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

**מושב ראשון**

פרוטוקול מס' 13

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, ב' בסיון התשס"ו (29 במאי 2006), שעה 13:00**

**סדר היום**: כוונת משרד התחבורה להפריט את מבחני הנהיגה.

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

משה כחלון – היו"ר

רוברט אילטוב

גלעד ארדן

אליהו גבאי

אלכס מילר

חנא סוויד

עתניאל שנלר

רונית תירוש

**מוזמנים**:

משרד התחבורה:

עוזי יצחקי –סמנכ"ל בכיר מנהל תנועה

חסידה קופרברג- מנהלת אגף למערכות מידע

שוקי שדה – מנהל אגף הרישוי

אריה מי-רז – רכז ארצי לנושא חינוך תעבורתי, משרד החינוך

אודי אדירי – רפרנט תחבורה באגף התקציבים

מאיה לסר – לשכה משפטית, משרד האוצר

אהרן אריאלי – יו"ר ארגון בוחני נהיגה

אמנון בן-חמו – חבר ועד בוחני רישוי נהיגה ארצי

גולן קנטי – רשות ההגבלים העסקיים

אבי גולן – יו"ר ארגון מורי נהיגה

עידו שמשון – סגן יו"ר ארגון מורי נהיגה

ניר קטררו – נציג מועצת התלמידים

איתי אלון – מנכ"ל אלטרנתיבי

ויטלי גויכמן – מנהל פיתוח עסקי

עמי צדיק – ממ"מ

**יועצת משפטית**: אתי בנדלר

**מנהל הוועדה**: לאה ורון

**קצרנית:** חנה כהן

כוונת משרד התחבורה להפריט את מבחני הנהיגה

היו"ר משה כחלון:

צהרים טובים, אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה בנושא כוונת משרד התחבורה להפריט את מבחני הנהיגה. נוצר מצב בארץ שיש יותר ביקוש למבחנים מאשר היצע. אנחנו גם יודעים שהמתנה של חודשיים למבחן תיאוריה זה זמן לא סביר ולא נורמלי, בוודאי לא במדינה מתוקנת.

אהרון אריאלי:

ממתינים שבוע בין מבחן למבחן. אין תלמיד שלא יכול להיבחן כל שבעה ימים.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו קיבלנו נתונים לפיהם ממתינים חודשיים. המצב הזה מחייב שינוי. אני גם מודע לכך שיש שר חדש במשרד התחבורה שעדיין אינו מכיר את הנושא ולכן כרגע אין לו עמדה.

עוזי יצחקי:

הוא מכיר את הנושא ויש לו עמדה. אתמול הוא ביקר במשרד הרישוי בחולון.

היו"ר משה כחלון:

אני אשמח לשמוע על כך. נכון לשבוע שעבר, כשזימנו את הישיבה הזאת, זו היתה תגובת המשרד.

יושב כאן חבר הכנסת גלעד ארדן, שנושא התחבורה הוא אחד מתחומי ההתמחות שלו. אני חושב שחשוב מאוד שהשר ישמע את עמדת הוועדה, עוד לפני שיגיע לכאן עם תקנות או חוקים. היום לא נקיים הצבעות בנושא.

גלעד ארדן:

בנושא של מבחני הנהיגה בכלל, לא רק העיוניים, דנתי בקדנציה הקודמת במסגרת ועדת המשנה. יש מסמך השוואתי שהוכן בעבר על-ידי הממ"מ.

לנושא הזה יש שלושה היבטים מרכזיים: תחום אחד הוא זכויות הבוחנים במשרד התחבורה. אף אחד מאיתנו לא רוצה לזרוק אנשים לרחוב. התחייבנו כאן שכל מהלך בוועדה הזאת אשר בא להיטיב עם הנושא עצמו ועם הציבור, ייעשה באופן ששומר באופן מכסימלי על זכויותיהם של עובדים ולא זורק אותם לרחוב. גם בהפרטה של מבחני הנהיגה העיוניים אני חושב שאנחנו צריכים לשים את לבנו למה קורה לאותם אנשים שעד היום פעלו בשם המדינה לטובת הציבור, כדי להכשיר אותו ולעבור את אותם מבחני תיאוריה. לכן הייתי מבקש מנציגי משרד התחבורה לגעת בדבריהם גם בהיבט הזה.

היבט שני זה הנושא של הזמינות לציבור. ציין היושב-ראש, ואני מסכים איתו, שזמן ההמתנה הוא ארוך. אני לא נכנס לוויכוח מהו זמן ההמתנה, אבל בכל מקרה אפשר לשפר אותו. במסמך שהכין הממ"מ נאמר שהיום מתקיימים מבחנים ב-34 מקומות ולפי הרפורמה יהיו במכסימום 24 מקומות. לפיכך אני רוצה לוודא אם הרפורמה שמשרד התחבורה מציג באמת תשפר את זמני ההמתנה ולא חס וחלילה תאריך אותם. יכול להיות שעובדי המדינה מוכנים לעבוד יותר שעות ולכן השאלה היא אם אכן מוצו ההליכים האלה איתם.

הנושא השלישי, שבעיניי הוא החשוב ביותר, כי עם כל הכבוד לזכויות של העובדים ועם כל הכבוד לזמינות לציבור, אם זה לא משפר את היכולות של הנהגים ואת הבטיחות של אזרחי המדינה – לא עשינו כלום. בסופו של דבר הכל כפוף לזה שנציל חיי אדם. אם אדם אין לו מקום עבודה זה נורא ואיום, אבל אם הוא לא בחיים, זה עוד יותר נורא ואיום. לכן אני מבקש לדעת מה השיפור הטכנולוגי , מה השינויים בכלל, שהשינוי הזה במבחנים יביא לקראת ההכשרה של אזרחי המדינה לנהיגה. אם מדובר על אותו נוהל בדיוק, כלומר לענות על מבחן אמריקני, בעיניי אין שום הישג בלהוציא את זה החוצה. אם מדברים על שינויים שמחייבים שימוש בסימולטורים או שהנבחן יצטרך להראות איך הוא מתמודד עם מצבים – זה כבר שווה.

עוזי יצחקי:

בסקירה שלי אני אתייחס לשלושת המרכיבים העיקריים אותם ציין חבר הכנסת ארדן. כבר בפתיחת דבריי ברצוני להבהיר ששר התחבורה שאול מופז ביקר אתמול בבוקר במשרד הרישוי המחוזי בחולון. לפי ההצהרות ששמענו גם בביקור עצמו וגם לאחר שקרא חומר בנושא, הוא נותן גיבוי מלא למהלך הזה. הוא בעד המהלך הזה ודורש מאיתנו להאיץ ולקדם מהלכים דומים בהוצאת שירותים החוצה, תוך שיפור רמת השיפור, רמת המבחנים והכשרת הנהג.

אני אציג בפניכם מצגת קצרה – מבחן נהיגה עיוני הוא שלב במתן רישיון נהיגה. יש כמובן גם את המבחן המעשי. כשעוברים את שני השלבים האלה זכאים לרישיון נהיגה.

בשנת 2005 היו 258,905 מבחני נהיגה עיוניים, 49 אחוזי הצלחה.

