

בעניין:

מרדכי ברנס, ת"ז 053334132

מרח' לשם 16, מבשרת ציון  
מען למשלוח דואר: ת.ד. 171, בית זית 90815  
טלפון: 02-5332718; פקס: 03-5423554  
טלפון נייד: 050-9009700; דוא"ל: k9@013.net

העותר

- נגד -

המפקח על התעבורה – משרד התחבורה

ע"י פרקליטות מחוז ירושלים (אזרחי)  
מרח' מח"ל 7, ירושלים 9149301  
טלפון: 073-3928012; פקס: 02-6468053

המשיב

### כתב תשובה

בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד מיום 5.11.2020 ולדחיות המועד שניתנו, המשיב מתכבד להגיש כתב תשובה מטעמו לעתירה שבכותרת.

#### א. פתח דבר

1. עניינה של העתירה שבפנינו הוא בהחלטת המפקח הארצי על התעבורה לבטל את הפטור שניתן לרכבי סיור מציות לתמרור 501, האוסר על נסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית (להלן: **הפטור**), בהתאם לסמכותו מכוח תקנה 16(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: **תקנות התעבורה**).
2. עמדת המשיב היא כי דין העתירה להידחות על הסף, מכיוון שבמרכזה עומדת הטענה (אשר אין בה ממש) לפיה האיסור הקבוע בתמרור 501 ממילא אינו חל על רכבי סיור. בעוד שהמשיב דוחה טענה זו מכל וכל, שכן האיסור האמור חל על רכבי סיור בהתאם לפירושו המובהק של התמרור, העותר למעשה טוען כי פטור זה אינו נדרש לרכבי הסיור מלכתחילה, ולכן נראה שאף לשיטתו אין כל צורך בפטור. על כן לא ברורה טענתו כנגד ההחלטה לבטל את הפטור הניתן לרכבי הסיור.
3. למעלה מן הצורך, עמדת המשיב היא כי דין העתירה להידחות אף לגופה, מחמת העדר עילה להתערבות שיפוטית בהחלטתו בדבר ביטול הפטור שניתן לרכבי סיור מציות לתמרור 501.
4. החלטת המשיב התקבלה במסגרת בחינה מחודשת של מדיניות הפטורים לנסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית, לאחר בחינת כלל ההסתייגויות אשר הוגשו בעניין, לרבות הסתייגות העותר, לאחר שקילת מכלול ההשלכות העשויות להיות להחלטתו על בעלי רכבי הסיור ועל

כלל משתמשי הדרך, ובהתאם לכללים המנחים של משרד התחבורה למתן פטור מציות לתמרורים.

5. **מסקנתו המקצועית של המשיב היתה כי יש לבטל את הפטור אשר ניתן בשנת 2008 לרכבי סיוור מן הציות לתמרור 501 האוסר על נסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית, וזאת מאחר שלא נמצאה עוד הצדקה עניינית להמשך מתן הפטור, בשל הצפי כי העומס בנתיבי התחבורה הציבורית יגדל נוכח יישום המדיניות הממשלתית לעידוד הנסיעה בתחבורה ציבורית, ועל מנת ליישם את מדיניות משרד התחבורה לניצול מיטבי של הדרך, כך שתוכל להזרים נוסעים רבים יותר במהירות גבוהה יותר.**

6. העתירה שבפנינו אינה מגלה כל עילה להתערבות בית המשפט הנכבד בהחלטתו המקצועית של המשיב, לו מוקנית הסמכות והאחריות בכל הנוגע להענקת פטורים שונים מהסדרי התנועה המחייבים הקבועים בדין.

7. להלן יפורטו הדברים.

## **ב. המסגרת הנורמטיבית**

8. בהתאם להוראות פקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: **פקודת התעבורה**) ותקנות התעבורה, הסדרי התנועה בדרכים נקבעים על ידי רשות התמרור המרכזית ורשויות התמרור המקומיות. כן קובעות הפקודה ותקנות את הכללים למינוי רשויות התמרור ואת הסמכויות השונות הניתנות להם לצורך ביצועם של הסדרי תנועה.

9. במקרים מסוימים, עולה הצורך לפטור גורמים שונים מציות להסדרי תנועה ספציפיים, על מנת לאפשר החרגות נקודתיות והכרחיות, חרף ההגבלה שנקבעה במסגרת הסדר התנועה. לצורך כך הוסמך המפקח הארצי על התעבורה בתקנה 16(2) לתקנות התעבורה ליתן פטור מציות להסדרי התנועה, בזו הלשון:

### **"המפקח הארצי על התעבורה רשאי –**

(1) לקבוע בהודעה ברשומות את דוגמאות התמרורים, סוגיהם, מידותיהם, צבעיהם, צורותיהם, משמעויותיהם, אופן הצבתם וסימונם;

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

[ההדגשות הוספו – הח"מ].

10. לענייננו רלוונטי הפטור מציות לתמרור 501, אשר פירושו קבוע בלוח התמרורים, כדלקמן:

**"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 (ס-45) - 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 בתמרוך;

צוינו אחד או יותר מסוגי הרכב בתמרוך, יחולו הוראות התמרוך על פי המצוין בו.

עצירה או חנייה של כלי רכב בנתיב אסורה אלא אם צוין אחרת".

[ההדגשה הוספה – הח"מ].

11. יוער בהקשר זה כי קביעת לוח התמרורים מצויה גם היא בסמכות המפקח הארצי על התעבורה, מכוח תקנה 16(1) לתקנות התעבורה.

12. כפי שניתן לראות בבירור, רשימת סוגי הרכבים המנויה בלוח התמרורים בהקשר זה, אותם ניתן לסמן על תמרור 501 כרכבים אשר נסיעתם מותרת בנתיב התחבורה הציבורית, אינה כוללת את רכב הסיור. כלומר, **רכב סיור מהווה סוג רכב אשר האיסור הקבוע בתמרוך חל עליו תמיד על פי לוח התמרורים, הוא כלל אינו כלול ברשימת סוגי הרכב אשר יכולים להיכלל בתמרוך, ורשות התמרוך אינה מוסמכת לסמנו על גבי התמרוך.**

13. זאת על אף ש"רכב סיור" מוגדר בסעיף 1 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), התשמ"ה-1985, כ"רכב מנועי ציבורי המיועד להסיע עד שבעה אנשים מלבד הנהג ואשר צוין ברשיון הרכב כרכב סיור", שכן האיסור הקבוע בתמרוך 501 חל על רכבי הסיור בהתאם לפירושו המפורש של אותו תמרוך על פי לוח התמרורים כמתואר לעיל, וללא קשר להגדרתו של רכב מסוים כרכב ציבורי על פי הדין.

14. יצוין כי "סיור" מוגדר בסעיף 1 לצו האמור כ"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".

15. כפי שניתן לראות בבירור מפירושו של תמרוך 501, סוגי הרכבים אשר ניתן לסמנם על גבי התמרוך הם רכבת מקומית, אוטובוס הנוסע בקו שירות, אוטובוס, מונית, אופנוע, ורכב המסיע את כמות הנוסעים המינימאלית המנויה בספרה המסומנת (למשל, סימון "+3" על התמרוך) – והם בלבד.

העתק העמוד הרלוונטי מלוח התמרורים העדכני ומסומן **מש/1**.

16. במהלך השנים ניתנו על ידי המפקח הארצי על התעבורה ועל ידי המפקחים המחוזיים (להם הואצלה הסמכות) פטורים שונים מחובת הציות לתמרוך 501. פטורים אלו ניתנו לגופים שונים הנדרשים לעבור בנתיב תחבורה ציבורית לצורך אחזקתו (כגון חברת החשמל ורשויות מקומיות), לנהגים שונים הנדרשים לעבור בנתיב תחבורה ציבורית (כגון תושבים או בעלי עסקים שהדרך היחידה להגיע לביתם או לבית העסק היא באמצעות מעבר דרך הנתיב), וכן לנושאי תפקידים בגופים שונים, לרבות נושאי תפקידים ביטחוניים. פטורים אלו ניתנו לתקופה מוגבלת, והם חודשו במידת הצורך.

17. סוגי הרכבים הזכאים לקבלת פטור מציות לתמרור 501 מנויים בכללים המנחים למתן פטור מציות לתמרורים שנקבעו על ידי המשיב (להלן: **הכללים המנחים**). סוגי רכבים אלה ניתן לחלק לשניים: רכבים הזכאים לפטור מכוח פקודת התעבורה או תקנות התעבורה; ורכבים להם ניתן פטור מכוח החלטת המפקח הארצי על התעבורה או המפקחים המחוזיים, בהתאם לכללים המנחים ולשיקול דעתם המקצועי.

18. רכבי סיוור **אינם** פטורים לחובת ציות לתמרור 501 **מכוח פקודת התעבורה או תקנות התעבורה**, שלפיהן זכאים לפטור מחובת הציות לתמרור 501 סוגי הרכבים הבאים בלבד:  
א. רכבי ביטחון כהגדרתם בתקנה 1 לתקנות התעבורה, אשר רשאים לעשות שימוש בפטור בשעת מילוי תפקידם בלבד ובמידה הנדרשת למילוי תפקידם, בהתאם לתקנה 5)94 לתקנות התעבורה.

ב. רכב בעל תג נכה, בסוג ובנסיבות כמפורט בסעיף 1א71(א) לפקודת התעבורה.

ואלו הם הרכבים הזכאים לפטור **מכוח החלטות המפקחים על התעבורה, בכפוף לעמידה בתנאים המפורטים בכללים המנחים** – בהשמטת רכבי הסיוור, אשר זכאותם הגורפת לפטור תוסר לאחר כניסת החלטת המשיב מושא עתירה זו לתוקף:

א. רכב המיועד להסעת נכים, בתנאים מסוימים.

ב. רכב אכיפה על תפקוד נתיב התחבורה הציבורי ורכב אחיזה של הנתיב.

ג. רכבי תושבים המתגוררים באזור נתיב התחבורה הציבורי ומעבר בנתיב הוא האפשרות היחידה להגעה לביתם (לרבות בעלי עסקים שהמעבר בנתיב הוא האפשרות היחידה להגעה לעסקם).

ד. רכבי משטרה, בתנאים מסוימים.

ה. בעלי תפקידים במדינה וברשויות המקומיות אשר זכאים לקבלת הפטור באופן אוטומטי בשל צורך ביטחוני, כמפורט בסעיפים ו(2)-ו(3) לכללים המנחים.

יובהר כי למפקחים על התעבורה מוקנית הסמכות לתת פטור במקרים נוספים, בהתאם לשיקול דעתם המקצועי.

העתק הכללים המנחים למתן פטור מציות לתמרורים, עדכניים ליום 31.5.2020, מצורף ומסומן **מ/ש.2**.

19. **עינינו הרואות, פטור מן האיסור על נסיעה בנתיב תחבורה ציבורית, בין אם ניתן מכוח הדין ובין אם מכוח החלטות המפקחים על התעבורה, ניתן לקבוצה מצומצמת של סוגי רכבים או נושאי תפקידים ספציפיים, אשר ישנה הצדקה כבדת משקל להענקת הפטור עבורם, כגון הצדקה ביטחונית, הסעת נכים או הכרח לעבור באותו נתיב.**

20. כמו כן, **כיום לא קיים כל פטור גורף אוטומטי שניתן על ידי המפקחים על התעבורה לסוג מסוים של רכבים מן האיסור הקבוע בתמרור 501** (להבדיל מהפטורים הקבועים מכוח הדין בעניין רכבי ביטחון ורכבים בעלי תג נכה). כלומר, בעל רכב המבקש לקבל פטור מהמפקח על התעבורה, נדרש להגיש בקשה פרטנית בעניין, כמפורט בכללים המנחים.

21. בהקשר זה יצוין כי החל משנת 2018, עת הוחלט על שינוי ממשי בתחום, במסגרתו יושמה מדיניות צמצום סוגי הרכבים הפטורים מאיסור הנסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית, בוטלו או לא חודשו פטורים רבים אשר ניתנו בעבר לנושאי תפקידים שונים ולאנשים פרטיים.

### ג. עיקר העובדות הצריכות לעניין

22. ביום 27.7.2008 החליט המפקח הארצי על תעבורה דאז לפטור את נהגי רכבי הסיור מהוראת תמרור 501, האוסר על כניסה ונסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית (למעט בנתיבים המיועדים לקווי שירות באוטובוסים בלבד לפי הוראת תמרור, עליהם לא הוחל הפטור).

העתק החלטת המפקח הארצי על התעבורה משנת 2008 מצורף ומסומן מש/3.

23. ניסיונותיו של המשיב לברר מה היה הרקע למתן הפטור ועל בסיס מה התקבלה ההחלטה לתתו, לא צלחו. יוסבר, כי בתקופה זו מתן הפטורים נעשה ללא נוהל מוסדר, ומבלי שנקבעו לכך קריטריונים וכללים ברורים. רישומם של בעלי הפטורים נאגד בקובץ אשר כלל פרטים שונים (מועד מתן הפטור ופקיעתו, שם מקבל הפטור, מיקום הפטור וכיו"ב), אך למרבה הצער, במהלך השנים לא היתה הקפדה על הרישום בקובץ זה, וכך ניתן היה למצוא בו לא מעט תיבות חסרות או שהרישום בהן אינו מדויק. בשנת 2015, ובמגמה להסדיר את מדיניות מתן הפטורים, נקבעו על ידי המשיב הכללים המנחים למתן פטור מציות לתמרורים, אך גם בשלב זה טרם נעשו שינויים ממשיים בתחום. הפטורים ניתנו לעתים שלא בהתאם לקריטריונים, והמשיכה תופעת רישומם בקובץ בצורה בלתי מדויקת.

