל: כמה בפועל?

דוד בן-שבת: בפועל זה נע בין שבועיים לחודש ימים. זה לא בכל המחוזות, זה תלוי בלחץ ותלוי בכמות התלמידים, וזה שונה ממחוז למחוז.

אני חושב שאין שום בעיה ללחוץ את האוצר, כי זה עסק רווחי, לגייס יותר בוחנים על-מנת לפתור את בעיית התורים.

לסיכום דברי אני מבקש להדגיש כאן שלא מדובר כאן בהפרטה של עסק כלכלי, אלא אנחנו מפריטים פה את ביטחונם של אזרחי מדינת ישראל בכבישים.

שלמה יוספברג: אירגון מורי נהיגה בישראל מברך את משרד התחבורה על כל הפעילות המקצועית, על מה עומדים ורוצים לבצע. אנחנו חושבים שמגרשי הדרכה, זה דבר חשוב מאין כמותו, כולל כל הוועדות המקצועיות שהקימו ומקימים. חבל שזה לא היה לפני עשרים שנה. אנחנו חושבים שאלה הם כלים דידקטיים חשובים מאין כמותם להקים מגרשים, ואנחנו, מורי הנהיגה, נוכל לקבל כלים על-מנת ללמד בצורה מקצועית הרבה יותר, כי היום אין לנו את הכלים האלה.

בין זה לבין הפרטת מבחני הנהיגה ולימוד הנהיגה זה דבר אחד, וללכת ולהוציא' את הבחינות לידיים פרטיות, אנחנו חושבים שזו טעות גדולה. כבר היום מערכת לימוד הנהיגה היא מופרטת, אנשים לומדים איפה שהם רוצים. אנחנו חושבים שצריך שיהיה כאן איזון בין המערכת הלמידה שלנו, וצריכה להיות מערכת ממלכתית ממשלתית שתפקח. היום למשל משרד החינוך הוציא את הנושא של לימוד הבגרות החוצה או המבחנים הפסיכומטרים החוצה, והיום הבחינה נעשית במסגרת ממלכתית.

לגבי נושא הבוחנים, וזאת בדיוק הנקודה. הבוחן הוא השסתום האחרון לפני קבלת רשיון הנהיגה ובבוחן צריך לטפל במסגרת ממלכתית ולא במסגרת פרטית. יש הרבה מה לעשות כאן ואני אפרט בהמשך. נכון להיום יש לנו כמאה חמישים

ושישה בוחנים, כמו שאמר המנכ"ל, ולדעתנו צריכים להיות עוד ארבעים בוחנים על-מנת שנקבל יחס אחד לשניים. היום אנחנו מקבלים הקצאות, על כל שני תלמידים מקבלים טסט אחד, וזה מצב אידיאלי שבו אנחנו נוכל להתמודד עם התלמידים ולתת שירות טוב.

היו"ר אבי יחזקאל: כמה עולה שיעור נהיגה?

שלמה יוספברג: שיעור נהיגה נע בין שישים לשמונים שקלים.

היו"ר אבי יחזקאל: מה אורך השיעור?

שלמה יוספברג: ארבעים דקות.

היו"ר אבי יחזקאל: כמה תלמידים מלמדים בדרך כלל ביום? יש איזו שהיא מגבלה?

שלמה יוספברג: אין מגבלה. היום המצב הכלכלי הוא כלפי מטה, אבל לא זאת הנקודה.

היו"ר אבי יחזקאל: אתם משלמים מיסוי על הרכב כשאתם קונים אותו?

שלמה יוספברג: כן, ודאי. מיסוי מלא.
אנחנו אומרים שאם יוסיפו עוד ארבעים בוחנים למערכת, תיפתר בצורה חד-משמעית כל הבעיה של התורים. יש לנו תחושה שלא רצו להוסיף בוחנים, או כל מיני בעיות שכן היו יכולים לפתור אותן.

היו"ר אבי יחזקאל: לדעתכם אפשר להוריד את גיל הנהיגה לגיל שבע עשרה?

שלמה יוספברג: כן. אנחנו מברכים את כל הפעולות המקצועיות שמשרד התחבורה עושה וזה חשוב מאוד. אנחנו נגד הוצאת מבחני הנהיגה החוצה.

רמת הפיקוח לא יכולה לפקח על תלמיד כמו על רכב. יצא רכב החוצה, יבדקו אותו. בנושא של מבחן הנהיגה, הפרמטרים משתנים, זה יכול להיות שונה מאיזור לאיזור, זה יכול להיות שונה משעה לשעה, מרגע לרגע. כל מבחן לא תואם למה שקורה לאחר מכן.

לנו יש הצעה שתפתור את כל הבעיה. חברים, במקום להוציא את בוחני הנהיגה, את מבחני הנהיגה לידיים פרטיות, כאשר כאן יהיה שיקול כלכלי על-פני השיקול המקצועי, תוציאו את הפיקוח להפרטה. קחו לכם חברות פרטיות, תעשו מה שאתם רוצים, יהיה פיקוח חיצוני על כל מערכת הלימוד, אבל את בוחן הנהיגה תשאירו במסגרת ממלכתית שיפוטית כי לדעתנו זה בדמנו ובראשנו.

צבי יוזנט: אני אספר קוריוז. כששמעו על ההחלטה, באו אלינו הבוחנים וביקשו שאני אתן להם תעודת הוראת נהיגה. מצד שני באו מורי הנהיגה וביקשו לתת להם תעודות בוחנים.

קריאה: זה לגיטימי שכל אחד דואג לעצמו.

צבי יוזנט: אני לא אומר את זה בשלילה.
בספרות העולמית לא מצאתי, חוץ ממדינה אחת, שבוחן צריך להיות מורה. ההיפך. אומרים שבוחן צריך להשתלם בהערכה, ב'אבליואיישן' בלבד, והוא לא חייב להיות מורה נהיגה. בדקתי, יש לי את כל הספרות מכל העולם.

