

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

פעולות הביקורת

נבדק פיקוחו של אגף הרכב במשרד על מכוני הרישוי ועל המוסכים. הביקורת נעשתה במחלקת שירותי תחזוקה ואצל המפקחים המחוזיים מטעמה במחוזות הצפון, המרכז, ירושלים והדרום; במחלקת אכיפה ובמחלקת הניידות.

פיקוח על מכוני הרישוי ועל המוסכים

תקציר

על כבישי הארץ נעו בסוף 2009 יותר מ-2.4 מיליון כלי רכב. אגף הרכב שבמשרד התחבורה (להלן - אגף הרכב) אמון על ביצוע מדיניותו של משרד התחבורה (להלן - המשרד) בנושאים הקשורים לכלי רכב. בין היתר, האגף אחראי: למתן רישיונות לאנשי המקצוע המטפלים בכלי רכב, לפיקוח על המוסכים ועל מכוני הרישוי ולקביעת הדרישות המקצועיות מכלי הרכב המיובאים - כל זאת באמצעות מחלקת שירותי תחזוקה; לפיקוח ולאכיפה על המוסכים הבלתי מורשים - באמצעות מחלקת אכיפה; ולבדיקת תקינותם של כלי רכב הנעים על כבישי הארץ - באמצעות מחלקת ניידות.

בספטמבר 2010 היו רשומים במשרד התחבורה 64 מכוני רישוי, 103 מוסכי רישוי¹ וכ-5,000 מוסכים במקצועות השונים. לפי הערכת המשרד, ברחבי הארץ יש כ-500 מוסכים לא מורשים.

פעולות הביקורת

בחודשים ינואר-ספטמבר 2010 בדק משרד מבקר המדינה לסירוגין את הפיקוח של משרד התחבורה על מכוני הרישוי ועל המוסכים. הבדיקה נעשתה במשרד התחבורה ובמשטרת ישראל.

1 מוסכים המוסמכים לערוך גם בדיקות רישוי שנתיות לכלי רכב. עד שנת 1989 נתן המשרד למוסכים אישורים לבצע בדיקות רישוי (להלן - מוסכי רישוי), אבל מהמועד האמור הפסיק המשרד לאשר מוסכים חדשים בגלל ניגוד עניינים.

עיקרי הממצאים

מחלקת שירותי תחזוקה

1. למחלקה לא היו נוהלי עבודה בנושא סדרי הפיקוח על מכוני הרישוי ועל המוסכים, ולמפקחים לא היו טפסים עם רשימות תיוג שעליהם למלא במהלך הביקורת. אי-מילוי טופסי תיוג אחידים מנע את הבקרה על איכותה של עבודת המפקחים ועל היקפה והקשה על המחלקה להפיק דוחות תקופתיים אחידים כדי לבחון את המגמות בתחום.
2. כדי לפתוח מוסך, כדי להוסיף תחום מקצועי במוסך או כדי לקבל תעודת בעל מקצוע בענף המוסכים ומכוני הרישוי, חויבו מבקשי האישור להגיע - לעתים ממרחקים - למשרדי המחלקה במחוזות השונים ולמלא טפסים. הביקורת העלתה כי לא התאפשר למלא טפסים באמצעות האינטרנט.
3. מוסכים ומכוני רישוי רבים פועלים בימי שישי ושבט, בייחוד במגזר הלא-יהודי. משרד מבקר המדינה העלה כי בימי שישי לא נעשתה כל ביקורת, וכי רק עובד אחד של המשרד (מהצפון) הועסק בימי שבת ורק פעם בחודש.

מכוני הרישוי

1. משרד התחבורה אישר למכוני הרישוי למכור אביזרי רכב. בכך יצר המשרד אצל בעלי המכונים מצב של ניגוד עניינים מובנה בין רצונם להעלות את רווחיהם לבין חובתם למלא בנאמנות את תפקידם על פי סמכויות שלטוניות שהוענקה להם.
2. מכוני הרישוי אמורים להיבדק פעמיים בחודש, ובכל זאת ביולי 2010 נמצא שבחלקם לא נעשו ביקורות במשך חודשים ואף שנים. היעדר פיקוח על מכון כזה תקופה כה ארוכה אינו עולה בקנה אחד עם סדרי פיקוח תקינים.
3. מתלונות שקיבל משרד התחבורה וממסמכי המשרד מהשנים 2009-2010 עולה כי היו מכוני רישוי אשר אישרו תקינות לכלי רכב לא תקינים. עובדות אלה מלמדות שהמשרד צריך להקפיד על תדירות הביקורת במכוני הרישוי, כפי שקבע לעצמו.
4. מוסכי הרישוי תפקדו כמכוני רישוי לכל דבר, אך משרד התחבורה החיל עליהם את ההוראות המקלות החלות על מוסכי הרישוי. כך נקבעה להם תדירות ביקורת נמוכה: פעם בחודשיים בלבד, זאת לעומת תדירות ביקורת של פעמיים בחודש במכוני הרישוי.

הקמת מכוני רישוי

1. בכתב הרשאה להקמת מכון רישוי צוין כי רשות הרישוי רשאית להתלות או לבטל כתב הרשאה במקרים מסוימים; בין היתר, אם הוגש נגד המבקש כתב אישום על עברה פלילית אשר לדעת הרשות יש בה כדי לפגוע ביכולתו למלא את תפקידו על פי כתב הרשאה, או אם למבקש יש רישום במרשם הפלילי. למרות זאת לא דרש המשרד אישור על היעדר רישום פלילי ממגישי הבקשות במכרזים. נמצא שלכמה

מבעלי כתבי הרשאה היה עבר פלילי, ואף על פי כן לא בחן המשרד את האפשרות להתלות או לבטל את הרשאתם.

2. עוד ב-1989 הודיע המשרד לבג"ץ² כי הוא כבר החליט שיש להפריד הפרדה פיזית ומינהלית בין מכוני הרישוי לבין המוסכים. ואולם נמצא כי עדיין קיימות תופעות של בעלות צולבת על מכוני רישוי ועל מוסכים, הפועלים מתוך אי-הפרדה פיזית (כלומר בסמיכות מקום) או מתוך אי-הפרדה משפטית (לעתים מכון הרישוי והמוסך הם בבעלות אותה חברה, ולעתים בבעלות חברות שונות אך אותם בעלי מניות מחזיקים במניותיהן). בתופעות אלו יש משום ניגוד עניינים. אף שהמשרד ידע שמדובר בבעלויות צולבות, הוא לא דרש הפרדה פיזית ומשפטית בין המוסכים למכוני הרישוי כפי שהודיע לבג"ץ.

3. שלושה מכוני רישוי שהמשרד תכנן להקיםם ופרסם לשם כך מכרזים בשנים 2004 ו-2006 לא הוקמו בסופו של דבר. בתכנית מ-2010 להקמת מכוני רישוי עד 2020 לא נכללו שלושת המכוני, אף שהמשרד הגיע למסקנה כי מכוני רישוי אכן דרושים במקומות אלו.

מוסכים

1. על פי תכנית העבודה של המשרד, יש לערוך ביקורת במוסכים לפחות פעם בשנה. מהנתונים של אגף מערכות מידע במשרד מיולי 2010 עולה כי ב-11 מוסכים לא נעשתה ביקורת יותר מעשר שנים; ב-83 מוסכים - חמש עד עשר שנים; וב-715 מוסכים - שנתיים עד חמש שנים.

2. סגן מנהל אגף הביטחון במשרד הורה כי אין להיכנס ליישובים הערביים ללא ליווי של המשטרה. הנחיה זו ניתנה בלא תיאום עם המשטרה, ולכן לא פיקחו המפקחים בחלק מן היישובים הערביים יותר מחמש שנים. במצב זה בעלי כלי רכב מתקנים את רכבם במוסכים שאין עליהם פיקוח.

3. במחלקת האכיפה מוטל על צוות מצומצם לאכוף את החוק על כ-500 מוסכים בלתי מורשים בכל הארץ.

4. במסגרת מלחמתה של משטרת ישראל בגנבות כלי רכב היא מבצעת גם ביקורת במוסכים. בשנת 2008 ביצעה המשטרה 751 ביקורות ומצאה 318 מוסכים בלתי מורשים, ובשנת 2009 היא ערכה 514 ביקורות ומצאה 198 מוסכים בלתי מורשים. לנוכח ממצאים אלו ברור הצורך בפיקוח שוטף של המשרד על המוסכים המורשים והבלתי מורשים, מתוך שיתוף פעולה בין המשטרה לבין המשרד.

מחלקת ניידות

במהלך השנים 2003-2009 ירד מספר כלי הרכב שתקינותם נבדקה על ידי מחלקת ניידות. הירידה הייתה הן במספרים מוחלטים והן ביחס למספר כלי הרכב במדינה.

2 בג"ץ 271/89 טובה נקלבאום ואח' נ' שר התחבורה ואח' (לא פורסם).

סיכום והמלצות

הביקורת העלתה ליקויים כבדי משקל בתחום הפיקוח על מכוני הרישוי ועל המוסכים (המורשים והבלתי מורשים) ובתחום סדרי האכיפה של המשרד. משרד מבקר המדינה העיר למשרד התחבורה כי עליו לעשות את כל הנדרש לתיקון הליקויים שהועלו בדוח זה, כדי להבטיח שכלי הרכב הנעים על כבישי הארץ יהיו תקינים ולתרום בדרך זו להפחתת תאונות הדרכים.

רמת הפיקוח הנמוכה פותחת פתח לרישוי לכלי רכב בלתי תקינים. על המשרד להגביר את הפיקוח על מכוני הרישוי ועל המוסכים ולמגר את תופעת המוסכים הבלתי מורשים.



