

- העותרים:**
1. תעבורה על בטוח 2007 בע"מ ח.פ. 513951418
  2. קבוצת רמת בטיחות בע"מ ח.פ. 514205939 [המבקשים]
  3. טיקו תנועה בטוחה בע"מ ח.פ. 513820340
- ע"י ב"כ עו"ד קלמנסון ושות'  
מבית רובינשטיין, קומה 28  
מרח' לינקולן 20, תל-אביב 67134  
טל': 03-6254625 פקס: 03-6254626

- נ ג ד -

- המשיבים:**
1. **משרד התחבורה – מדינת ישראל**
  2. מר ג'קי לוי - מנהל גף קציני בטיחות במשרד התחבורה
  3. מר יוסי נזרי - ראש אגף מטענים ומל"ח
  4. "הרשות" - כהגדרת מונח זה בתקנה 579 לתקנות התעבורה
- ע"י ב"כ עו"ד מפרקליטות מחוז ת"א (אזרחי)  
מרח' הנרייטה סולד 1, תל אביב, ת.ד. 33475, 64924  
טל': 03-6970222, פקס': 03-6918541

### תגובה לבקשה למתן צו ביניים

המשיבים, להלן – **משרד התחבורה** או **המשיבים**, מתכבדים להגיש תגובה לבקשה לצו ביניים. בית המשפט הנכבד מתבקש בזאת להאריך את המועד להגשת התגובה ביום אחד, מן הטעמים שפורטו בבקשה בכתב שהגישו המשיבים אתמול, ביום 10/2/14.

פסקי הדין המאוזכרים בתגובה זו פורסמו באתר נבו, אלא אם צוין אחרת.

ההדגשות בגוף המסמך אינן במקור, אלא אם נאמר אחרת.

## פתח דבר ועיקרו

1. ביסוד הבקשה לצו ביניים "לבטל את החלטת [המשיבים] לפרש מחדש את המילה "יעסיק" בתקנה 580(א) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961. וסעיף 2(ב)1 לתקנות שירותי הובלה, תשס"א – 2001... באופן שגוי ושונה מפרשנותם ב - 12 השנים האחרונות, המחייב יחסי עובד-מעביד, ובכך, מבטל רישיונות שניתנו כחוק....", להלן – **הבקשה**.
2. יאמר מייד: עמדת המדינה הינה כי תקנה 580(א) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961, להלן – **תקנות התעבורה**, וסעיף 2(ב)1 לתקנות שירותי הובלה, תשס"א – 2001, להלן – **תקנות שירותי הובלה**, מחייבים קיום יחסי עובד-מעביד בין קצין הבטיחות, כמשמעותו בדברי חקיקה אלו, **ובין המפעל בו הוא מועסק**. פרשנות זו מתחייבת הן מלשון התקנות, אשר אין בהן זכר לקבלת שירותים דרך משרדים המעסיקים קציני בטיחות, והן מהתכלית שעניינה סוגיה רגישה של פיקוח על בטיחות רכבים המשמשים מפעלים או **רכבי הובלה**, ובסופו של דבר – בטיחותו של הציבור כולו המשתמש בדרך. על פרשנות זו, נעמוד, כמובן, בהרחבה בהמשך.
3. נקודת המוצא של דיוננו הינה, כי משעה שזו לשונו, תכליתו ופרשנותו של דבר החיקוק, אין הרשות, במקרה זה, משרד התחבורה, רשאית להתנער מחובתה לאוכפו, כאחד מתפקידיה העיקריים, ואין זה כלל ממן העניין כי עד היום לא נאכפה חובה זו. כדברי כבי' השופט חשין: "חוק שהרשויות אינן עושות לאכיפתו כהילכתו, יפה היה לו שלא נחקק משנחקק" [בג"ץ 53/96 תשלובת ח. אלוני בע"מ נ' שר התעשייה והמסחר בעמ' 10-11]. כפי שנפסק לא אחת, אפילו היה מחדל באכיפת החובה לפי התקנות נשוא דיוננו, להלן – **התקנות**, אין לומר כי מחדלי הרשות לאכוף את הדינים הרלבנטיים מקימים לנפגע זכות להמשיך ולהפר אותם. עוד ר' ע"א 9396/07 כסלו נ. רכבת ישראל בע"מ ואח' שם נפסק כי "אין לומר כי מחדלי הרשות לאכוף את הדינים הרלבנטיים מקימים לנפגע זכות להמשיך ולהפר אותם. עמד על כך השופט ריבלין ברע"א 1054/03 הוועדה המקומית לתכנון ובנייה ירושלים נ' בדיחי (פורסם בנבו, 8.6.2003)) שם דובר בהפקעה מכוח סעיף 189 לחוק התכנון והבנייה:

"במקרה דנן, כאשר הופקעה זכותם של המשיבים בנכס, לא נפגעה כל זכות קיימת שלהם להפעלת העסק במקום- כיוון שזכות כזו לא הייתה קיימת בידיהם מעולם. מכאן שאין הם זכאים לפיצוי על הפגיעה במוניטין העסק ועל אובדן ההכנסות שהוא מניב. שימוש בלתי חוקי בנכס אינו מצמיח זכות להמשך שימוש שכזה. אדם אינו יכול לקנות לעצמו זכות להפר את החוק מכוח העובדה שהרשות לא הקפידה לאכוף אותו. אין להשלים עם הפרה בוטה של

דיני התכנון והבנייה ושל דיני רישוי העסקים. יתכן שאזלת היד של הרשויות באכיפת דינים אלה ראויה לגנאי, אך אין להשלים עם מצב בו יתמרצו דיני פסיקת הפיצויים בגין הפקעה להפר את דיני התכנון והבנייה, ואת דיני רישוי העסקים, ויתגמלו את מפרי החוק. אשר על כן, יש לקבוע כי למשיבים לא הייתה כל זכות להפעיל עסק בנכס שהם בעליו, ולכן אין גם כל הצדקה למתן פיצוי על הפגיעה בזכות זו בעקבות ההפקעה. מתן הפיצוי במקרה שכזה לא ישיב את המצב לקדמותו – כמטרתו של הפיצוי בגין הפקעה – כי אם ישפר את מצבם של המשיבים ביחס למצבם החוקי המקורי.”

4. לצד זאת, יודגש, כי לעת הזו, ונוכח העובדה כי אכן לא נאכפה חובת קיום יחסי עובד-מעביד עד היום, בחר משרד התחבורה להפעיל שיקול דעת באופן הפעלת חובתו לאכוף ולהחילה באופן הדרגתי; בדיקת קיום יחסי עובד-מעביד על ידי משרד התחבורה מתבצעת אך ורק לגבי בקשות חדשות למינוי קציני בטיחות, המוגשים לו החל מ – 2/2/14.

לשון אחר, קציני הבטיחות המועסקים כיום באמצעות העותרות, או משרדים דומים, ומשובצים במפעלים או משרדים ככאלה, יכולים להמשיך בתפקידם זה חרף העובדה כי לא מתקיימים יחסי עובד-מעביד בינם ובין המפעל.

5. על כן, אין ספק כי מבחינת מאזן הנוחות, נוטה בבירור כף המאזניים לצד דחיית הבקשה. הבקשה לא מצביעה, וממילא, לא מפרטת, נתונים בדבר נזק שעלול להיגרם לעותרות מאכיפה מושכלת ומוגבלת, בשלב זה, כמתואר לעיל.