24. כלומר, בבואו של המשיב לבחון בעת האחרונה את הפטורים אשר ניתנו לסוגי הרכבים השונים מחובת הציות לתמרור 501, לא אותר על ידו תיעוד לתכלית אשר לשמה ניתן לכתחילה אותו פטור לרכבי הסיור.

25. בהקשר זה יובהר כבר עתה כי המשיב דוחה בשתי ידיים את טענת העותר – שנטענה בעלמא וללא בסיס – לפיה הפטור כלל לא ניתן כפטור מחובת הציות לתמרור 501, אלא "לצורך הסברה לשוטרים חדשים" בדבר העדר תחולת האיסור הקבוע בתמרור על רכבי סיור, מכוח תקנות התעבורה לכאורה (ראו למשל פס' 31(ב) לעתירה). כאמור, עמדת המשיב היא כי האיסור הקבוע בתמרור 501 חל על רכבי הסיור בהתאם לפירושו המפורש של אותו תמרור על פי לוח התמרורים, וללא קשר להגדרתו של רכב הסיור כ"רכב ציבורי" על פי תקנות התעבורה, שכן אין כל זהות בין הגדרה זו לבין האיסור הקבוע בתמרור, כמתואר לעיל.

26. יתרה מכך, כפי שיובהר להלן, אין מקומה של טענה זו של העותר, העומדת במוקד עתירתו, להיטען במסגרת עתירה המלינה על החלטת המשיב לביטול הפטור האמור, מקום בו לשיטת העותר לא היה כל צורך משפטי במתן הפטור מלכתחילה (ולמעשה, אף אם היתה מתקבלת טענתו לפיה האיסור הקבוע בתמרור 501 אינו חל על רכבי סיור – וכאמור אין לקבלה – הרי לפי גישה זו ממילא היה מקום לביטול הפטור עקב העדר נחיצותו לכאורה).

27. לאורך השנים, פעל ופועל משרד התחבורה לצורך יישום החלטת הממשלה מס' 2228 בעניין "עידוד השימוש בתחבורה הציבורית" (החלטה מיום 12.8.2007, עודכנה ביום 18.9.2017), בין היתר באמצעות הסדרת והפעלת נתיבי תחבורה ציבורית. במסגרת זו, עורך משרד

התחבורה מדי פעם בפעם בחינות בנוגע ליעילות נתיבים אלה והשימוש בהם, ומעדכן את החלטותיו בהתאם.

28. בשנים האחרונות נתנו דעתם גורמים שונים במשרד התחבורה לכך שהיקף הפטורים אשר ניתנו בעבר מחובת הציות לתמרור 501, עולה על הרצוי. הדבר הביא לידי כך שתפוסת נתיבי התחבורה הציבורית היתה כה גבוהה, עד שנפגעה יכולת הנתיבים לספק את רמת השירות הנדרשת לכלי הרכב מן התחבורה הציבורית אשר רשויות התמרור הרלוונטיות החליטו לייעד עבורם את הנתיבים.

29. לצורך פתרון העניין, נערכו פעולות מקצועיות שונות, כגון תיקון הכללים המנחים בשנת 2015 תוך חידוד הקריטריונים למתן פטורים, קיצור משך הפטורים ועוד. **במסגרת זו, במהלך השנים 2018-2019 בוטלו או לא חודשו פטורים אשר אינם עומדים בקריטריונים שנקבעו, לרבות פטורים אשר ניתנו לנושאי משרות בכירות שונים ללא הצדקה מספקת.** החל מאותו מועד, מקפידים הגורמים הרלוונטיים במשרד התחבורה על מתן פטורים וחדושים אך ורק בהתאם לקריטריונים שנקבעו.

30. בדיונים שנערכו בהובלת המפקח הארצי על התעבורה, בשיתוף המפקחים המחוזיים ויחד עם נציג בכיר של אגף תכנון תעבורתי, נבחנו סוגי הפטורים הארציים השונים שניתנו במשך השנים מחובת הציות לתמרור 501, ונבדק הצורך בהמשך מתן פטורים אלה.

את דיונים אלה הוביל העקרון לפיו הקצאת נתיבים אשר הנסיעה בהם מותרת למשתמשי דרך ספציפיים בלבד ("נתיבי העדפה"), נדרשת לשם קידום מדיניות משרד התחבורה לניצול מיטבי של הדרך, כך שתוכל להזרים נוסעים רבים יותר במהירות גבוהה יותר.

נוכח מדיניות זו, נבחנו לעומק הפטורים הארציים מתוך מטרה **לצמצמם ככל האפשר**. כך, לדוגמה, נבדק הצורך של רכבי הסעות נכים להמשיך ולקבל פטור כאמור (וזאת להבדיל מרכבים נושאי תג נכה, שכן אלה זכאים לפטור מכוח פקודת התעבורה). **הוחלט כי הפטורים הניתנים לרכבי הסעות נכים יצומצמו**, כך שרק רכבים בעלי מתקנים להסעת נכים (דוגמת מעלון), הנדרשים לעשות שימוש בנתיבי תחבורה ציבורית כדי לאפשר נגישות מרבית לבעלי מוגבלויות קשות, יוכלו לקבל פטור.

31. במסגרת זו נבחן גם הפטור שניתן לרכבי הסיור מחובת הציות לתמרור. בדיונים בעניין זה השתתף, נוסף לגורמים המפורטים לעיל, גם מנהל אגף ההיסעים (הוא האגף המשמש כרגולטור בנושא רכבי הסיור). נערך ניסיון, כאמור, לברר מה היה הרקע למתן הפטור לסוג זה של כלי רכב בעבר ומה היה הצורך על בסיסו ניתן, ומאחר ולא נמצא מענה לשאלות אלה, נבדק הצורך להמשך קיומו של פטור זה כיום. בדיקה זו התבצעה, בין היתר, תוך השוואת תפוסת נתיבי התחבורה הציבורית בשנת מתן הפטור (2008) אל מול המצב כיום. **על סמך דיונים אלה, הוצע כי הפטור הגורף הניתן לרכבי סיור מחובת הציות לתמרור 501 יבוטל.**

32. למען הסר ספק, יובהר כי ביחס לנתיבים לרכבים רבי תפוסה, המוגדרים אף הם באמצעות תמרור 501 (כאשר מסומן, למשל, הסימון "+3" על התמרור), לא הוצע לשלול את הרשאתם של רכבי הסיור המסיעים את המספר המינימאלי של הנוסעים הנקוב בתמרור.

33. ביום 1.3.2020 הפיץ מנהל אגף ההיסעים במשרד התחבורה הודעה למנהלי חברות "אשכול" (חברות המפעילות רכבי סיור), בה הודיע על הבחינה המחודשת של מדיניות הפטורים כאמור, וכן הודיע כי במסגרת בחינה זו הוצע שלא לחדש, בין היתר, את הפטור הניתן לנהגי רכבי סיור מן האיסור לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית, וזאת החל מיום 1.1.2021. מנהלי חברות "אשכול" הוזמנו להעביר הסתייגויותיהם להצעה האמורה בכתב עד ליום 31.3.2020.

העתק הודעת מנהל אגף ההיסעים במשרד התחבורה מיום 1.3.2020 מצורף ומסומן מש/4.

34. ביום 23.3.2020 התקבלה הסתייגות העותר ביחס להודעת מנהל אגף ההיסעים. כמו כן, התקבלו אצל המשיב שתי הסתייגויות נוספות בעניין ועמדת מנכ"ל משרד התיירות.

35. ביום 13.9.2020 ניתנה החלטת המפקח הארצי על התעבורה בסוגיה. **לאחר בחינת ההסתייגויות, ולאחר שקילת מכלול ההשלכות העשויות להיות להחלטתו על בעלי רכבי הסיור ועל כלל המשתמשים בנתיבי התחבורה הציבורית ובדרכים, החליט המשיב לבטל את הפטור שניתן לרכבי הסיור מחובת הציות לתמרוך 501 ומן האיסור לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית (החלטה זו נשלחה לעותר באמצעות דוא"ל ביום 22.9.2020).**

36. על מנת ליתן זמן התארגנות מספק לבעלי רכבי הסיור, הוחלט כי ביטול הפטור ייכנס לתוקף החל מיום 1.2.2021.

העתק החלטת המפקח הארצי על התעבורה מיום 13.9.2020 (לרבות הסתייגות העותר אשר צורפה להחלטה כנספח ו') מצורף ומסומן מש/5.

37. יוער כי ביני לביני, ביום 6.9.2020, הוגשה מטעם העותר עתירה מנהלית לבית משפט נכבד זה (עת"מ 9626-09-20), במסגרתה התבקש בית המשפט, בין היתר, להורות על ביטול "החלטת" מנהל אגף ההיסעים מיום 1.3.2020, וכן נטען לאי-מתן "מענה" להסתייגות העותר ביחס להודעה זו. ביום 30.9.2020 הגיש המשיב הודעה מטעמו, במסגרתה הובהר בין היתר כי הודעת מנהל אגף ההיסעים מיום 1.3.2020 כלל אינה מהווה החלטה מטעם הגורם המוסמך בעניין, אלא היא מהווה הודעה לציבור בעלי העניין בדבר ההצעה לבטל את הפטור שניתן לרכבי הסיור, תוך מתן אפשרות להעברת הסתייגויות בכתב. משכך, נטען כי העתירה במתכונתה הנוכחית מהווה עתירה מוקדמת ותיאורטית. מכל מקום, במסגרת הודעתו עדכן המשיב בדבר החלטת המפקח הארצי על התעבורה מיום 13.9.2020, אשר החליט לבטל כאמור את הפטור בו עסקינן. ביום 19.10.2020 ניתן פסק הדין בעתירה, אשר הורה על מחיקתה ללא צו להוצאות.

38. ביום 2.11.2020 הוגשה העתירה דנן.

39. עוד יצוין כי כפי שהובהר בבקשת המשיב לדחיית מועד מיום 23.12.2020, המפקח הארצי על התעבורה החליט, לפני משורת הדין, לדחות את מועד כניסת החלטתו מושא העתירה שבפנינו לתוקף, וזאת עד ליום 1.4.2021 (במקום שזו תיכנס לתוקף ביום 1.2.2021, כפי שנקבע בהחלטתו).

**ד. עמדת המשיב**

40. **עמדת המשיב היא כי דין העתירה להידחות על הסף, מכיוון שבמרכזה עומדת הטענה לפיה האיסור הקבוע בתמרוך 501 ממילא אינו חל על רכבי סיור. זאת בעוד נקודת המוצא לדיוננו היא כי האיסור מנסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית חל תמיד על רכבי סיור בהתאם לפירושו של תמרוך 501 על פי לוח התמרורים.**

41. על פי פירוש התמרוך אשר אינו משתמע לשתי פנים, רכב הסיור אינו נמנה על סוגי הרכבים אשר רשות התמרוך יכולה לסמנם על גבי התמרוך, באופן אשר יתיר לרכב הסיור לנסוע בנתיב התחבורה הציבורית. זאת בניגוד לסוגי הרכבים אותם ניתן לסמן על התמרוך, הלא הם רכבת מקומית, אוטובוס הנוסע בקו שירות, אוטובוס, מונית, אופנוע, ורכב המסיע את כמות הנוסעים המינימאלית המנוי בספרה המסומנת – **והם בלבד**.

42. לעומת זאת, החלטת המפקח הארצי על התעבורה מושא ענייננו ביטלה פטור מיוחד אשר ניתן לרכבי הסיור מן האיסור הקבוע בתמרוך 501, וזאת מבלי שרכבי הסיור היו מנויים לכתחילה על סוגי הרכבים עבורם נוצרו התמרורים ונתיבי התחבורה הציבורית.

43. לפיכך, כלל טענות העותר בדבר היותו של רכב הסיור רכב ציבורי אשר "רשאי להשתמש בנת"צ ע"פ התקנות" לשיטתו (עמ' 6 לעתירה), וטענות דוגמת "הפטור מעולם לא היוו את הבסיס החוקי לזכות רכב סיור לנסוע בנת"צ אלא התקנות" (עמ' 7 לעתירה), עליהן מבוססת למעשה עתירתו, **הן כלל אינן ממין העניין**, מקום בו עסקינן בהחלטה קונקרטיית של המשיב בדבר ביטול הפטור שניתן לרכבי הסיור מציות לתמרוך 501.

