

**בבית המשפט המחוזי בירושלים
בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים**

עת"מ 3689-11-20
בפני כבוד השופטת
תמר בזק רפפורט

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

המשיב וגם המפקח

משרד התחבורה
המפקח על התעבורה
באמצעות פרקליטות המדינה מחוז ירושלים

עתירה מנהלית בנושא הסדרת עיסוק

בגין החלטת המפקח לבטל אישור נסיעה בנתיבי תחבורה ציבוריים (להלן "נת"צ") לרכב סיור בניגוד לתקנות התעבורה וללא סמכות, ללא תכלית, בניגוד לכללי המינהל התקין, בניגוד לפסיקה והנחיות משטרת ישראל, וכפי שהיה בעבר במשך עשרות שנים, ללא ביסוס עובדתי ושיקול דעת, תוך הפליה אסורה למוניות ואוטובוס ציבורי זעיר לסיור, בניגוד לאינטרס הציבורי ולהמלצת מנכ"ל משרד התיירות ותוך התעלמות ממשבר הקורונה הפוקד אותנו ובאופן לא מאוזן ולא מידתי.

תוכן עניינים עמ' 16, רשימת נספחים בעמוד 17

I עניינה של העתירה

1. מוגשת בזאת עתירה מנהלית נגד המפקח על התעבורה כהגדרתו בסעיף 1 לתקנות

התעבורה (להלן "המפקח") בגין החלטתו מתאריך 13/9/2020 לבטל את אישור הנסיעה לרכב סיור בנת"צ (להלן "ההחלטה") מצ"ב 1/ע, "פטור" במילותיו. ההחלטה על נספחיה נמסרה לעותר רק כשבועיים אח"כ ע"י פרקליטות מחוז ירושלים במסגרת עת"מ 9626-09-20 העותר נ' המשיב, עתירה שנמחקה בפס"ד של כבוד השופט אברהם רובין מתאריך 19/10/2020 בגין שהוגשה טרם זמנה מצ"ב 2/ע. ההחלטה נעשתה בהמשך להודעה מתאריך 1/3/2020 מצ"ב 3/ע שנמסרה לעותר ע"י מנהל אגף הרישוי ברשות לתחבורה הציבורית שסמכות המפקח בעניין רכב סיור הואצלה לו (להלן "ההודעה").

2. עניינה של העתירה הינה חוסר סמכות, ושימוש שרירותי שעושה המפקח בסמכותו לבטל זכות

חוקית של מורי דרך הנוהגים ברכב סיור (להלן גם "רכב אשכול") להשתמש בנת"צ. זכות הנובעת מהעובדה כי רכב סיור הינו רכב ציבורי כמשמעו ע"פ פקודת התעבורה (להלן "הפקודה") וחלק מהתחבורה הציבורית בישראל וזאת ע"פ סעיף 1 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן "התקנות"). זכות חוקית שכובדה ע"י בתי המשפט, המשטרה, רשויות מקומיות והמפקחים הקודמים, עשרות שנים לפני שניתן הפטור בשנת 2008 ע"י המפקח דאז (להלן "הפטור"), צורף כנספח א' להחלטה.

ובגין שההחלטה נעשתה ללא ביסוס עובדתי וללא תסקיר וכנדרש מכל החלטה מנהלתית, אלא על פי הגיגים, הערכות, רעיונות ומדיניות כללית תיאורטיים בלבד בניגוד לכללי המינהל, ראה - "תנאי מוקדם לקבלתה של החלטה מנהלית תקינה הוא הביסוס העובדתי לה" דפנה ברק ארו משפט מנהלי כרך א' עמ' 439. ההחלטה נעשתה תוך פגיעה בחופש העיסוק של העותר ועמיתיו מורי הדרך המסיעים תיירים, תוך פגיעה והתעלמות מהאינטרס הציבורי והמלצת מנכ"ל משרד התיירות, תוך הפליה לא חוקית בהשוואה למוניות בכלל, ובפרט למוניות המבצעות הסעות סיור באופן זהה לרכב סיור.

ההחלטה שהתבססה על צפי של גידול העומס על נת"צ (להלן "הצפי") אינה סבירה בתקופת משבר הקורונה כאשר יש ירידה בעומס, ההחלטה אינה מאוזנת לאור העובדה כי המפקח התעלם מהצפי והשתמש בסמכותו באופן לא חוקי בשנת 2017, כאשר נתן 1954 היתרים לנסיעה בנת"צ (להלן "ההיתרים") לרכבים ממשלתיים ופרטיים שאינם חלק ממערך התחבורה הציבורית ולרובם אין זכות להשתמש בנת"צ, זינוק של 80% לעומת 2016, ההחלטה אינה מידתית שכן מדובר על 400 רכבי סיור מתוך כ- 60,000 כלי רכב ציבוריים המורשים לנסוע בנת"צ שאינם מהווים כל עומס על הנת"צ.

3. סמכותו של בית המשפט הנכבד לדון בעתירה זו הינה על פי סעיף (1)5

לחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, תש"ס-2000 ועל פי סעיף 14(א) בתוספת הראשונה.

4. הסעד שמבקש העותר מבית המשפט הנכבד - לבטל את החלטת המפקח

מהסיבות שיפורטו להלן.