לענייננו. קיימת הפרטה בגרמניה, המדינה לא עושה את זה, הם הוסיפו עכשיו שלישיית גורמים שעושה את זה. קיימת הפרטה במתכונת דומה בבלגיה. אני יכול למצוא לך מדינות עושות הפרטה, שלא הממשלה עושה אלא גופים ציבוריים או ציבוריים למחצה. זאת אומרת, זה לא דבר שאנחנו המצאנו אותו.

היו"ר אבי יחזקאל: אני מבקש מהסמנכ"ל להכין רשימה מפורטת על מה מתקיים והיכן, כדי שנלמד.

צבי יוזנט: אין בעיה. אני בדקתי את זה דרך הנציגויות שלנו בחו"ל וקיבלתי תשובות מהם.
אני עכשיו מדבר כבוחן. אני הייתי בוחן ולכן אני מסתכל בגובה העיניים, משנת 1961 אני במערכת, ולפני כן הייתי בוחן נהיגה, הייתי בוחן רכב, היית רב-בוחן, הייתי מנהל משרד רישוי מחוזי. משנת 1961 בכל ממשלות ישראל, לעולם לא פיקחו על בוחני הנהיגה. לא מצאו שיטה. קודם כל צריך לדעת שלא היה פיקוח. אם מה שמר בן-שבת אמר זה נכון, שמחכים לטסט בין שבועיים לשלושה שבועות, ולכן לשם מה צריך שלוש מאות בוחנים אלא מספיקים מאה חמישים ושישה, אבל זה לא מדוייק כי מחכים בתור חודשיים, מחכים חודש וחצי, המורים שבתו בחיפה, הבוחנים שבתו במקום אחר. צריך להגיד את האמת גם אם זה טוב וגם אם זה לא טוב.

היו"ר אבי יחזקאל: כמה זמן מחכים?

צבי יוזנט: יש מקרים שמחכים גם חודשיים.

שלום שמחון: מקרים חריגים?

צבי יוזנט: לא. זה תלוי באיזה מחוז, ולכן אי-אפשר לעשות הכללה.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה יכול להגיד באיזה מחוז מחכים זמן כל כך רב?

צבי יוזנט: הצפון מתחיל היום להתאזן כי עשינו קורס חדש לארבעים ושישה בוחנים והתחלנו לתגבר אותם.

היו"ר אבי יחזקאל: בעקרון כמה זמן חיכו עד עכשיו?

צבי יוזנט: בעקרון, בצפון שבתו ואז חיכו חודשיים.

שלמה יוספברג: היו חסרים בוחנים בתקן, כי עשרים בוחנים הלכו לבית-סוהר.

צבי יוזנט: אני אומר שזה בכלל זה.

היו"ר אבי יחזקאל: במרכז אין בעיות היום?

צבי יוזנט: לא שאין בעיות. הנורמה שאנחנו רצינו לקבוע, שבין עשרה לעשרים וארבעה ימים, מי שבא, יצטרך לקבל. הנורמה השנייה, אמרנו, אנחנו רוצים להוריד את מספר המבחנים משישה עשר לשנים עשר, כדי שנוכל להאריך את משך הבחינה, במקום שלושים דקות היא תארך ארבעים דקות וכך נוכל לבחון יותר טוב. זאת אומרת, כל הדברים האלה בעצם אומרים לך שאם אתה רוצה רמת שירות אחרת, אתה גם צריך כוח אדם יותר, אתה צריך גם לעשות מערכת בקרה ופיקוח שהיא לא היתה קיימת מעולם.

הבוחנים יהיו מוסמכים על-ידי משרד התחבורה, אנחנו לא מוציאים את ההסמכה של הבוחנים החוצה.

אני רוצה לומר כמה מלים על הבקרה כי נדמה לי שהיתה כאן אי-הבנה. הבקרה בעצם צריכה להיות בקרה מיחשובית. זה שהיום אין פיקוח, אני יכול להגיד וזה אולי לא יישמע נעים, לא על המורים, לא על המנהלים המקצועיים, לא על הבוחנים. היום מנהל מקצועי צריך לחתום שהתלמיד מוכן לטסט, הוא יכול לחתום מאה פעם שהוא מוכן לטסט ותשעים פעם נכשלים אצלו. אין בקרה ואין פיקוח. אנחנו צריכים לבדוק למה המנהל המקצועי חותם, האם המורה לימד כראוי, האם הבוחן בחן כראוי, וזה נעשה בצורה מיחשובית כמו אצל מנהל בנק. הנורמה תקבע על-ידי כל המדינה. אם נכשלו או עברו, הנורמה תקבע לא על-ידי משרד התחבורה אלא על-ידי שנים עשר או ארבע עשר המכונים. אם יהיה חריג למטה או למעלה, למחרת נשלח פקחים לראות מדוע זה קרה. הבקרה השנייה תהיה בקרה על-פי תוכנית עבודה שילכו באופן שוטף. הבקרה השלישית, שאנחנו היום נעסיק משרדי חקירות - ולא כמו שהיה בצפון כאשר שש שנים אמרו שחושבים שיש שם בעיה - כדי שנוכל לגעת בבעיה באופן מיידי.

מכוני הרישוי זו הצלחה. קודם כל, נוכחנו לדעת שגם בתוך הבית, אם מישהו לא הגון, אפשר לפעול. עובדה מה שקרה בחיפה, השעינו עשרים בוחנים. זה לא בוחן אחד. אני לא יכול לסגור את מחוז חיפה והצפון, אבל אין לי בעיה לסגור ארבעה מכונים כי יש לי חמישים ומקסימום יסעו עוד ארבעה קילומטר למכון השני. אני יכול לסגור את מחוז הצפון? לא. אתה לא יכול לעשות את זה, כי אתה לא יכול לסגור משרד ממשלתי.

לא נקבל תקציבים מהאוצר על שלוש מאות בוחנים.

היו"ר אבי יחזקאל: אבל על שלושים נוספים?

צבי יוזנט: זה לא שלושים.

היו"ר אבי יחזקאל: אני עובד עכשיו על חוק בנושא של גניבות רכב, ושם מדובר על גידול בתקן של כ-30-40 אנשים.

