

# אלימות כלפי נהגים בתחבורה הציבורית-

## חומר רקע

מסמך זה נכתב לבקשת חבר הכנסת מנסור עבאס, יו"ר הוועדה המיוחדת למיגור הפשיעה בחברה הערבית, לקראת דיון מהיר שביקשו חברי הכנסת אימאן ח'טיב יאסין ומיכאל מלכיאלי בנושא **אלימות, תקיפות וגזענות כלפי נהגי אוטובוסים**.

### 1. רקע ונתונים

אלימות ותוקפנות כלפי נהגים בשירות התחבורה הציבורית היא תופעה עמה מתמודדות מדינות רבות בעולם. מחקרים שונים מצביעים על מגוון סיבות המגבירות את ההסתברות להתנהגות מסוג זה באוטובוסים דווקא: השהות בחלל סגור וצפוף יחסית, בתנאים תת מיטביים, ולמשך פרק זמן שמשכו לעתים לא וודאי, לצד התלות בנהג הן בהיבטים של בטיחות הנסיעה והן בהיבטים של פעולות תפעוליות הקשורות אליה, עשויה לעורר תחושות של אי נוחות וחוסר שליטה. תחושות אלו עשויות להוביל להתנהגות אגרסיבית המופנית כלפי הנהג, בהיותו הגורם שנתפס כבעל הסמכות באוטובוס.<sup>1</sup>

על מנת לבחון את היקף התופעה בישראל ומאפייניה פנה מרכז המחקר והמידע של הכנסת אל משטרת ישראל ואל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית לקבלת נתונים על תלונות של נהגים בעבירות של תקיפה, בפילוח לפי מגזר.

במענה לפנייתנו נמסר על ידי הרשות הארצית לתחבורה ציבורית כי **אין בידי משרד התחבורה נתונים אודות היקף האירועים האלימים כנגד נהגי אוטובוסים כלל**. עוד נמסר כי הטיפול במקרים אלו מתבצע על ידי משטרת ישראל, וכי **חברות התחבורה הציבורית**

<sup>1</sup> להרחבה בסוגיה זו, ראו: [Preventing and Mitigating Transit Worker Assaults in the Bus and Rail Transit Industry](#), June 7<sup>th</sup>, 2015, (TRACS) Transit Advisory Committee for Safety

**מונחות לפנות לפתיחת תלונה במשטרה על כל אירוע מסוג זה** וכי התופעה של אלימות כלפי נהגים מתרחשת בכל רחבי הארץ, ביישובים מכל המגזרים וכנגד נהגים מכל המגזרים.<sup>2</sup>

במענה על פניית מרכז המחקר והמידע למשרד לביטחון הפנים נמסר כי קיים מידע לגבי תלונות על תקיפה בפילוח לפי מגזר (הן של הקורבן והן של התוקף) אולם אין בידיהם נתוני תקיפה מפולחים לפי משלח ידו של הקורבן. זאת, משום שאין מדובר בעבירה ספציפית על פי חוק העונשין, התשל"ז-1977.<sup>3</sup> נציין כי באופן כללי אמנם יש בידי המשטרה נתונים על אודות מקום התקיפה, לרבות תלונות על אירועי תקיפה המתרחשים באוטובוס. ואולם, מנתונים אלו לא ניתן לדעת האם התקיפה אירעה בין שני נוסעים או בין נהג ונוסע, ולא ניתן להבחין במקרים שבהם אירוע התקיפה הוא בין נוסע ונהג, מי מהם הוא התוקף ומי הקורבן.

**לפי בדיקתנו, אם כן, אין גורם רשמי המרכז את נתוני התלונות על תקיפות של נהגי אוטובוס, ובוודאי לא גוף המפלח את הנתונים הללו על פי קבוצת האוכלוסייה אליה משתייך הקורבן או התוקף. יודגש לפיכך, כי אין בידינו נתונים רשמיים אשר יעידו על היקף תופעת תקיפת נהגי האוטובוס, ובכלל זה נתונים שיתמכו בטענה לפיה תקיפות של נהגי אוטובוס בתחבורה הציבורית מתבצעות על רקע גזעני או לאומני, או כאלו היכולים לסתור אותה.**

עוד ראוי לציין בהקשר זה כי על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, בשנת 2019 היה שיעורם של הנהגים שלהם רישיון לנהוג על אוטובוס מקרב החברה הערבית- כ-38% (מרביתם המכריע גברים)- גבוה באופן ניכר ביחס לשיעורם בכלל האוכלוסייה.<sup>4</sup> על כן, נדגיש כי **גם אם יימצא שאכן יש יותר תקיפות של נהגים ערביים בהשוואה לנהגים מקבוצות אוכלוסייה אחרות, אין בנתונים אלו לבדם כדי להצביע על תקיפות על רקע גזעני דווקא.**

