07 ינואר 2024
כ״ו טבת תשפ״ד

לכבוד
ח״כ בועז טופורובסקי
יו״ר ועדת המשנה לקידום הבטיחות בדרכים

שלום רב,

סיכום שנת 2023 - מגמות במעורבות אוטובוסים בתאונות הרכב בישראל

רקע

שימו לב

אוטובוסים הם כלי הרכב המעורב ביותר בתאונות דרכים חמורות בישראל בהשוואה לכל יתר סוגי כלי הרכב - כמעט פי 11 ביחס לכלי רכב פרטיים. [1]

ממשלת ישראל קבעה שהמלחמה בתאונות הדרכים הנה ערך עליון, הקימה רשות סטטוטורית לנושא זה, ועדיין במלחמה המתמשכת הזו נפגעים מעל 30,000 (שלושים אלף) בני אדם מידי שנה ונגרמת השפעה שלילית מקיפה על כלכלת המדינה.

כך בשנת 2023 התרחשו בישראל 336 תאונות קשות עם 358 הרוגים, לעומת 319 תאונות קשות בשנת 2022 ובהן 351 הרוגים. נתונים קשים אלו היו עלולים להיות אף גבוהים יותר לולא ההשפעה הממתנת עקב צמצום הפעילות המשקית בכלל והפחתת הנסועה בפרט במלחמת "חרבות ברזל". [1]

מספר התאונות החמורות במעורבות אוטובוסים גבוה בהשוואה לסוגי רכב אחרים.

על פי נתונים רב-שנתיים לשנים 2019-2022, מעורבותם אוטובוסים בתאונות דרכים בישראל - ובפרט כאלה שיש בהן פצועים קשה או הרוגים, גבוהה, גם ביחס לסוגים אחרים של כלי רכב וגם ביחס למדינות מפותחות אחרות.

אוטובוסים הם כלי הרכב המעורב ביותר בתאונות דרכים חמורות בישראל בהשוואה לכל יתר סוגי כלי הרכב - כמעט פי 11 ביחס לכלי רכב פרטיים. [2]

מגמות בתאונות אוטובוסים בשנים 2022, 2023

בשנים 2022 ו-2023 נהרגו בתאונות במעורבות אוטובוסים כ-9% מסך ההרוגים, כאשר האוטובוסים מהווים כ-1% מסך כלי הרכב הממונעים.

- בשנתיים האחרונות ישנה מגמת עלייה ברורה במספרי ההרוגים והפצועים קשה במעורבות אוטובוסים, מ-158 בשנת 2020, ל-195 בשנת 2022, בעוד במעורבות כלל כלי הרכב יש יציבות במגמה.
- מספר הפצועים קשה במעורבות אוטובוסים הנו פי 4 יותר מהפצועים קשה במעורבות משאיות כבדות.
- רוב התאונות הקשות והקטלניות במעורבות אוטובוסים מתרחשות בדרכים עירוניות.
- למעלה משליש מהנפגעים באופן קשה או קטלני בתאונות במעורבות אוטובוסים בדרכים עירוניות הם הולכי רגל.

סיכום והמלצות

האוטובוסים הם הגורמים למספר הגבוה ביותר בתאונות דרכים קשות ולמספר גבוה של הרוגים ופצועים קשה, ביחס למספרם היחסי מבין כלי הרכב וחלקם בנסועה. טיפול ממוקד ויסודי בהפחתת הסיכון לתאונות דרכים באוטובוסים עשוי לשנות באופן מידי את המגמה, ולהפחית משמעותית את מספר התאונות, ואת מספר ההרוגים והפצועים קשה.

---

[1] https://www.gov.il/he/departments/news/20240101_summary_2023 דו"ח הרלב"ד 2023
[2] https://www.gov.il/he/departments/news/20230101_summary_2022 דו"ח הרלב"ד 2022

המאבק בקטל בדרכים בשנת 2024 חייב להיות בראש סדר העדיפויות של הממשלה ושל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. העלייה במספר ההרוגים והפצועים קשה מצביעה על כך שיש לפעול בדרכים נוספות.