במצב כפי שהוא היום מתקיימים מבחנים ביותר מ-30 מוקדים, אבל צריך לזכור שרוב המוקדים הללו מעניקים זמני שירות מאוד מוגבלים. בפריפריה זה בימים ספציפיים בלבד – יום בשבוע או יום בשבועיים – וגם במחוזות, שהם חלון הראווה והמקום למתן השירות, המבחנים מתקיימים משבע בבוקר עד 11, לפעמים עד 12. יש מקרים בהם אנשים ממתינים ובסופו של דבר אינם מצליחים להיכנס להיבחן.

היו"ר משה כחלון:

כמה זמן אורך מבחן כזה?

עוזי יצחקי:

המבחן חופשי, הזמן אינו מוגבל. הנבחנים נכנסים בשיטת הכיסא החם. זמן ההמתנה הוא ארוך – יכול לשבת שם מישהו וגם לא לצאת ובשעה 11-12 צריך לקרוא לשוטר להוציא את הנבחן, כי זמן המבחן אינו מוגבל. ביום חמישי האחרון קיבלנו דיווחים מהמשרדים המחוזיים שהיה לחץ אדיר ואנשים המתינו יותר משעה כדי להיכנס למבחן.

גלעד ארדן:

מהו זמן ההמתנה עד ליום המבחן?

עוזי יצחקי:

תלוי במקום. בכל מקרה, יש להמתין מינימום שבעה ימים בין מבחן למבחן.

המתקנים בהם נערכים המבחנים הם ברמה ירודה. יש לנו הרבה מתקנים בפריפריה, שאני – כממשלה – מתבייש בהם. צריך לשפר את המתקנים, לא בתקציב המדינה, אלא בתקציב אחר. המקומות בהם נערכים המבחנים אינם ראויים.

גלעד ארדן:

אבל זה לא בגלל שהם בפריפריה, אלא בגלל שמשרד התחבורה לא הקצה להם תנאים הולמים.

עוזי יצחקי:

למשרד התחבורה, באמצעיו הוא, קשה להקצות תנאים ראויים.

גלעד ארדן:

האשמה לכך אינה בבוחנים, אלא שזה מה שהמשרד הקצה להם, את המבנה העלוב. זה בגלל התייחסות משרד התחבורה לציבור מבקשי הרישיון.

עוזי יצחקי:

זה לא נכון.

##### אליהו גבאי:

אבל יש למשרד הכנסות של 30 מיליון שקל מהנושא הזה.

עוזי יצחקי:

ההכנסות אינן ייעודיות, אלא הולכות לקופת המדינה.

גלעד ארדן:

אני יכול לענות בשם האוצר – יש לזה השלכות רוחב למה שאתה מציע ולכן הם מתנגדים. אין דבר כזה הכנסות מיועדות. עוד מעט תציע שהמסים על הדלק יהיו לטובת הבטיחות בדרכים.

עוזי יצחקי:

היום המבחן ידני. אנשים יושבים צפופים בכיתות ונבחנים. ברגע שהמבחן ידני זה גורם לנו הרבה בעיות של טוהר מידות, בעיות של זיופים. בזיופים משתתפות כנופיות כאלה ואחרות שאנחנו תופסים כל הזמן. הם עושים דברים שלא ייאמנו – שימוש באמצעים טכנולוגיים, טלפון נייד, אוזנייה וכו'. לצערי יש לנו גם בעיות עם העובדים שלנו ובשנה האחרונה נתפסו מספר עובדים שסייעו לדברים הללו. זה שהמבחן ידני זה פתח לצרות ולכן צריך לשים סוף למבחנים בסגנון כזה.

השיטה הקיימת גורמת לבזבוז תקציבי. להחזיק את המבנים האלה, גם שהם עלובים, על חשבון המדינה, לשלם חשמל, מים, ארנונה, שמירה, כוח אדם וכו', זה דבר מאוד בעייתי.

גלעד ארדן:

מה עלות אחזקת המבנים, כולל העסקת הבוחנים, לשנה?

עוזי יצחקי:

קשה לאמוד את זה, משום שזה כסף שמתפרס על כמה סעיפים. יש סעיף של העסקת בוחנים, סעיף מבנים וכו'. מדובר בכמה עשרות מיליונים.

גלעד ארדן:

כלומר, אתה אומר שהמדינה לא יודעת כמה עולים לה מבחני התיאוריה אצלה?

עוזי יצחקי:

ההוצאה התקציבית מתפרסת על כמה סעיפים.

גלעד ארדן:

זה ברור. כך זה בכל תחום.

עוזי יצחקי:

יש דברים שאיני יכול לכמת. העלות של המבחנים היא בין 50 ל-70 מיליון שקל בשנה.

גלעד ארדן:

מה לגבי ההכנסות?

עוזי יצחקי:

צריך לשאול את משרד האוצר, כי ההכנסות לא מגיעות למשרד התחבורה.

היו"ר משה כחלון:

אתה ממליץ להפריט את השירות הזה כי זה לא משתלם למשרד התחבורה?

עוזי יצחקי:

עשינו בדיקות כדאיות כלכלית וזה בהחלט לא משתלם.

היתרונות של מיקור-חוץ: מדובר במבחן ממוחשב. זה אומר שהמבחן הוא של משרד התחבורה. המבחן עצמו אינו מופרט, אלא שהזכיין נותן כיתות ועמדות מחשבים, כמובן גם את המשגיחים וכו'. אנחנו נזרים את המבחן בצורה מעורבלת ממחשב משרד התחבורה. לכן מדובר במיקור-חוץ ולא בהפרטה. אני לא נותן את כל הנושא לגורמים חיצוניים והם אלה שגם קובעים את המבחן עצמו, אלא שהמבחנים מוזרמים ממחשב משרד התחבורה. הזכיין נותן את כל התנאים לקיום המבחן, אבל לא את המבחן עצמו.

כשהמבחן ממוחשב אין בעיה של טוהר מידות.

רונית תירוש:

הבוחנים שלכם יישארו לעבוד?

עוזי יצחקי:

בהחלט. אנחנו לא פוגעים בעובדים. אותם עובדים יוסטו לטובת מבחני נהיגה מעשיים.

אהרון אריאלי:

אתם חושבים שיושבים פה מטומטמים?

עוזי יצחקי:

הדרישה שלנו מהניגשים למכרז היתה למסך את הכיתות באופן כזה שלא יאפשר שימוש במכשירים.

השירות יינתן משמונה בבוקר עד שמונה בערב, כולל ימי שישי וערבי חג, דבר שלא קיים היום. במצב כזה לחיילים יש בעיה. חייל שרוצה לעשות מבחן תיאוריה היום, נתקל בבעיה בגלל שאין מבחנים בימי שישי.

היו"ר משה כחלון:

הם עובדים שלך, אתה יכול לומר להם לבצע מבחנים גם ביום שישי.

עוזי יצחקי:

וכמה זה יעלה לי?

אהרון אריאלי:

אנחנו מבצעים מבחנים מעשיים גם ביום שישי.

היו"ר משה כחלון:

מר יצחקי, אם לבך על החיילים, אתה יכול לפתור להם את הבעיה.