44. כלומר, טענות העותר לפיהן הפטור, אשר ניתן בשנת 2008 על ידי המפקח הארצי על התעבורה דאז, לכתחילה לא היווה המקור הנורמטיבי המתיר לרכבי סיור לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית – ולמען הסר ספק יובהר כי המשיב דוחה טענות אלה בשתי ידיים שכן הן סותרות את פירושו המפורש של התמרוך על פי לוח התמרורים – **דינן לדחייה על הסף ככל שמתבקש מכוחן הסעד המבוקש בעתירה, מחמת העובדה שהן אינן תוקפות את החלטת המשיב בגינה הוגשה העתירה דנן**.

45. בהקשר זה יוער, מעבר לנדרש ולמען הסדר הטוב בלבד, בנוגע למסמכים אותם צירף העותר לעתירתו כנספחים עת/13, עת/14 ו-עת/15, לכאורה על מנת להוכיח כי רכבי סיור רשאים תמיד להשתמש בנתיבי תחבורה ציבורית, כי אלה כלל אינם עולים בקנה אחד עם אופיו המודולרי של תמרוך 501, אשר כאמור, פותח את הדרך לסוגי רכבים מסוימים בלבד ביחס לכל נתיב תחבורה ציבורית, וזאת בהתאם לסוגי הרכבים המסומנים על התמרוך הספציפי. על כל פנים, יצוין כי נספח עת/13 מהווה מכתב עלום, נושן וחסר מעמד מעורך דין פרטי משנת 1976, מבלי שצורף לו פסק הדין אליו הוא מפנה כביכול; נספח עת/14 מהווה גם הוא מסמך בעלמא משנת 1990 אשר כלל לא ברור מטעם מי ניתן ובאיזה הקשר; ונספח עת/15 הוא פרוטוקול דיון המציג הסדר טיעון בין התביעה המשטרית לנאשם (ככל הנראה), במקרה פרטי שפרטיו אינם ידועים, וודאי שאין בו ללמד את שמבקש לטעון העותר.

46. למעלה מן הצורך, עמדת המשיב היא כי דין העתירה להידחות אף לגופה, מחמת העדר עילה להתערבות שיפוטית בהחלטת המפקח הארצי על התעבורה.



47. האיסור הקבוע בתמרוך 501 חל כאמור על רכבי סיור, והם אינם פטורים ממנו על פי פקודת התעבורה או תקנות התעבורה. בעבר ניתן לרכבים אלה פטור מיוחד מציות לתמרוך, אולם עם ביטול פטור זה (ביטול שכאמור ייכנס לתוקף ביום 1.4.2021), יהיה עליהם לציית להוראת התמרוך, האוסרת על נסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית.
48. **כמפורט לעיל, הסמכות להעניק למשתמשי הדרך פטורים שונים מהסדרי התנועה המחייבים, ובכללם מחובת הציות לתמרוכים, מוקנית למפקח הארצי על התעבורה ונתונה לשיקול דעתו המקצועי הייחודי בעניין.**
49. החלטת המשיב לבטל את הפטור האמור התקבלה במסגרת בחינה מיוחדת של מדיניות הפטורים לנסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית, **וזאת מאחר שלא נמצאה עוד הצדקה עניינית להמשך מתן הפטור, בשל הצפי כי העומס בנתיבי התחבורה הציבורית יגדל נוכח יישום המדיניות הממשלתית לעידוד הנסיעה בתחבורה ציבורית, ועל מנת ליישם את מדיניות משרד התחבורה לניצול מיטבי של הדרך, כך שתוכל להזרים נוסעים רבים יותר במהירות גבוהה יותר.**
50. אם כן, החלטת המשיב התקבלה לאחר בחינה מקצועית של הסוגיה על ידי גורמי המקצוע במשרד התחבורה, וזאת במסגרת סמכותו הייחודית של המשיב להעניק או לבטל פטורים מהסדרי התנועה השונים הקבועים בדין.
51. יובהר כי **למשתמשי רכבי הסיור אין כל זכות קנויה להשתמש בנתיבי התחבורה הציבורית**, וכי אלה מוקצים לשימושם של סוגי רכבים ספציפיים בלבד, בהתאם לשיקול דעת רשויות התמרוך.
52. חריגים לכך הם רכבי הביטחון ורכבים בעלי תג נכה כמפורט לעיל, וזאת בהתאם להוראות ספציפיות בפקודת התעבורה ובתקנות התעבורה. **מלבדם, לא קיים כל פטור גורף אוטומטי לסוג רכבים מסוים מחובת הציות לתמרוך 501** (בעבר ניתן כאמור פטור לרכבי הסיור, אשר בביטולו עסקינן).
53. למותר לציין, עצם העובדה כי בעבר אכן ניתן לרכבי הסיור פטור מציות לתמרוך, אינה מהווה הכרח כי פטור זה יעמוד על כנו לעד, והמשיב רשאי לבטלו במסגרת סמכותו שבדין בהתאם לנסיבות העדכניות. כאמור, במסגרת בחינת הסוגיה על ידי גורמי המקצוע במשרד התחבורה, ובהינתן הצפי בדבר הגדלת העומס על נתיבי התחבורה הציבורית נוכח מדיניות הממשלה לעידוד הנסיעה בהם, הגיע המשיב למסקנה כי אין עוד מקום להותיר את הפטור על כנו.
54. **החלטה זו ניתנה מתוך ראייה רוחבית וכוללת של צרכי כלל המשתמשים בדרך, ולאחר איזון ביטול הפריבילגיה אשר ניתנה בעבר לבעלי רכבי הסיור אל מול התועלת שתצמח מביטול הפטור עבור הציבור בישראל בכללותו, ובהם נוסעי התחבורה הציבורית.**
55. משכך, עמדת המשיב היא כי החלטת המפקח הארצי על התעבורה לבטל את הפטור הגורף אשר ניתן לרכבי הסיור מן האיסור לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית, היא החלטה סבירה, ראויה ומוצדקת, אשר ניתנה כדיון, בהתאם למדיניות הממשלה ומשרד התחבורה בנושא, ומתוקף שיקול דעתו המקצועי של המפקח הארצי על התעבורה.

56. לא למותר להזכיר בהקשר זה מושכלות יסוד של המשפט המנהלי, על פיהן בבואם של בתי המשפט לדון בתקיפת שיקול דעתה של רשות מנהלית, אין הם מחליפים את שיקול דעתה בשיקול דעתם, ובית המשפט ייטה ליתן משקל רב לשיקוליה של הרשות המנהלית, ושלא להתערב בהחלטתה.

57. ראו למשל את קביעת בית המשפט העליון בע"מ 3351/13 אברהם נתנאל נ' חלמיש חברה ממשלתית עירונית לדיור ולשיקום ולהתחדשות שכונות בת"א בע"מ, בפס' 7 (פורסם בבנו, 23.3.2014):

"אכן, בית המשפט הנקרא להפעיל ביקורת שיפוטית על החלטת הרשות אינו פועל כ"רשות-על" ואל לו להמיר את שיקול דעתה של הרשות בשיקול דעתו שלו. עליו לבחון את חוקיות פעולת הרשות ואת סבירות החלטתה".

וראו עוד, מיני רבים, בג"ץ 1905/03 ראגח עכל נ' מדינת ישראל - שר הפנים, בפס' 11 (פורסם בבנו, 5.12.2010); וע"מ 8111/12 אברהם חדד נ' משרד החינוך והתרבות, בפס' 7 (פורסם בבנו, 6.1.2014).

58. הלכה זו נכונה ביתר שאת מקום בו עסקינן בהחלטה המצויה בתחום מקצועיותה ומומחיותה הייחודית של הרשות, דוגמת ענייננו. ראו בהקשר זה למשל את פסיקת בית המשפט העליון בבג"ץ 8397/06 עו"ד ווסר אדוארדו נ' שר הביטחון, סב(2) 198, בפס' 10 (2007), כדלקמן:

"נקודת המוצא לבחינת בחירתם של המשיבים לבסס את מיגוונן של כיתות מסוימות בבתי הספר ב"עוטף עזה" על שיטת "המרחבים המוגנים" הינה כי בחירה זו מבטאת את עמדתה המקצועית של הרשות המינהלית, שהיא בעלת המומחיות בעניין, ועל כן לא בנקל יתערב בית המשפט, המבקר את שיקול דעתה של אותה רשות, בהכרעתה המקצועית (ראו למשל: בג"ץ 3930/94 ג'זמאוי ואח' נ' שר הבריאות, פ"ד מח(4) 778, 785-786; בג"ץ 82/02 קפלן נ' מדינת ישראל, משרד האוצר, אגף המכס, פ"ד נח(5) 901, 908-910; בג"ץ 7510/05 לוטן נ' שר התעשייה המסחר והתעסוקה (טרם פורסם), פסקה 23 לפסק הדין) [ההדגשה הוספה – הח"מ].

59. בהתייחס לטענת העותר לפיה רכב סיור הוא רכב ציבורי, ומשכך הנהוג בו רשאי לכאורה לנסוע בנתיב תחבורה ציבורית על פי תקנות התעבורה, ללא כל קשר לפטור בו עסקינן, יצוין בשנית כי טענה זו היא אינה ממין העניין. זאת מכיוון שהטענה למעשה אינה יוצאת כנגד החלטה בדבר ביטול הפטור מן האיסור הקבוע בתמרור 501, אלא מהווה פרשנות העותר – אשר למען הסר ספק, נדחית כאמור על ידי המשיב – בדבר פירוש האיסור הקבוע בתמרור.

60. על כל פנים, יובהר כי נתיבי תחבורה ציבורית אינם מיועדים לכלל הרכבים הציבוריים, אלא הם מיועדים אך ורק לסוגי הרכבים המסומנים באופן מודולרי על תמרור 501 המוצב בכניסה אליהם, בהתאם לסוגי הרכבים השונים המנויים בפירושו. כאמור, ברשימת סוגי

**רכבים אלה לא כלול רכב הסיור, ועובדת הגדרתו כרכב ציבורי על פי תקנות התעבורה אינה רלוונטית לעניין.**

61. מעבר לנדרש יצוין כי ראיה לאמור ניתן למצוא גם בעובדה כי אחד מסוגי הרכבים אשר מוסמכת רשות התמרור הרלוונטית לסמן על תמרור 501 הוא **האופנוע**, אשר כלל אינו מהווה רכב ציבורי. כמו כן, אף סימון הצלמית עם מספר הנוסעים המינימאלי ברכב (למשל, "3+"), כלל אינו מכוון לרכבים ציבוריים, אלא לכל רכב בו נוסעים מספר הנוסעים המסומנים על התמרור, לרבות ברכבים פרטיים (ולרבות ברכבי סיור כמובן).
62. על כן, ממילא אין בהיותו של רכב הסיור רכב ציבורי כדי לסייע לעותר, שכן אין כל קשר ישיר בין הגדרה זו לבין סוגי הרכבים אשר עבורם מיועדים נתיבי התחבורה הציבורית.
63. למעלה מן הצורך, יובהר כי ממילא יש לדחות את ניסיונו של העותר להשוות בין מוניות – סוג רכב המנוי במפורש בפירושו של תמרור 501; לבין רכבי סיור, אשר אין כל ספק או מחלוקת כי אינם עונים להגדרת "מונית" בסעיף 1 לפקודת התעבורה. כן יודגש כי אף המוניות מורשות לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית, אך ורק כאשר צלמית המונית מסומנת על התמרור.
64. אמנם הן רכב הסיור והן המונית מוגדרים כרכב ציבורי, אולם כאמור, אין בהגדרה זו לבדה כדי להשליך על תחולתו של תמרור 501 ביחס לסוג הרכב, מקום בו ההתייחסות בענייננו היא לסוגי רכב ספציפיים כאמור ולא ל"רכב ציבורי" באופן כללי.
65. הרבה למעלה מן הצורך, על מנת לסבר את האוזן, להלן יפורטו מספר הבדלים מהותיים בין רכבי הסיור לבין המוניות:
- א. ברכב סיור אין מדובר בנוסעים אקראיים מתחלפים כמו במונית;
  - ב. ברכב סיור מדובר בהסעה לאורך מספר שעות, יום שלם או יותר, מה שאין כך במונית במרבית המקרים;
  - ג. ברכב סיור הקשר בין הנהג לנוסעים נוצר מראש, כאשר במונית הקשר נוצר לרוב במונית עצמה;
  - ד. בניגוד לנהג מונית, על נהג רכב סיור לא מוטלת החובה להסיע נוסעים, וזכותו לסרב להסעת נוסעים שהוא אינו מעוניין להסיעם, בכפוף לדין הכללי;
  - ה. ברכב סיור הנוסעים הם לרוב תיירים, מה שאין כך במונית בהכרח.
66. עוד יצוין כי ההבדל המהותי בין מונית לבין רכב סיור, מתמקד בסוג השירות הניתן בכל אחד מסוגי הרכבים: בעוד שבמונית ניתן שירות הסעה בלבד, **ברכב סיור השירות העיקרי הוא הדרכה, כאשר ההסעה היא משנית לה**. ולראיה, מרבית מורי הדרך בישראל אינם בעלי רכב סיור אלא עוסקים בהדרכה, לרוב באוטובוסים.
67. באשר לטענת העותר לפיה כמות רכבי הסיור בישראל היא נמוכה באופן יחסי, יצוין כי **מדיניותו הנוכחית של משרד התחבורה היא לפנות את נתיבי התחבורה הציבורית ככל הניתן מסוגי הרכבים השונים, לשם קידום המדיניות בדבר ניצול מיטבי של הדרך, כך שתוכל להזרים נוסעים רבים יותר במהירות גבוהה יותר**.