עייפות היא אחד הגורמים העיקריים לגרימת תאונות, על כן, אנו מציעים לפעול **להבהרות לתקנה 168 באופן מיידי.** הנ"ל במקביל לעבודה מקיפה שנעשית להצבת חדרי מנוחה והתרעננות לנהגים.

תכלית חקיקתה של תקנה 168 הייתה ועודנה מניעת מצב של נהיגת יתר הגורמת לעייפות והמסכנת את שלום הנהג והציבור כולו. נוסח תקנה 168 אינו ברור, מותיר פתח לפרשנויות שונות, הלכה למעשה שם מכשול בפני הנוהגים ברכבים כבדים ובפני מעסיקיהם, מנהליהם וכד', ומביא בפועל ל"פריצת" הקבוע בתקנה, לחריגות קשות מהרציונל הבטיחותי הקבוע בה, עד כדי פגיעה ישירה בבטיחות הנהיגה ופגיעה קשה, אנושה ומצערת בחיי אדם משך שנים רבות.

עם חלוף השנים הרבות והמלצות שונות אשר ניתנו במהלכן, תקנה 168 נותרה בעינה, באופן המוסיף להוות מכשול בטיחותי חמור, אשר השלכותיו מוסיפות לגרום לתאונות קשות, לפצועים רבים, ואף להרוגים.

זאת ועוד, בעקבות המחסור בנהגים, ישנם גורמים בענף התחבורה הציבורית המבקשים לשנות את תקנה 168 באופן שבו ניתן יהיה לצבור דקות וחלקי דקות של "הפסקות" לכאורה, ו"לחברן" יחדיו להפסקה אחת ארוכה הנדרשת בהתאם לתקנה 168, דבר אשר בעליל יביא לכך שבפועל לא ישהה הנהג בהפסקה ובמנוחה רציפה במשך פרק הזמן המינימלי הרלוונטי הקבוע בתקנה.

אנו מבקשים לשוב ולהדגיש את חשיבותה המהותית והמשמעותית של תקנה 168, בהיותה תקנה אשר תכליתה הנה בטיחותית ולא תפעולית.

הנ"ל תואם את עמדתו של מהנדס אבנר פלור, ראש מנהל תשתיות במשרד התחבורה (ביום כתיבת המכתב סמנכ"ל בכיר תנועה) במכתבו מיום 30 ביוני 2020: ***"לאור האמור, עמדתנו הינה כי יש לפרש את התקנה ואת חישוב תקופות המנוחה המגיעות לנהג באופן המגשים את התכלית כאמור לעיל; להבנתנו, קיטוע תקופות המנוחה למצבור הפסקות של דקות בודדות, איננו מגשים תכלית זו"***. מצ"ב מכתב הפניה שלנו בעניין ומכתב התשובה מטעם משרד התחבורה.

בברכה,

ישראל גנון
יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית

יוני קריספין
מ"מ יו"ר ארגון האוטובוסים
ויו"ר ועד אפיקים

ששי שדה
יו"ר האגף לאיגוד מקצועי

העתק: חברי הוועדה

ט"ז סיון תש"פ
08 יוני 2020

לכבוד
מהנדס אבנר פלור
סמנכ"ל בכיר תנועה,
<u>משרד התחבורה והבטיחות בדרכים</u>

שלום רב,

הנדון: **<u>בקשה להבהרות לתקנה 168</u>**

חוק שעות העבודה ותקנה 168 קובעים את שעות העבודה והמנוחה של הנהג ברכב כבד.

עיקרי תקנה 168:

1. *"**לא יתחיל את יום עבודתו** בנהיגה **אלא אחרי מנוחה שמחוץ לעבודה במשך 7 שעות רצופות** לפחות"*
2. *"**לא ינהג בו יותר מ-12 שעות** בכל תקופה של 24 שעות ולא יותר מ-68 שעות בכל תקופה של 7 ימים"*
3. *"**יפסיק נהיגתו לחצי שעה לפחות במשך כל תקפת נהיגה של 4 שעות** רצופות כאמור בתקנת משנה (ג), למעט ההפסקות לפי תקנת משנה זו"*
4. *"**לא ינהג יותר מ- 9 שעות אלא אם הפסיק את נהיגתו לשעה לפחות** אחרי נהיגה במשך 6 שעות רצופות אך לא יאוחר מאשר אחרי נהיגה במשך 8 שעות ו- 30 דקות רצופות"*
5. *"**יימצא במנוחה** שמחוץ לעבודה לפחות **במשך 25 שעות רצופות בכל תקופה של 8 ימים** ובלבד שמספר ימי המנוחה כאמור בשנה לא יפחת מ-52..."*