מבוא

בפקודת התעבורה ובתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן - תקנות התעבורה), מוסדרים הנושאים של רישיון רכב ורישום רכב. בפקודת התעבורה נקבע כי "רישיון רכב או חידושו יהיה לתקופה שנקבעה בתקנות ובלבד שלא תעלה על שנה אחת"³. עוד נקבע בפקודה, כי "שר התחבורה רשאי, בתקנות, לקבוע הוראות המסדירות מתן רישיון רכב, חידושו, העברתו, צורתו, כללי החזקתו ותנאיו, לרבות תנאים בדבר הגבלת השימוש ברכב". בתקנות התעבורה נקבע⁴ כי בעליו של רכב מנועי המבקש את רישומו וכן המבקש רישיון רכב, חידושו או רישום העברת בעלות עליו יגיש בקשה לרשות הרישוי⁵ או למי שהיא הסמיכה לכך. בהמשך קובעות התקנות כי "המבקש רישיון רכב או חידושו יביא את הרכב למשרד רשות הרישוי שאליו הגיש את הבקשה או לתחנת בדיקה שאישרה רשות הרישוי או למקום אחר שתורה רשות הרישוי במועד שתורה"⁶.

משרד התחבורה מעניק למכוני הרישוי⁷ כתבי הרשאה לשמש תחנות בדיקה לרישוי או לחידוש הרישוי של סוגי הרכב הנזכרים בכתב ההרשאה. כתב ההרשאה למכון רישוי ניתן לשנה אחת בכל פעם. מכוני הרישוי מצויים בידי זכיינים פרטיים וכפופים לפיקוח ובקרה של משרד התחבורה.

על פי צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (מוסכים ומפעלים לכלי רכב), התש"ל-1970 (להלן - צו הפיקוח), לא יפתח אדם מפעל⁸, לא ינהלו, לא יעשה בו עבודה או מלאכה ולא ייתן בו שירות אלא ברישיון מאת הרשות ולפי תנאי הרישיון.

על כבישי הארץ נעו בסוף שנת 2009 יותר מ-2.4 מיליון כלי רכב. אגף הרכב שבמשרד התחבורה (להלן - אגף הרכב) אמון על ביצוע המדיניות של משרד התחבורה (להלן - המשרד) בנושאים

3 סעיף 3 לפקודת התעבורה.

4 סעיף 271 לתקנות התעבורה.

5 עובד משרד התחבורה שמונה כדין להיות סגן מנהל כללי לתנועה במשרד התחבורה, לרבות עובד ציבור אחר שהוא אצל לו מסמכותו כרשות הרישוי לשטח המדינה כולה או לחלק ממנו, לעניין פלוני או לסוג של עניינים.

6 סעיף 273(א) לתקנות התעבורה.

7 תחנות לבדיקה תקופתית של כלי רכב באישור משרד התחבורה.

8 מקום שנעשית בו מלאכה ברכב או ברכב מנועי כמשמעותם בפקודת התעבורה, או ניתן להם שירות, לרבות מוסך נייד.

הקשורים לכלי רכב: ייבוא, ייצור, שירותי תחזוקה, בדיקה תקופתית, תקינה וגיבוש דרישות חובה הנדרסיות מבחינת מבנה הרכב והשירותים הטכניים. באגף הרכב פועלות שלוש מחלקות: מחלקת שרותי תחזוקה; מחלקת אכיפה; ומחלקת ניידות.

בספטמבר 2010 היו רשומים במשרד התחבורה 64 מכוני רישוי, 103 מוסכי רישוי⁹ וכ-5,000 מוסכים במקצועות השונים. לפי הערכת משרד התחבורה, במועד סיום הביקורת בספטמבר 2010 היו ברחבי הארץ כ-500 מוסכים בלתי מורשים.

מכוני הרישוי מחויבים לעמוד בקריטריונים שקבע משרד התחבורה לשטח, לציוד, למבנה, לכוח אדם מקצועי ועוד, והם מפורסמים בתנאי המכרזים להקמת מכוני הרישוי.

בשנת 2005 הוקמה ועדת משנה לנושאי הרכב של ועדת שיינין¹⁰ (להלן - ועדת המשנה). בדוח שהגישה קבעה ועדת המשנה כי חלק מתאונות הדרכים (על פי מחקרים שנעשו בארצות הברית - עד 13% מכלל התאונות) מתרחשות בגלל כשלים טכניים של כלי רכב. לדעת ועדת המשנה, ככל שחקירותיהן של התאונות מעמיקות יותר, כך הן מחזקות את הקשר בין הכשלים הטכניים לבין התאונות ומוכיחות את משקלו של הגורם הטכני. הוועדה המליצה, בין היתר, להרבות את הבדיקות בדרכים ולהכפיל את מספר המפקחים על המוסכים ועל מכוני הרישוי.

בחודשים ינואר-ספטמבר 2010 בדק משרד מבקר המדינה לסירוגין את הפיקוח של משרד התחבורה על מכוני הרישוי ועל המוסכים. הבדיקה נעשתה באגף הרכב שבמשרד התחבורה ובמשרת ישראל.

מחלקת שירותי תחזוקה

מחלקת שירותי תחזוקה שבאגף הרכב (להלן - המחלקה) מופקדת על מכלול שירותי התחזוקה של כלי הרכב במדינת ישראל. בין היתר, המחלקה מופקדת על הפעולות האלה: הרשאות להקמת מכוני רישוי; הרשאות לפתיחת מוסכים במקצועות הרכב השונים; הכשרת כוח אדם מקצועי; פיקוח ובקרה על מכוני הרישוי ועל המוסכים באמצעות ביקורת שטח שעושים 18 מפקחי המחלקה במכונים ובמוסכים; אכיפת החוק על מוסכים בלתי מורשים; טיפול בתלונות הציבור בנושא ההיבטים המקצועיים הקשורים לתיקונים במוסכים ובדיקות רישוי במכונים. המחלקה מחולקת לשלושה מחוזות: צפון, מרכז ודרום, ולפעילותם השוטפת של מפקחי המחוזות נוספה באמצע 2010 יחידה לפיקוח ולאכיפה על מכוני הרישוי.

נוהלי העבודה של המחלקה: 1. בדיון בנושא הפיקוח על מכוני הרישוי מאוגוסט 2008 בהשתתפות סמנכ"ל בכיר לתחבורה מר עוזי יצחקי ועובדי אגף הרכב סוכם כי "גיבוש נוסח מוצע לנוהל עבודה הכולל את כל תהליך הטיפול מרגע ביצוע הפיקוח, הגעת דו"ח הממצאים ועד להחלטה כיצד לנהוג לגבי אותו מכוני רישוי". בסיכום הדיון נקבע כי נוסח הצעה לנוהל יוגש עד סוף אוקטובר 2008.

9 מוסכים המוסמכים גם לבדוק בדיקות רישוי שנתיות לכלי רכב. עד שנת 1989 נתן המשרד למוסכים כתבי הרשאה - התקפים עד היום - לערוך בדיקות רישוי שנתיות (להלן - מוסכי רישוי). בשנה האמורה הפסיק המשרד לאשר בדיקה זו למוסכים חדשים בגלל ניגוד עניינים (ראו להלן).

10 ועדת שיינין הכינה תכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים. עיקרי התכנית הוגשו לשר התחבורה דאז מר מאיר שטרית ביולי 2005.

נמצא כי עד מועד סיום הביקורת, ספטמבר 2010, לא היו למחלקה נוהלי עבודה בנוגע לסדרי הפיקוח על מכוני הרישוי ועל המוסכים. כך למשל לא היה נוהל הקובע את נושאי הפיקוח, ולא ניתנו למפקחים טפסים המכילים רשימת תיוג למילוי במהלך הביקורת. בביקורת היה על המפקחים לבדוק עשרות נושאים, ואם אין המפקחים ממלאים טופסי תיוג אחידים, אי-אפשר לבקר את איכות עבודתם ואת היקפה. במצב זה גם קשה להפיק דוחות תקופתיים אחידים כדי לבחון את המגמות בתחום.

משרד התחבורה הודיע בתשובתו מנובמבר 2010 למשרד מבקר המדינה, כי בתחילת 2010 הופקד עובד על קביעת שיטת העבודה ועל עדכון נוהלי העבודה בתחום שירותי התחזוקה. כמו כן המשרד מפתח טפסים ממוחשבים אינטראקטיביים לדוחות הביקורת. המפקחים ימלאו אותם באמצעות מחשבים ניידים, הנתונים יישמרו, ויהיה אפשר לנתח את התוצאות.

2. תעודות ואישורים מופקים מהמערכת הממוחשבת של המשרד לבעלי מוסכים, כגון הוצאת רישיון מפעל, הוספת איש מקצוע למוסך ועדכון והחלפה של מנהל מקצועי. המפקח המחוזי של המחלקה עושה את השינויים במערכת הממוחשבת ומפיק את האישורים.

הביקורת העלתה כי מידור ההרשאות לעשיית שינויים במערכת הממוחשבת לא היה מספק. כל מפקח מחוזי היה יכול לעשות שינויים טכניים במערכת, ולא נדרש אישורו של גוף נוסף לצורכי בקרה. עוד העלתה הביקורת כי שינויים שנעשו בעבר במערכת הממוחשבת לא נשמרו לצורך מעקב, כך שלא היה אפשר לעקוב ולבדוק מי אישר את השינוי ומה הייתה ההנמקה לכך.