II הגדרות, רקע ועובדות נדרשות

5. **"נתיב תחבורה ציבורי"** " נתיב המוקצה לנסיעת רכב ציבורי. " סעיף 2 הגדרות להצעת חוק נתיבי תחבורה ציבורית, התשע"ה- 2015 .
6. **" רכב ציבורי "** רכב המשמש, או המיועד לשמש, להסעת נוסעים בשכר. " סעיף 1 לפקודה. לציין כי "רשאי שר התחבורה להתקין תקנות בקשר לרכב מנועי ציבורי ... " סעיף 71 לפקודה.
7. **" רכב סיור "** - **" רכב ציבורי המיועד להסיע עד 8 נוסעים מלבד הנהג ואשר צוין ברישיון הרכב כרכב סיור.** " סעיף 1 לתקנות, וע"פ הצו רשאי לבצע הסעות סיור בלבד, **מכונה רכב אשכול** . מצ"ב רישיון רכב סיור מ.ר 9641579 מסומן **עת/4**, ורישיון להסעת סיור ברכב סיור (אשכול) (להלן "רישיון סיור") מסומן **עת/5** בבעלות העותר. הרכב רשום במשרד הסעות סיור / אשכול "אגודת מורי הדרך בעלי רכב אשכול", מצ"ב רישיון להפעלת משרד להסעות ברכב סיור אשכול **עת/6** משרד שהעותר מייצג ומנהל בעצמו, כמו גם עוד 41 משרדי הסעות לרכבי סיור אשכול ומדברי.
8. **"הטבת המס לרכב סיור"** ממשלת ישראל ביוזמתו של שר התיירות משה קול ז"ל, בסוף שנות השישים החליטה להעניק למורי דרך ותיקים דוברי שפות זרות בעלי רישיון למונית, שיתמחו בהסעות סיור בסוג חדש של מונית שהוגדרה "מונית סיור ותיור" המיועדת לתיירים בלבד, אח"כ "מוניתסיור ותיור" הוגדרה כרכב סיור. **כדי לעודד ולתמרץ את ענף רכבי סיור / אשכול, החליטה ממשלת ישראל לתת פטור למונית סיור ותיור מתשלום אגרת הפעלה למונית שהיום שווה ₪ 242,768** !!! ובהמשך פטרה את רכבי הסיור. זאת מהסיבה הברורה לכל, מכיוון שרכבי סיור הינם חיוניים למיטוב השירות לתיירים ובשל כך לאינטרס הציבורי ולהכנסות המדינה במט"ח.
9. **תקנות 492 (3) ו- 493 (4) לתקנות הוקמו ויועדו הן להפעלת " מונית סיור ותיור" שאח"כ מותגו כרכב סיור, והן לכל מונית מיוחדת או שירות לבצע הסעת סיור באופן זהה לרכב סיור.** מונית בהסעת סיור רשאית להשתמש בנת"ץ בהיותה רכב ציבורי.
10. בישראל כ- 400 רכבי סיור, מספר בטל בשישים בהתייחס לכ- 60,000 כלי רכב ציבוריים בישראל.
11. **" 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").
12. **" 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. **יש כ- 5,000 מורי דרך מורשים שיכולים לשכור שירותי הסעה של מונית כדי לבצע הסעת סיור.**

13. תודות למאמצי העותר ועתירה לבג"ץ 5973/13 העותר ואח' נ' המפקח על רכבי סיור בזמנו מר יוסי נזרי ואח' **כיום הטבת המס מוענקת באמצעות משרד התיירות, ולא ע"י משרד התחבורה** באמצעות המפקח, וזאת ע"פ צו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין (תיקון מס' 19) התשע"ו-2015. **התיקון הנ"ל ביטל את סמכות המפקח על רכבי סיור ששימש יו"ר וועדת רכב אשכול להעניק את הטבת המס**, וזאת בגין מחדלים שעשה כאשר ביטל את הפיקוח ונתן את ההטבה לתאגידי מסחריים ללא קריטריונים וללא הגבלת כמות בניגוד לכללי המינהל התקין והנחיות מבקר המדינה.

14. **הטבת המס מאושרת ע"י משרד התיירות ע"פ נוהל שהקים מנכ"ל משרד התיירות**. המפקח שותף לאישור הטבת המס בתפקידו כממונה על הצו ובהקשר לרישום במשרד הסעות סיור והוראות הצו, מצ"ב **עת/7**. רק באמצעות אישור זה ניתן לשחרר רכב סיור מהמכס ולרשום אותו במשרד הרישוי.

15. **ניתן לעשות יבוא אישי לרכב סיור רק תודות למאמצי העותר שעתר נגד המשיב בבג"ץ 7006/07** ואח"כ תודות למאמצי העותר ולמרות התנגדויות נמרצות של המנהל כהגדרתו בחוק הרישוי והיועמ"שית עו"ד חווה ראובני **יכול כל עוסק בישראל לייבא כל רכב**. בינואר 2017 עשה העותר יבוא אישי לרכב סיור שעלותו בארץ אצל יבואן כ- 400 אלף ₪, ושילם רק כ- 200 אלף ₪ לרכב זהה בגיל שנה ועם נסועה מועטה. החיסכון הינו בגין תמיכת משרד התחברה במונופולין יבואני הרכב, שאיפשר להם להשתמש בכוחם כדי לעשוק ממורי הדרך כמו גם בעלי מוניות חלק מהטבת המס ועוד.

