

לכבוד  
מר שמעון סודאי, יו"ר  
איגוד קציני הבטיחות

### הנדון: אופן העסקת קציני בטיחות בתעבורה עמדת ההסתדרות הלאומית

[תקנות התעבורה (תיקון מס'...), התשע"ז-2016, בדבר תפקידי קצין הבטיחות ואופן העסקתו]

#### רקע

תקנות התעבורה – חלק י': סדרי בטיחות בהפעלת כלי רכב במפעלים, נועדו להסדיר גם את מעמדם ואופן העסקתם של קציני הבטיחות בתעבורה בארגונים השונים. **קצין בטיחות תעבורה הוא הגורם המקצועי המופקד על נושא הבטיחות התעבורתית ותפקידו הוא "להנהיג, ליזום ולהפעיל סדרי בטיחות להפעלת כלי רכב ונהגים במקום עבודתו שלגביהם ניתן לו אישור...".**<sup>1</sup> לפי הגדרה אחרת, "תפקידו של קצין הבטיחות בתעבורה הוא לתת שירותי בטיחות בתעבורה למפעל. במסגרת השירות אותו הוא נותן למפעל עליו לקדם את הבטיחות במפעל, לפקח על תקינות כלי הרכב המופעלים במפעל, על כשירות הנהגים במפעל, להודיע למנכ"ל המפעל על ליקויים בטיחותיים מסוכנים ולייעץ לו בנושאים הקשורים לבטיחות בתעבורה ובכלל זה לטיפול בליקויים בטיחותיים והגברת הבטיחות במפעל.<sup>2</sup>

כלומר – על קצין הבטיחות מוטלות משימות רבות ומגוונות: לדאוג ולפקח על תקינותם של כלי הרכב המפעליים לסוגיהם; לפקח כי הנהגים ברכבי הארגון יקיימו את כללי הבטיחות ויצייתו להוראות השונות; להסדיר ולקבוע סדרי בטיחות של התנועה בחצרי הארגון; לחקור תאונות על סוגיהן, להסיק מסקנות בדבר דרכים למניעתן בעתיד ולפעול ליישומן; לנהל תיקים ורישומים שישקפו את סדרי הבטיחות שהונהגו בארגון; לקיים פעולות חינוך, הדרכה והסברה בכל הנוגע לאחזקתם התקינה של כלי הרכב והנהיגה הנכונה לפי תקנות התעבורה וכללי הזהירות הנדרשים ועוד.<sup>3</sup>

קציני בטיחות מועסקים ב"מפעלים" – ארגונים שהם "מיזם, עסק, תאגיד או מוסד, שרשומים על שמו, או שהוא מפעיל או מנהל, כלי רכב מסוג המפורט... במספר שאינו פחות מהמספר הנקוב...".<sup>4</sup> **על בעלי מפעל להעסיק קצין בטיחות שיעמוד לרשות המפעל בלבד ולא יעסוק בכל תפקיד אחר זולת תפקידו כקצין בטיחות, למעט במקרים שהתקבל לכך אישור על פי המפורט בתקנות.**<sup>5</sup>

<sup>1</sup> אתר משרד התחבורה. אוחר ביום 11.3.22.

<https://web.archive.org/web/20170319022653/http://rishuy.mot.gov.il/he/traffic-safety/591-role>  
[http://media.mot.gov.il/PDF/HE\\_SAFETY\\_OFFICERS/TakanotHataaboraHelek10.pdf](http://media.mot.gov.il/PDF/HE_SAFETY_OFFICERS/TakanotHataaboraHelek10.pdf)

ההגדרה מתוך המלצות ועדה מקצועית שהוקמה בשנת 2009 במשרד התחבורה לבחינת מעמדם של קציני בטיחות הרכב<sup>2</sup> (בראשות אלוף (מיל') עמי סגיס), כפי שהיא מצוטטת בהחלטה בעמ"מ 606/16, איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה מי תעבורה על בטוח (2007) בע"מ ואח', מיום 7.5.19.

