



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לעניינים

עת"מ 9327-12-11 ברנס ואח' נ' משרד התחבורה/המשרד הראשי ואח'

בפני כב' השופטת יהודית שיצר

עותרים
 1. מרדכי ברנס
 2. נחום אייזנשטאט
 3. יצחק סעדי
 בעצמם

נגד

משיבים
 1. משרד התחבורה/המשרד הראשי
 2. נתן מלמד סגן מנהל תחום תקינה
 ע"י ב"כ עו"ד ליפז סרוסי

פסק דין

- 1
- 2 .1 העותרים, מדריכי תיירים במקצועם, עתרו להורות למשיב לאפשר להם לעבוד עם רכב
- 3 הסעות לתיירים, שגובהו הפנימי נמוך מ- 150 ס"מ, ובלבד שהרכב יועד במקורו
- 4 להסעת 9-16 נוסעים ושיוצר על פי תקני מינהל הרכב הפדראלי של ארה"ב.
- 5
- 6 .2 עיקרי העובדות הצריכות לעניין:
- 7
- 8 ביוני 2003 הוציא המשיב 1 (להלן: "המשיב") חוברת "דרישות חובה לאוטובוסים
- 9 (לפי תקנות התעבורה, נוהלים ומפרטים טכניים)" (להלן: "חוברת הדרישות" או
- 10 "התקינה"), נספח ב' להודעת המשיבה מיום 10.7.2012. זו מסכמת את ממצאיה של
- 11 ועדת מומחים שמונתה ע"י המשיב בתחילת שנת 2002 (להלן: "הועדה"). חוברת
- 12 הדרישות הוכנה ונערכה ע"י המהנדס אפרים צעדי – הממונה על התקינה, וע"י
- 13 המשיב 2, סגן הממונה על התקינה. הועדה כללה את נציגי אגף הרכב במשרד
- 14 התחבורה, נציגי יצרני אוטובוסים מקומיים, חברות תחבורה ציבוריות ויבואני
- 15 אוטובוסים. בחוברת זו נקבע (בעמ' 71, סעי' 12.2.1 (ב)) כי גובה מעבר הנוסעים
- 16 באוטובוס ציבורי זעיר (להלן: "אצ"ז") יהיה לא פחות מ-1.5 מ'.
- 17



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לעניינים

עת"מ 9327-12-11 ברנס ואח' נ' משרד התחבורה/המשרד הראשי ואח'

1 העותרים, מדריכי תיירים בעלי רישיון מהמשיב, ובעלותם אוטובוס זעיר מדגם
 2 שברולט סוואנה או פורד אקונוליין מתוצרת ארה"ב, במשך שנים רבות. באוטובוסים
 3 אלו הגובה הפנימי של המעבר לנוסעים הוא 1.3 מ' ולא 1.5 מ' כנדרש בתקינה הנייל.
 4 לפיכך נדרשו העותרים לבצע ברכבם התאמות לצורך עמידה בדרישת התקינה ע"י
 5 הגבהת הגג של רכבם. העותרים מבקשים לאפשר להם להמשיך לעבוד עם
 6 האוטובוסים האמריקאים הזעירים הנמוכים, מבלי שיבצעו את ההגבהה לגג רכבם עד
 7 לגובה של 1.5 מ'.
 8

טענות הצדדים

9
 10

11 3. העותרים טענו כי המשיב אימץ באופן עיוור את התקינה האירופית, בניגוד לתקנים
 12 של מינהל הרכב הפדראלי של ארה"ב, בניגוד להחלטת ממשלת ישראל, ללא
 13 התייעצות עם מומחים וללא שיקול דעת מקצועי וסביר. תקינה זו של זו גורמת להם
 14 נזק כספי מוגזם, ופוגעת בחופש עיסוקם ובמיוחד בשל העובדה שתיירים ואורחים
 15 רשמיים מארה"ב מעוניינים ברכב אמריקאי. עוד טענו העותרים כי המשיב 2 חרג
 16 מסמכותו בכך שזים וכתב תקנים בעצמו מבלי שיש בידו את הידע ההכשרה והניסיון
 17 לכך. באשר לטענת השיהוי טענו העותרים, כי העתירה לא הוגשה בשיהוי מאחר שהיו
 18 מגעים ישירים בין הצדדים בעניין.
 19

