

כ"ו שבט תשפ"ד
05 פברואר 2024

לכבוד
חה"כ דוד ביטון
יו"ר ועדת הכלכלה
שלום רב,

הנדון: נייר עמדה של ארגון הנהגים לדיון בוועדת הכלכלה בנושא: הצעת חוק הפרות תעבורה מינהלתיות התשפ"ב-2021 קריאה להחרגת הנהגים המקצועיים מההליכים המינהלתיים

החלת ההליך המנהלי על הנהגים המקצועיים יביא לכאוס, להנצחה של טעויות אכיפה בהיקפים עצומים, לשלילה המונית של רישיונות בשל חוסר בפלטפורמה הראויה להתדיינות ולהוכחת חפות, למאות נהגים מקצועיים אשר ייפלטו מהשוק, ולהשמדת ערך של התחבורה הציבורית ופגיעה במשק.

המענה הנדרש הוא: החרגת הנהגים המקצועיים באופן אשר יתאים למאפיינים הייחודיים לענף זה, תוך השארתם בסדר הדין הפלילי, אשר אמור להפוך למופחת-עומס.

המוצע בהצעת חוק הפרות תעבורה מינהלתיות, התשפ"ב-2021, איננו מתכתב כלל עם עולם התחבורה הציבורית ואינו נותן מענה מותאם, ולא רק זאת, אלא שהוא טומן בחובו פוטנציאל נפיץ להפקרת נהגי התחבורה הציבורית, פגיעה חמורה בזכויותיהם האזרחיות ובחופש העיסוק שלהם וכן לשלילת רישיונות סיטונאית:

טעויות אכיפה בהיקפים עצומים

תקנות התעבורה, בדגש על סעיפי החוק הספציפיים הנוגעים לתחבורה הציבורית והרכבים הכבדים, הן מורכבות וסבוכות, וכפועל יוצא מכך, הרי שטעויות האכיפה הרבות מסתיימות, לרוב, בביטולן. להלן נתונים אודות רישומים של כ-130 נהגים מהשנים 2020-2023, חברי ארגון נהגי התחבורה הציבורית¹:

האחוזים בהתאם ל-130 נהגים אשר עניינם הסתיים (פסקי דין חלוטים) בבית המשפט לתעבורה

תוצאת ההליך הפלילי:	התוצאה אשר תהיה צפויה בבית הדין המינהלי לאותם מקרים:
100% * אחוז הצלחה –	* 3% אחוזי הצלחה – רק 4 נהגים היו מצליחים להוכיח ברמה של 51% כי לא ביצעו את העבירה המיוחסת להם.
בכל המקרים סעיף העבירה תוקן לחמור פחות ובוטלו כל הנקודות (סך הכל: 1,074 נקודות).	המשמעות: 126 נהגים אשר חלקם הגדול יהיה מועד לשלילת רישיון הנהיגה למשך 3 או 9 חודשים, על פי שיטת הניקוד של משרד התחבורה.

כך גם באשר לנהגי המשאיות, אשר הציגו בפני הוועדה הנכבדה את טעויות האכיפה הרבות (וביטולי הדו"חות בהתאם) כמצאות שגרתיות. על פי ההערכות, כ-80% מהדוחות שנרשמים לרכב כבד ולאוטובוסים מתגלים כחסרי בסיס ביחס לעבירה המקורית שאותה ביצע הנהג².

¹ על פי נתוני ארגון נהגי התחבורה הציבורית, מבית ההסתדרות הלאומית.
² מועצת המובילים והמסיעים. (9.7.23). נייר עמדה לוועדת הכלכלה: הצעת החוק להפרות תעבורה מנהלתיות.



היסטדרות לאומית
יש מי שפואל אף!
מייסודו של זאב דבונסקי, 1934 *8882

ארגון נהגי התחבורה הציבורית בישראל
-אגודת דרך הטנועה-

בעיית הנקודות, השבתת נהגים שלא כדין, ויצירת מחסור חריף אף יותר בנהגים מקצועיים

מרבית הבקשות להישפט מתרחשות בעיקר כדי לבטל את הנקודות, וכאמור, חלקן של הנקודות אכן מתבטל לבסוף בשל אכיפה שגויה. עם זאת, הצעת החוק מגדילה ומוסיפה כי עבירות תעבורה מסוג ברירת משפט לא יסתכמו בקנס בלבד, אלא יכללו בנוסף גם נקודות, אשר הצטברותן עלולה לגרור שלילת רישיון, ובשל כך גם את שלילת חופש התנועה וחופש העיסוק³.