68. כאמור, בשלב הראשון של יישום המדיניות, **בוטלו או לא חודשו פטורים רבים** אשר ניתנו לרכבים שונים בהתאם לסמכות המפקח הארצי על התעבורה מכוח תקנה 16(2) לתקנות התעבורה, **ללא כל קשר לכמותם, ובכללם בוטל גם הפטור הגורף שהוענק עד היום לרכבי הסיור**. בכלל זאת, בוטלו הפטורים אשר ניתנו לחלק מרכבי הסעות הנכים, וכן בוטלו פטורים אשר ניתנו לנושאי משרות בכירות שונים ללא הצדקה מספקת.
69. יתרה מכך, **בימים אלה נערכת עבודת מטה במשרד התחבורה לבחינת הרכבים הזכאים לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית בהתאם לפירושו הנוכחי של תמרור 501**, ובתוך כך נבחנת אף האפשרות להציע את תיקון לוח התמרורים באופן שיוסרו המוניות מרשימת סוגי הרכב אותם ניתן לסמן על התמרור. ויודגש כי בניגוד לענייננו, במקרה זה מדובר בתיקון פירושו של התמרור, לעומת ביטול פטור מיוחד וגורף שניתן לרכבי הסיור מן הציות לו, מבלי שייכללו לכתחילה בסוגי הרכבים המנויים בפירוש התמרור.
70. טרם סיום יצוין כי המשיב מודע היטב לכך שביטול הפטור עשוי להאריך את משך נסיעתם של רכבי הסיור בחלק מן הדרכים במידת מה, והדבר הובא אף במסגרת פניית מנכ"ל משרד התיירות למשיב טרם מתן החלטה בדבר ביטול הפטור. אלא שהמשיב, לו נתונה הסמכות והאחריות בעניין מתן ושליחת פטורים מהסדרי התנועה השונים, שקל גם עניין זה בכובד ראש, בין היתר בשים לב לעמדת מנכ"ל משרד התיירות וההסתייגויות השונות אשר הוגשו אליו, והכריע בהתאם לשיקול דעתו המקצועי כי יש לבטל את הפטור האמור.
71. החלטה זו התקבלה על מנת לקדם את מדיניות משרד התחבורה בדבר פינוי נתיבי התחבורה הציבורית ככל הניתן מסוגי הרכבים השונים, במטרה לאפשר הזרמת כמות נוסעים רבה יותר במהירות גבוהה יותר בדרכים.
72. **דוק: טענת העותר לפיה החלטה זו פוגעת בחופש העיסוק של מורי הדרך, אין לה על מה להתבסס**. כאמור, למורי הדרך, אשר מרביתם כלל אינם בעלי רכבי סיור, אלא עוסקים בהדרכה בדרכים שונות, אין כל זכות קנויה ליהנות מפטור גורף מחובת הציות לתמרור 501.
73. לפיכך, אין לקבל את טענת העותר לפיה ביטול הפטור מהווה פגיעה בזכותם של מורי הדרך לחופש העיסוק, כאילו במסגרתה כלולה הזכות לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית, על אף שרכבי הסיור אינם נמנים על הרכבים עבורם נתיבים אלה הוקצו לכתחילה. על מנת לסבר את האוזן בלבד, יצוין כי קבלת טענה זו תוביל למצב אבסורדי, בו יוכלו לטעון גם בעלי מקצוע אחרים אשר עבודתם משלבת נסיעה בדרכים, דוגמת נהגי משאיות, נהגי משלוחים וכיו"ב, כי האיסור המוטל עליהם מנסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית מוביל לכאורה לפגיעה בזכותם לחופש העיסוק, טענה אותה מובן כי לא ניתן לקבל. יתרה מכך, כל נהג אשר משך נסיעתו ברכב פרטי למקום עבודתו הוארך עקב הקצאת נתיב בדרך לתחבורה ציבורית, יוכל להעלות טענה דומה, מקום בו אין ספק כי עניין זה אינו מהווה פגיעה בזכות לחופש העיסוק.

**ה. סוף דבר**

74. נוכח כלל האמור לעיל, עמדת המשיב היא כי דין העתירה להידחות על הסף, ולחלופין לגופה, מחמת היות החלטתו לבטל את הפטור הגורף אשר ניתן לרכבי סיור מציות לתמרור 501 החלטה סבירה ומוצדקת, בעלת אופי מקצועי מובהק, הנטועה היטב במתחם שיקול הדעת המוקנה למשיב.
75. משכך, בית המשפט הנכבד מתבקש לדחות את העתירה תוך חיוב העותר בהוצאות ובשכ"ט עו"ד.
76. העובדות המפורטות בכתב התשובה נתמכות בתצהיר מטעמו של מר אסף אשר, המשמש בתפקיד המפקח הארצי על התעבורה.

  
אופיר גבעתי, עו"ד

פרקליטות מחוז ירושלים (אזרחי)

היום, כ"א בשבט תשפ"א

03 בפברואר 2021

## תצהיר מטעם המשיב

אני, החתום מטה, אלע פולע, מס' זהות 021759444, לאחר שהוזהרתי כי עליו לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי אם לא אעשה כן אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, מצהיר בזה כדלהלן:

1. אני משמש בתפקיד המפקח הארצי על הגזענות.
2. תצהירי זה ניתן לתמיכה בכתב התשובה בעת"מ 3689-11-20 מרדכי ברנס נ' המפקח על התעבורה – משרד התחבורה, בבית המשפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים.
3. העובדות המפורטות בכתב התשובה הן נכונות למיטב ידיעתי ואמונתי. המקור לידיעתי ולאמונתי הוא עיוני במסמכים, והיכרותי את הנושא מתוקף תפקידי.
4. זהו שמי, זו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.

אלע פולע  
(חתימת המצהיר)

## אישור

אני, החתום מטה, אלי סיון, עורך דין, מאשר בזה כי ביום 1/2/21 הופיע בפניי אלע פולע, המוכרת לי אישית / שזיהיתו על-פי תעודת זהות מס' 021759444, ולאחר שהזהרתיו כי עליו לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה בפניי.

מלי סיטון  
עורכת-דין  
מספר רשיון 7632  
(חתימת-מקבל התצהיר)

### תוכן עניינים נספחים

שם הנספח	נספח
העתק העמוד הרלוונטי מלוח התמרורים העדכני	מש/1
העתק הכללים המנחים למתן פטור מציות לתמרורים, עדכניים ליום 31.5.2020	מש/2
העתק החלטת המפקח הארצי על התעבורה משנת 2008	מש/3
העתק הודעת מנהל אגף ההיסעים במשרד התחבורה מיום 1.3.2020	מש/4
העתק החלטת המפקח הארצי על התעבורה מיום 13.9.2020 (לרבות הסתייגות העותר אשר צורפה להחלטה כנספח ו')	מש/5

## מש/1

העתק העמוד הרלוונטי מלוח  
התמרוקים העדכני





# לוח התמרוקים

הודעת התעבורה (קביעת תמרוקים),  
התשע"א - 2010

מעודכן ע"פ  
ק"ת התש"ף עמ' 2560, מס' 8735 מיום 02.09.2020

ירושלים, אלול התש"ף - ספטמבר 2020  
נוסח משולב

(פירוט העדכונים ראה בסוף)

.4 כוחו יפה:	.3 פירושו	.2 מספרו	.1 צורת התמרור וצבעו
<p>(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, התש"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 מעל הנתיב או השול, יחול תמרור 501 רק על הנתיב או השול שמתחתיו, בהתאמה.</p>	<p>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;  צוינו אחד או יותר מסוגי הרכב בתמרור, יחולו הוראות התמרור על פי המצוין בו.  עצירה או חנייה של כלי רכב בנתיב אסורה אלא אם צוין אחרת.</p>	501	

## מש/2

העתק הכללים המנחים למתן  
פטור מציות לתמרורים,  
עדכניים ליום 31.5.2020

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

# כללים מנחים למתן פטור מציות לתמרורים

ירושלים, טבת תש"ף - מאי 2020

31 מאי 2020  
ח' סיון, תש"פ

### כללים מנחים למתן פטור מציות לתמרורים

הסדרי התנועה בכל רשתות הדרכים בישראל נקבעים ע"י רשויות התמרור המרכזיות והמקומיות, בהתאמה. אלה מתמנים לתפקידם ע"פ הכללים שנקבעו בפקודת התעבורה והתקנות על פיה משנת תשכ"א-1961. בין השאר, נקבעו שם הכללים למינויים והסמכויות השונות הניתנות להם, לצורך ביצועם של הסדרי התנועה בכל אתר ואתר.

ישנם מקרים בהם עולה הצורך לפטור גורמים מסוימים מציות להסדרי תנועה ספציפיים, זאת בכדי לאפשר סיטואציות הכרחיות שהוגבלו בשל הסדר התנועה. לצורך כך נתן המחוקק אפשרות למתן פטור מציות להסדרי תנועה. זו ניתנה למפקח הארצי על התעבורה ולמפקחים המחוזיים על התעבורה, אליהם הוא האציל סמכות זו.

שלושה הסדרים בולטים בצורך למתן פטור מציות להם עבור גורמים מסוימים. הראשון הוא הסדר העדפה בנתיבי תחבורה ציבורית, השני הוא הסדר האוסר כניסת רכבים כבדים לדרך והשלישי הוא לרכבים נושאי חומרים מסוכנים כהגדרתם בתקנות שירותי הובלה, תשס"א - 2001.

מסמך זה מפרט את הכללים המנחים למתן פטור מציות לתמרורים אשר מורים על שלושת ההסדרים הנ"ל. במסמך זה ניתנים לבעלי הסמכות הרקע והנתונים לצורך ההחלטה על מתן הפטור, ובמקביל ניתנת גישה שקופה ונוחה עבור כלל הציבור למידע ולכללים הנוגעים בדבר.

אני מקווה כי המסמך יסייע לכל העוסקים בכך ויקל על המבקשים לברר פרטים בהקשר זה.

יעקב (קובי) בליטשטיין  
המשנה למנכ"לית משרד התחבורה  
המפקח הארצי על התעבורה

**א. רקע**

**1. סמכות למתן פטור מהסדרי תנועה -**

הסמכות למתן פטור מציות להסדרי תנועה נתונה למפקח הארצי על התעבורה בהתאם לתקנה 16(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א – 1961 (להלן: "תקנות התעבורה"). סמכות זו הואצלה על ידי המפקח הארצי על התעבורה למפקחים המחוזיים על התעבורה (להלן: "המפע"תים").

**2. פטורים נפוצים -**

הסדרי התנועה המרכזיים אשר ניתן היתר לפטור מציות אליהם הינם:

א) תמרורי 406 ו-415 – איסור כניסת רכבים שמשקלם הכולל עולה על הרשום בתמרור.

ב) תמרור 407 – איסור כניסה לרכב המוביל חומר מסוכן.

ג) תמרור 501 - כביש או נתיב לתחבורה ציבורית.  
כוחו של כל היתר תקף לקטע רלוונטי, כמפורט בנספח א'.

**ב. תמרורי 406 ו-415**

תמרורי 406 ו-415 מוצבים בדרכים בהן יציבות המבנה ורוחב הדרך אינו מאפשר מעבר סביר לכלי רכב שמשקלם עולה על הרשום בתמרור, או במקרים שרכבים אלה גורמים להפרעה בזרימת התנועה.

הצבה בדרכים עירוניות - תמרורי 406 ו-415 מוצבים ברחובות צרים (בעיקר בשכונות מגורים "היסטוריות"), בהם מעבר כלי הרכב הכבדים עלול לגרום להפרעה קשה לתנועה.

הצבה בדרכים בין עירוניות - נעשית במקרים אלה:

1. דרכים צרות מאד שאין אפשרות להרחיבן, ומעבר כללי של כלי רכב כבדים בהן עלול לגרום לבעיית בטיחות.
2. דרכים בהן השונות הגדולה במהירות הנסיעה בין כלי הרכב הכבדים לרכבים פרטיים מפריעה לזרימת התנועה.
3. מקרים בהם קיימים במקום מבני דרך שמבחינה קונסטרוקטיבית אינם מסוגלים לשאת בעומס של כלל כלי הרכב מסוג זה.



במקרים אלה הפטור יינתן לרכבי אספקה או שירות הכרחיים (כגון רכבים לטיפול בצמחיה או באחזקת הדרך) או לכלי רכב כבדים שלהם הכרח לעבור בדרך (כגון נהגים שמקום מגוריהם מחייב מעבר או רכבי אספקה הכרחיים).

## ג. תמרור 407

תמרור 407 מוצב בדרכים בהן הימצאותו של כלי רכב המוביל חומר מסוכן, כהגדרתו בתקנות שירותי הובלה, תשס"א - 2001 (להלן: "תקנות שירותי הובלה"), עלול להוות סכנה בטיחותית.