צבי יוזנט: מה שאנחנו רוצים זה להעביר מהלך משולב. זה שינוי תכני הלימוד, המבחן המעשי, לעבור על כל הסילבוס ועכשיו יושבת ועדת בקר ועושה את הכל מחדש, להוריד את מספר המבחנים שהבוחן בוחן. מצד שני אני אמשיך מה שאמר המנכ"ל. אם היה לנו

אגף פיקוח של שלושים אנשים עם שלושים תקנים, אם היו נותנים לנו שלוש מאות בוחנים, ואם היו מוסיפים לנו תקציבים, בסדר. אבל זה לא מתבצע. כבר משנת 1961 זה נעצר. הבוחן עושה מה שהוא רוצה במכונית, ואני הייתי בוחן. הבוחן כשהוא בוחן, הוא נשאר עם עצמו. אם הוא ישר ואיש מקצועי, טוב. ואם לא? לא משנה אם הוא יעבוד בממשלה או יעבוד בחוץ. הראיה שזה קרה בממשלה. לכן אין לנו תשובות אחרות יותר טובות. אנחנו רוצים לתת שירות יותר טוב לציבור ושיהיו נהגים יותר טובים.

נחום לנגנטל: המטרה של אותו בוחן היא לא לתפוס אותו. מישהו צריך להתחיל את המערכת.

קריאה: מי קובע את המערכת?

נחום לנגנטל: אנחנו. אני הרי אומר לבושתי את הדברים האלה ולא לשמחתי.

היו"ר אבי יחזקאל: הוא אומר שתצא הוראה להקל בבחינות.

נחום לנגנטל: לא. רק דבר אחד תדעו, שלוש פעמים ממשלת ישראל החליטה על הדבר הזה, על ההפרטה, מבקרת המדינה בדוח מבקרת המדינה כותבת לנו למה לא ביצענו את זה. אלה ממשלות מכל הצדדים שכבר עשו את זה וההחלטות הן חשובות. משנת 1987, כבר עשר שנים, ממשלות ישראל קבעו את השיטה של ההפרטה.

אדוני היושב-ראש וחברי הכנסת, קודם כל, אלה שלוש פעמים החלטות ממשלה ואנחנו מיישמים אותן. גם מבקרת המדינה פנתה אלי פעם שלישית ושאלה למה אני לא מבצע את זה. תבינו שהמנטליות צריכה להיות שונה. זה לא להכשיל תלמיד או לבחון אותו או לתפוס אותו, אלא לעשות לו כמה תחנות ידידותיות כאלה. אם בטסט השני יראו אחד שאין לו שליטה והוא לא יודע לגעת במכונית, אותו יכשילו. אבל אם באמת יראו שהוא מתרגש, באמת אין מטרה לתפוס אותו, כי יהיה לו חצי שנה חונך והוא יבוא עוד פעם למגרש ההדרכה, ויראו אותו עוד פעם.

צבי יוזנט: כשיכנס היום רב-בוחן או מפקח לבן-שבת למכונית בשעת המבחן, חבל על הזמן של המפקח. הבוחן באותו רגע יעשה בדיוק מה שאומרות ההנחיות. יעלה מישהו על פס לבן, יתן מעצור, יכשיל אותו. השיטה הזאת היא לא שיטה.

השיטה שאנחנו רוצים לעשות, במילה אחת, ואולי תבינו. ראשית, לא בצורה אקראית. הבוחן שבוחן יגיע למקום מסויים, הוא כבר סיכם אצלו על הנייר מה התוצאה' לדעתו. הבוחן השני יכנס, ימשיך את אותו מבחן. לא יהיה מצב שיגידו לך עברת או נכשלת.

היו"ר אבי יחזקאל: הדלת תישאר פתוחה, במהירות יצא הבוחן ויכנס השני?

צבי יוזנט: לא, לא יצא. גם היום יש שני בוחנים.

היו"ר אבי יחזקאל: זה לא יהיה כך?

צבי יוזנט: לא.

היו"ר אבי יחזקאל: תהיה מכונית: מקדימה ישב הבוחן, מאחור ישב הבוחן של הבוחן. אתה אומר לי שאני אצטרך לעבור שתי בחינות.

צבי יוזנט: אני אומר לך שהיום יש אפס פיקוח על הבוחן.

קריאה: הבוחן לא ידע אם התלמיד עבר את הטסט או לא.

היו"ר אבי יחזקאל: את זה הבנתי, אבל עצם העובדה שאני צריך להיבחן פעמיים, להיבחן על-ידי שני אנשים.

צבי יוזנט: אז מה?

היו"ר אבי יחזקאל: המודל הוא שיהיו שני אנשים.

צבי יוזנט: אני אתן לכם דוגמה ואולי זה ימחיש. היום בבחינה לרשיון לאוטובוס יוצאים שני בוחנים.

קריאה: כבר לא.

צבי יוזנט: בזמנו יצאו שני בוחנים. הורידו כי אין בוחנים. כל בוחן עשה את ההערכה שלו, נכנסו לחדר, אחד שיכנע את השני. הרי מה זה בחינה? בגלל שהייתי בוחן וגם הייתי נהג אוטובוס וקל לי להגיד. יש שחור, יש לבן, אין בעיה. יודע לנהוג, עובר. לא יודע לנהוג, לא עובר. הקו האפור שלא יודעים אם השגיאה שלו היא מושרשת, היא מבנית או שהוא עשה את זה בגלל נסיבות. יושבים שני בוחנים ועושים את ההערכה מחדש. מתווכחים ביניהם, אחד משכנע את השני. אותו דבר יהיה במצב הזה. ישבו שני בוחנים, מי שישכנע את השני, יקבל את התוצאה. כך יש לנו בקרה גם על הבוחן, גם על התלמיד, גם על בית-הספר. זה גם מקובל בעולם.

רפי פריינטה: אני רוצה קודם כל להודות לחברי הוועדה וליושב-ראש שמקיימים דיון בנושא עדין וחיוני זה. אני רוצה לומר שאם אנחנו מסתכלים, בהמשך לסקירת המנכ"ל, משרד התחבורה פשוט נעול משנת 1986 להפריט את הנושא של הבוחנים. אני רוצה לומר שאנחנו לא ניתן להפריט, כי להפריט מאה וחמישים בוחנים, זה יגרור עוד מאה וחמישים עובדי משרד התחבורה לפיטורים שקשורים לבוחנים.