<sup>3</sup> אתר משרד התחבורה, ראו הערת שוליים 1.

<sup>4</sup> תקנות התעבורה, חלק י': סדרי בטיחות בהפעלת כלי רכב מפעליים, סעי' 579 – הגדרות.

<sup>5</sup> פקודת התעבורה, חלק י': סדרי בטיחות בהפעלת כלי רכב מפעליים, סעי' 580 – העסקת קצין בטיחות.

לקציני הבטיחות בתעבורה יש איגוד מקצועי שהוא "עמותה רשומה, המספקת שירותים לכלל קציני הבטיחות המוסמכים בארץ המונים כ- 3,500 איש והמועסקים בכ-2,000 חברות וארגונים בכל רחבי הארץ".<sup>6</sup>

**נוכח האמור לעיל, לקצין הבטיחות בתעבורה חשיבות עליונה כחלק מהמאבק הלאומי למניעת, או לכל הפחות לצמצום, תאונות הדרכים בישראל.** הוא האדם שבאחריותו לבדוק ולהוריד מהכביש כלי רכב שאינם תקינים עד לתיקון הליקויים. על קציני הבטיחות גם לוודא כי הנהגים, במיוחד בכלי רכב כבדים – משאיות ואוטובוסים – עוברים הכשרות נאותות וכי הם נוהגים כחוק ואינם חורגים משעות העבודה המותרות; כמו גם וידוא קיומם של טיפולים שוטפים במועד, רישיונות וביטוחים תקפים כל העת ולמעשה טיפול ומעקב אחר כל הקשור בניהול ציי הרכבים והנהגים - בדגש על הבטיחות בכך **יש לקציני הבטיחות אחריות רבה בשמירה על חיי אדם: חיי הנהגים עצמם ובעיקר חיי כלל הציבור המתנייד בדרכים, הן כנהג, הן כנוסע והן כהולך רגל.**

בעבר הועסקו רבים מקציני הבטיחות בעיקר בהעסקה ישירה, כעובדי החברות והארגונים השונים המחזיקים בצי רכב. בחלוף השנים, וככל שגישת הניאו-ליברליזם וגישות ניהול מתקדמות כמו זו של הניהול הציבורי החדש (NPM – New Public Management) הולכות ומשתרשות בעולם ובישראל<sup>7</sup> גם מעמדם התעסוקתי של קציני הבטיחות מתערער. יותר ויותר ארגונים שהעסיקו קציני בטיחות "בתוך הבית", כעובדים מן המניין, מבקשים להעסיקם באמצעות משרדים עצמאיים ו/או חברות פרטיות שונות באמצעות מיקור חוץ.<sup>8</sup> באופן זה למעשה ינותקו יחסי עובד-מעביד בין המעסיק בפועל למעסיק החוקי, ולכך יש השלכה ישירה על תנאי העסקתם ושכרם של העובדים, שעלולים להפוך ל"עובדי קבלן", על כל המשתמע מכך.

### המחלוקת

המחלוקת העיקרית בין הגורמים השונים מתמקדת באופן העסקתם של קציני הבטיחות בתעבורה: האם ימשיכו להיות מועסקים בעיקר בהעסקה ישירה בחברות ובארגונים השונים או שמא יועסקו רבים מהם באמצעות "מתווכים" לרוב במודל העסקה משולש, היינו כעובדי קבלן.