עוזי יצחקי:

נכון, אני עושה את זה, אבל באמצעים טובים יותר. בשיטה שאנחנו רוצים להנהיג נחסוך בתקציב המדינה ונשפר את התנאים הפיזיים.

רבותי, לא אני המצאתי את העניין הזה. יש חמש החלטות ממשלה בעניין הזה בין השנים 1986 עד 2003. כשנכנסתי לתפקידי, זה אחד הדברים שהתחלתי ליישם. גם דוחות מבקר המדינה בנושא של תאונות דרכים מדברים על הדבר הזה.

ב-2005 הוחל בתהליך הזה בהתאם למדיניות הממשלה ובתיאום עם העובדים ובתיאום מלא עם יושב-ראש ועד העובדים. לכן אני תמה מאוד על ההודעות של ההסתדרות. ב-2005 גיבשנו מפרט בתיאום עם ועד העובדים של משרד התחבורה. יצאנו למכרז שפורסם בראשית אפריל 2006. כנס ספקים התקיים בסוף אותו חודש. לפני כשבוע נפתחה התיבה בה היו שבע הצעות.

כשבאים לבדוק את המצב בעולם, אם כן הפריטו או לא הפריטו, זה לא רלוונטי לגבינו. כאמור, משרד התחבורה שולט במערכת המבחנים. לכן, להשוות את זה למדינות אחרות אינו רלוונטי. בכל מדינות העולם מתקיימים מבחנים ממוחשבים. בכל המדינות הנאורות יש מבחן ממוחשב ולכן אין סיבה שממשלת ישראל תפעל כמו בזמנים עברו.

לגבי העובדים – כאמור, היתה לנו הסכמה מלאה עם יושב-ראש ועד העובדים ועם הסתדרות עובדי המדינה.

היו"ר משה כחלון:

מה קרה עכשיו?

עוזי יצחקי:

ההסכמה עדיין קיימת. יש לנו מחלוקת רק עם הבוחנים, למרות שאנחנו אומרים שהם לא ייפגעו.

כצעד בונה אמון טרם היציאה למכרז, סיכמנו יחד עם הממונה על השכר לתת לכל העובדים במשרדי הרישוי מענק חד-פעמי של 1,000 שקל.

אהרון אריאלי:

הם החזירו אותו.

עוזי יצחקי:

לא כולם החזירו. צריך גם לבדוק למה העובדים החזירו את המענק, אם זה בגלל לחצים שהופעלו עליהם.

בנוסף לכך דובר עם העובדים על רמות ניידות ודרגות אישיות.

אני חוזר ואומר, לא תהיה כל פגיעה בעובדים – לא בעובדי משרד הרישוי ולא בבוחנים – לא במעמדם, לא בתנאי העסקתם ולא בעתידם במשרד התחבורה. הבוחנים יוסטו ממבחני הנהיגה העיוניים לטובת מבחני הנהיגה המעשיים. כך נוכל לקצר את זמני ההמתנה מחודשיים, כפי שזה היום, לשבועיים.

היו"ר משה כחלון:

אני מבקש שתתייחס לנושא הנגישות והפריסה הארצית של מוקדי המבחנים. דבר אחר, מה לגבי אלה שאינם שולטים בעבודה במחשב? מדובר בצעירים, במבוגרים או עולים חדשים שלא נחשפו למחשבים.

גלעד ארדן:

לפי מה הזכיין יקבל כסף, האם לפי כמות האנשים שיעברו או ייבחנו?

דבר אחר, השינוי בין מבחן ידני לממוחשב, עם כל הכבוד וההערכה שלי, הוא נחמד. השאלה היא האם גם בתכנים של המבחנים יחול שינוי? במסמך שמסרתם לנו הבאתם דוגמה מאוסטרליה, זה מצוין, השאלה היא אם יישמתם את זה גם כאן? יש עמדות ממוחשבות, אפשר להציג מצבים בנהיגה שהתלמיד עלול להיתקל בהם ולא רק מה זה תמרור ב-36 וארבע תשובות שביניהן צריך לבחור. אם ימשיכו באותה מתכונת של בחינה רק שזה יהיה ממוחשב, זה לא שינוי. רק שינוי בתוכן מצדיק את כל השינוי הזה שאתם רוצים לעשות.

עוזי יצחקי:

דרשנו מהזכיינים פריסה ארצית. לפי התכנית הארץ תחולק לשלושה אזורים. יהיו שלושה זכיינים וכל זכיין יהיה אחראי על אזור אחד. יהיו מינימום שמונה מוקדים בכל אזור אשר יופעלו משמונה בבוקר עד שמונה בערב.

היו"ר משה כחלון:

האם יכול להיות מצב שכל שמונת המוקדים יהיו בתוך תל-אביב למשל?

עוזי יצחקי:

לא. במחוז הצפון המוקדים יהיו ב-: חיפה, עפולה, נצרת, נתניה, עכו, נהריה, חדרה, כרמיאל, בקא-ג'ת, טבריה, קרית-שמונה. באזור המרכז: תל-אביב, רמת-גן, פתח-תקוה, חולון, בת-ים, רעננה, כפר סבא, ראשון לציון. באזור ירושלים והדרום: ירושלים, באר שבע, רחובות, רמלה-לוד, אשדוד, אשקלון, בית שמש, מודיעין, אילת.

כאמור, המבחנים יתקיימו בכל ימות השבוע, גם בימי שישי וערבי חג, משמונה בבוקר עד שמונה בערב. אדם לא יצטרך לקום בארבע בבוקר כדי לתפוס תור למבחן עיוני.

לגבי המחשוב – לרוב הנוער היום אין שום בעיה עם מבחן ממוחשב. החבר'ה הצעירים יודעים הרבה יותר טוב מאיתנו. בכל מקרה, חשבנו גם על אותם אנשים שקשה להם, גם על אוכלוסיות מיוחדות שקשה להם. המבחן עצמו מאוד ידידותי, בנגיעת מחשב, מוסבר יפה, נראה טוב. לפני תחילת המבחן יהיו כמה דקות הסבר ודוגמאות שמאפשרות לאדם להתנסות לפני תחילת המבחן.

היו"ר משה כחלון:

מה לגבי בחינות בעל-פה?

עוזי יצחקי:

מי שיעמוד בקריטריונים לבחינה בעל-פה יוכל לעשות בחינה בעל-פה על-ידי בוחני הנהיגה. בזה אנחנו לא נוגעים.

אהרון אריאלי:

לא, מה פתאום, זה יהיה על-ידי הזכיין.

עוזי יצחקי:

לא. מי שיעשה את זה הם בוחני הנהיגה.

לשאלתו של חבר הכנסת ארדן – המחיר ייקבע במכרז. פתחנו שבע הצעות ועתה אנחנו בשלב הבדיקה של העמידה בתנאי הסף. ההצעות הכספיות נמצאות בכספת ותוך שבוע-שבועיים נפתח אותן. ההצעה הנמוכה תזכה ושני הזכיינים האחרים, שהציעו הצעות זולות יותר, יצטרכו להתיישר עם אותה הצעה. על-פי בדיקות והערכות שלנו, אנחנו צופים שהמחיר יהיה בין 30 ל-45 שקלים.