זאת ועוד: למשרד התחבורה יסוד סביר להניח, על רקע ריבוי בקשות למינוי קציני בטיחות שהוגש לאחרונה, כי ישנה סבירות גבוה מאוד לכך שבחלק גדול מהבקשות בקשו מפעלים לפטר קציני בטיחות שהיו מועסקים על ידם ולקבל תחתם שירותי בטיחות מקציני בטיחות המועסקים במשרדי קציני בטיחות. נקל לשער מה תהא השלכתו של צו ביניים המקפיא אכיפת הדין, כפי שהחלה בימים אלו ממש.

6. הנה כי כן, ציבור גדול מאד של עובדים המועסקים כקציני בטיחות במפעלים עלולים להיפגע אנושות, תוך שבירת מטה לחמם, באם יינתן הצו, כל זאת מבלי שהם, או נציגיהם, שהופיעו בוועדת הכלכלה של הכנסת והביעו דעתם כנגד שינוי התקנות בנקודה זו, נשמעים בפני בית משפט נכבד זה.

7. הוסף לטיעונים אלו את הטענות המקדימות בדבר הגשת העתירה בשיהוי ואי צירוף צד ראוי, כדי להכריע סופית גורלה של הבקשה. נדגיש; העותרות, שיודעות על עמדת המדינה בדבר פרשנות התקנות עוד מיוני 2013 ועל הכוונה לאכוף זאת, לכל המאוחר, אם נניח

לטובתן, ב – 16/1/14, בחרו להגיש עתירתן יום **לאחר** תחילת האכיפה, בבחינת בקשה לשנות מצב קיים.

8. אשר על כן, יתבקש בית המשפט הנכבד לדחות את הבקשה ולחייב את העותרות בהוצאות משפט ושכ"ט עו"ד.

9. עובדות תגובה זו נתמכות בתצהיר מר ג'קי לוי, המשיב 2.

### טענות מקדמיות: שיהיו בהגשת העתירה ואי צירוף צד נחוץ

10. עיון בצרופות העתירה מעלה, כי לכל המוקדם בתאריך 21/11/13 ידעה העותרת 1 כי המשיבים דורשים קיום יחסי עובד-מעביד בין בעל מפעל ובין קצין הבטיחות כמשמעותו בתקנות תקנות התעבורה, תשכ"א-1961, להלן – **תקנות התעבורה**, זאת בהתאם להוראת תקנה 580(א) לתקנות התעבורה [ר' נספח א לעתירה]. בשולי אותה התכתבות, ס' 8 לנספח א, נאמר מפורשות לעותרת כי עליה לפעול בהתאם לדרישה זו, קרי – העסקת קצין בטיחות תוך קיום יחסי עובד-מעביד עם המפעל בו הוא מועסק.

למעשה, ידעו העותרות על פרשנות זו כבר בדיון בוועדת הכלכלה של הכנסת, ביום 4/11/13, ר' להלן.

11. המשיבים יטענו כי לכל המוקדם מחודש יוני 2013 ידעו העותרות על עמדת המדינה, לפיה העסקת קצין בטיחות מחייבת קיום יחסי עובד-מעביד, עת התקיימה הישיבה הראשונה בעניין בפני ועדת כלכלה של הכנסת, להלן – **ועדת הכלכלה**.

12. ביום 26/11/13 פנה מנכ"ל העותרת 1, מר אברגיל, במייל בתפוצה רחבה לגורמים במדינה ובכנסת והבהיר כי בכוונתו לעתור לבג"ץ. מייל זה בא בתשובה למייל שנשלח אליו, יום קודם, מטעם עו"ד איתי עצמון, מן הייעוץ המשפטי של ועדת הכלכלה של הכנסת, בו הבהיר לו חד משמעית כי העמדה הפרשנית של המדינה הינה קיום חובה להעסקת קצין בטיחות על דרך קיום יחסי עובד-מעביד וכי ועדת הכלכלה, לאחר דיון ממושך, החליטה להותיר המצב המשפטי על כנו. העתק תכתובת המייל רצ"ב **כנספח א**.

13. במייל מיום 16/1/14 הודיעה המשיב 2 באמצעות מייל, כי **לפנים משורת הדין**, נוכח טענות כי קציני בטיחות לא ידעו על כוונת המשיבה 1 לאכוף את חובת ההעסקה, כמתואר מעלה, ייאכף ההסדר החל מיום 2/2/14 – ר' נספח ג לעתירה.

14. חרף האמור לעיל, בחרו העותרות להגיש עתירתן רק ביום 3/2/14, כשכבר החלו פעולות האכיפה, הכל כפי שנמסר להן מפורשות במייל מיום 16/1/14.

15. לא בכדי, אפוא, סירב בית המשפט הנכבד להוציא צו ארעי במעמד צד אחד וקבע את הדין ליום 17/2/14, כשעל המשיבים להגיש תגובתם ביום 15/2/14. בעקבות בקשת העותרים, במעמד צד אחד, הוקדם הדין.

16. העתירה הוגשה בשיהוי רב, בנסיבות העניין:

א. תקנה 3(ב) לתקנות בית משפט לעניינים מנהליים (סדרי דין), התשס"א – 2000 קובעת במפורש כי על עתירה מנהלית להיות מוגשת ללא דיחוי ולא יאוחר מארבעים וחמישה ימים מיום שנודע לעותר על החלטה.

ב. בנוסף, 45 ימים הנקובים בתקנות, בבחינת "לכל המאוחר", אינם מהווים סוף פסוק לצורך בחינת מועד הגשת העתירה, שכן, מועד זה נבחן אף על רקע נסיבות העניין.

בפרט אמורים הדברים באשר לבקשה לסעד ביניים, כפי שמורה אותנו מפורשות תקנה 4 לתקנות, הקובעת -

**"בית המשפט רשאי לדחות עתירה אם ראה כי בנסיבות הענין היה שיהוי בהגשתה, אף אם הוגשה בתוך המועד של ארבעים וחמישה ימים..."**

בעת"מ 372/04 ש. כהן הנדסה בע"מ נ' עיריית אשדוד (באר שבע), 17/02/2005, קבע כב' השופט ניל הנדל:

**"מוסכם על הצדדים כי העתירה הוגשה ארבעים-ושלושה יום לאחר שנודע לעותרת כי העירייה החליטה לקיים שלב שני של ההליך. עתירה מנהלית יש להגיש תוך ארבעים וחמישה יום. אך עמידה במועד זה אינה סוף פסוק. תקנה 3(ב) לתקנות בתי המשפט לעניינים מנהליים (סדרי הדין) התשס"א – 2000, קובעת: "תוגש עתירה ללא שיהוי לפי נסיבות העניין, ולא יאוחר מארבעים וחמישה יום מיום שהחלטה... או מיום שנודע לעותר עליה". התקופה של ארבעים וחמישה יום אינה אלא תאריך אחרון, במובן מסוים"**

17. משהובא לידיעת העותרות כבר בחודש נובמבר עמדת המשיבים כי לפי הדין יש להעסיק קצין בטיחות במפעל על דרך של קיום יחסי עובד-מעביד בינו ובין אותו מפעל, הרי שהגשת עתירתם בתחילת חודש פברואר(!) מהווה איחור ניכר וכן שיהוי ניכר בהגשת העתירה, הן על פי הדין והן על פי הנסיבות בהן עסקינן.