<sup>6</sup> תקנות האינטרנט של איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה. אוחר ביום 11.3.22. <https://igudkb.co.il/%d7%90%d7%95%d7%93%d7%95%aa%d7%99%d7%a0%d7%95/%d7%a4%d7%a2%d7%99%d7%9c/%d7%95%aa-%d7%94%d7%90%d7%99%d7%92%d7%95%d7%93>

<sup>7</sup> גישת הניאו-ליברליזם צמחה בשנות ה-80 של המאה הקודמת ומוזוהה עם תפישותיהם האידיאולוגיות הכלכליות של מרגרט תאצ'ר בבריטניה ורונלד רייגן בארצות הברית. הגישה, שמעודדת את פעילות השוק החופשי, התרחבה מאז ברחבי העולם. הזרם הניאו-ליברלי מאופיין בממדיניות המעודדת תהליכי הפרטה ומיקור חוץ, שמהווים גם מאפיין בגישת הניהול הציבורי החדש. עוד בנושא זה, ראו אצל ערן ויגודה-גדות "תמורות ואתגרים ניהוליים בדרך לעיצובו של מגזר ציבורי מודרני" **המרחב הציבורי** 1 (2007).

<sup>8</sup> מיקור חוץ משמעותו הוצאה של פעילויות מביצוע ישיר על-ידי עובדי הארגון הממקד לגורם חיצוני. במערכת כזאת של יחסי עבודה נחתמים שני חוזים: חוזה מסחרי נחתם בין מזמין השירותים (הארגון הממקד) ובין חברת הקבלן שמבצעת בפועל את המטלות, וחוזה העסקה נחתם בין העובד ובין חברת הקבלן. ישנן מספר שיטות לביצוע מיקור חוץ ולהרחבה בנושא ראו אצל מיכל טביביאן מזרחי **העסקת עובדי קבלן ונותני שירותים מן החוץ במשרדי הממשלה** (הכנסת, מרכז מחקר ומידע, 2007); וגם אצל אמירה גלן "מיקור חוץ (outsourcing) 'מתמקרים' החוצה: ההיבט הארגוני והניהולי" **שנתון משפט העבודה: ביטאון האגודה למשפט ולביטחון סוציאלי** 7 (1999).