הזכיין יקבל כסף פר מבחן, כמו במבחן רישוי שנתי לרכב כאשר מכון הרישוי גובה מהאדם סכום מסוים.

גלעד ארדן:

המחיר לא משתנה לפי כמות העוברים?

עוזי יצחקי:

לא. לא משנה כמה עוברים. התשלום הוא בכניסה למבחן.

היו"ר משה כחלון:

אין לזכיין עניין להכשיל כדי שיחזרו אליו?

עוזי יצחקי:

לזכיין אין שום נגיעה למבחן. המבחן מועבר לנבחן על-ידי משרד התחבורה.

היו"ר משה כחלון:

פרסת בפנינו את הפריסה הארצית, שעל פניו נראית לי סבירה, אבל אני מבקש שזה יהיה בחקיקה, משום שאנחנו יכולים להגיע למצב בו הזכיין יגיד שלא משתלם לו להחזיק במקום מסוים מוקד, כי זה לא רווחי באותו מקום.

שוקי שדה:

זה חלק מתנאי המכרז. זכיין לא יוכל לסגור מוקדים שאינם נראים לו מכל סיבה שהיא.

היו"ר משה כחלון:

אני מכיר את המכרזים די טוב. אם לא מעוגן בחקיקה שבאילת למשל צריך להיות מוקד, אני כבר אומר לך שלא יהיה מוקד באילת.

עוזי יצחקי:

זה לא יעוגן בחקיקה. זה חלק מתנאי המכרז ולשם כך אנחנו לוקחים ערבות של 5 מיליון שקלים.

היו"ר משה כחלון:

מה אכפת לך להכניס את זה לחקיקה?

עוזי יצחקי:

אני לא יודע לאיזה חוק להכניס את זה. יש לי חוזה עם הזכיין ואם הוא לא יעמוד בתנאים, אני אסגור. זה בדיוק כמו במכוני רישוי – אם מכון הרישוי לא עומד בתנאים שלנו, אנחנו סוגרים אותו, וכבר עשינו את זה.

היו"ר משה כחלון:

בסוף-בסוף יש גם אזרח. אתם רוצים להוריד מעצמכם עבודה, אתם רוצים לייעל, אתם רוצים לשפר, ואין לי בעיה עם זה. אני אתכם בזה, לא נגדכם.

לאה ורון:

ממילא תצטרכו לבוא לוועדה עם תיקונים של חקיקת משנה או חוק על מנת ליישם את הרפורמה.

עוזי יצחקי:

אין צורך בשינויי חקיקה.

היו"ר משה כחלון:

אני רוצה להבטיח שלתושבי קרית-שמונה, צפת, יסוד-המעלה וכל מקום אחר יהיה מוקד בחינות גם בעוד שנה.

עוזי יצחקי:

אני לא עושה את זה בחקיקה. יש חוזה, יש ערבות של חמישה מיליון שקלים כדי להבטיח את תנאי המכרז. אם הזכיין לא יעמוד בהסכם, תחולט הערבות.

היו"ר משה כחלון:

אני בטוח שהרצון שלך טוב, אבל אני מכיר את המציאות. יש אזורים דלים שלא יצליחו לספק לאותו זכיין את הרווחיות הנדרשת, שהרי ההכנסות שלו יהיו פר מבחן, והוא יוכיח לך שכל יום שהוא שם הוא מפסיד 5,000 שקלים, בשבוע זה 30,000 שקל וכו'.

עוזי יצחקי:

הוא יעשה את החשבונות שלו לפני.

היו"ר משה כחלון:

אני מכיר את הכל, אבל זה ברמת הרצון הטוב. חייבים לעגן את זה במסגרת חקיקה.

עוזי יצחקי:

אני אבדוק אם זה אפשרי ואשיב לכם בעוד כמה ימים.

היו"ר משה כחלון:

אם ייווצר מצב שתושב מצפה רמון יצטרך לנסוע לאשדוד כדי להיבחן, זה לא יעבור.

שוקי שדה:

לשאלתו של חבר הכנסת ארדן על התכנים – נכון להיום השאלות במבחן הן שאלות פרונטליות. במתכונת החדשה –זו גם הפעם הראשונה בהיסטוריה שאנחנו כותבים ספר תיאוריה – יהיו שלוש צורות של שאלות: שאלות פרונטליות, שאלות על בסיס איורים ושאלות על בסיס של תמונות. הרעיון המרכזי הוא לפתח את התהליך של המחשבה לבטיחות והבנת הנקרא והבנת הדרך. זה מה שגם יהיה במבנה של בית-ספר הנהיגה החדש, בדיוק באותה מתכונת. כלומר, האדם לא ישב מול המסך ויראה רק שחור-לבן, כן-לא, אלא יפעיל את מערכת החשיבה שלו.

גלעד ארדן:

מה הבעיה לשלב גם סרטונים? כלומר, הדמיות של מצבים מסוימים.

שוקי שדה:

אנחנו לא שוללים את זה. לבתי הספר לנהיגה הכנסנו סרטונים, אבל זה עדיין לא נכנס למבחני התיאוריה. אנחנו חושבים שנכון לעשות את זה.

גלעד ארדן:

זה נראה לי דבר בסיסי. מדוע לא דרשתם ששליש או רבע מהשאלות יהיו במתכונת הזאת?

עוזי יצחקי:

אנחנו לא צריכים לדרוש את זה, אנחנו - אגף הרישוי והמחשוב - הרי עושים את זה. לזכיין אין שום נגיעה למתכונת המבחן ותוכנו.

שוקי שדה:

כל זה יצא בארבעה ספרים עם סמל של משרד התחבורה ובאחריות משרד התחבורה. בעצם כל התהליך עובר שלב, קפיצת מדרגה – אם עד עכשיו עשינו הכל על בסיס של פעולות מעשיות, כמו רק לימוד נהיגה ובלי להפעיל את החשיבה, היום כל התהליך משתנה לגמרי לכיוון של הבנת הדרך, הבנת הנושא וכו'.

רונית תירוש:

כשאני באה לבחון סוגיה כזאת או אחרת, מה שמעניין אותי הוא אם יש בזה שיפור ברמת השירות או לא. אני כן מתרשמת שיש כאן שיפור ברמת השירות. דרך אגב, לא נתתי את המשקל להיצע המבחנים, שזה דבר שממילא קיים אצלכם. אם השיטה נכונה, זה לא מה שיגרום לכם לשנות או לא לשנות מבחנים.

עוזי יצחקי:

אבל היום זה ידני ולא ממוחשב.

רונית תירוש:

הכל תלוי בכם. אם תחליטו למחשב - אתם צריכים למחשב. אם תחליטו שמקום צריך להיות מכובד – תצטרכו לדאוג לזה.

מה שבעיניי כן מצא חן, ולכן אני כן חושבת שיש מקום לתת לזה יד, זה שני דברים: האחד, שעות העבודה משתנות. מי כמונו יודעים שלקחת עובדי מדינה ולהתחיל לשנות להם את שעות העבודה, זה דבר בלתי אפשרי. ברגע שלוקחים מיקור-חוץ, אפשר לדרוש את זה במכרז.