נחום לנגנטל: האם החוזים האישיים שאנשים חתמו דינם כעובדים לכל דבר ועניין?

היו"ר אבי יחזקאל: הוא אומר שלמעשה אתה מגן על כאלה שהם בחוזים אישיים.

נחום לנגנטל: אם זו עמדת ההסתדרות, חשוב לי מאוד לדעת אותה, כי חשוב לי לדעת מה אני עושה עם עוד שש מאות עובדים אחרים.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה אמרת שאתה מגן, ובצדק מגן, על מאה וחמישים בוחנים שהם בחוזים אישיים. אומר המנכ"ל האם הנוהג הזה של חוזים אישיים, הוא דבר שמקובל עליכם, כי יש לו עוד מאות עובדים כאלה?

רפי פריינטה: בנושא החוזים האישיים, ההסתדרות החדשה החליטה להכיר של הבוחנים כאיגוד מקצועי לכל דבר. אלה הם היחידים ואני לא מדבר על השאר. לכן אני רואה בהם עובדים לכל דבר. אני לא אמרתי למשרד התחבורה כיצד לפעול, אתה תפעל כהנהלה, אנחנו נפעל כמגינים. לא ראיתי שמשרד התחבורה ביקש תוספת בתקציב בגלל יותר פיקוח, יותר כוח אדם, ספציפית לדברים האלה. לא ראיתי.

נחום לנגנטל: תסביר לי איפה אתה רואה את הבקשות שלי.

אלי גולדשמידט: שר החינוך זכרונו לברכה כמעט פוצץ את ישיבת הממשלה בגלל תקציב החינוך. שר התחבורה לא פוצץ ולא עשה אף משבר ממשלתי סביב נושא כספים למלחמה בתאונות דרכים. זו לא טענה אליך, כי אתה מנכ"ל מקצועי ואתה יודע שכולם אוהבים אותך. שר התחבורה לא נלחם על תקציב המשרד.

רפי פריינטה: הוא אמר שהוא מפריט, אמרנו שצריך להסביר, אבל לא מעניין אותו, צריך להפריט. אז הנהלת המשרד, ובצדק, צריכה לבצע את החלטת השר, וזה נכון מה שאמר כאן חבר הכנסת גולדשמידט. יש לי פה את הפרוטוקול מה-15 בדצמבר ושר התחבורה עונה לחבר הכנסת אופיר פינס: "אין לנו כוח אדם, הפרטת מבחני הנהיגה תתן שני דברים: תוסיף מקצועיות, ואז אנחנו נוכל לפקח". דהיינו, הם לא רוצים עובדים, הם רוצים לפקח. רוצים להוציא החוצה אנשים והם יוכלו רק לפקח על האנשים.

בוחני הנהיגה, תאמין לי, הם מעולים. מי שלא בסדר, כפי שהיה בצפון, הוא בחוץ, אבל אנחנו אומרים שתשאירו את הבוחנים בתוך המערכת.

מיכאל לוין: אני רוצה להדגיש, בהמשך לדברי המנכ"ל. הרפורמה היא לא תוצאה מצרכים בטיחותיים אלא היא תוצאה מצרכים כלכליים, ומדיניות ההפרטה שרוצים להפריט כל מה שזז. לצערי הרב, הנהלת משרד התחבורה הפכה יותר נאמן מנאמן ועל הפרק, בנוסף למאה וחמישים בוחנים שעומדים להפריט, עומדים גם להפריט מטאורולוגיה ואגף שירותי מידע, שזה מאתיים וחמישים עובדים. כך שזה עניין של מדיניות. כל השיפורים - ובזה אני מסכים עם המנכ"ל וגם עם מר בן-שבת - אפשר לעשות בתוך המסגרת. את הנושא הזה אי-אפשר לתת לידיים פרטיות ואנחנו נתנגד לזה יחד עם ההסתדרות בכל תוקף.

חנן אהרון: גם כבוחן וגם כמפקח מבחני נהיגה, אני יכול לומר לך שזה לא נכון להציג את זה כאילו במדינת ישראל אין פיקוח במשך שלושים שנה על מבחני נהיגה. המתכונת הנהוגה כיום, לכל תלמיד שעובר מבחן מעשי, יש לו זכות ערעור - ועושים את זה תלמידים רבים, עשרות ואלפי תלמידים - אל רב-בוחן נהיגה שלפעמים מאשר, לפעמים לא, אבל במקרה שהוא ראה את התלונה מוצדקת, יוצא רב-בוחן למבחן עם התלמיד ובהרבה מקרים גם קיבלו רשיונות נהגים כאלה שנפסלו. כך

שזה לא אומר שאין פיקוח, כי יש בוחן, רב-בוחן, רב-בוחן ראשי ויש מנהל מחוז.

שמחה ניר: אני נציג לשכת עורכי-הדין, אבל אני גם שלושים וחמש שנים מורה נהיגה, עשרים שנים נטו.

לגבי הנימוק הזה שבגלל השיקולים של האוצר להפריט את זה, מחר יגידו שאין תקציב לשופטים ונפריט את מערכת המשפט.

מה שאומר שלמה יוספברג, להוסיף ארבעים בוחנים, הנסיון שלי להוסיף ארבעים בוחנים יעלו כיתה את אחוז הכשלונות ושוב יהיה אורך התור אותו הדבר, משום ששלטון טוטליטרי רוצה שהאזרחים יעמדו בתור. ברוסיה, הם לא אוכלים לחם יותר מאשר במקום אחר, אבל הם עומדים בתור שעות בשמש כדי לקבל את ככר הלחם שממילא היו מקבלים.

אמרו שבכל העולם בוחן לא צריך להיות מורה נהיגה, מתוך הנחה שזה נכון, אבל אני מניח שבכל מקום מורה הנהיגה שהוא עוסק פרטי מרוויח יותר מאשר הבוחן שהוא עובד הציבור, אבל אתם בטח יודעים שבחיל האוויר בוחן כיתה הוא היה קודם מדריך טיסה מנוסה. כך שזה רעיון מטופש שאם הוא קיים בכל העולם רוצים ליישם אותו גם אצלנו.