16. **רכב סיור משוחרר ע"י מינהל המכס במעמד של מונית, ובהטבת מס זהה למוניות**, מכיוון שאלה כלי רכבים זהים. מצ"ב רשימון יבוא שבו שחרר העותר את רכב הסיור שלו מצ"ב **עת/8** ב "**מעמד מונית**", מצד שמאל למעלה של הרשימון מתחת לסימון הברקוד מספר רשימון 717001416. היום נקרא הצהרת יבוא.

17. **מקור השם רכב אשכול**, ע"פ סעיף 26 לצו, רכב אשכול חייב לשאת את סמל האשכול. סמל הדומה לסמליל 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, וישאווהו במוט, בשניים.." פסוק 23.

18. "**מונית סיור ותיור**" מיתוג חדש בשנות השישים לבעלי מוניות שהתפרנסו מהסעת תיירים שיזם שר התיירות משה קול ז"ל למורי דרך ותיקים דוברי שפות זרות, **שחויבו למסור את רישיון המונית שלהם (מספר ירוק) ובתמורה קיבלו רישיון ל "מונית סיור ותיור" בפטור מאגרה**. אח"כ הוגדרו כרכב סיור.

התמריץ לביצוע ההסבה היה פטור מאגרת הפעלת מונית ששוויה כיום 242,768 ₪!

הגדרה זו שרירה וקיימת בתעריף ביטוח חובה "מונית סיור ותיור" מצ"ב ביטוח של העותר **עת/9** שבו מצוין סיווג הביטוח "**מונית סיור ותיור**". בהמשך וע"פ תיקון תקנות התעבורה בתחילת שנות השבעים שונה לרכב סיור. דהיינו, **רכב סיור הינו בבסיסו "מונית סיור ותיור"**.

19. **"שירותי מונית טיול ותיור"** סיווג ענפי 4927 בשימוש בלשכה המרכזית לסטטיסטיקה וברשות המיסים, המהווה עוד הוכחה כי מוניות נותנו שירותי הסעות סיור באופן זהה לרכב סיור.

20. **"מונית"** – רכב מנועי ציבורי המיועד להסיע עד עשרה אנשים מלבד הנהג ואשר צוין ברישיון הרכב כמונית. "סעיף 1 לפקודה.

21. **"רישיון להפעלת מונית"** – רישיון הסעה למונית - סעיף 1 לפקודה. כדי לקבל רישיון הפעלה למונית יש לשלם באופן חד פעמי **"אגרה לרישיון הפעלה למונית"**, נכון לתאריך 1.10.2020 **242,768** ₪. **כתמריץ להסבה מונית ל"מונית סיור ותיור ניתן פטור! עד היום גם רכב סיור מקבל את הטבת המס בפטור מאגרה!** מה שמעיד על החשיבות הרבה שמייחסת ממשלת ישראל לעידוד ענף רכבי הסיור.

22. **לנהיגה והפעלת רכב סיור נדרשים באופן זהה למונית :**

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

ב. **רישיון נהיגה למונית** תקנה 184.(א). (2). דרגה D1.

ג. **ביטוח נוסעים בשכר באופן זהה למונית**, בסיווג מונית סיור ותיור ע"פ סעיף 19(7) + (8) לצו.

ד. **דרישות החובה של רכב סיור ומונית זהות**. ע"פ התקינה הישראלית שמוציא אגף הרכב כלי הרכב המשמשים מונית או רכב סיור הינם זהים מצ"ב **עת/10** הוראת רישום משנת 2005 כיום יש הוראות נפרדות אך בבסיסן הן זהות.

ה. **ניתן לעשות שינוי ייעוד מרכב סיור למונית בכל זמן**. דהיינו, רכב סיור ומונית זהים פיזית.

23. **"רכב סיור דומה בהפעלתו למונית"** קביעתו של מר עוזי יצחקי סמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה במכתב לעותר מצ"ב **עת/11**. 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 ... חשבנו להקל, **כמו שמקלים עם בעלי מוניות** ... " פרוטוקול 105 ועדת הכלכלה 4/11/2013 עמ' 3 מדברי עו"ד שרית זוכוביצקי -אור, ס. יועמ"ש משרד התחבורה, כיום שופטת. דהיינו **עמדת משרד התחבורה בוועדת הכלכלה של הכנסת הינה כי רכב סיור דומה בהפעלתו למונית**.

ב. לאור עמדת משרד התחבורה כי **הפעלת רכב סיור דומה למונית** תוקנה תקנת התעבורה 579 ד מצ"ב תיקון התקנה **עת/12** והושוו התנאים בין מונית לרכב סיור, ולמרות התנגדות נחרצת של המפקח על הבטיחות בדרכים אצל המשיב דאז שאחז בכל כוחו ב-4 קרנות המזבח של סמכותו.

24. **"המפקח על התעבורה"** כהגדרתו בסעיף 1 לפקודה (להלן "המפקח") בעל סמכויות נרחבות ע"פ סעיף 16 לתקנות, **אך אין בסמכותו זו כדי לפעול בניגוד לתקנות.**

25. **"המפקח על רכב סיוור"** - מי שהואצלה לא סמכות ע"י המפקח לטפל ברכבי סיוור. היום מנהל אגף הרישוי ברשות לתחבורה ציבורית מר אסי סוזאנה, ששלח לעותר את ההודעה.

