



בית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים בעניינים מינהליים

עע"מ 606/16

לפני :
כבוד השופט נ' סולברג
כבוד השופט ג' קרא
כבוד השופט י' אלרון

המערער : איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה

נ ג ד

המשיבים :
1. תעבורה על בטוח (2007) בע"מ
2. קבוצת רמת בטיחות בע"מ
3. טיקו תנועה בטוחה בע"מ
4. משרד התחבורה
5. מנהל גף קציני בטיחות במשרד התחבורה
6. ראש אגף מטענים ומל"ח
7. "הרשות" כהגדרת מונח זה בתקנה 579
לתקנות התעבורה
8. הכנסת

המבקש להצטרף כידיד בית
המשפט' : ארגון מנהלי תחבורה בישראל

ערעור על פסק הדין של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד
בשבתו כבית משפט לעניינים מינהליים מיום 9.12.2015
בעת"מ 2250-02-14 שניתן על ידי כבוד השופט פרופ' ע'
גרוסקופף

תאריכי הישיבות :
ז' בתשרי התשע"ז (9.10.2016)
י"ט בשבט התשע"ח (4.2.2018)
א' באייר התשע"ט (6.5.2019)

בשם המערער : עו"ד ניסים עזרן

בשם המשיבות 1-3 : עו"ד ניר בחרי

בשם המשיבים 4-7 : עו"ד אבי מיליקובסקי

בשם המשיבה 8 : עו"ד אביטל סומפולינסקי

בשם המבקש להצטרף כידיד
בית המשפט' : עו"ד יהונתן קלינגר

פסק-דין

השופט נ' סולברג:

קציין בטיחות רכב הוא הגורם המקצועי המופקד על נושא הבטיחות התעבורתית. תפקידו הוגדר בשעתו בהמלצות ועדה מקצועית שהוקמה בשנת 2009 במשרד התחבורה לבחינת מעמדם של קציני בטיחות הרכב (בראשות אלוף (מיל') עמי סגיס) כך:

”תפקידו של קציין 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.”

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד בשבתו כבית משפט לעניינים מינהליים (השופט פרופ' ע' גרוסקופף) דן בעתירה שעניינה בשאלה האם התקנות הקובעות חובה להעסיק קציין בטיחות רכב מחייבות כי העסקתו תעשה כעובד שכיר של המפעל, עמו מתקיימים יחסי עובד-מעביד, או שמא ניתן לעמוד בדרישת התקנות גם באמצעות התקשרות עם קציין בטיחות שאינו עובד של המפעל, כגון התקשרות עם קציין בטיחות רכב שהוא קבלן עצמאי, או התקשרות עם קציין בטיחות רכב המועסק על-ידי חברה למתן שירותים.

בקבלו את העתירה, נתן בית המשפט המחוזי הנחיה למשרד התחבורה, לפיה הפרשנות הנכונה של המונח ”יעטיק” שבתקנה 580(א) לתקנות התעבורה, התשכ”א-1961, והמונח ”מעטיק” שבתקנה 2(ב)(1) לתקנות שירותי הובלה, התשס”א-2001, אינה מחייבת קיום מודל העסקה של יחסי עובד-מעביד בין קציין הבטיחות למפעל או למוביל, לפי העניין.

איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה ערער על פסיקה זו. בהחלטת בית משפט זה (השופטים נ' הנדל, צ' זילברטל וד' ברק-ארז) מיום 9.10.2016 נקבע, כי ”הואיל ועל-פי דברי בא כוח המדינה ישנה התפתחות בחקיקה שנועדה להכריע מפורשות בסוגיה שעומדת בליבת הערעור, ובא-כוח המדינה אף הודיע כי בכוונת המדינה להניח על שולחן ועדת הכלכלה של הכנסת את התקנות עד סוף השנה האזרחית – מצאנו לנכון לדחות את הדיון בערעור, לצורך קבלת עדכון בנדון מטעם המדינה עד לתאריך 5.1.2017”. עדכון שכזה הוגש בשעתו, וממנו עלה כי חלה התקדמות. שר התחבורה והבטיחות בדרכים

חתם על הצעת תיקון התקנות, וביום 1.1.2017 הועברה על-ידו הצעת התיקון אל יו"ר ועדת הכלכלה של הכנסת לשם העלאתה על סדר יומה של הוועדה, לאישורה. בית משפט זה (השופטים נ' סולברג, א' שהם וי' אלרון) שב להתכנס ביום 4.2.2018 כדי לדון בערעור. בין לבין צורפה גם הכנסת כמשיבה לערעור.