חנן אהרן: יש הבדל. כאן אנחנו בוחנים נהגים ולא בוחנים מורים.

שמחה ניר: אני לא רוצה לבטל את מבחני הנהיגה אלא שמורה הנהיגה יתן את הרשיון. יש לי כאן סידרת כתבות שכתבתי לפני 11 שנה.

יש פה הצעת רפורמה שמבטיחה גם מקצועיות יותר גבוהה, גם מניעת שחיתות שיהיה צורך במספר שיעורים מינימלי גבוה, יהיה מחיר מינימלי של שיעור כאשר התחרות תהיה על האיכות. המורה יצטרך לרשום ולתת אישור על מספר השיעורים שהוא נתן, ואז גם שלטונות המס יהיו מאושרים, והוא יצטרך להצהיר בפני שופט על הרשיון. הוא גם לא יוכל לתת אישורים פקטיביים כי מספר השעות שלו ביממה או בחודש הוא מוגבל.

אירית מור: אני נציגה של אגף התנועה במשטרת ישראל. ברור שהאינטרס שלנו, של המשטרה, זה בעצם האינטרס הציבורי שכל אחד מאיתנו כאן. לנו אין את האינטרס האישי שלנו אלא את האינטרס של העם, של הציבור, של שלום הציבור. מה שחשוב בעצם זה להכשיר את אותו נהג לנהיגה והמטרה שלנו היא שהוא יהיה כשיר ויהיה מיומן.

אם מדובר בהפרטה או לא בהפרטה, אנחנו כרגע לא נוקטים עמדה. גם אם נלך בכיוון של הפרטה, על-פי מה שנאמר כאן, אני לא יודעת בעצם מה הסיבה העיקרית לאותה הפרטה. אם נלך בכיוון של הפרטה, לנו שוב חשוב אותו עניין שאי-אפשר בעצם לוותר עליו והוא הבטיחות ושלום הציבור. לכן לנו כמשטרה חשוב הנושא של הרמה המקצועית ושל הפיקוח. יתכן שצריך לשנות את השיטה הקיימת של הפיקוח, או שהפיקוח יהיה במסגרת הפרטה. הנושא של הפיקוח חשוב, חשובה הרמה המקצועית, מה הקריטריונים לבחירת אותו מכון. לנו חשוב

להיות מעורבים בנושא הזה ולדעת בדיוק מה יקרה במסגרת אותה הפרטה, כי לנו חשוב להגיע לתוצאה הזו שלא יהיו תאונות.

רן רונקין: אני רוצה לומר משהו בעקבות מה ששמענו כאן מהנהלת משרד התחבורה, שבעצם אמרו שעד היום רמת מבחני הנהיגה היתה גרועה מאוד. לא היה פיקוח, לא נתנו שירות, ובעצם לא היה שום דבר. אולי אנחנו צריכים להבין את הסיבות לתאונות, כי רמת הבחינה קובעת את הלימוד.

יצחק דהן: בוחני הנהיגה היום משמשים מעין פיקוח. יש לצערנו אלפי זיופים של רשיונות נהיגה במדינת ישראל ואנחנו האנשים שבודקים את הנושא. משטרת ישראל לצערי לא עושה עם זה כלום. יש לי ערימה של תלונות שאני מביא למשטרת ישראל, אנשים מתחזים לאנשים אחרים ומוציאים במקומם מבחני נהיגה וגם מבחני תיאוריה, ובעיקר מבחני תיאוריה. אם אתם רוצים להסתכל, תבואו למשרד הרישוי ותראו אלפים ומאות.

שמחה ארביטמן: יש אנשים שמתחזים לאנשים אחרים, הם עם תעודות זהות מזוייפות, עם מסמכים לא מקוריים והם באים במקום אנשים אחרים.

היו"ר אבי יחזקאל: הוא אומר שאלה הם אלפים.

שמחה ארביטמן: אני לא יודע על אלפים, אבל אני יודע על מקרים.

יצחק דהן: אני יכול להוכיח. אני עובד במשרד שלוש שנים. בהתחלה לא העליתי על דעתי שדברים כאלה קורים במדינה שלנו, אבל כשהתחלתי לעסוק, התחלתי לראות את אותו אדם יושב לידי כל פעם בזהות אחרת, וזה קורה, התחלנו לעשות מעקב וכשאנחנו עושים מעקב, אנחנו מתעדים כל מי שעבר מבחן תיאוריה ומבחן נהיגה על-ידי צילום אותו טופס עם התמונה שלו. אנחנו רואים את אותו אדם מופיע שוב, את אותה תמונה עם פרטים אחרים, ואז אנחנו מגישים תלונה במשטרה.

היו"ר אבי יחזקאל: כמה תלונות הגשתם במשטרה בנושא הזה?

יצחק דהן: אני הגשתי קרוב למאה תלונות כאלה במשך שלוש שנים שאני עובד משרד התחבורה.

היו"ר אבי יחזקאל: אומר כאן אדם שהגיש מאה תלונות על אנשים שמתחזים לאנשים אחרים ועושים במקומם את המבחן, או העיוני או המעשי או את שניהם.

יצחק דהן: הגשתי במשטרה מאה תלונות כאלה בשלוש שנות עבודתי ואני יכול ערימה של מכתבים שאני מקבל מהמשטרה בהם כותבים לי אין עניין לציבור, נסגר מחוסר ראיות וזה כאשר אני מביא להם שני תצלומים של אותו אדם, ואני מביא להם הוכחות.

היו"ר אבי יחזקאל: אפשר לומר שתופעה כזו היא לא רק בצפון אלא גם בדרום?

יצחק דהן: אני יכול לומר לך בוודאות שאדם אחד שנתפס על ידי, נתפס על ידי פעמיים. פעם אחת הוא זייף בבאר-שבע ונתפס על ידי. פעם שנייה הוא הלך וזייף באשקלון ושוב נתפס על ידי בקריית-גת. אני רואה אלפים כאלה, ואתה יכול לבוא לבאר-שבע ותראה על מה אני מדבר.