**השלכות על המשק**

- **סכנה לבטיחות הציבור** – גובר החשש שבמקרה של התרחבות ההעסקה באמצעות חברות פרטיות יועסק בענף כוח אדם פחות איכותי מאשר בהעסקה ישירה. החברות יבקשו לחסוך בתנאי העסקה ובתשלום שכר לעובדים כדי להיות תחרותיות בעת התמודדות על מכרזים לביצוע פיקוח על ציי הרכב של הארגונים השונים. יש חשש שהתנאים הירודים יביאו לענף עובדים שכישוריהם נמוכים מהמקובל כיום במשק בו מתקיימת העסקה ישירה. העסקה של עובדים איכותיים פחות - תפגע בביצוע הבדיקות ובפיקוח ולכך עלולה להיות השלכה ישירה על התרחבות הקטל בדרכים ועל ביטחון ובטיחות הציבור.
- **פיקוח מקצועי-ציבורי לא מספק** – משרד התחבורה טען שיוקצו תקנים נוספים למשרת מפקחים מטעמו, שיבחנו את איכות עבודתם של קציני הבטיחות והחברות הפרטיות. ברור לכל שמספרם של הללו יהיה מצומצם והם לא יוכלו לעמוד בהיקף המשימות הכלל ארצי שיוטל עליהם, שרק ילך ויתרחב. **החשש – פגיעה בחיי אדם**, כפי שאכן קורה בענף הבנייה, בו מספרן הרב של תאונות העבודה, עם וללא נפגעים, מציגות את המצב העגום אליו עלול להתדרדר גם ענף הבטיחות בתעבורה.
- **סרבול ומורכבות באיתור וקביעת הגורם האחראי** – הסדרי העסקה באמצעות גורמים חיצוניים, מתווכים, מבוססים על שיטת העסקה בה מתקיימת מערכת יחסי עבודה משולשת, כלומר כזאת שבה יש לעובד המקצועי שני מעסיקים: מעסיק חוזי – חברות הקבלן למיניהן, ומעסיק בפועל – הארגון המשתמש בשירותיו.<sup>9</sup> ככל שתקרה תקלה חמורה בביצוע עבודתו של קצין הבטיחות עלול להיווצר מצב של **עמימות באיתור האחראי** – הארגון הממקד או שמא החברה הפרטית. במצב זה עלול גורם נפגע "ליפול בין הכסאות" כשכל הגורמים יתנערו מאחריותם למחדל.
- **פגיעה בשכר קציני הבטיחות ובתנאי העסקתם** – במקום להיות עובד מן המניין בארגון, העובדים המקצועיים יהפכו ל"עובדי קבלן" על כל המשתמע מכך בהקשר יחסי עובד-מעביד. תשלום שכר נמוך ותנאי עבודה ירודים ישפיעו על יכולתם של העובדים להתקיים בכבוד, לצרוך ולהניע בכך את גלגלי המשק.
- **עקיפת הסכמים קיבוציים במשק** - אחת ההצדקות להתרחבותו של מיקור החוץ בקרב מצדדיו, נובע מכך שהוא מאפשר לבטל משרות תקניות, לפתור את המגבלה של חוסר בתקנים ולמעשה "לעקוף" הסכמים קיבוציים. המיקור מאפשר להרחיב את הגמישות הניהולית של המעסיק ובכך לפגוע בביטחון התעסוקתי לטווח ארוך של העובד.
- **התרחבות נוספת וזליגה של "תחומי ליבה" לגורמים פרטיים** – מקובל לתאר את הפעילות הארגונית באמצעות שלושה מעגלים קונצנטריים: מעגל הליבה, המעגל העוטף והמעגל השלישי. במעגל הליבה מוגדרות האסטרטגיה של הארגון ומטרותיו, ונקבע אופן התנהלותו. במעגל השני נכללות המערכות התפעוליות המקצועיות הנדרשות על מנת ליישם את מדיניות הארגון. במעגל השלישי, בשוליים, נכללות פעולות העזר המנהליות הנדרשות לצורך התנהלות תקינה של כל ארגון.<sup>10</sup> לפי מודל זה ניתן למקד רק פעילויות המוגדרות כ"תומכות", פונקציות המצויות בפריפריה של המערכת הארגונית, שאינן זקוקות לאינטגרציה עם חלקים אחרים של המערכת הארגונית. לא מומלץ למקד פונקציה מערכתית, כזו המשולבת בליבת הפעילות התקינה של המערכת הארגונית הפנימית. כאשר מוצאות למיקור גם פעילויות "ליבה", ארגונים עלולים לאבד את השליטה, לא רק על השוליים, אלא אף על ליבת המערכת עליה הם מופקדים.<sup>11</sup> אין ספק שבחברות משאיות והיסעים צי הרכב והנהגים המקצועיים מהווים את ליבת הפעילות. אי לכך – אין למקד את ההסדרה והפיקוח על פעילות ליבה מעין זו לגורמים פרטיים.

<sup>9</sup> ראו אצל טביביאן מזרחי, הערת שוליים 8 לעיל.

יהושע שטאובר **אאוטסורסינג - העברת פעילות מהארגון לניהול חיצוני** (2003); <sup>10</sup>

Michael J. Mol *Outsourcing – design, process, and performance* 2007 הערת שוליים 10. Mol. דו"ח מחקר 14/98 (1998); (outsourcing) גלן מיקור חוץ אמירה<sup>11</sup>