אופן ניסוח התקנה והכוחות העובדים בענף יצרו חוסר ודאות בנוגע לכוונת המחוקק, שגרמו לפרשנות שגויה של התקנה:

א. סדרנים סופרים הפסקות של דקות בודדות בין קווים לצורך מדידת ההפסקה בת חצי השעה הרצופה שאמורה להיות מוקנית לנהג בכל 4 שעות.

ב. ההפסקה בת השעה שמחויבת לפי התקנה לנהג שעובד מעל 6 שעות וצריכה להינתן עד טווח של 8.5 שעות לא מונהגת ובמקרים אחרים הפרשנות הנה שההפסקות הקודמות שנתנו מסתכמות להפסקה זו בת השעה.

ג. כתוצאה משילוב הגורמים לעיל נהגים מוצאים עצמם נוהגים שעות רבות, פעמים לא מעטות מעל 12 שעות ללא הפסקות המנוחה הנדרשות.

ד. נהגים מוצאים עצמם בעמדה נחותה מול המפעיל שדורש מהם לעבוד בניגוד לתקנה , וכדי להמשיך לעבוד, ולקבל משכורת הוגנת נאלצים בלית ברירה להסכים ולעבוד , ולסכן את עצמם את ציבור הנוסעים ואת משתמשי הדרך האחרים.

<u>ההבהרות הנדרשות לתקנה</u>

בכדי להימנע מהפרשנות השגויה ולפגוע בכוונת המחוקק, אנו מבקשים את הבהרתך לפרשנות הנכונה לתקנה, עבור קציני הבטיחות ועבור ציבור הנהגים, בה יובהרו הסעיפים הבאים:

1. **נהיגה בפועל בהגדרה כוללת**: פיצולים, המתנות, הפסקות בין קווים והפסקות מנוחה כאמור בסעיף 3 ובסעיף 4 לתקנה (168 סעיף ג בתקנה).
2. **משך נהיגה של 4 שעות יכלול הפסקה <u>רצופה</u>** של חצי שעה לפחות (168 א סעיף 3 בתקנה).
3. **משך נהיגה של יותר מ 9 שעות יכלול הפסקה רצופה בת שעה לפחות שתתבצע החל מהשעה השישית ולא יאוחר מהשעה ה 8.5 לנהיגה.** (168 א 4 בתקנה) הפסקה זו הינה בנוסף להפסקה לפי סעיף 168 א 3 לתקנה.
4. **משך נהיגה של 12 שעות יחושב ברצף מתחילת יום עבודתו של הנהג ולא יהיו יותר מ 12 שעות נהיגה בכל 24 שעות** (168 א סעיף 2 בתקנה)

אנו מבקשים לחזק את ההבהרות בנספחים 1-3 המצורפים למכתבנו זה, שניים מהם מטעם רשויות במשרד התחבורה:

נספח 1 – עמדת איגוד קציני הבטיחות וארגון הנהגים מתוך מסמך הבהרות לנהגים מינואר 2019.
נספח 2 – עמדת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים מתוך מצגת "ערכת הדרכה לקציני הבטיחות התעבורה"
נספח 3 – עמדת הרשות הארצית לתחבורה ציבורית מתוך מכרזי הפעלת התחבורה הציבורית.

יחד עם ההבהרה, יש צורך בהגברת הביקורות והאכיפה אל מול קציני הבטיחות והחברות בעלות רישיונות ההפעלה בכדי לוודא כי התקנה וההבהרות שפורטו לעיל מבוצעות בהקפדה הנדרשת.

הבהרת התקנה תסייע:

א. <u>הפחתה בתאונות הדרכים</u>: הפחתה מידית במספר תאונות הדרכים בכלל והתאונות הקטלניות בפרט המתרחשות בעיקר עקב עייפות הנהג.

ב. <u>בשימור נהגים בענף</u>: הקפדה ואכיפה של התקנה תמנע את השחיקה המוגברת כיום לנהגי האוטובוסים והרכבים.