אני יכול להעריך באחוזים - ואני מצטער שאני אומר את זה, וזה בעיקר במגזר הבדואי ובמגזר הערבי - ומדובר ביותר משלושים אחוזים.

היו"ר אבי יחזקאל: זאת אומרת, שלושים אחוז מהמגזר הבדואי והערבי מזייפים בבחינות נהיגה ותיאוריה.

יצחק דהן: הרוב בתיאוריה, אבל גם במבחנים מעשיים.

קריאה: להערכתי בצפון זה אותו הדבר.

יצחק דהן: יש לי הוכחות לכך.

שמחה ארביטמן: מבחני התיאוריה היום, לאלה שהם דוברי עברית, הם בכתב. לעליה מברית-המועצות וחבר העמים, יש את השבלונות, השבלונות האלה עוברות מיד ליד, אתה רואה שאצלם אחוז הכשלונות הוא קרוב לאפס. המבחנים הם אחידים ולא משפרים את מבחני התיאוריה. אלה מבחנים בשיטה האמריקאית. המבחנים בעברית הם בסדר, אבל לגבי השפה הזרה, רוסית, השבלונות מסתובבות בחוץ בתשעים ותשעה אחוז מהמקרים. אנחנו מעלים את הבעיות האלה, אבל לא עושים שום דבר בעניין.

היו"ר אבי יחזקאל: אני רוצה שתספר לי מה קורה בקרב האוכלוסייה של העולים החדשים.

שמחה ארביטמן: הם באים עם השבלונות של המבחנים בתשעים אחוז מהמקרים. אחוז הכשלונות של המבחנים שלהם הוא קרוב לאפס. הם באים עם התשובות של השבלונות. ביקשנו לשנות את המבחנים, אבל לא עושים שום דבר בעניין הזה. המבחנים היחידים שיוצאים מהמחשב כל יום בצורה אקראית, אלה המבחנים בעברית ובערבית.

היו"ר אבי יחזקאל: מה יש לנציגת המשטרה להגיד בעניין?

קריאה: אין לה מה להגיד. המשטרה היא פוליטית.

אירית מור: יושבת כאן נציגה מאוד לא פוליטית של משטרת ישראל.

יצחק וקנין: אתם מקבלים תלונות כאלה, אבל מה אתם עושים איתם? הוא אומר שהוא הגיש מאה תלונות, אבל מה עשיתם איתן? אתם כותבים לו מכתב שאין עניין לציבור. מדובר פה בדיני נפשות.

אירית מור: אם יורשה לי לומר, סגירה של תיק או תשובה של אין עניין לציבור, אני לא יודעת במה המדובר. צריך לבדוק את המקרים הספציפיים. לציבור יש רושם שהתיק נסגר מטעמים

נקרא להם פוליטיים, שיקולים לא שיקולים, אבל זה לא נכון. כתובעת, כעורכת-דין, מהנסיון האישי שלי אני יודעת שאין כאן עניין של שיקולים כאלה.

היו"ר אבי יחזקאל: אני מבקש אותך עכשיו כמשטרה באמצעותך לפתוח בחקירה לגבי התלונה של האיש מבאר-שבע שאומרת שהוגשו תלונות למשטרה על זיופים.

אירית מור: את הטענה הזאת ואת הנושא הזה אני אעביר לראש האגף. זה נושא די רציני ודי חשוב שאני אשב פה ואני לא אתייחס אליו. מעבר לזה, זה גם נושא שמשרד הרישוי אמור לתת את דעתו על כך משום שצריך לחשוב מה קורה מהרגע שאדם מגיש בקשה להוצאת רשיון ומגיע לבחינת התיאוריה וכולי, מה אפשר לעשות כדי שההתחזות והזיוף הזה לא יהיו.

שמואל הרשקוביץ: אני מבקש לומר שבמהלך הדיון הזה אנחנו איבדנו לרגע את התמונה הכוללת. המנכ"ל הציג כאן תמונה כוללת של מהלך ואסור לקחת את הקטע של ההפרטה ולנתק אותו מכל המסגרת. השאלה היא מה היא התוצאה הנדרשת והתוצאה הנדרשת היא נהגים טובים יותר בכביש. נקודה. זה השלב שבו יכול להיווצר המהפך. לכן גם תהליך ההכשרה, הכשרה מעמיקה יותר, גם תהליך הבחינה וגם תהליכים שבאים מעולם התוכן של הייצור, כמו מה שנקרא אבטחת איכות ובקרת איכות, אלה הם כלי המדידה המודרניים שהוזכרו כאן. שני טסטים, זה חלק מהעניין. הרי מה קורה בתהליך הייצור? האם הייצור בסופו של דבר מבטיח שאם ישנה סטייה, זורקים לפח? במקרה שלנו זה חלק מתהליך שמייצר בסופו של עניין נהג טוב יותר ובטוח יותר לדרך.

בשורה התחתונה. הכרזת כבר שאתה נגד ההפרטה וכולי וכולי. אני מציע שתראה מה קורה בעולם. בכל מקרה אני מציע שתקחו את זה דווקא כניסוי לשנתיים ותראו איך הוא עובד. הרי בסופו של דבר יש פה נסיון של שלושים שנה שהניב תוצאות כאלה ואחרות. עושים שינוי, קחו אותו כניסוי. אפשר לראות אותו במערך של הערכה ומחקר.

יש פה דבר מרכזי. גם ההערות האלה שהועלו כאן כרגע הן הערות שכאשר ראש אגף הרישוי לצורך העניין מזהה בעיה כזו, לא צריך משטרה. הוא סוגר את המכון מחר בבוקר, מה שהיום בלתי אפשרי לעשות. הוא מחכה למשטרה, הוא לא צריך בכלל להגיע לידיעת המשטרה. סוגר וממשיך הלאה.

יצחק וקנין: אני פה דווקא מעריך את הבוחנים כי הם היו בסדר. אתה מדבר על אחד שבא לבחינה ומזייף.