הדבר השני, הכפילות של התפקידים של בוחנים מעשיים ובוחנים תיאורטיים. אי אפשר להתעלם מהנקודה הזאת. ברגע שבוחן מעשי צריך גם לבחון מבחן תיאורטי, זה גוזל מזמנו ולכן אל נתפלא שאנשים מחכים חצי שנה לטסט. לכן, ברגע שלוקחים את החלק התיאורטי ונותנים אותו לגורם חיצוני, זה משחרר את הבוחנים המעשיים לפול טיים ג'וב. אני מאוד בעד זה, מה גם שזה מעוגן בדוח שניינין וכולנו הרי רוצים שהוא ימומש. אם נתחיל להוציא מדוח זה חלקים, אני חושבת שהחבילה כחבילה לא תהיה טובה.

בתחילת דבריי שאלתי אם מדובר פה בפיטורי עובדים ואני מקווה שזה לא. גם אם כן, אני לא שוללת את זה בתנאי שמבטיחים תנאים פרישה מכובדים לעובדים ולא זורקים אותם סתם.

עוזי יצחקי:

הם לא יפרשו, אלא יעברו לעשות טסטים.

רונית תירוש:

לגבי העניין אם מקומות בפריפריה יהיו רווחים או לא ואז זה ייאלץ להפנות אנשים למבחן במקומות אחרים – אני חושבת שצריך לנהוג בשיטה לפיה מחלקים את המדינה לשלושה אזורי אורך ולא רוחב, כי כך יש את המרכז בו יש ביקוש גדול ואת הפריפריה בה הביקוש מועט יותר. ברגע שמחלקים את המדינה לרוחב, בפריפריה עלולה להיות בעיה.

בזמנו משרד החינוך עשה כמה וכמה ניסיונות וניסויים להעביר את המבחנים התיאורטיים לבתי-הספר. אני מאוד מאוד בעד זה. כשהייתי בוועדת שיינין העליתי את הנושא הזה, כי חשבתי שנכון לעשות את זה כחלק מלימודי חובה של בוגר שלא יקבל תעודת בגרות בלי זה, אפילו אם הוא לא יעשה אחר כך מבחן מעשי, כי הוא צריך להיחשף לזה משום שלתמרורים יש חשיפות ברמה של הולך רגל או כנוסע נלווה. השאלה שלי היא איך כל זה משתלב בכל השינוי המבני שאתם עושים, האם אכן יש כוונה להעביר את זה למשרד החינוך?

אלכס מילר:

אם מבחני התיאוריה יועברו לבתי הספר, בבתי ספר יש מעבדות ומחשבים שבאמצעותם אפשר להרגיל את התלמידים לתוכנת המבחן. כך גם אפשר להכניס את הנושא של מניעת תאונות דרכים ולהכניסו אף הוא למבחן התיאוריה. אם זה יתבצע בבתי הספר החשיפה תהיה הרבה יותר מהירה מאשר בתקשורת וכו'. כל זה יכול להתבצע גם בצה"ל, כי גם שם לא חסרות מעבדות.

##### אליהו גבאי:

מר יצחקי, תיארת את הפרימיטיביות של המבחנים ואמרת שאתם מתביישים במקומות בהם מתקיימים המבחנים. איך הבאתם את זה למצב כזה ואחר כך אתם באים להתלונן על זה? לא היה נוצר מצב כזה אם לא אתם הייתם מביאים לכך, זה היה באחריותכם.

גלעד ארדן:

זה כמו זה שהרג את ההורים שלו וביקש רחמים כי הוא יתום.

##### אליהו גבאי:

דבר אחר, נכנס שר חדש לתפקידו, מדוע שלא יגיע לכאן ויסביר את עמדתו? מצד אחד הבנתי שהוא לומד את העסק כדי לקבל החלטה, מצד אחר אתה אומר בשמו שהוא כן קיבל החלטה. שיגיע לכאן ויאמר לנו את עמדתו, מדוע אנחנו צריכים לשמוע דברים סותרים או לנחש?

מר יצחקי, אתה אדם הגון וישר ואני יודע שאתה גם אדם רציני ומקצועי מאוד, אבל מי ערב לכל מה שאתה אומר לגבי העובדים, שהם לא יינזקו? צריך להתנות שהאנשים האלה לא ייפגעו מהשינוי וכל פתרון שתמצאו לא יהיה על חשבונם.

בכל מקרה, צריך שתהיה בקרה רבה כדי למסור בחינות לגוף זר. אני יודע שיש אזורים מסוימים, אני לא רוצה לנקוב בשמם, שכמו שלצערי הם עושים בבחינות הבגרות ואז הם מקבלים את הציונים הגבוהים ביותר משום שהבוחנים שם מזדהים עם האוכלוסיה, כך זה עלול להיות גם כאן. זה יכול להיות מסוכן אם אין בקרה על הגוף לו מוסרים את הבחינות.

רונית תירוש:

בבחינות הבגרות אתה נותן לבית הספר להביא את הבוחנים. בעצם אתה נותן לחתול לשמור על השמנת, אבל פה זה נשאר בידי משרד הרישוי.

גלעד ארדן:

יש לזכיין אינסנטיב שייכשלו אנשים, כדי שיחזרו להיבחן.

עוזי יצחקי:

לזכיין אין נגיעה לזה.

גלעד ארדן:

נניח שאדם היה צריך לצאת לשירותים. הזכיין הפרטי לא יתחשב בו בכלום, אלא ינהג לפי הספר.

שוקי שדה:

הכל ממוחשב, אין בכל התהליך הזה יד אדם. גם התשובה היא באמצעות המחשב ולא על-ידי אדם.

עתניאל שנלר:

בניגוד לישיבה הקודמת עם משרד התחבורה, הפעם אני מאוד מאוכזב, משום שאני חושב שהייתם צריכים לעשות את זה כבר מזמן. זה נעשה באיחור של הרבה שנים וטוב שסוף סוף הגיע הדבר הזה. אני חושב שהוכח לחלוטין שבכל תהליך שבו הממשלה מצאה את הכלים לתת את השירות לאזרח באמצעות גורמים מקצועיים אחרים, האזרח לא נפגע מזה. הדוגמה הבולטת ביותר היא הנושא של רישוי הרכב ותקינותו. לעולם לא הצליחו להגיע לרמה של תקינות רכב כאשר זה היה באחריות הממשלה. אני מברך את משרד התחבורה על כך.

הערה שנייה – צדקה חברת הכנסת תירוש, חשוב שנושא התיאוריה ישתלב כמה שיותר בכיתה י"א או י"ב בבתי-הספר התיכוניים. יהיה לזה כמה יתרונות: ראשית, יעסקו בלימוד לשמו. אפשר יהיה לשלב תרחישים, סרטים ועוד.

דבר שני, לא יזדקקו לתקציבים של רשות אחרת כדי ללמד בטיחות בדרכים במשרד החינוך, כי זה יהיה חלק אינטגרלי. כך לא הרשות תצטרך לדאוג לכסף ולא אחרים, אלא זה יהיה חלק אינטגרלי מתקציב משרד החינוך.