18. בסעיף 19 לעתירה "מתרצים" העותרים, במרומז, את העתירה המאוחרת בכך שקיוו שהרשות תבחן מחדש עמדתה.

לצד תקווה זו, היה ברור לעותרים, שכן לא יכול להיות אחרת נוכח הדברים המפורשים שנאמרו להם, כי כל עוד לא שונתה לשון תקנות התעבורה, יש לקיים יחסי עובד-מעביד בין המפקחים לבין המפעלים בהם הם מועסקים.

19. הלכה היא, כי אף בחליפת מכתבים, לאחר קבלת ההחלטה נשוא העתירה, אפילו היתה כזו, אין כדי לעצור את מרוץ השיהוי, כפי שכבר נפסק לא אחת. יפים לעניין זה דבריו של כב' השופט (כתוארו אז) ברק בבג"צ 410/78 **מילס ישראל בע"מ נ' שר האוצר** פ"ד לג(1) (1979) 271:

**"אמת הדבר, בטרם יפנה אדם לבית משפט זה, עליו לפנות לשלטונות כדי לשכנעם בצדקתו. אך בעשותו כך, אל לו להשהות את פנייתו לבית משפט זה יתר על המידה. [...] עותר אינו יכול להתגבר על טענת שיהוי בכך שהוא מתעקש, אינו מוכן לראות בסירוב שהוא מקבל סוף פסוק, וממשיך להתכתב עם הרשויות. דבר זה נכון הוא במקום שהפניות הן חד צדדיות. אך דבר זה נכון גם במקום שהרשויות באדיבותן משיבות לפונה שוב ושוב, כי אין בידין לשנות החלטתן."**

כן ראה עת"מ 4011/07 **אילן גלבסקי נ' יעקב פרץ ואח'** (פורסם בנבו).

20. מקל וחומר בענייננו, עת, כאמור, לא באה כל פנייה לרשות בעקבות המייל מיום 16/1/14, המודיע כי לפנים משורת הדין, יידחה מועד האכיפה.

#### **אי צירוף צד ראוי**

21. תקנה 6 לתקנות בתי משפט לעניינים מנהליים (סדרי דין), התשס"א – 2000 קובעת כדלקמן:

**"(א) המשיבים בעתירה יהיו הרשות שנגד החלטתה מכוונת העתירה, כל רשות אחרת הנוגעת בדבר, וכן כל מי שעלול להיפגע מקבלת העתירה.**

**(1א) המשיבים בעתירה נגד החלטת ועדת השגות, נוסף על האמור בתקנת משנה (א), יהיו כל מי שהיה בעל דין להליך לפני הוועדה, למעט העותר.**

**(ב) בית המשפט רשאי, בכל שלב משלבי הדיון, להורות על מחיקת עתירה אם לא צורף משיב ראוי, או להורות על צירופו של עותר או משיב, וכן על מחיקת משיב או עותר שצורף לעתירה."**

22. לעתירה לא צורפו צדדים שעלולים להיפגע הן מן הסעד המבוקש והן מן הבקשה:

23. בועדת הכלכלה שדנה בעניין, כמפורט לעיל, הופיע והשמיע דבריו גם נציג איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה [שכירים ועצמאיים], אשר אף היה מיוצג באמצעות עו"ד רונאל פישר. את עניינם של משרדי הבטיחות העצמאיים, דוגמת העותרות, ייצג באותו דיון איגוד לשכות המסחר.
24. בעקבות אי-דחיית הדיון [עת כבר בבקשה ציינו כי לא צורף צד ראוי], הסתבר כי האיגוד מעוניין להשמיע דבריו בפני בית המשפט הנכבד ולתמוך בעמדת המדינה.
25. בנוסף, מועצת המובילים והמסיעים בישראל, אשר אף הם הוזמנו לדיון בועדת הכלכלה והשמיעו דעתם בנושא ולהם נודע על קיום העתירה רק אתמול, מבקשים להתייבב לדיון ולומר את דברם.
26. לא יתכן כי צדדים חיוניים לעתירה, אשר עלולים להיפגע באופן ממשי מקבלת צו ביניים לא יזכו להשמיע דברם, בכתב ובאופן מסודר, דבר דבור על אופניו, טרם הכרעת בית המשפט הנכבד בבקשה.
27. ודוק: החובה המוטלת מכוח התקנות, לאמור – העסקת קצין בטיחות על דרך קיום יחסי עובד-מעביד מוטלת על המפעלים, לא על גופים דוגמת העותרות. לא יעלה על הדעת, כי הגופים עליהם מוטלת החובה מכוח החיקוק לא יישמעו בפני בית המשפט! בהקשר זה יש לזכור, כי יש להניח כי אכיפת חובת ההעסקה על דרך קיומם של יחסי עובד מעביד עשויה לשפר את תנאי עבודתם והעסקתם של קציני הבטיחות ולחזק את מעמדם ולכן, ביטולה, כמבוקש בבקשה ובעתירה, טומן בחובו, מן הסתם, פגיעה ממשית.
28. על כן, חוזרים המשיבים על בקשתם לדחות את מועד הדיון כדי לאפשר התייבבות גופים אלו, או כל מי שרואה עצמו נפגע מקבלת הצו, ולאפשר להם להביא טיעונם באופן ראוי, הולם ומלא, טרם תינתן הכרעה.
29. המשיבים יטענו, כי די בשיהוי ובאי צירוף צדדים ראויים, כדי להביא לדחיית הבקשה על הסף.
30. למען הזהירות, להלן התייחסות לגופה של הבקשה.

## הרקע לעתירה

31. סעיף 70(23א) לפקודת התעבורה קובע הסמכה לקביעת תקנות על ידי שר התחבורה בנושא "סדרי בטיחות תחבורתיים במפעלים המפעילים רכב במספר שנקבע בתקנות, והוראות בדבר הסמכת אדם שיפקח על סדרי הבטיחות התחבורתיים במפעלים כאמור, קביעת תפקידיו, חובותיו, כישוריו ודרכי עבודתו; תקנות לפי סעיף קטן זה יותקנו באישור ועדת הכלכלה של הכנסת".
32. מכח הסמכה זו נקבע חלק י' לתקנות התעבורה הקובע סדרי בטיחות בהפעלת כלי רכב במפעלים והוא מהווה את ההסדרה החקיקתית לעניין קציני הבטיחות לרכב. בבסיס הסדר זה קבועה החובה של מפעל כהגדרתו בפרק (ככלל מדובר בתאגיד המחזיק מספר רב של כלי רכב) להעסיק קצין בטיחות לרכב ומסדיר את הסמכת קצין הבטיחות ותפקידיו וחובותיו בביצוע תפקידו.
33. תקנה 580 לתקנות התעבורה קובעת-

**"580 (א) בעל מפעל יעסיק במפעלו קצין בטיחות שיש לו רישיון נהיגה לסוגי הרכב המופעלים במפעל."**

"מפעל" מוגדר בתקנה 579 לתקנות התעבורה –

**"מפעל" כל אחד מאלה:**

טור ב'	טור א'
40	(א) רכב נוסעים פרטי, רכב עבודה או רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עד 3,500 ק"ג
20	(ב) אוטובוס, מונית, רכב סיור, רכב מדברי, או רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 3,500 ק"ג
20; "	(ג) חלקם מהסוג שבפסקה (א) וחלקם מהסוג שבפסקה (ב) או סוג אחר

34. חריג להסדר שפורט לעיל בתקנות התעבורה נקבע בהסדר לפי חוק שירותי הובלה. על מנת לאפשר את יישומו הוקמו משרדים כדוגמת העותרות. בתקנות שירותי הובלה נקבע כי על מוביל, שלו עד 5 כלי רכב, מוטלת חובה להתקשר עם קצין בטיחות ("יעמוד לרשותו קצין בטיחות"). המסקנה כי המוביל אינו חייב להעסיק את קצין הבטיחות מתחדדת גם מתוך



ההשוואה להסדר הקבוע לסוגים אחרים של מובילים, למשל מובילי חומרים מסוכנים, אשר לגביהם נקבע במפורש כי ישנה חובה להעסיק קצין בטיחות.

