

ע ת " מ

בבית המשפט המחוזי בירושלים
בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים

טיוטה טיוטה טיוטה

מרדכי ברנס ת.ז. 053334132
בית - רח' לשם 16 מבשרת ציון טל' 02-5332718
דואר - ת.ד. 171 בית זית 90815 נייד 050-9009700
דוא"ל k9@013.net פקס 03-5423554

העותר, בעצמו

נ ג ד

משרד התחבורה
המפקח על התעבורה
באמצעות פרקליטות המדינה מחוז ירושלים
המשיב וגם המפקח

עתירה מנהלית בנושא הסדרת עיסוק

בגין החלטת המפקח לבטל אישור נסיעה בנת"ץ לרכב סיור
וכפי שהיה בעבר במשך עשרות שנים, תוך שימוש בסמכות
באופן שרירותי, ללא שיקול דעת מעמיק וכנדרש, מבלי שנעשה
תסקיר מהימן ותוך הפליה למוניות שמבצעות הסעות סיור
באופן זהה.

1. **מוגשת בזאת עתירה מנהלית נגד המפקח על התעבורה** (להלן "המפקח") בגין החלטתו מתאריך 13/9/2020 לבטל את אישור הנסיעה לרכב סיור בנתיבי תחבורה ציבורית (להלן "ההחלטה") מצ"ב **עת"1**.

.2

3. **עניינה של העתירה** הינו השימוש השרירותי שעושה המפקח בסמכותו בעת שביטל זכות של מורי דרך הנוהגים ברכב סיור (להלן "רכב אשכול") להשתמש בנתיבי התחבורה הציבורית (להלן "נת"ץ), זכות שניתנה במשך עשרות שנים, זכות שכובדה ע"י בתי המשפט, המשטרה, רשויות מקומיות והמפקחים הקודמים, לאור העובדה כי רכב אשכול הינו רכב ציבורי להסעת תיירים בשכר, ונהוג ע"י מורה דרך בעל רישיון נהיגה ציבורי. ההחלטה נעשתה ללא איסוף נתונים ותסקיר, ללא דיון מעמיק וענייני, תוך פגיעה בחופש העיסוק, תוך פגיעה באינטרס הציבורי והפליה לא חוקית בהשוואה למוניות בכלל שרכב סיור דומה בהפעלתן ובפרט מוניות המבצעות הסעות סיור.

4. **סמכותו של בית המשפט הנכבד לדון בעתירה זו הינה** על פי סעיף 5(1) לחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, תש"ס-2000 ועל פי סעיף 14(ז) בתוספת הראשונה.

5. הכוח ומקור הסמכות של המפקח נשען אך ורק על החוק והאינטרס הציבורי, ולא כפי שהמפקח

6. **הסעד שמבקש העותר מבית המשפט הנכבד - לבטל את החלטת המפקח** מהסיבות שיפורטו להלן.

ובנוסף להורות למפקח כי על פי המינהל התקין החוק וערכי המדינה הוא חייב בעת שהוא נותן החלטה המשפיעה על מצב קיים שנמשך עשרות שנים לבצע איסוף נתונים ולהציגם בתסקיר, לבצע דיון מעמיק ויסודי בשיתוף הנוגעים בדבר ולהתחשב באינטרס הציבורי.

הגדרות, רקע ועובדות נדרשות

7. "**רכב ציבורי**" רכב המשמש, או המיועד לשמש, להסעת נוסעים בשכר. " סעיף 1 לפקודת התעבורה.

8. "**הסעה**" הסעת נוסעים בשכר או בתמורה אחרת ברכב סיור, ברכב מדברי, ברכב מסחרי או באוטובוס, לרבות הצעה והסכמה להסעה כאמור. " סעיף 1 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעות סיור, הסעות מיוחדות והשכרת רכב) תשמ"ה-1985 (להלן "הצו"). אין בפקודת התעבורה הגדרה ל"הסעה".

9. **" סיור "** סיור של קבוצת נוסעים במקומות שונים, בשכר או בתמורה אחרת, בליווי והדרכה של מורה דרך שניתן לו רישיון לפי תקנות שירותי תיירות (מורי דרך), התשכ"ז-1967 סעיף 1 לצו.

10. **" רכב סיור "** - **רכב ציבורי המיועד להסיע עד 8 נוסעים מלבד הנהג ואשר צוין ברישיון הרכב** **רכב סיור**. סעיף 1 לתקנות התעבורה, (להלן "רכב אשכול"). מצ"ב רישיון רכב סיור מ.ר. 9641579 בבעלות העותר מסומן **עת/4**. מצ"ב רישיון להסעת סיור ברכב אשכול מ.ר. 9641579 בבעלות העותר מסומן **עת/5**, **ע"פ סעיף 1 לרישיון רק מורה דרך בעל רישיון נהיגה ציבורי יכול לנהוג ברכב אשכול**. רכב הסיור רשום במשרד הסעות סיור אשכול "אגודת מורי הדרך בעלי רכב אשכול", מצ"ב רישיון להפעלת משרד להסעות ברכב סיור אשכול **עת/6**.



11. **מקור השם רכב אשכול** על פי סעיף 26 לצו, רכב אשכול חייב לשאת את סמל האשכול. סמל הדומה לסמליל (לוגו) של משרד התיירות בעבר. הסמל ומקור המילה תיירות הינו על פי המתואר בספר במדבר פרשת המרגלים פרק י"ג "שלח לך אנשים ויתורו את הארץ .." פסוק 2, ומכאן המילה תיירות, "ויבואו עד נחל אשכול, ויכרתו משם זמורה ואשכול ענבים אחד, וישאוהו במוט, בשניים..". פסוק 23.

12. **" משרד להסעות "** תאגיד העוסק לפי מטרותיו במתן שירות של הסעה מיוחדת, הסעת סיור או השכרת רכב לנהיגה עצמית, כולם או מקצתם, סעיף 1 לצו.

13. **" מונית טיול ותיור "** **" מונית סיור ותיור "** בשנות ה-60 שר התיירות משה קול ז"ל יזם מותג חדש במקום מונית רגילה לצורך ביצוע הסעות סיור, דהיינו לטיולים, - "מונית סיור ותיור". **בעלי המוניות חויבו למסור את רישיון המונית שלהם (מספר ירוק) ובתמורה קיבלו רישיון ל "מונית סיור ותיור"**. שריד לעובדה זו ניתן למצוא בתעריף הביטוח של רכב אשכול המכונה "מונית סיור ותיור" מצ"ב ביטוח חובה של העותר **עת/15** שבו מצוין סיווג הביטוח בסעיף "81 מונית סיור ותיור". כאמור **בתחילה כל רכבי האשכול היו מוניות** שנהגיהן ידעו לדבר שפות זרות, **ורישיון המונית הוסב למונית סיור ותיור ואח"כ לרכב סיור אשכול**. **מה שמעיד על זהות מוחלטת בהפעלה של רכב סיור ומונית לצורכי הסעות סיור**.

14. **" רכב סיור ותיור "** **" שירותי טיול ותיור "** כינוי שגוי לרכב סיור (אשכול) הנובע מההגדרות קודמות. רק בלמ"ס וברשות המיסים יש עדיין סיווג ענפי 4927 "מונית טיול ותיור", כיום אינו פעיל.

15. **תקנות 492 ו-493 מאפשרות לכל מונית לבצע הסעת סיור באופן זהה לרכב סיור** סעיף 1 לפקודת התעבורה, וכמובן שמונית בהסעת סיור רשאית להשתמש בנת"ץ בהיותה רכב ציבורי.

16. **" מונית "** - רכב מנועי ציבורי המיועד להסיע עד עשרה אנשים מלבד הנהג ואשר צוין ברישיון הרכב כמונית. " פקודת התעבורה סעיף 1 הגדרות

17. **"רשיון להפעלת מונית"** – רשיון המקנה לבעליו זכות להסיע נוסעים במונית לפי רשיון הסעה שניתן לפי התקנות. סעיף 1 לפקודת התעבורה.

18. **לנהיגה והפעלת רכב אשכול נדרשים באופן זהה למונית** :

א. **רשיון הסעה**. מונית ע"פ תקנה 490 לתקנות התעבורה, ורכב סיור ע"פ הצו.