בהיעדר גורם רשמי האוסף את הנתונים המבוקשים, פנינו אל איגוד עובדי התחבורה בהסתדרות העובדים, גוף המייצג בין היתר את עובדי חברות התחבורה הציבורית "אגד", "דן", "דן בצפון" ו"מטרופולין" ואל פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות המאגד את מרבית חברות התחבורה הציבוריות הפרטיות בישראל. בתשובת האיגוד נמסר כי חברות התחבורה הציבורית אף הן לא אוספות באופן מרוכז מידע בדבר היקף האלימות כלפי הנהגים,

<sup>2</sup> עמחי לוי, מ"מ מנהל אגף בכיר רישוי ותפעול, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 12 ביולי 2020.

<sup>3</sup> גל יונה, רכז בכירה בלשכת השר לביטחון הפנים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 13 ביולי 2020.

<sup>4</sup> הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, מורשים לנהוג 2019: [לוח 3: מורשים לנהוג לפי קבוצת אוכלוסייה, מין, גיל וסוג רכב](#), אפריל 2020.

אולם התופעה היא חוצת מגזרים והשתייכות דתית.<sup>5</sup> תשובה דומה באשר להיעדר מידע מהימן על היקף התופעה נמסרה על ידי הנהלת הפורום.<sup>6</sup>

בנוסף, חברת "אגד" מפרסמת באתר החברה נתונים בדבר תקיפה של נהגיה. נתונים אלה מסתמכים על מעקב שמבצע אגף הדוברות של החברה. על פי נתונים אלה, בשנת 2018 תועדו 9 מקרי תקיפה, בשנת 2019 תועדו 10 מקרים ובחודש ינואר 2020 לבדו (טרם הצמצום בשירות התחבורה הציבורית נוכח התפרצות נגיף הקורונה), תועדו 3 מקרי אלימות כלפי נהגי חברת אגד. פירוט המקרים שתועדו מוצג בטבלה 1 שלהלן.<sup>7</sup> יצוין כי הנתונים המוצגים באתר כוללים תיאור קצר של המקרה, את שם הנהג ואת סוג הפגיעה, אולם לא ניתן ללמוד מהם על הרקע למקרה, על מאפייני התוקף, או כל מידע אחר. עוד יצוין, כי לא כל המקרים המתועדים להלן הם תקיפה של נוסע באוטובוס כלפי הנהג. בחלק מן המקרים מדובר בתקיפה שנגרמה על ידי גורמים נוספים, כגון נהגים אחרים.

---

<sup>5</sup> דורון עזרא, מנהל חטיבה ארצי באיגוד עובדי התחבורה של ההסתדרות, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 13 ביולי 2020.

<sup>6</sup> יער אמיר, מנהל פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות, שיחת טלפון, 14 ביולי 2020.

<sup>7</sup> אתר אגד, [הקץ לאלימות נגד נהגי אוטובוס](#), 5 במרץ 2020.

טבלה 1: תיעוד מקרי אלימות כלפי נהגים בחברת "אגד"<sup>8</sup>

תאריך	תאור המקרה	שם הנהג	הפגיעה
28.1.20	נוסע בקו 274 הולם באגרוף בפני הנהג	מלקאם טוביה נגוס	סחרחורת ופגיעה
26.1.20	נוסע בקו 947 קילל ובעט באשפתון	מוחמד טמיש	הנהג לא נפגע
23.1.20	נוסע בקו 190 קילל ותקף את הנהג	עפר פרץ	רגל שבורה
1.12.19	קו 71: אופנוען ריסס נהג בגז מדמיע	אשיקראת עבד אל חאלק	פונה לבי"ח
2.1.19	נהג רכב פרטי תקף נהג אוטובוס קו 83	נחודייפה אלעמור	נזק לאוטובוס
6.12.19	סירב להעלות לא בתחנה (קו 557)	ברוך סהלו	נפגע ביד ובפנים
20.11.19	נהג קו 164 הותקף על ידי נוסעי רכב פרטי	ביל אזברגה	נפצע קל
10.11.19	נשדד באיומי נשק בקו 15 (אושיות)	עדנאן אסד	נפגע בעורף ובעין
3.11.19	נשדד בכביש 85 ליד מג'דל כרום	ברי סמואלס	פונה באמבולנס לבי"ח
25.7.19	נערים השתוללו באוטובוס קו 405	ויאצ'סלב פוליאקוב	פונה למשטרה
20.7.19	קריאות גזעניות נגד הנהג בקו 407	בקלה זמצ'או	הוזמנה משטרה
13.7.19	נוסע שיכור השתולל ופגע בנהג קו 26	מוחמד גדיר	האוטובוס סטה וניזוק
25.6.19	חיל ללא תעודה תקף נהג בקו 501	בעז בן זכאי	הנהג ונוסע פונו לבי"ח
5.11.18	נשדד באיומי אקדח בחניה בקרית חיים	עלי קאסם	הנהג לא נפגע
4.11.18	נדקר על ידי רוכב אופנוע קו 105	נסים שביט	פונה לבי"ח
24.7.18	הותקף על ידי 4 נוסעים בקו 401	יורי אליזרוב	פונה לבי"ח
יוני 2018	נהג מסניף תלפיות ספג יריקות וסטירה	אלינור חנופה	מכה יבשה

שם<sup>8</sup>.

