

פרוטוקול מס' 180  
מישיבת ועדת העבודה והרווחה  
יום רביעי, י"ג באדר התשנ"ח (11 במרץ 1998), שעה 09:00

נכחו: חברי הוועדה: היו"ר מקסים לוי  
דוד טל  
סופה לנדבר

מוזמנים:  
עדה וייס - סגנית היועץ המשפטי, משרד התחבורה  
אבישי מיכאלי - מנהל אגף לחומרים מסוכנים, משרד התחבורה  
שלמה יצחקי, עו"ד - ממונה ראשי על יחסי עבודה, משרד העבודה והרווחה  
אילנה דורי-מנדלוביץ - מפקחת עבודה, משרד העבודה והרווחה  
רסן מולקשי - חבר הנהגה, ההסתדרות הכללית החדשה  
דוד בוצ'צ'ו - יו"ר הפורום הארצי של ענף ההובלה בהסתדרות  
חיים שייב - מזכיר חטיבת תחבורה

מנהלת הוועדה: שירלי אברמי

קצרנית: שלומית כהן

סדר-היום: שעות נוספות לנהגי משאיות.

שעות נוספות לנהגי משאיות

היו"ר מקסים לוי:

אני פותח את ישיבת הוועדה.

אנחנו מדברים על תקנה שהיתה בעבר, שלא הגדירה במדויק את שעות העבודה של נהגי המשאיות. הסכנות הכרוכות בתאונות וכל הנושאים הקשורים בשעות העבודה של הנהג באים לידי ביטוי בכך שצריך לבטל את צו ההרחבה ולקבוע בצורה מדויקת מה שעות עבודתו של נהג משאית. אני לא יודע איך התקבלה התקנה הזאת, אבל נדמה לי שמי שקיבל אותה לא ידע את המשמעות שלה.

נשמע ממשרד העבודה והרווחה את הפרטים, איך התקבלה ההחלטה אז ולמה היא התקבלה.

שלמה יצחקי:

בזמנו נחתם הסכם קיבוצי בין ההסתדרות לבין המעסיקים. בהסכם הזה ניתן צו הרחבה. שרת העבודה דאז, אורה נמיר, לפי בקשת שני הצדדים להסכם, נתנה את האישור הזה לפי סעיף 5 בחוק הלנת השכר, שקובע שכר כולל. זאת אומרת, שנהגים יעבדו ולא יקבלו שעות נוספות, אלא יקבלו פרמיות על-פי תחשיב בהסכם הקיבוצי שנקבע בין ההסתדרות לבין המעסיקים.

דוד טל:

האם הפרמיה היא תחליף לשעות נוספות?

שלמה יצחקי:

כן.

היו"ר מקסים לוי:

ההסכם הזה הוא אנטי חוקי בעליל, ולפני כשנה דנתי עם יגאל בן שלום בשאלה אם אפשר לשנות אותו. אם הייתי מעמיד את משרד העבודה והרווחה היום, הייתי יכול להציע הצעת חוק מרחיקת לכת. אני לא רואה אף אחד מחברי-הכנסת שלא היה מצביע בעד הצעת החוק. צו הרחבה לא יכול להגדיר עבודה של אנשים עבריינים ברחוב ובכביש. הוא לא יכול לתת לאדם לעבוד 14 שעות על הכביש.

שלמה יצחקי:

אני בטוח שיושב ראש הוועדה אמון על יחסי עבודה הרבה יותר טוב ממני, לאור נסיונותיו. אני מניח שיושב ראש הוועדה מודע לכך שלא מקובלת התערבות של גורם ממלכתי בהסכמים קיבוציים וביחסי עבודה. הכנסת אמנם עושה את הדברים האלה בחקיקה, וכשיש כורח ביחסי עבודה היא משנה חוקים ותקנות. זו זכותו של הריבון. סמכותו של הממונה הראשי על יחסי עבודה כרשם בהסכם הקיבוצי הוא לרשום את ההסכם, לא לנגוע בו כהוא זה. זה חלק מהמשא ומתן הקיבוצי. אין לנו סמכות לשנות הוראות בהסכם או לא לרשום הסכם בגלל הוראה כזאת ואחרת.

עם כל הכבוד, אני חולק על יושב ראש הוועדה באשר לבלתי חוקיות בעליל, מדובר פה על דבר מקובל.

דוד טל:

איפה זה מקובל, בארצות מתוקנות?

היו"ר מקסים לוי:

באף מקום בעולם. גם מכון ברוקדייל יאמר לך, שדבר כזה לא קורה באף מקום בעולם. יש חוקי עבודה שמגדירים במדויק מה הן שעות העבודה של האדם, ואין להשאיר אותו שעות נוספות. זה מה שקרה בשכר המינימום, שלקחו את כל השעות הנוספות והפכו אותן לפרמיות. על שכר מינימום עוד אפשר להתווכח עם המחוקק ולקבוע שכר ושעות. אבל כאן מדובר בחיי אדם. מי שעשה את ההסכם הקיבוצי המיוחד הראשון זה התעשייה האווירית. אבל אם משרד העבודה לוקח הסכם, הוא צריך ללמוד את חוקיותו של ההסכם. הוא לא יכול לאפשר לאדם לעבוד 14 שעות על הכביש.

חיים שייב:

ההסכם לא נותן תוקף לנהיגה מעל 12 שעות.

שלמה יצחקי:

כשאמרתי את המילה "מקובל", הכוונה היתה כאשר מדובר בעובד שלא עובד בחצרו של המעביד, שהמעביד חסר את האלמנט של הפיקוח. יש פסיקה של בית הדין הארצי, שמדברת על מצב שחוק שעות עבודה ומנוחה לא חל על עובד שלא עובד בחצרו של המעביד. ואגב, בפסיקה הזאת מדובר בדיוק בנושא של נהגים. אני מדגיש שוב, שלמשרד העבודה אין נגיעה להסכם הקיבוצי. חוק שעות עבודה ומנוחה קובע לעובד שיש לו מידה של אמון אישי רב, שגם עליו לא חל חוק שעות עבודה ומנוחה, וגם אותו ניתן להעסיק מעל ומעבר שעות. אבל צו ההרחבה שניתן, ואף ההסכם בעצמו, אינם נוגדים את החוק. גם חוק התעבורה וגם חוק שעות עבודה ומנוחה לא מאפשרים העסקה של עובד מעל 12 שעות. ואם העובדים מועסקים מעל 12 שעות, גם הם עוברים עבירה פלילית. למרות שהמעביד מכריח אותם.

דוד טל:

המעביד יפטר את הנהג אם הוא לא יעבוד.

שלמה יצחקי:

נניח שלא יהיה הסכם קיבוצי ואז מעביד כן יעביד אותו 16 שעות, אז הוא לא יילך הביתה? התוצאה תהיה אותה תוצאה. היו פניות לשר העבודה גם של משרד התחבורה, גם של שר התחבורה, גם של שר המשטרה וגם של חברי-כנסת, באשר לאישור שניתן על-פי סעיף 5. לו הייתי בתפקיד של ממונה ראשי על יחסי עבודה בזמן מתן האישור, אני לא חושב שהאישור היה מתקבל ואני לא הייתי ממליץ לשר העבודה לתת אותו. אבל אני יכול להבין את הקושי שהיה, גם למעסיקים וגם לנהגים, להסתדרות במקרה הזה, למה ניתן האישור הזה ולמה עשו את הנושא הזה של השכר כולל הפרמיה. היה פה חוסר אפשרות לבחון כמה שעות עבודה בכלל העובד עובד. זאת אומרת, היתה פה גם ראייה לצד העובדים, הואיל ואין פיקוח ולא יודעים כמה שעות נהגי המשאיות עובדים, החליטו לעשות קונסטרוקציה שתקבע איזשהו שכר כולל שהם יקבלו אותו בין אם יעבדו שעות נוספות ובין אם לאו. הפרמיה הזאת ניתנת גם לפי משקל המטען וכדומה.

ההסכם הקיבוצי, שלפיו ניתן צו ההרחבה והוצא צו שר העבודה על פי סעיף 5 לחוק הלנת-השכר, שקובע שכר כולל, שונה בהסכם חדש שניתן. אני עצרתי את המהלך, כמובן בידיעת שר העבודה, ולא הוצאנו צו הרחבה ולא הוצאנו צו לפי סעיף 5 לחוק

הלנת השכר. אולי אחרי בדיקה משפטית מוסמכת אוציא הצהרה שסעיף 5 הזה כבר לא קיים. סעיף 5 לחוק הלנת השכר וצו ההרחבה שניתן בזמנו בהסכם מ-1993 יכול להתבטל בשתי צורות, או בביטול אקטיבי של שר העבודה והרווחה, או ברגע שההסכם שבגיניו ניתנו האישורים האלה פג תוקפו. הואיל וב-1996 נחתם הסכם חדש, לכאורה פג תוקפו של ההסכם מ-1993. במידה שפג תוקפו של ההסכם מ-1993, צו ההרחבה וסעיף 5 מתבטלים יחד איתו, פג תוקפם. אלא שבהסכם מ-1996 עשו נספח והכינו את הסעיף שהיה ב-1993 בהסכם ב-1996. לכן יש פה תסבוכת משפטית, שאותה אני בודק.

אני מציע כאן לחברי ועדת העבודה והרווחה של הכנסת, שאם ייקבע שהאישור עדיין שריר וקיים, אני אביא המלצה בפני שר העבודה והרווחה לבטל את האישור הזה. אם ממילא פג תוקפו של האישור הזה, הואיל ופג תוקפו של ההסכם מ-1993, אנחנו נצא בהצהרה ונאמר שלצו הזה אין תוקף ויש חובה לבעלי תובלה לשלם לנהגיהם שעות נוספות על-פי חוק שעות עבודה ומנוחה. אבל בהסתייגות. פה ייווצר מצב, שאלה שחתומים על ההסכם יפעלו על ההסכם, זאת אומרת דווקא על העובדים המאורגנים יחולו אותן ההוראות שבהסכם, כי בזה אין לנו אפשרות להתערב. ואזי ישולם להם על פי ההסכם.

רסן מוקלשי:

בהסכם עצמו אין פרמיה.

דוד בוצ'צ'ו:

אני רוצה לתקן את מר יצחקי. בזמנו, כשהגישו את צו ההרחבה לאורה נמיר, המעסיקים אמרו שזה פוגע בכלכלתם והציעו את הצו, והיא השאירה את זה כמו שזה. היום יש לנו במדינה כולה סטיגמה של פושעים, רוצחים, עבריינים על הכבישים. אני מייצג את כל הנהגים כיושב ראש הפורום הארצי של כל ענף ההובלה, ואני חותם על הסכמים קיבוציים. מדובר בנהג שעובד על שכר מינימום של 2,400 שקלים, בשביל משכורת נורמלית הוא צריך לעבוד מינימום 18 שעות על הכביש, בהמתנות, בפקקים.

שלמה יצחקי:

הוא עובר עבירה פלילית.

דוד בוצ'צ'ו:

משרד העבודה והרווחה הוא זה שמוביל את כל הנושא הזה של לעבור על החוק. מכיוון שיש הצעת חוק, ומשרד העבודה והרווחה לא מתייחס אליה. כשאתה אומר שהפרמיה זה שעות נוספות, אני מוכן לקבל את זה. אבל למה כשאני צריך לקבל את הפנסיה שלי, זה לא כלול בפנים? הנושא הזה הגיע גם לבג"ץ.

שלמה יצחקי:

אתה בטוח שמדובר במשרד העבודה והרווחה? אגב, אינני יודע באיזו הצעת חוק מדובר.

דוד בוצ'צ'ו:

אני כבר 25 שנים פועל להסכמים ונלחם על כל אגורה. בצורה כזאת אי אפשר להמשיך. שישולם לנו שכר כמו בכל המשק.

היו"ר מקסים לוי:

הטענה שלך היא, שההסכם הזה היה רע מלכתחילה, וזה הגיע למצב שאמר שאין שעות נוספות, יש פרמיה, ואז הנהג מועסק כמו עבד. אחד האסונות הגדולים היה להחליט על פרמיית שכר כולל במקום שעות נוספות, כי אז לא יודעים מתי מעסיקים וכמה מעסיקים. גם בעניין העובדים הזרים יש בעיה. היינו כולנו פזורים בגולה, ולכן אנחנו צריכים להעסיק עובדים בתנאים דמוקרטיים, בתנאים סוציאליים, ולא כמו משטר לה-פן בצרפת. העסיקו עובדים תמורת כאלף שקלים, בלי תנאים. במקרה זה לא הגדירו כמה עובד זר יכול לעבוד, ולכן המעסיקים העסיקו אותו 300 שעות בחודש.

הצעת החוק הגדירה בצורה מסודרת, שאדם יעבוד 186 שעות בחודש, ומעבר לזה כל שעה נחשבת כשעה נוספת. זה היה הסכם בין ההסתדרות למעסיקים. אני רוצה לנסות ליישם את הדברים האלה, כי דמגוגיה אפשר לדבר הרבה. אפשר להאשים את כולם ואפשר לא להאשים את כולם. צריך לראות איך דואגים לכך שהעובד מועסק מספר שעות מסוים, ומעבר לזה כל שעה תיחשב כשעה נוספת. ברגע שזה יהיה ברור, לא יעסיקו את העובד 20 שעות ביממה, כי המעסיק יהיה זה שיתן את הדין בפלילים.

דוד בוצ'צ'ו:

אני מציע שוועדת העבודה והרווחה תבוא עם שר העבודה והרווחה לסיור בשטח, כדי לראות איך פותרים את הבעיה של הנושא של ההובלה הכבדה, על מנת שלא נהיה עבריינים ונהרוג אנשים.

ביומיים האחרונים עבדתי 38 שעות רצופות על הכביש, עם 150 טון עלי. אני רוצה שמישהו ממושרד העבודה והרווחה או מהמשטרה יעצור אותי ויגיד לי שיש חוק שמתיר לעבוד 12 שעות בלבד ושיבקש ממני להעמיד את האוטו עד שבעל הבית יבוא ויחליף אותי. אני כבר 20 שנה עוסק בהסכמים קיבוציים ואני מתחנן בפני כל חברי הכנסת, בואו ואראה לכם איך אנשים חיים, איך הם רצים. למה זה צריך להיות ככה?

דוד טל:

מה היה השיקול של שרת העבודה בזמנו להחליט על פרמיה ולא על שעות נוספות?

היו"ר מקסים לוי:

בזמנו עשו הסכם, והוא התחדש על רקע זה שהמעסיקים אמרו שהם לא רוצים לתת בעבור שעות נוספות.

רסן מוקלשי:

בהסכם לא מוזכרת פרמיה.

היו"ר מקסים לוי:

המעסיקים אמרו, שהם יעסיקו נהגים, והשכר הכולל לא יורכב משעות נוספות, אלא משער כולל.

דוד טל:

אם הוא יעבוד תשע שעות הוא יקבל כמו שהוא עובד 12 שעות?

היו"ר מקסים לוי:

לא.

רסן מוקלשי:

אני רוצה לצטט מההסכם עצמו: "שבוע עבודה יהיה על פי המוסכם בהסכם קיבוצי כללי מספר 43, ביום 4.8.1988. העובדים יעבדו שעות נוספות בכל מקרה שצרכי העבודה מחייבים זאת ובהתאם לחוק. גמול שעות נוספות ישולם כדלקמן: 125% מהשכר המשולם בעבור...".

דוד טל:

כאן אנחנו מגיעים לפרמיה.

רסן מוקלשי:

לא מדובר כאן בפרמיה.

שלמה יצחקי:

נספח ב' להסכם מ-1993 מדבר על פרמיה.

היו"ר מקסים לוי:

האם אתה אומר, שנהג מרוויח על כל שעה נוספת לפי הכללים הנהוגים?

רסן מוקלשי:

לפי ההסכם, כך צריך להיות.

היו"ר מקסים לוי:

ואתה, כחבר הנהגה בהסתדרות, ממלא את התוקף הזה? אתה בטוח שהם עושים את זה? קיימנו דיון בשאלה הזאת, ולא כך זה מתבצע. אם כך זה היה מתבצע, לא היית בא לכאן היום.

רסן מוקלשי:

ההסכם הזה לא מקיף את כל נהגי המשאיות.

היו"ר מקסים לוי:

דנו בשאלה הזאת. יש פה תיק בנושא הזה. הוחלט שמשד העבודה והרווחה יפקח ויבדוק את הנושא הזה ונקיים פה דיון נוסף אם יתברר שיש מה לתקן. אבל הדברים לא תוקנו.

רסן מוקלשי:

הבעיה היא לא בהסכם, הבעיה היא שלא אוכפים את החוק.

דוד טל:

נציג ההסתדרות מדבר פה על שעות נוספות, שזה על פניו נראה תקין, ואילו נציג משרד העבודה והרווחה מדבר על פרמיות.

היו"ר מקסים לוי:

אני קורא מהסכם שנחתם בין ההסתדרות למעסיקים: "בכל המפעלים נעשו הסכמים כאמור והונהג בנוסף לשכר המשולם שכר עידוד, המחושב באופן שנכללו בו גמול עבודה, לא בשעות נוספות".

שלמה יצחקי:

הסעיף הרלוונטי לדעתי הוא סעיף 2, שמדבר על הפרמיה שניתנת, שהיא מהווה גמול שעות נוספות, ולא יינתנו שעות נוספות.

רסן מוקלשי:

הבעיה היא לא בפרמיה או בשעות הנוספות, אלא באכיפת החוק. העניין הוא לא שהנהג יעבוד 12 שעות ויקבל על זה גמול, את הגמול הוא יקבל. הבעיה היא, שהוא יעבוד 14 ו-16 שעות והוא יירדס על ההגה. אנחנו מדברים פה על בעיה חמורה מאוד, שכרוכה בחיי אדם.

דוד טל:

הוא יעבוד 12 שעות ולא יקבל גמול.

חיים שייב:

קודמי, דני שוורצברג, הוא זה שחתם על ההסכמים.

שלמה יצחקי:

אגב, דני שוורצברג הוא מייצג את מפעלי התובלה.

דוד בוצ'צ'ו:

עכשיו הוא הולך נגד.

חיים שייב:

הוא לא הולך נגד. הלוואי וכל המעסיקים היו כמוהו. יש לו גישה סוציאלית.

כמו שאמר עו"ד יצחקי, אין כלי שיכול למדוד את שעות העבודה שעובדים נהגי משאיות, ואפשר ללמוד על כך מנהגי היסעים. עו"ד יצחקי ציין פה פסק דין תקדימי, היו כמה פסקי דין שמנעו שעות נוספות מעובדים, בגלל טענות שונות, בגלל חוסר אפשרות לפקח על הנהג, בגלל חוסר תקשורת וסיבות אחרות. קודמי בתפקיד ניסה לבדוק איך אפשר לתת תגמול לעובד בעבור עבודה מעבר לשעות הרגילות, שתתן לו מוטיבציה לעבוד. כולנו רוצים להיטיב עם העובד ולתקן עיוותים, אבל לבצע תיקון בנקודה ספציפית בלי לבדוק את כל המכלול, זה עלול לגרום עוול.

דוד טל:

לאיזה חלק מהבקשה של הנהגים אתה מתנגד?

חיים שייב:

אני לא מתנגד, אני מסכים עם כל מה שהם מבקשים, אבל אסור לפעול נקודתית בעניין הזה. צריך לבחון את כל מכלול הדברים. יש בעיה בכלל ענף ההיסעים.

היו"ר מקסים לוי:

גם משרד העבודה והרווחה וגם ההסתדרות חטאו. לעניות דעתי הם היו צריכים לבחון את הנקודה הזאת ולאפשר לאנשים מקצועיים להניח הנחה כמה שעות עבודה יעבוד הנהג, מהן שעות העבודה וכו', על פי חוק ומסלול נכון.

חיים שייב:

אנחנו יושבים פה כדי לתקן.

שלמה יצחקי:

בחוקי התעבורה זה קיים. זה תפקידו של משרד התחבורה, ומשרד התחבורה קבע בתקנות ברורות בחוק עצמו, שאין אפשרות להעסיק נהג מעל 12 שעות. יש פרשנות למפעלי תובלה, ש-12 שעות הן 12 שעות עבודה בפועל, ללא מנוחה וללא עצירות וללא הפסקות. ואני אומר הפוך, ש-12 השעות כוללות מנוחה ופריקה.

חיים שייב:

צריך לבחון את המשמעויות של כל דבר ולנהוג בזהירות. המצב בענף היום הוא כזה, ש-3000-4000 נהגים פועלים לפי צו הרחבה ומוגנים מכל מיני היבטים, ובערך פי שישה עד שבעה נהגים אחרים לא מוגנים. זה עיקר הבעיה. הסעיף הזה בצו ההרחבה גורם לזה, שיש חברות עם נהגים שלא מחוייבות לשלם לפי ההסכם. עלות העסקת הנהגים שלהם היא פחות מחצי, מפעלי התובלה לא יכולים לעמוד בתחרות מול החברות האלה והם נאלצים להגיע למצב של כמעט פשיטת רגל. ברוב החברות המצב קשה, כי אין צו הרחבה. אם היה צו הרחבה, שהיה קו אחד של עלויות לכל המעסיקים במשק בענף הזה, אפשר היה להתקדם הלאה. אבל כשיש לי עוגה של אלף שקלים שאני צריך לחלק אותה לעובד, אחרת אני אצטרך לסגור את העסק כי אני לא רוצה להפסיד, אני צריך לבחור או בשעות נוספות או בפרמיות או בהטבה ושיפור של הסכם הפנסיה. אני צריך לבחון את הדרכים שלי, אני לא יכול לתת יותר ממה שיש לי.

היו"ר מקסים לוי:

מה משרד התחבורה אומר בנושא הזה?

עדה וייס:

יש חוק שקובע את שעות העבודה והמנוחה.

היו"ר מקסים לוי:

ומה ההתייחסות שלכם להסכם?

עדה וייס:

אנחנו לא מתייחסים להסכם. ההסכם צריך להיות במסגרת החוק.

היו"ר מקסים לוי:

ואם ההסכם הזה נוגד את החוק?

עדה וייס:

הוא הסכם לא חוקי.

היו"ר מקסים לוי:

אתם צריכים להבהיר בצורה ברורה ולהכנס לעובי הקורה בשאלה הזאת. נדמה לי שהיום דרושה יותר מאשר ועדה הקשורה אל משרד העבודה ואל משרד התחבורה, כדי שתבחן האם ההסכמים האלה חוקיים והאם נכון לתת את ההרחבות האלה בעקבות תאונות הדרכים. ההסכם יכול לתת תמריץ למעסיק להעסיק את העובד ולעבור על חוק.

חיים שייב:

ומה קורה בשאר ענף המשאיות? מה קורה בהיסעים, שאנשים עובדים 18 ו-19 שעות? הבעיה לא נובעת מצו ההרחבה. הבעיה היא עם אנשי משרד התחבורה, איך הם אוכפים את החוק.

דוד בוצ'צ'ו:

אני מציע, שוב, שתבואו לסיור בשטח.

שלמה יצחקי:

מה יועיל סיור? נניח שבאתי אליך בשעה 18:00, אני אדע כמה שעות אתה עובד?

דוד בוצ'צ'ו:

אתה מדבר עם אדם שנמצא ארבעים שנה במקצוע. אני מארגן סיורים לכל המרחבים של ההסתדרות, אני הולך לכל מפעל ומפעל, ואף מעביד לא משלם את קרנות הפנסיה על פי החוק. ברגע שאדם נפצע, הוא לא מקבל פיצויים. אני מציע שבסיור ישתתפו גם נציגי משרד התחבורה וגם נציגי המשטרה.

שלמה יצחקי:

אני מוכן לבוא איתך לסיור.

היו"ר מקסים לוי:

הדיון הזה מבחינתי לא היה מוכן. הייתי צריך לשבת עם נציגי משרד התחבורה ומשרד העבודה עוד בטרם הישיבה הזאת. אני מציע שנקבע דיון לשבוע הבא, עם נציגי משרד העבודה והרווחה ומשרד התחבורה ועם המשטרה. אחר-כך נקבע סיור פתע של ועדת העבודה והרווחה בשטח ונהיה מוכנים יותר לדיון, עם נייר עמדה של ההסתדרות ועם נייר עמדה של משרד העבודה והרווחה. אם נטיח האשמות על העבר, זה לא יקדם אותנו לעתיד.

נעשתה עבודה על ידי נציג המכון לדמוקרטיה, סטודנט שהיה בדיון הקודם, אבל הוא הפסיק לעבוד פה. הוא ניסה לבדוק הסכמים שנעשים עם נהגים במדינות שונות בעולם. אבל אין לי הסיכום שהוא עשה. אני אבדוק את הדברים.

הישיבה נעולה. תודה.

הישיבה ננעלה בשעה 09:55.