ב. **רשיון נהיגה למונית** תקנה 184.(א). (2).

ג. **ביטוח נוסעים בשכר באופן זהה למונית**, בסיווג מונית סיור ותיור.

19. **דרישות החובה של רכב סיור ומונית זהות**. מצ"ב עמוד ראשון של מפרט 04-0009 של אגף הרכב מתאריך 28/3/2005 "מפרט דרישות חובה למונית (כולל זוטובוס) ורכב סיור **עת/16**". לציין כי ניתן לעשות שינוי ייעוד לרכב מרכב סיור למונית.

20. **" רכב סיור דומה בהפעלתו למונית "** קביעתו של מר עוזי יצחקי סמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה במכתב לעותר מצ"ב **עת/17** . ניתן בעקבות בקשת העותר להשוות את הדרישה לקצין בטיחות של רכבי סיור למוניות בגלל הדמיון באופן ההפעלה. ובנוסף :

א. "המצב המשפטי היום אומר שכל משרד הסעות, לרבות משרד הסעות שנותן שירותי סיור ברכב סיור, במשרד להסעות מסוג שירותי סיור ברכב מדברי ... חשבנו להקל, כמו שמקלים עם בעלי מוניות ... " פרוטוקול 105 משיבת ועדת הכלכלה של הכנסת 4/11/2013 עמ' 3 מדברי עו"ד שרית זוכוביצקי-אור, ס. יועמ"ש משרד התחבורה, כיום שופטת מצ"ב **עת/18** . דהיינו גם יועמ"ש משרד התחבורה מקבלת את העובדה כי **רכב סיור ורכב מדברי דומים בהפעלתם למונית**.

ב. לאור האמור לעיל ותודות לעובדה **שהפעלת רכב סיור ומדברי דומה למונית** תוקנה תקנת התעבורה 579 ד מצ"ב תיקון התקנה **עת/19** והושוו התנאים בין מונית לרכב סיור ורכב מדברי. לציין שבעניין זה הוקמה וועדה מקצועית שגם היא אישרה את תיקון התקנה.

ג. **רכב סיור (אשכול) נרכש בהטבת מס באופן זהה למונית**, עד 3.5 טון 8% מעל 3.5 טון 0%.

21. תקנה 84. א. – מפרטת רשימה מצומצמת מאוד של כלי רכב שרשאים להסיע נוסעים בשכר.

הסעת נוסעים בשכר תק' (מס' 5) תשנ"ב-1992

84א. לא יסיע אדם ולא ירשה לאחר להסיע נוסעים בשכר או בתמורה אחרת אלא אם כן הוא מסוג המצוין בטור א' להלן ובתנאים המצויינים לצידו בטור ב':

טור א'	טור ב'
סוג הרכב	התנאים
תק' (מס' 2) תשס"א-2001	
(1) אוטובוס ואוטובוס זעיר ציבורי	כאמור בחלק ה'
(2) מונית	
תק' (מס' 2) תשס"א-2001	
(3) (א) (נמחק)	הרכב יעמוד כולו לרשות מזמין ההסעה ולא יגבה שכר מכל נוסע בנפרד
(ב) טיולית	
(ג) רכב מדברי	
(ד) רכב סיור	
תק' (מס' 4) תשנ"ה-1995	
(ה) רכב בטיחותי	
תק' (מס' 2) תשע"ד-2013	
(4) רכב מסוג N1 ורכב מסוג N2 מהאזור	הרכב מסייע נוסעים מישראל לאזור או לישראל; בפסקה זו, "אזור" – יהודה
שמוגנו נגד ירי והשומרון.	
תק' (מס' 5) תשע"ה-2017	
(5) רכב נוסעים פרטי	בהסעה שהיא הסעה שיתופית כאמור בתקנה 84ב

22. רכב אשכול רשאי לנסוע בנת"צ מזה עשרות שנים מתוקף הגדרתו כרכב ציבורי!

א. מצ"ב **ע/20** אישור מ 1976 מעו"ד דוד לב לגבי פס"ד בתיק 89425776 של כבוד השופט לתעבורה צבי נוסבלט ז"ל. " הנני להודיעכם כי ביום 19.12.76 בתיק 89425776 בבית משפט השלום לתעבורה בתל אביב. קבע כב' השופט צ. נוסבלט כי רכב "אשכול" הינו רכב ציבורי, כמשמעותו בפקודת התעבורה וכי נהגי רכב "אשכול" רשאים לנסוע בכל מקום בו מותרת נסיעה לפי תמרוך לרכב ציבורי. "

ב. מצ"ב **ע/21** החלטה של כבוד השופט טל פרי בית משפט השלום לתעבורה פתח תקווה תת"ע 1543-02-18 מ"י נ. עיזאת אבו רביעה "... מדובר ברכב סיור ועל פי התקנה לא ייאכף נתצ נגד רכב סיור."

ג. מברק משטרת תנועה לתחנות מתאריך 28/5/90 מצ"ב עת/22

" הנדון רכב "אשכול" סיור ותיור

רכב אשכול לפי הגדרתו בחוק הינו רכב ציבורי רשאי לנסוע בנת"צ ... "

ד. פטור לנהג ברכב סיור ותיור מתאריך 27/7/2008 המתיר לרכב סיור ותיור נסיעה בנת"ץ מצ"ב עת/23 שניתן ע"י מפקח קודם מר אלכס לנגר (להלן "הפטור"). הסיבה העיקרית למתן הפטור לרכב סיור והתאמתו לאישור שניתן למונית ולא לאוטובוס בקווים, היא העובדה כי יש זהות בהפעלה של רכב סיור ומונית.

המפקח הקודם משתמש במונח רכב סיור ותיור, למרות שהגדרת הרכב הינו רכב סיור (אשכול) וזאת כאמור בגלל ההגדרה הקודמת לרכב אשכול - "מונית סיור ותיור.

23. כלי הרכבים בישראל המוגדרים כרכב ציבורי בפירוט כמות ע"פ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה אלא אם כן צוין אחרת.

א. "אוטובוס ציבורי" - סעיף 1 לפקודת התעבורה.	כ- 37,000
ב. "מונית" - סעיף 1 לפקודת התעבורה	כ- 23,000
ג. "רכב מדברי" - סעיף 1 לתקנות התעבורה	כ- 500 ע"פ הערכת העותר
ד. "רכב סיור" - סעיף 1 לתקנות התעבורה	כ- 500 ע"פ הערכת העותר
ה. סה"כ כלי רכב המוגדרים כרכב ציבורי בישראל	61,000

24. " מפקח על התעבורה" - מי ששר התחבורה מינה אותו, בהודעה ברשומות, מפקח על התעבורה לכל שטח המדינה (להלן - המפקח הארצי על התעבורה) או לחלק ממנו, לרבות מי שהמפקח הארצי על התעבורה אצל לו, בהודעה ברשומות, מסמכותו לכל שטח המדינה או לחלק ממנו, לעניין פלוני או לסוגי עניינים. "

25. תמרוך 501 . אין סימון לרכב אשכול כי לא קיים סימון כזה, ולכן ההצמדה למונית.

צבעו	2. מספרו	3. פירושו	4. כוחו יפה:
	501	כביש או נתיב או שול לתחבורה ציבורית: הנסיעה בכביש או בנתיב, או בשול מותרת ל- סומנה צלמית רכבת מקומית (ס-43) - לרכבת מקומית; סומנה צלמית אוטובוס (ס-44) בצבע צהוב - לאוטובוס הנוסע בקו שירות; סומנה צלמית אוטובוס (ס-44) בצבע לבן - לכל אוטובוס; סומנה צלמית מונית - לכל מונית; סומנה צלמית אופנוע (ס-48) - לאופנוע; סומנה ספרה בצירוף הסימון "+" - לרכב - למעט רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 3.5 טון - המסיע לפחות כמה נוסעים, לרבות הנהג, הנקוב בתמרור:	(1) בכל הימים והשעות, אלא אם צוין אחרת בתמרור 439 שמוצב מתחתיו. (2) צוינו בתמרור 439 שמוצב כאמור בפסקה (1) שעות בלבד, בלא ציון ימים, התמרור יהיה תקף בכל הימים, למעט ביום הקודם ליום המנוחה כמשמעותו לפי סעיף 18א(א) לפקודת סדרי השלטון והמשפט, התשי"ח-1948, החל מהשעה 17:00, וביום המנוחה. (3) עד אחד מאלה: (א) תמרור 502. (ב) הצומת הקרוב. (ג) קצה המסילה. (ד) קצה סימון 503. (4) הוצב התמרור

26. תיאור יום עבודה רגיל של העותר כמורה דרך הנוהג רכב אשכול כשיוצאים לעבודה.