## האגף לאגוד מקצועי

- **אובדן ידע מקצועי וזיכרון ארגוני** – כאשר ממקרים פעילויות לגורמים חיצוניים, הארגון הממקד מאבד את הידע המקצועי בתחום ואת יכולתו להתוות את המדיניות וגם לוודא כי היא מיושמת הלכה למעשה. ככל שבחברות המחזיקות ציי רכב לא יהיו קציני בטיחות מן המניין הן תאבדנה ידע וכבר לא יהיה בהן גורם מקצועי שיוכל להתוות מדיניות, לפקח על אופן יישומה, לאתר כשלים בתהליכים ואף למצוא דרכים לשיפורם. עלול להיווצר מצב שדווקא ספק השירותים הפרטי ישלוט בכל ההיבטים המקצועיים והוא יהיה זה שיוביל את המהלכים בתחום. ואכן, מחקרים בתחום כבר מצאו שבהחלט יכול להיות מצב שבו מממן העבודה אינו זה שנותן בה את הטון, ואף אינו מוביל את המהלכים. הגורמים הממקרים צריכים להיות מודעים לכך שהמיקור מצמצם משמעותית את יכולתם לנהל את הספקים ולבקר את ביצועם. במקרה כזה המיקור לא ישפר את איכות השירותים, אלא עלול להיות מקור לקטסטרופה.<sup>12</sup>
- **חיסכון כספי** – על בסיס מחקרים קודמים מהעולם ניתן להניח שהמסקנה כי מיקור חוץ יביא לחיסכון כספי לארגון הממקד אינה חד משמעית, מאחר ובמקרים רבים אין מביאים בחשבון את עלויות הפיקוח על הספקים.<sup>13</sup> עוד נמצא כי גם כאשר יש עדויות על ירידה בהוצאות המיידיות עם המעבר למיקור, לעתים, לאחר שמושג החיסכון הכספי הראשוני, נוצר מעגל קסמים של עלויות כספיות גדולות במהלך חיי הפעילות, עד כדי אבדן שליטה ואפילו הפסדים.<sup>14</sup>
- **חשש לשחיתות, אובדן הזהות הארגונית ויצירת מונופולים מקצועיים** – כאשר מוציאים פעילויות אל מחוץ לארגון עלולה להתרחב תופעת השחיתות, כחלק מתהליכי המכרז לבחירת ספקים. זאת ועוד, ככל שפעילות החברות הפרטיות תתרחב, הן תהפוכנה למונופולים בתחום המקצועי. במקום קציני בטיחות בתעבורה "פנימיים" שהזהות הארגונית וגאווה הארגון ניצבת בפניהם, עלול להיווצר מצב בו יפעלו בענף מספר חברות פרטיות שעם השנים עלולות להפוך למונופולים, חלקם מונופולים אזוריים, והתחרות תצטמצם. ההשלכות של צמצום התחרות מוכרות לכל.

### עמדות השחקנים העיקריים המעורבים

#### מתנגדים לשינוי מעמד קציני הבטיחות (היינו תומכים בהעסקה ישירה - יחסי עובד-מעביד)

- **איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה (וקציני הבטיחות עצמם)**<sup>15</sup>
  - עבודתם של המשרדים העצמאיים פגומה ורשלנית, כעולה מנתונים של משרד התחבורה במרוצת השנים, המלמדים על פערים בטיחותיים משמעותיים בין שתי צורות ההעסקה, כאשר להעסקה ישירה קיימת עדיפות בטיחותית ברורה. יש להגביל את פעילות משרדים עצמאיים אלה, שפועלים בניגוד לחוק מזה שנים ותחת עינו הפקוחה של משרד התחבורה;<sup>16</sup>

<sup>12</sup> Trevor Brown & Matt Potoski "Contracting for management: Assessing management capacity under alternative service delivery arrangements" *Journal of Policy Analysis and Management*, 25(2) (2006).

טביביאן-מזרחי – הערת שוליים 8; יניב רוני הפעלת מוקד טלפוני במוסד לביטוח לאומי בשיטת מיקור חוץ (הכנסת, מרכז <sup>13</sup> מחקר ומידע, 2007).

<sup>14</sup> גלן – הערת שוליים 11; יצחק כ"ץ הפרטה בישראל ובעולם (1997).

<sup>15</sup> כפי שהעמדה משתקפת במכתבו של שמעון סודאי, יו"ר איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה מ-2.2.22, לשרת התחבורה ח"כ מרב מיכאלי.