3. הזנת נתונים על ידי מכוני הרישוי למערכת הממוחשבת באגף מערכות המידע של המשרד על כלי רכב שנבדקו בדיקת רישוי שנתי נעשתה בסוף היום במקום במהלך הבדיקה. הביקורת העלתה שלעיתים דווחו הנתונים לאחר כמה ימים ואף לאחר כמה חודשים. בעלי כלי הרכב עלולים להיפגע מכך מכיוון שבפרק הזמן הזה רכבם מוגדר במערכת הממוחשבת "רכב ללא רישוי שנתי".

משרד התחבורה השיב בנובמבר 2010 כי אגף מערכות מידע שבמשרד בונה תכנית חדשה שתאפשר חיבור מכוני רישוי באופן מקוון לאגף מערכות מידע.

השירות לציבור: כדי לפתוח מוסך, להוסיף בו תחום מקצוע או לקבל תעודת בעל מקצוע בתחום המוסכים ומכוני הרישוי, היה על מבקשי האישורים להגיע למשרדי המחלקה במחוזות השונים ולמלא טופסי בקשות. אמנם התאפשר להעתיק את הטפסים מהאינטרנט, למלאם בכתב יד ולשלחם למשרדי המחלקה, אך לא התאפשר למלאם ולהעבירם באמצעות האינטרנט. לעתים נאלצו מגישי הבקשות להגיע כמה פעמים (בימי קבלת הקהל) ממרחק רב, כמו מאילת וסביבתה למשרד בבאר שבע או מקריית שמונה וסביבתה למשרדי המחלקה בחיפה. על המשרד למצוא דרך שתאפשר למבקשי האישורים להגיש את בקשותיהם באמצעות האינטרנט במקום להטריחם להגיע למחוזות המשרד.

משרד התחבורה השיב בנובמבר 2010 למשרד מבקר מדינה, כי הוא מפתח טפסים אלקטרוניים אינטראקטיביים, כדי לאפשר מילוי טפסים באמצעות אתר האינטרנט.

תכנית עבודה לפיקוח על מכוני הרישוי ועל המוסכים: אגף מערכות המידע שבמשרד מנהל, בין היתר, את קובצי המידע על ביקורות המפקחים במכוני הרישוי ובמוסכים. לקראת תחילתה של שנה קלנדרית הפיק האגף תכנית ביקורת למפקחים המחוזיים מהמערכת הממוחשבת. כל מפקח מחוזי קיבל את רשימת המוסכים ומכוני הרישוי שעליו לבקרם

בכל חודש. הדוח בנוי לפי "קוד ביקורת" מ-1 עד 7, וכל קוד מסמל את כמות הביקורות הנדרשות: מפעמיים בחודש עד פעם בשנתיים.

לא נמצא מסמך המלמד על פי אילו אמות מידה נקבע קוד הביקורת, ובהתאם לכך - תדירות הביקורת; לא נקבע מי אמור לאשר את תכנית העבודה המופקת מהמערכת הממוחשבת; ולא הוגדר מי המופקד על בדיקת הביצוע של התכנית.

פיקוח בימי שישי ושבתי ובחגים יהודיים: בחוק שעות עבודה ומנוחה, תשי"א-1951, נקבעו שלושים ושש שעות רצופות של מנוחה שבועית לעובד. אם מדובר ביהודי, תכלול המנוחה השבועית את יום השבת; ואם בלא יהודי, היא תכלול את היום המקובל כיום המנוחה השבועי שלו: יום השבת, יום ראשון או יום שישי. בסעיף 12 לחוק נקבע כי שר העבודה רשאי להעניק היתר העבודה במנוחה השבועית אם שוכנע שהפסקת העבודה או חלקה עלולה לפגוע, בין היתר, בביטחון הגוף או הרכוש, בתהליך העבודה או בסיפוק צרכים חיוניים לציבור.

באפריל 2009 פנה מר עוזי יצחקי, סמנכ"ל בכיר לתנועה של המשרד, אל מר אלישע שחף, סמנכ"ל בכיר למינהל ומשאבי אנוש שבמשרד וציין:

"בחודשים האחרונים התרחב היקף התופעה של שימוש בעלי רכבים במדינת ישראל בשירותי תחזוקה במהלך סופי שבוע... אנו עדים לפריחתם של מוסכים ומכוני רישוי רבים הפועלים בסופי שבוע במיוחד בקרב המגזר הלא יהודי... פעילות מוסכים ומכוני רישוי בימים שישי ושבתי מתקיימת ביודעין ללא מעקב ובקרה, מאחר שהעובדים במשרד התחבורה לא עובדים בימים אלו ובעלי המוסכים ומכוני הרישוי ועובדיהם יודעים זאת היטב".

הוא ביקש אפוא להעסיק עובדים לא-יהודים מטעם אגף הרכב בפיקוח על פעילותם של המוסכים ושל מכוני הרישוי בימים שישי ושבתי. במאי 2009 אישר מנהל אגף משאבי אנוש את הבקשה.

משרד מבקר המדינה העלה כי למרות אישורו של אגף משאבי אנוש, בימי שישי לא קיים המשרד ביקורת, ועד אמצע 2010 הועסק רק עובד לא-יהודי אחד (מהצפון) בימי שבת, ואף זאת רק פעם בחודש.

משרד מבקר המדינה העיר למשרד התחבורה, כי נוכח חשיבות הפיקוח והאכיפה בתחום זה ומאחר שיש חשש לניצול לרעה של מיעוט הפיקוח והאכיפה בימי שישי ושבתי, מן הראוי שהמשרד יעלה את תדירות הביקורת בענף גם בימים אלו.

משרד התחבורה השיב למשרד מבקר המדינה כי יפעל להעלות את תדירות הביקורת בימי שישי ושבתי.

כלי רכב לביצוע הביקורת: לצורך הביקורת העמיד המשרד לרשות מפקחי המשרד שמונה כלי רכב: ארבעה מהם צמודים למנהלי המחוזות ולמנהל מחלקת אכיפה, וארבעת האחרים מחולקים בין מפקחי המחלקה על פי תכנית עבודה שהמשרד מכין מראש. כלי הרכב נמצאים בתל אביב, וכדי להשתמש בהם מבוזזים המפקחים מהצפון ומהדרום זמן רב: פעם - לנסיעה בתחבורה ציבורית מהצפון או מהדרום כדי לקחת את הרכב מתל אביב, ופעם נוספת - להחזרת הרכב לתל אביב ולחזרה בתחבורה ציבורית לצפון או לדרום.

יוצא אפוא כי ארבעה מכלי הרכב של המחלקה אינם מנוצלים במידה המרבית.

מכונני הרישוי

בכתב ההרשאה שנתנה רשות הרישוי למפעילי מכון רישוי או מוסך מורשה נקבעו תנאי ההרשאה. אי-קיומו של אחד מהם נתן לרשות הרישוי אפשרות לבטל או להתלות את כתב ההרשאה.

משרד התחבורה אישר שני סוגי מכוננים: מכונני הרישוי - הנותנים שירות לכלל הציבור והמבצעים בדיקות שנתיות בלבד, ומוסכי הרישוי - מוסכים שהוסמכו לבצע בדיקה שנתית וקיבלו מהמשרד בעבר כתב הרשאה לכך, והוא תקף עד היום.

1. **חידוש כתב הרשאה:** כתב ההרשאה ניתן למכונני הרישוי לתקופה של שנה, והמשרד מחדשו בקביעות וללא תנאי לאחר תשלום אגרה שנתית. במרץ 2008 פנה עוזר לפרקליט מחוז הדרום (אורחי) לייצוץ המשפטי של משרד התחבורה. בין היתר הוא ציין כי מן הבחינה המשפטית יש בעיה בהקצאת כתבי ההרשאה מטעם המדינה למפעילי מכונני רישוי ללא הגבלת זמן (ראו להלן), שכן חלקם סוחרים בזכות שניתנה להם ומעבירים אותה תמורת תשלום לגופים שלישיים, ואלה הם אפוא המפעילים את מכונני הרישוי הלכה למעשה. בסוף אותו חודש פנתה מנהלת מחלקה בכירה בייצוץ המשפטי של המשרד לסמנכ"ל בכיר לתנועה מר עוזי יצחקי ולבכירים באגף הרכב וציינה:

"כתב ההרשאה שניתן למכונני הרישוי, אמנם מוגבל לשנה וניתן לביטול או להתליה בכל עת, אם מתברר מבדיקת רשות הרישוי כי המכון לא קיים הוראה או תנאי מתנאי ההרשאה אולם בפועל מתחדשת ההרשאה מדי שנה ולא נקבע מועד כללי אשר מעבר לו, לא ניתן בשום תנאי לחדשה. לאחרונה ניתן פסק דין בת.א. 7298/06 ... הסוגיה שהתבררה בבית המשפט, מעלה את הבעייתיות הקיימת בהקצאת כתבי ההרשאה, המתחדשים מדי שנה. שיטה זו גורמת לכך שישנם בעלי כתב הרשאה הסוחרים תמורת תשלום, בזכות שניתנה להם. הזכיין הופך ל'ספסר' הגובה תמלוגים תמורת הזכות שנפלה בחלקו להפעיל את מכון הרישוי. סוגיה זו מחדדת את הצורך בחשיבה מחודשת ומעמיקה לגבי אופן מתן כתב ההרשאה למכונני רישוי (קיימים וחדשים), התנאים לקבלתו, התנאים להפעלתו וכן בעניין מדיניות פריסת מכונני רישוי. במכלול השיקולים יש לדעתי לקחת בחשבון את ההשקעה הכספית הניכרת הכרוכה בהקמת מכון הרישוי".