35. בשנים האחרונות נבחן מחדש ההסדר ולכן הוקמה במשרד התחבורה ועדה לבחינת מעמד קציני הבטיחות, בשיתוף הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים והמשטרה. הוועדה המליצה במרץ 2010 על תיקון התקנות והבהרת ההסדר, וביו היתר התייחסה לחיזוק מעמד קצין הבטיחות, חשיבות נוכחות קצין בטיחות במפעל, ומתן אפשרות להתקשרות עם קצין הבטיחות ולא רק לחייב העסקה.

36. רוב המלצות הוועדה התקבלו על ידי מנכ"ל משרד התחבורה והשר ובעקבות כך גובש תיקון לתקנות התחבורה והועבר לאישור ועדת הכלכלה של הכנסת. לעניין העסקת קצין הבטיחות בשלב הראשוני הוחלט לא לקבל את המלצת הוועדה והוחלט, באותו שלב, לשמר את חובת ההעסקה הקבועה כיום בתקנות.

37. במסגרת הדיון הראשון בוועדת הכלכלה ב-11/6/2013 ובעקבות הפערים שהתגלעו בדיון הציע יו"ר הוועדה למשרד התחבורה להיפגש ולשמוע את הערות קציני הבטיחות. בעקבות ישיבות אלו החליט מנכ"ל משרד התחבורה על שינוי ההסדר וכי במקום לחייב את המפעל להעסיק את קצין הבטיחות המפעל יהיה מחויב בהתקשרות עם קצין בטיחות, וכך יובהר כי אין חובה בהכרח לקיום יחסי עובד-מעביד ביניהם.

38. ביום 4/11/2013 התקיים דיון נוסף בוועדת כלכלה ובו נידונה ההצעה המתוקנת של משרד התחבורה. הדיון בוועדה היה דיון סוער, וחברי כנסת רבים הביעו את דעתם, במסגרת דיון זה, כי יש להשאיר את המצב הקיים ולחייב קיום יחסי עובד-מעביד ובכך לא לקבל את הצעת משרד התחבורה לתיקון.

39. בעקבות פניית ח"כ איילת שקד, אמור להתקיים דיון חוזר בוועדת הכלכלה של הכנסת, וכפי שנמסר למש' התחבורה, הוא אמור להתקיים בחודש מרץ.

40. באם יתקיים דיון חוזר ובמסגרתו תתקבל עמדת משרד התחבורה בדבר שינוי התקנות, הרי שמתיותר הצורך לדון בעתירה.

41. ניתן לסכם עד כאן, כי עמדתו המעודכנת של מש' התחבורה הינה כי אין לכפות צורת העסקה של יחסי עובד-מעביד, דווקא, לגבי העסקת קציני בטיחות ואולם, כל עוד לא שונה הדין, יש לפעול על פיו ולאכוף הוראותיו, קרי – דרישת קיום התנאי של יחסי עובד-מעביד.

42. יודגש, כי פעולות האכיפה בהן נוקטת המשיבה 1 מתייחסת אך ורק למתן כתבי מינוי חדשים לקציני בטיחות. לשון אחר, קצין בטיחות שעד 1/2/14 הועסק על ידי העותרות, או דומיהן, במפעל כמשמעותו בתקנות התעבורה, יכול להמשיך להיות מועסק במתכונת

העסקה זו.

דוגמא לטופס מענה לבקשה חדשה למינוי קצין בטיחות רצ"ב **כנספח ב'**.

43. על פי הנתונים שברשות המשיבים, הוגשו בחודש ינואר ש"ז, החודש בו נדחה המועד ליישום בדיקת יחסי עובד מעביד, 83 בקשות חדשות למינוי קציני בטיחות לעומת 60 בקשות בממוצע בששת החודשים הקודמים. ישנה סבירות גבוהה מאוד לכך שבחלק גדול מהבקשות בקשו מפעלים לפטר קציני בטיחות שהיו מועסקים על ידם ולקבל תחתם שירותי בטיחות מקציני בטיחות המועסקים במשרדי קציני בטיחות.

44. מכל מקום, תיאור הדברים כאילו מטה לחמם של העותרות עתיד להישבר תוך ימים או שבועות, רחוק מן המציאות. אדרבא, קבלת הצו המבוקש בבקשה עלול לגרום לטלטלה במערכת היחסים שבין המפעלים לקציני הבטיחות המועסקים כיום על ידם ולפגוע דווקא במטה לחמם של מי שמועסקים כעובדים במפעלים.

### פרשנות התקנות

45. תקנות שירותי הובלה, אשר הינו חריג מחמיר להוראת תקנה 580(א) לתקנות התעבורה, והינן מאוחרות לתקנה 580, יצרו **לראשונה** אפשרות שקצין הבטיחות לא יעבוד במפעל, אלא "יעמוד לרשות" המפעל, על פי האבחנה הבאה: עד 5 כלי רכב (כולל) ניתן להסתפק בכך שקצין הבטיחות יעמוד לרשות המפעל. מ – 6 כלי רכב ומעלה, על מפעיל שירותי הובלה לקיים התנאי לפיו "הוא מעסיק קצין בטיחות".

46. לא בכדי משרדים המעסיקים קצין בטיחות, דוגמת העותרות, קמו **בעקבות** תקנות שירותי הובלה, המאפשר, במקרים מסוימים, להסתפק בכך שקצין הבטיחות עומד לרשות המפעל, ואינו עובד שלו. לשון אחר, רק מעת שמחוקק המשנה אפשר העסקת קצין בטיחות בדרך של "יעמוד לרשות" המפעל, להבדיל מהעסקתו, נוצרה תבנית העסקה דוגמת זו שמציעות העותרות.

בהמשך, "זלג" שירות זה שמספקים משרדים דוגמת העותרות, אשר הינם למעשה חברת כוח אדם של קציני בטיחות, גם למפעלים המחויבים בהעסקת קצין בטיחות מכוח תקנה 580(א) לתקנות התעבורה, חרף דרישת תקנה זו ל"העסקה" של קצין בטיחות, לאמור – על דרך קיום יחסי עובד-מעביד.

47. לשון תקנות שירותי הובלה, מעידה ומלמדת, כי מחוקק המשנה הבחין הבחן היטב בין "העסקה" של קצין בטיחות ובין תבנית העסקה בה קצין הבטיחות רק "עומד לרשות" המפעל, כפי שמקיימות העותרות.