20

21 4. ב"כ המשיבים טענה, כי יש לסלק את העתירה על הסף בשל שיהוי ניכר של כ- 9 שנים
 22 בהגשתה. גם לגופה יש לדחות את העתירה, מאחר שהתקינה נקבעה על סמך ועדה של
 23 יועצים מומחים בתחום הרכב, ובהתאם להחלטת ממשלת ישראל לאמץ באופן כללי
 24 ואחיד את התקן האירופי. גובה של 150 ס"מ הוא בטיחותי ונוח יותר, וגם התקינה
 25 האירופית עצמה נקבעה באירופה על סמך חוות דעת מומחים ויועצים. גובה המעבר
 26 באצ"ז הוא חלק ממכלול עניינים בתחום הרכב בהם אימץ המשיב את התקן
 27 האירופאי, ולשם אחידות התקינה בענף הרכב יש לאמץ את התקן האירופאי כמכלול.
 28 החלטת המשיב לא חרגה ממתחם הסבירות לפי כללי המשפט המנהלי, ואינה מצדיקה
 29 התערבות בית משפט מנהלי.
 30
 31
 32



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לעניינים

עת"מ 9327-12-11 ברנס ואח' נ' משרד התחבורה/המשרד הראשי ואח'

1

2

דין

3

4 5. ראשית אדון בטענת השיהוי שהעלה המשיב. לפי תקנה 3 לתקנות בית משפט

5 לעניינים מנהליים (סדרי דין) התשס"א – 2,000, להלן: "התקנות"), יש להגיש עתירה

6 מנהלית תוך 45 יום מיום שהחלטה מושא העתירה פורסמה כדין, או מיום שהעותר

7 קיבל הודעה עליה, או מיום שנודע לעותר עליה, לפי המוקדם. תקנה 4 לתקנות אף

8 מגבילה את השיהוי עוד יותר, בקובעה כי ביהמ"ש רשאי לדחות עתירה אף בתוך

9 מגבלת 45 הימים הנ"ל, אם ראה שבנסיבות העניין היה שיהוי בהגשתה. בעניינינו,

10 ההחלטה שהעותרים תוקפים, נספח עת/1 לעתירה, היא הדרישה בדבר גובה פנימי

11 מינימלי של מסלול המעבר באצ"ז כפי שמופיע בתוך חוברת הדרישות מיוני 2003.

12 מאחר שהעתירה דגן הוגשה ע"י העותרים רק בדצמבר 2011, כ- 8 וחצי שנים לאחר

13 פרסום חוברת הדרישות הנ"ל, ברי כי העתירה הוגשה בשיהוי קיצוני ביותר. נקבע

14 בפסיקה כי בעתירות מנהליות יש חשיבות מיוחדת להימנע משיהוי בהגשתן, וכאשר

15 בנוסף לחלוף הזמן נפגעו אינטרסים של אחרים, די בכך על מנת לדחות עתירה על

16 הסף. עמד על כך בית המשפט העליון בע"א 6365/00 בר אור נ' הוועדה המחוזית

17 לתכנון ובניה מחוז הצפון, פ"ד נו(4) 38, 44 :

18

19 "התכלית העומדת ביסוד התקנה היא זירוז ההליכים בעתירות מינהליות

20 במטרה להגיע להכרעה מהירה במחלוקת שנפלה בין הפרט לרשות

21 המינהלית. ... רשאי בית-המשפט לדחות עתירה על הסף בשל איחור

22 בהגשתה מקום שנוכח לדעת כי האיחור היה כרוך בפגיעה באינטרסים

23 של אחרים. עיקרון זה הוחל על בתי-משפט לעניינים מינהליים מכוח

24 סעיף 8 לחוק בתי המשפט לעניינים מנהליים, תש"ס-2000, ודוק,

25 העיקרון המונח ביסוד התקנה הוא עיקרון של שיהוי ולא של התיישנות.

26 לא חלוף הזמן כשלעצמו הוא המכריע, אלא העובדה שעניין זה גרם

27 לשינוי נסיבות ולפגיעה באינטרסים הראויים להגנה, הן של הציבור

28 בכללותו, הן של הרשות המינהלית והן של צדדים אחרים. זאת ועוד,

29 מלשון התקנה עולה כי בנסיבות מסוימות יהיה בית-המשפט לעניינים

30 מינהליים רשאי לדחות עתירה שחל שיהוי בהגשתה, אף אם הוגשה

31 בתוך המועד שנקבע בתקנות או בהחלטת בית-המשפט".