הביקורת העלתה כי עד מועד סיום הביקורת בספטמבר 2010, תקופה של שנתיים וחצי, לא דנו סמנכ"ל בכיר לתנועה מר עוזי יצחקי ובכירי אגף הרכב שקיבלו את פניית מנהלת המחלקה בייצוץ המשפטי בבעיה שהועלתה בפסק הדין ובפניית עוזר הפרקליט והיועצת המשפטית. משרד מבקר המדינה העיר למשרד התחבורה כי עליו לבחון בהקדם את מדיניותו בנושא החידוש הקבוע של כתב ההרשאה נוכח האמור בפנייתה של היועצת המשפטית. זאת ועוד, לכתב ההרשאה יש ערך כלכלי, ועלול להיעשות בו שימוש לא ראוי. משרד מבקר המדינה מעיר עוד, כי מסוגיה זו עולים גם היבטים של העברת סמכויות שלטוניות לגופים שלא אושרו לכך כדין, ועל המשרד ליתן דעתו גם על כך.

משרד התחבורה הודיע בתשובתו למשרד מבקר המדינה כי הוא ישקול את הערת משרד המבקר המדינה בעניין תוקפו של כתב ההרשאה.

2. **מכירת אביזרים על ידי מכונני הרישוי:** במועד סיום הביקורת היה התעריף שבעל רכב פרטי נדרש לשלם למכון הרישוי בעבור בדיקת הרכב ורישוי - 88 ש"ח. כלי רכב שלא עבר את המבחן השנתי נדרש לחזור לבדיקה נוספת לאחר תיקון הליקוי, וזו עלתה 19 ש"ח. את גובה התעריפים קובע המשרד.

משרד התחבורה אישר למכונני הרישוי למכור אביזרי רכב, כגון לוחיות זיהוי, נורות, מגבים ומחזירי. אישור המשרד למכונני הרישוי למכור אביזרי רכב יש בו כדי לעודד את מכונני הרישוי

לפעול בדרך שתגביר את הצורך באביזורים הללו ותעלה את הכנסותיהם. המשרד איפשר אפוא למכוני הרישוי לעמוד במצב של ניגוד עניינים בין חובתם לבדוק כלי רכב בדיקות תקינות שאינן נגועות בשיקולים זרים לבין רצונם להעלות את הכנסותיהם. יצוין כי משרד התחבורה דורש ממכוני הרישוי להציב שלט ועליו הבהרה, שבעל רכב שנמצאו בו ליקויים יכול לתקנם בכל מקום שיבחר.

לדעת משרד מבקר המדינה, אין בהצבת שלט כדי לפתור את סוגיית ניגוד העניינים. על משרד התחבורה לבחון דרכים לנטרל את ניגוד העניינים שנוצר בין האינטרסים הפרטיים של מכוני הרישוי ובין תפקידם לפעול על פי סמכויות שלטוניות שהאציל להם משרד התחבורה כדי להבטיח את תקינות כלי הרכב.

3. בדיקת רישוי לאופנועים: הבדיקה נעשית על סמך מראה העיניים בלבד, ללא שימוש במכשור. כך למשל, הבוחן נוהג באופנוע ותוך כדי כך בודק את איכות הבלמים.

בדיקת האופנועים בהסתמך על מראה עיניו ועל שיקול דעתו של הבוחן בלבד וללא הסתייעות במכשור מתאים עלולה להביא לידי הטיית התוצאות ולאישור תקינותם של כלי לא תקינים, מה שעלול לסכן חיי אדם.

משרד התחבורה הודיע בתשובתו למשרד מבקר מדינה כי בעת האחרונה מפתחים באירופה שיטת בדיקה לאופנועים, ומשיושם הפיתוח יחייב המשרד את מכוני הרישוי בבדיקה זו. אשר לבלמים - המשרד דורש להתקין במכוני הרישוי החדשים מכשור לבדיקתם.

משרד מבקר המדינה מעיר כי את בדיקת התקינות של הבלמים באמצעות מכשור יש לדרוש גם מהמכוני הקיימים.

4. מוסכי רישוי: כאמור לעיל, עד שנת 1989 נתן המשרד כתבי הרשאה לביצוע בדיקות רישוי שנתיות - התקפים עד היום - ל-103 מוסכים. הרשאה זו הוגבלה לכלי רכב הנמצאים בטיפולם בלבד. משרד מבקר המדינה העלה כי כ-3.5% מכלל בדיקות הרישוי השנתיות של כלי רכב בשנים 2007-2008 נעשו במוסכי הרישוי; ויש בהם המבצעים מספר רב של בדיקות - עד 18,000 בשנה.

הביקורת העלתה כי לא היה למשרד נוהל המגדיר אילו טיפולים ברכב הנעשים במוסך הם בגדר "רכב בטיפול המוסך". למעשה תפקדו מוסכי הרישוי כמכוני רישוי לכל דבר, אך משרד התחבורה ראה בהם מוסכי רישוי, גופים הראויים לביקורת קלה, וכך קבע תדירות ביקורת נמוכה בהם: פעם בחודשיים לעומת תדירות של פעמיים בחודש במכוני הרישוי. משרד מבקר המדינה העיר למשרד התחבורה כי ראוי שהוא יגדיר בבהירות, לאילו כלי רכב מותר להיבחן מבחן רישוי שנתי במוסכי הרישוי.

משרד התחבורה הודיע בתשובתו למשרד מבקר מדינה כי הנושא ייבדק במסגרת גיבוש מדיניות חדשה בנושא מכוני הרישוי ומוסכי הרישוי.

5. פיקוח על מכוני הרישוי: כאמור, הפיקוח על מכוני הרישוי נעשה על פי תכנית עבודה שהמשרד קובע מראש, ולפיה רוב מכוני הרישוי נבדקים לפחות פעמיים בחודש. אחת הבדיקות נעשית כלהלן: המפקחים בוחרים אקראית כלי רכב היוצאים ממכון הרישוי לאחר בדיקה ומבקשים מהמכון לבדקם בדיקה חוזרת בנוכחותם. אם בבדיקה זו נמצאו ליקויים שלא נמצאו

בבדיקת הרישוי, ננקטים צעדים נגד הבוחן או נגד מכוני הרישוי. מלבד ביקורות השגרה מייחדים המפקחים במחוז אחד יום לביקורת במכוני הרישוי של מחוז אחר.

(א) הקוד לביצוע ביקורות במכוני הרישוי היה קוד 1, כלומר ביקורת פעמיים בחודש בכל מכוני (24 ביקורות בשנה). המפקחים דיווחו במחשב על כל הביקורות שעשו, ובמחשב נשמרו שלוש הביקורות האחרונות. משרד מבקר המדינה בדק דוח ממוחשב של דיווחי המפקחים על ביקורות במכוני הרישוי מיולי 2010.

לרוב המכונים נקבעה תדירות ביקורת של פעמיים בחודש (קוד 1). נמצא כי ב-24 מכונים לא נעשתה ביקורת במשך חודש וחצי; בשלושה מכונים - במשך חודשיים; בשלושה מכונים אחרים - במשך שלושה חודשים. כלומר, כמחצית המכונים נבדקו בתדירות נמוכה מזו שקבע המשרד.

(ב) אשר למכוני הרישוי המוגדרים על פי קוד 2, כלומר ביקורת פעם בחודש - הביקורת העלתה כי בשבעה מהם לא נעשו ביקורות מחודש עד שלושה חודשים; בשמונה - משלושה חודשים עד חצי שנה; בשלושה - מחצי שנה עד שנה; בחמישה - משנה עד שנתיים; בשניים - יותר משנתיים.

(ג) אשר למוסכי הרישוי, אלה מוגדרים על פי קוד 3, כלומר ביקורת כל חודשיים. הביקורת העלתה כי ב-24 מוסכי רישוי לא נעשתה ביקורת מחודשיים עד חצי שנה; בארבעה - מחצי שנה עד שנה; בשניים - משנה עד שנתיים; ובאחד - יותר משנתיים.

משרד מבקר המדינה העיר למשרד התחבורה כי עליו לעמוד במספר הביקורות שהוא עצמו קבע למכוני הרישוי ולמוסכי הרישוי.

(ד) מתלונות שקיבל משרד התחבורה וממסמכי המשרד מהשנים 2009-2010 עולה כי היו מכוני רישוי אשר אישרו תקינות לכלי רכב לא תקינים. יש בכך ללמד שהובטח המשרד להקפיד על תדירות הביקורת במכוני הרישוי, כפי שקבע בנהליו.

משרד התחבורה הודיע בתשובתו למשרד מבקר מדינה כי במאי 2010 נוסף למפקחים המחוזיים צוות פיקוח על מכוני הרישוי כדי להגביר את הפיקוח עליהם, וכי עד דצמבר 2010 ישלים המשרד את הפיגור בביקורות.

(ה) בדצמבר 2009 כתב מפקח מחוזי למנהל בכיר באגף הרכב בנוגע למכון ג': "מיום פתיחת המכון העליתי הן בעל פה והן בכתב את נושא הפיקוח על המכון ולצערי לא נעשה דבר ולמעשה אין פיקוח פיזי על המכון בגלל מיקומו הבעייתי והמסוכן".

מנתוני משרד התחבורה עולה כי כמעט שאין פיקוח שוטף על מכון זה: בשנת 2008 נעשו בו שתי ביקורות בלבד; מיולי 2008 עד ינואר 2010 לא נעשתה בו כל ביקורת; בשנת 2010 עד למועד סיום הביקורת בספטמבר 2010 נעשו בו ארבע ביקורות בלבד במקום 18.