- א. איסוף הנוסעים - מרבית הלקוחות של הסעות סיור הם תיירים שבבואם לארץ הם משתכנים בבתי מלון הנמצאים במרכזי התיירות במקומות הכי צפופים מבחינת התחבורה.
- ב. שגרת העבודה - במהלך יום העבודה העותר נמצא כל הזמן במקומות הכי סואנים והכי צפופים מבחינה תיירותית במרכזי הערים הגדולות תל אביב ירושלים וחיפה והן באתרי התיירות המובילים מאילת בדרום דרך באר שבע יפו קיסריה עכו ונצרת.

ג. **פיזור הנוסעים בסוף יום העבודה** – מסיע את הנוסעים בחזרה לבתי המלון שנמצאים כאמור במרכזי הערים באתרי התיירות הכי צפופים מבחינת תחבורה בישראל, או בהסעה לנתב"ג.

ד. הסעת סיור ברכב סיור או במונית זהה ואין כל הבדל .

ה. **סיכום** – מדובר על שגרת עבודה יומיומית של נסיעות באזורי התחבורה הצפופים ביותר בישראל לצורך הסעות סיור. זהו מוצר תיירותי ייחודי המכניס למדינה מט"ח ואשר נועד לתת שירות הסעות של מי שלא יודע להשתמש בכבישי ארצנו באופן מיטבי ולכן מהווה גם חיסכון בשימוש בתשתיות באמצעות כלי רכב אחרים כמו מונית / רכב שכור. **הצורך בשימוש בנת"ץ היא מאוד חיונית הן לרכב סיור והן לרכב מדברי, וביטול הפטור מהווה פגיעה חמורה בחופש העיסוק** .

הצדדים לעתירה

27. **המשיב** הרגולטור הממונה על הפעלה ופיקוח של פקודת התעבורה, תקנות התעבורה ונת"ץ.

העותר וזכות העמידה שלו

- א. 1989-1991 הפעיל גיפ אחד בטיולי גיפים באילת, נאלץ לסגור את העסק בגלל שנדרש לתת ערבות בסך מיליון שקל למשרד התיירות כדי לקבל רישיון סוכן נסיעות וכדי להסיע תיירים!
- ב. מורה דרך משנת 1994, בעל רישיון נהיגה לאוטובוס (קליפורניה), עבד כנהג מדריך ו"שף" של משאית ספארי פתוחה ללא מיזוג אוויר במצוקי דרגות – מדבר יהודה, עבודה קשה אך מהנה.
- ג. משנת 1997 **עוסק עצמאי קטן** בעל רכב סיור ורכב מדברי. סבל מאינסוף עוולות מהמשיב וייפגע מאוד בעיסוקו מההחלטה, מדובר על בזבוז יומיומי של שעות נסיעה שלא בנת"ץ.
- ד. נוהג לצורך עיסוקו בהסעות סיור כמורה דרך ברכב סיור שבבעלותו מ.ר 9641579 באיסוף תיירים מבתי מלון במרכזי הערים בנת"ץ, ובהזדקת תיירים באתרי תיירות.
- ה. נוהג לצורך עיסוקו בהסעות מיוחדות (רכב מדברי) בטיולי גיפים הן של תיירים והן של ישראלים ברכב מדברי מ.ר 2228139 שבבעלותו.
- ו. הקים את אגודת אשכול ומשמש כיו"ר האגודה מיום הקמתה בשנת 2009. כיום באגודה רשומים מעל אלף חברים. אגודת אשכול משמשת כאיגוד מקצועי וככזה משמשת גורם מייצג של מחצית בעלי רכב אשכול ורכב מדברי בישראל מול המשיב ואחרים.
- ז. זכה בבג"ץ 7006/07 נגד המשיב שסירב להנפיק רישיון יבוא לרכב ביבוא אישי למורה דרך, תיקן את חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016 בוועדת הכלכלה של הכנסת כך **שעוסק יוכל לייבא כל רכב בניגוד להצעת המשיב שרצה לצמצם את היבוא ולהטיל פגיעה צרכנית בעוסקים**, תיקן תקנות צווים ונהלים של המשיב תודות למערכת בתי המשפט. מצ"ב **24/ע** רשימת נושאים שמטפל וטופלו ע"י העותר מול כשלים ועוולות משרד התחבורה.

ח. הקים 42 סניפים של אגודת אשכול במסגרת של אגודות שיתופיות וקיבל עבורם רישיונות למשרדי הסעות תודות למערכת בתי המשפט ולמרות התנגדות המשיב שהכפיף את מורי הדרך בעלי הרכב הפרטיים לתאגידי מסחריים שעשקו אותם באלפי שקלים עבור דמי רישום והתחרו איתם על פרנסתם.

ט. מנהל את 42 משרדי הסעות הנ"ל, שבהם רשומים כ- 700 כלי רכב סיור ומדברי בבעלות פרטית של עוסקים – עצמאים קטנים כמו העותר שלא תלויים יותר בתאגידי מסחריים.

י. מטפל באופן אישי בהסדרת רישיונות סיור / הסעה של כ- 700 כלי רכב סיור ומדברי מאת המפקח, דוגמאות של רישיונות צורפו עת/5, עת/7, עת/13.

השתלשלות האירועים

29. 27/7/2008 ניתן הפטור לרכב סיור ע"י המפקח על התעבורה המאשר לרכב סיור לנסוע בנת"ץ כמו

מונית צורף עת/22, וזאת לאחר עשרות שנים שרכב אשכול היה רשאי לנסוע בנת"ץ תודות להגדרתו כרכב ציבורי, ומהסיבה כי רכב סיור זה בהפעלתו למונית שירות / מיוחדת הפועלת בהסעת סיור. ולכן האישור לרכב סיור הוטמע בתמרור 501 באופן זהה למונית, דהיינו היכן שיש אישור למונית לנסוע כך גם לרכב סיור, היכן שמצוין אוטובוסים בקווי שירות בלבד למונית ורכב סיור אסור. הפטור היה מעוגן שנים רבות קודם לכן בפסיקה צורף עת/20, עת/21 והוראות משטרה עת/22.

30. במשך השנים התיר המפקח לאלפי אנשים וכלי רכב אישור לנוע בנת"ץ שאינם כלי רכב ציבוריים ללא שקיפות וללא פרסום קריטריונים.

31. 5/6/2017 הגישה התנועה לחופש המידע בקשה בהתאם להוראות חוק חופש המידע, התשנ"ח-1998, בנוגע לשמות הגופים המורשים לנסוע בנת"ץ בישראל כולל פירוט סיבת האישור מצ"ב עת/25. הבקשה נעשתה בשיתוף עם העיתונאי עמרי מניב מחדשות 10 שחשף את העובדה כי בנת"צים בישראל משתמשים כאלפיים כלי רכב שאינם מוגדרים כרכב ציבורי, ולכאורה קיבלו פטור מתמרור 501 ע"י המפקח מבלי שעמדו בתנאים הנדרשים.

32. לכאורה, רק בעקבות התחקיר העיתונאי "התעורר" המפקח לראות כי יש צורך לבחון מחדש את מקבלי האישורים לנסיעה בנת"ץ! בהזדמנות זו פרסם המפקח "נוהל כללים מנחים למתן פטור מציות לתמרורים" משנת 2015 ללא כל התייחסות לנושא רכב סיור.