26. 84. א. – מפרטת רשימה מצומצמת מאוד של כלי רכב שרשאים להסיע נוסעים בשכר, עניין המהווה את הגושפנקה להגדרת רכב כרכב ציבורי, סעיף 1 לפקודה.

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 סיוור	
תק' (מס' 4) תשנ"ה-1995	
(ה) רכב בטיחותי	
תק' (מס' 2) תשע"ד-2013	
(4) רכב מסוג N1 ורכב מסוג N2 מהאזור שמוגנו נגד ירי והשומרון.	הרכב מסייע נוסעים מישראל לאזור או לישראל; בפסקה זו, "אזור" – יהודה
תק' (מס' 5) תשע"ה-2017	
(5) רכב נוסעים פרטי	בהסעה שהיא הסעה שיתופית כאמור בתקנה 84ב

27. **רכב סיוור רשאי לנסוע בנת"צ מזה עשרות שנים מתוקף הגדרתו כרכב ציבורי בתקנות, כך קובעים פסקי הדין והנחיות המשטרה !**

א. מצ"ב **עת/13** 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 בפקודה וכי נהגי רכב "אשכול" רשאים לנסוע בכל מקום בו מותרת נסיעה לפי תמרוך לרכב ציבורי.** "

פסק דין זה מוכיח מעל לכל ספק כי רכב אשכול רשאי להשתמש בנת"צ ע"פ התקנות!

ב. מברק מלשכת משטרת תנועה המנחה את תחנות המשטרה מתאריך 28/5/90 מצ"ב עת/14

" הנדון רכב "אשכול" סיור ותיור

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

ג. מצ"ב עת/15 החלטה של כבוד השופט טל פרי בית משפט השלום לתעבורה פתח תקווה תתי"ע 1543-02-18 מ"י נ. עיזאת אבו רביעה

"... מדובר ברכב סיור ועל פי התקנה לא ייאכף נת"צ נגד רכב סיור."

ד. פטור לנהג ברכב סיור ותיור מתאריך 27/7/2008 המתיר לרכב סיור ותיור נסיעה בנת"ץ שניתן ע"י מפקח קודם מר אלכס לנגר (להלן "הפטור"), צורף כנספח א' להחלטה.

1) הזכות לרכב סיור להשתמש בנת"צ הינו תודות להגדרתו כרכב ציבורי ע"פ התקנות, זכות שהתקיימה עשרות שנים לפני מתן הפטור, וזאת לאור העובדה כי רכב סיור הינו גילגולה של מונית סיור ותיור. ולכן רכב סיור כלל לא נדרש לפטור.

2) הפטור לא ניתן ביוזמתו של המפקח דאז, שכן הוא כלל לא נדרש ע"פ התקנות. הפטור ניתן ע"פ בקשת אגודת מורי הדרך דאז כאמצעי עזר להבהרת המצב החוקי לשוטרי תנועה חדשים כי רכב סיור רשאי לנסוע בנת"צ באופן זהה למונית.

3) הפטור מעולם לא היוו את הבסיס החוקי לזכות רכב סיור לנסוע בנת"צ אלא התקנות.

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

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

כל רכב ציבורי רשאי לנסוע היכן שמוצב תמרור 501 ע"פ התקנות, ללא כל קשר לצלמיות, למעט אם יש איסור חריג, כמו לדוגמה לאוטובוסים בקווי שירות בלבד, ואז כל רכב ציבורי אחר לא רשאי. למפקח ולרשויות התמרור אין כל סמכות לעניין אישור הנסיעה בנת"צ לכלי רכב ציבוריים!

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, התש"ח-1948, החל מהשעה 00:17, וביום המנוחה. (3) עד אחד מאלה: (א) תמרור 502. (ב) הצומת הקרוב. (ג) קצה המסילה. (ד) קצה סימון 503. (4) הוצב התמרור

30. הפגיעה בחופש העיסוק!

נת"צ חוסך לעותר בעיסוקו כמורה דרך הנוהג ברכב סיור כשעה וחצי נהיגה על עבודה זהה בממוצע ליום.
מדובר משנת 1994 ובמשך 26 שנים.

א. כרבע מימי העבודה של העותר הינם בדגש נצרות באתרים הקדושים בירושלים ובית לחם.

ב. מכיוון שמרבית הלקוחות של העותר הן חברות "הייטק" בתל אביב והרצליה ומכיוון שהעותר מתגורר במבשרת ציון העותר מתחיל את יום העבודה בשעה 7 בבוקר ומסיים ב - 7 בערב.