32



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לעניינים

עת"מ 9327-12-11 ברנס ואח' נ' משרד התחבורה/המשרד הראשי ואח'

- 1 בעניינינו, מעבר לפגיעה באינטרסים של ציבור מדריכי התיירים, נפגע גם האינטרס של
2 המשיב שלא שמר שנים כה רבות פרוטוקולים ומסמכים אחרים מאותה התקופה אשר
3 יש בהם כדי לשפוך אור על הקמת הועדה, תפקודה ובירור הטענות לעומקן.
4
- 5 6. אשר לטענת העותרים כי היו פגישות ותכתובות בין הצדדים בעניין המחלוקת ביניהם
6 החל מיולי 2008 ועד לימים ספורים לפני הגשת העתירה, ולפיכך הם הגישו את
7 עתירתם רק בסוף שנת 2011, יש לומר כי התקינה פורסמה ביוני 2003, העותרים פנו
8 לראשונה למשיב בעניין רק ביולי 2008 (ראו: סעי' 9 לעתירה). העותרים אומנם טוענים
9 כי נודע להם על התקינה שלא נאכפה בעבר, רק במחצית שנת 2008 ע"י יבואן הרכב
10 סוואנה יוניברסל מוטורס, אלא שלפי תקנה 3 לתקנות, יש להגיש עתירה מנהלית תוך
11 45 יום מיום שהחלטה פורסמה כדין, או מיום שהעותר קיבל הודעה עליה, או מיום
12 שנודע לעותר עליה, לפי המוקדם. לפי המוקדם. לפיכך העדר ידיעת העותרים על הפרסום, גם אם
13 הוא נכון, אין בו כדי לסייע לעותרים.
14
- 15 7. למעלה מן הצורך, וכדי שתנוח דעת העותרים, גם לגופו של עניין החלטת המשיב לא
16 חרגה ממתחם הסבירות ומעקרון המידתיות מהסיבות הבאות:
17
- 18 א. החלטת ממשלה מס' 2202 משנת 2000 קבעה, כי ביחס לרכבים שיוצרו
19 בצפון אמריקה תאומן התקינה האמריקאית א תקינת האיחוד האירופי.
20 תקנה 282(ב) לתקנות התעבורה התשכ"א – 1961 (להלן: "התקנות")
21 קובעת, כי מנהל אגף הרכב רשאי לקבוע תקנים לרכב, או לחדשם מזמן
22 לזמן. תקנה 282(ג) לתקנות מוסיפה וקובעת כי התקנים יהיו מבוססים על
23 דרישות התקינה הפדרלית של ארה"ב או על הנחיות האיחוד האירופי וכן על
24 התקינה הישראלית. מאחר שמנהל אגף הרכב מיישם למעשה את החלטת
25 הממשלה הנ"ל ואת תקנה 282(ג) לתקנות, לא ניתן לומר שהחלטתו, המחילה
26 את התקן האירופאי על אצ"י, חורגת ממתחם הסבירות, מה גם שהדרישה
27 לגובה פנימי שמבטיח את נוחות הנוסעים ומונע מהם התכופות יתירה, היא
28 הגיונית ומנומקת.
29
- 30 ב. העותרים לא צירפו כל תקינה אמריקאית או אסמכתא אחרת. במחל זה יש
31 כדי לתמוך בטענת המשיב, כי אין כלל תקינה אמריקאית ביחס לשימוש
32 ברכב הנדון כאוטובוס ציבורי זעיר.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לעניינים התעבורה

עת"מ 9327-12-11 ברנס ואח' נ' משרד התחבורה/המשרד הראשי ואח'

1

2 ג. לטענת העותרים הבעיה נוגעת לכלי רכב מעטים מתוצרת ארה"ב - 20 בלבד.
3 לפיכך גם אם ארעה פגיעה כלשהי בקניינם של העותרים ודומיהם בשל
4 התקינה האמורה, הרי שפגיעה זו מינימלית ביחס לכלל ציבור מדריכי
5 התיירות בעלי אצ"ז, ובכך היא עומדת בדרישת המידתיות, מה גם שהתכלית
6 לשמה נועדה התקינה, נוחות ובטיחות הנוסעים היא תכלית ראויה.
7

8 ד. הובהר לעותרים עוד לפני הגשת עתירתם, כי כ- 95% מדגמי הרכבים
9 שנבדקו ע"י המשיב, אושרו על ידו ללא דרישת התאמה כלשהיא, במסגרת
10 תשובת נציב תלונות הציבור שבירר את תלונותיהם, נספח עת/8 לעתירה,
11 מיום 17.2.2011.
12

13 העותרים לא חלקו על עובדה זו.
14 מסעי' ח"ט' לעתירה עולה כי העותרים, או לפחות חלקם, רכשו או מעוניינים
15 לרכוש לעצמם אוטובוס זעיר חדש. העותרים רשאים לרכוש לעצמם דגם
16 כלשהו מתוך הדגמים הרבים שאושרו ע"י המשיב ללא דרישת התאמה
17 כלשהי.