48. אין ספק, אפוא, כי התיבה "העסקה", על דרך הרמוניה חקיקתית מתבקשת, טומנת בחובה דרישה לקיום יחסי עובד-מעביד. שאם לא תאמר כן, כיצד ניתן לקרוא את

האבחנה בתקנות שירותי הובלה בין "להעסיק" קצין בטיחות ובין "להעמיד לרשות" מפעל קצין בטיחות!?

49. מכל מקום, הפוך והפוך בהוראת תקנות התעבורה, ולא תמצא כל התייחסות לדרך ההעסקה המוצעת על ידי העותרות. היעלה על הדעת כי בתחום כה רגיש כמו הסדרת פיקוח בטיחותי על מפעלים של כלי רכב, לא יותנו תנאים ומגבלות על הגוף שמעסיק את אותם קציני בטיחות! כך, בכלל, ולאור הדרישות הרבות והמפורטות המופיעות בפרק י לתקנות התעבורה, בפרט. בהקשר זה יצוין כי הרשות פרסמה נוהל לעניין תקנות שירותי הובלה אשר הסדיר את פעולת המשרדים המורשים לתת שירות למובילים המפעילים עד 5 כלי רכב.

50. אין ספק שהתקנות מתייחסות לקצין בטיחות, שהוא אדם בשר ודם, ולא תאגיד המעסיק את קצין הבטיחות: ר' למשל הגדרת "קצין בטיחות" שעניינה באדם שהרשות הסמיכה אותו. בנוסף, כתב ההסמכה ניתן על פי תקנה 582 לתקנות התעבורה למי שהתקיימו בו תנאים שיכולים להתקיים רק בבן אדם ולא בגוף (השכלה, תושבות, בעל תעודה סוג 2 במכונאות, בעל רישיון נהיגה דרגה 3 ומעלה, וכן סיום קורס קציני בטיחות ועמידה בבחינות). כן, ר' לשון תקנה 580(א) קובעת כי "בעל מפעל יעסיק במפעלו קצין בטיחות שיש לו רישיון נהיגה לסוגי הרכב המופעלים במפעלו."

51. העתירה גורסת פרשנות, לפיה התיר המחוקק קיומו של גוף מתווך שהוא עצמו יעסיק את קצין הבטיחות, על אף שגוף כאמור לא מוזכר כלל בתקנות התעבורה וממילא, אין כל מגבלות או תנאים אחרים החלים על דרך פעילותו. לטעמנו, לא ניתן לקבל פרשנות כזו, היוצרת חוסר איזון מוחלט בין דרישות קפדניות ודוקניות מקצין הבטחון עצמו, עליו, לצד המפעל בו הוא משמש כקצין בטיחות, מוטלת האחריות, מנהלית ואחרת, ומדובר באחריות מן המדרגה הראשונה, בעוד הגוף המעסיק אותו משוחרר מכל מגבלה ומכל אחריות.

52. בהקשר זה מן הראוי לזכור המאטריה בה עסקינן: מדובר בגוף האמור לפקח על בטיחות ציי רכב, על תקינותם, על הנהגים של אותם רכבים – בריאותם, הכשרתם, על הנהגת סדרי בטיחות ו"לפקח על הוראות כל דין הנוגע לבטיחותם של עוברי דרך...". [תקנה 585(א) לתקנות התעבורה].

מדובר, בסופו של יום, על אחריות המתקיימת כלפי הציבור כולו, של משתמשי הדרך, בה משתמשים אף אותם רכבים עליהם מופקד, בטיחותית, קצין הבטיחות.

באם כשל קצין בטיחות בעבודתו ובכך סיכן את עוברי הדרך או הנהגים, או חו"ח גרם לפגיעה או מוות, אין כל אחריות מוטלת לפתחו של מי "שמתווך" את העסקתו, באשר הדין לא מתייחס אליו ולא מטיל עליו כל חובות. מדובר בתוצאה שאיננה מתקבלת על הדעת, בכל הכבוד.

53. יודגש, כי להשקפת משרד התחבורה קצין הבטיחות הוא הגורם האחראי באופן אישי על הפיקוח כנדרש בתקנות התעבורה. מטעם זה, קבעה הועדה לבחינת מעמד קציני

הבטיחות כי אין מקום להסדיר "משרד למתן שירותי בטיחות" ולתת לו רישיון. המלצה זו התקבלה על ידי הנהלת המשרד שסברה אף היא כי אין צורך ברישוי הגוף המתווך ויש להטיל את האחריות לפיקוח על המפעל ועל קצין הבטיחות **באופן אישי**. עמדה כאמור הוצגה בדברי ההסבר לתיקון לתקנות התעבורה שם נכתב "לקצין הבטיחות הנותן שירותי בטיחות למפעל (הן בדרך של העסקה והן בדרך של התקשרות חוזית) קיימת הכשרה מקצועית מתאימה ואחריות מלאה כלפי הרכב והנהג שנמצא תחת פיקוחו. מתן רישיון לתאגיד שעיסוקו בהעסקת קציני בטיחות ובהתקשרות עם בעלי רישיון מוביל אינו מוצדק."

ואולם, יש לזכור כי לעת הזאת, ועדת הכלכלה לא אישרה תיקון זה.

54. **לכן, אם רצה מחוקק המשנה לאפשר העסקה באמצעות גוף מתווך בתחום כה רגיש, הדבר היה מוזכר מפורשות בתקנות ועוד, יש להניח, היה מצביב מחוקק המשנה מגבלות של רישיון/היתר וכן תנאים מסוימים, שיעמדו בהלימה עם התנאים הנדרשים מקצין הביטחון. בנוסף, היו נקבעים תנאים המאפשרים פיקוח על גוף כאמור. הרי לא יתכן, כי על קצין בטיחות חלים תפקידים כה רבים ובני פיקוח, בעוד מי שמפקח על אותם מפקחים, פטור מכל אלה.**

אם נקבל ה"תיזה" הפרשנית של העותרים, הרי שגם בעל רישום פלילי, ויותר מכך – עבריין תנועה סדרתי, יכול לעמוד בראש תאגיד המעסיק את קציני הבטיחות, תוצאה בלתי מתקבלת על הדעת, בעליל.

55. לטעמנו, משאין מוזכר בתקנות התעבורה קיומו של גוף מתווך, וכנגזר מכך, אין על גופים כאלה חובת רישוי או בתנאים כלשהם, וגם סעיף הפיקוח לא חל על גופים כאמור (רי תקנה 587ג לתקנות התעבורה) וכאשר התקנות מחייבות במפורש העסקת קצין בטיחות, הרי שאין אפשרות חוקית כיום להעסיק קצין בטיחות באמצעות חברות תיווך דוגמת העותרות לפי ההסדר בתקנות התעבורה.

56. ניתן ללמוד גזירה דומה מנושא משיק, והוא התנאים שמציב מחוקק המשנה מבודקי מעליות. נושא הבטיחות ברכב והמעליות הוא דומה למדי: בשני המקרים אדם מיומן צריך לשמש כבבודק, ובשני המקרים מדובר במכשירים מכאניים (מעלית ורכב), כאשר כשל בבדיקתם עלול להביא לפגיעה בנפש. בתחום המעליות מתבצע הפיקוח על דרך מתן שירות, שכן ברי, כי אין צורך בנוכחות קבועה של נותן השירות במקום בו מותקנות מעליות, בניגוד לתחום הרכב.