תמרור זה מוצב במטרה להגן על אזורים מאוכלסים, כגון אזורי מגורים, מוסדות חינוך, משרדים, מסחר וכו' מפני פגיעה מחומר מסוכן, אך מוחרגים ממנו רכבים המובילים אספקת דלק וגז. לא יינתן פטור למעבר בנתיבי איילון (כביש מס' 20).

הפטור יינתן בכפוף לתנאים אלה:

1. הנוהג ברכב מחזיק בהיתר ורישיון מוביל בהתאם להוראות חוק שירותי הובלה;
2. מתקיימים התנאים הנדרשים להובלת חומר מסוכן כאמור בחוק;
3. הצהרה של המנהל המקצועי של חברת ההובלה, בה הוא מתחייב כי המטען יובל במסלול שאושר מראש, ובהתאם לעקרונות אלה:
  - א) שינוע המטען ייעשה רק במסלול שאושר מראש בכתב על ידי מי שהוסמך לכך, ויחייב את הנהג המוביל את החומר המסוכן;
  - ב) המסלול שנקבע יכלול קטעים המוגבלים ע"י תמרור 407 רק במקרים בהם שטח הטעינה או הפריקה של החומר המסוכן מחייב מעבר בקטע זה, או כאשר לא קיים מסלול חלופי בכביש שאינו מוגבל ע"י תמרור 407;
  - ג) במידה ונדרש מעבר בכביש המסומן בתמרור 407, המעבר יהיה במקטע קצר ככל האפשר;
  - ד) ייעשה מאמץ מרבי לשנע את החומר המסוכן בשעות בהן תנועת משתמשי הדרך דלילה יחסית;
  - ה) במידה והרכב משנע חומר מסוכן וחומר שאינו מסוכן באותה נסיעה לאזור המוגבל ע"י תמרור 407, יסופק תחילה החומר המסוכן ליעדו.
4. הפטור תקף כל עוד הגורם החתום על התחייבות הבקשה נושא בתפקידו או בהתאם לזמן שהוגדר למתן הפטור.

ד. תמרור 501

1. רקע:

מדינת ישראל, בשיתוף הרשויות המקומיות, משקיעה משאבים רבים בפיתוח מערכות הסעת המונים ועידוד השימוש בתחבורה הציבורית, בין היתר באמצעות יצירת תשתית בלעדית לתחבורה הציבורית.

מתן זכות דרך בלעדית לתחבורה ציבורית, בעורקי תנועה עיקריים, מבוצעת כמענה לצרכים קיימים ומתפתחים, מתוך ראיית שרות כוללת, ומהווה נדבך מרכזי בתכנון, שיפור וקידום התחבורה הציבורית.

הסדרי העדפה ברמה צרית מיושמים כאשר קיים חיכוך רב בין התחבורה הציבורית לכלל התנועה, המשפיע על מספר גדול של נוסעים. בהקשר זה קיימים מספר סוגים של הסדרי העדפה כגון: רחובות לתחבורה ציבורית (רת"צ), מסלולים לתחבורה ציבורית (מת"צ), נתיבים לתחבורה ציבורית (נת"צ) או נתיב לרכב רב תפוסה (נר"ת) (להלן כולם יחד: "נת"צ") כפי שמתקיימים במדינות אחרות בעולם.

2. זכאים לקבלת פטור:

א) הזכאים לקבלת פטור מציות לתמרור 501 ע"פ דין:

1) זכאים מתוקף תקנות התעבורה:

תקנות התעבורה מעניקות לגורמים שונים פטור מציות לתמרור 501. עם המעבר לאכיפה דיגיטלית של הנת"צים, עלה הצורך להוסיף לרשימת מקבלי הפטורים, אך יודגש כי אין למפע"תים סמכות להנפיק לגורמים אלה פטור כאמור, כאשר סמכותם נשאבת מתקנות התעבורה (למעט רכבי ביטחון המפיצים אור מהבהב בצבע כחול, כפי שיפורט להלן):

א) רכבי ביטחון, כהגדרתם בתקנה 1 לתקנות התעבורה.  
רכבים אלה יורשו לעשות שימוש בפטור רק בשעת מילוי תפקידם, ובמידה הדרושה למילוי תפקידם, כמפורט בהוראות תקנה 94 לתקנות התעבורה.

יודגש כי רשימת רכבים אלה תשמר בקובץ נפרד.





בקשות לקבלת פטור לרכבי ביטחון המפיצים אור מהבהב בצבע כחול (לפי תקנה 62(ב)(3) לתקנות התעבורה) (להלן: "היתר ל"פנס כחול"), אשר מבקשים לקבל היתר לנסיעה בנת"צ מכוח תקנות התעבורה, יוגשו רק על ידי גורם ביטחוני בכיר (ראש אגף אבטחה בשירות הביטחון הכללי, ניצב במשטרה, או אחראי אבטחה במשרד ראש הממשלה).

(ב) רכב בעל תג נכה, בסוג ונסיבות כמפורט בסעיף 1א71(א) לפקודת התעבורה.

2 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 הארצי על התעבורה דאז, שזו לשונה:

"בתוקף סמכותי לפי סעיף 1 לפקודת התעבורה ותקנה 16(2) לתקנות התעבורה התשכ"א – 1961 הריני פוטר את נהגי הרכב המוגדר כרכב סיור ותיור מהוראת תמרור האוסר כניסה ונסיעה לנתיבי התחבורה הציבורית. פטור זה אינו תקף לנתיבים המיועדים לקווי שירות באוטובוסים בלבד לפי הוראת תמרור. אישור זה תקף לנסיעות בכל חלקי הארץ. פטור זה תקף כל עוד רישיון הרכב הינו בר תוקף ובצמוד לרישיון הסעה לסיור ותיור תקף".

(ב) הזכאים לקבלת פטור מציות לתמרור 501 לאחר קבלת אישור מהמפע"יתים הינם:

1) רכב המיועד להסעת נכים (כדוגמת "יד שרה" וארגונים דומים), כאשר הרכב נושא סמל תמרור 437 ומעלון.

2) רכבי אכיפה על תפקוד הנת"צ, ורכבי אחזקה של הנת"צ. כגון: אכיפה ואחזקה עירונית, רכבי פיקוח, רכבי אשפה וטאטוא, אחזקת הסדרי תנועה וכו'.

3) רכבי תושבים המתגוררים באיזור נת"צ, ומעבר בנת"צ הינו הדרך היחידה להגיע לביתם. בכלל זה נכללים גם בעלי עסקים שהדרך היחידה לעסק הינה דרך נת"צ.

תנאי למתן הפטור הינו שלתושבים ובעלי העסק יש מקום חניה מוסדר אשר לא גורם להפרעה בטיחותית/תנועתית.



4) רכבי משטרה – בעלי כיתוב גדול ובולט בצבעי כחול ולבן של "משטרה" ורכבי משטרה בעלי לוחית רישוי אדומה ופנס כחול בלבד.

יודגש, כי בהתאם להוראות תקנה 16(2) לתקנות התעבורה, למפקח הארצי על התעבורה ולמפע"תים הסמכות ליתן פטור במקרים נוספים, בהתאם לשיקול דעתם.

ערעור על החלטת המפע"ת יוגש למפקח הארצי על התעבורה.

## ה. סירוב למתן פטור

1. רכבים אשר קיבלו היתר לנשיאת "פנס כחול" בהתאם לנוהל הרלוונטי ("נוהל הנפקת היתר ל"רכב ביטחון" המפיץ אור מהבהב כחול"), יהיו פטורים מציות לתמרור 501 רק כאשר מתקיים הצדק להפעלת "פנס כחול" כמפורט בנוהל האמור. למען הסר ספק, מתן היתר ל"פנס כחול" אינו נותן אוטומטית היתר לפטור מציות לתמרור 501.

2. קיצור זמן נסיעה לא יהווה נימוק כאשר יש אפשרות להגיע ליעד המבוקש שלא דרך הנת"צ.

## ו. הערות

1. הפטור ניתן לרכב מסוים או לנהג מסוים ברכב מסוים, ולא לנהג באופן כללי.
2. נושאי התפקידים שלהלן זכאים לקבלת היתר באופן אוטומטי, כמוסדר בחוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ"ח – 1998 ובהחלטות ממשלה: שב"כ/5, שב"כ/47, שב"כ/48 (להלן: "ההחלטות הביטחוניות"), ובהתאם להחלטות שקיבל המפקח הארצי על התעבורה מכוח תפקידו ובשל צורך ביטחוני. השימוש בהיתר יעשה רק לצורך מילוי תפקידים:
  - א) נשיא המדינה;
  - ב) ראש הממשלה;
  - ג) שרי ממשלת ישראל;
  - ד) סגני שרים, במקרה בו לא קיים שר ממונה;
  - ה) יו"ר הכנסת;
  - ו) היועץ המשפטי לממשלה;
  - ז) נשיא/ת בית המשפט העליון;
  - ח) מאובטח משרד ראש הממשלה על פי הדין.

3. ראש רשות מקומית ומנכ"ל הרשות המקומית, זכאים לקבלת היתר באופן אוטומטי. ההיתר יינתן אך ורק בנוגע לנת"צים **שבתוך תחומי אותה רשות מקומית**, והשימוש בו יעשה רק לצורך הנדרש למילוי תפקידם.
4. בקשות הנובעות משיקולי ביטחון יחתמו על ידי גורם ביטחוני בכיר (קצין בדרגת ניצב, ראש אגף האבטחה בשירות הביטחון הכללי, או סמנכ"ל בטחון וחירום במשרד ראש הממשלה בקבלו החלטות ע"פ ההחלטות הביטחוניות, כמפורט בסעיף ו(2)).
5. לצורך קבלת היתר כאמור, על המבקש להעביר לידי הרשות המוסמכת את האישורים המפורטים בנספח א'.
6. כל ההיתרים יינתנו לתקופה קצובה (מקסימום שנה).
7. העתק של ההיתר ישלח במידת הצורך לרשות המקומית הרלוונטית, משטרת ישראל וגורמים נוספים רלוונטיים (נתיבי ישראל, המשרד להגנת הסביבה, וכו').
8. הפטור תקף רק בעת הימצאות המסמך המקורי ברכב.
9. היתרים למתן פטור מציות לתמרורי 501 יוכנו באמצעות מערכת ממוחשבת של מנהל תכנון ותשתיות במשרד התחבורה. היתרים למתן פטור מציות לתמרורים אחרים ירשמו וישמרו במחשבי משרד התחבורה.
10. כל הבקשות לקבלת היתר מציות לתמרור 501, וכן החלטות הגורמים הממונים הרלוונטיים, ירשמו ויתועדו במערכת אשר תכלול בנוסף את פרטי ההתקשרות של מבקש ושל מקבל ההיתר, ותישמר במערכת הממוחשבת של מנהל תכנון ותשתיות במשרד התחבורה. יצוין כי מקבל ההיתר מיועד כי פרטי ההיתר נשמרים בקובץ של משרד התחבורה, ועתידיים להיות מפורסמים לציבור בהתאם להוראות חוק חופש המידע, תשנ"ח – 1998.
11. מתן פטור מציות לתמרור 501 כאשר הדרך כוללת מעבר על מסלולי הרכבת הקלה, יינתן רק לאחר קבלת הדרכה מיוחדת לנהג בדבר אופן הנהיגה על מסלולי הרכבת הקלה, וזאת עקב הסיכון הבטיחותי (הדרכה תינתן ע"י מפעילי הרכבת הקלה).

נספח א':

תמרוך	קריטריון	הגבלת הפטור	אישורים נדרשים
תמרוך 501 (אישור כניסה לנתיבי תח"צ)	מגורים אשר הגישה אליהם רק דרך הנת"צ	לרחוב המגורים	1. רישיון רכב 2. ספח ת.ז. 3. אישור בעלות (תשלום ארנונה וכו'). 4. אישור חניה בטאבו
	עסק אשר הגישה אליו רק דרך הנת"צ	לרחוב בו ממוקם העסק	1. רישיון עסק 2. אישור בעלות על עסק 3. רישיון רכב 4. אישור חניה בטאבו
	רכבי אחזקה	לנתצ"ים רלוונטיים	1. אישור עירייה 2. רישיון רכב 3. צילום הרכב
	רכבי פיקוח	לנת"צים רלוונטיים	1. רישיון רכב 2. אישור גורם מפקח 3. צילום הרכב
	רכבי סיוע למוגבלים ואמבולנסים פרטיים	לנת"צים רלוונטיים	1. רישיון רכב 2. אישור עמותה 3. צילום הרכב
תמרוך 406/415 (הגבלת משקל)	מגורים באזור מוגבל	לרחוב המגורים הרלוונטי לרכבי שירות ואספקה הכרחיים בלבד	1. רישיון רכב 2. המלצת רשות מקומית
	מגורים באזור שהגישה אליו מוגבלת	לקטע מוגבל לרכבי שירות ואספקה או לכלי רכב כבדים שלהם הכרח לעבור בדרך	1. רישיון רכב 2. צילום ת.ז. של נהג 3. תלוש משכורת של נהג
	אספקה הכרחית (כגון תרופות, דלק, אשפה לאזור מוגבל)	לקטע מוגבל	1. רישיון רכב 2. אישורים נוספים (המלצת ביה"ח עירייה וכו')
			3.