33. מתחילת שנת 2017 באופן חד צדדי, מבלי להתריע, מבלי להיוועץ ומבלי שנעשה כל שינוי במצב המעשי והמשפטי, הוסרו בידי משרד התחבורה רכבי הסיור מקובץ דיגיטלי המשמש את משטרת ישראל ואת עיריית תל אביב באכיפה אלקטרונית של נסיעה בלתי מורשית בנת"ץ בתל אביב. כתוצאה מכך נרשמו דוחות תעבורה רבים כנגד רכבי הסיור מצ"ב עת/26 דוח נגד בעל רכב סיור יוסף סופר,

העותר פנה לעיריית תל אביב בתלונה מצ"ב **עת/27** ולמשיב. כל הדוחות בוטלו בעזרת התערבות יועמ"ש המשיב מצ"ב **עת/28** ! מצ"ב מכתב של עיריית תל אביב לבעל רכב סיור החבר שלמה רווה שמודיעה על ביטול דוחות בגין נסיעה בנת"ץ **עת/29**, מה שמעיד פעם נוספת כי מדובר ברכב ציבורי.

34. **בשנת 2019 המפקח ביטל חלק מהאישורים לנסיעה בנת"ץ שנתן לכלי רכב שאינם ציבוריים, ושאינם כוללים רכב סיור, ושניתנו בחוסר שקיפות וללא פרסום קריטריונים וכנדרש.**

35. **1/3/2020 המפקח שלח את ההחלטה על "ביטול אישור נסיעה בנת"ץ בתחבורה ציבורית (נת"צ)"** לכל מנהלי חברות "אשכול" צורף עת/1 והכוונה לתאגידים בעלי רישיון להפעלת משרד להסעות ברכב סיור אשכול כמשמעו בצו, דוגמה של רישיון משרד הסעות סיור אגודת מורי הדרך בעלי רכב אשכול ומדברי צורף עת/6.

א. בהחלטה המפקח לא טרח לנמק, לא צירף נתונים, לא הציג חלופות ולמעשה נמנע מלהסביר ולבסס את החלטתו. כל שעשה המפקח הוא חיווי דעה באופן כללי ביותר "אנו צופים שהעומס בנת"בי התחבורה הציבורית יגדל". לציין כי צפי כללי בגידול העומס בתחבורה הציבורית קיים במשך עשרות שנים וזו בדיוק הסיבה שנסללו נת"בי התחבורה הציבוריים שיועדו לטובת רכב ציבורי.

ב. בהחלטה מבסס המפקח את החלטתו על טיעון לא רלוונטי - "אציין כי אישורים מעין אלו שניתנו למנכ"לי משרדים ובעלי תפקידים אחרים, כבר בוטלו אשתקד. " ולכאורה המפקח משווה את מתן האישורים שניתנו לרכב סיור שניתנו כדין לרכב ציבורי לאישורים שניתנו למי שאינו רכב ציבורי ושלא כדין, ומה שמהווה טיעון עיקרי להחלטתה.

ג. בהחלטה המפקח נתן פרק זמן של 30 ימים, דהיינו עד 1/4/2020 כדי להעביר הסתייגויות להחלטה - "ניתן להעביר הסתייגויות בכתב, תוך פירוט הסיבות וצירוף מסמכים ..."

36. **23/3/2020 השיב העותר למפקח על החלטתו, וזאת ע"פ ההחלטה, ונתן נימוקים להסתייגות** מההחלטה, צורף עת/2. לפי מיטב ידיעתו של העותר כל הנוגעים לעניין הגישות הסתייגויות אך המפקח כלל לא טרח לשלוח תגובה ולא אישר את קבלת ההסתייגויות.

37. בתאריך 31/5/2020 פרסם המפקח באתר משרד התחבורה באינטרנט "**כללים מנחים למתן פטור מציות לתמרורים**" מצ"ב **עת/30**. בכללים המנחים מופיע הפטור שניתן לרכב סיור כדוגמה לבקשת פטור שנענתה בחיוב והיא תקפה לתמיד וללא כל מגבלת זמן.

38. העותר נחשף לפרסום של הכללים המנחים הנ"ל במהלך חודש יוני ובסעיף 2 לפרסום שבו נאמר מי זכאי לפטור (סעיף 2 א) " רכבים בעלי רישיון להסעת סיור ברכב סיור, זכאים לפטור מציות לתמרור 501 בהתאם להנחיה שנחתמה ביום 27.7.08 על ידי מר אלכס לנגר, המפקח על התעבורה דאז ... "

39. העותר שמח מאוד לראות את ההנחיה החדשה וחשב לתומו שההנחיה החדשה מהווה תשובה לבקשתו, ואף הודיע בניוזלטר לכל החברים באגודה כי הבעיה נפתרה. אבל בליבו של העותר קינן חשש שהעניין לא באמת נפתר ולכן בתאריך 2/7/2020 פנה למפקח כדי לברר מצ"ב **עת/31**.

40. 6/7/2020 הבהיר המפקח לעותר כי ההחלטה עומדת בעינה מצ"ב עת/32 .
41. 7/7/2020 הגיש העותר תזכורת למפקח על התעבורה המודיעה כי מדובר על סיום מיצוי הליכים, והכוללת בקשה למתן פטור גם לרכב מדברי צורף עת/3.

הטיעונים לעתירה

42. המפקח כמי שיש בידו את הסמכות השלטונית בענייננו לא פעל ע"פ המינהל התקין המחייב אותו להפעיל שיקול דעת נרחב וכנדרש במקרה דנן של ביטול זכות נסיעה בנת"ץ במשך עשרות שנים. המפקח מבסס את החלטתו של סמכותו בלבד

43. רכב סיור מוגדר ע"פ התקנות כרכב ציבורי ולכן יש לרכב סיור זכות מלאה להשתמש בנת"ץ שכל ייעודו לשמש נתיב תחבורה לרכב ציבורי.

44. " רכב אשכול לפי הגדרתו בחוק הינו רכב ציבורי רשאי לנסוע בנת"ץ ...". מברק של משטרת ישראל מתאריך 28/5/90 המבהיר באופן שלא משתמע לשני פנים את זכותו של רכב סיור שהינו רכב ציבורי לנסוע בנת"ץ! מדובר על מדיניות של משטרת ישראל שנים רבות לפני שניתן הפטור ובזכות העובדה שרכב סיור מוגדר ע"פ התקנות כרכב ציבורי שהנת"ץ נסללו עבורם! המפקח מתעלם מהתקנות שקובעות כי רכב סיור הינו רכב ציבורי ולכן רשאי לנסוע בנת"ץ ע"פ ייעודו!

45. רכב סיור מוגדר כרכב ציבורי ע"פ תקנות התעבורה ולכן הפסיקה מכבדת את זכותו של רכב סיור להשתמש בנת"ץ וזאת ללא קשר לפטור.

א. פס"ד מתאריך 19/12/76 בתיק תעבורה בבית משפט השלום בתל אביב 89425776 כב' השופט לתעבורה צבי נוסנבלט ז"ל שקבע כי רכב אשכול רשאי לנסוע בנת"ץ מהסיבה שהינו מוגדר כרכב ציבורי צורף עת/20 .

ב. החלטה של כבוד השופט פרי דן בבית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה תת"ע 1543-02-18 דוח תעבורה 90508277135 "...מדובר ברכב סיור כהגדרתו ועל פי התקנה לא ייאכף נתצ נגד רכב סיור". דהיינו רכב סיור המוגדר כרכב ציבורי רשאי לנסוע בנתצ, צורף עת/21.

ג. בשנת 2017 עיריית תל אביב מבטלת עשרות רבות של דוחות לרכב סיור בגין נסיעה בנת"ץ צורף עת/26 - עת/30 וזאת ע"פ החלטת יועמ"ש המשיב עת/29.

46. זה אינטרס ציבורי ברור כי כלי רכב שיועזו לתחבורה ציבורית יקבלו עדיפות ולכן מלכתחילה נבנו נתיבי התחבורה המיועדים לרכב ציבורי, ומכיוון שרכב סיור, כמו גם רכב מדברי מוגדרים כרכב ציבורי, ופועלים בהסעות לציבור בתשלום, זו זכותם המלאה להשתמש בנת"ץ.