שמואל הרשקוביץ: לחומרה, אם למכון פרטי בא אדם ותפסו אותו מזייף, ינהגו כמו שנהוג היום במערכת הממשלתית. לפי טענת המתנגדים להפרטה, מה הם אומרים? הם אומרים שאם יבוא אדם כזה, יש אינטרס למכון הפרטי לקבל אותו למרות הכל. מה שאני אומר לך כאן שהסיכוי לסגור מערכת הזאת היא הרבה יותר פשוטה מאשר להשאיר אותו במערכת הקיימת.

אם זה משרת מערכת שמשפרת בסופו של דבר את המוצר המוגמר, צריך לתת לה סיכוי.

חנן אהרון: אני רוצה לתקן את הרושם שנוצר כאן והוא מעוות. במחוז ירושלים ישבנו עם מפקד מחוז ירושלים ויש לנו קו ישיר איתו ועם מפקד מחלק המיעוטים. כל נושא של זיוף מגיע אליו ישירות ומטפלים בזה.

אלי גולדשמידט: אני אשתדל להיות קצר. אני נגד ההפרטה. אני חושב שזה פתרון שאני לא רואה שום דבר שמקדם את המלחמה בתאונות הדרכים. אני רוצה להזכיר למשרד התחבורה ולחברי, גם המנכ"ל וגם שמואל הרשקוביץ, ישבנו פה ועשינו את חוק הרשות הלאומית, והחוק הזה אמור לאפשר לכם קודם כל לבדוק את הדברים ברמה הרבה יותר מערכתית, על-בסיס הרשות הזו שתקום. הרשות הזו שצריכה לקום או שהוקמה צריכה לתת פתרונות ברובד כולל ולא ללכת על נישה אחת אקראית פה ונישה אחרת אקראית פה, אלא לתת תמונה כוללת. אנחנו חשבנו בחודש יולי, כאשר קיבלנו את החוק, שתהיה התייחסות. הרי כולם פה יש להם רצון טוב, יש רצון טוב בזה שאומרים שליד התלמיד יהיה אדם מבוגר במשך שישה חודשים, יש רצון טוב גם בהצעה הזאת. בכל ההצעות יש רצונות טובים, אבל יש לי תחושה שאתם לא עושים את הבדיקה הכוללת בגלל שאתם עדיין לא מפעילים את הרשות, בגלל שיש בעיה תקציבית. אתה מציג כאן למשל נושא של העדר פיקוח כיוון שאין תקציבים, אז תפקיד הממשלה הוא להקצות את התקציבית האלה ולא ללכת למהלכים מסוכנים שאחר-כך התוצאה תהיה בדיוק הפוכה מהתוצאה שאתם רוצים בה. אני לא חושב שזה דברים שהם בשמים, אין פה כספים כל כך גדולים בנושא הפיקוח.

אני אומר לך עוד פעם. לא נעים לי ששר התחבורה לא נמצא כאן, ובדרך כלל אני אוהב להגיד דברים לאדם בפניו, אבל אני חושב ששר התחבורה היה צריך להישאר במשרדו עד סוף הקדנציה. משרד התחבורה זה לא מקפצה למשרדים אחרים, כי מלחמה בתאונות דרכים זה דבר קדוש. אם אנחנו מתייחסים, וזו בדיוק ההתייחסות שיש בממשלה הזאת, שמשרד התחבורה הוא משרד שולי, הוא משרד לא מכובד, היה צריך השר יצחק לוי להגיד - וכאן אני הייתי מעריך אותו - שהוא נשאר במשרד כי הוא רוצה לגמור את הרפורמה, כי הוא רוצה לגמור את הנושא של תאונות הדרכים, ולא לעזוב את המשרד בגלל שיש משרד חינוך שזה תקציבים יותר גדולים וזה נראה יותר מכובד וכולי. אני אומר לכם, יש בעניין הזה בעיה, זאת דוגמה אישית, זה בדיוק סיפור של דוגמה אישית. לכן אני חושש שלא יהיה מי שיילחם על התקציבים. עכשיו יכנס שר חדש, הוא יצטרך ללמוד את הכל מחדש, והכל עובר כל כך מהר, ומי שמשלם בסוף את המחיר זה הנהגים והציבור והולכי הרגל וכל עם ישראל.

בסיכומו של עניין אני מציע שהוועדה תשלול את נושא ההפרטה ותתבע שמשרד האוצר יקצה את התקציבים להגדלת הפיקוח, להגדלת מספר הבוחנים, ואחרי זה, כאשר רוצים לעשות פעולה מערכתית, שיעשו את זה במסגרת הרשות.

שלמה שמחון: גם אני נגד הפרטה. אני מציע לפנות למשרד התחבורה לשקול אלטרנטיבה אחרת שעלתה כאן באופן לא פורמלי כזה או אחר ולפי דעתי היא טובה יותר לציבור.

יצחק וקנין: אני מקבל את הדברים כפי שנאמרו. אני חושב שהבעיה היא בעיה תקציבית וצריך לפתור אותה בצורה תקציבית ולא לעקוף את הדברים. אני חושב שאפשר לעגן את כל הדברים שהמשרד אומר בצורה הזאת ולהשאיר את המתכונת הקיימת. אני דווקא רוצה לגעת בפרשייה האחרונה, ואני לא יודע אם היינו מודעים לה. אני מציע

שיתקיים דיון בנושא הזה בוועדה ולזמן את הנוגעים בדבר, כיוון שכמו שאמרתי בפעם הקודמת, מישהו אולי לא מבין את הכעס. יש פה בעיה קשה מאוד ואנחנו נותנים אקדח לאדם ביד, זה ממש אקדח. לצערנו הרב אנחנו מקלים ראש בה.

היו"ר אבי יחזקאל: אי-אפשר לחפות על מחדל תקציבי בהמצאות ובניסויים מסוכנים שלא הוכחו ולכן כל תהליך הפרטת המבחנים הוא תהליך להערכתי מסוכן, לא בעיתו, וצריך להעביר אותו. מכיוון שלוועדת הכלכלה אין מעמד בנושא הזה, אני כיושב-ראש הוועדה יחד עם חברי, חבר הכנסת שמחון, יצחק וקנין ואלי גולדשמידט, נגיש הצעת חוק שתמנע הפרטה של תהליך הבחינות במשרד התחבורה. אנחנו חושבים שמבחנים בעקרון לא מפריטים, לא מפריטים מבחני בגרות ולא מפריטים מבחנים לאוניברסיטאות. לא מפריטים מבחנים כי זה אמור להיות גורם אובייקטיבי. תהליך הפיקוח הוא מחוייב המציאות, ולכן אם היה אפשר להוסיף תקציב שהיה פותר את הבעיות האיכותיות שקשורות בעניין, בתוך המשרד ולא בעניין הזה של מציאת פתרון חלופי בגלל חוסר תקציבים.