57. הפיקוח על תחום בטיחות המעליות מוסדר בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים – התקנת מעליות ומתן שירות למעליות, תשמ"ד – 1984. על פי צו זה, קיימים שני גורמים שהצו מסדיר רישוי לגביהם: מתקין מעליות, שחייב להיות אדם בשר ודם ולא תאגיד, ונותן השירות שיכול להיות גם תאגיד. מעבר לכך כי התאגיד מצוין מפורשות בצו, הצו גם

מפרט תנאי בו מחויב התאגיד (אחד מעובדיו הקבועים חייב להיות מעליתן). ברישיון נקבע שהפרת נוהל עשוי להביא לפסילת הרישיון.

58. תבנית רישוי והעסקה הקיימת בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים – התקנת מעליות ומתן שירות למעליות, תשמ"ד – 1984 אינה קיימת בתקנות התעבורה. מחוקק המשנה של תקנות התעבורה לא נתן כל מעמד לחברות דוגמת העותרות, ולא קבע כל תנאי לגביהן. מכאן עולה, כי אין כל יסוד שבדין לתביעתן של העותרות לאפשר להן להיות חלק מהסדר קיים ובתחום כה רגיש כמו פיקוח על בטיחות רכבים.

59. זאת ועוד. העותרות לא מפרטות בעתירתן כל ערך לקיומן, מעבר לתיווך עצמו. **חשוב לזכור, כי קיום חברות כח אדם, שכל תכליתן הוא תיווך, פוגע בדרך כלל במעמד עובדים מסוג זה בענף, בתנאיהם ובשכרם.** כל עוד לא נתן מחוקק המשנה דעתו לעניין זה, ואפשר העסקה שעלולה להיות פוגענית לעובדים בתחום של פיקוח בטיחות, אין ליתן יד ל"פרשנות" שמציעות העותרות, אשר לאו פרשנות היא, אלא דרישה להסדר חקיקתי חדש, שלא קיים עתה.

**דווקא העובדה כי בועדת הכלכלה התקיימו דיונים ערים וסוערים בנושא מלמדת כי לתחום זה של הסדרה פנים רבות ויש לנקוט משנה זהירות ביצירת הסדר, על דרך פרשנות, שלא בא זכרו בדבר החקיקה בו עסקינן.**

## מאזן הנוחות

60. לבד מאמירות כלליות וסתמיות, לא פירטו העותרות מה הנזק העלול להיגרם להן מאי מתן הצו. כך, לא ברור למי מייחסים הם את הפגיעה בפרנסת עשרות אנשים [ס' 95 לבקשה] והרי קציני הבטיחות יכולים להיות מועסקים ישירות במפעלים, ללא תיווך העותרות, ומטה לחמם לא יינזק. באותו אופן, לא פורט כיצד מחושב הנזק של מאות מיליוני שקלים (!) עליו מצביעות העותרות.

די בכך כדי לדחות את הבקשה לצו ביניים.

- ר' עע"מ 7961/12 הדים מכונים אודיולוגים בע"מ נ. שרותי בריאות כללית (ניתן ביום 2.12.2012).

61. לעניין זה חשיבות רבה נוכח העובדה כי האכיפה בה נוקט משרד התחבורה הינה מוגבלת והדרגתית, כך שרק בקשות חדשות למינוי מפקחי בטיחות נדרשות לעמוד בתנאי של קיום יחסי עובד-מעביד. לכן, המועסקים כיום על ידי העותרות יכולים להמשיך להיות מועסקים על דרך העסקה זו.

62. לצד אמירות סתמיות לגבי נזק, ברי, כעולה מהתיאור העובדתי דלעיל, כי דווקא עצירת האכיפה בשלב זה, עלולה לגרום לפגיעה רבה במי שמועסק כעובד במפעל ואף להביא

לפיטוריו ולפגיעה בתנאי העסקתו בהמשך וזאת על רקע הטלטלה שכבר נגרמה, בעקבות

דחיית האכיפה בשבועיים בלבד.

63. אשר על כן, ומכלל הטעמים המנויים לעיל, מתבקש בית המשפט הנכבד לדחות את הבקשה תוך חיוב העותרות בהוצאות משפט ושכ"ט עו"ד.



מיכל פליגלר (שטיין), עו"ד

סגן בכיר א'

פרקליטות מחוז תל-אביב (אזרחי)

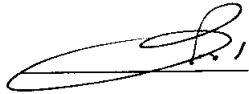
## ת צ ה י ר

אני הח"מ ג'קי לוי נושא ת.ז. 004583829 לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן מצהיר בזה בכתב כדלקמן :

אני משמש כמנהל גף קציני בטיחות במשרד התחבורה ואף משיב 2 בעתירה להלן, ונותן תצהירי בתמיכה לאמור בתגובה לבקשה לצו ביניים להלן - התגובה, בתיק עת"מ - 2250-02-14 תעבורה על בטוח 2007 בע"מ ואח' נ. משרד התחבורה ואח', בבית המשפט המחוזי מרכז - בלוד, בשבתו כבית המשפט לעניינים מנהליים.

מתוקף תפקידי זה אני מצהיר כדלקמן;

1. האמור בסעיפים 4-5, 34-38, 41-42 לתגובה הינו בידיעתי האישית, מתוקף תפקידי, ומתוך עיון במסמכים שהובאו לעיוני.
2. האמור בסעיפים 23-24 נכון למיטב ידיעתי ואמונותי, כשמקור ידיעתי הוא האיגודים בעצמם.
3. האמור בסעיף 12 לתגובה נמסר לי על ידי יועציי המשפטיים.



ג'קי לוי 11.2.14

## א י ש ו ר

קו (הררי) גבריאל, עורך דין

מספר רשיון 9875

ביום 11/2/14 הופיע בפני עורכי הדין יחידת התביעות-משרד התחבורה לוי שזיהה עצמו על ידי ת.ז. מס' 004583829 ואחרי שהזרתיו כי עליו להצהיר את האמת וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אשר את נכונות ההצהרה הנ"ל וחתם עליה בפני.