ביולי 2008 ביקש המפקח המחוזי כי הטיפול במכון הנזכר יעבור למפקח אחר. במכתב שכתב לראש תחום שירותי תחזוקה טען: "כידוע להנהלת האגף באזור... אין פיקוח [לא על המכון ולא על המוסכים באזור] מזה כ-15 שנים של מחלקת האכיפה ולפי הנחיות של קצין הביטחון אין לבקר במקומות אלה אלא רק בליווי בטחוני ו/או בזוגות".

משרד מבקר המדינה רואה בחומרה את התופעה של קיום מכונים לא מפקחים.

(1) אחד מבעלי חברה שבבעלותה מכון רישוי בירושלים (המחזיק ב-20% ממניותיה) הוא בנה של ראש ענף מכוני הרישוי במשרד התחבורה. בתוקף תפקידה היא ממונה¹¹, בין היתר, על קיום מכרזים להקמת מכוני רישוי; על ריכוז תקנים למכונים, ובכללם תקנים לציוד, המשמשים לכתבי ההרשאה למכונים; על הטיפול בתלונות הציבור; ועל קביעת עקרונות בשיטת הבקרה המקצועית על מכוני הרישוי.

בספטמבר 2009 הנחה מנהל בכיר באגף הרכב את ראש ענף מכוני הרישוי, על פי הנחיית מנהלת מחלקה בכירה בייעוץ המשפטי של המשרד, כי עליה להימנע מטיפול במכוני הרישוי בירושלים, ובמקומה יטפל בהם מפקח מחוז ירושלים, ולפי הצורך - מפקח מחוז תל אביב (להלן - הנחיית הממונה בדבר ניגוד העניינים).

מבדיקת משרד מבקר המדינה עולה כי ראש ענף מכוני הרישוי טיפלה - למרות ההנחיה - במכוני הרישוי בירושלים, שהם מתחריו של המכון שבנה הוא מבעלי מניותיו. נמצא כי בפברואר 2010 הכינה ראש הענף תכנית עבודה לביקורת פתע בכל המכונים שבאזור ירושלים והדרום, חוץ מן המכון של בנה. ביוני 2010 היא הכינה תכנית ביקורת לתקופה של שישה שבועות, ובה מופיע גם המכון של בנה.

ראש ענף מכוני הרישוי הסבירה למשרד מבקר המדינה באוקטובר 2010 ובינואר 2011, כי לא היה כל פגם בפעולתה. לדבריה, בפברואר 2010 ביקש ממנה מפקח מחוז ירושלים לצרף את אזור ירושלים לתכנית ביקורת פתע בשיתוף המשטרה שתוכננה לאזור אחר, ולכן היא הכינה תכנית כזו למכוני בירושלים, שלא כללה את המכון שבבעלות בנה. אשר לתכנית הביקורת שהכינה ביוני 2010, היא ציינה כי אין מדובר בביקורת פתע אלא בביקורת שוטפת, והיא עשתה זאת לבקשתו של ראש תחום שירותי תחזוקה. עוד הסבירה ראש ענף כי לא הייתה שותפה לתהליך הביקורת.

משרד מבקר המדינה מעיר כי לפי ההנחיה, הממונים על ראש ענף מכוני הרישוי היו חייבים להקפיד שלא להטיל עליה משימות בתחומים שנאסרו עליה, וכי ראש ענף מכוני הרישוי לא הייתה רשאית לטפל במכוני הרישוי בירושלים.

משרד מבקר המדינה רואה בחומרה את התנהלות משרד התחבורה בנושא זה. גם אם אין ראש הענף מטפלת ישירות במכון של בנה, הרי ארבעה מכוני באזור ירושלים הם מתחריו. על משרד התחבורה להקפיד ולקיים את הנחיית הממונה בדבר ניגוד העניינים כלשונה.

משרד התחבורה השיב למשרד מבקר המדינה בינואר 2011 "כי [המשרד] מקבל את הערת מבקר המדינה לפיה על המשרד לקיים את הסדר ניגוד העניינים כלשונו ולפיכך הממונים לא יטילו על העובדת כל משימה הנוגעת למכוני הרישוי בירושלים. הנחיה מפורשת הועברה לאותם עובדים".

הקמת מכוני רישוי

בבוא המדינה להסמיך גוף פרטי למלא תפקיד שלטוני מובהק עליה לעשות כן מתוך שוויון. על פי פסיקת בית המשפט העליון¹², ניהול תחנת בדיקה המוסמכת לאשר תקינות כלי רכב בשם המשרד היא בבחינת תפקיד שלטוני מובהק. משנת 1990 הרשאה זו נעשת באמצעות הליכי מכרז.

כאשר המשרד מגיע למסקנה כי יש צורך במכונים נוספים הוא בא בדברים עם הרשויות המקומיות שלדעתו הם דרושים שם. אחר כך הוא מפרסם מכרזים להקמתם ולהפעלתם, בודק את עמידתם של הניגשים למכרזים בתנאים ומבצע הגרלה בקרב המועמדים בכל אתר שיש בו יותר ממועמד אחד.

היעדר רישום פלילי: 1. בכתב ההרשאה צוין כי רשות הרישוי רשאית להתלות או לבטל כתב הרשאה במקרים מסוימים; בין היתר, אם הוגש נגד המבקש כתב אישום על עברה פלילית אשר לדעת הרשות יש בה כדי לפגוע ביכולתו לעשות את המוטל עליו על פי כתב ההרשאה, או אם יש למבקש רישום במרשם הפלילי.

משרד מבקר המדינה העיר כי מכיוון שרישום במרשם הפלילי מאפשר ביטול או התליה של כתב ההרשאה, מן הראוי שבתנאי המכרז יידרשו מגישי הבקשות להשתתפות במכרז להציג אישור על היעדר רישום פלילי. נמצא כי המשרד אינו דורש מגישי הבקשות להציג אישור כאמור.

2. הביקורת העלתה כי נגד בעל כתב הרשאה להפעלת מכון רישוי ד' באזור הדרום הוגש כתב אישום ב-1993, ולפיו הוא זייף תעודות בדבר תקינותה של מערכת בלמים ברכב שתוקן ונבדק במוסך. במאי 1994 הוא נמצא אשם בעברות שהואשם בהן. למרות זאת ולמרות התנאים בכתב ההרשאה הוא מנהל מכון רישוי במשך שנים, והמשרד לא ביקש ממנו אישור על היעדר רישום פלילי ולא בחן את האפשרות לבטל את כתב ההרשאה או להתלותו.

3. בעל הרשאות להפעלת מכוני רישוי הורשע בפברואר 2009 בעברות בנייה, על פי הודאתו, ונגזרו עליו מאסר על תנאי וקנס. למרות הרישום הפלילי, לא בחן המשרד את האפשרות לבטל או להתלות את כתבי ההרשאה כפי שנקבע בתנאים.

משרד מבקר המדינה העיר למשרד התחבורה כי החלטה על מתן הרשאה מתוך התעלמות מן התנאי המאפשר את ביטולה במקרה שקיים רישום פלילי עלולה לפתוח פתח לעבריינים לקבל כתב הרשאה לביצוע תפקיד שלטוני מובהק.

משרד התחבורה הודיע בתשובתו למשרד מבקר מדינה כי הוא מגבש מדיניות חדשה בנושא מכוני הרישוי, וכי אחד התנאים ההכרחיים לקבלת כתב הרשאה יהיה המצאת אישור על היעדר רישום פלילי.

אישור מכונים שאינם עומדים בדרישות המכרז: 1. מבדיקת משרד מבקר המדינה במכון רישוי ד' עולה: מסלולי בדיקת הרכב משיקים לכביש הראשי, וכך כלי הרכב העומדים בתור לבדיקת הרישוי חוסמים אותו; אין מגרש חניה מתאים, ולכן הנהג - שצריך לגשת למשרד בתחילת הבדיקות ובסיומן - נאלץ להחנות את רכבו על הכביש הראשי, וכך הוא מפריע לתנועה ויוצר סכנת בטיחות.

2. בעקבות בקשת מכון רישוי ה' ממאי 2009 להעביר את המכון ממקומו הנוכחי נבדקו מקומות חלופיים. בסיכום דיון בהשתתפות סמנכ"ל בכיר לתנועה שבמשרד מר עוזי יצחקי מיוני 2009 בנושא מכוני רישוי נאמר: "בהמשך להמלצת משרד הפנים להעברת המכון ממרכז העיר... סייר

12 בג"ץ 1064/94 83/95 קומפיוטסט ראשל"צ (1986) בע"מ נ' שר התחבורה ואחרים, תקדין.

סמנכ"ל תנועה במקום ומצא כי מיקומו הנוכחי של המכון מהווה סכנה תעבורתית ובטיחותית, מפגע בריאותי לתלמידי המכללה ומטרד לכל האזור". בעקבות הדיון אישר סמנכ"ל בכיר לתנועה להעביר את המכון לאזור התעשייה בעיר.

לדעת משרד מבקר המדינה, בטרם החליט משרד התחבורה להקים את מכון הרישוי באזור זה היה עליו להתחשב בשיקולים של נגישות, של בטיחות ושל נוחות ללקוחות.

היערכות להקמת מכון רישוי בשנים הבאות: בשל העלייה המהירה במספר כלי הרכב עולה הצורך במכוני רישוי נוספים. במאי 2009 ביקש מנהל בכיר באגף הרכב מסמנכ"ל תכנון וכלכלה שבמשרד, מר צ'ארלס סלומון, להתקשר עם חברת ייעוץ חיצונית כדי לבחון את המתווה להקמת מכוני רישוי, ונבחרה חברת ייעוץ לבצע סקר צרכים להקמת מכוני רישוי ברחבי הארץ. בינואר 2010 הגישה חברת הייעוץ למשרד התחבורה הצעת מדיניות "לפריסת מכוני רישוי עד שנת 2020" ובה המליצה להעלות את מספר מכוני הרישוי עד שנת 2020 כדלקמן: הקמה מידית של 13 מכוני רישוי, ארבעה נוספים עד שנת 2015, ועוד עשרה עד שנת 2020 - בסה"כ 27 מכוני רישוי. בתחילת 2010 המשרד אימץ את המלצת היועץ.