47. ההחלטה פוגעת קשות בחופש העיסוק של בעלי רכב סיור, במידה העולה על הנדרש ובניגוד לסעיף 4 לחוק חופש העיסוק וללא כל תשתית עובדתית ! "אין לפגוע פגיעה ממשית בחופש העיסוק ... אלא על יסוד תשתית ממשית של עובדות. בגצ 987/94 יורנט קווי זהב ואח' נ' שרת התקשרות ואח', וגם בבגצ 726/94 כלל חברה לביטוח נ' שר האוצר, פסקה 42 לפסק הדין. כלל ידוע כי הזכות לחופש העיסוק היא זכות בסיסית וכדי לפגוע בה אין מספיק לומר "אנו צופים" אלא חובה לתת עובדות. המשיב ידוע עוד מראשיתה של המדינה שהוא מזלזל בחופש העיסוק והוא נוהג תדיר לפגוע בו. כמו בבג"ץ 1/49 בז'ראנו ואח' נ' משרד התחבורה ואח'. מדובר על החלטה שרירותית ולא מידתית שלא נשקלה כראוי, אין כימות השפעת הנסועה של רכבי האשכול על הנת"ץ, והמפקח מתעלם ממכתבי התגובה של הנפגעים מהכוונה לשינוי המצב המשפטי.

48. הפטור שניתן כדין בשנת 2008 והינו בתוקף עד 31/12/2020 דהיינו, במשך 12 שנים, לא ניתן כלאחר יד, לפני משורת הדין תוך הפעלת סמכות שרירותית וללא קשר לאינטרס הציבורי והדין, אלא מתוך הכרה ברורה כי מדובר ברכב המוגדר ע"פ התקנות כרכב ציבורי שרשאי להשתמש בנתיבי תחבורה המיועדים לרכב ציבורי ע"פ האינטרס הציבורי ע"פ הדין. ההחלטה אינה עומדת במבחן הסבירות ובכללי הצדק הטבעי כאשר היא מתעלמת מהפטור שניתן במשך 12 שנים. זו חובתו של המפקח בהחלטתו להסביר ולנמק מה קרה לקריטריונים שבגינם ניתן הפטור בעבר, מדוע השיקולים הללו שהיו טובים במשך שנות דור פתאום נעלמו כלא היו באמירה כללית ולא מעוגנת בנתונים עדכניים " ... אנו צופים שהעומס בנתיבי התחבורה הציבורית יגדל..." הרי הצפי הזה היה שריר וקיים כל הזמן ועוד כאשר ניתן הפטור!

49. מקור הסמכות השלטוני בכלל ושל המפקח בפרט

50. שיקול דעתו של המפקח בעת שנתן אישורי נסיעה בנת"ץ לאלפי כלי רכב ללא קריטריונים מהווים דוגמה לשימוש השרירותי שעושה המפקח בסמכותו וכעת כדי למרק את מצפונו הוא לכאורה נתן את ההחלטה.

51. בעת שהמפקח נותן החלטה לבטל את האישור של רכב סיור להשתמש בנת"ץ הוא חייב ע"פ כל דין לשקול את השיקולים הנדרשים ע"פ תשתית עובדתית עדכנית הכוללת נתונים כמותיים, תוך איסור מוחלט על הפעלת שיקולים זרים ולקבל את ההחלטה משיקולים עניינים. ובענייננו המפקח כלל לא טרח לפעול ע"פ חובתו זו, אלא הסתפק בהערכת צפי לא מבוססת. ההחלטה לא כוללת נתונים מספריים אלא הערכה כללית ללא כל ביסוס עובדתי ותוך התעלמות מפניותיו של העותר ושל כל הגורמים האחרים בענף, שלפי מיטב ידיעתו של העותר שלחו גם הם מכתבי התנגדות להחלטה ושלא זכו לכל יחס מצד המפקח.

52. סעיף 51 לפקודת התעבורה מלמד כי חובתה של רשות לתת החלטה מנומקת, ולא כלאחר יד, ולמרות שהסעיף מתייחס לאגף הרישוי הרי המפקח שנמצא בתחום משרד התחבורה צריך לפעול בהתאם.
53. לכאורה נימוק מרכזי בהחלטתו של המפקח "אישורים מעיין אלו שניתנו למנכ"לי משרדים ובעלי תפקידים אחרים, כבר בוטלו אשתקד." אבל בענייננו זהו שיקול זר שאין לו מקום בהחלטה! מה הקשר בין האישורים שנתן המפקח ללא קריטריונים ובהסתר למי שאינו רכב ציבורי ואינו רשאי לנסוע בנת"ץ לבין האישור שניתן לרכב סיוור שהינו רכב ציבורי בגלוי ע"פ הדין, ע"פ פסיקה של בית המשפט וע"פ הנחיות משטרת ישראל !?
54. ההחלטה אינה סבירה ומנוגדת לכל דין כמפורט לעיל ולהלן, אך גם אם נתייחס רק לפרמטר הזמן שהמפקח לא נותן מענה של כחצי שנה, באופן המנוגד לסעיף 11 לחוק הפרשנות, **רק עניין פרק הזמן מהווה עילה לביטול ההחלטה בגין חוסר סבירות.**
55. המפקח פעל בניגוד להוראות החוק לתיקון סדרי המינהל (החלטות והנמקות), תשי"ט-1958 כאשר לא נותן מענה וכנדרש ממנו במשך יותר מחצי שנה, בעוד שההחלטה עומדת להיכנס לתוקף בעוד כ- 4 חודשים, ועוד לפני שעתירה זו יכולה להתברר. אם מצב העניינים היה מתהפך והעותר לא היה עומד במכסת הזמן שהוקצבה לו הרי המשיב היה פוסל את פנייתו של העותר על הסף. **חובתו של המפקח להשיב תוך 45 יום !**
- אמר כב' השופט שמגר כבר לפני שנים רבות "אי מתן תשובה לאזרח הפונה אל הרשות הוא בגדר רעה חולה ונפוצה במציאות שלנו וככל הנראה לא ניתן לשרש תופעה זו, אלא אם יינקטו צעדים החלטיים ויעילים יותר מאלה הנהוגים עתה, לרבות נקיטת הליכים משמעותיים נגד פקידי הציבור שאינם משיבים במועד על פנייתו של אזרח (ראה סעיף 6(א), סיפא, לחוק הנ"ל) (חוק לתיקון סדרי מינהל (החלטות והנמקות), תשי"ט-1958. מ.ש.א). יש יסוד להניח כי תגובות כאמור, בלוויית הדרכה והסברה נאותות יהיה בהן כדי להגביר את המודעות לחובת מתן-התשובה, המעוגנת בחוק ואשר מתחייבת גם בלעדי זאת מיחסי אנוש נאותים." (ראה בג"צ 153/77 ששון פרג' נ' עיריית פתח תקווה, לא(4)27 וגם בג"צ 446/83 יוסף נסיב ח"יר ואח' נ' שר הפנים, פ"ד לו (4)263).
56. **המפקח פועל בחוסר שקיפות הגינות ותום לב, כאשר הוא לא טרח לפרט ולהתייחס לעובדות ולשיקולים של המפקח הקודם בעת שנתן את הפטור** שיקולים התקפים עד היום.
57. **אפליה - רכב סיוור המוגדר כרכב ציבורי ייעודו לבצע הסעות סיוור, ובאופן זה מונית מבצעת הסעות סיוור ע"פ תקנות התעבורה 492 ו- 493. דרישות החובה זהות, הרוב המכריע של תקנות התעבורה הנוגעות להפעלת רכב סיוור זהות למונית. ביטול אישור הנסיעה בנת"ץ רק לרכב סיוור מהווה אפליה אסורה.** גם סמנכ"ל משרד התחבורה צורף עת/17 וגם היועמ"שית עת/18 הסכימו בעניין אחר וכנ"ל כי הפעלת רכב סיוור דומה להפעלת מונית. ולכן **חוסר השוויון והאפליה האסורה שעושה המפקח בין מונית לרכב סיוור מהווה כשל עיקרי בהחלטה, כשל פסול שכן הוא מנוגד לחוק וערכי המדינה.**

58. המפקח לא טרח להציג את כל השיקולים הנדרשים ומתעלם לחלוטין מהעובדה כי החלק היחסי של נסועת רכבי הסיוור והמדברי בטלה בשישים ולא מהווה הגברת העומס בנתיבי התחבורה הציבורית ולטיעון של המפקח בהחלטה " ... המדיניות הממשלתית לעידוד הנסיעה בתחבורה הציבורית, אנו צופים שהעומס בנתיבי התחבורה הציבורית יגדל..." אינה ריאלית ובכל מקרה אינה רלוונטית לענייננו. רכבי סיוור ומדברי מהווים כאחוז וחצי מכלל כלי הרכב הציבוריים בישראל אך הנסועה שלהם בהתייחס לכלי רכב ציבוריים אחרים בתוספת כלי רכב פרטיים רבי תפוסה מהווה פחות מחצי אחוז מהנסועה בנת"ץ. ולכן אי אפשר לומר כי רכבי סיוור מהווים משום עומס משמעותי על הנת"ץ.