קו (הררי) גבריאל, עורך דין

מספר רשיון 9875

מנהל יחידת התביעות-משרד התחבורה

11.2.2014

נושא: עתירת קציני בטיחות FW:



**From:** [mailto:safety@barak.net.il] תעבורה על בטוח (2007) בע"מ  
**Sent:** Tuesday, November 26, 2013 8:44 AM  
**To:** איתי עצמון  
**Cc:** lukman@013.net; uri@ramat.co.il; אבישי ברוורמן; אתי בנדלר; לאה ורון; מרב תורג'מן; ענבל דגן; tiko123@walla.co.il; 'Yafa Hovav - Chamber Of Commerce'; HaimO@chamber.org.il  
**Subject:** RE: פגיעה בחופש העיסוק כפי שהועבר לגורמים הרלוונטיים

**מכובדיי שלום רב**

- א. מודה לך על תשובתך בעניין.
- ב. בעניין זה הריני להשיבך כדלקמן: תקנה 580 לת"ת חוקקה שנת 1961 התשכ"א, בבואה של הכנסת לחוקק חוק אין בכוונתה לפגוע בחופש העיסוק, גם כאשר היא מצהירה נוסח מסוים אין היא יכולה להניח כי תתקיים פגיעה בזכות יסוד, (להלן חוק דקלרטיבי- הצהרתי), וכאשר רשות מנהלית נותנת זה פרשנות שפוגעת בזכות יסוד, דין החוק – בטלות (לכן במקרה זה תקנה 580 איננה חוקית כלל וכלל) "זמיר הסמכות המנהלית ע"מ 143"
- ג. במשך 52 שנה לא הצהיר משרד התחבורה כי הוא מפרש את המילה יעסיק כיחסי עובד מעביד, יתר על כן נתן משרד התחבורה הכשרה לכך, בזה שזכות אדם לפרנסתו ולמשלוח ידו והיא נעשית בצורה הזאת עשרות שנים וביתר שאת בעשור האחרון, הפרוטוקול המצ"ב של הגב' זוכוביצקי איננו משקף את הצהרת משרד התחבורה משך בשנים, יתרה מכך הצהרת משרד התחבורה לבג"ץ 4829/07 "שמעון לוקמן נ' שר התחבורה, בתצהיר שניתן ע"י עו"ד זוכוביצקי דאז אמר מפורשות כי משרד התחבורה רואה את המילה יעסיק גם כיחסי עובד מעביד וגם כנותן שירותים חיצוני ואין לו רצון או זכות להתערב בצורת העסקה, מכאן עולה כי דברי של עו"ד זוכוביצקי אינן עולים בקנה אחד עם התצהיר לבג"ץ דאז, היום לצערי הדבר מתקיים מתוך פרשנות מעוותת ונגועה בשיקולים זרים עושה זאת עו"ד זוכוביצקי ומר ג'קי לוי.
- ד. אגב בפסקי דין שונים בבית הדין הארצי לעבודה מפרש בית המשפט את המילה יעסיק גם כיחסי מעביד וגם כנותן שירותים ומקבל שירותים.
- ה. בעניין חוות דעתך ודעתך היועץ המשפטי לכנסת ולוועדת הכלכלה ולאחר שהתייעצתי עם גורמים משפטיים רבים, בבוא המדינה לפגוע בזכות יסוד עליה להניח כי מתקיים מס' תנאים, תכליתיות, מידתיות ובטחון המדינה, כידוע לך התכליתיות איננה מתקיימת מאחר ולא הוכח שיטה עדיפה להעסקה מבחינה בטיחותית, מידתיות – קיים חוסר מידתיות גדול בהחלטה להפוך את ענף הבטיחות לענף של שכירים בלבד, ובטחון המדינה אינו קיים במקרה זה, כך שעל פניו הפגיעה של זכות חופש העיסוק נפגעת שבעתיים.
- ו. לעניין ההחלטה הערכית של חברי הכנסת, לא נראה לי שהדין שהתקיים מיצה באמת את הפגיעה בזכות יסוד לחופש העיסוק, אלה ההצבעה בעיקרה הייתה פוליטית ולא מקצועית, כך למשל גיוס ח"כ רוברט אילטוב, מיכל רוזין ואיציק וקנין להצבעה אף על פי שלא נכחו בדיון הקודם ואין להם חומר רקע בעניין.
- ז. מכתבי זה בא להאיר את עינכם בעניין כי פגיעה בזכות יסוד מתקיים למול עינכם וכי בכוונתי לעתור לבג"ץ.
- ח. ביכולתכם למנוע זאת אנא עשו זאת!!
- ט. מצ"ב עותק ממכתבו של מנכ"ל משרד התחבורה ערב הדיון בוועדה 11.06.13

בברכה

דורון אברגיל

**From:** [mailto:iazmon@KNESSET.GOV.IL] איתי עצמון  
**Sent:** Monday, November 25, 2013 4:40 PM  
**To:** safety@barak.net.il



**Cc:** אבישי ברוורמן; אתי בנדלר; לאה ורון; מרב תורג'מן; ענבל דגן  
**Subject:** FW: פגיעה בחופש העיסוק כפי שהועבר לגורמים הרלוונטיים

לכבוד  
מר דורון אברג'יל  
מנכ"ל תעבורה על בטוח (2007) בע"מ

שלום רב,

לאחר בחינת טענותיך במכתב המצ"ב ועיון נוסף בדברים שנאמרו בישיבת ועדת הכלכלה ביום 4.11.2013 (הפרוטוקול פורסם באתר הכנסת), הריני להשיבך כדלקמן:

להבנתי, ועל דעתה של המשנה ליועץ המשפטי לכנסת ויועמ"ש לוועדת הכלכלה, עו"ד אתי בנדלר, אין במצב הקיים היום לפי תקנות התעבורה, התשכ"א-1961, קרי בחובה לקיים יחסי עובד-מעביד בין "מפעל" כהגדרתו בתקנות האמורות לבין קצין בטיחות, כדי לפגוע באופן בלתי מידתי בזכות היסוד לחופש העיסוק.

כזכור, בישיבת הוועדה לא ניתנה חוות דעת מקצועית חד-משמעית שהצביעה על יתרון ברור ומכריע למודל העסקה כזה או אחר, וההכרעה להשאיר על כנו את המצב הקיים כאמור התקבלה על ידי חברי הכנסת כהחלטה ערכית, לאחר דיון ממושך שבמהלכו נשמעו בהרחבה טענות הגורמים הרלוונטיים.

עוד אציין כי באותה ישיבה הבהירו נציגי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים באופן חד-משמעי, כי הפרשנות שניתנת על ידי המשרד לתקנות כנוסחן היום, המחייבות מפעל להעסיק קצין בטיחות, היא קיום יחסי עובד-מעביד בין הצדדים, כאמור בעמ' 7-8 לפרוטוקול הדיון:

#### "שרית זוכוביצקי-אור:

היום תקנה 580 מחייבת למעשה בעל מפעל או מי שמפעיל כלי רכב, "מפעל" בהתאם להגדרה בתקנה 579, להעסיק קצין בטיחות. אני פותחת סוגריים, רק לצורך ההבנה המלאה – חובת ההעסקה היא היום הכלל על-פי התקנות הקיימות. לחובה הזאת יש כבר היום חריג. החריג הזה מופיע בתקנות שירותי הובלה, והוא קובע שבכלי רכב בעלי רישיון רכב, כלומר כלי רכב מסחריים שמשקלם הכולל עולה על 10,000 קילוגרם, בעלי רישיונות מוביל שמפעילים עד חמישה כלי רכב, לא חייבים בהעסקה אלא יכולים לקבל שירותים. זאת אומרת, קצין הבטיחות יעמוד לרשותם. תקנות שירותי הובלה עושות הבחנה בין "יעסיק" לבין "יעמוד לרשות", דהיינו, המצב המשפטי הקיים היום.

#### היו"ר אבישי ברוורמן:

ולכן?

#### איתי עצמון:

המצב הקיים היום הוא יחסי עובד-מעביד לפי הפרשנות שלכם לסעיף?