ג. <u>בשיפור השירות והתדמית:</u> הבהרת התקנה ואכיפתה תביא בהכרח להפחתת עייפות הנהגים, למניעת השחיקה של הנהגים ובכך תתרום לשיפור רמת הנהיגה ורמת השירות של הנהג לציבור הנוסעים הנהג יהיה אדיב יותר וסבלני יותר.

בכבוד רב,

ישראל גנון	ששי שדה
יו"ר ארגון נהגי האוטובוסים	יו"ר האגף לאיגוד מקצועי

<u>העתקים</u>:
ח"כ מירי רגב, שרת התחבורה והבטיחות בדרכים
מר יואב שמחי, יו"ר הסתדרות לאומית
מר אמיר אסרף, מנהל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית

נספח 1

ינואר 2013

הנחייה * לנהגי האוטובוסים
לגבי שעות נהיגה – תקנה 168

* הנחיות אלו לא באות במקום החוק/תקנות אלא בכדי להבהיר את האי בהירות של התקנה.
ההבהרות שלפנינו נערכו ע"י צוות מומחים נציגי אינוד קציני הבטיחות בתעבורה ונציגי ארגון נהגי האוטובוסים ומוסכמים על רוב הארגונים המקצועיים הפועלים בענף התחבורה.

א. הנוהג רכב ציבורי, אוטובוס פרטי או רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 6,000 ק"ג , והנוהג רכב מנועי מסוג אחר או המורשה על פי רשיון או היתר להסיע אחד עשר אנשים או יותר בנוסף על הנהג:

1. לא יתחיל את יום עבודתו בנהיגה אלא אחרי מנוחה שמחוץ לעבודה במשך ל** שעות רצופות לפחות.
** עפ"י המלצת הגופים המקצועיים והסתמך על מחקרים יש לפעול כך שההפסקות יהיו במשך 10 שעות לפחות.
2. לא ינהג בו יותר מ- 12 שעות בכל תקופה של 24 שעות ולא יותר מ- 68 שעות בכל תקופה של 7 ימים
3. יפסיק נהיגתו לחצי שעה **ברצף** לפחות במשך כל תקופת נהיגה של 4 שעות רצופות כאמור בתקנת משנה (ג), למעט ההפסקות לפי תקנת משנה זו.
4. לא ינהג יותר מ- 9 שעות אלא אם הפסיק את נהיגתו לשעה **ברצף** לפחות אחרי נהיגה במשך 6 שעות רצופות, אך לא יאוחר מאשר אחרי נהיגה במשך 8 שעות –30 דקות רצופות.
סעיף זה בא בנוסף לסעיף 3 לעיל ולא במקומו.

5. יימצא במנוחה שמחוץ לעבודה לפחות במשך 25 שעות רצופות (להלן בתקנה זו יום מנוחה), בכל תקופה של 8 ימים. ובלבד שמספר ימי המנוחה כאמור בשנה לא יפחת מ – 52. הוראות פסקה זו לא יחולו על נוהג רכב מנועי, שאינו רכב ציבורי, אוטובוס, פרטי או רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 6,000 ק"ג המסיע שמונה אנשים או יותר בנוסף על הנהג שלא בדרך עיסוקו הרגיל.

ב. מי שבידו השליטה על רכב מנועי מהסוגים המפורטים בתקנת משנה (א) או על הנוהג רכב מנועי כאמור, לא יניח לנוהג לנהוג אלא בהתאם להוראות תקנה זו.

ג. בתקנה זו "נהיגה" – נהיגה בפועל, עבודה אחרת הקשורה ברכב מנועי או בטיפול במטען המובל עליו ובטיחותו, סידורו את פריקתו של מטען כאמור או טיפול בנוסעים הנוסעים ברכב. לרבות ההפסקות לפי פסקאות 3 ( )ו- (4) או בעקיפין, לתקנת משנה (א), והמתנה או הפסקה הכרוכה בפעולות האמורות במישרין **לרבות הפסקות פיצולים והמתנות לקבוצות נוסעים.**

