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

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 80**

מישיבת ועדת הכלכלה

יום שני, א' בחשוון תשס"ז (23 באוקטובר 2006), שעה 11:00

**סדר היום**:

**תקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התשס"ו-2006 בדבר שעות עבודה ומנוחה של נהגים.**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

גלעד ארדן - היו"ר

רוברט אילטוב

אליהו גבאי

אבשלום וילן

יצחק זיו

דוד טל

דב חנין

יעקב כהן

**מוזמנים**:

עו"ד עדה וייס - סגן היועמ"ש, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

שוקי שדה - מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ד"ר דן לינק - ראש תחום בכיר תשתית ותנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ד"ר אריה גור - מנהל המכון הרפואי לבטיחות בדרכים, משרד הבריאות

גבי בן הרוש - יו"ר מועצת המובילים והמסיעים

דוד כוכבא - מנכ"ל מועצת המובילים והמסיעים

חיים עטר - יו"ר ארגון המוניות בירושלים

שמעון אפרגן - יו"ר ארגון המוניות על גלגלים

קרני צדקיהו - עמותת אוחזי ההגה

אבינועם טלבי - מנכ"ל ארגון חברות ההסעה

אריה פלדמן - יו"ר אגד

מצליח קזיס - ראש אגף התנועה, חברת דן

דוד בוקר - חבר הנהלה איגוד קציני הבטיחות והתעבורה

רפאל אברג'יל - חבר הנהלה, איגוד קציני הבטיחות והתעבורה

יוסף ספי דיין - מ"מ יו"ר איגוד קציני הבטיחות והתעבורה

פרופ' אליהו ריכטר - חיים בדרך מתונה

מרדכי רון - הסתדרות לאומית

**ייעוץ משפטי:**

אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**:

תמר פוליבוי

##### נמסר לשכפול 30.10.2006

תקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התשס"ו-2006 בדבר שעות עבודה ומנוחה של נהגים

היו"ר גלעד ארדן:

אני פותח את הישיבה. אני מניח שהדיון הזה יהיה דיון קצת טעון, שכן מעורבים בו כנראה גם אינטרסים כלכליים. אני מאוד מבקש לשמור על תרבות הדיון, כדי שלא נאלץ להוציא אף אחד.

הדיון הזה יעסוק בבקשת הממשלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, לתקן את תקנות התעבורה והבטיחות בדרכים בכל הנוגע לשעות עבודה ומנוחה של נהגי רכב ציבורי, אוטובוס פרטי או רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 6,000 קילוגרם ורכב אחר שמותר להסיע בו 11 נוסעים או יותר, במקום ההסדרים הקבועים כיום בתקנה 168 לתקנות התעבורה.

לפני שנתחיל את הדיון, הייתי מבקש מנציגת המשרד, עורכת הדין עדה וייס, להציג את התיקון המוצע על ידי המשרד ולהציג גם את מה שהביא לתיקון המוצע, כלומר: מה עמד ברקע השינוי המוצע. כיוון שמשרד התחבורה הרבה פעמים נוהג להיתלות באילנות שאני לא בטוח שהם גבוהים יותר - אבל לשיטתו הם גבוהים יותר - וזו התקינה האירופית, הייתי מבקש לשמוע גם אם יש לכם נתונים לגבי נהיגת רכב כבד באיחוד האירופי.

בקשה אחרונה – אם אפשר, מעבר ללשון המשפטית, לנסות לתמצת בנקודות קצרות את ההבדל בין המצב הקיים היום בשעות הנהיגה לבין המצב המוצע על ידכם.

עדה וייס:

אולי אני אפתח ואחר כך יציג את הדברים דן לינק. תקנה 168, כמו שאמרת, עניינה בשעות עבודה ונהיגה של נהגים ברכב ציבורי, בעיקר אוטובוס פרטי, רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 6,000 קילוגרם, או רכב אחר שמסיע יותר מ-11 נוסעים.

היו"ר גלעד ארדן:

כלומר, משאיות, אוטובוסים ומיניבוסים.

עדה וייס:

ומוניות.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל מוניות שמותר להן להסיע מעל ל-11 נוסעים הן מיניבוסים.

עדה וייס:

לא, מה שמוגדר בפקודת התעבורה רכב ציבורי זה כל רכב שמסיע בשכר. רכב שמסיע בשכר מוגדר בפקודת התעבורה רכב ציבורי. לכן התקנה הזאת חלה על כל רכב שמסיע בשכר, כולל מונית רגילה.

התקנה הקיימת מאוד לא ברורה, וגם בית המשפט העליון בפסק דין לפני כמה שנים קבע, שהתקנה אינה ברורה והמליץ בפני משרד התחבורה לתקן את התקנה. אם זכרוני אינו מטעני, זה היה לפני שלוש או ארבע שנים.

דוד טל:

בוודאי תסכימי אתי שהרבה זמן עבר מאז שבית המשפט קבע את זה. זו ההתייחסות של משרד ממשלתי לבית המשפט העליון?

עדה וייס:

הבעיה היא שהתקנה היא מאוד מסובכת ושיש הרבה אינטרסים.

דוד טל:

פתרון לא מוצאים הרבה שנים?

עדה וייס:

ישבנו הרבה שנים על המדוכה בכל מיני פורומים. היה פעם נוסח אחד, שאחר כך הסתבר שיש מקום לתקן אותו. המנכ"ל של משרד התחבורה הקודם מינה צוות בין-משרדי לבדיקת הנושא. הצוות כלל את אנשי משרד התחבורה, המשטרה, נציגי מועצת המובילים, קציני בטיחות ועוד. הצוות התייעץ גם עם מומחים לשינה, שמע את כל הגורמים הנוגעים בדבר, והגיש למנכ"ל את המלצותיו, לא כולן היו בהסכמה. המנכ"ל שמע גם את נציגי התחבורה הציבורית באוטובוסים, שגם להם יש עניין בתקנה, ובסוף התגבש הנוסח שהגשנו לוועדת הכלכלה של הכנסת.

דוד טל:

האם יש השוואה בין אירופה לישראל או בין ארצות הברית לישראל?

היו"ר גלעד ארדן:

היא תציג את התיקונים, אז היא גם תציג את המצב שם. מה היה הבלבול בתקנות הישנות?

עדה וייס:

יש שם סיבוך בתקנת משנה (4), שבאופן עקרוני מותר לנהוג תשע שעות, אבל יש חריגים. החריג שמופיע בתקנה 168 לא ברור היום, כי מותר לנהוג יותר מתשע שעות, אך אם הנהג מפסיק.

דוד טל:

שלוש שעות, שעתיים וחצי.

עדה וייס:

לא, אם הפסיק את נהיגתו לשעה לפחות אחרי נהיגה במשך שש שעות רצופות, אך לא יותר מאשר אחרי שמונה שעות וחצי. לא ברור איך מחשבים את זה, ואין פה גם גבול, ולכן אנחנו תיקנו את התקנה וקבענו הסדרים מפורשים והרבה יותר ברורים.

דן לינק:

אני באמת לא יודע למה זה לקח הרבה שנים, כנראה שזה התבשל הרבה זמן. הסיבה העיקרית לשינוי היא שהתקנה הקודמת הייתה לא ברורה מבחינת מה שהיא אמרה. שנית, היא הטילה מגבלות, שאפילו אנחנו הרגולטור במשרד התחבורה חשבנו שהן מוגזמות לגבי עבודתו של נהג בכלי רכב כאלה, למשל: העובדה שנהג נורמלי לוקח באוטובוס קבוצת תלמידים מכפר סבא לדימונה, ושם הם הולכים לטיול של חמש שעות והוא ממתין להם. בהמתנה הזאת הוא ממתין באותו מקום ולא זז מטר מהמקום, מה הוא יעשה? הוא נח ולא עבד במשך חמש שעות. כשהם חוזרים, סך הכל הנסיעה הלוך וסך כל המנוחה הזאת וסך כל הנסיעה חזור עלו על המגבלות של התקנה הקודמת, כך שאי אפשר היה להחזיר אותם הביתה, גם אם מעל לכל ספק הוא נח. אנחנו הלכנו לקראת המובילים.

היו"ר גלעד ארדן:

אותן חמש שעות מנוחה שהם טיילו נחשבות לשעות נהיגה?

דן לינק:

אבל אז הייתה מגבלה של 12 שעות ברוטו.

היו"ר גלעד ארדן:

כלומר אותן חמש שעות נספרות בתוך ה-12 שעות.

דן לינק:

גם, אבל במקרה הזה מדובר, למשל, על שלוש שעות וחצי מכפר סבא לדימונה. אי אפשר היה לחיות עם זה. לכן התרנו יום עבודה ארוך יותר, מבלי לשחרר את הרסן של נהיגה בפועל. התקנה החדשה באמת משקפת את זה.

היו"ר גלעד ארדן:

למה להתיר יום עבודה ארוך? אפשר לומר שאותן שעות באמצע שבהן הוא לא נוהג, ייחשבו שעות מנוחה.

דן לינק:

גם על זה חשבנו, אבל אנחנו שמנו גבול. אני לא רוצה שהנהג יוכרח - כי לפעמים הוא רוצה ולפעמים הוא לא רוצה - לנסוע לאיזשהו מקום, ויום העבודה שלו יכלול ארבע שעות נהיגה, אחר כך הפסקה של איזה 10 שעות ואחר כך הוא יוכרח לנהוג עוד פעם ארבע שעות, ויום העבודה שלו בפועל יימשך המון שעות. לכן אנחנו אמרנו שאנחנו מגדירים שני דברים: נהיגה שכוללת גם טיפולים ברכב, במטען או בנוסעים, דברים שמתחייבים מן הנהיגה, ונסיעה שמשמעה כשהרכב נוסע. רכב לא ייסע יותר מתשע שעות, ויום עבודה באופן כללי לא יימשך יותר מ-15 שעות, אם היו בו ההפסקות שאנחנו מדברים עליהן כאן. בנושא הזה הלכנו לקראת המובילים, שביקשו שיתאפשר להם יום עבודה מפוצל, אבל לא מעבר לגבול שאנחנו קבענו.

התוצאה היא שיום עבודה נורמלי של נהג יימשך 12 שעות, אבל מותר להאריך אותו ל-14 שעות ואפילו ל-15 שעות, בתנאי שיהיו בו ההפסקות האלה: או הפסקה אחת רצופה של שלוש שעות, או שתי הפסקות של לפחות שעה וחצי, ולא יותר מ-15 שעות בסך הכל.

היו"ר גלעד ארדן:

האם הבאתם איזשהו שקף, שמסביר מה היה המצב הקיים ומה המצב המוצע?

דן לינק:

אני לא הבאתי שקף.

היו"ר גלעד ארדן:

לחברי כנסת יש מוח אנליטי, אבל לא כמו שלכם. כשזה נושא חדש, קשה לנו ישר לראות את כל התמונה של 12 שעות, ארבע שעות וכולי. אם לא מתייחסים לזה כאל חותמת גומי ואם שבע שנים לקח למשרד התחבורה לעבוד על הנושא הזה, היה צריך קצת יותר ברצינות להתייחס גם לאופן בו יש להיערך לדיונים האלה בכנסת, אבל יכול להיות שאני צריך עוד לדחות הרבה הרבה תקנות של משרד התחבורה, עד שהמשרד יבין איך צריך לבוא לכנסת, כשמבקשים את אישורה למשהו שקשור בחיי אדם.

דוקטור לינק, אתה עמדת בראש צוות?

דן לינק:

לא, עדה וייסה עמדה בראשו. חברי הצוות כללו נציגים ממשרד המשפטים, קציני בטיחות בתעבורה, מועצת המובילים, אנשים מהמשטרה.

היו"ר גלעד ארדן:

מומחי שינה?

דן לינק:

המומחה היה דוקטור שמואל מלמד ממשרד הבריאות. מלבדו התייעצנו עם עוד שני מומחים, אחד מהם פרופסור פרץ לביא מהטכניון והשני דוקטור רון פלד, מנהל מעבדת השינה בטכניון.

בתשובה לשאלתך, אלה המומחים שאיתם אנחנו נועצנו. הוועדה התכנסה לפחות שמונה או תשע פעמים. היא הוקמה לפני כארבע שנים.