- ג. העותר גובה עבור יום עבודה בממוצע 2,200 ₪, עבור שירות הסעת סיור - רכב וההדרכה.
- ד. מחצית הזמן ביום עבודה כנ"ל של העותר – כ- 6 שעות עוברים בנהיגה והדרכה, מחצית הזמן בהדרכה ברגל כ- 8 ק"מ הליכה כולל כאלף מדרגות.
- ה. העותר יוצא מביתו במבשרת ציון בשעה 7:00 נוסע לתל אביב לאיסוף התיירים בשעות השיא, נוסע לירושלים עם התיירים בשעות השיא, מחזיר את התיירים לבתי המלון בתל אביב או הרצליה בסוף היום בשעות השיא וחוזר הבייתה בשעות השיא. מדובר על 4 נסיעות של יותר משעה בשעות השיא, ועוד נסיעה של כשעה לבית לחם, סה"כ כ- 6-5 שעות נהיגה תודות לשימוש בנת"צ. **ללא השימוש בנת"צ מדובר על תוספת של שתיים עד שלוש שעות נהיגה כדי לעשות את אותו מרחק, אותה עבודה ואותו שכר עבודה.**
- ו. כרבע מימי העבודה של העותר מתחילים ומסתיימים בירושלים ואז השימוש בנת"צ בירושלים חוסך לו עד שעה נהיגה.
- ז. רבע מימי העבודה העותר עובד באופן צמוד, דהיינו, עובר ממקום למקום ביחד עם התיירים. ואז השימוש בנת"צ חוסך לו עד שתיים עבודה ביום בממוצע.
- ח. ב- 10% מימי העבודה העותר עושה יום סיור גליל בדגש נצרות או יום מישור החוף עד עכו. יום ארוך במיוחד ואז השימוש בנת"צ יכול לחסוך לעותר יותר משעתיים נהיגה.
- ט. 15% ימי עבודה שונים – לנגב, עוטף עזה, לאילת ואף לפטרה בירדן.

בממוצע ותודות לשימוש בנת"צ חוסך העותר כשעה וחצי נהיגה כל יום על אותה עבודה.

ללא הנת"צ העותר יכנס למגבלות שעות הנהיגה ע"פ תקנה 168, כמו גם מגבלות של עייפות אנושית מה שהינו פגיעה בחופש העיסוק. העותר יהיה חייב לשנות את עיסוקו שבו עסק במשך 25 שנים באופן משמעותי וכמפורט :

1.) לגבי יום סיור ירושלים ובית לחם העותר ייאלץ להשתמש במונית כדי להסיע את התיירים בחזרה מביתו לתל אביב. ובכך יגרמו לו הוצאות נוספות של כ-15% מהשכר היומי שלו כ- 350 ₪. לעיתים נדירות זה קרה גם בעבר אם התיירים ביקשו תוספת זמן תוך כדי הסיור.

2.) העותר ייאלץ לוותר על כל ימי העבודה של טיולי כוכב שמתחילים ומסתיימים בתל אביב לגליל, למישור החוף ולבאר שבע ועיסוקו ופרנסתו ייפגעו מאוד.

זו פגיעה משמעותית וחמורה ביותר בחופש העיסוק ובפרנסתו של העותר.

III הצדדים לעתירה

31. המשיב

- א. הרגולטור הממונה על הפעלה ופיקוח של הפקודה, תקנות התעבורה ונת"ץ.
- ב. בשנת 2008 העניק את הפטור ע"פ בקשת אגודת מורי הדרך, צורף להחלטה נספח א', ע"פ בקשת אגודת מורי הדרך לצורך הסברה לשוטרים חדשים ולאחר עשרות שנים שרכב סיור נסע בנת"צ בזכות התקנות ולא תודות לפטור או החלטה אחרת של המפקח או רשות תמרור.
- ג. בשנת 2017 העניק בניגוד לכללי המינהל התקין, למרות "הפגיעה בעומס בנת"צ" 1954 היתרים לנסיעה בנת"צ (להלן "ההיתרים"), זינוק של 80% לעומת 2016 לגורמים ממשלתיים ופרטיים, למרות שמרבית ההיתרים לא עמדו בכללים וניתנו בניגוד למינהל התקין. רק תודות לחשיפת המחבל בעיתונות ובטלביזיה נאלץ המפקח לבטל את ההיתרים שניתנו שלא כדין.

32. העותר וזכות העמידה שלו

- א. משנת 1994 משתמש בנת"צ ברכב סיור, בעיסוקו כמורה דרך בעל רישיון נהיגה ציבורי. בתחילה כשכיר על רכבי סיור שאינם בבעלותו אבל משנת 1997 על רכב סיור שבבעלותו.
- ב. עיסוקו ייפגע באופן משמעותי מההחלטה, וכמפורט בסעיף 29 לעיל מכיוון שייאלץ לבזבז כשעה וחצי של נהיגה בממוצע כל יום על אותה עבודה בנסיעה בנתיבים רגילים, והוא ייאלץ לשנות את עיסוקו, ותיפגע פרנסתו עד 30% בגין ההוצאות שנכפו עליו והתפוקה הנמוכה.
- ג. הקים את אגודת אשכול ומשמש כיו"ר האגודה מיום הקמתה בשנת 2009.
- ד. זכה בבג"ץ 7006/07 נגד המשיב שסירב להנפיק רישיון יבוא לרכב ביבוא אישי למורה דרך והוכיח כי המשיב פעל משיקולים זרים לטובת מונופולין יבואני הרכב.
- ה. תיקו את חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016 (להלן "חוק הרישוי") בוועדת הכלכלה של הכנסת כך שעוסק בכלל ומורה דרך בפרט יוכל לייבא כל רכב בניגוד להצעת המשיב שרצה לצמצם את היבוא ולהטיל פגיעה צרכנית בעוסקים. בכך גם הוכיח כי סמנכ"ל תנועה מר אבנר פלור והיועמ"שית עו"ד חווה ראובני פועלים משיקולים זרים!