## מש/3

העתק החלטת המפקח הארצי  
על התעבורה משנת 2008

7 (א)



משרד התעבורה  
יחבסיחות בדרכים  
המסנה למנהל הכללי

כ"ד בתמוז, התשס"ח  
17 יולי 2008

סימוכין: 07558808  
תיק: 1.13

לכל מאן דבעי!

הנדון: מסור לנהג ברכב סיוך ותיור

בנוסף סמכותי לפי סעיף 1 למקודת התעבורה ותקנה 16 ל: לתקנות התעבורה  
השמה-1961 הריני מוטר את נהגי הרכב המוגדר כרכב סיוך ותיור מהוראת  
חוזרי האוסר כניסה ונסיעה לנהגי התעבורה הציבורית

מסור זה אינו תקף לנתיבים המיוחדים לקווי שירות באוטובוסים בלבד לפי הוראת  
תש"ו

אישור זו תקף לנסיעות בכל חלקי הארץ

יגוי זה תקף כד ענין וישיון הרכב הינו רר תקוף וכצמון היישיון הסעה לטיור  
יגיון תקף

בכבוד רב,

אלקס צנון

מח' מנהל ישראל 8 בניין ג'וני (A), ח'יר 867, ירושלים, טל: 07-663100, פקס: 02-663108

gov

מש/4

העתק הודעת מנהל אגף  
ההיסעים במשרד התחבורה  
מיום 1.3.2020



לכבוד  
מנהלי חברות "אשכול"  
באמצעות דוא"ל.

אדון/גברת נכבדים,

**הנדון: ביטול אישור נסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית (נת"צ)**

בשנת 2008 אישר מר אלכס לנגר, המפקח הארצי על התעבורה דאז, מתן פטור לנסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית (נת"צ) לרכבי סיור כהגדרתם בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), תשמ"ה – 1985 (להלן: "רכבי אשכול").

במסגרת המדיניות הממשלתית לעידוד הנסיעה בתחבורה הציבורית, אנו צופים שהעומס בנתיבי התחבורה הציבורית יגדל, ולכן בוצעה בחינה מחודשת למתן הפטורים לרכבים לנסיעה בנת"צים, והוצע שלא לחדש, בין היתר, את הפטור לרכבי "אשכול".  
אציין כי אישורים מעיין אלו שניתנו למנכ"לי משרדים ובעלי תפקידים אחרים, כבר בוטלו אשתקד.

ניתן להעביר הסתייגויות בכתב, תוך פרוט הסיבות וצירוף מסמכים, אם נדרש, לגבי טלי גדליהו, רכזת בכירה רכבי אשכול, וזאת לא יאוחר מ- 31.3.2020.

נודה לאישור על קבלת דוא"ל זה בדוא"ל חוזר.

ביצוע מתוכנן: החל מ- 1.1.2021.

בכבוד רב,

אסי סוזנה  
מנהל אגף רישוי ומל"ח

העתק:

לשכת מנהל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית.  
לשכת סמנכ"ל תשתיות, המפקח הארצי על התעבורה.  
מ"מ מנהלת אגף בכיר תחבורה ציבורית, במועל.  
לשכה משפטית.

## מש/5

העתק החלטת המפקח הארצי  
על התעבורה מיום 13.9.2020  
(לרבות הסתייגות העותר אשר  
צורפה להחלטה כנספח ו')

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 מצויות לתמרוך 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: "נת"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 (נת"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 בנת"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.

רח' בנק ישראל 5, בניין ג'נרי (א), ת"ד 867, ירושלים, טל': 5-02-6663114, פקס: 02-6663395

מצ"ב העתק האישור, נספח ג'.

6. כידוע, בשל משבר הקורונה יצא המושק 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 מצויות 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"תיים").
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 מצויות לתמרורים" (מאי 2020, להלן: "הכללים המנחים"), אשר חודש לאחרונה על ידי המפקח הארצי על התעבורה, מר יעקב (קובי) בליטשטיין, הזכאים לקבלת פטור מצויות 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).

רח' בנק ישראל 5, בניין ג'נרי (א), ת"ד 867, ירושלים, טל': 5-02-6663114, פקס: 02-6663395

ג. זכאים לקבלת פטור לאחר קבלת אישור המפע"יתים, המפורטים בכללים המנחים. יודגש כי בהתאם להוראות תקנה 16(2) לתקנות התעבורה, למפקח הארצי על התעבורה ולמפע"יתים 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, במוהלך 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 נמצ"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.

רח' בנק ישראל 5, בניין ג'נוי (א), ת"ד 867, ירושלים, טל': 02-6663114-5, פקס: 02-6663395

## מדינת ישראל



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 כימדריכי תיירים, וכך יוצא שאזרחים שאינם מקפידים על החוק יוצאים נשכרים.

פניית שבטי ישראל מצ"ב כנספח ה'.

(ג) הסתייגות מטרם 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 תלה 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;

רח' בנק ישראל 5, בניין ג'נרי (א), ת"ד 867, ירושלים, טל': 02-6663114-5, פקס: 02-6663395

- (ב) רכבי סיור מהווים אחוז קטן מאוד 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 ההתייחסות 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 סיור, אינה נכונה שכן לא כל הרכבים הציבוריים זכאים להטבה זו, כך לדוגמה רכבים מדבריים שאינם מקבלים פטור מתמרוך 501.

#### העומס שמטילים רכבי הסיור על הנת"צ

21. כמפורט לעיל, בכללים הנמחים מפורטים הקריטריונים לרכבים הזכאים לפטור מתמרוך 501. רכב העומד בקריטריונים זכאי לנסוע בנת"צ, ללא קשר לאחוז 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 התיירים 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 הסיור, ובהפליה אסורה בינם לבין נהגי המוניות.

28. מאחר ונאמר כבר, כמפורט לעיל, כי רכבי סיור אינם זהים 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 נמילא 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 סיור, ולאחר שאיזנתי בין הפגיעה בפרט לבין שמירה על קיום מנהל תקין ועל החלטות הרשות הציבורית, החלטתי לבטל את הפטור שניתן לרכבי הסיור לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית.

31. הביטול יכנס לתוקף החל מיום – 01.02.21.

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

העתק:  
נר אסי סוזנה - מנהל אגף היסעים  
עו"ד שירה יהלונקי - הלשכה המשפטית  
גבי טלי גדליהו - אגף היסעים

*(Handwritten signature)*



משרד התחבורה  
והבטיחות בדרכים  
המשנה למנהל הכללי

כ"ד בתמוז, התשס"ח  
27 יולי 2008

סימוכין: 07558808  
תיק: 1.13

לכל מאן דבעי!

הנדון: פטור לנהג ברכב סיוור ותיור

בתוקף סמכותי לפי סעיף 1 לפקודת התעבורה ותקנה 16 (2) לתקנות התעבורה התשכ"א-1961 רייני פטר את נהגי הרכב המוגדר כרכב סיוור ותיור מהוראת תמרור האוסר כניסה ונסיעה לנתיבי התחבורה הציבורית.

פטור זה אינו תקף לנתיבים המיועדים לקווי שירות באוטובוסים בלבד לפי הוראת תמרור.

אישור זה תקף לנסיעות בכל חלקי הארץ.

פטור זה תקף כל עוד רישיון הרכב הינו בר תוקף ובצמוד לרישיון הסעה לסיור ותיור תקף.

בכבוד רב,

*(Handwritten signature)*  
אלכס לנגר

רח' בנק ישראל 5, בניין ג'נרי (A), ת"ד 867, ירושלים, טל': 02-6663100, פקס': 02-6663108





ה' באדר ה'תש"פ  
01 במרץ 2020

מדינת ישראל



משרד התחבורה  
והבטיחות בדרכים

לכבוד  
מנהלי חברות "אשכול"  
באמצעות דוא"ל.

אדון/גברת נכבדים,

**הנדון: ביטול אישור נסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית (נת"צ)**

בשנת 2008 אישר מר אלכס לנגר, המפקח הארצי על התעבורה דאז, מתן פטור לנסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית (נת"צ) לרכבי סוור כהגדרתם בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סוור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), תשמ"ה – 1985 (להלן: "רכבי אשכול").

במסגרת המדיניות הממשלתית לעידוד הנסיעה בתחבורה הציבורית, אנו צופים שהעומס בנתיבי התחבורה הציבורית יגדל, ולכן כוצעה בחינה מחודשת למתן הפטורים לרכבים לנסיעה בנת"צים, והוצע שלא לחדש, בין היתר, את הפטור לרכבי "אשכול". אציין כי אישורים מעיין אלו שניתנו למנכ"לי משרדים ובעלי תפקידים אחרים, כבר בוטלו אשתקד.

ניתן להעביר הסתייגויות בכתב, תוך פרוט הסיבות וצירוף מסמכים, אם נדרש, לגבי טלי גדליהו, רכזת בכירה רכבי אשכול, וזאת לא יאוחר מ- **31.3.2020**. נודה לאישור על קבלת דוא"ל זה בדוא"ל חוזר.

ביצוע מתוכנן: **החל מ- 1.1.2021**.

בכבוד רב,

אסי סוזנה  
מנהל אגף רישוי ומל"ח

העתק:

לשכת מנהל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית.  
לשכת סמנכ"ל תשתיות, המפקח הארצי על התעבורה.  
מ"מ מנהלת אגף בכיר תחבורה ציבורית, בפועל.  
לשכה משפטית.

ג'

אסי סוזנה <SuzanaA@mot.gov.il>

יום שני 23 מרץ 2020 11:52

Moti Barnes

שירה יהלומי

**מאת:**  
**נשלח:**  
**אל:**  
**עותק:**  
**נושא:**

RE: התנגדות אגודת אשכול לביטול אישור נסיעה בנת"צ לרכב סיוור-אשכול שקיים מאז הקמתם של נת"צים בישראל  
20-028 התנגדות לביטול אישור נסיעה בנתצ לרכבי אשכול מיום הקמת נתצים בישראל.... pdf

**קבצים מצורפים:**

שלום רב,

מאשר קבלת פנייתך המצ"ב.  
לאחר דיון בנושא בראשות המפע"ת,  
יועבר אליך מענה.

בברכה

אסי סוזנה |

מנהל אגף רישוי ומל"ח |

הרשות הארצית לתחבורה ציבורית |

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |

טלפון: 074-7796150 | פקס: 074-7796295



**From:** Moti Barnes [mailto:k7@013.net]

**Sent:** Monday, March 23, 2020 11:45 AM

**To:** היסעים ; אסי סוזנה

**Cc:** - חיים סבג שירותי תיירות 126 ; רון סיני רכב אשכול אגודת מורשת 027 ; טלי גדליהו ; PniotCRM PniotCRM ; מזכירות משפטית ; ארבל - שני תיירות עמרי ברגשטיין 231 ; סחר ושיווק בע"מ פנדה ליאור בן דוד 216 ; ירון נקש אי"ש טיולים בע"מ 131 ; תאגיד אשכול איתן טיולי ; איציק בן ארי - בין הרים ; אגודת מורשת דרך ; Eco Tours ; ITGA Office ; איתן אוחיון א.א יבוא ושיווק בע"מ 533 ; בע"מ החבר יהודה ; החבר בני כפיר יו"ר אגודת מורי הדרך ; גיא טורס ; תאגיד אשכול גולד קרפט דודו ; בין הרים ; אתי - רימוני הגליל ; האלה משרד התיירות יועמ"ש עו"ד רמי ליסטמן ; עו"ד איתן צפיר משרד עו"ד פירון מייצג תאגידי מסחריים ; לוי אשכול אגודת מורי הדרך ראוברנט א גייד ; שירה יהלומי ; ועדת רכב אשכול

**Subject:** התנגדות אגודת אשכול לביטול אישור נסיעה בנת"צ לרכבסיוור-אשכול שקיים מאז הקמתם של נת"צים בישראל

מר אסי סוזאנה – מנהל אגף רישוי ומל"ח

הרשות לתחבורה ציבורית

משרד התחבורה

מצ"ב מכתבי בנדון

לשירותך תמיד,

מוטי בר – נס יו"ר

נייד 050.900.9.700

171 בית זית 90815

אגודת אשכול

JERUSALEM  
March 5<sup>th</sup>, 2020  
Adar 9<sup>th</sup>, 5780

י ר ו ש ל י ם  
5 במרץ 2020  
ט' באדר התש"ף

משרד התחבורה / רע"ן סיור בכירה – טלי גדליהו

## הנדון: היתר נסיעה בנת"צ לרכבי סיור

שלום רב,

בהמשך למכתב מתאריך 1.3.2020 מאת אסי סוזנה, מנהל אגף רישוי ומל"ח במשרד התחבורה, בעניין כוונה להפסיק היתר נסיעה בנת"צ לרכבי סיור, אבקש לשטוח את הסתייגויותיי:

### א. הסתייגויות ישירות כלפי הכתוב במכתב:

1. טענה במכתב: "אנו צופים שהעומס בנתיבי התחבורה הציבורית יגדל" ולפיכך אנו רוצים לבטל את אישור הנסיעה בנת"צ לרכבי סיור.