עדה וייס:

לא, פחות.

דן לינק:

הקים אותה בן-ציון סלמן, מנכ"ל משרד התחבורה דאז.

היו"ר גלעד ארדן:

האם היו גם נהגים חברים בצוות הזה?

דן לינק:

התייעצנו עם מועצת המובילים.

היו"ר גלעד ארדן:

בוא נשים את הדברים על השולחן. ככל שאני יודע, מועצת המובילים מייצגת את אלה שמעסיקים את הנהגים. אני שואל האם נהגים, אלה שנוהגים בסוף, היו מיוצגים באותו צוות.

דן לינק:

אני לא חושב שהיו נהגים מיוצגים כנהגים, אבל אני יודע שהיו מיוצגים קציני בטיחות בתעבורה, שמייצגים מאות נהגים.

היו"ר גלעד ארדן:

כידוע לך - אתה יודע אפילו יותר טוב ממני - גם לגבי קציני בטיחות, שאני סומך עליהם במאה אחוז, יש עדיין בעיה מבנית. קציני הבטיחות באים אליי לפעמים ושואלים אותי, למה לא מחוקקים חוק שעוד יותר ינתק את הקשר בינם לבין המעסיקים, ואתה בוודאי יודע למה אני מתכוון.

דן לינק:

זה דיון נפרד.

היו"ר גלעד ארדן:

זה נושא לדיון נפרד. האם אותו אדם שנוהג בסוף 14 או 15 שעות ומחפש את החניונים שהמדינה הכשירה לו בצדי הדרך ולא מוצא אותם אפילו בכביש 6 מלבד אחד או שניים - וגם לא בטוח שמותר למשאיות להיכנס לשם - גם מיוצג שם בוועדה? אני רוצה לדעת בשביל עצמי. התשובה היא לא.

דיברתי על התקינה האירופית. האם אתם יודעים לאן הולכת אירופה בנושא הזה? האם אנחנו בכיוון שלה, או שאנחנו בכיוון ההפוך? צריך גם לזכור שבמדינת ישראל רוב חברות התחבורה לא נוסעות בשבת, ותקן אותי אם אני טועה, גבי. שעות העבודה השבועיות מחולקות במדינת ישראל על שישה ימים, ברוך השם, ולא על שבעה ימים. אם אנחנו קובעים 68 או מספר שעות אחר, זה מחולק על שישה ימים ברצף שהנהג דוחס את כל אותן שעות, ולא כמו באירופה.

דוד טל:

מישהו פעם אמר לי שעם מיכל דלק הוא יכול לעבור מקריית שמונה עד אילת ובליטר דלק ממערב למזרח במדינת ישראל. באירופה, כשהם נוסעים מצרפת לספרד ולמקומות אחרים, זאת אומרת שהקו הוא קו ארוך יותר ושעות הנהיגה הן הרבה יותר ארוכות.

קריאה:

אבל גם שם יש חוקים.

דוד טל:

לכן אנחנו רוצים בדיקה השוואתית.

דן לינק:

התקנות האירופיות מחמירות יותר משלנו, למשל: הן רוצות הפסקה של שמונה שעות בין יום ליום, ואנחנו הסכמנו לשבע. אני לא יודע למה, אבל אנחנו הסכמנו לשבע למשל.

לגבי ה-68 שעות, גם באירופה זה לא נכון שלנהג מותר לעבוד שבעה ימים רצופים כל השנה. גם שם יש ימי מנוחה. אם הוא רוצה לעשות את זה ביום ראשון, שיהיה ביום ראשון. אצלנו יש שישה ימים, אבל גם אצלם יש חובת מנוחה יום בשבוע, אבל מותר להם לעבוד מתי שהם רוצים. אני לא חושב שיעלה על הדעת, למשל, להגביל נהגים ערבים לא לעבוד בשבת.

היו"ר גלעד ארדן:

חס וחלילה, אבל אני מכוון לכך שהתקנה האירופית החדשה קובעת 56 שעות שבועיות ולא 68, כמו שהיום מציעים בתקנות החדשות של משרד התחבורה. זה הבדל משמעותי, ועוד מדינת ישראל נחשבת צפופה יותר.

דן לינק:

הרעיון לתקן את התקנה הזאת בא בגלל תלונות שהתקבלו בעיקר ממובילים, מסיעים וגם מקבוצות שהובלו והוסעו, בגלל לכאורה אי היכולת לקיים הובלה נורמלית של אנשים ושל משאות. אז בדקנו איפה הנקודות האלה שאותן לכאורה צריך לשפר. הלכנו לקראתם ולא ניסינו להחמיר במפורש.

מה שכן, אנחנו עמדנו על ניהול של מנוחות מסוימות, לא פחות מזמן מסוים, אבל התיקון של התקנה הזאת לא בא בעקבות מצב בטיחותי בלתי אפשרי, שבגללו צריך להחמיר ולהקטין את מספר השעות, אלא בגלל אי היכולת לקיים תובלה נורמלית בסוגים מסוימים של נסיעות. לכן התיקון משקף את הוויתור הזה של משרד התחבורה, או את ההליכה לקראת המובילים.

אנחנו לא הסכמנו להוריד פרמטרים מסוימים, למשל: שעות המנוחה בין יום ליום. בסופו של דבר, זה נעצר על שבע שעות, לפי הכרעתו של המנהל הכללי של משרד התחבורה. היו אנשים שרצו יותר, שזה יהיה שמונה שעות, ואפילו תשע שעות בין ימי עבודה, כדי שלא ייווצר מצב שאדם מגיע בשארית כוחותיו הביתה בשעה 23:00, ובשעה 6:00 בבוקר הוא כבר מתחיל יום עבודה חדש.

היו"ר גלעד ארדן:

כדאי להדגיש לפרוטוקול, שהתקנה האירופית החדשה מדברת על תשע שעות.

דן לינק:

הנושא הזה גם עלה. המניע והמהלכים לשינוי התקנה הזאת כבר לפני ארבע שנים היו ניסיון להסדיר את התקנה הזאת באופן שאפשר יהיה לחיות איתה, ולא תשובה ללחץ שהופעל על ידי משרד התחבורה או על משרד התחבורה להתיר מספר שעות קטן יותר וכולי. אני חושב שהשינוי הזה שיש לנו כאן היום משקף את המניע הזה. לדעתי, הוא שינוי ליברלי. אנחנו לא חרגנו בו מעבר למגבלות הסבירות שחלות על נהג. הראיה שמספר שעות הנסיעה לא עולה על תשע. אנחנו לא מוכנים גם היום, שהרכב יהיה בתנועה יותר מתשע שעות, אם יש מנוחות מתאימות. לדעתי, זה סביר.

היו"ר גלעד ארדן:

תשע שעות זה נסיעה או נהיגה?

דן לינק:

נסיעה. אני מודה לך על השאלה, זה כתוב במפורש. אני יודע מה יהיה עכשיו. עכשיו תבוא איזו הערה לגבי המינוח כאן. המינוח כאן כולל נהיגה, שכוללת גם טיפול במטען וכולי. זה המינוח שיש היום.

אליהו ריכטר:

אז למה לא משתמשים במילה "עבודה"?

דן לינק:

שאלה טובה מאוד, אבל אני עונה לשאלות של יושב ראש הוועדה.

דוד טל:

אני רוצה לשאול למה לא משתמשים במינוח של "עבודה".

דן לינק:

אני אגיד לך עוד דבר. אתה לא חדש בכנסת. כידוע לך, יש תקנה בתקשי"ר שאומרת שנושא משרה או בעל תפקיד במשרד ממשלתי, כשהוא בא לוועדות הכנסת, אסור לו להציג עמדה שהיא סותרת את עמדת המשרד.

היו"ר גלעד ארדן:

זה רק היה בוועדת שרים לחקיקה.

דוד טל:

אבל אם אנחנו מבקשים את הדעה המקצועית שלך, אתה יכול לתת אותה. אתה יכול לומר שבאופן אישי אתה חושב כך וכך, אבל עמדת המשרד היא כך וכך. מזה אני או שמשתכנע מעמדת המשרד, או שאתה משכנע אותי בעמדתך הפרטית.

דן לינק:

גם אני חושב שהיה לכאורה טעם לנסח את התקנה במילים ברורות ופשוטות. אגב, גם עבודה צריך לפרש. בזמנו הצענו שיהיה כתוב "על משמרתו" מהתחלת יום עבודתו עד סוף יום עבודתו. הדבר הזה נדחה ולא התקבל על ידי כל מיני גופים שהשפיעו בתוך משרד התחבורה. זה הנוסח שיש היום.

אם מישהו יגיד שלכאורה יש אפשרות לנוסח יותר מפורט וברור של התקנה, אני לא אצא למלחמה עליו.

יעקב כהן:

רק שיש כאן שאלה פשוטה. כאן כתוב שאסור להסיע יותר מתשע שעות – זה המקסימום.

דן לינק:

אסור לנסוע, שהרכב לא יהיה בנסיעה.

יעקב כהן:

אסור לנהג להסיע.

היו"ר גלעד ארדן:

במכתב שצירף רא"ל (מיל') שאול מופז, סגן ראש הממשלה ושר התחבורה והבטיחות בדרכים, הוא כותב בסעיף ה – "אסור לנהג להסיע רכב (בתנועה) יותר מ-9 שעות ביממה".

יעקב כהן:

במקביל לזה יש סעיף שאומר שמותר לו לנהוג 14 שעות, אם הוא הוריד שעתיים וחצי למנוחה. 14 פחות שעתיים וחצי זה 11 וחצי שעות.

דוד טל:

יכול להיות שזאת המדיניות של השר, והתקנות לא מבטאות את המדיניות של השר? מה שנרשם בבקשה של השר זה דבר אחד לעומת התקנות.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא ראיתי שיש איזה פער.

יעקב כהן:

אין פער, בשניהם כתוב אותו דבר. פעם אחת כתוב "ניתן להאריך את יום העבודה ל-14 שעות אם הנהג מפסיק את נהיגתו במשך שעתיים וחצי". אם מורידים מ-14 שעות שעתיים וחצי, יש 11 שעות וחצי. אם הוא נסע 11 שעות וחצי זה בסדר? כי בסעיף ה' כתוב שאסור להסיע יותר מתשע שעות.

היו"ר גלעד ארדן:

כנראה שצריך לחלק את זה לשלושה חלקים: ינהג שש שעות, ינוח שעתיים וחצי. ינהג עוד פעם, ועוד פעם ינוח.

יעקב כהן:

כל פעם שעתיים וחצי. אחרי זה הוא כותב שאפשר להאריך את יום העבודה ל-15 שעות עם שתי הפסקות.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה למד שב-14 שעות מספיקה הפסקה אחת.

יעקב כהן:

כבוד יושב הראש, אני לא חושב שבארבע שנים אפשר להספיק כל כך מהר לבאר את כל הנושאים, אבל אני מקווה שבארבע השנים הקרובות יהיה משהו יותר ברור.

גבי בן הרוש:

יושב ראש הוועדה הבא ישאל למה זה לקח 12 שנה.

היו"ר גלעד ארדן:

בגללנו, כי אנחנו מערימים קשיים, מה זה למה?

יעקב כהן:

הייתי מציע שלא יעבדו שמונה שנים ברציפות, אלא יעשו הפסקה של שנתיים וחצי...

לדעתי, צריך לבדוק אם משרד התחבורה ישב עם חברות אגד, דן, חברות המסיעים והנהגים.

דן לינק:

נפגשנו איתם יותר מפעם אחת.

יעקב כהן:

אני חושב שאין חכם כבעל ניסיון כמו הנהגים עצמם.

דן לינק:

הם רוצים יותר ויותר, ידידי הנכבד. הם מוכנים לעבוד 28 שעות ביום.

אריה פלדמן:

זה לא נכון, אל תגיד סתם דברים שהם על דעתך בלבד. אתה מראש מוציא סטיגמה לא נכונה. זה לא מכובד מה שאתה עושה.