דבר שלישי, מאוד חשוב להגן על העובדים, אבל עובד מול כלל הציבור, אני חושב שההכרעה ברורה. בעיניי, לפחות, מאוד חשוב שהעובדים לא ייפגעו, אבל חשוב הרבה יותר השירות לציבור.

אני מאוד אשמח אם משרד התחבורה יתחיל לחשוב גם על תהליך אחר לגבי הבחינה המעשית. גם זה ראוי שיהיה וישבור כמה אמות מידה של מאה שנים. אולי כך נשפר את הרמה בארץ. זה לא שיש לי טענות לנוכחים היום, אבל כל הזמן צריך להשביח את היכולות ואת הרמה.

רוברט אילטוב:

האם הבחינות ימשיכו להיות בכמה שפות?

עוזי יצחקי:

בהחלט.

אלכס מילר:

בידי מי יהיה הנושא של אבטחת מידע?

שוקי שדה:

בידי מערכת המחשוב של המשרד.

אלכס מילר:

מי יכניס את הדיסק עם המבחן?

חסידה קופרברג:

המערכת ממוחשבת במחשב משרד התחבורה. כל הגורמים שייתנו את השירות של הפעלת המבחנים יהיו מקושרים און-ליין למחשב משרד התחבורה וכל התהליך יהיה במחשב של משרד התחבורה ולא במחשב המקומי.

אלכס מילר:

כלומר, לזכיין אין שום נגיעה למבחן לפני שהוא נכנס לכיתה?

שוקי שדה:

אין לו שום נגיעה.

אהרן אריאלי:

אני יושב-ראש ועד בוחני רישוי נהיגה ארצי ומייצג את הבוחנים. זו פעם שלישית שאני יושב בוועדת הכלכלה של הכנסת בדיון על מבחן תיאוריה. בינואר 1998 היה דיון בעקבות בקשתו של נחום לנגנטל וועדת הכלכלה דחתה את זה באופן מוחלט. בפעם השנייה נדון הנושא בחודש מרץ 2000 כאשר פורז היה יושב-ראש הוועדה וגם אז זה נדחה.

עתניאל שנלר:

למה זה נדחה?

אהרן אריאלי:

מפני שהמדינה החליטה שסמכות ראשונית לתת רשיון להרוג היא בידי המדינה ולא בידי אף גורם אחר.

היום נדרשנו פעם שלישית לנושא, אבל הפעם בצורה מתוחכמת. לא באו לוועדה וביקשו לתקן את תקנות 203 ו-210, אלא קודם כל פרסמו מכרז, בין השמשות, כאשר שר אחד ומנכ"ל בחוץ, שר אחר עוד לא נקבע למשרד והמנכ"ל ייקבע אולי ביום שלישי. לצערנו הרב, בעוד מספר ימים, שבועות או חודשים יבואו לוועדה ויבקשו לתקן את התקנות, שהרי אם לא יתקנו את התקנות, אי אפשר לשלם לזכיין.

היום, לפי חוקי מדינת ישראל, מבחן רישוי נהיגה מורכב משני שלבים – תקנה 203(א) – מבחן עיוני ומבחן מעשי. תקנה 210 אומרת שכל מבקש רשיון נהיגה מגיע למבחן ומשלם אגרה למדינת ישראל . אני קושר את זה למצב הכלכלי – על הבחורים הצעירים יהיה נטל נוסף של עוד 45 שקלים.

עוזי יצחקי:

לא נכון.

אהרן אריאלי:

אני מבקש מחובבי ציון שיושבים משמאל לא להפריע לי. לא הפרענו לכם כשדיברתם שטויות, עכשיו תנו לנו לדבר.

היו"ר משה כחלון:

אני מבקש לשמור על רמה ועל תרבות דיון.

אהרן אריאלי:

אדם שמבקש היום רשיון נהיגה, מגיע למשרד התחבורה אחרי תהליך שעבר, משלם 116 שקלים וניגש למבחן עיוני. אם הוא עבר אותו בהצלחה, הוא הולך למורה נהיגה ולומד וכשהוא מגיע למבחן המעשי הוא לא משלם פעם נוספת. מבחינה זו, לא האזרח נפגע ולא המדינה נפגעת. בשיטה החדשה, צריך לשלם קודם כל 45 שקלים לזכיין, ללא שום קשר עם המבחן המעשי. כשהוא יבוא אליי להיבחן, אני ארצה לראות שהוא שילם אגרה.

עתניאל שנלר:

להערכתכם, האגרה שנהוגה היום לא תשונה?

אהרן אריאלי:

בוודאי שלא, שהמדינה תפסיד מכספה?

שוקי שדה:

זה לחלוטין לא נכון.

אהרן אריאלי:

נניח שאדם לא הצליח במבחן הראשון, הוא יצטרך לשלם עוד 45 שקלים, אבל המדינה הפסידה עוד 116 שקלים, מפני שאם הוא היה מגיע אליי לתיאוריה, לכל מבחן תיאוריה הוא היה משלם 116 שקלים. בהערכה זהירה, המדינה מפסידה כאן 32 מיליון שקל לשנה.

עתניאל שנלר:

האזרח שנכשל מרוויח או מפסיד?

אהרן אריאלי:

האזרח שנכשל הרוויח כסף.

עתניאל שנלר:

כלומר, הקבוצה החלשה, שסביר שהיא נכשלת יותר, שהיא לא מצפון תל-אביב, הרוויחה. אדם כזה שנכשל שלוש פעמים, במקום לשלם 400 שקלים, ישלם פחות. אז מי מרוויח מזה, האזרח או המדינה? אני מעדיף שהמדינה תרוויח פחות ושהבחור בירוחם ישלם פחות.

אהרן אריאלי:

לגבי הצד הערכי של המבחנים – כרגע אני לא אכנס לנושא הבטיחותי, אבל תארו לכם נקודה בצפון בה נערכים מבחנים במשך 12 שעות ביממה וגם בימי שישי. בשיטה החדשה של המבחנים, האזרח מצפון תל-אביב יגיע למבחן, ייבחן וילך לדרכו. אזרח ירוחם שיצטרך לנסוע לבאר-שבע - -

היו"ר משה כחלון:

איפה הוא עושה את זה היום?

אהרן אריאלי:

בירוחם. במתכונת היום, אין מי שיעזור לאותו אזרח מירוחם. במתכונת של המבחנים הממוחשבים, אתה מדבר רק עם המחשב. נגמרו 40 דקות, לא הבנת, לא ברור לך, אין שום עזרה. אדם שהוא דיסלקט - בכאלה אני נתקל כל יום – לא יקבל עזרה. אתמול למשל, בזמן ביקורו של שר התחבורה, בחנתי 350 אנשים.

היו"ר משה כחלון:

350 איש ביום?

אהרן אריאלי:

כן.

היו"ר משה כחלון:

אז בשביל מה צריך להפריט את השירות?

אהרן אריאלי:

בשיטה הממוחשבת אין מי שייתן תשובות לאנשים.

אבי גולן:

גם היום אין תשובות.