תאריך	תאור המקרה	שם הנהג	הפגיעה
3.6.18	הותקף על ידי נוסע בקו 83	אספה טסמה	נפצע אך סרב להתפנות
20.5.18	הותקף מילולית ובאיומים בראשל"צ	איתמר מרקוס	נוסעים הגנו עליו
14.4.18	נוסע בקו 146 שנפגע מהדלת תקף נהג	אושרי גבאי	פונה לבי"ח
16.1.18	הוכה על ידי שוטר שלא בתפקיד	ג'עבר פאמי	פונה לבי"ח עם חבלות
מרץ 18	מבקר בקו 56 הוכה על ידי נוסע	שי מיכאל בן דוד	נפגע בידו

**נציין עוד, כי על פי דוחות ומחקרים, תופעת תת-דיווח והיעדר מידע מהימן על אודות מקרי אלימות ותקיפה של נהגי אוטובוס בשירות התחבורה הציבורית מתרחשת גם במדינות אחרות ואינה ייחודית לישראל.<sup>9</sup>**

## **2. אמצעים להגנה על נהגים מפני תקיפות ואלימות של נוסעים**

קיימים צעדים שונים שבהם ניתן לנקוט על מנת לצמצם את החיכוך בין הנוסעים בתחבורה הציבורית ונהגי האוטובוס ולשמור על ביטחונם של הנהגים. אלו כוללים ביו היתר התקנת מיגון ומחיצות להפרדה בין הנהג והנוסעים, התקנת מצלמות לתיעוד אירועים חריגים והכרה בנהגי התחבורה הציבורית כעובדי ציבור (צעד שמאפשר ענישה חמורה יותר על פי [חוק העונשין](#), [התשל"ז-1977](#)).<sup>10</sup> הן איגוד עובדי התחבורה הציבורית והן פרום חברות התחבורה הציבורית תמימי דעים כי יש באמצעים אלו כדי להגביר את ביטחונם של הנהגים מפני אלימות.

בעולם ננקטים במדינות שונות בנוסף על האמצעים שהוזכרו, אמצעים נוספים, ובהם: התקנת לחצני מצוקה, אפליקציה המאפשרת לנהג התקשרות דיסקרטית עם מרכז שליטה של חברת האוטובוסים והמשטרה, הכשרות לנהגים להתמודדות מיטבית עם קונפליקטים שמתעוררים בינם לבין נוסעים, הסברה לציבור באמצעות קמפיינים ייעודיים, מתן תמריצים וכלים לדיווח של נוסעים על אלימות כלפי נהגים, איסוף מידע על היקף התופעה והגורמים לה לצורך גיבוש

<sup>9</sup> Janet Stanley, [Prevention of Aggression to Bus Drivers- A report for Bus Association Victoria](#), February 2015; Transit Advisory Committee for Safety (TRACS), [Preventing and Mitigating Transit Worker Assaults in the Bus and Rail Transit Industry](#), June 7<sup>th</sup>, 2015.

<sup>10</sup> תיקון מס' 105 לחוק העונשין- התשל"ז, 1977: "התוקף עובד הציבור או מי שממלא חובה או תפקיד המוטלים עליו על פי דין או מי שנותן שירות לציבור מטעם גוף המספק שירות לציבור, והתקיפה קשורה למילוי חובתו או תפקידו של הנתקף, דינו - מאסר שלוש שנים".

תוכנית התמודדות מותאמת.<sup>11</sup> בישראל מבקשים בפורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות לקדם הקמה של צוות בין מגזרי שיכלול נציגים ממשרדי הממשלה, משתמשים וחברות התחבורה הציבורית לצורך גיבוש תוכנית מסוג זה.<sup>12</sup>

במענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת בעניין הגנות לנהגים מפני אלימות ותקיפות נמסר מהרשות הארצית לתחבורה ציבורית כי בחודש יוני 2020 אושר תקציב בגובה 40 מיליון ש"ח לטובת התקנת מחיצות בכניסה לתא הנהג בכ-8,000 אוטובוסים וכי המחיצות יותקנו "בחודשים הקרובים".<sup>13</sup> נדגיש כי ייתכן והתקציב שאושר הוא על רקע הצורך לספק הגנה לנהגים מפני הידבקות בנגיף הקורונה ולא רק על רקע הצורך להגן על נהגים מפני אירועים של תקיפות נוסעים. עוד צוין בתשובת הרשות כי במקרים בהם ישנם אירועי אלימות חוזרים בשכונות או קווים מסוימים, מאושרת באופן נקודתי הפסקת שירות בקו או באזור, וזאת תוך יידוע הרשות המקומית.<sup>14</sup> איגוד עובדי התחבורה בהסתדרות אף צייד באחרונה את הנהגים בגז פלפל על מנת להגן עליהם במצב של תקיפת נוסעים.<sup>15</sup>

### 3. נקודות לדין

מבדיקת מרכז המחקר והמידע של הכנסת אשר מובאת במסמך זה עולות כמה נקודות שיש מקום לדון בהן. אלו מובאות בקצרה להלן:

- אין למדינה נתונים מהימנים על היקף התופעה של תקיפות והתנהגות אלימה כלפי נהגים בשירות התחבורה הציבורית. היעדר נתונים מסוג זה, מקשה על גיבוש תוכנית מותאמת להתמודדות עמה.
- במדינות שונות ננקטו מגוון צעדים על מנת להבטיח את שלומם וביטחונם של נהגים בשירות התחבורה הציבורית מפני תקיפה. בין אלו ניתן למנות התקנת מיגון ומחיצות להפרדה בין הנהג והנוסעים, התקנת מצלמות לתיעוד אירועים חריגים, התקנת לחצני מצוקה, אפליקציה המאפשרת לנהג התקשרות דיסקרטית עם מרכז שליטה של חברת האוטובוסים והמשטרה, הכשרות לנהגים להתמודדות מיטבית עם קונפליקטים

<sup>11</sup> Janet Stanley, [Prevention of Aggression to Bus Drivers- A report for Bus Association Victoria](#), February 2015; Transit Advisory Committee for Safety (TRACS), [Preventing and Mitigating Transit Worker Assaults in the Bus and Rail Transit Industry](#), June 7<sup>th</sup>, 2015; The European Transport Workers' Federation, [ETF-UITP Joint recommendations for Combating Violence and Insecurity on Urban Public Transport](#), January 2020.

<sup>12</sup> יער אמיר, מנהל פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות, שיחת טלפון, 14 ביולי 2020.

<sup>13</sup> עמיחי לוי, מ"מ מנהל אגף בכיר רישוי ותפעול, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 12 ביולי 2020.

<sup>14</sup> עמיחי לוי, מ"מ מנהל אגף בכיר רישוי ותפעול, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 12 ביולי 2020.

<sup>15</sup> דורון עזרא, מנהל חטיבה ארצי באיגוד עובדי התחבורה של ההסתדרות, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 13 ביולי 2020.

שמתעוררים בינם לבין נוסעים, הסברה לציבור באמצעות קמפיינים ייעודיים ועוד. לא מצאנו שיש הדרכות ייעודיות לנהגים בישראל לצורך ניהול קונפליקטים באופן שימנע החמרה של אירוע לכדי תקיפה. כמו כן, לא מצאנו שיש בכוונת המדינה לקדם קמפיין הסברה בנושא.

- עד היום, לא הוסדר מעמדם של נהגי התחבורה הציבורית כעובדי ציבור. על פי איגוד עובדי התחבורה הציבורית ופורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות הסדרת מעמד מסוג זה- יש בו כדי להרתיע מפני תקיפה של נהגים היות ותקיפת עובד ציבור בתפקיד מלווה בטיפול וענישה אחרים בהשוואה לתקיפה של אדם מן היישוב.
- התקנת מחיצות בין נהגים ובין הנוסעים- יש בה כדי להפחית את החיכוך ולמנוע לפחות חלק מן המקרים של אלימות כלפי הנהגים. על פי תשובת הרשות הארצית לתחבורה ציבורית המהלך של התקנת מחיצות אושר ותוקצב, והוא צפוי להתרחש בחודשים הקרובים, אך לא נמסר לוח זמנים להשלמתו.
- בהקשר זה נציין כי על פי דיווחים בעיתונות, לפני כשבוע הותקף בפריז נהג אוטובוס על רקע סירובו להעלות נוסעים שלא עטו מסיכה. מותו של הנהג נקבע בבית החולים כיממה לאחר התקיפה. ייתכן שיש מקום לדון בסוגיית החיכוך הגובר בין נהגים ונוסעים על רקע מגבלות הקורונה ובהן המגבלות על תפוסת הנוסעים, הצורך בשמירה על ריחוק חברתי וחובת עטיית המסכות, שעלול להוות מוקד להתפרצות של אלימות כלפי נהגים