היו"ר גלעד ארדן:

היועצת המשפטית הסבירה שכל העניין נולד כתוצאה מכך שבג"צ ביקש לפשט את התקנה, כדי שיהיה ברור למה התכוון המחוקק ומחוקק המשנה. אמנם חברי הכנסת הם לא האינטליגנטים הכי גדולים בעולם, אבל גם לא הכי מטומטמים. אם הם לא מצליחים להבין למה מתכוון השר או המשרד שמביא את התקנות, יש פה בעיה נוספת בעניין של הפשטות. לכן אמרתי שאם הייתם מביאים טבלה ברורה שמתארת את המצב שהיה ומה עכשיו אתם רוצים, היה לנו קל יותר לחשוב על העניין הזה. אם אתה יכול, תתייחס בבקשה רק למה שהיה מותר עד היום ומה השינוי המוצע.

דן לינק:

עד היום התקנה דיברה על 12 שעות בתפקיד, זאת אומרת: יום עבודה של 12 שעות, שבתוכו שני דברים: נהיגה שכוללת גם טיפול במטען ומנוחה שבה הנהג לא עובד.

היו"ר גלעד ארדן:

היו רק שתי הגדרות.

דן לינק:

באחד היה שניים, כי נהיגה כוללת טיפול במטען.

היו"ר גלעד ארדן:

עבודה. הוא לא נח ולא שומע רדיו עם רגליים למעלה, אלא עובד או בנהיגה ובהסעה ממש או בטיפול ברכב שלו.

דן לינק:

החלוקה של העבודה הזאת הייתה שאסור להסיע את הרכב יותר משמונה שעות. שם הייתה סכימה מבולבלת ולא ברורה באמת של מנוחות.

היו"ר גלעד ארדן:

הכוונה שכשנאמר שאסור להסיע, שאסור להסיע ולנהוג, כולל כל העבודות?

דן לינק:

לא, שהרכב לא ייסע.

היו"ר גלעד ארדן:

בתנועה. יום העבודה האופטימלי היה 12 שעות.

דן לינק:

נכון, כולל מנוחות וטיפול במטענים.

היו"ר גלעד ארדן:

שמונה – נסיעה, ו-12 עבודה בסך הכל.

דן לינק:

הניסוח לא היה ברור, כי הוא לא קבע איזה מנוחות צריך לעשות אחרי כמה שעות. הוא נוסח לא טוב. מתוקף תפקידנו, מצאנו לנכון להבהיר את זה וגם ללכת יותר לקראת המובילים והנהגים, שהיו נתונים בין הפטיש לסדן, והיה קשה להם לקיים את התקנות.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה מתכוון ללכת לקראת המובילים, תוך הקפדה שהבטיחות לא תיפגע.

דן לינק:

נכון מאוד, ולכן עמדנו על זה שהנסיעה בפועל לא תימשך יותר משמונה שעות. אז אמרו האנשים שאי אפשר לעמוד בזה, כי יש גודש במדינת ישראל ופקקים, ושאלו: מה נעשה אם הנהג בדרכו הביתה נתקע בפקק והוא מתעכב חצי שעה? היעלה על הדעת שהוא יעצור בעתלית במקום בחיפה, וילך לישון? אני הצעתי שאם יש גודש חמור במשך שעה, אפשר לתת גם תשע שעות. את הגודש הזה אפשר לראות בקלות בטכוגרף. אמרו שהנסיעה לא תימשך יותר מתשע שעות, למרות דעתי, אבל זה מה שכתוב עכשיו. זה אומר שהיום אפשרי שהרכב ייסע במשך תשע שעות לכל היותר.

אתי בנדלר:

ברציפות?

דן לינק:

לא, לא ברציפות, כמובן שלא.

אתי בנדלר:

אז תדגיש את זה.

דן לינק:

לא צריך להדגיש, זה כתוב בתקנה.

אתי בנדלר:

או שאתה שולח אותנו למה שכתוב בתקנה או שאתה מסביר.

דוד טל:

מכיוון שיש לי באופן אישי בעיה בהבנת הנקרא, ביקשתי שתסביר את זה בעל פה. אני לא צוחק, אני רוצה להבין. אני לא מבין את ההבדלים.

דן לינק:

הנוסח היום של התקנה אומר שהנהג לא יהיה על משמרתו יותר מ-15 שעות. רצוי שהוא לא יהיה על משמרתו יותר מ-12 שעות. אני אומר "רצוי", מפני שבנסיבות מסוימות התרנו גם 14 שעות ו-15 שעות, אבל רצוי שהוא לא יהיה על משמרתו יותר מ-12 שעות. מתוך ה-12 שעות האלה במצרף, בצורה מצטברת, לא יהיה בנסיעה – זאת אומרת בתנועה – יותר מתשע שעות.

יתר שלוש השעות יוקדשו למנוחות, על פי תת-תקנה שאנחנו קבענו, או למנוחות אחרות, או לטיפול במטען, במסגרת סך כל ה-12 שעות. בתשע שעות יש רק נסיעה, זאת אומרת שהרכב נוסע.

אבינועם טלבי:

כל ארבע שעות יש חצי שעה הפסקה.

דן לינק:

לא, עד חצי שעה. אל תתווכח אתי כאן. אני חוזר ואומר, שאנחנו רוצים שיום העבודה של נהג באופן נורמלי לא יעלה על 12 שעות, כולל הכל. מתוך הכל הזה, במצטבר, לא יותר מתשע שעות נסיעה. בין תשע שעות הנסיעה האלה תהיינה גם מנוחות. גם כתבנו כאן שלא ינהג יותר מארבע שעות רצופות, אלא אם כן הפסיק את נהיגתו לחצי שעה לפחות. אנחנו אומרים שהנהג יעשה הפסקה של חצי שעה לפחות. המילה "לפחות" חשובה מאוד, כי אנחנו לא רוצים "הפסקונת" של 10 דקות ו-10 דקות ו-10 דקות בכל מיני מקומות, אלא הפסקה ארוכה בכל תקופה שלא תעלה על ארבע שעות, גם לפי עצתם של מומחי השינה.

היו"ר גלעד ארדן:

אחרי ארבע שעות, חובה חצי שעה מנוחה.

דן לינק:

אחרי לכל היותר ארבע שעות. זה יכול להיות גם אחרי שלוש שעות, אני מאוד אשמח. לא צריך למשוך את הנהג למגבלות, כי גם לנהוג ארבע שעות ברציפות זה לא נחמד, בוודאי לא ברכב שמוביל נוסעים ומטענים. זו לא הנאה צרופה, אלא אחריות גדולה. אנחנו רוצים שהמנוחות תהיינה בתכיפות יותר גדולה, אבל לא יותר מאשר כל ארבע שעות ולא פחות מחצי שעה מנוחה. בסך הכל הדבר הזה פלוס הטיפול במטענים וכולי לא יעלה על 12 שעות, אבל כפי שאמרתי קודם, הלכנו לבקשתם של המובילים ואפשרנו חלונות. חלון זה דבר שמתחייב בחלק מהנסיעות, גם הובלת קבוצות חיילים לאימונים בשטח, כשאתה יושב ומחכה להם, וגם מטיילים.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל כשאתה מחכה, זה נחשב למנוחה.

דן לינק:

נכון, אבל זה מאריך את יום העבודה. מר ארדן, הרי לא יעלה על הדעת שאתה תנהג ארבע שעות, אחר כך תעשה מנוחה של שש שעות, אחר כך תנהג עוד שעתיים ואחר כך תעשה מנוחה של עוד שש שעות. בסוף תגיע הביתה אחרי 28 שעות של being on the job. אנחנו לא מוכנים לזה. לכן, ה-being on the job, העבודה על משמרתו, לא תעלה על 15 שעות, וגם אז רק בתנאי שהוא עשה מנוחה רצופה של שלוש שעות או שתי מנוחות לא רצופות של שעה וחצי. זה בסדר מבחינתנו וגם מבחינת מומחי השינה. אנחנו לא מוכנים שזה יהיה יותר מ-15 שעות, ואנחנו גם לא מוכנים שהרכב ייסע - ואת זה אפשר לראות על פי הטכוגרף - יותר מתשע שעות בסך הכל.

יעקב כהן:

מה יהיה באמצע?

דן לינק:

באמצע יהיו גם מנוחות וגם טיפול במטענים.

יעקב כהן:

אתה מדבר על 15 שעות פחות שלוש שעות מנוחות. זה נקרא 12 שעות, אבל אתה אוסר עליו יותר מתשע שעות לנסוע.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מבין שבתשע שעות מותר לו לנסוע, כלומר שהרכב ממש יהיה בתנועה, ושלוש השעות שנותרו יהיו מיועדות לטיפולים ולתיקונים.

גבי בן הרוש:

לא, זה מוקדש למנוחה פיסית. כשמדובר על 15 שעות, מדובר בשעות המתנה, כפי שצוין לגבי חיילים או תיירים, כשהאוטובוס בעצירה מוחלטת ויורדים לאתר מטיילים.

דן לינק:

ראשית, 15 שעות זה הגבול העליון. אנחנו לא רוצים שהנהג יהיה על משמרתו יותר מ-15 שעות בסך הכל, כולל הכל. שנית, אנחנו לא רוצים שהוא יסיע את הרכב יותר מתשע שעות רצופות.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה לא רוצה שהוא יסיע יותר מארבע שעות רצופות.

דן לינק:

לא רצופות, אלא מצטברות. תקופות המנוחה שאנחנו מציינים הן לא מנוחת חובה, שאחרי 30 דקות בדיוק אני מכה לו בפטיש על הראש ואומר לו "עכשיו תקום". לא, אני רוצה שזה יהיה שעה ויותר, ולכן כתבנו "לפחות". סך כל המנוחות פלוס טיפולים במטען פלוס נסיעה בפועל לא יסתכמו בשום אופן ביותר מ-15 שעות, בכפוף למנוחות שקבענו כאן. לדעתי, התקנה החדשה הרבה יותר ליברלית. היא גם הוגנת ולא מתפשרת על הבטיחות. כל ניסיון שהיה מצד כל מיני גורמים להאריך גם את ה-15 שעות ל-16 שעות וגם לקצץ את המנוחות מחצי שעה ל-10 דקות ועוד 10 דקות וגם ניסיון להוריד את הזמנים שבין ימי עבודה ולהוסיף שעות לא הצליח. התוצאה משקפת פשרה.

דוד טל:

אדוני, האם במסגרת שלוש שעות מנוחות וטיפולים יש הבחנה כמה מנוחה וכמה טיפולים, או שטיפול יכול להיחשב למנוחה?

דן לינק:

טיפול כלול בנהיגה.

דוד טל:

אבל זה במסגרת שלוש שעות של מנוחה.

דן לינק:

מנוחה זו מנוחה.

דוד טל:

רשמתי מה שיצא מפיך. כתוב בצורה מפורשת – שלוש שעות מנוחה או טיפול במטען.

דן לינק:

שלוש השעות שאנחנו מדברים עליהן, כשאנחנו מדברים על 15 שעות לכל היותר, והשעתיים וחצי שאנחנו מדברים עליהן, כשאנחנו מדברים על 14 שעות לכל היותר, הן הפסקה שבה הוא לא עובד בכלל.

יעקב כהן:

שעתיים וחצי שהוא לא עובד בכלל.

דן לינק:

נכון מאוד, הוא לא עושה דבר, הוא לא צריך לעשות דבר. ה-11 וחצי שעות שדיבר עליהן חבר הכנסת כהן כוללות בסך הכל את כל הדברים האחרים, שהן לא ההפסקות האלה.

יעקב כהן:

מה קורה בין תשע ל-11 וחצי?

דן לינק:

מנוחות.

יעקב כהן:

את זה הוא עשה מ-11 וחצי עד 14.

דן לינק:

לא, זה דבר אחר, זו ההפסקה שנכפתה עליו. בשעתיים וחצי האלה הוא לא עושה דבר. מצדי, הוא יכול לישון או לנוח, זה לא חלק מדרישות יום העבודה שלו. ההפסקה הזאת נכפתה עליו בגלל נסיבות הנסיעה.

דוד טל:

האם לא דומה הפסקה שנכפתה עליו למנוחה? מה ההבדל ביניהן?

דן לינק:

מצדי, זה אותו דבר.

דוד טל:

אז למה אתה משתמש במילה "נכפתה עליו"? ברגע שהוא בהפסקה, הוא בהפסקה. לדידי, זו מנוחה.

דן לינק:

אתה צודק, וזה לא סותר את התקנה הקיימת, אנחנו רק הלכנו על הגבול העליון.