#### שרית זוכוביצקי-אור:

כן. אנחנו אומרים שיש היום חובת העסקה. אנחנו מפרשים את המילה "יעסיק" כיחסי עובד-מעביד. התיקון המוצע מבקש לשנות את המצב המשפטי הזה בהתאם להחלטת המנכ"ל ולחייב התקשרות. מבחינתנו, כדי לקבל שירותים אפשר יהיה להתקשר חוזית, כאשר האופציה הזאת פותחת למעשה את האפשרות להמשיך ולהעסיק או האפשרות השנייה לקבל שירותים כקבלן."

חברי הכנסת קיבלו את ההחלטה להשאיר את המצב הקיים על כנו לאחר שניתנה הבהרה זו – ראה בעמ' 24 לפרוטוקול הדיון:

#### "היו"ר אבישי ברוורמן:

תודה רבה. אני עובר להצבעה. אני מציע את שתי האופציות לסעיף (2): 1. המצב הקיים, היינו "יעסיק"; 2. המצב המוצע על ידי מנכ"ל משרד התחבורה שבו מפרשים אחרת. אני מעלה להצבעה את האופציה הראשונה, "יעסיק במפעלו", היינו לשמור על המצב הקיים. מי בעד? מי נגד?

#### הצבעה

בעד – פה אחד

סעיף (2) נתקבל."

מעבר לכך, משהתקבלה ההחלטה בוועדה כאמור, ניתן לקיים בה דיון מחדש רק לבקשת חבר כנסת, שר או סגן שר בענייני משרדו, כאמור בסעיף 115 לתקנון הכנסת.

בכבוד רב,

איתי עצמון, עו"ד  
ממונה בכיר  
הייעוץ המשפטי לוועדת הכלכלה של הכנסת  
דוא"ל [iazmon@knesset.gov.il](mailto:iazmon@knesset.gov.il)

---

**From:** [mailto:safety@barak.net.il] תעבורה על בטוח (2007) בע"מ  
**Sent:** Wednesday, November 13, 2013 2:22 PM  
**To:** איתי עצמון; [YaaraLe@justice.gov.il](mailto:YaaraLe@justice.gov.il)  
**Cc:** [saritz@mot.gov.il](mailto:saritz@mot.gov.il); [sar@mot.gov.il](mailto:sar@mot.gov.il)  
**Subject:** פגיעה בחופש העיסוק כפי שהועבר לגורמים הרלוונטיים

יערה/ איתי שלום רב

מצ"ב מכתב שהועבר לגורמים הרלוונטיים בעניין פגיעה בחופש העיסוק

אודה על התייחסותכם לעניינים המשפטיים הנוגעים בדבר בטרם יגרם נזק בלתי הפיך שיאלץ אותנו לפטר מאות עובדים

בברכה

דורון אברג'יל  
תעבורה על בטוח (2007) בע"מ  
052-8966666

\*\*\*\*\*  
This footnote confirms that this email message has been scanned by  
PineApp Mail-SeCure for the presence of malicious code, vandals & computer viruses.  
\*\*\*\*\*

---

**IMPORTANT:** The contents of this email and any attachments are confidential. They are intended for the named recipient(s) only.  
If you have received this email in error, please notify the system manager or the sender immediately and do not disclose the contents to anyone or make copies thereof.  
\*\*\* MOT-eSafe scanned this email for viruses, vandals, and malicious content. \*\*\*

---

\*\*\*\*\*  
This footnote confirms that this email message has been scanned by  
PineApp Mail-SeCure for the presence of malicious code, vandals & computer viruses.  
\*\*\*\*\*



**משרד התחבורה  
התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים**

מינהל תנועה-אגף הרישוי  
תחום קציני בטיחות בתעבורה

4

05 בפברואר 2014  
מספר תיק:  
סימוכין:

לכבוד:

א.ג.נ.,

**הנדון: מינוי קצין בטיחות במפעל.....(שם המפעל).**

תקנה 580 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 מחייבת מפעל להעסיק קצין בטיחות.

החריג לכלל קבוע בתקנה 2(א)(4) לתקנות שרותי הובלה, התשס"א-2001 והוא מאפשר לבעל רישיון מוביל להובלה כללית עצמית באמצעות חמישה כלי רכב לכל היותר להתקשר עם קצין בטיחות.

ביום ..... התקבלה בקשה למנות את קצין הבטיחות ..... בחברת.....(להלן- המפעל).

על פי בדיקתי בבעלות המפעל יש X כלי רכב מסוג..... ו X כלי רכב מסוג (כאן נפרט את סוגי כלי הרכב וכמות כלי הרכב במפעל).

**לפיכך חלה חובה על המפעל להעסיק קצין בטיחות.**

על מנת שאוכל לבחון את הבקשה אבקש לדעת האם המפעל מעסיק בעצמו את קצין הבטיחות....., מספר כתב הסמכה .....

יצויין, כי לנוכח הפרשנות המשפטית שהתחדדה בעת האחרונה נוסח תקנה 580 לתקנות התעבורה מחייב קיומם של יחסי-עובד מעביד. לכן על מנת לעמוד בדרישות התקנה בנוסחה הנוכחי נדרש כי יתקיימו יחסי עובד מעביד בין המפעל וקצין הבטיחות.

ת.ד. 80 בית דגן מיקוד 50250

טלפון: 9545433-03 9545432-03, 9545418-03, פקס: 9545469-03

בטלפון \*5678 לשירותכם אתר אינטרנט: [www.mot.gov.il](http://www.mot.gov.il)



**משרד התחבורה**  
**התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים**

מינהל תנועה-אגף הרישוי  
תחום קציני בטיחות בתעבורה

יודגש, כי מדיניות משרד התחבורה היא כי יש לבטל את חובת העסקה הקבועה בתקנה 580 לתקנות התעבורה. לאור הפרשנות לפיה תקנה 580 לתקנות התעבורה מחייבת קיומם של יחסי עובד-מעביד הועבר לאישורה של ועדת הכלכלה תיקון לתקנות התעבורה המבטל את חובת העסקה ומחליפה בחובת התקשרות עם קצין בטיחות.

ביום 4.11.13 דנה ועדת הכלכלה בתיקון המוצע ועמדת חברי הכנסת היתה כי יש להשאיר את הנוסח הקיים בתקנות המתייחס להעסקת קצין בטיחות ולא לשנותו באופן המוצע. לפיכך, כל עוד התקנה לא תתוקן חובת העסקה הקבועה כיום בתקנה 580 לתקנות התעבורה נותרה על כנה ולא אוכל לאשר למפעל שאינו מקיים את החריג הקבוע בתקנות שירותי הובלה, לקבל שירות מקצין בטיחות באמצעות התקשרות עם חברה אחרת המעסיקה את קצין הבטיחות ומעניקה למפעל שירותי קצין בטיחות.

**ב ב ר כ ה ,**

**ג'קי לוי**  
**מנהל תחום קציני בטיחות**

העתקים:  
עו"ד שרית זוכוביצקי-אורי – יועצת משפטית  
עו"ד יערה למברגר – מחלקת ייעוץ וחקיקה(כלכלי-פיסקאלי), משרד המשפטים  
יוסי ניזרי – מנהל אגף מטענים וחומ"ס בפועל  
ת.ת

---

ת.ד. 80 בית דגן מיקוד 50250

טלפון: 9545433-03 9545432-03 ,9545418-03 ,פקס: 9545469-03

בטלפון \*5678 לשירותכם אתר אינטרנט: [www.mot.gov.il](http://www.mot.gov.il)