אהרן אריאלי:

שקרים תספר במקום אחר. המבחן נסגר כעבור 40 דקות ואין מצב שבו אפשר להמשיך או לקבל תשובות לשאלות שמתעוררות. בחדר יהיו משגיחות שירוויחו 17 שקלים לשעה. אף אחד לא מבטיח שיש להן רשיון נהיגה וגם אם היו רוצות לעזור, לא בטוח שיוכלו לעזור.

היום אנחנו מבצעים מבחנים מקרית-שמונה ועד אילת וממזרח ירושלים עד חוף הים. מי שמגביל היום את הזמן בין מבחן תיאוריה אחד לשני הוא משרד הרישוי. עד לפני מספר שנים אדם יכול היה לגשת כל יום למבחן, אף אחד לא מנע ממנו. ההמצאה הזאת של מבחן תיאוריה אחת לשבועיים, אשר רק לאחרונה מר שוקי שדה קיצר את זה לשבוע, היתה של משרד התחבורה. מצדנו אדם יכול לגשת למבחן תיאוריה כל יום. יתרה מזאת, מצדנו יכולים להיות מבחנים משבע בבוקר עד שבע בערב. הגשנו הצעות כתובות איך לבצע את זה, כך שאין לדבר כאן על רמת שירות.

אדם מגיע למבחן ועושה אותו במשך חצי שעה עד ארבעים דקות. יש אנשים שזקוקים לשעה וחצי והם יושבים ועושים אותו כמה זמן שהם צריכים. אנחנו עוזרים להם כמיטב יכולתנו לפי ההוראות. אף אחד שבא להיבחן תיאוריה לא מחכה דקה יותר משבוע, מה גם שההגבלה של שבוע אינה שלנו, אלא של משרד התחבורה.

יתרה מזאת, אין בוחנים שעושים רק תיאוריה. אני באתי לחולון לעשות מבחנים – עשיתי זוג מבחנים מעשיים בבוקר, 350 מבחני תיאוריה, ועוד זוג מבחנים מעשיים אחר הצהרים. כך גם כל חבריי. לפיכך, הסיפור הזה של כאילו אין תשובות וכו', לא ראוי לתגובה, מפני שאדם שבא להיבחן מקבל במקום תשובה, ולא חשוב באיזו שפה הוא עבר.

לגבי התיאום עם ועד העובדים – משרד התחבורה טען שיש לו הסכם עם ועד העובדים. זה עורבא פרח, שיראו את ההסכם. סמנכ"ל בכיר תנועה שיושב כאן בחדר אמר לי ב-25 במרץ שאין הסכם. אין שום הסכם בין ועד העובדים למשרד. מה שעשתה המדינה הוא פשוט תרגיל יפה – היא החליטה בשלב מסוים שהיא לא מכירה בוועד הבוחנים. הלכו לוועד הפקידים וסיכמו אתם משהו. הפקידים המסכנים האלה שמשתכרים 3,000 שקל בחודש, שרובם מקבלים השלמת הכנסה, ניזונים מפרמיה שנקבעת לפי כמות ההקלדות שמקלידים למחשב. אם התיאוריה היא בידי המשרד, את כל ההקלדות מבצעות הפקידות והן נהנות מזה, בעצם מרוויחות יותר כסף. האוצר החכם אמר להן: אני אתן לכם פרס-מענק, 1,000 שקלים, לפי חלקיות המשרה. אבל תוך חודשיים-שלושה הוא ממילא מקבל את הכסף הזה בחזרה.

אני מייצג בעצם את עמדת ההסתדרות. יושב-ראש הסתדרות עובדי המדינה מתנגד למהלך. אין שום הסכם בין ועד העובדים לבין ההנהלה.

עובדתית, ניתן ממחר בבוקר לבצע את המבחנים העיוניים בכל מקום, כפי שאנחנו מבצעים היום ואפילו להרחיב את זה. אפשר לבצע את המבחנים כל יום, בלי שום מגבלה.

היו"ר משה כחלון:

כולל יום שישי?

אהרן אריאלי:

כן. מי שמונע ביצוע מבחנים בימי שישי, זה משרד התחבורה. מאז 15 באפריל 1999, אנחנו עובדים כל יום שישי.

עוזי יצחקי:

תספר למה. זה משום שיש לנו חוסר ב-80,000 טסטים ותלמידים מחכים שלושה חודשים לטסט.

אהרן אריאלי:

עד לפני שנתיים עשינו מבחני תיאוריה בחינוך התעבורתי. יש מגרשים בערים מסוימות בהם ילדים נוסעים על אופניים ונבחנים. היו שנים לא מעטות בהן הגענו לבתי-הספר ועשינו שם מבחני תיאוריה. כתוצאה משיקולי תקציב, זה הופסק. אני מציע שתיקחו את הכסף ותשקיעו אותו בנושא הזה.

עתניאל שנלר:

זה לא היה משיקולי תקציב, אלא בגלל אירוע בנתניה. הייתי יושב-ראש ועדת החקירה לעניין הזה. אני יזמתי את זה ואם לא היתה שם שחיתות, זה היה ממשיך.

אהרן אריאלי:

גם היום הגשנו הצעה למשרד התחבורה איך ניתן לבצע את המבחנים משבע בבוקר עד שבע בערב ובימי שישי, גם מבחנים ממוחשבים.

ניר קטררו:

אני ממועצת תלמידים ונוער ארצית. ברמת העיקרון המועצה בעד ההצעה, ממספר סיבות. אני לצורך העניין יושב-ראש של מועצת נוער עירונית. חברים מגיעים לישיבות ואומרים: קשה לי להגיע לישיבה, אני מחכה חודשיים לטסט. ברגע שמפרידים את המבחנים, הזמן בין טסט לטסט יתקצר.

אני לא אומר מדוע אנחנו דוחים את ההצעה, כי הבעד הוצג פה בצורה משכנעת. עם זאת, לא שמעתי – וזו הבעיה שלנו עם ההצעה – שום דרך שבה תוכלו אתם לאכוף את העניין של העלאת מחירי המבחנים. לא שמעתי על נהלים לאכיפה או הקצאת אנשים שיופקדו על אכיפה שכל הסיפור לא יעלה יותר מ-116 שקלים. למה זה מעניין אותנו? זה ברור. ברגע שיעלו את המחירים, תלמידים יקצצו במספר השיעורים. יקצצו במספר השיעורים - יהיו נהגים פחות טובים.

עידו שמשון:

אני ממלא מקום יושב-ראש הארגון הארצי של מורי הנהיגה. בכל ההצעה הזאת אין כאן עניין של בוחנים, מורים, תלמידים, משרד התחבורה. כמי שעובד ישירות מול ציבור הלומדים, אנחנו המעורים ביותר במה שקורה בשטח. בשטח קורים מספר דברים, שאולי חברי הוועדה כאן לא כל כך יודעים אותם. רוב בוחני נהיגה יושבים לבצע מבחני תיאוריה, חלקם הם בכלל פקידים. זה קורה גם אצלנו באזור הצפון. זה בעצם אומר שהטענה כאילו הבוחנים עוזרים במהלך המבחן היא בכלל לא לעניין. צריך גם לזכור שבמהלך שנה יש מספר בלתי מבוטל של ימים בהם יש עיצומים או שביתות, דבר שלא יהיה אצל הזכיין. כך הולכים לאיבוד הרבה ימי עבודה.