דוד טל:

עכשיו אני מבין למה זה לקח חמש שנים...

היו"ר גלעד ארדן:

תרשה לי לתמצת כדי לראות אם הבנתי. מבחינת התקנה החדשה, יש כמה סוגים של זמנים. יש זמן נסיעה, שאסור שיעלה על ארבע שעות ברצף, שבו הרכב בתנועה. כל פעם שהוא בתנועה ארבע שעות, הוא צריך לנוח לפחות חצי שעה. הזמן המצטבר של נסיעה ב-24 שעות לא יכול לעלות על תשע שעות. זה אמת עד כאן?

דן לינק:

לא.

אתי בנדלר:

אני רק שאלתי בשקט את יושב הראש, אם אנחנו כל כך מתקשים בהבנת הנקרא, מה יעשה הנהג? איך הוא יידע למה הוא זכאי ולמה איננו זכאי?

דן לינק:

למי לענות? ליושב ראש או ליועצת המשפטית?

היו"ר גלעד ארדן:

קודם כל ליועצת המשפטית.

אתי בנדלר:

היועצת המשפטית רק העירה הערת אגב, שלא מחייבת התייחסות בשלב זה.

דן לינק:

הנהג יקבל הנחיות מהמעסיק שלו, שהוא נוסע מכאן לשם וייקח לו שלוש שעות להגיע, ששם הוא יעשה הפסקה של שעה וחצי, ומשם הוא ימשיך למקום אחר. למה אמרתי "לא" לכבוד יושב הראש? מפני שנאמר כאן שלא ינהג יותר מארבע שעות. כשאני אומר "לא ינהג" זה לא רק נסיעה, אלא גם טיפול במטען. אם בדרך הוא עצר ל-45 דקות כדי לתקן את הרכב שלו, זה נקרא נהיגה.

היו"ר גלעד ארדן:

נהיגה היא לא נסיעה.

דן לינק:

נהיגה כוללת גם נסיעה.

דוד טל:

אבל במקרה הזה נהיגה זו לא נסיעה.

דן לינק:

זה כתוב בתקנה במפורש.

דוד טל:

אבל אתה אומר שאם הוא מטפל ברכב, זה נחשב לזמן נהיגה.

דן לינק:

נכון, אסור שהסך הכל הזה יעלה על 12 שעות ואסור שהרכב ינוע יותר מתשע שעות.

יעקב כהן:

כמה הוא צריך לנוח במשך היום? מותר לו לעבוד 14 או 15 שעות מקסימום. בוא ניקח את הדוגמה של –14 שעות. אם הוא מתחיל את יום העבודה שלו ב-7:00, אחרי 14 שעות הוא מסיים את יום העבודה שלו בשעה 21:00. האם אתה יכול לתאר לי סדר יום? האם אתה יכול לתאר מה אתם דורשים ממנו משעה 7:00 עד 22:00, או יותר פשוט, עד 21:00?

היו"ר גלעד ארדן:

הוא גם יכול לסיים אותו בשעה 22:00.

דן לינק:

חבר הכנסת כהן, כיוון שהתייחסת ל-14 שעות, אתייחס לגבי 14 שעות. אם תבקש אחר כך שאתייחס ל-15 שעות, אענה בשמחה. אם הוא האריך את יום עבודתו ל-14 שעות, כתוב כאן שהן יכללו לפחות הפסקה רצופה אחת של שעתיים וחצי, שבה הוא לא עובד בכלל. כאן נאמר בתקנת משנה (4)(א) רשאי "לנהוג עד 14 שעות ומתוכן לא יותר מ-9 שעות נסיעה, אם תוך 14 השעות שהה בהפסקה שבה לא עבד כלל, במשך שעתיים וחצי רצופות לפחות".

יעקב כהן:

ואם הוא עשה הפסקה של שעתיים וחצי, נגיד מ-14:00 עד 16:30?

דן לינק:

סך הכל נסיעה - זאת אומרת כשהגלגלים מסתובבים - לא יעלה על תשע שעות. יתר הזמן מוקדש למנוחות חובה, לפחות חצי שעה אחרי ארבע שעות.

יעקב כהן:

שעתיים וחצי.

דן לינק:

לא, אלה שעתיים וחצי רצופות, שבגללן הסכמנו להאריך את יום העבודה ל-14 שעות. אני רוצה שבמקרה הזה הוא יעסוק בהסעת הרכב ובטיפול בו לא יותר מ-11 שעות וחצי, כולל מנוחות חובה. מצדי, שיחלק את ה-11.5 שעות איך שהוא רוצה.

יעקב כהן:

אבל אתה אומר שאסור לו יותר מתשע שעות.

היו"ר גלעד ארדן:

אני הסברתי את זה נכון, אני לא מבין למה תיקנת אותי.

דן לינק:

אמרת נסיעה.

היו"ר גלעד ארדן:

מתוך 24 שעות, לרכב אסור להיות בנסיעה יותר מתשע שעות. כאשר הנהג מסיע את הרכב - לוחץ גז וברקס – אסור לו להיות יותר מארבע שעות במצב של נסיעה, בלי שתהיה חצי שעה הפסקה. זה מה שאתם דורשים.

דן לינק:

זה נכון, אבל יש מגבלה יותר חמורה. אם אחרי שעתיים, למשל, הנהג עצר בגלל שהרכב התחמם והוא היה צריך לתקן אותו והוא התעסק אתו במשך 45 דקות, גם זה נקרא נהיגה, וסך הכל של הנהיגה פלוס התיקון הזה לא יעלו על ארבע שעות לכל היותר, ואז הוא צריך לעשות מנוחה.

היו"ר גלעד ארדן:

אם הוא נסע ארבע שעות, רק נסע, וכשהחיילים ירדו לניווט, הוא ראה שיש לו בעיות והוא עכשיו עובד על המנוע, מה זה נחשב?

דן לינק:

זה לא מנוחה.

היו"ר גלעד ארדן:

אז אסור לו לעשות את זה, אסור לו לתקן בכלל.

דן לינק:

נכון מאוד.

דוד טל:

זה נחשב נהיגה.

דן לינק:

מר ארדן, יש 1,000 דרכים להציג כל מיני קוריוזים. אם בדיוק אחרי ארבע שעות הוא עצר למנוחה ותקפו אותו מחבלים, הוא יגיד "סליחה, אני בהפסקה"? לא, הוא ייסע הלאה, למרות שזה יותר מארבע שעות.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא קוריוז, אם קבוצה רוצה להגיע ואומרת לו "קודם תביא אותנו, ואחר כך תתקן מה שצריך, אם אפשר להמשיך ולנסוע".

דן לינק:

הוא לא ייסע יותר מארבע שעות נקודה.

היו"ר גלעד ארדן:

נכון, אבל כשהוא יגיע והם ירדו מהאוטובוס, הוא יתחיל לטפל באוטובוס.

דן לינק:

מר ארדן, זה בדיוק אחד התרחישים שבגללו שונתה התקנה הקודמת, כי בתקנה הקודמת אחרי 12 שעות מרגע שהוא התחיל את יום העבודה עד שהוא גמר את ה-12 שעות, הוא הגיע לחירייה תחתית ונאלץ היה לומר לחבר'ה שצריכים להגיע לנתניה "שלום, מפה אתם צריכים להמשיך באוטובוס, כי אני אחרי 12 שעות לא יכול לנהוג יותר, אז תביאו נהג אחר". כיוון שלא יעלה על הדעת דבר כזה, אמרנו שהוא ייערך ליום העבודה שלו בהתאם. הוא לא יעבור את המגבלה של ארבע שעות נהיגה, שכוללות גם נסיעה וגם טיפול ברכב, בלי שהוא עשה לפחות חצי שעה הפסקה. זאת החלטה ליברלית, שהולכת לקראת הנהג ולא מתפשרת על הבטיחות, ויחד עם זה המערך של הנהיגות, ההפסקות והמנוחות, כפי שהוא מוצע כאן בתקנה הזאת, מאפשר יום עבודה נורמלי כמעט לכל תרחיש, בלי שאנחנו מפקירים את הבטיחות של הנהג וגם של הציבור שהנהג מסיע אותו.

היו"ר גלעד ארדן:

אני חושש שאף אחד מהנהגים לא יצליח להבין בסופו של דבר מה מותר ומה אסור. עובדה שגם אנחנו לא מצליחים להבין. אם אי אפשר להבין את זה, אין לי ספק שגם אי אפשר לאכוף את זה. לא נראה לי שיהיה שוטר שירצה בכלל להתעסק בכל החישובים האלה וההסברים האלה.

אתי בנדלר:

גם השוטר צריך להבין את זה.

היו"ר גלעד ארדן:

למרות מה שאמרתם על מומחי שינה, שלצערי אף אחד מהם לא הגיע לדיון הזה - ואני חושב שהיה רצוי שהם יהיו כאן - פנה אליי מספר לא רב, אבל כמות של נהגים לא מבוטלת בכל מיני פניות כתובות, שהם חוששים מבעלי החברות שלהם. הם אומרים שמבחינת התקנות האלה, הם לא יכולים להיות אחראים לבטיחות של הרכב שעליו הם נוהגים. אם הם מקבלים שכר לפי שעות, לכאורה, מה אכפת להם לנהוג יותר שעות ולעשות יותר כסף? כנראה שבאמת הם לא מסוגלים לעמוד בכמות כזאת של שעות.

דן לינק:

קודם כל, אני לא מייצג את הנהגים, אבל אני מבין גם חלק מהטענות שלהם.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה בעצמך אמרת, שחשבת שאולי צריך להנהיג יותר שעות שינה או הפסקה לפני תחילת יום העבודה.

דן לינק:

אני מחמירן. שלא יהיה מקום לספק, מבחינה זו אני יותר מחמיר גם ממה שהתקבל פה.

היו"ר גלעד ארדן:

במה אתה מחמיר יותר?

דוד טל:

הוא אומר 14 שעות ולא 15 שעות.

היו"ר גלעד ארדן:

בהרבה מהדברים. אני גם לא רוצה שתהיה הפסקה של שבע שעות בין יום ליום. כבר קפצו כל מיני קציני בטיחות חכמים, ושלחו הודעות לנהגים שלהם שיום העבודה נמשך 17 שעות. זה ממש לא נכון.

היו"ר גלעד ארדן:

כי יש רק שבע שעות הפסקה.

דן לינק:

אני לא רוצה להחמיר פה. מלבד זאת, אני לא רוצה להטיל עליכם מטלות נוספות להבין את המסקנות ההזויות של כל מיני אנשים. אני רק אומר, שיש דרכים להחמיר, למשל: להקטין את מספר השעות בשבוע. ברגע שיוצעו דברים כאלה, אני חושב שאפילו משרד התחבורה, שמנהל בזהירות את מלחמותיו בציבור המקצועי, לא יסכים לזה. העובדה שיש מחמירן אחד או יותר במשרד התחבורה עוד לא גורמת לזה שהתקנה הזאת תנוסח באופן יותר מחמיר.

דוד טל:

אנחנו צריכים למצוא את האיזונים המתאימים.

דן לינק:

זה בהחלט נכון. אני גם בעד האיזונים המתאימים, אבל באיזונים המתאימים תמיד יהיו כאלה שמחמירים יותר ותמיד יהיו כאלה שמקילים יותר.

על כל נהג שבא להתלונן, שהוא לא יכול לעמוד בתקנה הזאת, קודם כל בטוח שהנהג עצמו לא קרא את התקנה.

דוד טל:

ואם הוא קרא, הוא לא הבין?

דן לינק:

הוא יכול להרים טלפון ולשאול, ואז יוסבר לו. הוא יראה שבכלל לא מרעים את תנאיו, הלכנו לקראתו. אם התקנה הזאת לא תאושר, ומשרד התחבורה, לחרדתו או לשמחתו, יבין שחייבים החמרה חמורה - גם הקטנת מספר שעות הנהיגה וגם הקטנת מספר השעות במשמרת וגם הגדלת מספר השעות בין יום ליום - משרד התחבורה יצטרך לנסח מחדש את התקנה הזאת. אין לי ספק שהוא ימצא את האנשים מתאימים לכך.

היו"ר גלעד ארדן:

עכשיו הכל ברור, היית צריך לפתוח בשני המשפטים האלה.