תגובה:

- א. מספר רכבי הסיור במדינה אינו גדול, ובסה"כ מדובר בכמה מאות רכבים.
- ב. רכבי סיור רבים הם בבעלות מורי דרך המתגוררים בצפון הארץ ובדרומה, באיזורים שבכלל אין בהם נתיבי תחבורה ציבורית. לפיכך, הפוטנציאל מספר רכבי הסיור שנוסעים על נת"צים במרכז הארץ בפועל הוא קטן בהרבה ממספר רכבי הסיור בישראל, שגם הוא לכשעצמו – קטן (כאמור – כמה מאות בודדות).

2. טענה במכתב: "אישורים מעין אלו שניתנו למנכ"לי משרדים ובעלי תפקידים אחרים, בוטלו אשתקד".

תגובה:

- א. יש כאן נסיון להשוות בין רכבי סיור לבין רכבים פרטיים של מנכ"לי משרדים ובעלי תפקידים בממשלה.
- ב. לא ניתן להעלות על הדעת השוואה שכזו!
- ג. אבקש להזכיר כי רכב סיור:

- i. מוגדר בתקנות התעבורה כרכב ציבורי
- ii. הנוהג עליו מחויב ברשיון נהיגה ציבורי בדרגה הזוהה למונית
- iii. בפועל משמש להסעת תיירים – דבר זה מפוקח ע"י משרד התיירות (מינימום של 120 ימים בשנה)

ולפיכך, רכב סיור הוא רכב לתחבורה ציבורית לכל דבר ועניין. רכבים של מנכ"לי משרדי ממשלה או בעלי משרד אחרים בממשלה אינם רכבים שמיועדים להסעת נוסעים בשכר כלל וכלל, וטוב מאוד שהאישורים שלהם בוטלו! אם כן, תמוהה ואף מקוממת בעיניי השוואה זו, כאילו מבטלים אישורים לכל בעלי הפריבילגיה, גם למנכ"לי המשרדים וגם לרכבי סיור.

אישור נסיעה לרכב ציבורי, לרבות רכב סיור, בנתיב תחבורה ציבורית, אינו פריבילגיה!

## ב. מדוע רכבי סיור זכאים לנוע בנתיבי תחבורה ציבורית:

1. רכב סיור נועד לאפשר לקבוצות קטנות (7-1 איש, לרוב זוג או משפחה קטנה) לסייר בארץ עם מורה דרך ולקבל שירותי הסעה אגב הסיור.
  2. אני רוצה להעלות את השאלה - באם לא היה קיים המוצר "רכב סיור", מה היה קורה?
  3. עבור קבוצות קטנות, אין שום סיבה לשכור אוטובוס או אוטובוס זעיר. זוג תיירים לא יטייל בישראל במיניבוס של 10 מקומות!
  4. אם זה היה המצב, באופן טבעי מורי הדרך היו מוצאים פתרון אחר - כנראה שהמצב היה שמורי הדרך היו קונים רכבים ורושמים אותם כמוניות (כולל כובע וכל מה שנדרש), ובפועל משתמשים בהן רק לצרכי תיירות.
  5. המדינה הכירה בצורך הזה, ולכן ישנו מוצר שלמעשה מקביל למונית, אך מיועד רק לתיירות. רכב סיור ומונית שניהם רכבים ציבוריים עד 8 נוסעים, נהנים מהטבת מס זהה, דורשים דרגת רשיון נהיגה זהה (דרגה D1) ועוד. למעשה, רכבי סיור נקראו היסטורית "מונית סיור ותיור"!
  6. בנוסף, יש פיקוח הדוק שברכב סיור אכן מתבצע שימוש לטובת הסעת נוסעים בשכר במהלך סיורים (מינימום 120 יום בשנה כדי להמשיך לקבל הטבת מס - בפיקוח משרד התיירות).
- לפיכך, טענתי היא שדין רכב סיור כדין מונית. זה מוצר מקביל למונית שנוצר לטובת תיירות. אם המדינה החליטה ליצור מוצר מקביל למונית, על מוצר זה להנות מכל מה שמותר למונית. זה מתחיל בהטבת המס, אבל זה ממשיך גם בנסיעה בנת"צ.

## ג. השלכות של ביטול האישור:

- ביטול האישור לרכבי סיור לנסוע בנת"צ יפגע ישירות בתיירים.
- כניסה ברכב סיור עם תיירים לסיור בירושלים או בתל אביב - אך עמידה בפקקי התנועה של הבוקר, תבזבז זמן רב מיום הסיור של התיירים בישראל (ולא, לא ניתן לצאת מוקדם - ארוחות הבוקר מוגשות בבתי המלון לרוב החל מ-7 בבוקר, ולפיכך יציאה ליום סיור היא ב-8 בבוקר לכל המוקדם).
- פועל יוצא מביטול האישור:** התיירים ייכנסו לפחות אתרים, ייקנו בפחות חנויות, ובכך הפדיון שכלכלת המדינה מקבלת מהתיירות - ייפגע.

על בסיס כל הנאמר לעיל,

אני טוען שיש להותיר על כנו את האישור לרכבי סיור לנסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית, ואף לעגן אותו בתקנות התעבורה.

בברכה,

**אייל ראובן**

מורה דרך

רשיון מורה דרך 13222

בעל רשיון נהיגה ציבורי

ה'

23 במרץ 2020

לכבוד  
מר אסי סוזנה – מנהל אגף רישוי ומל"ח  
משרד התחבורה  
רח' בנק ישראל 7, בנין ג'נרי (B)  
ת.ד. 867  
ירושלים

למר סוזנה שלום רב

**הנידון: ביטול אישור נסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית.**  
מכתבך מ 1.3.2020

הננו מבקשים להביא בפני מקבלי ההחלטות את הנימוקים הבאים המחייבים את התרת השימוש בנת"צ לרכב "סיור ותיור" (רכב "אשכול"). הנימוקים המצדיקים התרת שימוש לרכב "אשכול" הם הן משפטיים, והן מעשיים.

**א. המישור המשפטי.**

**א.1. זכאות מתוקף הגדרה משפטית בחוק**

תקנות התעבורה התשכ"א 1961: "רכב סיור" – רכב ציבורי המיועד להסיע עד שמונה נוסעים מלבד הנהג ואשר צוין ברשיון הרכב כרכב סיור.

הגדרה זאת מייצרת מלכתחילה את אותו פטור של מר אלכס לנגר. הפטור של מר אלכס לנגר ניתן כמסמך על פי בקשת מורי הדרך, בגלל חוסר היכרות של השוטר הבודד שהופעל על ידי משטרת התנועה ואשר לא היה בקי בחוק. חוסר בקיאות שוטרי משטרת התנועה חייב מורי דרך להגיע לבתי המשפט לתעבורה על מנת להוכיח זכאותם לשימוש בנת"צ מעצם הגדרת הנת"צ והגדרת רכב סיור.

שבטי ישראל  
סיורים מודרכים ולינוי אח"מים  
ת"א 50457  
תל"א 03-5101911

**א.2. השויון בפני החוק.**

אם נהגי המוניות המסיעים נוסעים בשכר זכאים לנוע בנת"ץ – על אחת כמה וכמה שמורי הדרך המסיעים תיירים בשכר זכאים לכך. השויון בפני החוק הוא מאושיות הדמוקרטיה. נושא השויון בפני החוק עלה לא אחת בפני בית המשפט. "עקרון השויון הוא בנשמת אפו של כל המשטר החוקתי שלנו כולו" (בג"צ/98169, ברגמן נגד שר האוצר, פ"ד כ"ד(1), 693, 698)

**ב. המישור המעשי.**

**ב.1. צפי לעלית העומס בנת"ץ בבסיס הבחינה המחודשת.**

על כבישי ישראל נעים כ 3 מיליון כלי רכב פרטיים. מתוכם כ 500-600 מכוניות "אשכול". המדובר ב 0.016% - 0.02% ! מכלל המכוניות בישראל – אחוז זניח ובלתי משמעותי כאשר מדובר בניסון "להקל בעומס צפוי. זאת ועוד: בגלל אופי עבודתם של מורי הדרך נמצאות מכוניות אלה בנסיעה בגליל, ברמת הגולן, בים המלח – כך שבפועל – מספר מכוניות האשכול ה"מאיים" על הגדלת העומס בנת"ץ הוא 0.01% ! בקירוב. איסור הנסיעה בנת"ץ לרכב אשכול – כ 0.01% (**מאית** **האחוז**) מכלל הרכבים לא יביא את "הגאולה" מבחינה העומס.

**ב.2. תכלית החקיקה**

אהרון ברק, בספרו פרשנות במשפט – פרשנות החקיקה (כרך שני 1993) בדונו במושג "תכלית החקיקה" מעמיד לנגד עיני החברה והמחוקק כאחד את מטרת החוק, המטרה אשר דבר החקיקה יגשים – כאינטרסים חברתיים, כלכליים ואחרים.. מטרת הנת"ץ היא הקלה בשינוע המונים לנוכח הצפיפות בכבישים על ידי הענקת העדפה לכלי רכב המסיעים מספר רב של נוסעים לעומת כלי רכב המסיעים נוסע יחיד. העדפה זאת ניתנת על ידי המחוקק באמצעות הקצאת נתיב מיועד לרכב המסיע מספר רב של נוסעים. מתוך אותה תכלית בחקיקה נקבע כי אוטובוסים ומוניות זכאים לשימוש באותו נתיב יעודי. מכאן אותה תכלית זכאי גם רכב "אשכול" לשימוש באותו נתיב יעודי.

טל: 03-5101911  
פקס: 03-5101943  
דואר אלקטרוני: t-tribes@zahav.net.il  
29 Hamered St., P.O.B. 50457, Tel-Aviv 61503, Tel: 972-3-5101911. Fax: 972-3-5101943, Cell. 972-54-4942092 E-mail: t-tribes@zahav.net.il



**ב.3. צורך דחוף בהרחבת ובהעמקת התשתית התיירותית.**

השנים 2018 – 2019 הראו, סוף סוף, גידול משמעותי בתנועת התיירות לישראל. תנועה זאת הואטה זמנית עם התפשטות נגיף הקורונה, אך עתידה להתחדש. התייר מגיע לישראל לפרק זמן של ימים אחדים. בימים אלה מציעים לו סוכני הנסיעות תוכנית ביקורים שהופכת להיות בלתי אפשרית לנוכח התנועה באזורי צפופי תנועה.

המעט שיכול משרד התחבורה להציע במסגרת אותה תשתית תיירותית שתסייע לקליטת ושינוע המספרים הגדלים של התיירות היא תנועה בנת"ץ. יתר על כן: משרד התיירות איננו נוקט בסנקציות כנגד נהגי מוניות המציעים את שירותיהם לתיירים כ"מדרכי תיירים" ללא ההשכלה הנדרשת, ללא יכולת שימוש בשפה הנדרשת, וללא הרשיון המתחייב. יוצא מכך שאזרחים שאינם מקפידים על קיומו של החוק יוצאים נשכרים, הואיל והמוניות נעות בנת"ץ. מן הדין שרכב "אשכול" ינוע בנתיבים אלה גם מסיבה זאת.

**סיכום:**

האם החרגת רכב "סיור" תהווה חקיקה מקפחת, בלתי מידתית, שלא עונה לתכלית לה נועדה?  
האם החרגת 0.01% (מאית האחוז) מכלי הרכב תשמש את התכלית ל"הורדת העומס"?  
האם החרגת רכב "סיור" תעמוד במבחן פרשנות התקנות?

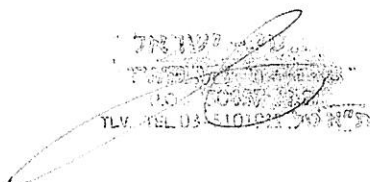
על אף שמדובר בחקיקת משנה – התקנת תקנות – על מתקין התקנות לשאול את השאלה.

הננו סבורים שהתשובה מתבקשת מאליה.