18 העותרים גם לא הסבירו ולא הוכיחו בחוות דעת את גובה הנזק הכספי
19 שייגרם להם ברכישת רכב אחר, מתוך הדגמים הרבים שאושרו ע"י המשיב
20 ללא דרישות התאמה כלשהן.
21 זאת ועוד, גם אם עלות רכישת רכב תקני משמעותה עלות כספית גבוהה
22 יותר, עצם העלות הכספית של ביצוע ההתאמות ברכבם כדי שיעמוד
23 בדרישות, אינם ראייה כי דרישת התקינה איננה סבירה ואינה מידתית.
24

25 ה. העותרים רשאים להמשיך לעסוק במשלח ידם כמדריכי תיירות. עיסוק זה
26 אפשרי בסוגי רכב שונים שאינם בהכרח הרכב בו חפצים המערערים. כל
27 שעליהם לעשות כדי להמשיך בעיסוקם הוא לבצע את ההתאמות הנדרשות
28 ברכבם, או לחילופין לרכוש רכב אחר מבין מגוון רחב של דגמים אחרים
29 הקיימים בשוק, שאינם מצריכים ביצוע ההתאמות כלשהן לשם עמידה
30 בתקינה האמורה. הדברים מקבלים משנה תוקף כאשר משתמע מהעתירה כי
31 בכל מקרה תכננו העותרים להחליף את רכבם שכבר ממילא התיישן (ראו:
32 סעי' ח"ט' לעתירה).



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לעניינים

עת"מ 9327-12-11 ברנס ואח' נ' משרד התחבורה/המשרד הראשי ואח'

- 1
- 2 1. הזכות לחופש העיסוק אין משמעה שניתן לממשה מבלי לעמוד בתנאים
- 3 ודרישות שהחיים בחברה מתקדמת מצריכים. כך, בעיסוקים רבים מוצבות
- 4 דרישות מסוגים שונים לצורך הפעלת עסקים, למשל הדרישות בחוק רישוי
- 5 עסקים התשכ"ח-1968.
- 6
- 7 8. במהלך טיעוניהם דרשו העותרים לראות את פרוטוקול הדיונים של המשיב בעניין
- 8 הדרישות לאצ"ז, על מנת לבחון מה היו שיקולי המשיב ונימוקיו כשהחליט על
- 9 התקינה הנ"ל, והאם ההחלטה נבעה משיקולים מקצועיים ועניינים גרידא של חברי
- 10 הוועדה. המשיב הודיע כי לא הצליח לאתר את הפרוטוקול האמור מאחר שחלפו כ-
- 11 9 שנים ממועד רישומו. לאור השיהוי הרב של העותרים בהגשת עתירתם, אין בחלוף
- 12 הזמן שמקשה על איתור המסמכים מאותה תקופה, כדי להועיל לעותרים. אמנם מן
- 13 הראוי לשמור פרוטוקולים הנוגעים לתקינה, מה גם שהעותרים פנו למשיב וחלקו על
- 14 הדרישות, אולם לאחר שחלפו שנים כה רבות, אין להיבנות מטענות כאלה,
- 15 שהעותרים לא טרחו להעלותן בזמן אמת או בסמוך, כאשר ניתן היה לבדוק את
- 16 הדברים לאשורם. כשהוקמה הועדה, יכלו העותרים, שעוסקים בתחום שנים רבות,
- 17 לברר ולדעת מי חברי הוועדה ולהשיג על ההרכב האישי של חברי הועדה.
- 18 העותרים גם ניסו לטעון במרומז כי שיקולי חברי הועדה נבעו ממניעים זרים, אלא
- 19 שלא נימקו טענה זו באופן שניתן יהא להבין מי מחברי הוועדה הוא, לכאורה, בעל
- 20 אינטרס, מהו אותו אינטרס זר שעמד בבסיס שיקוליו וכיצד הוא פגם בהחלטתו.
- 21
- 22 9. ראוי לציין כי מעבר למשיב 2, מר נתן מלמד, המכהן בתפקיד סגן ראש תחום תקינה
- 23 באגף הרכב, ישבו בוועדה גורמים ומומחים רבים הבקיאים בתחום שבנדון: המהנדס
- 24 אפריים צעדי – ראש תחום תקינה באגף הרכב, המהנדס שמואל בן ארי – מהנדס
- 25 ראשי קואופרטיב אגד, מר שלמה סידי – מנהל אגף הנדסה במפעל מרכבים,
- 26 המהנדס נחמיה גולן – מנהל חטיבת אוטובוסים בחברת "מאיר", מר ראובן בקר –
- 27 מנהל אגף הנדסה במפעל "הארגז", המהנדס יהודה צברי – יועץ מקצועי למנהל
- 28 ת"צ, מר מאיר ברכה – סמנכ"ל אגף המשק בחבי "דן", המהנדס גבי הרשקוביץ –
- 29 מנהל תקינה בחבי כלמוביל, מר עמי עברון – סמנכ"ל שיווק ותפעול החבי המאוחדת
- 30 (מאן), המהנדס יעקב חיון – מנהל מחלקת אוטובוסים החבי המאוחדת (מאן) (ראו:
- 31 המבוא לחוברת דרישות החובה לאוטובוסים משנת 2003, נספח עת/1 לעתירה).
- 32 עניינו הראות כי מלבד המשיב 2, ישבו בוועדה מומחים רבים.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לעניינים