<sup>16</sup> במכתבו של שמעון סודאי מ-2.2.22 לשרת התחבורה ח"כ מרב מיכאלי מצוין כי "ה'משרדים עצמאיים' קמו מכוח חוק שירותי הובלה משנת 2001 שמטרתו היתה לתת מענה לפיקוח על משאיות בודדות (עד 5 מקסימום), הואיל ואין זה פרקטי להעסיק קצין בטיחות כשכיר עבור שירותי בטיחות הניתנים למספר קטן של משאיות, הדורש היקף משרה של יום בחודש. עם השנים (ומאחר שלא התבצעה אכיפה נאותה, בשל מיעוט מפקחים בתחום), פלשו בעלי המשרדים לכל יתר היקפי המשרות, תוך שהם מספקים שירותי בטיחות בכל היקפי המשרות, לרבות במשרות מלאות, וחודרים באין מפריע לחברות ומפעלים גדולים ומשמעותיים, ביניהם – רשות שדות התעופה, תעשייה אווירית, אל על, עיריות, מועצות אזוריות ועוד רבים אחרים, תוך שהם מדיחים מתפקידם קציני בטיחות ותיקים, מנוסים ובעלי מקצוע איכותיים".



## האגף לאגוד מקצועי

- על שר/ת התחבורה לקדם השלמת תיקון תקנות תעבורה בסוגיית אופן העסקתם של קציני התעבורה בדחפיות ובבהילות, פן תאבד המדינה שליטה מוחלטת על הרכבים המפוקחים הנעים בכבישיה וכמות ההרוגים בתאונות הדרכים תלך ותאמיר;
- מצופה מממשד התחבורה, שמטרתו להגן על משתמשי הדרך ולמנוע סכנה בכבישים, למנוע או לכל הפחות לעכב את פעילותם של מי שכשלו;
- משרד התחבורה הביע בעבר עמדות דומות לאלו של איגוד קציני הבטיחות המקצועיים אך במהלך השנים ונוכח חילופי בעלי תפקידים השתנו העמדות משיקולים בלתי ענייניים, פוליטיים או אחרים ויש לשוב לעמדות המקוריות.
- נתונים סטטיסטיים מציגים כי רמת תקינות המשאיות המפוקחות על-ידי קציני בטיחות מפעליים גבוהה בצורה מובהקת מאוד מזו של משאיות המפוקחות על-ידי קציני בטיחות משרדיים.<sup>17</sup>
- המדינה התחייבה בבית המשפט העליון, במסגרת ע"מ 606/16, כי תשלים את תיקון תקנות התעבורה בסוגיית אופן ההעסקה תוך שהציגה בבית המשפט נוסח תיקון תקנות ולפיו העסקה בהיקף של 3 ימים בשבוע ויותר תחויב בהעסקה ישירה (!)

- **הסתדרות העובדים הלאומית** – יש להעסיק את קציני הבטיחות בהעסקה ישירה ולהימנע משילובם במשרדים פרטיים/עצמאיים, למעט פיקוח על משאיות בודדות (בהתאם לחוק מוביל).
- **הסתדרות העובדים הכללית** – בדרך כלל תומכת אף היא בהעסקה ישירה. טרם אותרה התייחסות ספציפית לנושא אופן העסקת קציני הבטיחות בתעבורה.