- ו. טיפל ומטפל בעוולות רבות של המשיב, שינה תקנות, צווים ונהלים מצ"ב רשימה **עת/16**.
- ז. בזכות מאמציו ועתירה לבג"ץ 5973/13 העותר ואח' נ' המפקח על רכבי סיור ואח' הועברה האחריות על מתן הטבת המס שנמשכה עשרות שנים, מהמפקח על רכבי סיור למשרד התיירות. **וזאת בגין העובדה שהמפקח אינו מצוי בתפעול, ובאינטרס הציבורי בענף רכב אשכול.**
- ח. הקים 42 סניפים של אגודת אשכול במסגרת של אגודות שיתופיות וקיבל עבורם רישיונות למשרדי הסעות תודות למערכת בתי המשפט **ולמרות התנגדות המשיב שרצה להכפיף את מורי הדרך בעלי הרכב הפרטיים לתאגידי מסחריים שעשקו אותם באלפי שקלים עבור דמי רישום לשנה והתחרו איתם על פרנסתם באופן לא הוגן.**
- ט. **מנהל 42 משרדי הסעות, 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 עם המפקח על רכבי סיור, שהוצלה לו סמכות מידי המפקח להנפיקם. לציין לטובה את השירות היעיל שהוא מקבל, אבל עושה רושם כי המפקח כלל לא מודע לחלק זה של משרדו.

VI השתלשלות האירועים

33. בתאריך 5/6/2017 הוגשה בקשה לפי חוק חופש המידע ע"י התנועה לחופש המידע, וזאת לאחר תחקיר עיתונאי של עמרי מניב מחדשות ערוץ 10 דאז, מצ"ב **עת/17**. מכיוון שהמפקח סירב לתת את המידע הנדרש ע"פ החוק, נאלצה התנועה לחופש המידע יחד עם הצלחה התנועה הצרכנית לקידום חברה כלכלית הוגנת להגיש עתירה מנהלית נגד המשיב ובהמשך :-

א. רק תודות ללחצה של העתירה המנהלית הואיל המפקח לפרסם את רשימת אלפי ההיתרים שחילק, תוך שלגבי רובם השתמש בסמכותו בניגוד לכללי המינהל התקין (להלן "המחדל").

ב. רק תודות לחשיפת המחדל הנ"ל נאלץ המפקח לבטל את ההיתרים שנתן בניגוד לכללי המינהל.

אין ספק שחשיפת המחדל וניסיונו של המפקח למרק את מצפוננו תרמו תרומה משמעותית להחלטה, שכן בתקופה זו של משבר הקורונה אין כל סיבה הגיונית למתן ההחלטה.

ג. בהודעה, המפקח משתמש בתיקון המחדל כטיעון להחלטה, ובכך נוהג כמי שטובל ושרץ בידו.

34. 1/3/2020 מסר המפקח על רכבי סיוור, מר אסי סוזאנה מנהל אגף הרישוי ברשות לתחבורה

הציבורית, את ההודעה צורף עת/3 לכל משרדי הסעות סיוור, המפקח אצל לו סמכות ע"פ סעיף 1 לפקודה להוות מפקח לעניין רכב סיוור שבה נאמר בין השאר :

א. בשנת 2008 אישר מר אלכס לנגר, המפקח הארצי של התעבורה דאז, מתן פטור לנסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית (נת"צ) לרכבי סיוור "...

ב. "במסגרת המדיניות הממשלתית לעידוד הנסיעה בתחבורה ציבורית אנו צופים שהעומס בנתיבי התחבורה הציבורית יגדל, ולכן בוצעה בחינה מחודשת למתן הפטור לרכבים לנסיעה בנת"צים, והוצע שלא לחדש, בין היתר, את הפטור לרכבי אשכול לדברים אלו לא לווה כל בסיס עובדתי כמו גם לא תואר באופן פרטני מה במדיניות הממשלתית הזו נוגע לענייננו וזאת בניגוד לכללי המינהל התקין והחוק, ובפועל זהו מיצג שווא שאין לו קשר לעניינה של עתירה זו.

ג. "אציין כי אישורים מעין אלו שניתנו למנכ"לי משרדים ובעלי תפקידים אחרים, כבר בוטלו אשתקד. " ולכאורה עניין זה משמש טיעון לביטול אישור הנת"צ לרכבי סיוור.

ד. ניתן להעביר הסתייגויות בכתב לא יאוחר מ 31.3.2020 "

35. לציין כי בהודעה המפקח על ביטול הפטור ולמרות חובתו ע"פ תפקידו, המינהל התקין והחוק הוא לא ביסס את החלטתו על עובדות ובנוסף לא התייחס :

א. לזכות החוקית שיש לרכב סיוור כרכב ציבורי לנסוע בנת"צ ע"פ הגדרתו כרכב ציבורי בתקנות.

ב. למצב החוקי שהיה קיים במשך עשרות שנים עוד לפני הפטור, ומבלי שהיה צורך בפטור, ומה היו העובדות והשיקולים של המפקח דאז בעת מתן הפטור.

ג. לעובדה כי הפטור שניתן ע"י המפקח דאז, ניתן ע"פ בקשת אגודת מורי הדרך כאמצעי הסבר לשוטרי התנועה החדשים.

ד. 400 רכבי סיוור מתוך 60,000 רכבים ציבוריים מהווים בטל בשישים ולכן ולכאורה רשות התמרור החליטה לא להשקיע בסימן מיוחד לרכבי סיוור ע"ג תמרור 501 אלא להצמידו לאישור שניתן למונית. דהיינו, היכן שמותר למונית לנסוע גם לרכב סיוור מותר.