גבי בן הרוש:

אתה פתחת ואמרת שלקח שבע שנים לעשות את זה. עכשיו אתה מבין למה זה ייקח עוד שבע שנים. לא משרד התחבורה ולא אף גורם מלבדנו עתר לבית המשפט העליון על כך שהתקנה לא סבירה. התנהל פה עכשיו דיון שארך שעה. תשע השעות של נהיגה, של עבודה לא משתנות גם אז וגם היום, כי הנהג לא ינהג יותר מתשע שעות. עתרנו לבית המשפט, שאמר לא לשים מכשול לפני נהג האוטובוס והמשאית. בארצות הברית ובאירופה - ונתתי לכם את החוק שתוקן גם בארצות הברית – מדובר ב-10 שעות.

היו"ר גלעד ארדן:

תראה לי את זה.

גבי בן הרוש:

בבקשה, העברתי לכם.

היו"ר גלעד ארדן:

מר גבי בן הרוש, האם אנחנו צריכים ללמוד מארצות הברית בנושא הזה? אחרי שאתה כל ישיבה מסביר שאין פה חניונים, שקשה פה וצפוף פה, אתה עכשיו בזה לכיוון ההפוך? בארצות הברית נהג משאית עושה הובלה של שבוע מהחוף המערבי לחוף המזרחי.

גבי בן הרוש:

תאמין לי שאני אגיע לזה, כי התקנה לא מושלמת. למה אמרתי שאני שמח? כי מה לעשות, גם יושבי ראש ועדות מתחלפים לנו.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה יכול להיות רגוע, מר ליברמן עכשיו יוודא שאני אשאר פה שנים רבות...

גבי בן הרוש:

התייחסת לשכירים ולנהגים, וזה נושא כביכול רגיש. בענף ההובלה וההסעה 50% מהציבור עצמאים, אבל הדוגמה האופיינית הכי טובה זה צה"ל. משנת 1971 צה"ל מחייב את הנהגים לחתום על שבע שעות שינה. תראו איך ירד מספר התאונות בצורה דרסטית בצה"ל. יש אלפי נהגים שמחויבים לשבע שעות, והם עובדים בתנאים לא פשוטים.

היו"ר גלעד ארדן:

זה מה שהחוק מחייב - שבע שעות. הם מחתימים שבע שעות, כי זה מה שהחוק מחייב היום.

דן לינק:

זה נקרא שינה, וזה לא אותו דבר. קודם כל, צה"ל הוא הבעלים של הנהגים, דבר שהוא באזרחות לא תמיד בטוח. שנית, שבע שעות שינה פירושו שהנהג שוכב שבע שעות כשעיניו עצומות. אמרנו שיום העבודה לא יתחיל אחרי לפחות שבע שעות, וזה לא אותו דבר.

היו"ר גלעד ארדן:

ואם הוא גר רחוק ממקום העבודה שלו? אם לוקח לו חצי שעה להגיע לעבודה וחצי שעה לחזור מהעבודה.

דן לינק:

אי אפשר לדרוש בתקנה שהנהג יישן שבע שעות. את זה אל תגיד לי שאפשר לאכוף, כי אשתו לא מצליחה לאכוף את זה.

גבי בן הרוש:

לא דרשנו את זה בתקנה. זאת דוגמה קלאסית למחקר על תאונות דרכים. אני מסתכל על חיילים צעירים חסרי ניסיון עם מרץ בלתי רגיל. עקומת התאונות בצה"ל ירדה דרסטית, כי מקפידים משנת 1971 על העניין הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

שם גם הולכים לכלא כמעט על כל עבירה חמורה.

גבי בן הרוש:

למה ביקשנו להאריך את יום העבודה לא בנהיגה? נתקלנו בסיטואציות - ובית המשפט ראה את זה - שאוטובוס שמביא מטיילים למצדה או אפילו לחתונה, שם באופן טבעי הנהג נוהג ארבע, חמש שעות. תופס אותו השוטר ומבקש את הטכוגרף, ולא מעניין את השוטר שפתאום יש ארבע או חמש שעות שהאוטובוס או המשאית בכלל לא היו מונעים, ואז הוא נותן הזמנה לדין - וזה דין פלילי, כי זאת עבירה פלילית – ולוקח לו את הטכוגרף. גם אם הנהג רוצה להתגונן, השוטר לוקח את הטכוגרף ונותן לו הזמנה לבית המשפט.

מה היה חמור בתקנה הנוספת? שנהג לא ינהג מעל ארבע שעות ולפחות חצי שעה מנוחה. מה זאת מנוחה? הוא חייב לדומם מנוע ולרדת מהאוטובוס או מהמשאית. מה הוא יגיד לנוסעים באמצע הדרך? "רבותיי, תרדו, כי אני חייב לדומם מנוע ולנוח חצי שעה"? בתקנה הקודמת היו דברים לא סבירים. בית המשפט אמר בצדק ב-1999 "תקנו את התעבורה, כי היא שמה מכשול".

לא ביקשנו להאריך את יום העבודה בנהיגה. ישבנו בוועדת הכספים על מקרים הרבה יותר קיצוניים שנהגים נסעו 48 ו-68 שעות. אנחנו לא מדברים על זה, אלא על זמן סביר, כשנהג המשאית או האוטובוס נעצרו, אין להם תעסוקה, והם מחכים לתלמידים ולמטיילים. אנחנו מבקשים שאותו שוטר לא יגיד לנהג "אתה חרגת". גם אם מדובר ברבע שעה חריגה, יזמינו את הנהג לדין פלילי. על כן לא ביקשנו בתקנה החדשה להאריך את יום העבודה ולעייף את הנהגים. אלה אותן שעות נהיגה, פשוט אנחנו מדברים על מצב סביר והגיוני שנהג שלא באשמתו צריך להמתין.

היו"ר גלעד ארדן:

אם לא ביקשתם להאריך את יום הנהיגה, לכאורה לא צריכה להיות לכם בעיה שבמקום שבע שעות הפסקה נלך גם לכיוון האירופי של תשע שעות. זה עדיין יאפשר לכם להעסיק 15 שעות ביממה את הנהג.

קריאה:

עם תשע שעות אין לך בעיה? מה קרה לך? סיכמנו על שמונה.

גבי בן הרוש:

אנחנו דיברנו על שמונה שעות, כשבצה"ל זה שבע שעות.

היו"ר גלעד ארדן:

בצה"ל הוא צריך לישון שבע שעות. אני לא באמת מאמין שבע שעות שינה, אבל אני לא מאמין שהנהג עבד 15 שעות, כיבה מנוע ונפל לשינה. הוא חוזר הביתה, הוא מתעדכן, הוא מדבר עם אשתו והוא אוכל. אני מרמה את עצמי? זה לא עובד ככה בחיים, אין דבר כזה. אם הוא היה עובד 15 שעות, במקרה הטוב הוא יישן באותו לילה חמש שעות או שש שעות.

גבי בן הרוש:

אתן לך דוגמה קיצונית על מה שקורה יומיום ביישובי רהט. הבדואים, למשל, פוחדים מהתקנה ויש אכיפה בדרום. תשמע איזה פרדוקס. הוא אומר לבעל-בית שלו שהוא עבר את 12 השעות ושהוא עוצר. בעל הבית נותן לו את הפרייבט שלו ובעל הבית עולה על המשאית וממשיך לנהוג. מה עשינו פה? אנחנו אומרים שלא ינהג ברכב כבד או אוטובוס מעל תשע שעות, וזה נשאר גם בתקנה הישנה וגם בחדשה.

היו"ר גלעד ארדן:

רכב כבד, אלא אם כן אתה רוצה היום לקבוע משהו חדש, נחשב קשה יותר לנהיגה ומסוכן יותר לציבור. מה זה מה עשינו בזה?

גבי בן הרוש:

דוקטור לינק, מה שחסר לי בתקנה החדשה זה הנושא של המינוח. זה לא תשע שעות, אלא זה מתפרש, כביכול, שמונה שעות, כך שבתוך תשע השעות יהיו עוד שני חצאי מנוחה. זאת הטעות במינוח.

יעקב כהן:

דוקטור לינק לא פירש את זה כך, אלא הוא פירש את זה אחרת. הוא מדבר על תשע.

דן לינק:

תשע שעות זאת נסיעה, לא ילמדני מר בן הרוש.

יעקב כהן:

זה לא ברור.

דן לינק:

אני חוזר ואומר שתשע שעות זאת נסיעה ברכב, כשהרכב "מתגלגל". תשע השעות שאתה מתייחס אליהן זה תשע שעות נסיעה. למה נכתב שם שצריכות להיות מנוחות של לפחות חצי שעה? כי אם הנהג בתשע השעות האלה עשה הפסקה של 20 דקות או של 10 דקות או של חמש דקות, כמו שכל מיני חבר'ה ביקשו מאתנו, זה לא ייחשב להפסקה, אלא זה נקרא נסיעה. לא יעזור שהוא מנסה לסדר את המערכת ולהכניס מנוחונות פיצפונות כאלה, אלא זה ייחשב נהיגה. הוא לא יצליח להאריך על ידי זה את מספר שעות הנסיעה. הרכב לא ייסע יותר מתשע שעות. גם אם נהג עצר פעם או פעמיים או אפילו שלוש פעמים ל-20 דקות, זה לא מגיע לחצי שעה, ולכן זה לא ייחשב למנוחה, וזאת תשובה לקריאות הביניים. הוא עובד על הזמן של הנסיעה. אני לא מוכן שהנסיעה, כולל "מנוחונות קוקו", יימשך יותר מתשע שעות באופן מצרפי ביום.

דוד טל:

לגבי חמש דקות אני יכול להבין, אבל אתה לא יכול לומר ש-20 דקות זה לא 30 דקות. זה כזה שרירותי 30 דקות? מה, אליהו הנביא קבע את זה?

דן לינק:

בתשובה לשאלתו של חבר הכנסת טל, לא לנביא הלכנו, אלא ללביא. אני חושב שפרופסור פרץ לביא מהטכניון הוא האוטוריטה מספר אחד בישראל בנושא שינה. אם יהיו מומחים שיגידו שיש אחד יותר גדול ממנו, יכול להיות, אבל הוא בהחלט מומחה ללא עוררין. גם דוקטור רון פלד, דוקטור שמואל מלמד וירון דגן הם משכמם ומעלה. הם קבעו שאין משמעות למנוחה כזאת, כשמדובר בנהג משאיות ואוטובוסים שנוסע יום שלם. צריך לזכור שלא מדובר בנהג רכב פרטי שנסע שעה וחצי והוא עייף ומפהק ואומרים לו לעצור כמה דקות בצד כדי להתרענן. אנחנו לא מוכנים יתחזו שהם נחו, וישאלו מה ההבדל בין 20 דקות ל-30 דקות. 30 דקות זה לא טוב, זה מינימום.

גבי בן הרוש:

בוא לא נשכח שאוטוטו נכנס הטכוגרף הדיגיטלי, כך שזה כבר לא יהיה תלוי לא בנהג, לא במנהל החברה ולא באף אחד. זה יהיה בתוכנה. יש פה בוחן לשעבר במשטרת ישראל.

דוד טל:

אולי זה מייתר את התקנות.

גבי בן הרוש:

זה הולך לטכנולוגיה בלי כל התרגילים. אנחנו מדברים על נהיגה, ותקראו לזה איך שאתם רוצים. המינוח פה מטעה, כי השוטר בשטח לא יבין. הוא יבין שמדובר בשמונה שעות, לא בתשע שעות. הייתי מאוד מבקש לתקן את המינוח הזה. אם אתה מדבר על תשע, השוטר בשטח יבין שזה שמונה וגם אנחנו מבינים שזה שמונה.

היו"ר גלעד ארדן:

מבחינת מועצת המובילים, זה בסדר שנגדיל את שעות המנוחה לפני יום עבודה משבע לתשע?

גבי בן הרוש:

אני ביקשתי להגדיל לשמונה שעות.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל אתם כן מסכימים לשמונה?

יעקב כהן:

ותשע?

גבי בן הרוש:

אנחנו מדברים פה בניחותא, אבל כל יומיים אנחנו מופיעים בבתי משפט, וזאת עבירה פלילית.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מעריך את עמדתך, אבל דוקטור לינק אמר שבאתם לקראת המובילים, והמובילים אומרים שגם שמונה שעות זה בסדר.