לקראת הדיון בערעור, ובמהלכו, דיווח בכתב ובעל-פה על כמה וכמה דיונים מקצועיים שהתקיימו בוועדת הכלכלה של הכנסת בהצעת התקנות שהביא שר התחבורה לאישורה של הוועדה, דיונים שעניינם בתפקידו של קצין הבטיחות, מבנה ואופן פעילותו, ועוד. סוגיית אופן העסקתו טרם נדונה עד אז. בגמר הדיון כאן, הוחלט על הצורך בקבלת עדכון נוסף לגבי הדיון בוועדת הכלכלה. בהתאם, הוגשה הודעת עדכון נוספת בכתב מאת גורמי הממשלה, מאת הכנסת, עוד ארכה נתבקשה, וניתנה, וחוזר חלילה, עד אשר נמסר כי לאחר גיבוש נתונים נוספים ועדכונים יבחנו כל אלה במשרד התחבורה, יובאו לפני שר התחבורה שעתיד להיכנס לתפקידו, ובכפוף להחלטתו יותאם תיקון התקנות. נמסר כי אין בשלב זה נתונים חדשים מטעם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. התיקון המעודכן יונח שוב על שולחנה של ועדת הכלכלה של הכנסת, לאישורה, וזאת, כאמור, בכפוף להחלטת השר הנכנס ולאחר שיוקמו ועדותיה של הכנסת החדשה.

בפתח הדיון אתמול, הביע ב"כ המערער שביעות רצון בעקבות כמה וכמה עניינים שקודמו בדיוני ועדת הכלכלה, לדבריו "הערעור הניב פרי". בד בבד הביע ב"כ המערער את חששו כי מבלעדי פיקוח הדוק מצדו של בית משפט זה "יתקע" העניין נושא הערעור בוועדת הכלכלה, כלשונו, ולא יעשה לתיקונו, מכל מקום לא בהקדם האפשרי. עוד כהנה וכהנה דברים נאמרו בישיבה אתמול, כאמור בפרוטוקול, ובסיומה המלצנו למערער לא לעמוד עוד בשלב זה על ערעורו, משום שזירת הפעילות עתה היא בוועדת הכלכלה של הכנסת. לא לנו, כמובן, להתערב במלאכתה של הוועדה, אך רשמנו לפנינו את אשר נעשה עד כה, ואת אשר עתיד עוד להעשות, לפי מה שנמסר לנו, לפי התכנית שנתגבשה בדיוני ועדת הכלכלה עד כה.

ב"כ משיבי הממשלה וב"כ הכנסת הודיעו – ורשמנו לפנינו את דבריהם – שיעשו כל אחד מצדו את הדרוש על מנת שהשר שיכנס לתפקידו, ויו"ר ועדת הכלכלה לכשייבחר, ידרשו אל העניין העומד על הפרק בהקדם, על מנת שניתן יהיה לברך על המוגמר.

איננו נוקטים עמדה לגוף העניין שיידון בוועדה, אך מציינים את דחיפותו.

המלצתנו למערער לחזור בו מערעורו, נתקבלה אפוא, כפי שהודיע ב"כ המערער
לאחר התייעצות עם שולחו.

אנו מורים בזאת על מחיקת הערעור. זאת, תוך שמירת זכויות וטענות הצדדים
כולם בקשר עם התקנות שנוסחן נדון בוועדת הכלכלה.

שקלנו את נושא ההוצאות לפי מה שנטען לפנינו. בנסיבות, ובהתחשב גם עם
מה שנפסק בבית המשפט המחוזי, החלטנו שלא לעשות צו להוצאות בערעור.

ניתן היום, ב' באייר התשע"ט (7.5.2019).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט