

ממצאי מעקב

מטענים במשאיות מעל לעומס המותר והבטיחות בדרכים

דו"ח שנתי 22, עמ' 596, דו"ח שנתי 25, עמ' 993

1. משקלו של מטען, שמותר להעמיס על משאית, מוגבל על פי החוק בכל הארצות. סיבות לכך מהווים הגורמים השליליים שבהובלה בעומס יתר, ובעיקר: פגיעה בבטיחות של התעבורה בדרכים; בלאי מואץ של הכבישים; הוצאות תחזוקה גבוהות ופחת מהיר של משק הרכב; ועישון מופרז של המנוע המביא לזיהום האוויר.

המפתח המקובל לבדיקת העומס המירבי, שמשאית יכולה להוביל בבטיחות סבירה, הוא העומס המותר על הסרן העמוס ביותר של המשאית, שהוא בדרך כלל הסרן האחורי. מהנתונים של משרד התחבורה התברר, שהמשקל שמותר היה להעמיס על סרן בארץ היה מהגבוהים בעולם (12 טון לגבי סרן יחיד ו-17.5 טון לגבי זוג סרנים, לעומת 9 עד 10 טון ו-13 עד 16 טון ברוב ארצות אירופה). למעשה נעו בכבישי הארץ משאיות רבות, שהמטען, שהועמס עליהן, עלה בשיעור ניכר על העומס המותר, דבר, שבא כתוצאה מלחץ של הגופים הנוגעים בדבר, שהביא לידי פשרה עם המציאות בדרך של קביעת הסדרים חוקיים שאיפשרו מתן היתר להובלה בעומס נוסף. במצב דברים זה לא היו בידי המשטרה קני מידה ברורים לאכיפת החוק.

2. הנושא העסיק את ביקורת המדינה מאז שנת 1960. הוא נדון לראשונה בדו"ח שנתי 11 ולאחר מכן בחמישה דו"חות שנתיים נוספים. לאחרונה, במחצית השנייה של 1972, נערכה ביקורת מקיפה על פעולות משרד התחבורה למניעתה של הובלת מטענים במשאיות מעל לעומס המותר, שממצאיה סוכמו בדו"ח השנתי 22. ביקורת זו העלתה, שלא חל כל שינוי במצב ומשרד התחבורה השלים למעשה, עקב לחצם של הנוגעים בדבר, עם הפרת ההוראות החשובות שנקבעו בתחום זה.

עוד בהצעותיה לדו"ח השנתי 11 הפנתה ועדת הכספים של הכנסת את תשומת לבו של הממשלה לדברי הביקורת בנושא זה. הנושא הובא לדיון בוועדה גם במסגרת דיוניה על הדו"ח השנתי 22, ובהצעותיה לדו"ח זה, שאושרו בכנסת, נאמר:

"הוועדה בדעה אחת עם מבקר המדינה, שלמרות הממצאים בדבר הובלת מטענים במשאיות בעומס יתר, שהועלו על ידי מבקר המדינה בדו"חות השנתיים הקודמים לדו"ח זה, לא חל שינוי במצב. הוועדה שמעה את הודעת נציגי משרד התחבורה בדבר קביעת הנחיות מפורטות למניעת הובלה בעומס יתר במשאיות ותובעת ממשרד התחבורה לדווח לה תוך 3 חודשים על הפעלת הנחיות הלכה למעשה."

משרד התחבורה ניסה במחצית הראשונה של 1972 להסדיר את הבעייה: מונו כמה ועדות משותפות למשרד ולנציגי המובילים והוחלט להציע שינויים בתקנות הקיימות. מתוך כוונה להתחשב במידה המירבית בדרישות של המובילים התבססו התקנות שהוצעו על היתר להעלאת העומס המורשה ל-13 טון לסרן, ובמקביל לכך על ביטול ההיתרים להובלה בעומס יתר; וזאת כדי שברשיון הרכב יירשם רק נתון אחד בדבר העומס הכולל המותר. ועל ידי כך ניתן יהיה לפשט את עבודת המשטרה ולאפשר לה אכיפה יעילה יותר של החוק.

מאחר שהמובילים התנו את הסכמתם לתקנות החדשות בקבלת פיצוי על הרעת התנאים הכלכליים הכרוכים בביצוען ובגלל השלכות כלכליות נוספות שיגרמו כתוצאה מהצעת התיקון של התקנות — בעיקר העלאת מחירי ההובלה, תוספת יבוא של כלי רכב ותוספת נהגים — הגיש משרד התחבורה באוגוסט 1972, הצעה לוועדת השרים לענייני כלכלה בדבר תיקון התקנות, שהיה אמור להיכנס לתוקפו לאחר שיאושר על ידי ועדת השרים לענייני כלכלה — ב-1.1.1973. מהמסמכים שבתיקי משרד התחבורה עולה, שוועדת השרים לענייני כלכלה לא דנה דיון ממצה בנושא.