דן לינק:

אני לא רוצה להרגיז את נציג אגד, אבל המובילים השונים לחצו כל הזמן שההפסקה בין ימי העבודה תהיה קטנה ככל האפשר. במקור זה היה שמונה, ועובדה שזה ירד לשבע שעות. נדמה לי שבתקנה המקורית זה היה שמונה שעות.

היו"ר גלעד ארדן:

ולגבי מספר השעות השבועיות?

דן לינק:

הנושא לא עלה לדיון.

היו"ר גלעד ארדן:

כיצד נקבע המספר 68?

דן לינק:

זה היה גם קודם. הנושא לא עלה, ואף אחד לא אמר שזה טוב או רע. כידוע לך, לא מעירים את הארי הישן, כשאתה עובר לידו.

דוד טל:

אבל אם אנחנו כבר בודקים את התקנות ומתקנים אותן, אולי כדאי לבחון את זה שוב. אם זה עמד במבחן השעה והזמן, בסדר. אם לא, אולי נתקן גם את זה.

דן לינק:

אני לא בודק אם הרגליים של כל הרהיטים בבית שלי בסדר והאם שום כיסא לא רעוע ושום שולחן לא רעוע.

דוד טל:

זה כשמדובר ברהיטים של הבית שלך, אבל אנחנו מדברים ברהיטים של הבית של המדינה.

דן לינק:

חבר הכנסת טל, הכל ניתן לבדיקה, אני מאוד מכבד את זה.

דוד כוכבא:

אני רוצה להבהיר הבהרה קטנה לגבי ההערה של גבי. אני שימשתי כנציג המובילים בוועדה. אני נלחמתי על שבע שעות. ממילא הפער בין 24 שעות ל-15 שעות הוא תשע שעות, כלומר: התקנה מאפשרת ממילא תשע שעות בשגרה.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא נכון, זו הטעיה. גם אני ניסיתי לחשוב למה מתנגדים לתשע שעות. הרי תיאורטית הוא יכול לסיים יום עבודה בשעה 12:00, ואתה תרצה שמחר הוא כבר יהיה בשעה 6:00 בעבודה.

דוד כוכבא:

אבל זה מה שאני רוצה לומר, שלכן נלחמנו על שבע שעות. הרי בשגרה זה יכול להיות בין תשע לשבע שעות. במקרים מיוחדים, כשיש משימה שמסתיימת מאוחר ויש משימה אחרת למחרת שצריכה להתחיל מוקדם, אנחנו רצינו להיות בגדה הבטוחה ולומר שאנחנו צריכים שבע שעות למקרים בטוחים.

היו"ר גלעד ארדן:

זו לא גדה בטוחה. אני רוצה שאתה תענה לי על שאלה בכנות, האם כל הנהגים שלך גרים רבע שעה ממקום העבודה שלהם?

דוד כוכבא:

זאת הגדה הבטוחה בגדר הסבירות.

היו"ר גלעד ארדן:

כי מבחינת הכנסת אני צריך לקחת את המקרה הכי גרוע. מבחינתי, נהג יכול גם לגור – וזה לא דבר נדיר – חצי שעה או 45 דקות ממקום העבודה. לכן, אם אתה מאפשר על פי החוק שבע שעות, אני צריך לקחת בחשבון שאני מוריד מזה שעה, שעה ורבע להגעה הביתה ולהגעה חזרה, מה שמשאיר לו חמש שעות ו-45 דקות לשינה. אם הוא הולך לשירותים, מעיין בעיתון ואוכל משהו, יש לו אולי חמש שעות שינה. זה מבחינתי מה שאני מאשר לכם היום, אם אני מאשר שבע שעות.

דוד כוכבא:

אבל המצב שאתה מתאר לא יכול להתקיים בשגרה מתמטית.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל אנחנו צריכים לחשוב גם על החריג. בחריג קורות התאונות.

דוד כוכבא:

במקרה החריג מדובר בשבע שעות.

היו"ר גלעד ארדן:

מי אמר שזה החריג? יש לך חברת תובלה עשר, אבל יש חברת תובלה אחרת קמצנית שמעבידה את הנהגים שלה בפרך. אם זה יהיה מותר על פי החוק וחלק מהנהגים גרים רחוק ממקום העבודה, אני צריך לחפש איך לסגור את הפרצה הזאת. אתה עשר וגבי בן-הרוש עשר, אבל לא כולם כך.

דוד כוכבא:

מקרה חריג זאת לא חברה חריגה. בחברה שמתכוונת לעמוד בתקנה, היינו 15 שעות עבודה בפועל מתוך 24 שעות, ממילא בממוצע זה "יישב" על תשע שעות, זה לא יעזור. המקרה החריג זה המקרה הספציפי החריג שנהג סיים משימה מאוחר והתחיל למחרת משימה מוקדם. אם הוא יצא לעבודה אחרי שבע שעות, למחרת ייצא לו יותר מתשע שעות הפסקה, כי ה-15 שעות יסגרו אותו עם פער יותר גדול ליום עבודה למחרת. אתה לא יכול לספק לו את זה מבחינה מתמטית. ביקשנו שבע שעות כדי שבמקרה החריג לא יהיה מצב שהוא יידע שאם מדובר בשמונה שעות, הוא שוב לא יוכל לחזור הביתה, כמו שתיאר דן לינק. לכן מדובר בשבע שעות.

היו"ר גלעד ארדן:

מר פלדמן, תרשה לי להעיר לך הערה. כגוף כל כך ותיק ומקצועי, זה לא כל כך לעניין שפונים אליי עם עמדת אגד, כשיש לכם עמדה די מורכבת ושונה ממשרד התחבורה, שעה או שעתיים לפני הדיון. זה לא לעניין.

אריה פלדמן:

מקובל. תקנה 168 כבר כמה שנים נידונה. אנחנו רואים את הוויכוח ואת חוסר הבהירות. גם התקנה הישנה וגם החדשה, יש בה הרבה מאוד סעיפים שקיימת בהם אי בהירות ופרשנות לכאן ולכאן מה כן ומה לא, מה מותר ומה אסור. אנחנו רואים שכמעט לא השתנה שום דבר בניסוחים החדשים לעומת העבר.

אבל אולי הדבר המרכזי החשוב ביותר זה שכל הזמן דיברו פה על משאיות והובלת מטען. צריך לעשות הפרדה בתקנה בין משאיות והובלת מטען לבין אוטובוסים ותחבורה ציבורית, כי אלה שני דברים אחרים לגמרי בגלל אופי העבודה, שיטות העבודה והפעלת העבודה. מה שאפשר לעשות עם משאית עם מטען, אי אפשר לעשות עם אוטובוסים, כשהנהגים צריכים לעבוד עם לוחות זמנים.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה חושב שהחלוקה היא בגלל אופי העבודה, או בגלל שיותר קשה להסיע משאית?

אריה פלדמן:

אני חוב שצריכה להיות תקנה שתואמת את הפעלת התחבורה הציבורית.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל האם החלוקה שאתם חושבים שצריכה להתבצע היא בגלל האופי המסחרי של הפעילות של מובילים ושל מטענים לעומת מובילים של בני אדם?

דוד טל:

זה רק בגלל זה, אחרת לא הייתי מכניס את המוניות.

אריה פלדמן:

אופי העבודה אחר לגמרי. משאית יכולה לנסוע מאילת לתל אביב ולא לעצור אפילו פעם אחת בדרך. אוטובוס שנוסע מאילת לתל אביב, על פי הנחיית משרד התחבורה, יש לו שתי הפסקות או הפסקה, על פי מה שמסוכם. יש הפסקה בדרך גם לצורך הנוסעים וגם לצורך מנוחה של הנהג.

כשמדברים על תחבורה ציבורית, צריך להתייחס גם לתחבורה עירונית. אתה עובד על בסיס של נהג שיש לו סידור עבודה. אתה לא יכול להגיד לנהג, על פי משנתו של דן לינק, שייקח את הטכוגרף וכל הזמן ייחשב חמש דקות ועוד שמונה דקות ועוד 10 דקות, ואז הוא יראה שפתאום הוא הגיע לתשע שעות וייאלץ לעצור את האוטובוס באמצע רחוב ז'בוטינסקי ויגיד שעכשיו אסור לו לנסוע. יש פה בעייתיות שלא נלקחה בחשבון. יש סיכום דיון במשרד התחבורה.

דרך אגב, אנחנו נכנסנו בשלב מאוד מאוחר לשינוי תקנה 168, כי בהתחלה במשך שנתיים ושלוש שנים דנו רק עם מועצת המובילים. אגד, דן ומפעילי התחבורה הציבורית בכלל לא היו בעניין הזה. יש פה הערה של דן לינק, שמאשר שנושא התחבורה הציבורית אכן לא נלקח בחשבון בנוסח התקנה. זה סיכום דיון מה-10 במאי 2005, אז בפעם הראשונה זומנו למשרד התחבורה.

לאה ורון:

לא הצלחתי להבין את ההבחנה בין הנהיגה בתחבורה ציבורית לבין הנהיגה במשאיות.

אריה פלדמן:

כשאת נוסעת בתחבורה עירונית ובשירות עירוני, אוטובוס שיוצא מתחנה מרכזית בתל אביב ונוסע לבני ברק, נוסע לאורך ציר ועוצר. אין לו בעיה של עייפות שיש לנהג, שנוסע שלוש או ארבע שעות רצוף מאילת לתל אביב במשאית עם 60 טון. יש פערים גם בנהיגה וגם בעבודה וגם במשקלות. יש פה נושאים טכניים שמשפיעים על ההבחנה.

נהג שכל הזמן נוסע ועוצר, אין לו בעיה של עייפות. יש גם מחקר בארצות הברית, למשל, שבנהיגה עירונית 10 שעות ו-13 שעות זה אותו דבר. אפשר להביא מומחי שינה שיכולים להציג את זה לכאן ולכאן, לא זאת הבעיה. הבעיה היא גם שלפעמים בהפעלה של תחבורה ציבורית, אוטובוס שנוסע מתל אביב לקריית שמונה, פתאום יכול להיעצר בראש פינה, כי על פי התקנה הוא לא יכול להמשיך לנסוע. מה יעשו הנוסעים? יש פה לא מעט בעייתיות בתפעול של מערכת תחבורה ציבורית, שהיא שונה לחלוטין מהובלת משאות.

היו"ר גלעד ארדן:

האם יש קווים של אגד שבהם הנהג נוסע יותר מארבע שעות?

אריה פלדמן:

אוטובוס שנוסע מתל אביב לקריית שמונה, יש לו הפסקה בעפולה של 20 דקות, על פי מה שמופיע לו בסידור העבודה.

היו"ר גלעד ארדן:

אז איפה הבעיה? אז הוא יאריך את ההפסקה ל-30 דקות.

אריה פלדמן:

אתה תהיה מוכן לשבת בעפולה חצי שעה באוטובוס? תקנה בקיוסק, ומה תעשה אחר כך במשך 25 דקות? זה בעייתי.

היו"ר גלעד ארדן:

אני גם לא מוכן לא לעשן במקומות ציבוריים, אני לא מוכן להגביל את עצמי ל-90 קמ"ש ולעוד הרבה דברים, אבל אם זה מה שהמדינה קובעת?

אריה פלדמן:

תחבורה ציבורית, לעומת הובלת משאות, יכולה לנסוע לאורך ציר מסוים בלי הפסקה. הדברים האלה ברורים. אנחנו חושבים שצריך לעשות הפרדה בתקנה. הבסיס הראשוני שלה יהיה כולל לכולם, אבל צריך לעשות הפרדה בין תחבורה ציבורית לבין משאיות.

היו"ר גלעד ארדן:

בעולם קיימת הפרדה כזאת בין משאיות לבין תחבורה ציבורית?

אריה פלדמן:

אני לא יודע אם יש הפרדה.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל אם הייתה, היית יודע.

גבי בן הרוש:

ההבדל היחיד זה שהמטען אצלו זז. אצלנו המטען לא זז.

אריה פלדמן:

אני לא יודע אם יש הפרדה, אבל יש למשל מחקר בארצות הברית, שאומר שבשירות עירוני 10 שעות ו-13 שעות נסיעה בפועל לא משפיעים על תאונות דרכים.