בברכה,

אינוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה

שמעון סודאי
יו"ר האינוד

ארגון נהגי האוטובוסים בישראל

ישראל בקון
יו"ר הארגון

נספח 2

עייפות היא תופעה פיזיולוגית, טבעית, ביולוגית ואין לנו יכולת למנוע אותה - היא חלק מהיותנו בני אדם. למכונה האנושית שלנו יש מגבלות, ולאחר "זמן הפעלה" מסוים היא חייבת לעצור, לנוח ולמלא מצברים.
עייפות הנוצרת מנהיגה שונה מעייפות הנוצרת כתוצאה מפעילות גופנית, שכן היא גם עייפות מנטאלית. הסכנה בעייפות מנטאלית טמונה בעובדה שהיא נצברת בתהליך מתמשך ולא מופיעה בבת אחת בצורה ברורה. זו הסיבה שהיא מאוד מטעה.
נכון, יש לא מעט אנשים המצהירים על יכולתם לעבוד ברצף וללא מנוחה, אולם עובדתית, כאשר מודדים את יעילות עבודתם של בני האדם, מגלים כי לאחר מספר שעות עבודה היעילות של העובד יורדת, ובמידה משמעותית.
במקרה של נהיגה, חוסר יעילותו של הנהג, המתבטאת באי יכולתו לשלוט ברכב ,פרושה סכנת מוות.

יש רק דרך אחת לטפל בעייפות - שינה. והכוונה היא לשינה מלאה של לפחות חצי שעה. כל הפתרונות האחרים כמו שתייה, אכילה, פיצוח גרעינים, ותרגילי מתיחות טובים להתרעננות ויכולים לסייע למי שנוהג זמן רב ועדיין ערני למדי, **אולם לעייפות יש רק מענה אחד - שינה!!**

תקנה 168 לתקנות התעבורה - תחולה

הנוהג רכב ציבורי, אוטובוס פרטי או רכב מסחרי,
שמשקלו הכולל המותר עולה על 6,000 ק"ג, והנוהג
רכב מנועי מסוג אחר המסיע או מורשה על-פי רישיון
או היתר להסיע 11 אנשים או יותר בנוסף על הנהג.

<u>מה קובעת תקנה 168 לתקנות התעבורה ?</u>

הנהג לא יתחיל את יום עבודתו, אלא אחרי מנוחה שמחוץ לעבודה במשך 7 שעות רצופות לפחות.
הנהג יפסיק את נהיגתו ל-30 דקות רצופות לפחות, במשך כל תקופת נהיגה של 4 שעות רצופות.
הנהג לא ינהג יותר מ-12 שעות בכל תקופה של 24 שעות.

<u>הגדרות:</u>

"נהיגה" - נהיגה בפועל, עבודה הקשורה ברכב או בטיפול במטען המובל עליו ובטעינתו, סידורו או פריקתו, או טיפול בנוסעים המוסעים ברכב, לרבות הפסקות והמתנות הכרוכות בפעולות האמורות במישרין או בעקיפין.

סיכומים בעניין הפסקת עבודה של 10 עובדים בשל הפסקת חשמל.

בעניין הפסקת חשמל לפרק זמן של 9 שעות. סיכומים בעניין הפסקת חשמל לפרק זמן של 8 שעות.

בעניין הפסקת חשמל בשל עבודות תחזוקה.