59. " אנו רואים חשיבות בהמשך האפשרות של שימוש רכבי אשכול בנת"ץ שמשמשים למעשה כרכב ציבורי לתיירים בדומה למונית." מתוך מכתב המלצה של מנכ"ל משרד התיירות למשיב מתאריך 15/6/2020 מצ"ב **עת/33** כוללת את ההבחנה כי רכב סיוור דומה למונית, המלצה שחייבת להוות שיקול נכבד בהחלטתו של המפקח שעד כה כלל לא זכתה להתייחסות!

60. המפקח לא נתן מענה לבקשת העותר לאשר נסיעה בנת"ץ לרכב מדברי, וזאת ע"פ חובתו ע"פ המינהל התקין והדין.

61. האינטרס הציבורי - המלצת מנכ"ל משרד התיירות ...

62. במדינות רבות בעולם כלי רכב ייעודיים לתיירים מורשים לנסוע בנת"ץ.

63. הטבת המס

סיכום

64. עתירה זו מוגשת בגלל כשל מנהלי חמור של המפקח שנתן החלטה שרירותית ולא מידתית שלא נשקלה כראוי, המפקח לא טרח לכמת את השפעת הנסועה של רכבי האשכול על הנת"ץ, והתתעלם ממכתבי התגובה של העותר וכל הנפגעים האחרים בענף מהכוונה לשינוי המצב המשפטי.

65. רכב סיוור ורכב מדברי מוגדרים כרכב ציבורי בתקנות ולכן יש להם זכות מוקנית להשתמש בנתיבי התחבורה הציבוריים, שכן זה ייעודם.

66. **המפקח התעלם מחובותיה של הרשות המנהלית!** בהחלטתו נהג כמי שבידו שלטון ללא מצרין והוא יכול לזלזל ולפגוע בזכויות יסוד מוגנות ולעשות שימוש בסמכותו באופן שרירותי מבלי שעמד בחובותיו כרשות מנהלית שחייבת לפעול ע"פ הדין. המפקח דרס זכויות יסוד מוגנות, התעלם מהאינטרס הציבורי, התעלם מהנחיות מקצועיות בנות עשרות שנים של משטרת ישראל המהווה גורם מפתח בנושא התנועה, התעלם מהמלצת מנכ"ל משרד התיירות, פעל בניגוד לפסיקה קודמת, פגע בחופש העיסוק, עשה אפליה אסורה, לא התייחס לעובדות הנדרשות ובמיוחד לאור העובדה כי מדובר באישור נסיעה בנת"ץ בן עשרות שנים, פעל באופן לא מידתי ולא סביר, לא טרח לשקול את כל השיקולים הנדרשים ולא נימק את החלטתו כנדרש, פעל בחוסר שקיפות ובניגוד לכללי ההגיונות.

67. **ההחלטה נגועה בחוסר סבירות הפוסל אותה רק בגלל פרק הזמן הארוך** שהמפקח מרשה לעצמו לא לתת מענה לפניות העותר. בכך המפקח מפגין יחס מזלזל ואסור לציבור שאותו הוא אמור לשרת.

68. נימוק עיקרי בהחלטת המפקח "ביטול אישורים אחרים" פסול מכיוון שניתנו ללא קריטריונים לכלי רכב שאינם מוגדרים כרכב ציבורי, טיעון זה הינו מבחינת שיקול זר שכלל לא רלוונטי לענייננו.

69. השימוש בנת"ץ הינו שימוש במשאב מוגבל וראוי כי הרשות המנהלית לשקול שיקולים של צדק חלוקתי שיובילו לחלוקה הוגנת, צודקת וסבירה של המשאב ולכן זה לא סביר באופן קיצוני שהמפקח מצד אחד מחלק את המשאב ללא קריטריונים לאלפי כלי רכב שאינם רכב ציבורי, ומצד שני שולל את הזכות של רכב ציבורי להשתמש בנתיב תחבורה ציבורית שמלכתחילה נסלל לטובתו, וכפי שפעל היטב במשך עשרות שנים ועד שהתגלה חלוקת האישורים לאלפי רכב שאינם כלי רכב ציבוריים.

70. **הסעד המבוקש מבית המשפט הנכבד** - לאור האמור לעיל, בגלל הכשלים של המפקח לפעול ע"פ חובותיו כסמכות מנהלית, ע"פ כללי המינהל התקין, החוק, ההגיונות, הצדק וערכי המדינה מתבקש בית המשפט הנכבד

א. לבטל את ההחלטה האוסרת על רכב סיור שימוש בנת"ץ.

ב. להורות למפקח להכיר ברכב סיור וברכב מדברי שהינם רכב ציבורי ע"פ הגדרתם בתקנות וע"פ הדין כרכב ציבורי הרשאי לנסוע בנת"ץ.

ולראיה באתי על החתום

מרדכי ברנס, העותר

היום 06 ספטמבר 2020, י"ז אלול תש"ף

עת/1 החלטת המפקח על התעבורה מתאריך 13/9/2020

כ"ד באלול תש"ף
13 בספטמבר 2020
סימוכין : 4000-0601-2020-0001046

הנדון: החלטה – נסיעת רכבי סיור בנתיבי תחבורה ציבורית

רקע:

1. בשנת 2008 אישר מר אלכס לנגר, המפקח הארצי על התעבורה דאז, מתן פטור מציות לתמרור 501 ("כביש או נתיב או שול לתחבורה ציבורית"), וזאת לרכבי סיור כהגדרתם בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), תשמ"ה-1985 (להלן: "הפטור", "צו הפיקוח").

מצ"ב העתק הפטור, נספח א'.

2. בהתאם לפטור זה, רכבי סיור (להן גם: "רכבי אשכול") רשאים לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית (להלן: "נתי"צ").

3. ביום 1.3.20 הוציא הח"מ, מנהל אגף היסעים, הוא המפקח על התעבורה לעניין הוראות צו הפיקוח (להלן: "המפקח"), הודעה, אשר נשלחה לכל מנהלי חברות 'אשכול', שכותרתה: "ביטול אישור נסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית (נתי"צ)", ובה הודיע כדלהלן:

"במסגרת המדיניות הממשלתית לעידוד הנסיעה בתחבורה הציבורית, אנו צופים שהעומס בנתיבי התחבורה הציבורית יגדל, ולכן בוצעה בחינה מחודשת למתן הפטורים לרכבים לנסיעה בנתי"צים, והוצע שלא לחדש, בין היתר, את הפטור לרכבי "אשכול".

...
ניתן להעביר הסתייגויות בכתב, תוך פרוט הסיבות וצירוף מסמכים, אם נדרש, לגב'... וזאת לא יאוחר מ-31.3.2020.

...
ביצוע מתוכנן: החל מ-1.1.2021"

מצ"ב העתק ההודעה, נספח ב'.

4. במהלך חודש מרץ 2020 הועברו למפקח 3 הסתייגויות, כפי שיפורט בהמשך.

5. ביום 23.3.20 שלח המפקח למר מרדכי ברנס, אחד המסתייגים, הודעה (בדוא"ל) בה אישר את קבלת הפניה, ומסר כי המענה יועבר לאחר קיום דיון בנושא בראשות המפקח הארצי על התעבורה.