היו"ר גלעד ארדן:

קיימים גם מחקרים אחרים.

אריה פלדמן:

בדקנו את כל המחקרים. יש מקומות שיש 10 שעות נהיגה, יש מקומות שיש 11 ו-12 שעות נהיגה. יש מקומות אפילו שבמשך ארבעה ימים בשבוע נוהגים תשע או 10 שעות נהיגה ופעמיים בשבוע מותרות 12 שעות נהיגה. כל מדינה בנתה לעצמה, פחות או יותר, מודל על פי מה שצריך ומה שאפשר, כמובן תוך שמירה על כללי הבטיחות. אגד ידועה שהיא שומרת ברמה מאוד גבוהה על הבטיחות בדרכים. אי אפשר להפעיל מערכת של תחבורה ציבורית על בסיס התקנה הזאת. נגיע בעוד שנה, שנתיים או שלוש שנים בדיוק לאותה תוצאה של אי בהירויות, הבנות לא נכונות, ובסוף זה ייגמר בבתי משפט.

יעקב כהן:

אני חושב שהנושא הוא מורכב. מצד אחד, יש לנו אחריות גדולה. היו תאונות בעבר שקרו בגלל שהנהגים היו עבדו שעות עבודה עמוסות ורצופות. מצד שני, יכול להיות שיש כאן דברים אבסורדיים, כמו: אוטובוס שייעצר בחצור, 10 דקות לפני קריית שמונה, ויגיד שהוא לא יכול להמשיך. מאידך, כל התקנות לא ברורות.

היו"ר גלעד ארדן:

בינינו, אם לקח לאוטובוס מתל אביב לחצור ארבע שעות נסיעה, הנוסעים יהיו כל כך עצבניים, שזה לא ישנה להם גם אם הוא יעצור. ארבע שעות מתל אביב לחצור?

דוד טל:

מה, הקו מתל אביב לחצור לוקח יותר מארבע שעות?

יעקב כהן:

המאסף.

קריאה:

בוודאי, קו 841 מקריית שמונה נוסע הרבה יותר מארבע שעות.

יעקב כהן:

קו ישיר נוסע שלוש או שלוש ורבע שעות, אבל לא כך המאסף.

אם חיכינו כמה שנים, שיישבו שוב נציגי משרד התחבורה עם נציגי חברות המסיעים וינסו למצוא דברים ברורים. התקנות גם לא הוגשו באופן ברור. גם אחרי כל ההסברים של דוקטור דן לינק, צריך להביא דברים ברורים. זאת אחריות גדולה מצדנו גם על בטיחות הנוסעים, ומאידך צריך להיות כאן תיאום.

חיים עטר:

גברת עדה וייס אמרה שהתקנה כוללת גם את המוניות.

היו"ר גלעד ארדן:

היא לא אמרה, המשרד והשר אמרו מה התקנות אומרות.

חיים עטר:

לא קראו לנו ולא השתתפנו בדיון אחד. אף אחד לא התייעץ אני לא מבין מה למטען ולנהג מונית?

דוד טל:

זאת לא בעיה של מטען. עם כל הכבוד, אתה מאוד צודק, כי אם לא קראו לך, זה לא בסדר, אבל אתם נכנסים לתחבורה ציבורית והסעת נוסעים.

חיים עטר:

אבל אני לא יודע במה מדובר.

דוד טל:

צריך לבדוק עם משרד התחבורה למה לא זימנו אתכם.

היו"ר גלעד ארדן:

דוקטור לינק, איך אפשר לבצע אכיפה על נהגי מוניות? הרי אין להם טכוגרף.

חיים עטר:

20,000 מוניות.

דן לינק:

אי אפשר להביא טכוגרף. אגב, היו לנו גם בקשות מנהגי בוסים, גם בצבא וגם במקומות אחרים שאמרו שהם עובדים 28 שעות ביממה ושהבוסים שלהם אמרו להם "תנוחו עכשיו, תבואו עכשיו". הצרה היא שאי אפשר לאכוף את זה, אלא על פי הלשנה. במוניות באמת אין טכוגרף, אבל אם יושב ראש ארגון המוניות בירושלים רוצה, נשקול להתקין חובת טכוגרפים גם במוניות.

חיים עטר:

נהג מונית עובד בעיר, לוקח נוסע ומביא אותו לדוגמה ממלון פלז'ה לכנסת. אם אין עבודה, הוא חוזר למשרד ויושב שם חצי שעה. כמה זמן זה נחשב? הוא יוצא לעוד נסיעה וחוזר שוב למשרד או עולה לביתו, כמה זמן זה נחשב? שבו אתנו ותסבירו לנו איך אפשר לאכוף את זה. יש הבדל בין נסיעות בין-עירוניות בקווי שירות, כמו: ירושלים-תל אביב וירושלים-חיפה לבין נסיעות עירוניות בעיר. זה בכלל לא רלוונטי.

היו"ר גלעד ארדן:

עוד מעט גם נהגי האוטובוסים ירצו - -

חיים עטר:

אני מייצג את המוניות, אבל אני לא בתמונה, כי לא קראו לי.

קרני צדקיהו:

אם נהגי האוטובוסים מבקשים הפרדה מהמשאיות, תפרידו אותם גם מהמוניות. אף פעם לא קראו לנו לדיון. עד עכשיו לא הצלחתי להבין מילה ממה שנאמר על התקנות. אין קשר בין מונית למשאית או לאוטובוס. עדה וייס, אני שמח שהכרת בנו כרכב ציבורי, כי היום אני יכול ללכת לבג"צ ולהגיש תביעות.

היו"ר גלעד ארדן:

האם יש לך טענות ענייניות לגבי התקנה, בנוסף למה שאמר חברך?

קרני צדקיהו:

שיישבו על זה ברצינות. לקח להם ארבע שנים לכתוב שני ניירות.

דוד טל:

אדוני יושב הראש, אני חושב שהתקנות לא בהירות, גם בגלל שנזקקנו לשעה ומשהו רק כדי להבין אותן, ואני עדיין לא בטוח שאני מבין אותן עד תום. הן לא בהירות. הדבר הראשון שמשרד התחבורה צריך לעשות זה לתקן אותן כך שכל בר דעת יבין אותן. לאחר מכן, אפשר לדון במה שמר פלדמן אומר ומה שנציגי המוניות אומרים. יש טעם במה שהם אומרים. למה לא זימנו אותם? אני חושב שהיו צריכים לזמן אותם.

דן לינק:

נושא המוניות עלה פעם אחת, לא יותר, בדיוני הוועדה. מכיוון שאין חובת טכוגרף במוניות, היה ברור שהשוטר, למשל, לא יוכל לאכוף את זה בשטח כמו שהוא יכול לעשות באוטובוס או במשאית. שנית, יש טעם שתהיה מגבלה של שעות עבודה גם לגבי נהגי מוניות, אם מעבידים אותם שעות עבודה כה מרובות – אם זה הבוס שלהם או אם זה אפילו ביוזמתם. זה יכול להיאכף רק על פי הלשנה או לפי מארבים מיוחדים. גם המשטרה אמרה במפורש בדיוני הוועדה, שברור שהמשטרה לא תרדוף אחרי נהגי מוניות כדי לאכוף שעות עבודה ומנוחה. זה יוכל להיאכף על ידי הלשנה, או אם מדובר בחשד כבד על מישהו.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל לא מצאתם לנכון שצריכה להיות הבחנה לנהג מונית בקו עירוני?

דן לינק:

לא.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל האם זה נכון שהם באמת לא היו מיוצגים בצוות או שהם לא הוזמנו להביע עמדה?

דן לינק:

לא חשבנו שהמוניות יהוו חלק נכבד מהבעיה, מה גם שהמשטרה אמרה במפורש שהיא לא תאכוף את זה. אני גם לא זוכר שקיבלנו תלונות בזמנו על נהגי מוניות שעובדים 15 שעות באופן רצוף. יחד עם זה, בגלל שהמוניות הן חלק מרכב ציבורי, זה נכלל בתקנה. אם משרד התחבורה ישוכנע שאין בכלל בעיה עם מוניות ושצריך להוציא אותן מהתקנה, ייכתב "רכב ציבורי למעט מונית".

מרדכי רון:

הקטל בדרכים גובה מחיר הרבה יותר גבוה מאשר כל מלחמות ישראל. אי לכך, אני רואה הרבה מאוד אנשים נכבדים, אבל האנשים שצריכים להשמיע את קולם לא נמצאים פה, ואלה הנהגים. אדוני, אני מטפל במאות מקרים במהלך השנה של תלונות, אבל כשאני רוצה להגיע לכדי תביעה משפטית, זה נמנע ממני על ידי אותו נהג, כי הוא מפחד מהבוס שלו שיפטר אותו.

היו"ר גלעד ארדן:

איך נתגבר על הנקודה הזאת, אם הם לא מוכנים לדבר? אולי יש נהג שכבר פוטר שמוכן לדבר?

מרדכי רון:

אני יודע שהזמינו לוועדת החוץ והביטחון, למשל, חיילי מילואים, ללא המפקדים שלהם וללא הגנרלים שלהם להשמיע את דבריהם.

היו"ר גלעד ארדן:

עדיין הם יחששו.

מרדכי רון:

אני לא יודע, אבל אולי שווה לבדוק את זה.

גבי בן הרוש:

אתה רוצה נהגים שעמדו במבחן משפטי? אני אביא לך אותם, אבל זה יכול גם לשמש את הצד השני. נהג שמשתמש עם הטכוגרף, נסע אחרי יום עבודה לטייל.

היו"ר גלעד ארדן:

אם לאדוני יש נהגים שמוכנים להיפגש אתי או להסביר לי על הקשיים, אשמח לעשות זאת גם בפגישה אישית, כי אני חושש שהם יחששו לעשות זאת מול הוועדה.

דוקטור ריכטר, אני אבקש שתעשה את זה ממש בקצרה, כי אנחנו צריכים לפנות את החדר.

אליהו ריכטר:

אני לא אוהב את ההקדמה הזאת, אבל אני אהיה ענייני. קודם כל, אני חושב שהחטא הקדמון של כל התקנות האלה הוא הטשטוש בין נהיגה לבין שעות עבודה. עצם העובדה שלא אומרים "שעות עבודה" במקום "שעות נהיגה" היא מקור הבלבול.

המחקר שלנו, שזה המחקר היחיד בארץ שפורסם בספרות הבינלאומית על תנאי עבודה ועייפות של נהגי משאיות ישראלים גילה, להפתעתנו, שיש שני מנבאים חשובים לתרדמה ועייפות בקרב הנהגים: שעות עבודה, שעות נהיגה, וגם במיוחד שעות שהם בילו בחיפוש מקומות חניה. זה קצת הפתיע אותנו.

יתר על כן, מסתבר שכל הלחצים שיש בארצות גדולות, מה שאנחנו קוראים לו "הרודנות של מרחק", גם קיימים במדינה קטנה. בכל זאת, שעות העבודה של נהגי משאיות הן אדירות וקשות במיוחד. המגזר שנמצא בסיכון הכי גבוה הוא ככל הנראה המגזר הערבי, שעכשיו יש לנו פרויקט לבדוק את המצב. יש שם בעיות.

אני ניסיתי להבין את התקנות האלה, אבל נראה שאני לא מספיק אינטליגנטי. הן בכל זאת נותנת את הרושם שהן הולכות קצת אחורנית בהשוואה לתקנות המומלצות של International Labour Organization. אני חושב שהתקנות האלה הולכות קצת אחורנית ביחס למגמות ה-ILO. אני מודה שההמלצות של ה-ILO יותר מתקדמות. יש במאמר שלנו, שפרסמנו בספרות מקצועית והעברנו לוועדה הזאת כמה פעמים, השוואה של התקנות שלנו לעומת ה-ILO. מר דן לינק, אני מניח שיש לך אותו, נכון?

דן לינק:

קראתי הרבה מאמרים שלו, על מה מדובר?

אליהו ריכטר:

על תנאי עבודה ועייפות בקרב נהגים.

דן לינק:

אני לא זוכר, אבל כמו שאמר חבר הכנסת ארדן, אני אשמח להיפגש אתך באופן אישי ולשמוע.