עת"מ 9327-12-11 ברנס ואח' נ' משרד התחבורה/המשרד הראשי ואח'

1 לפיכך לא מצאתי ממש בטענת העותרים כי המשיב 2 חרג מסמכותו ויזם, החליט
2 וכתב את התקינה בעצמו, ללא ההכשרה והניסיון לכך ובלא שהתייעץ עם אף גורם
3 מקצועי מוסמך. העותרים לא הרימו את נטל הראיה המוטל עליהם להוכיח טענה
4 מרחיקת לכת זו.

5

6 זאת ועוד - במבוא הנ"ל לחוברת הדרישות, שבה כאמור מובאת התקינה נאמר:

7

8 **"משרד התחבורה בוחן ובודק דרישות החובה הישראליות ומעדכן**
9 **מדי פעם בפעם בהתאם להתפתחות התקינה הבטיחותית, הנדסית**
10 **ואקולוגית המתפרסמת ומתעדכנת בארצות המתקדמות והמובילות**
11 **בשטח זה באירופה ובארה"ב תוך התאמה לתנאי המיוחדים**
12 **הקיימים בארץ".**

13

14 ובהמשך צויין:

15

16 **"חלק חשוב בגיבוש דרישות החובה מתבסס על שנות נסיון רבות**
17 **של בדיקה, ייצור הפעלת אוטובוסים בארץ, מימצאי חקירת**
18 **תאונות דרכים וכו', אשר מטרתן להביא להעלאת רמת הנוחות**
19 **והבטיחות לנוסע והתחבורה בדרכים".**

20

21 לאור האמור לעיל לא נראה כי העותרים הצליחו להוכיח את טענתם שהחלטת
22 המשיב בקביעת התקינה האמורה התקבלה באופן "שרירותי".

23

24 10. העותרים טענו גם כי החלטת המשיב נוגדת להחלטת הממשלה שבחוק ההסדרים
25 לשנים 2009-2010, לאפשר ייבואם של רכבים העומדים בתקינה אמריקאית. אין
26 ממש בטענה זו. עניינה של אותה החלטת ממשלה (מוצג עת/15 למוצגי העותרים)
27 הוא בהסדרת יבוא מקביל של כלי רכב. תכליתה-ביטול הבלעדיות של יבואן רכב
28 אחד לכל יצרן רכב, על מנת להגדיל את התחרות בין יבואני הרכב בארץ. לא נקבע
29 בהחלטת ממשלה זו כי יש לאשר יבוא אצ"ז לשימוש תיירים בעל גובה מעבר פנימי
30 של 1.30 מ', במקום גובה של 1.50 מ'. סוגיית התחרות אינה מסוג העניין הנדון
31 בעתירה זו, מה גם שהגברת התחרות יכולה להועיל לעותרים בבואם להחליט על
32 רכישת רכב כלשהו העומד בדרישות התקינה.



**בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לעניינים
האזרחיים**

עת"מ 9327-12-11 ברנס ואח' נ' משרד התחבורה/המשרד הראשי ואח'

1

2

סיכום

3

4 11. לאור כל האמור לעיל, במצטבר, לא מצאתי כי החלטת המשיבים נגועה בפגם מנהלי

5

המצריך התערבות בית משפט זה. לפיכך, אני דוחה את העתירה.

6

7 העותרים ישלמו למשיבים הוצאות משפט ושכ"ט עו"ד בסך כולל של 8,000 ₪,

8

בהתאם לתקנה 512 לתקנות סדר הדין האזרחי, התשמ"ד – 1984.

9

10

ניתן היום, י' אב תשע"ב, 29 יולי 2012, בהעדר הצדדים.

11

12

המזכירות תמציא את עותק פסק הדין לצדדים.

13

יהודית שיצר, שופטת

14

15

16

17

18