בכבוד רב

חיים צבאג, זאב בק, נמרוד ויזנברג

הנהלת שבטי ישראל בע"מ – סיורים פרטיים ברכב סיור ותיור





23 מרץ 2020  
כ"ז אדר תש"פ  
סימוכין 20-028

ר'

לכבוד

מר אסי סוזנה - מנהל אגף רישוי ומל"ח  
הרשות לתחבורה ציבורית - משרד התחבורה  
רח' בנק ישראל 5 - ירושלים

באמצעות דוא"ל

שלום רב

**הנדון: התנגדות לביטול אישור נסיעה בנת"צ לרכבי סיור- אשכול מיום הקמת נת"צים בישראל.**  
מכתבך מ 1/3/2020 בנדון מצ"ב נספח א'

1. רכב סיור מוגדר ע"פ תקנה 1 לתקנות התעבורה **כרכב ציבורי** "רכב סיור" – רכב ציבורי המיועד להסיע עד שמונה נוסעים מלבד הנהג ואשר צוין ברישיון הרכב כרכב סיור. מצ"ב דוגמה רישיון רכב סיור 9641579, בבעלות הח"מ, מסומן נספח ב'.
2. להזכירך רישיונות רכב סיור ניתנו למורי הדרך בתחילת הדרך תמורת החזרת רישיונות של מונית.
3. רכב סיור פועל בדומה למונית – אוסף תיירים מבתי המלון, מנתב"ג, ומסיע אותם דרך מרכזי הערים, באתרי התיירות בכל הארץ ובשעות עומסי תנועה באופן זהה למוניות פרטיות.
4. מניעת השימוש בנת"צ הינה ללא ספק הפליה אסורה ופגיעה בחופש העיסוק של מורי הדרך המחויבים להסיע את התיירים באמצעות רישיון נהיגה למונית, ומחויבים לבטח את התיירים בביטוח נוסעים בשכר באופן זהה למונית כולל ביטוח מזוודות.
5. משרד התחבורה כבר קבע זה מכבר כי רכב סיור אשכול דומה באופן הפעלתו לזה של מונית, מצ"ב מכתבו של מר עוזי יצחקי מסומן נספח ג' סימוכין 23202411 סעיף 2 המעיד על עובדה זו באופן שלא משתמע לשני פנים. ולכן וע"פ כל דין במידה ותבטלו את אישור הנסיעה בנת"צ תגרמו להפליה לא חוקית. מר עוזי יצחקי מסר מכתב זה מטעם משרד התחבורה בהקשר לעת"מ 12-12-9966 שבעקבותיהם תוקנה תקנה 579 ד. תקנות התעבורה (תיקון מס' 3) התשע"ד-2013 " בפסקה (1) (ב) אחרי מונית יבוא רכב סיור ...". בכך הושאו התנאים בנושא קצין בטיחות בין רכב אשכול למונית בגין הדמיון באופן הפעלתם.
6. תקנות התעבורה מתייחסות לרכב סיור כמו למונית וכמפורט :
  - א. תקנה 84 (ב) (10) " רכב סיור ומונית כפי שצוין ברישיון הרכב."
  - ב. תקנה 84 א. לתקנות התעבורה קובעת לאיזה כלי רכב מותר להסיע נוסעים בשכר בסעיף (2) "מונית" ובסעיף (3) (ד) "רכב סיור".
  - ג. תקנה 184 (א) (2) "במונית, ברכב סיור ...". נדרש רישיון נהיגה D1. דהיינו, לנהיגה במונית וברכב סיור נדרש רישיון נהיגה זהה.
  - ד. בתקנות 330, 334, 364, 369, 492, 493, 579, יש חפיפה כמעט מוחלטת בין הדרישות ממונית לרכב סיור.
  - ה. רכב סיור נדרש לרישיונות הסעת נוסעים ואישורים כרכב ציבורי באופן מחמיר אף יותר ממונית בתקנות 386, 399, 405, 406.
  - ו. רכב סיור, כמו מונית מחויב בבדיקת בלמים ע"פ תקנה 273 (א) "מערכת הבלמים של אוטובוס, מונית, רכב סיור ...".
  - ז. הטבת המס לרכב אשכול זהה למונית וזאת כדי לעודד תחבורה ציבורית לתיירים בנוחות.

7. ביטוח חובה לרכב סיור זהה למונית פרטית ומוגדר כ " מונית סיור ותיור" מצ"ב דוגמה נספח ד' .
8. הטבת המס לרכב אשכול ולמונית ע"פ צו תעריף המכס זהים, וזאת כדי לעודד תחבורה ציבורית ולתת שירות מתאים לנסיעה במונית פרטית או רכב סיור.
9. מדובר על כ- 500 רכבי אשכול הפועלים כיום באמצעות מורי דרך, המהווים כ- 2% ממספר המוניות הפועלות בארץ ובהחלט ניתן לומר כי ההשפעה של רכבי אשכול על העומס בנת"צים היא מזערית.
10. חוק לתיקון סדרי המינהל (החלטות והנמקות). תשי"ט-1958 באופן כללי כמו גם בג"ץ 7006/07 הח"מ ואח' נ. משרד התחבורה הדגיש את חובתו של משרד התחבורה לתת הנמקות בכלל ובפרט כאשר הוא מבטל נהלים שהיו קיימים בעבר להסביר מדוע הוא ביטל, ובענייננו לא ניתן כל הסבר.
11. **הפטור שניתן ע"י המפקח על התעבורה בזמנו מטעם משרד התחבורה, מצ"ב נספח ה' נעשה כדין וע"פ בחינה מעמיקה של כל הגורמים, והיווה המשך להוראות קודמות בעניין ומאז התקנת נת"צים בישראל. לציין שלא מדובר על נת"צים המיועדים לאוטובוסים בקווי שירות בלבד האסורים בנסיעה גם למוניות, וגם בזה יש התאמה למוניות.**
12. רכב סיור- אשכול הינו רכב ציבורי כנ"ל ולכן יש לו אישור נסיעה בנת"ץ לרכב אשכול החל מעת שהוקם הנת"ץ מצ"ב נספח ו' מכתב עורך דין לחברת גת מתאריך 19/12/1976 המאשר כי אישור הנסיעה בנת"ץ שהיה קיים לרכב סיור ותיור עוד לפני שנת 1975 וזאת ע"פ פסק דין מתאריך 19/12/1976 בבית משפט השלום לתעבורה בתל אביב תיק 88423/76 "נהגי רכב אשכול רשאים לנסוע בכל מקום בו מותרת נסיעה לפי תמרוך לרכב ציבורי". ובנוסף מתאריך 28.05.90 מצ"ב נספח ז' מברק של אגף תנועה משטרת ישראל המודיע לתחנות "הנדון רכב אשכול סיור ותיור 1. רבב אשכול לפי הגדרתו בחוק הינו רכב ציבורי רשאי לנסוע בנתצ..." (תודה לחבר דב דושן על המכתבים)
13. לאור האמור לעיל הח"מ ומורי הדרך בעלי רכב אשכול מתנגדים להצעתכם לבטל אישור נסיעה בנת"ץ לרכב סיור, ואנחנו מבקשים כי תחדשו את הפטור שניתן לנו בעניין באופן זהה למונית פרטית, ואף תטמיעו זאת בתקנות התעבורה.
14. נשמח לקבל תשובה חיובית לבקשתנו זו במהירות ולא יאוחר מ 45 ימים וכנדרש מכס ע"פ החוק.
15. אנא אם מדובר בתשובה שלילית אנו מבקשים כי תדחו את יישום הצעתכם עד חודש יוני 2021 וזאת כדי לאפשר לנו לערער על החלטתכם בבית המשפט המנהלי בירושלים כדין.
16. אנא אשרו את קבלת מכתבי זה.



מוטי בר-נס יו"ר

בברכה

העתקים : מר אמיר אסרף – מנהל הרשות לתחבורה ציבורית  
 לשכה משפטית / עו"ד מלי סיטון – יועמ"שית משרד התחבורה  
 מר פיני שני – סמנכ"ל משרד התיירות  
 אגודת אשכול – חברים  
 אגודת מורי הדרך  
 אגודת מורשת דרך  
 תאגידי אשכול



**משרד התיירות**  
המנהל הכללי

כ"ג בסיוון תש"פ  
15 ביוני 2020  
1100-0001-2020-144808

לכבוד  
עופר מלכה  
מנכ"ל משרד התחבורה

שלום רב,

**הנדון: רכבי אשכול נסיעה בנתיבי נת"ץ**

במשרדנו התקבלה פניה בנושא נסיעה של רכבי אשכול בנתיבי תחבורה ציבורית. מברור שערכנו מול מר' אסי סוזנה, מנהל אגף רישוי ומל"ח במשרדך, עולה כי משרדך בוחן את הנסיעה בנת"ץ ובהקשר התיירותי, נסיעה ברכבי אשכול. רכב אשכול הינו מוצר תיירותי מיוחד המיועד לתיירי חוץ המלווים ומודרכים על ידי מורי דרך מקצועיים, המשמשים גם כנהג. מדובר בשירות תיירותי המאפשר להציע לתיירים המבקרים בישראל, מוצר איכותי ברמה גבוהה. בשל חשיבות המוצר, הגיעו הגורמים הנוגעים בדבר – משרד התיירות, משרד התחבורה ורשות המיסים להסדר על פיו ניתן לרכוש את רכב האשכול בהטבת מס, דבר המאפשר הוזלת השירות והנגשתו לתייר. כפי הידוע לך, משרדנו פועל רבות לעידוד תיירות לישראל ועד לחודש פברואר 2020 שברנו שיא תיירותי של כל הזמנים עם הגעת 4.5 מיליון תיירים לישראל. משבר הקורונה הפוקד את כל העולם בימים אלו וגם את ישראל, הוביל לירידה משמעותית בתיירות. כבר היום אנו מגבשים במשרד תכניות ל"יום שאחרי" המשבר על מנת לעודד תיירות נכנסת בחזרה לישראל בימים של שגרה בריאה. כחלק מפעולות העידוד הללו, אנו רואים חשיבות בהמשך האפשרות של שימוש רכבי אשכול בנת"ץ שמשמשים למעשה רכב ציבורי לתיירים, בדומה למוניות. השימוש של רכבי אשכול בנת"ץ בולט בעיקר בתנועה שבין ירושלים לתי"א, ובתי"א עצמה, עובדה שיכולה לסייע לנו רבות בחידוש הקמפיינים התיירותיים שלאחר המשבר, שיכללו גם את הקמפיין של "Two Cities One Break" (קמפיין המעודד תיירים להגיע לישראל ולבקר בתי"א ובירושלים כערים המזמנות אופי בילוי שונה והמרחק ביניהן קצר). על כן אבקש לשקול בחיוב מתן היתר המשכי לנסיעת רכבי אשכול בנת"ץ.

תודה על שיתוף הפעולה. *דבורה*

דבורה  
אמיר הלוי  
המנהל הכללי



משרד התחבורה  
והבטיחות בדרכים

לשכת היועצת המשפטית

ח'

תאריך: י"א אלול, תש"פ  
31 אוגוסט, 2020

תיק:

לכבוד  
מר מוטי בר-נס  
יו"ר אגודת אשכול  
ת"ד 171  
בית זית 90185

**הנדון: בקשה לתיקון תקנה 83(ג) לתקנות התעבורה – הכללת רכב סוור**  
סמך: מכתב 20-072 מיום 23.8.2020

במענה לפנייתך שבסמך אשיבך, כי הוועדה הבין-משרדית לתיאום דנה בנושא שבנדון, לבקשתך, פעמיים.

הדיון הראשון היה ביוני 2016, וכעולה מהסיכום המצורף לפנייתך, התקבלה החלטת ביניים להמליץ שלא לאשר את הבקשה, ודיון המשך יקויים לאחר קבלת נייר עמדה מאת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. יו"רית הוועדה דאו עדכנה אותך לגבי ההמלצה ונימוקה במכתבה מיום 12.7.2016, שעותק ממנו מצורף בזאת.

הדיון השני התקיים כעבור שנתיים, במאי 2018, ובסיכומו הוחלט פעם נוספת להמליץ על דחיית הבקשה, מנימוקים דומים לאלה של הדיון הראשון. יתירה מכך, בדיון זה אף התעורר ספק אם יש הצדקה לפטור הקיים כבר, למוניות, שביקשת שרכב סוור ידמה להן, כך שבודאי אין מקום להרחיב אותו לסוגי רכב נוספים.

הדיון התמקד בשאלה, האם יש לרכב סוור מאפיינים מהותיים דומים למונית מעבר להיבט הפורמלי של רכב מורשה להסעת נוסעים בשכר, שיצדיקו מתן פטור לנהג מאחריותו לחגירה של הנוסעים, חרף ערכה הרב של החגירה מבחינה בטיחותית.

חברי הוועדה מצאו שרכב סוור לא מדובר בנוסעים אקראיים מתחלפים כמו במונית, אלא נוסעים לאורך יום שלם או יותר עם נהג, עימו התקשרו מראש; בניגוד לנהג מונית, אין על נהג רכב סוור חובה להסיע וזכותו שלא להסיע נוסעים שאינם נראים לו. הדבר מפחית מאוד מחששו של הנהג מפני נוסעים לא ידועים, וגם מאפשר מידה רבה יותר של תקשורת ושיתוף פעולה בין הנהג לנוסעים. זאת ועוד, ברכב סוור הנוסעים הם לעיתים קרובות תיירים, ואין לדעת אם הם יודעים לקרוא את הכתוב על שלט, או שהם נזקקים לתיווך המידע על חובת החגירה. הבדלים אלה במאפייניה של ההסעה, הצדיקו בעיני חברי הוועדה להמליץ להשאיר בעינה את חובת הנהג ברכב סוור לוודא שהנוסעים חגורים.

ר' בנק ישראל 5, בנין גינרי (A) ת"ד 867 ירושלים טלפון: 02-6663300 פקס: 02-6663314

לאור עמדת הוועדה שאחריות נהג רכב סיור ותיור לחגירה על ידי הנוסעים היא מוצדקת, ממילא אין מקום להנחות את המשטרה להימנע מאכיפתה של חובה זו.

ב ב ר כ ה,

חנה ראובני, עו"ד  
סגנית בכירה ליועצת משפטית

העתק: היועצת המשפטית