שלושה מכוני רישוי שהמשרד תכנן להקיםם ופרסם מכרזים לשם כך (שני מכונים - במכרז שהתפרסם בשנת 2004, ואחד - בשנת 2006) לא הוקמו בסופו של דבר. בתכנית להקמת מכוני רישוי עד 2020 לא נכללו שלושת המכונים הנ"ל, אף שהמשרד הגיע למסקנה כי מכוני רישוי אכן דרושים במקומות אלו.

מכרז להקמת ארבעה מכוני רישוי

באפריל 2006 פרסם משרד התחבורה מכרז להקמת ארבעה מכוני רישוי: בירושלים, בתל אביב-יפו, בקלנסואה וביבנה (להלן - המכרז). מתוך ההצעות שעמדו בתנאי המכרז: לירושלים, לקלנסואה וליבנה הוגשה הצעה אחת לכל אתר, וחמש הצעות הוגשו לאזור תל אביב-יפו. על פי תנאי המכרז, "באתר אשר תוצע לגביו יותר מהצעה אחת אשר תעמוד בתנאי המכרז תיערך הגרלה".

מכון הרישוי ביבנה: על פי אחד מתנאי הסף של המכרז, על המשתתפים להמציא "אישור מהוועדה המקומית לתכנון ובנייה כי קיימת לגבי השטח המוצע תוכנית מפורטת... המאפשרת בכפוף לתנאים שיקבעו לתת היתר בניה להקמת מכון רישוי".

1. במרס 2007 קבעה ועדת המכרזים שבמשרד התחבורה שהמציעה היחידה להקמת מכון רישוי בעיר יבנה עומדת בתנאיו ולפיכך זכתה במכרז.

2. עוד באוקטובר 2006, לאחר פרסום המכרז ולפני החלטת ועדת המכרזים, פנה ראש עיריית יבנה מר צבי גוב-ארי למשרד וביקש לבטל את המכרז שכן העירייה והוועדה המקומית אינן מעוניינות בהקמת מכון רישוי ביבנה. באפריל 2007 הוא פנה למנכ"ל משרד התחבורה מר גדעון סיטרמן וציין שהובא לידיעתו כי המשרד אישר את הקמתו של מכון רישוי בעיר יבנה, זאת למרות פניותיו למשרד מאוקטובר ומנובמבר 2006 לבטל את המכרז משום שאין העירייה והוועדה המקומית מעוניינות בהקמתו.

3. ביוני 2007 השיב מנכ"ל משרד התחבורה לראש העיר: "פרסום המכרז להקמת והפעלת מכון הרישוי ביבנה, [באפריל] 2006 בוצע בהתאם לתוכנית האב למתן שרותי תחזוקת רכב ופריסת

מכוני הרישוי... יחד עם זאת חוסר הבאת דבר הפרסום לידיעת העירייה איננו תקין". עוד כתב מנכ"ל המשרד כי מאחר שנבחר זכייין בהליכי מכרז ומאחר שיש צורך במכון רישוי באזור זה, הוא מבקש מן העירייה לשקול זאת שנית. עוד באותו חודש השיב ראש העיר למנכ"ל המשרד כי הנושא נבחן שנית, אך משיקולי תכנון ומשיקולים אחרים אין הקמת המכון מתאימה לאזור.

4. ועדת המכרזים של המשרד החליטה בסוף אוקטובר 2008 כי מאחר שחברה י' לא הציגה היתר בנייה במועד שנקבע במסמכי המכרז, היא מבטלת את הזכייה ואת המכרז כולו.

משרד מבקר המדינה העיר שהיה על המשרד למצות דרכים ליישוב המחלוקת בינו ובין העירייה טרם ההתקדמות בהליכי המכרז.

משרד התחבורה הודיע בתשובתו מינואר 2011 למשרד מבקר מדינה כי המשרד מקבל את הערת הביקורת. "לאור מקרה יבנה הוחלט כמדיניות כי בטרם יפורסם מכרז ברשות מקומית מסוימת יתואם הנושא עם פרנסי הרשות הרלוונטית".

מכון הרישוי בתל אביב: הזוכה במכרז לא הקים את מכון הרישוי מסיבות שונות. בעקבות זאת ביוני 2009 כתב סמנכ"ל בכיר לתנועה מר עוזי יצחקי, ליועצת המשפטית של המשרד עו"ד מלי סיטון:

"בהתאם לתוכנית אב להקמת והפעלת מכוני רישוי אשר גובשה בשלהי העשור הקודם, פורסמו בשנים האחרונות מספר מכרזים לבחירת זכייין, ואולם כולם הסתיימו בכישלון ולא הוקם עוד מכון רישוי; המכרז האחרון שפורסם בינואר 2006 אומנם נמצא בהליך מכרזי אך כבר עתה ברור כי הסיכויים לסיימו בהצלחה מוטלות בספק... במצב הקיים כיום רמת השירות בתחום זה איננה מספקת בלשון המעטה, השירות איננו זמין ולא נגיש ובעלי הרכב הרבים נאלצים לנדוד לערים סמוכות. כמו כן קיימים מפגעים תחבורתיים ובטיחותיים באזור מכוני הרישוי בתל אביב. הפעילות ואף משטרת ישראל כבר התריעה בפנינו על כך מספר פעמים; מכאן שקיים אינטרס ציבורי מובהק לשנות את המצב הקיים ולהעניק רמת שירות לרישוי שנתי לכלי רכב בתל-אביב; לאור האמור, קיימות שתי חלופות האפשרויות לשיפור המצב: א. פרסום מכרז חדש/נוסף ב. מתן אפשרות... [לאחד מן] המציעים במכרז 2006 לפעול להקמת מכון רישוי בהגדרה".

בהמשך מכתבו הוא ביקש לקבל חוות דעת משפטית בנוגע לאפשרות השנייה. לדבריו, מדובר במציעים שנמצאו מתאימים להקים מכון, אך לא זכו בהגדרה.

עד מועד סיום הביקורת (ספטמבר 2010) לא החליט המשרד בדבר הקמת מכון רישוי בתל אביב, וכך נפגעת רמת השירות לבעלי רכב בעיר, כאמור במכתבו של הסמנכ"ל הבכיר לתנועה.

בעלויות צולבות

בעבר היו בעלי מכוני הרישוי גם בעלי מוסכים לתיקון כלי רכב - אלה ואלה היו תחת קורת גג אחת. מצב זה היה עלול ליצור תמריץ למכוני רישוי לפסול כלי רכב במבחן הרישוי השנתי ולשכנע את בעליהם לתקנם במוסך הבעלים הצמוד למכון. כמו כן מהמסמכים עולה כי בעלי המכונים הציעו לבעלי כלי הרכב לעבור בדיקת הכנה לרישוי בתשלום.

בשנת 1989 הוגשה בעניין זה עתירה לבג"ץ¹³. העותרים דרשו לאסור על מכוני הרישוי לתת שירותי מוסך לצד פעילותם כמכוני רישוי, זאת בשל חשש לניגוד עניינים. המדינה השיבה לעתירה כי "גובשה המלצה בדבר הצורך ליצור בהדרגה הפרדה משפטית, מינהלית ופיזית בין מכוני רישוי ובין פעילות מוסכית, מקום שאלה התקיימו בכפיפה אחת"; וכי עוד באוקטובר 1988 בדיון אצל מנכ"ל משרד התחבורה הוחלט להודיע לנציגי מכוני הרישוי כי "הפעולות המבוצעות כיום במכוני הרישוי כגון בדיקות מוקדמות (מסלול הכנה) וכיו"ב יבוטלו, ועל המכונים להיערך לביצוע בדיקות רישוי בלבד".

בפברואר 1990 בעקבות הודעת הפרקליטות ובהסכמת העותרים החליט בג"ץ לבטל את העתירה, ומאז מדיניות המשרד היא לדרוש הפרדה פיזית, מינהלית ומשפטית בין המוסכים למכוני הרישוי.

הביקורת העלתה כי לא בכל המקרים מיישם המשרד את מדיניותו זו. להלן דוגמאות:

ביוני 2010 ביקרו נציגי משרד מבקר המדינה במכוני הרישוי ד' ו-ח' שבדרום הארץ ומצאו כי בצמוד לכל אחד מהם פעל גם מוסך. מצב זה לא עלה בקנה אחד עם הודעת המשרד לבג"ץ 20 שנה קודם לכן, כי תהיה הפרדה פיזית ומשפטית בין המכונים לבין המוסכים.

משרד מבקר המדינה בדק את רישומם של כ-15 בעלי המכונים במשרד התחבורה והעלה עוד ארבעה מקרים של אי-הפרדה כנדרש בין מכוני לבין מוסכים; הבעלות הצולבת באה לידי ביטוי בהחזקת מניות בשני תאגידים. מלבד הממצאים שמצאה הביקורת במסמכי המשרד, היא העלתה שלושה מקרים שבהם בעלי מכוני רישוי הפעילו מוסכים שהיו בבעלותם בסמוך למכוני הרישוי.

יוצא אפוא כי המשרד לא הקפיד שתיעשה הפרדה כדי להשיג את התכלית של מניעת ניגוד עניינים, והועלו מקרים שבהם בפועל יש בעלות צולבת על מכוני רישוי ועל מוסך, לעתים באמצעות החזקת מניות בתאגיד אחד, ולעתים - בשניים.