- **ארגוני התחבורה המקצועיים בישראל**, ובהם: איגוד מכוני הרישוי, אור ירוק, איגוד קציני הבטיחות, מועצת המובילים והמסיעים בישראל, פורום נוהגים היי-טק, פורום פעולה, ארגון חבי' ההסעה בישראל, ארגון מנהלי תחבורה, ארגון מפעילי התחבורה במועצות האזוריות ואנשים באדום (במסגרת מכתב מתאריך 30.6.2014 שנשלח ליו"ר ועדת הכלכלה של הכנסת דאז פרופ' אבישי ברוורמן שדן בתיקון התקנות בסוגיה זו), בזו הלשון:

**אנו רואים חשיבות מכרעת למודל העסקת קציני בטיחות, כך שהמפעל יעסיק את קצין הבטיחות כעובד מן המניין, תוך קיומם של יחסי עובד-מעביד. היתרונות, כפי שנומקו ע"י ועדות מקצועיות ומומחים בשנים האחרונות, הינן:**

זמינות ומענה מידי לבעיות, זיקה ישירה, תחושת שייכות למקום העבודה, קבלת אחריות בנושא משרה וכחלק אורגני במפעל ובארגון. כמו כן, הוכח כי קביעות בעבודה, תנאים סוציאליים ובטחון תעסוקתי משליכים על המוטיבציה ואיכות התפקוד. קצין הבטיחות מתוקף תפקידו מטפל בגורם האנושי ובגורם הטכני בכל הקשור לניהול הבטיחות. ההיכרות עם העובדים הנהגים היא שגורמת לכך. במסגרת עבודתו ניתן דגש רב למעקב אחר נהגים, מצב בריאותם, מעורבותם בתאונות ובעבירות, וכן בביצוע הדרכות."

ובהמשך:

"התאונות הקטלניות שאירעו בעת האחרונה, אשר תוצאותיהן ההרסניות והטראגיות זעזעו כל בית בישראל: התאונה **בנשר ובכביש 6**, נגרמו בשל רשלנות של נהגים ללא הכשרה או ידע בתפעול המשאית אותה נהגו, וללא היסטורית טיפולים. **שתי התאונות אירעו ע"י נהגים שהיו תחת פיקוחם**

<sup>17</sup> ממצאים של הסטטיסטיקאית אילנה גלרנטר מיום 10.2.2019.

של המשרדים העצמאיים. עובדות אלה, משקפות באופן חד וברור את מסקנות וועדת סגיס שלעיל.

עוד בהמשך:

"... יש יסוד סביר להניח, כי במידה שתתאפשר הרחבת פעילותם של המשרדים האמורים, נתוני התאונות רק יחריפו."

- **ועדת סגיס:** בסוף שנת 2000 מינה משרד התחבורה ועדה ציבורית לבחינת מצב ענף התחבורה, בראשות אלוף (מילי) עמי סגיס. הועדה קיימה ישיבות עבודה רבות וזו המלצתה במסגרת דו"ח מפגש תשיעי: "לאור מעורבותן הגבוהה של משאיות כבדות בת.ד קטלניות בשנים האחרונות ולאור הממצאים של משרד התחבורה ואגף התנועה ובמיוחד בשל העובדה כי בחלק גדול מהמשרדים העצמאיים – א. אין מעקב אחר סידור העבודה של הנהג ושעות נהיגתו ב. אין תיעוד והיסטוריית טיפולים במוסכים מורשים ג. אין מעורבות כמעט בתהליכי קליטת נהג וניטור נהיגתו השוטפת."

### תומכים בשינוי מעמדם של קציני הבטיחות

- **משרד התחבורה והבטיחות בדרכים** – קיימות מספר התייחסויות של גורמים שונים במשרד לאורך השנים
  - יש להסדיר את מעמדם של קציני התעבורה, אך אין לשרת התחבורה סמכות להסדרת מעמדם של משרדים עצמאיים. המשרד הכין תיקון לסעיף 70 לפקודת התעבורה וגם הכין נוסח לתקנות בעניין זה, שבכוונתו לקדם.<sup>18</sup>
  - יש צורך בהרחבת הגמישות הניהולית שכן המדינה צריכה להמעיט בהתערבות לגבי צורות ההעסקה ויש מקום בענף הן לקציני בטיחות מפעליים והן לחברות פרטיות.<sup>19</sup>
  - לפי ממצאי מחקר שביצעה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (רלב"ד) בשנת 2014 אין הבדלים משמעותיים בבטיחות בדרכים כאשר קציני הבטיחות מועסקים ישירות לעומת קצינים המועסקים בדרכים אחרות.<sup>20</sup> יחד עם זאת, הוסיפו ואמרו: "נוכחותו הפיסית היומיומית של קצין הבטיחות, היכרותו את החברה ונהגיה, זיקתו וזהותו המקצועית **מעצם היותו חלק מהמפעל**, הינם מרכיבים משמעותיים בתפיסת הבטיחות, הנראית והנתפסת, בקרב מנהלי החברה והנהגים העובדים בה וכן בקרב לקוחות החברה וספקיה".
- לפי ממצאי **חברות פרטיות המספקות שירותים** – העברת סמכויות בתחום התעבורה אליהן יגביר את פעילותן ואת רווחיהן.