אני חושב שיש לשקול את הצעת החוק שהונחה אתמול ועברה בקשר לנהג עם ליווי. אני אומר שאם להוריד את הגיל, יש להוריד אותו לגיל 16 ו-16 וחצי. כלומר, לא 16 וחצי, כלומר להוריד את הגיל בשנה כדי שיהיה לו את הזמן לנהוג עם מלווה עד שהוא מתגייס.

אם אתם לא מצליחים להשיג תקציב, אני מציע את מה שאמר חבר הכנסת שלום שמחון, להיות פרובוקטור. מציע שלום שמחון, ואני יכול להצטרף אליו, וחבר הכנסת גולדשמידט וחבר הכנסת וקנין. אולי נציע לכם לבטל את הבחינות. כלומר, אם אתם לא מצליחים לעשות את הבחינות בגלל תקציב, בגלל זיופים שמגיעים למשטרה ובגלל כל מיני אלמנטים. כלומר, אם העניין של הבחינות נכשל או עומד בפני כשלון טוטאלי, תבטלו, תטילו אחריות על מורי הנהיגה.

נחום לנגנטל: מאחר ואנחנו בסך הכל פקידים, אין לנו אלא לבצע את החלטות הממשלה ואת מדיניות שר התחבורה ולהעביר את רחשי הלב שנאמרו פה לגבי קובעי המדיניות לגבי הסוגיות הקשורות. אני אומר שאנחנו נעביר את הדברים ונעשה מה שאנחנו צריכים לעשות.

להצעתכם שלכם לבטל את הבחינות המעשיות. אם אכן תוצע על-ידכם הצעה לבטל את הבחינות המעשיות, נשקול אתה בכובד ראש כמו כל הצעה שמוגשת לנו על-ידי אזרחים ובוודאי על-ידי חברי כנסת מכובדים שכמותכם.

היו"ר אבי יחזקאל: ההצעה שלנו תהיה לא להפריט את הבחינות, בגלל אילוצים תקציביים שיש לכם. אבל במידה ואתם אומרים שעניין הבחינות נכשל, תבטלו אותם.

נחום לנגנטל: מאחר ואנחנו חושבים שהאוייב של הטוב מאוד הוא המצויין, אנחנו משתדלים להשתדל בטוב מאוד ולכן זאת הדרך שבה אנחנו נלך.

שלום שמחון: אם אנחנו נגיש הצעת חוק שמבטלת את המבחנים וקובעת מערך שיעורים אחר ולימוד אחר, הממשלה תתמוך בה?

נחום לנגנטל: אני לא יודע. אני צריך לשאול את האנשים שיושבים בממשלה.

בקשר לחקירות. הדבר הזה, במקביל להתפוצצות הפרשיה שמצפון נפתחה בזמנו הרעה, גם מדרום הגיעו אלינו איתותים לדברים שנאמרו כאן על-ידי החברים. הם הגיעו למשרדנו, הם הגיעו למשטרה. נפתחו תיקי חקירה. אין צורך לעמיתי לשירות המדינה במשטרה שהיא תאמר את הדברים האלה לאנשי החקירות, כי נפתחו תיקים והמשטרה אכן חוקרת את הדברים הללו, משום שאנחנו יודעים את נגע הבעיה. זו בעיה חמורה מאוד שזוהתה על-ידינו והיא זוהתה בכל הארץ.

יצחק וקנין: זה חמור שהמשטרה אומרת שאין עניין לציבור.

נחום לנגנטל: לא, המשטרה לא אמרה את זה. לא תפקידי להגן על המשטרה, ובכל-זאת אני רוצה לומר לך שהם עשו פה עבודה כדי לאתר את הבעיה. מה שאנחנו כמשרד התחבורה עושים זה שיטה חדשה שבאה ואומרת שכאשר אדם יגיש את הבקשה, אנחנו מטביעים בתוך הנייר עצמו את התמונה שלו בבקשה עצמה ואיתה הוא ילך כל הזמן. זה מאוד מייקר לנו את עלות הגשת הבקשות. התמונה תלך איתו לאורך כל הזמן בתוך מאגר המחשב, על-מנת שלא יהיו זיופים. זה דבר מאוד מסובך ומורכב שאנחנו עושים אותו כדי למנוע מינהלתית את הבעיה הזאת. אם באמת עדיין קיימת בעיה שהמיעוטים באיזור הנגב הם יוצרים את הבעיה של הזיופים, והם עשו את זה בעבר ולא כל כך בהווה, אנחנו העברנו את הדבר הזה למשטרה, הדבר הזה הוא בחקירת המשטרה ואני מאוד מקווה שכל האנשים האלה יובאו לדין ויושמו מאחורי סוגר ובריח.

היו"ר אבי יחזקאל: רבותי, אני מבקש לסכם את הישיבה. האווירה והרושם בקרב חברי ועדת הכלכלה היא שאסור להפריט את מבחני הנהיגה.

יש להוסיף תקציבים למשרד התחבורה כדי לפקח ולהמשיך להגביר את מצבת כוח האדם.

אני קורא למשטרת ישראל להאיץ את החקירה בסוגייה הזו שקשורה בידיעות על זיופי מבחנים או בחינות בדרום הארץ.

במידה ומערך הבחינות נכשל, יש אפשרות שתשקלו לבטל את כל העניין של הבחינות?

בכל מקרה, בחודש הקרוב אנחנו נקיים מעקב אחרי העניין הזה גם בסוגייה של חקירת המשטרה, ומיד אחרי המשטרה אני מבקש שנישאר עם הגורמים המתלוננים.

תודה רבה. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:00