היו"ר משה כחלון:

כמה ימי שביתה היו בשנה האחרונה?

אהרן אריאלי:

אף לא יום אחד.

עידו שמשון:

יש כל הזמן עיצומים, כולל עכשיו.

רוב המקומות בהם מתבצעים המבחנים העיוניים אינם מקומות ראויים. למה צריכים תלמידים לעשות מבחנים במקומות כאלה? אנחנו צריכים לחכות שיעשו מקומות ראויים? בשיטה החדשה יהיו מקומות ראויים ותלמידים יוכלו לגשת למבחן התיאוריה מתי שהם רוצים. האדם לא צריך ללכת לתיאוריה על חשבון יום לימודים או עבודה, אלא הוא יכול ללכת אחר הצהרים ולעשות את המבחן.

השיטה החדשה תחסוך הרבה כסף לתלמידים. מקום המדינה ועד היום אחוז העוברים את המבחנים כמעט זהה. זו תופעה שאין באף מקום אחר בעולם – 50 שנה זה אותו דבר, שום דבר לא משתנה.

היו"ר משה כחלון:

אתה חושב שיש תיאום? מבאר-שבע מתקשרים לחיפה ואומרים: היום העברתי 20, אז אתה תתאים?

עידו שמשון:

בפועל, מבחינת העלויות, זה אומר שאם רק שליש עוברים את המבחן המעשי, כל תלמיד צריך לעשות בממוצע שלושה מבחנים. כך גם במבחן תיאוריה – כ-45% עוברים את המבחנים בפעם הראשונה. יוצא מכך שתלמיד משלם כפעמיים וחצי תיאוריה. לכן הדבר החסכוני ביותר לציבור הוא להוציא את הנושא הזה החוצה.

לגבי המבחנים עצמם – אם רוצים לשנות את השיטה, צריך גם לעשות מבחנים ראויים כך שהתלמיד יגיע למבחן ממוחשב, מאויר, עם סרטונים וכו'. אני כמורה נהיגה בקיא בכל מה שצריך להיות ואני יכול לומר שמבחן התיאוריה שגוי מהתחלה ועד הסוף. נהג שנוהג כבר 20 שנה ויעשה שוב מבחן תיאוריה, לא יעבור אותו.

היו"ר משה כחלון:

מה לגבי המבחן המעשי?

עידו שמשון:

בוחן עושה 14 טסטים ליום. תבדוק אם קרה דבר כזה, מקום המדינה ועד היום, ש-14 תלמידים עברו אצל בוחן אחד, אבל היה מצב כזה שאף תלמיד לא עבר. בעצם אני רוצה לומר שאם אני אשלח 14 מורים לעשות מבחן נהיגה מעשי, בלי שהבוחנים יידעו שהם מורים לנהיגה, הם לא יעברו את המבחן.

היו"ר משה כחלון:

מה אתה מציע, להפריט גם את המבחן המעשי?

עידו שמשון:

זה קורה כי כבר היה פעם מישהו שאמר בתחילת היום שאצלו אף תלמיד לא יעבור באותו יום, ואף תלמיד לא עבר באותו יום.

היו"ר משה כחלון:

זה עניין לפסיכיאטר או למשטרה.

עידו שמשון:

אנחנו טוענים, כמי שעובדים עם הציבור הזה כל הזמן, שהשינוי שמשרד התחבורה רוצה להנהיג יביא לשיפור ברמת השירות ויאפשר שעות עבודה הרבה יותר רבות, מה גם שיוזיל את העלויות לציבור לומדי הנהיגה.

עוזי יצחקי:

המחיר שייקבע לתיאוריה – נניח שהזכיין ייקבע מחיר של 30 שקלים – ירד ממחיר האגרה שהיום הוא 116 שקלים. לכן, לצערי הרב מר אהרן אריאלי טועה ומטעה. לא רק שהמחיר לא יעלה, אלא אפילו ירד. כלומר, אם התלמיד ייכשל בתיאוריה ויצטרך תיאוריה נוספת, הוא ישלם 30 שקלים במקום 116 שקלים היום.

לאה ורון:

מה תהיה עלות המבחן המעשי הראשון?

עוזי יצחקי:

אם הזכיין יקבע מחיר של 30 שקלים, האדם ישלם 86 שקלים. כלומר, הטסט יעלה 86 שקלים ו-30 שקלים למבחן התיאוריה.

אלכס מילר:

מה האומדן של משרד התחבורה למחיר התיאוריה?

עוזי יצחקי:

בין 30 ל-45 שקלים.

היו"ר משה כחלון:

לכמה זמן יהיה הזיכיון?

עוזי יצחקי:

הזיכיון שיינתן לזכיין יהיה לארבע שנים עם אפשרות להארכה בשנה, כלומר לחמש שנים.

עמי צדיק:

המחיר בכל הארץ יהיה אחיד?

עוזי יצחקי:

כן.

אלכס מילר:

מה לגבי מבחנים לדיסלקטים וכד'?

שוקי שדה:

דיסלקטים ייבחנו במסגרת המבחנים שלנו ולא במסגרת הזכיין.

אלכס מילר:

האם ברגע שמורידים מהבוחנים את מבחני התיאוריה, כולם יעסקו רק בטסטים המעשיים?

עוזי יצחקי:

הם יעסקו אך ורק במבחנים מעשיים.

היו"ר משה כחלון:

אני מבקש לסכם את הדיון. ועדת הכלכלה מבקשת ממשרד התחבורה, עוד לפני שהוא מודיע על זכיינים, להתייחס לנושאים שהועלו בדיון: 1. בעניין העובדים - אם אתם אומרים שלא יפוטרו עובדים, תעלו את זה על הכתב בבקשה, כדי שנוכל להיות שקטים. אם כן יפוטרו – אנחנו מבקשים שתתייחסו לנושא הסדרת הזכויות שלהם.

2. לגבי הפריסה הארצית של המבחנים – היום מתבצעים מבחנים ב-34 מקומות, אתם עומדים לרדת ל-24 מקומות.

עוזי יצחקי:

24 זה המינימום. אנחנו צופים שהזכיינים מיוזמתם יגדילו את מספר המקומות.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו רוצים שזה יהיה בכתב – תפרטו איך אתם מבטיחים שלאזרח תהיה נגישות למבחנים האלה בכל מקום.

3. לגבי המחיר – איך אתם מבטיחים שהמחיר לא יעלה, שכן זה בעצם יוצא משליטתכם.

4. הפתרונות לאלה שאינם יכולים להיבחן, גם לדיסלקטים, גם לכאלה שאינם דוברי עברית, גם לאנשים שאינם יודעים להשתמש במחשב.

ייתכן שנערוך דיון נוסף, אבל זה בהתחשב בדיווח שנקבל מכם. אם הדיווח שלכם יהיה מפורט, מסודר ויניח את דעתנו, אנחנו נמתין לתקנות. ולא – נקיים דיון נוסף.

אני מודה לכולם, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 14:10