### בעלי עניין נוספים

- **משרד המשפטים** – סעיף 70 לפקודת התעבורה אינו מעניק לשרת התחבורה סמכות להסדרת מעמדם של משרדים עצמאיים.<sup>21</sup> בנוסף, משרד המשפטים הביע עמדה בשנת 2014 באמצעות מר שי סומדולפיה: "יש סבירות גבוהה שהחברות האלו הן חברות כוח אדם.. לפי התיאור ששמעתי יש סבירות גבוהה. לכך יש שתי משמעויות. משמעות אחת שהם צריכים לקבל רישיון כקבלני כוח אדם, שיש ערובה.. ההיבט השני הוא שאחרי 9

<sup>18</sup> כפי שמצוין במכתבה של שרת התחבורה, ח"כ מרב מיכאלי מ-23.1.22 לשמעון סודאי.

<sup>19</sup> כפי שטענה קרן טרנר-אייל, מנכ"לית משרד התחבורה לשעבר, בפרוטוקול ועדת הכלכלה של הכנסת מיום 16.10.18.

<sup>20</sup> כפי שמצוין בפרוטוקול ועדת הכלכלה של הכנסת מיום 17.12.18.

<sup>21</sup> כפי שמצוין במכתבה של שרת התחבורה, ח"כ מרב מיכאלי מ-23.1.22 לשמעון סודאי.

## האגף לאגוד מקצועי

חודשים הם מפטרים את העובד או קולטים אותו במקום העבודה. אפשר להאריך בנסיבות מיוחדות. שר הכלכלה יכול להאריך. זה היבט שאתם צריכים לקחת בחשבון. " 22

- **בית המשפט העליון** – עסק בנושא במסגרת ע"מ 606/16 ובהחלטתו מ-7.5.2019 המליץ להשלים בדחיפות בהסדרת מעמדם של קציני הבטיחות - בוועדת הכלכלה של הכנסת.
- **גורמים אינטרסנטים שונים** (מפעילות אוטובוסים, מועצת המובילים והמסיעים, ארגוני מוניות, ארגוני השכרת רכב ועוד) – השתתפו בישיבות ועדת הכלכלה אך לא התייחסו באופן נרחב לסוגיית אופן ההעסקה.

### עמדת ההסתדרות הלאומית:

דרישה חד משמעית להמשך העסקה ישירה של קציני הבטיחות במפעלים ובחברות ההסעה השונות והתנגדות נחרצת להעסקתם באמצעות חברות פרטיות במיקור חוץ.

- העסקה לא ישירה עלולה לפגוע בבטיחות כלי הרכב המפעליים הנוסעים בדרכים כמו גם בפיקוח על הגורם האנושי ולסכן חיי אדם.
- העסקה לא ישירה תפגע בתנאי העסקה ובשכרם של קציני הבטיחות ולכך לא ניתן לתת יד.

בברכה,



ששי שדה, יו"ר  
האגף לאיגוד מקצועי

<sup>22</sup> פרוטוקול מס' 350 מישיבת ועדת הכלכלה מיום 21.9.2014, עמ' 24