משרד התחבורה הודיע בתשובתו למשרד מבקר מדינה כי בימים אלו הוא מגבש מדיניות ברורה שיש בה למנוע את קיומה של בעלות זהה על מכוני רישוי ועל מוסך הרחוקים זה מזה עד 500 מטר.

הפיקוח על המוסכים

המבקש להקים מוסך צריך לקבל רישיון הפעלה ממשרד התחבורה. הרישיון מותנה בעמידה בסטנדרטים שקבע המשרד, לפי סוג המוסך המבוקש, ואלה נוגעים בין היתר, לשטח המוסך, לשטח החניה, לצידוד המתאים ולכישורי המנהל המקצועי. ברישיון מצוינים המקצועות שהמוסך רשאי לעסוק בהם, ויש לחדשו בכל שנה.

1. כאמור, בספטמבר 2010 היו רשומים במשרד התחבורה כ-5,000 מוסכים, ולפי נוהלי המשרד עליו לבצע בהם ביקורת פעם בשנה לפחות. על פי נתוניו של אגף מערכות מידע של המשרד, ביצעו מפקחי מחלקת האכיפה ביקורות על המוסכים כלהלן: 341 ביקורות בשנת 2007, 469 בשנת 2008, 1,801 בשנת 2009 ו-2,381 בשבעת החודשים הראשונים של 2010. יצוין כי במהלך הביקורת של

13 בג"ץ 271/89 טובה נקלבאום ואח' נ' שר התחבורה ואח' (לא פורסם).

משרד מבקר המדינה במחצית הראשונה של שנת 2010 העלה האגף את תדירות הביקורת עד שבחודש יוני נעשו 645 ביקורות.

2. משרד מבקר המדינה ניתח את דוח הנתונים של אגף מערכות מידע מיולי 2010 ומצא כי ב-11 מוסכים לא נעשתה ביקורת יותר מעשר שנים; ב-83 מוסכים - חמש עד עשר שנים; וב-715 מוסכים - שנתיים עד חמש שנים.

3. משרד מבקר המדינה השווה בין מועד הביקורת האחרון המדווח לבין מועד הביקורת שלפניו. על פי הממצאים, ב-4 מוסכים עברו בין שתי הביקורות יותר מעשר שנים; ב-196 מוסכים - חמש עד עשר שנים; ב-896 מוסכים - שנתיים עד חמש שנים; וב-1,098 מוסכים - שנה עד משנתיים.

יוצא אפוא שהמשרד לא פיקח על המוסכים בתדירות שקבע הוא עצמו. משרד מבקר המדינה העיר למשרד התחבורה כי על המחלקה לבנות תכנית עבודה שתעמוד ביעדי המחלקה ולוודא כי היא תיושם.

משרד התחבורה השיב למשרד מבקר מדינה כי אגף מערכות המידע מפתח תוכנה לתכנית עבודה עבור המפקחים שתמנע היווצרות פיגורים.

4. ב-2007 הוחלט לאחד את מקצועות הרכב לעשר קטגוריות עיקריות, ובינואר 2008 היה איחוד זה אמור להתחיל. יש בכך לחסוך במתן רישיונות מיוחדים למקצועות השונים, שכן כיום כל בעל מקצוע מתמחה בכמה מקצועות הרכב. במועד סיום הביקורת (ספטמבר 2010) הועלה ממסמכי המשרד שהמקצועות לא אוחדו: רישיונות ממשרד התחבורה נדרשו, על פי צו הפיקוח, ל-29 מקצועות רכב.

משרד התחבורה השיב למשרד מבקר מדינה כי בחודש יוני 2010 נשכרה חברה חיצונית, והיא פועלת לצמצום ולאיחודם של מקצועות.

מוסכים בלתי מורשים

ממסמכי המשרד עולה כי לצד 5,000 המוסכים המורשים פועלים מוסכים בלתי מורשים רבים - להערכתו, מדובר בכ-500 מוסכים בלתי מורשים - וכי בכל שנה נפתחים עוד מוסכים בלתי מורשים, ומספרם עולה בהתמדה, בעיקר באזור הצפון. מחלקת האכיפה ממונה על הפיקוח ועל האכיפה, על איתורם ועל סגירתם של מוסכים בלתי מורשים. פעילות המחלקה כוללת: איתור מוסכים בלתי מורשים, גביית דוח הודעה מבעל המוסך¹⁴ ומסירתו למחלקת התביעות שבמשרד לצורך הגשת כתב אישום, אכיפת צווי סגירה שהוציאו בתי המשפט וקיום מעקב על פסקי דין בנושא צוים אלו, מסירה אישית של הזמנות לדין לבעלי מוסכים שלא התייצבו למשפט, מתן עדויות בבתי משפט וביצוע אכיפה בשיתוף משטרת ישראל - יחידת אתג"ר¹⁵.

1. במועד סיום הביקורת עבדו במחלקת האכיפה שלושה עובדים: מנהל המחלקה ושני מפקחים. סגן מנהל אגף הביטחון במשרד הנחה באפריל 2005, כי פעילותה של מחלקת האכיפה ביישובים היהודיים תתקיים בזוגות. דהיינו, לפעולת אכיפה צריכים שני המפקחים לצאת יחד.

14 דוח שהמפקח ממלא עם בואו למוסך הבלתי מורשה, והוא כולל את טענותיו של בעל המוסך.

15 אתג"ר - היחידה לאיתור גנבות רכב באגף המודיעין של משטרת ישראל.

מכאן שהמשרד הטיל על צוות של שני מפקחים לאכוף את החוק על 500 המוסכים הבלתי מורשים בכל הארץ.

2. על פי נתוני המשרד ביולי 2010, מחלקת האכיפה טרם נקטה צעדים משפטיים נגד 171 מוסכים בלתי מורשים שמפקחי המחוזות קבעו כי פעלו ללא רישיון. נגד 287 מוסכים התנהלו הליכים משפטיים, חלקם - חמש שנים ויותר. התמשכות הטיפול במוסכים הבלתי מורשים עלולה לפגוע בהרתעה מפני תופעה זו.

3. הביקורת העלתה כי ההליכים במשרד מעת גבייתם של דוחות ההודעה ועד הגשת כתבי האישום נמשכים זמן רב, ובינתיים המוסכים הבלתי מורשים ממשיכים לפעול.

לדעת משרד מבקר המדינה, על המשרד לפעול בנחרצות נגד המוסכים הבלתי מורשים מתוך שיתוף פעולה עם המשטרה ועם הרשויות המקומיות, לפי הצורך, כדי לצמצם תופעה זו ככל האפשר.

4. על פי הנחיית סגן מנהל אגף הביטחון במשרד מאפריל 2005, פעילותה של מחלקת האכיפה ביישובים הערביים תיעשה אך ורק בליווי משטרה. ההנחיה לא תואמה עם המשטרה, ולפיכך לא ביצעה המחלקה פעולות פיקוח בחלק מן היישובים הערביים יותר מחמש שנים. במצב זה בעלי כלי רכב מתקנים את רכבם במוסכים שאין פיקוח עליהם.

ביולי 2008 פנה המפקח על המוסכים במחוז ירושלים אל מנהל בכיר באגף הרכב וציין כי להערכתו, על כל מוסך חוקי במחוז יש כארבעה מוסכים לא חוקיים. בדצמבר 2009 הוא כתב שמחלקת האכיפה לא ביקרה באזור עטרות ובמזרח ירושלים כ-17 שנים.

משרד מבקר המדינה רואה בחומרה את היעדר הפיקוח של משרד התחבורה על אזורים מסוימים במדינת ישראל. בטיחות כלי הרכב עלולה להיפגע מכך ולסכן חיי אדם. על המשרד לפקח בכל היישובים מתוך תיאום עם המשטרה לפי הצורך.

משרד ישראל: על פי החלטת הממשלה¹⁶, כדי למגר את תופעת הגנבות של כלי רכב הוקמה במשטרת ישראל בשנת 1994 "יחידת אתגר" (להלן גם - היחידה). לצורך מילוי תפקידה, היחידה מבקרת במוסכים ובמגרשי חלפים¹⁷.

בשנת 2008 עשתה היחידה 751 ביקורות, ובמהלכן נמצאו 318 מוסכים שניהלו עסק ללא רישיון ו-1,183 מוסכים שהתנהלו באופן לא תקין או לא ניהלו רישום ביומן או ניהלו רישום חלקי, וזאת למרות המתחייב מחוק הגבלת השימוש ורישום פעולות בחלקי רכב משומשים (מניעת גניבות) התשנ"ח-1998. בשנת 2009 עשתה היחידה 514 ביקורות, ובמהלכן נמצאו 198 מוסכים שניהלו עסק ללא רישיון ו-685 מוסכים שהתנהלו באופן לא תקין או לא ניהלו רישום ביומן. משרד מבקר המדינה העיר כי בביקורות אלו לא השתתפו פקחי המשרד, דבר שהיה מגביר את יעילות הפיקוח.

ממצאים אלו מדגישים את הצורך בפיקוח שוטף על המוסכים המורשים והבלתי מורשים מתוך שיתוף פעולה בין המשטרה ובין המשרד.

16 החלטת ממשלה מס' 4470 מנובמבר 2005.

17 כדי להילחם בתופעת גנבות הרכב, היחידה בודקת במוסכים אם הם פועלים לפי החוק; בין היתר, לפי חוק הגבלת השימוש ורישום פעולות בחלקי רכב משומשים (מניעת גניבות), התשנ"ח-1998.