36. בתאריך 23/3/2020 הגיש העותר את הסתייגותו צורף כנספח ו' להחלטה .

37. במקביל ובנפרד הוגשו הסתייגויות ע"י גורמים נוספים בענף, נספחים ד' ו- ה' להחלטה.

38. 15/6/2020 וע"פ בקשת העותר ואחרים, מסר מנכ"ל משרד התיירות המלצה למפקח " אנו רואים חשיבות בהמשך האפשרות של שימוש רכבי אשכול בנת"צ שמשמשים למעשה רכב ציבורי לתיירים, בדומה למוניות, צורף להחלטה נספח ז'. המלצה שאח"כ בהחלטה המפקח ביטל כלאחר יד.
39. בתאריך 31/5/2020 פרסם המפקח באתר משרד התחבורה באינטרנט "כללים מנחים למתן פטור מציות לתמרורים" מצ"ב **עת/18**. בכללים המנחים מופיע הפטור שניתן לרכב סיור כדוגמה לפטור ללא הוגבלה בזמן.
40. פרסום הכללים המנחים הביא את העותר להסיק כי בכך ניתן תוקף חדש לפטור וכי העניין ירד מסדר יומו של המפקח. אבל מכיוון שהעותר מכיר היטב את המשיב ועובדיו התגנב חשש לליבו, ולכן פנה למפקח על רכבי סיור, אשר בתאריך 6/7/2020 הבהיר כי ההודעה בעינה עומדת מצ"ב **עת/19**.
41. 7/7/2020 ומכיוון שהמפקח לא השיב להסתייגויות ולבקשה של העותר הגיש העותר תזכורת למפקח, והודעה כי מדובר על סיום מיצוי הליכים.
42. 6/9/2020 הגיש העותר עתירה 9626-09-20 נגד המפקח בגין אי מתן מענה ובגין ההודעה.
43. 13/9/2020 נתן המפקח את החלטתו ולא העבירה לעותר כנדרש ע"פ המינהל התקין צורף עת/1 עד היום.
44. 30/9/2020 רק במסגרת הטיפול בעת"מ 9626-09-20 העביר עו"ד אופיר גבעתי מפרקליטות מחוז ירושלים את ההחלטה לידי העותר באיחור של חצי שנה.
45. 19/10/2020 נתן כבוד השופט אברהם רובין פסק דין בעת"מ 9626-09-20 למחוק את העתירה בגין שהוגשה טרם זמנה צורף עת/2.

V טיעוני המפקח לביטול אישור הנסיעה בנת"צ לרכב סיור

46. ע"פ סעיפים 1 ו- 2 להחלטה, המפקח רואה את ההרשאה של רכב סיור לנסוע בנת"צ בזכות פטור שנתן בשנת 2008 המפקח דאז, צורף כנספח א' להחלטה. המפקח לא התייחס לעובדה כי רכבי סיור מוגדרים כרכב ציבורי ע"פ התקנות, מה שמהווה את הבסיס לזכותם להשתמש בנת"צ.

47. ע"פ סעיף 3 להחלטה הבסיס להחלטה נובע ממדיניות חדשה של ממשלת ישראל לעידוד הנסיעה בתחבורה הציבורית, והצפי שהעומס בנת"צ יגדל ולכן בוצעה בחינה מחודשת למתן הפטור.

48. ע"פ סעיף 9-11 להחלטה למפקח סמכות לתת או לבטל פטור מנסיעה בנת"צ ע"פ כללים מנחים.

49. ע"פ סעיף 17 להחלטה אין מקום להשוואה בין רכב סיור למונית, תוך התבססות על חו"ד של עו"ד חוה ראובני (להלן "היועמ"שית) שנמסרה לעותר בעניין אחר לגמרי. חוות הדעת לא מתבססת על עובדות, אינה עניינית, לא מבוססת על נימוקים משפטיים, ואינה ראויה בלשון המעטה. וכמפורט להלן :

א. ברכב סיור אין מדובר בנוסעים אקראיים מתחלפים כמו במונית.

ב. ברכב סיור מדובר בהסעה לאורך יום שלם או יותר, מה שאין כך במונית.

ג. ברכב סיור הקשר בין הנהג לנוסעים נוצר מראש, כאשר במונית הקשר נותר לרוב במונית עצמה.

ד. בניגוד לנהג מונית, אין על נהג רכב סיור חובה להסיע נוסעים, וזכותו לסרב להסעת נוסעים שהוא אינו מעוניין.

ה. ברכב סיור הנוסעים הם לרוב תיירים מה שאין כך במונית.

ו. ברכב סיור התקשורת בין הנהג לנוסעים היא רבה יותר מאשר במונית.

ולסיכום המפקח טוען, " ... לפיכך עמדת משרד התחבורה היא כי רכב סיור אינו מונית. מדובר בשני סוגי רכב נפרדים ושונים, לכל אחד מהם מאפיינים שונים והתייחסות שונה בדין. " כסמך לכך הביא המפקח בנספח ח' להחלטה טיעונים של עו"ד חוה ראובני מ- 31/8/2020 לגבי פנייה של העותר לוועדה הבינמשרדית לתיאום תיקוני חקיקה בתחום התעבורה משנת 2016 בנושא תיקון תקנה 83 חובת חגירה של חגורת בטיחות לרכב סיור. עניין שאין לו כל קשר לענייננו.