3. במסגרת דיוניה של הוועדה לענייני ביקורת המדינה בדו"ח הביצוע של שר האוצר לדו"ח השנתי 22 של מבקר המדינה, דנה הוועדה בנושא מחדש בדצמבר 1974 ובסיכומיה, שנדונו ואושרו בכנסת ב-4 לפברואר 1975 היא ציינה :

"הוועדה מדגישה במורת רוח, שלא נעשה צעד ממשי לקיום החלטות הכנסת מאז הדו"ח השנתי ה-11 בעניין "מטענים במשאיות מעל לעומס המותר והבטיחות בדרכים". הוועדה שמעה מפי שר התחבורה, ששר התחבורה דאז הציע לממשלה בעניינים אלה הצעות בשנת 1972, ושוב לאחרונה, אך לא היה דיון וטיפול בהצעות אלה. לפיכך, נקראת הממשלה להודיע לוועדה תוך 3 חודשים, על הצעדים שעשתה בנושא זה. כן פונה הוועדה למבקר המדינה שימשיך במעקב שוטף בנושא החמור והחשוב הזה וימסור לוועדה ידע בשעה מתאימה."

4. באפריל 1975 מינה שר התחבורה ועדה בראשותו של רב אלוף (מיל') צ. צור, שעליה הוטל לבדוק את מצב ענף המשאיות ולהמליץ על המדיניות של משרד התחבורה לגביה. הוועדה הגישה לשר התחבורה ב-30 בספטמבר 1975 דו"ח סופי עם סיכומיה והמלצותיה. בין השאר קבעה הוועדה, שיש לחדש את פעולותיה של מועצת מובילי המשאיות בישראל הלכה למעשה, ושעל המועצה לדון גם בבעיית עומס היתר לאור המצב השורר בענף. לדעת הוועדה הזמן נראה מתאים להתחיל בהקפדה על ביצוע תקנות עומס היתר בכבישים.

עד סוף 1975 לא תוקנו התקנות בדבר עומס היתר להוציא הוראות חדשות בעניין העומס המותר, שכללו ביטול היתרים לעומס יתר לגבי מיכליות.



מהאמור בפרק זה עולה, שהצעדים הדרושים עדיין לא נעשו על אף דרישתה של ועדת הכספים של הכנסת ודרישה נוספת של הוועדה לענייני ביקורת המדינה.

"יש להתייחס בחומרה לעובדה, שבעניין חשוב זה לא הביא טיפולו של משרד התחבורה במשך עשר שנים לתוצאות של ממש, ושהוא השלים, עקב לחצים של הנוגעים בדבר, עם אי קיום בולט של הוראות חשובות מאוד."

מהאמור בפרק זה עולה, שהצעדים הדרושים עדיין לא נעשו על אף דרישתה של ועדת הכספים של הכנסת ודרישה נוספת של הוועדה לענייני ביקורת המדינה.

עבודה פרטית של עובדים בכירים

דו"ח שנתי 25, עמ' 664

בשנת 1974 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת באגף לכלכלה ותכנון של משרד התחבורה, על דרכי מסירת עבודות תכנון, מחקר וייעוץ. חלק גדול מעבודות התכנון והמחקר נמסר מדי שנה לביצוע, בחוזים כוללים, למכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה, שהוקם ביוזמת המשרד ב-1970. מבקר המדינה עמד על הצורך לפתור את השאלות המתעוררות בקשר להתקשרויות עם המכון בדרך, שתבטיח את טובת המשרד והשגת מלוא התועלת מן הכספים הרבים המועברים מתקציב המשרד למכון.

הוועדה לענייני ביקורת המדינה, שדנה בנושא במסגרת דיוניה בדו"ח 25, קבעה בסיכומיה, שאושרו על ידי הכנסת, כי יש להגביר את פיקוח הממשלה על המכון.

הביקורת, שנערכה ב-1974, העלתה, ששלושה מעובדיו הבכירים של האגף הועסקו בשנת 1974 במשך מספר שבועות על ידי המכון — חברה המבצעת כאמור עבור משרד התחבורה עבודות

תכנון ומחקר בנושאים של תחבורה. העובדים הועסקו על ידי החברה בביצוע פרויקט בחוץ לארץ, בתקופת חופשתם הרגילה, ולעבודתם זו לא ניתן להם היתר מנציבות שירות המדינה כדרוש לפי התקשי"ר.

לפי התקשי"ר טעונה בדרך כלל עבודה פרטית בשכר של עובדי מדינה — היתר מיוחד. כאשר מדובר בעבודה פרטית, שיש בה משום חשש של התנגשות אינטרסים עם תפקידו של העובד במשרד, אזי העבודה הפרטית אסורה; אם קיים ספק בדבר התנגשות אינטרסים, טעון הדבר הכרעה של נציבות שירות המדינה*.

משרד מבקר המדינה דן בעניין עם משרד התחבורה בראשית 1975. בעקבות פניית הביקורת נבדק הנושא על ידי היועץ המשפטי של המשרד ומסקנותיו בדבר הצעדים שיש לנקוט נגד העובדים האמורים הועברו על ידי המנהל הכללי, באוקטובר אותה שנה, לאישורה של נציבות שירות המדינה. עד סוף שנת 1975 לא נתקבלה החלטה בעניין זה.

* בעניין עבודה פרטית של עובדי אגף הספנות והנמלים שבמשרד ראה לעיל.