בתשובתה למשרד מבקר המדינה מנובמבר 2010 ציינה המשטרה כי יש חשיבות רבה לאכיפה בתחום זה מתוך שיתוף פעולה עם משרד התחבורה. היא הוסיפה כי כשהתקיימו פעולות משותפות נמצאו ליקויים חמורים במוסכים רבים, ולמרות זאת לא סגר אותם המשרד.

מחלקת ניידות

מחלקת הניידות שבאגף הרכב בודקת את תקינותם של כלי רכב הנעים על כבישי הארץ ואוסרת על המסוכנים שבהם להמשיך בנסיעתם. בין היתר נבדקים כלי רכב להובלת חומרים מסוכנים ואוטובוסים המסיעים ילדים. פעילות מחלקת ניידות משלימה את פעילות מערכת הבקרה המקצועית של מחלקת שירותי התחזוקה. כדי לסייע למחלקת שירותי תחזוקה בפיקוח על מכוני הרישוי וכך להגבירו, מחלקת ניידות מבצעת מפעם לפעם בדיקות במכוני. היא בודקת שנית כלי רכב מיד לאחר שסיימו את בדיקת הרישוי השנתית, וזאת לצורך בקרה על רמתם המקצועית של בוחני מכוני הרישוי ועל עמידת המכון בדרישות המשרד. המחלקה בודקת בדיקות נוספות בתיאום עם המשטרה.

מחלקת ניידות מפעילה שש ניידות בטיחות בכל רחבי הארץ: ארבע מהן משמשות לבדיקות תקינות של כל סוגי כלי הרכב, ושתיים - לשקילה של רכב כבד. בכל ניידת שלושה עובדים (שני בוחנים ופקיד רישום) ושוטר. תפקיד השוטר לעצור כלי רכב לבדיקה, ואם נמצא שאינם תקינים או נוסעים שלא על פי חוקי התעבורה, עליו לכתוב דוחות על בעליהם.

מחלקת ניידות מסווגת את הליקויים בכלי הרכב לשלושה סוגים: (א) ליקוי מזערי - ליקוי שאינו משפיע השפעה של ממש על בטיחות הרכב. על הנהג לתקן את הליקוי בתוך שבוע מיום כתיבת הדוח; (ב) ליקוי חמור (הגדרתו בדוח הליקויים: "מחייב תיקון") - ליקוי העלול לפגוע בבטיחות הרכב ולסכן את הציבור. בעל הרכב נדרש להשבית את רכבו ולתקן את הליקוי מיד. לאחר התיקון הוא מחויב בבדיקת רישוי שנתית נוספת, בתשלום בעדה ובעד אגרה לקבלת רישיון חדש ובתשלום קנס בגין נסיעה ברכב המסכן חיי אדם, שלא על פי תקנות התעבורה; (ג) ליקוי מסוכן (מוגדר בדוח "מסוכן בגרירה") - ליקוי שיש בו משום סכנה מידית לגרימת תאונה. הנסיעה ברכב זה נאסרת מיד, והוא נגרר לתיקון במוסך מורשה. לאחר התיקון, בעל הרכב מחויב בבדיקת רישוי שנתית נוספת, בתשלום בעדה ובעד אגרה לקבלת רישיון חדש ובתשלום קנס בגין נסיעה ברכב המסכן חיי אדם, שלא על פי תקנות התעבורה.

1. להלן נתונים כמותיים מבדיקות מחלקת הניידות:

כלי רכב עם ליקויים מינואר 2007 עד יוני 2010*

שיעור כלי רכב לא תקינים מסך הבדיקה	סה"כ	תקין	ליקוי מזערי	מחייב תיקון	מסוכן בגרירה	
61.7%	38,792	14,845	18,250	5,575	122	2007
60.0%	35,814	14,334	16,042	5,297	141	2008
56.6%	36,286	15,761	15,728	4,672	125	2009
61.6%	18,239	7,000	8,128	3,037	74	** 2010

* על פי נתוני מחלקת הניידות
** הנתונים עד סוף יוני 2010.

מהטבלה עולה שכ-60% מכלי הרכב שבדקה מחלקת הניידות בשנים 2007-2010 נמצאו לא תקינים.

2. מחלקת הניידות העבירה את ממצאיה - על ליקויים במכוני רישוי או על כלי רכב שקיבלו אישורי תקינות ממכונים אף שלא היו תקינים לטיפולם של מפקחי המחוזות כדי שימצו את הדין עם מכונים אלו. הביקורת העלתה כי לא התנהל מעקב במשרד על טיפול המפקחים.

משרד התחבורה כתב בתשובתו למשרד מבקר המדינה כי בעבר לא היה מעקב על תלונות שהגישה מחלקת ניידות, וכי באמצע 2010 מונתה עוברת לתפקיד זה.

3. להלן נתונים על מספר כלי הרכב בישראל בשנים 2003-2009, על מספרן המוחלט ועל שיעורן של הבדיקות שבדקה מחלקת הניידות:

השוואת בדיקות כלי הרכב על פי נתוני מחלקת הניידות

2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	
2,425,507	2,390,555	2,283,634	2,175,516	2,107,318	2,037,715	1,982,296	מספר כלי הרכב בישראל*
36,286	35,814	38,792	44,267	42,515	45,929	40,089	מספר הבדיקות של מחלקת הניידות
1.43%	1.5%	1.7%	2.03%	2.02%	2.25%	2.02%	שיעור הבדיקות מסך כלי הרכב

* על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

מהשוואה זו עולה כי בשנים האחרונות ירד מספר כלי הרכב שתקינותם נבדקה על ידי המשרד, הן מספרם המוחלט והן ביחס למספר כלי הרכב במדינה. אף שמספרם המוחלט של כלי הרכב עלה מכ-2 מיליון בשנת 2003 לכ-2.4 מיליון בשנת 2009 - עלייה של 22%, ירד מספר הבדיקות מ-40,089 בשנת 2003 (כ-2.02% מכלי הרכב) ל-36,286 בדיקות בשנת 2009 (1.43% מכלי הרכב). ירידה זו בהיקף הבדיקות משמעותה ירידה ברמת הפיקוח של המשרד על תקינות כלי הרכב הנעים על הכבישים.

משרד התחבורה השיב למשרד מבקר מדינה כי במחלקת הניידות חסר כוח אדם מקצועי עקב עזיבתם של כמה עובדים.

4. ברוח מבקר המדינה שיוחד לנושא המאבק בתאונות הדרכים¹⁸ צוין כי "אחת ההמלצות שנכללו ברוח ועדת המנכ"לים¹⁹ הייתה שהניידות יבדקו בכל שנה 5% מכלי הרכב במדינה כיוון שלדעתה שיעור זה יכול לתת תמונה מהימנה של מצבם המכני". מן הדוח הנזכר של המבקר עלה כי גם בעת כתיבתו ביוני 2000 - כארבע שנים לאחר קבלת המלצותיה של ועדת המנכ"לים - לא עמד המשרד ביעד של 5%, ובתשובתו אז למשרד מבקר המדינה אמר כי הנושא נמצא בשלבי בדיקה.

18 ראו מבקר המדינה, דוח ביקורת בנושא המאבק בתאונות הדרכים (2000), עמ' 33.
 19 ועדה שמינתה הממשלה בשנת 1996 בהרכב המנכ"לים של שמונה משרדי ממשלה, בהם משרד התחבורה ומשרד האוצר.

ממציאי הביקורת הנוכחית עולה שגם בשנת 2010 - 14 שנים לאחר קבלת המלצותיה של ועדת המנכ"לים - עדיין לא עמד המשרד ביעד שקבעה הוועדה.

5. ביוני 2008 כתב הממונה על התקציבים במשרד האוצר דאז למנכ"ל משרד התחבורה כלהלן: משרד התחבורה מחזיק בשתי ניידות בטיחות אשר אינן מתופעלות מחוסר כוח אדם, ולמשרד האוצר אין אפשרות לתקצב כוח אדם נוסף לשם כך. אם הפעלת הניידות היא יעד מועדף של משרד התחבורה, הוא יכול לאיישן ממצבת כוח האדם הקיימת.

באוגוסט 2009 כתב מר אלישע שחף, סמנכ"ל בכיר למינהל ולמשאבי אנוש במשרד למנהל מינהל הרכב הממשלתי במשרד האוצר, כי במחלקת ניידות מצויות שתי ניידות בטיחות שאינן מאוישות מחוסר כוח אדם, ועל כן בימים אלו החליט מנכ"ל משרד התחבורה "להצמיד" אותן לשני מפקחים מחוזיים. שתי הניידות הוחזרו בתחילת שנת 2010 למינהל הרכב הממשלתי.

למרות חשיבותן הרבה של הניידות למלחמה בתאונות הדרכים, לא זו בלבד שמשרד התחבורה לא מצא דרך להעלות את מספרן ואת מספר העובדים בהן, אלא ששתי ניידות הוחזרו למינהל הרכב בשל חוסר בכוח אדם להפעלתן.

סיכום

הביקורת העלתה ליקויים כבדי משקל בתחום הפיקוח על מכוני הרישוי ועל המוסכים (המורשים והבלתי מורשים) ובתחום סדרי האכיפה של המשרד. משרד מבקר המדינה העיר למשרד התחבורה כי עליו לעשות את כל הפעולות הנדרשות לתיקון הליקויים שהועלו בדוח זה, כדי להבטיח שכלי הרכב על כבישי הארץ יהיו תקינים ולתרום בדרך זו להפחתת תאונות הדרכים.

רמת הפיקוח הנמוכה פותחת פתח לרישוי לכלי רכב בלתי תקינים. על המשרד להגביר את הפיקוח על מכוני הרישוי ועל המוסכים ולמגר את תופעת המוסכים הבלתי מורשים.