מצ"ב העתק האישור, נספח ג'.

6. כידוע, בשל משבר הקורונה יצא המשק לסגר מלא, וזאת החל מיום 15.3.20. לפיכך לא היה סיפק בידי המפקח הארצי על התעבורה לקיים את הדיון האמור.
גורמי המקצוע הרלוונטיים שבו לעבודה סדירה רק במהלך חודש מאי 2020, אך בשל עומס עבודה רב שנבע, בין היתר, מהתחלפותם של קובעי המדיניות במשרד התחבורה (שר ומנכ"ל), נדחה קיום הדיון מספר פעמים, והוא התקיים במהלך חודש אוגוסט 2020.
7. לפיכך ניתנת החלטה זו כעת.
8. במאמר מוסגר יצוין כי ביום 6.9.20 הגיש מר ברנס עתירה מנהלית בגין אי מתן החלטת המפקח (עת"מ 9626-09-20).

הדין החל

9. הסמכות למתן פטור מציות להסדרי תנועה נתונה למפקח הארצי על התעבורה, וזאת בהתאם להוראות תקנה 16(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "תקנות התעבורה") המורה כדלהלן:

"המפקח הארצי על התעבורה רשאי –

...

(2) לקבוע הסדרי תנועה או לפטור מהם באופן כללי או למקרה מסוים".

10. סמכות זו הואצלה על ידי המפקח הארצי על התעבורה למפקחים המחוזיים על התעבורה (להלן: "המפע"תים").
11. אחד הפטורים הנפוצים, הוא הפטור הרלוונטי לענייננו, הוא פטור מתמרור 501 שפירושו: "כביש או נתיב או שול לתחבורה ציבורית...".
בהתאם לנוהל: "כללים מנחים למתן פטור מציות לתמרורים" (מאי 2020, להלן: "הכללים המנחים"), אשר חודש לאחרונה על ידי המפקח הארצי על התעבורה, מר יעקב (קובי) בליטשטיין, הזכאים לקבלת פטור מציות לתמרור 501 הם אלה:
א. זכאים מתוקף תקנות התעבורה –
(1) רכבי ביטחון כהגדרתם בתקנה 1 לתקנות התעבורה, אשר רשאים לעשות שימוש בפטור בכפוף למפורט בתקנה 94;
(2) רכב בעל תג נכה, בסוג ובנסיבות כמפורט בסעיף 1א71(א) לפקודת התעבורה.
ב. רכבים בעלי רישיון להסעת סיור ברכב סיור, זכאים לפטור מכוח הנחיה שנחתמה ביום 27.7.08 על ידי מר אלכס לנגר, המפקח הארצי על התעבורה דאז (הוא הפטור הרלוונטי לענייננו).

ג. זכאים לקבלת פטור לאחר קבלת אישור המפע"תים, המפורטים בכללים המנחים. יודגש כי בהתאם להוראות תקנה 16(2) לתקנות התעבורה, למפקח הארצי על התעבורה ולמפע"תים סמכות ליתן פטור במקרים נוספים, בהתאם לשיקול דעתם.

12. "רכב סיור" מוגדר בצו הפיקוח כדלהלן:

"רכב מנועי ציבורי המיועד להסיע עד שבעה אנשים מלבד הנהג ואשר צוין ברשיון הרכב כרכב סיור";

"סיור" מוגדר כך:

"סיור של קבוצת נוסעים במקומות שונים, בשכר או בתמורה אחרת, בליווי והדרכה של מורה דרך שניתן לו רשיון לפי תקנות שירותי תיירות (מורי דרך), התשכ"ז-1967".

"רכב ציבורי" מוגדר בפקודת התעבורה:

"רכב המשמש, או המיועד לשמש, להסעת נוסעים בשכר".

ההסתייגויות

13. כאמור, במהלך חודש מרץ 2020 נשלחו למפקח 3 הסתייגויות, כדלהלן:

(א) הסתייגות מטעם מר אייל ראובן, מורה דרך, אשר נשלחה ביום 5.3.20 – לטענת מר ראובן, אין רלוונטיות לאמירה לפיה קיים צפי שהעומס בנתיבי התחבורה הציבורית יגדל, שכן מספר רכבי הסיור במדינה אינו גדול, מה גם שרבים ממורי הדרך מתגוררים בצפון הארץ ובדרומה, באזורים בהם אין כלל נתיבי תחבורה ציבורית. עוד טען מר ראובן, הטענה כי בוטלו אישורים דומים שניתנו למנכ"לי משרדים ובעלי תפקידים בממשלה, אינה נכונה שכן אין להשוות בין רכבי סיור, שהם בגדר רכב ציבורי לבין רכבים פרטיים של מנכ"לים ובעלי תפקידים. בנוסף הסביר מר ראובן כי באם לא היו רכבי סיור, מורי הדרך היו רוכשים רכבים ורושמים אותם כמונית, אך משתמשים בהם בפועל לצרכי תיירות. המדינה הכירה בצורך זה, ולכן העמידה את רכבי הסיור, שהם מקבילים למונית אך משמשים לתיירות בלבד. לכן זכאים רכבי הסיור ליהנות מההטבות הניתנות למונית, לרבות נסיעה בנת"צ. עוד טען מר ראובן כי ביטול ההיתר יפגע קשות בתיירים אשר יאלצו לעמוד בפקקים זמן רב, וכפועל יוצא מכך התיירים יכנסו לפחות אתרי תיירות, יקנו פחות, ופדיון המדינה יפגע.

פניית מר ראובן מצ"ב כנספח ד'.

(ב) הסתייגות מטעם ה"ה חיים צבאג, זאב בק ונמרוד רוזנברג, הנהלת שבטי ישראל בע"מ – סיורים פרטיים ברכב סיור ותיור, אשר נשלחה ביום 23.3.20 – לדברי חברת שבטי ישראל, הפטור לרכבי סיור ניתן מאחר והשוטר הבודד אינו מכיר דיו את תקנות התעבורה, ולא יודע כי רכב סיור הוא רכב ציבורי ולכן זכאי לנסוע בנת"צ, וכך רכבים אלה קיבלו דו"חות.

כן נטען כי רכבי סיור שווים למוניות ולפיכך זכאים לאותן זכויות, וכי מספר רכבי הסיור הוא אחוז זניח מתוך כלל הרכבים בישראל כך שאף אם רכבים אלה לא יזכו לנסוע בנת"צ, לא יהא בכך כדי לעזור לבעיית העומס בנת"צ. עוד נטען שמטרת הנסיעה בנת"צ היא בהקלה על שינוע המונים, ומאחר ורכב אשכול מסייע מסי' נוסעים, גם הוא זכאי לפטור זה. לבסוף טענה חברת שבטי ישראל, כי קיים צורך דחוף בהרחבת והעמקת התשתית התיירותית, וכי משרד התיירות אינו נוקט סנקציות כנגד נהגי מוניות המציעים את שירותיהם לתיירים כמדריכי תיירים, וכך יוצא שאזרחים שאינם מקפידים על החוק יוצאים נשכרים.

פניית שבטי ישראל מצ"ב כנספח ה'.

(ג) הסתייגות מטרים מר מרדכי ברנס, יו"ר אגודת אשכול, אשר נשלחה ביום 23.3.20 – לדברי מר ברנס, תקנות התעבורה מתייחסות לרכבי סיור כמו למונית, וכך גם עולה ממכתבו של מר עוזי יצחקי משנת 2013 (המפקח הארצי על התעבורה דאז), ולכן יש לתת להם הטבות זהות. עוד טען מר ברנס כי מניעת השימוש בנת"צ לרכבים אלה מהווה הפליה אסורה ופגיעה בחופש העיסוק של מורי הדרך. כן נטען כי מסי' רכבי הסיור מהווים כ-2% ממספר המוניות כך שההשפעה שלהם בנת"צ היא מזערית.

פניית מר ברנס מצ"ב כנספח ו'.

14. יצוין כי בהמשך שלח מר ברנס למפקח מסי' פניות נוספות בהן חזר על טענותיו וביקש להתנגד לביטול הפטור.