בקרוב נהגי התחבורה המצב סבוך אף יותר. כיום אין בידול בשיטת הנקודות בין נהיגתו הפרטית של הנהג, לבין זו הציבורית, כך שיתכן ונקודות שצבר בצעירותו או במהלך נהיגה "פרטית" ולא במסגרת העבודה, עדיין עומדות לו לרועץ גם בגילאים מבוגרים יותר במהלך עבודתו. עליהן יתווספו הנקודות אשר ייצברו בהליך המינהלי בשל טעויות האכיפה התכופות, וכך נקבל מצב שהנקודות, אשר חלקן ישנות, וחלקן הוא תוצר של אכיפה שגויה, יביאו לשלילת רישיון מיותרת אשר נזקיה רבים מנשוא, הן לנהג והן לענף. נדגיש כי שלילת רישיון נהיגה מן הראוי ומן הדין שתהייה תוצאה של תהליך מנומק ומבוסס משפטית, ולא תוצר של פרוצדורה מינהלית שעל פי הנתונים אשר נסקרו כאן, יש הסתברות גבוהה לכך שהיא תישען על אכיפה שגויה.

ההליך הפלילי

למעשה, ההליך המינהלי ישלול מהנהג את חזקת החפות, זכות הגישה לערכאות וזכות הטיעון, בשל כך שבדיקה של עדויות השוטרים יכולה להתקיים אך ורק בערכאה המשפטית⁴. כיום יש כ-154 אלף תיקים בשנה, ומסתמן כי לאחר הצעת החוק, כ-90 אלף מהם יופנו לכיוון המינהלי⁵, כך שהפחתת העומס, והיה ואכן תתרחש, תוכל לאפשר דיון מעמיק יותר בעבירות המורכבות ובכלל זה בטענות האכיפה כלפי אותם נהגים מקצועיים אשר זהו מטה לחמם.

לסיכום

ההליך המינהלי המוצע אינו מתאים כלל וכלל לענף התחבורה הציבורית. בהיבט של ענף זה, לא רק שההליך המוצע אינו מיעל וחוסך, אלא אך נהפוך הוא, הוא מביא סרבול מיותר, דריסת זכויות, שבירת מטה-לחמו של הנהג, פגיעה כלכלית בו ובמשפחתו, היגרעותו ממצבת נהגי התחבורה הציבורית, הרעה בשל כך בשירות לאוכלוסיית הנוסעים, ומעגלי נזק נוספים של פגיעה אישית, ענפית ובטיחותית בכבישים. דוגמה לכך היא כי להערכתנו בכל שנה יתווספו כ-40,000 נהגים שרישיונם יפסל למשך 3 או 9 חודשים עקב שיטת הניקוד. אזרחים רבים לא יוכלו שלא לעלות על ההגה לצרכים אישיים ותעסוקתיים והמשמעות תהיה הגדלת כמות הנהגים אשר נוסעים בפסילה. **לארגון נהגי התחבורה הציבורית בישראל יש השגות ופתרונות שונים, אשר בבסיסם מונחת הציפיה שלא יעבור חוק הלוקה בחוסר התאמה כל כך קיצוני למאפיינים הייחודיים של ענף התחבורה הציבורית ונהגייה.** בשל כך אנו עומדים על דרישתנו להשתתף באופן אקטיבי בדיונים הסופיים, לבחון את החוק המוצע אל מול המציאות התחבורתית הציבורית ולהגיע להסכמות מותאמות, תוך בחינת המנגנונים להחרגת הנהגים המקצועיים והשאריתם בסדר הדין הפלילי, אשר אמור להפוך למופחת-עומס.

את זאת יש לעשות לפני שמזנקים לכאוס של השחתת יכולת התעסוקה של ענף שלם.

בכבוד רב,



ששי שדה
משנה למנכ"ל
היסטדרות לאומית



ישראל גנון
יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית

עותקים:
חברי הוועדה

³ לשכת עו"ד: (9.7.23). נייר עמדה - הצעת חוק הפרות תעבורה מינהליות.
⁴ מנחמה. (2023). ועדת הכלכלה: הצעת החוק להפרות תעבורה מנהליות.
⁵ דוברות הכנסת. (10.7.23). הודעה לעיתונות - ועדת הכלכלה החלה להכין לקריאה שנייה ושלישית את ההצעה להקים בית דין מנהלי לעבירות תעבורה.