בעניין הפסקת חשמל שנגרמה על ידי חברת חשמל, אך לא בשל עבודות תחזוקה, כי אם בשל תקלה בלתי צפויה בתשתית החשמל. בעניין הפסקת חשמל שנגרמה בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי חברת חשמל, אך לא בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי הלקוח עצמו. בעניין הפסקת חשמל שנגרמה בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי הלקוח עצמו, אך לא בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי חברת חשמל. בעניין הפסקת חשמל שנגרמה בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי הלקוח עצמו, אך לא בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי חברת חשמל, אך לא בשל תקלה בלתי צפויה בתשתית החשמל. בעניין הפסקת חשמל שנגרמה בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי הלקוח עצמו, אך לא בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי חברת חשמל, אך לא בשל תקלה בלתי צפויה בתשתית החשמל, כי אם בשל הפסקת חשמל שנגרמה על ידי צד שלישי. בעניין הפסקת חשמל שנגרמה בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי הלקוח עצמו, אך לא בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי חברת חשמל, אך לא בשל תקלה בלתי צפויה בתשתית החשמל, כי אם בשל הפסקת חשמל שנגרמה על ידי צד שלישי, אך לא בשל תקלה בתשתית החשמל. בעניין הפסקת חשמל שנגרמה בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי הלקוח עצמו, אך לא בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי חברת חשמל, אך לא בשל תקלה בלתי צפויה בתשתית החשמל, כי אם בשל הפסקת חשמל שנגרמה על ידי צד שלישי, אך לא בשל תקלה בתשתית החשמל, כי אם בשל הפסקת חשמל שנגרמה בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי הלקוח עצמו, אך לא בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי חברת חשמל, אך לא בשל תקלה בלתי צפויה בתשתית החשמל. בעניין הפסקת חשמל שנגרמה בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי הלקוח עצמו, אך לא בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי חברת חשמל, אך לא בשל תקלה בלתי צפויה בתשתית החשמל, כי אם בשל הפסקת חשמל שנגרמה על ידי צד שלישי. בעניין הפסקת חשמל שנגרמה בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי הלקוח עצמו, אך לא בשל עבודות תחזוקה שנעשו על ידי חברת חשמל, אך לא בשל תקלה בלתי צפויה בתשתית החשמל, כי אם בשל הפסקת חשמל שנגרמה על ידי צד שלישי, אך לא בשל תקל

מ ד י נ ת י ש ר א ל

משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

לשכת סמנכ"ל בכיר תנועה
רח' בנק ישראל 5, בנין ג'נרי A
ת.ד. 867, ירושלים 91008
טל': 02-6663280-1
פקס: 02-6663226
ח' תמוז תש"פ
30 יוני 2020
סימוכין: 2020-0097-4000-0043477
תיק:

לכבוד :

ישראל גנון
יו"ר ארגון נהגי האוטובוסים

ששי שדה
יו"ר האגף לאיגוד מקצועי

הנדון: בקשה להבהרות לתקנה 168

סימוכין : פנייתכם מתאריך 8 ביוני 2020

הריני להשיבכם כדלקמן :

1. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים אחראי לתכנון, פיתוח והסדרה של תשתיות ומערכות תחבורתיות משולבות,אשר מקדמות את הניידות והלוגיסטיקה של אזרחי ישראל והבאים בשעריה ושל המשק הישראלי על כל מרכיביו ותורמות לצמיחה כלכלית וחברתית בישראל, תוך שמירה על הבטיחות ועל איכות הסביבה.

2. הרציונל העומד בהוראת תקנה 168 לתקנות התעבורה, התשכ"א – 1961 (להלן: "התקנה"), הוא בשמירה על ביטחון הנהגים ומשתמשי הדרך השונים, שכן מחקרים מצביעים על כך ששעות נהיגה מרובות מביאות לירידה בערנות הנהגים, דבר העלול להגדיל באופן ניכר את הסיכון להתרחשות תאונות דרכים, לא כל שכן תאונות דרכים קטלניות.

3. וראה בהקשר זה דברי בית המשפט בב"ש 3115/05 מדינת ישראל נ' חאלד בן סאלח עתאבה (18.1.2006) המתייחסים לחשיבות התקנה ולתכליתה:

"את התקנה יש לפרש על פי תכליתה החקיקתית – מניעת מצב של נהיגת יתר שתגרום לעייפות, המסכנת את שלומו של הנהג ושל הציבור בכללותו. מכאן גם יש לפרש את התקנה כאוסרת נהיגה של מעל מכסת השעות הנקובה בה, שלעניין מכסת השעות יבואו בחשבון גם כל ההפסקות שערך הנהג בדרך, באופן שבו משך הנסיעה המרבי, כולל הפסקות, לא יעלה על 12 שעות בפרק זמן של יממה. סעיפי התקנה אינם חלופיים אלא מצטברים זה לזה ויש לפרש את מסגרות הזמן המופיעות בהן באופן מצטבר, כך שיגשים את תכלית החקיקה – מניעת נהיגת יתר במצב של עייפות".