15. כמו כן, ביום 15.6.20 העביר מנכ"ל משרד התיירות פניה אל מנכ"ל משרד התחבורה, בה הסביר כי רכבי אשכול הם מוצר תיירותי מיוחד המאפשר להציע לתיירים המבקרים בישראל מוצר איכותי ברמה גבוהה. בשל משבר הקורונה חלה ירידה משמעותית בתיירים, ומשרד התיירות מגבש תכניות ל"יום שאחרי" על מנת לעודד תיירות נכנסת בחזרה לישראל. כחלק מפעולות עידוד אלה, רואה משרד התיירות חשיבות רבה בהמשך האפשרות של שימוש ברכבי אשכול בנת"צ. לכן מבקש משרד התיירות לשקול בחיוב מתן היתר המשכי לפטור זה.

פניית מנכ"ל משרד התיירות מצ"ב כנספח ז'.

החלטה

16. מהמפורט לעיל עולה כי טענות המסתייגים הן טענות דומות, ועיקרן כדלהלן:
(א) רכב סיור הוא במהותו רכב ציבורי, ואף מקביל למעשה למונית, וככזה הוא זכאי לכלל ההטבות הניתנות לרכב ציבורי בכלל ולמונית בפרט, לרבות באמצעות נסיעה בנת"צ;

- (ב) רכבי סיור מהווים אחוז קטן מאד מכלל הרכבים הציבוריים, ולכן העומס שלהם על הנת"צ הוא מזערי.
- (ג) ביטול ההטבה יביא לפגיעה בתיירים.
- להלן אדון בכל אחת מהטענות בנפרד.

מה בין רכב סיור למונית

17. אכן, רכב סיור עולה כדי "רכב ציבורי" כהגדרתו בפקודת התעבורה וכך אף מונית, אך הדמיון בין השניים מסתכם בכך ששני הרכבים מבצעים הסעה בשכר, ברכב קטן, ושל אנשים זרים. מעבר לכך, רב השונה על הדומה:
- ברכב סיור אין מדובר בנוסעים אקראיים מתחלפים כמו במונית;
 - ברכב סיור מדובר בהסעה לאורך יום שלם או יותר, מה שאין כך במונית;
 - ברכב סיור הקשר בין הנהג לנוסעים נוצר מראש, כאשר במונית הקשר נוצר לרוב במונית עצמה;
 - בניגוד לנהג מונית, אין על נהג רכב סיור חובה להסיע נוסעים, וזכותו לסרב להסעת נוסעים שהוא אינו מעוניין;
 - ברכב סיור הנוסעים הם לרוב תיירים, מה שאין כך במונית;
 - ברכב סיור התקשורת בין הנהג לנוסעים היא רבה יותר מאשר במונית.
- לפיכך עמדת משרד התחבורה היא כי רכב סיור אינו מונית. מדובר בשני סוגי רכבים נפרדים ושונים, לכל אחד מהם מאפיינים שונים והתייחסות שונה בדין. עמדה זו של המשרד נאמרה מסי פעמים בשנים האחרונות, וראה התייחסות האחרונה בעניין, מיום 31.8.20 (מצ"ב כנספח ח').
18. זאת ועוד, וכעולה מהכללים המנחים, גם מונית אינה זכאית מכוח עצמה לנסוע בנת"צ (כמו רכב ביטחון או רכב הנושא תג נכה), אלא רק כאשר היא מופיעה על גבי תמרור 501. להווי יוסבר כי תמרור 501 הוא תמרור מודולרי, וכל רשות תמרור מקומית רשאית להחליט אילו סמלילים (אייקונים) יסומנו בכל תמרור שכזה, בהתאם למקום בו הוא מוצב. לפיכך עצם הצבתו של תמרור 501 אינה מורה בהכרח על מתן היתר לנסיעת מונית בנת"צ, אלא רק כמפורט בתמרור.
- כך שהניסיון להשוות בין רכב סיור למונית, לא יעיל בהכרח.
19. יתרה מכך, אף אם יאמר כי רכב סיור זהה למונית (והדבר מוכחש, כמפורט לעיל), הרי שבשנים האחרונות נמצא משרד התחבורה בעבודת מטה לצורך בחינה של סוגיית הרכבים הרשאים לנסוע בנת"צ.
- מאחר ונתיבי התחבורה הציבורית נועדו לשמש רכבים רבי קיבולת, הרי שהוחלט כי רק רכבים העונים על הגדרה זו יורשו לנסוע בנת"צ.
- לפיכך נעשית כיום עבודה לצורך בחינת נסיעתן בנת"צ גם של מוניות, שכידוע רובן אינן רכבים המשמשים להסעת המונים.
- עם סיום עבודת מטה זו, יתכן ויבוטל האישור שניתן כיום לרכבים שונים לנסוע בנת"צ.

20. עוד יאמר, כי גם הטענה כי כל הרכבים הציבוריים רשאים לנסוע בנת"צ ולכן יש להתיר זאת גם לרכבי סיוור, אינה נכונה שכן לא כל הרכבים הציבוריים זכאים להטבה זו, כך לדוגמה רכבים מדבריים שאינם מקבלים פטור מתמרוך 501.

העומס שמטילים רכבי הסיוור על הנת"צ

21. כמפורט לעיל, בכללים המנחים מפורטים הקריטריונים לרכבים הזכאים לפטור מתמרוך 501. רכב העומד בקריטריונים זכאי לנסוע בנת"צ, ללא קשר לאחוזו שלו מכלל הרכבים.

22. כמו כן, וכאמור לעיל, בחודשים אלה נערכת עבודת מטה לבחינת הרכבים הזכאים לנסוע בנת"צ, כשהמטרה כאמור היא להתיר נסיעה רק לרכבים רבי קיבולת. לפיכך הורדת רכבים מהנת"צ, אף אם מספרם אינו גדול, הינה חלק ממדיניות המשרד והחלטותיו.

הפגיעה בתיירות

23. הפגיעה החמורה בתיירות אשר נובעת ממשבר הקורונה היא ידועה וקשה.

24. עם זאת, אין לטעמנו קשר ישיר בין השארת ההיתר לנסוע בנת"צ, לבין השבת התיירות לישראל, והדבר אף אינו עולה בבירור מפנייתו של מנכ"ל משרד התיירות.

25. כמו כן, לא הוכחה הטענה כי ביטול ההיתר יביא לפגיעה בתיירות.

26. פקקי תנועה במרכזי הערים הוא דבר מוכר בכל רחבי העולם, ובמיוחד בערים בעלות קיבולת גדולה של תיירים. עם זאת, לא ידוע על מתן היתר מיוחד לרכבי תיירים כדי שלא יאלצו להמתין בפקקים, אשר ניתן בערים מרכזיות בעולם כגון ניו-יורק או לונדון.

טענות נוספות

27. טענות נוספות שעלו מההסתייגויות הן לפגיעה בחופש העיסוק של בעלי רכבי הסיוור, ובהפליה אסורה בינם לבין נהגי המוניות.

28. מאחר ונאמר כבר, כמפורט לעיל, כי רכבי סיוור אינם זחים למוניות, אין ממש בטענה של הפליה בין הנהגים של שני סוגי הרכבים.

29. ובנוגע לפגיעה בחופש העיסוק, הרי שטענה זו נטענה בעלמא, ללא כל פירוט והסבר, ולפיכך ממילא לא ניתן להתייחס אליה.

סיכום

30. לאור כל האמור לעיל, לאחר שבחנתי את כלל ההסתייגויות והבקשות, ושקלתי את מכלול ההשלכות שעשויות להיות להחלטתי על הפונים ועל כלל בעלי רכבי סוור, ולאחר שאיזנתי בין הפגיעה בפרט לבין שמירה על קיום מנהל תקין ועל החלטות הרשות הציבורית, החלטתי לבטל את הפטור שניתן לרכבי הסוור לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית.

31. הביטול יכנס לתוקף החל מיום – 01.02.21.

בכבוד רב,
יעקב (קובי) בליטשטיין
המפקח הארצי על התעבורה



העתק:

מר אסי סוזנה – מנהל אגף היסעים
עו"ד שירה יהלומי - הלשכה המשפטית
גבי טלי גדליהו – אגף היסעים