אליהו ריכטר:

חבר הכנסת דוד טל, כשלא היית כאן, אמרתי שהחטא הקדמון של כל התקנות האלה הוא המונח נהיגה במקום שעות עבודה.

היו"ר גלעד ארדן:

דוקטור ריכטר, הוא לא היה כאן, אבל כולנו היינו כאן, אז אני מבקש שלא תחזור על דבריך. אני מבקש שתאמר מה עמדתך.

אליהו ריכטר:

התקנות כפי שהן קיימות עכשיו מאוד בעייתיות, ואולי מקור לתקווה מסוימת הוא שעם הכנסת המצלמות המהירות, תהיינה למצלמות האלה השלכות אדירות לגבי כל הנושא שאנחנו דנים עליו היום.

אריה גור:

אני מנהל המכון הרפואי לבטיחות בדרכים.

היו"ר גלעד ארדן:

מה זה המכון הרפואי לבטיחות בדרכים?

אריה גור:

חבל שאתם לא יודעים, זה שייך למשרד הבריאות. אם אתם לא יודעים, על מה לדבר?

דן לינק:

הוא ידע, הוא לא ידע שהכוונה למכון הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא מכיר את המכון הזה.

אריה גור:

הוא לא מכיר. אני הרגשתי שאני בוועדת הכלכלה, כי כל אחד פה משחק עם שבע שעות, שמונה שעות ותשע שעות. הרגשתי שזאת ועדת כלכלה ושזאת לא ועדה רפואית. ההמלצות של דוקטור לינק מבוססות על מחקרים ועל המלצות מומחי שינה. אנחנו כל הזמן דיברנו על המשאיות. כל ההמלצות של מומחי השינה לא מבוססות רק על שבע שעות ועל שמונה שעות מנוחה. יש גם מחזור של גוף האדם, בהתאם לשעת המנוחה - האם היא הייתה בלילה? יש שעות מסוימות שאדם נרדם. ראיתם שגם כמה אנשים נרדמו... כל הדיון הזה מבוסס על המלצות מסוימות של רופאים, לא לפי הדרישות של נהגי המשאיות שצריך להיפגש איתם והם יגידו שבע שעות או שמונה שעות. חבל שלא הזמינו מומחי שינה, כי בכל זאת ההמלצות שלהם הן לא סתם.

לאה ורון:

משרד הבריאות מסר לוועדה, שלא מצויים במשרד הבריאות מומחים לשינה, ושהוא גם לא יכול לסייע בידינו לאתר מומחים אחרים.

דן לינק:

משרד הבריאות?

לאה ורון:

משרד הבריאות של מדינת ישראל.

אריה גור:

כל השמות שדוקטור לינק ציין מאוד מפורסמים בעולם ובארץ, במיוחד דוקטור רון פלד ופרץ לביא.

היו"ר גלעד ארדן:

מה העמדה שלך? שצריך לקבל את התקנות כמו שהן?

אריה גור:

אני בהתחלה לא הבנתי טוב את הנוסח. אני ביקשתי מישראלים צברים לתרגם לי.

היו"ר גלעד ארדן:

דרך אגב, אתה יודע שמה שאתה אמרת יכול להוות סתירה למה שהמומחים אומרים? אם אני צריך לקבל את מה שהם אומרים והם מחייבים חצי שעה מנוחה, אתה אומר שיש הבדל אם אתה נח בלילה, אחרי האוכל או שעה וחצי אחרי שהתחלתי לנהוג.

אריה גור:

קודם כל, צריך לעשות הגדרה ברורה כמו בארצות הברית - ומסרתי את המסמך - מה זאת מנוחה ומה זאת נסיעה.

דוד טל:

אבל מנוחה בשעות הלילה דומה למנוחה בצהרים, או למנוחה לפנות בוקר?

אריה גור:

לא, זאת רק תוספת למה שהם קבעו. לפי דעתי, אף אחד - ולא אני בתור רופא שלא מומחה בשינה - לא יכול להתווכח על השעות, שכן הכל מבוסס על מחקרים. אף רופא לא ייקח אחריות להגיד כמה שעות לנוח יותר או פחות. לפי שיעורי הבית שעשיתי, גיליתי שבארצות הברית, בקנדה ובאוסטרליה יש כל מיני חוקים. בארצות הברית אומרים שכל שעתיים צריך לעשות 15 דקות מנוחה, ויש הבדל ענק בין משאיות לבין רכב ציבורי. לפי דעתי, צריך לחזור לזה. אולי צריך להגדיר, כמו שמקובל במונחים משפטיים, מה הן נסיעה ומנוחה, כדי שזה יהיה ברור לכל אחד שקורא את התקנות.

מצליח קזיס:

נהג אחרי שינה של שבע שעות קם לעבודה, יוצא מקצה לקצה, ויש לו מנוחה של רבע שעה. כשהוא נוסע לקצה השני, יש לו עוד רבע שעה. לאחר מכן יש לו גם ארוחת בוקר, אז למה לא מחשבים גם את הזמן הזה בתור מנוחה? הוא לא עובד. אופי העבודה שלו לא דומה לאופי של נהג משאית, שנוסע כל היום.

גבי בן הרוש:

כמועצת המובילים, אפשרתי לדוקטור ריכטר לחקור את נהגי המשאיות והתנהגותם מכל המגזרים. יש לו דוקטורנטית שצמודה אליי לחברה, ואני שולח אותה לנהגים.

התקנה הישנה או החדשה, עקב האכילס שלה זה שאפילו אם אנחנו רוצים להיות צדיקים ולהורות לאותם נהגים אחרי ארבע שעות או חמש שעות לעצור, אפילו בכביש 6 אין לנו איפה לעצור. אתה יכול ללכת עם חקיקה ותקנה, אבל אני לא יכול ליישם אותה. אם עצרתי בשולי הדרך, זה ארבע נקודות וקנס. אם לא עצרתי, השוטר תפס אותי. בכל מצב אני עבריין במדינה הזאת. הייתי מאוד מבקש גם מחברי הכנסת וגם מיושב הראש, שכל מה שלא יהיה עם התקנה הזאת, גם יאיצו במע"צ שתמצא לנו פתרון. אנחנו רוצים שאכן הנהגים יעצרו למנוחה, אבל אין לנו איפה.

היו"ר גלעד ארדן:

מה באמת אנחנו עונים לנהגים כאלה, אם אין מקומות חניה? משאית יכולה להיות במצב שבו אין לה מקום חניה במשך ארבע שעות.

דן לינק:

מר בן הרוש צודק. יש חוסר חמור במקומות מוסדרים, כך שלא סתם יעצרו בשדה. זה לא קונץ לעצור ביותר משלושה מטר מהכביש ולהגיד שזה מותר. אני גם לא שש שנהג משאית יעמוד ביותר משלושה מטר מהכביש.

היו"ר גלעד ארדן:

עם אפוד...

דן לינק:

בטח עם אפוד, למרות שאם מדובר ביותר משלושה מטר, הוא לא צריך. אגב, למי שלא יודע, החוק של האפוד הוא ביוזמתו של חבר הכנסת ארדן. צריך יותר מקומות, ומע"צ אכן צריכה לדאוג ליותר מקומות. מע"צ כבר התחילה בזה.

הרי לא צריכים לחכות לשלוש שעות ו-59 דקות כדי לחפש מקום חניה ברדיוס של דקה. זה גם לא קיים במדינות התרבות שמעבר לים, אלא צריך לתכנן את הנסיעה. חלק מהתפקידים של המנהל של חברות תובלה זה להגיד: אדוני, אתה עושה הפסקה בחצבה, למרות שעברו רק שעתיים ו-40 דקות מרגע שהתחלת, מה יש?

אבינועם טלבי:

האוטובוסים הזעירים בסטטוס מאוד מאוד דומה למוניות. הם עובדים על עקרונות של קווים בתוך העיר ברוב המקרים. בדיונים החדשים והנוספים שהתקיימו בהקשר לתקנה החדשה צריך לקחת בחשבון שיש 6,000 קווי הסעות כאלה.

היו"ר גלעד ארדן:

וגם אצלכם אין טכוגרפים?

אבינועם טלבי:

לא. עיקרון העבודה הוא קווי הסעות בתוך העיר.

היו"ר גלעד ארדן:

אני רוצה לסכם את הדיון. קודם כל, אני מברך את משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. זה התחיל בשנת 1999, אבל בכל זאת זה בא לידי השלמה בתקופתו של השר הנוכחי והצוות הנוכחי של המשרד. אני מברך אתכם שטרחתם והבאתם את התקנות, כי אני חושב שצריך להבהיר את הנושא ולהסדיר אותו. כולנו מכירים את המעורבות של נהגי רכב כבד, לא בגלל שהם נהגים פחות טובים, אלא בגלל העומס, בגלל שהם נמצאים הרבה יותר שעות בכביש, בגלל המצב בכבישי ישראל, בגלל הצפיפות, בגלל החוסר בחניונים וכו'. לכן אני מברך אתכם על הפעילות בנושא הזה. אבל כיוון שנוכחנו לדעת שעדיין יש חוסר בהירות בתקנה הזאת ושרצוי שגם לנהגים וגם למשטרה יהיה קל יותר לקיים את החוק, אני מבקש שוב לעשות בדיקה מחודשת כיצד אפשר לפשט את התקנות האלה, כדי שיהיו ברורות ומובנות יותר לכל אחד ואחד הקשור לתחום.

כיוון שלא היה ייצוג לנהגים בצוות שבדק את הנושא, אני מבקש ממשרד התחבורה לעשות מאמץ - גם אני אעשה אותו - להיפגש עם נהגים שעבדו או עובדים, ולשמוע גם מה הם חושבים על שעות הנהיגה. אני מסכים אתך, שכאשר יש מומחי שינה שנדרשו לתת חוות דעת בנושא הזה, זאת עמדה מאוד חשובה, אבל כידוע לך, גם כשבא מומחה רפואי לבית משפט ונותן חוות דעת, לפעמים גם יש חוות דעת נגדית, ובית המשפט לא בהכרח מקבל את זה כתורה מסיני. פה לא הייתה חוות דעת נגדית. אתה רואה שיש הבחנה בין מדינת ישראל לבין מדינות אחרות לפחות לפי השעות בין יום ליום, בין כמות השעות השבועיות, למרות ששמם של מומחי השינה שלנו הולך לפניהם גם במדינות אחרות בעולם.

נקודה נוספת שאני מבקש שתתנו עליה את הדעת היא העמדה שהוצגה כאן על ידי נציגי האוטובוסים הזעירים, המוניות ואגד, קודם כל לפחות לגבי נהיגה עירונית. אם תחליטו שלא, נדון בזה ונקבל החלטות, אבל זה עושה איזשהו שכל כששומעים את זה. אני לא איש מקצוע, אבל אבקש שהנושא ייבחן ויראו לנו גם מה המצב במקומות אחרים בעולם.

לגבי המוניות והאוטובוסים הזעירים ששם אין טכוגרפים בכלל, ואנחנו מדברים פה על עבירה פלילית מהחמורות ביותר, כמו שציינה היועצת המשפטית - אם זאת תהיה אות מתה לגביהם, אני לא בטוח שזה דבר כל כך רצוי. גם בעניין הזה אני מבקש עמדה יותר ברורה. אם המטרה היא רק להציב אידיאל בפני הציבור, בסדר, אבל ברגע שאנחנו מודיעים מראש שאין שום כוונה לאכוף את זה, אני לא חושב שזה דבר כל כך רצוי.

אני מבקש לשקול את בקשת הוועדה להגדיל את השעות של המנוחה שיינתנו לנהגים בין יום עבודה ליום עבודה ואת היקף השעות השבועי, כי קשה יהיה להסביר לציבור, ובצדק - ואני לא אומר את זה רק ברמה הפופוליסטית - אם חס וחלילה תקרה תאונה כתוצאה מעייפות של נהג, וכל היום אנחנו מתהדרים פה בתקינה האירופית, למה דווקא בנושא הזה אנחנו הולכים בשונה מהמגמה האירופית. לכנסת יהיה קושי רב להסביר את העמדה הציבורית בנושא הזה. אני מבקש שתתנו את דעתכם על העניין הזה.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 12:35**