לשירותך: מענה טלפוני מכל טלפון 5678* ו/או חיוג ממרכזיה 12225678
מענה אנושי, הפועל בימים א'-ה' בין השעות 07:00-20:00, בימי ו' עד 13:00
אתר האינטרנט של משרד התחבורה www.mot.gov.il

4. לא בכדי קבע המחוקק שעות נהיגה שיש להקפיד עליהן על מנת שהנהג יישאר ערני בזמן הנהיגה, שכן נהיגה לאורך זמן, ובמיוחד בכלי רכב כבדים, דורשת מאמץ וריכוז רב מהנהג.

5. לאור האמור, עמדתנו הינה כי יש לפרש את התקנה ואת חישוב תקופות המנוחה המגיעות לנהג באופן המגשים את התכלית כאמור לעיל; להבנתנו, קיטוע תקופות המנוחה למצבור הפסקות של דקות בודדות, איננו מגשים תכלית זו.

6. יחד עם זאת, הסמכות לפרש חוקים נתונה לבית המשפט בלבד.

7. מובן כי עומדת לכם הזכות להגיש תלונה כנגד בעל הרישיון בגין עבירה על תקנה 412 לתקנות התעבורה הקובעת כי "בעל רישיון לא יעסיק נהג ולא ירשה לו לעבוד בנהיגה, אלא במספר השעות ובהפסקות שנקבעו בדין".

בברכה,

מהנדס אבנר פלור
סמנכ"ל בכיר תנועה

העתק: המנכ"ל
היועצת משפטית
מנהל הרשות לתחבורה ציבורית
מנהלת אגף פיקוח ובקרת רכב וארגונים

-

שעות נהיגה – תקנה 168

א. הנוהג רכב ציבורי, אוטובוס פרטי או רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 6,000 ק"ג, והנוהג רכב מנועי מסוג אחר או המורשה על פי רשיון או היתר להסיע אחד עשר אנשים או יותר בנוסף על הנהג –

1. לא יתחיל את יום עבודתו בנהיגה אלא אחרי מנוחה שמחוץ לעבודה במשך 7 שעות רצופות לפחות.

2. לא ינהג בו יותר מ- 12 שעות בכל תקופה של 24 שעות ולא יותר מ- 68 שעות בכל תקופה של 7 ימים.

3. יפסיק נהיגתו לחצי שעה לפחות במשך כל תקופת נהיגה של 4 שעות רצופות כאמור בתקנת משנה (ג), למעט ההפסקות לפי תקנת משנה זו.

4. לא ינהג יותר מ- 9 שעות אלא אם הפסיק את נהיגתו לשעה לפחות אחרי נהיגה במשך 6 שעות רצופות, אך לא יאוחר מאשר אחרי נהיגה במשך 8 שעות –30 דקות רצופות.

5. יימצא במנוחה שמחוץ לעבודה לפחות במשך 25 שעות רצופות (להלן בתקנה זו יום מנוחה), בכל תקופה של 8 ימים. ובלבד שמספר ימי המנוחה כאמור בשנה לא יפחת מ- 52. הוראות פסקה זו לא יחולו על נוהג רכב מנועי, שאינו רכב ציבורי, אוטובוס, פרטי או רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 6,000 ק"ג, המסיע שמונה אנשים או יותר בנוסף על הנהג שלא בדרך עיסוקו הרגיל.

ב. מי שבידו השליטה על רכב מנועי מהסוגים המפורטים בתקנת משנה (א) או על הנוהג רכב מנועי כאמור, לא יניח לנוהג לנהוג אלא בהתאם להוראות תקנה זו.

ג. בתקנה זו "נהיגה" – נהיגה בפועל, עבודה אחרת הקשורה ברכב מנועי או בטיפול במטען המובל עליו ובטעינתו, סידורו את פריקתו של מטען כאמור או טיפול בנוסעים הנוסעים ברכב, לרבות ההפסקות לפי פסקאות (3) ו- (4) לתקנת משנה (א), והמתנה או הפסקה הכרוכה בפעולות האמורות במישרין או בעקיפין.

אני _____ מס' ת.ז _____
מצהיר בזאת שקראתי את התקנה הנ"ל והבנתי את הכתוב בה ואנהג לפי הכתוב בה.

_____ _____
חתימת הנהג תאריך