50. ע"פ סעיף 18 להחלטה טוען המפקח כי הניסיון להשוות בין רכב סיור למונית אינו יעיל בהכרח מכיוון ש " תמרור 501 הוא תמרור מודולרי, וכל רשות תמרור רשאית להחליט אילו סמלילים (אייקונים) יסומנו בכל תמרור שכזה... ". דהיינו כל כלי הרכב הציבוריים מורשים לנסוע בנת"צ רק תודות להחלטות רשויות התמרור, ולא ע"פ התקנות, ואלה יכולות להוסיף לתמרור 501 צלמיות כרצון.

51. ע"פ סעיף 19 להחלטה מבוצעת עבודת מטה לגבי ביטול רכבים שונים לנסוע בנת"צ וזאת ללא פירוט. ולכאורה מדובר על ביטול אישור נסיעה בנת"צ גם ל - 23,000 מוניות המורשות לנסוע בנת"צ מכיוון "שכידוע רובן אינן רכבים המשמשים להסעת המונים. "

52. ע"פ סעיף 20 לא לכל כלי הרכב הציבוריים מותר לנסוע בנת"צ, לדוגמה רכב מדברי.
53. ע"פ סעיף 21 עקרון המידתיות לא נחשב.
54. ע"פ סעיף 22 נערכת עבודת מטה לבחינת הזכאים לנסוע בנת"צ כשהמטרה היא להתיר רק לרכבים רבי קיבולת ישתמשו בנת"צ.
55. ע"פ סעיפים 23-26 אין לביטול או אישור הנסיעה בנת"צ לרכב סיור משום השפעה על התיירות וזה מקובל כי רכבי תיירות ייסעו בפקקים בכל העולם.
56. ע"פ סעיף 27-28 להחלטה אין ממש בטענה להפליה.
57. ע"פ סעיף 29 להחלטה טענת הפגיעה בחופש העיסוק נטענה בעלמא ללא פירוט והסבר.
58. לסיכום בסעיף 30 לאור כל הנ"ל ולאחר בחינה כדין החליט המפקח לבטל את הפטור.
59. ביטול הפטור ייכנס לתוקף ב 1/2/2021, דחייה בחודש של הביצוע מאשר התאריך בהודעה, וזאת למרות שההחלטה ניתנה באיחור של 5 חודשים לאחר ההודעה.

IV הטיעונים לעתירה

60. **רכב "אשכול" הינו רכב ציבורי, כמשמעותו בסעיף 1 לפקודה וכי נהגי רכב "אשכול" רשאים לנסוע בכל מקום בו מותרת נסיעה לפי תמרוך לרכב ציבורי.** " פסק דין של כבוד השופט צ. נוסנבלט ז"ל מתאריך 19/12/1976 צורף עת/13.
61. **" רכב אשכול לפי הגדרתו בחוק הינו רכב ציבורי רשאי לנסוע בנת"צ... "** מברק הנחייה מלשכת משטרת תנועה לתחנות מתאריך 28/5/90 צורף עת/14.

62. בתי המשפט לא נדרשו לפסוק בעניין אישור נסיעה בנת"צ לרכב סיור אשכול מכיוון שלשכת משטרת התנועה דאגה לעדכן את משטרת התנועה ואת תחנות המשטרה בעניין צורף עת/14 .

במקרים הבודדים שעניין זה הגיע לבתי המשפט , בית המשפט אמר את דברו באופן הנחרץ ביותר

א. פס"ד של כבוד השופט צ. נוסבלט מתאריך 19/12/1971

ב. פס"ד של כבוד השופט

פסקי דין אלו מהווים הוכחה שבחיקוק ובפסקי דין כי רכב סיור רשאי לנסוע בנת"צ ע"פ התקנות, ואינו נזקק לפטור

63. לאור האמור לעיל זה ברור כי הבסיס החוקי לזכותו של רכב סיור להשתמש בנת"צ נובע מהגדרתו בתקנות התעבורה כרכב ציבורי, ובכך הוא הופך להיות חלק ממערך התחבורה הציבורית בישראל, ולכן ככזה אינו נדרש לפטור. זכות זו התקיימה עשרות שנים לפני מתן הפטור ונתמכה בהחלטות שיפוטיות והוראות משטרת ישראל כנ"ל.

64. מדיניות הממשלה ע"פ האינטרס הציבורי הינו לעודד את השימוש ברכב סיור לצרכי הסעת תיירים והוכחה לכך הינה הטבת המס הניתנת לרכב סיור הזהה להטבת המס הניתנת למונית הטבת מס אשר גם המפקח חתום עליה ובהתייחס לחובות רכב סיור להוראות הצו.

המלצת מנכ"ל משרד התיירות מתאריך 15/6/2020 בענייננו, צורפה להחלטה נספח ז' תומכת במדיניות זו ומסבירה " בשל חשיבות המוצר, הגיעו הגורמים הנוגעים בדבר – משרד התיירות, משרד התחבורה ורשות המיסים להסדר על פיו ניתן לרכוש את רכב האשכול בהטבת מס...".

65. בשנות השישים ע"פ מדיניות הממשלה הנ"ל הוסבו מוניות בבעלות מורי דרך למוניות סיור ותיור, ואח"כ בתהליך שנמשך עד תחילת שנות השבעים שנים מוניות סיור ותיור הוגדרו בתקנות התעבורה כרכב סיור וכוננו רכב אשכול. עניין המהווה הוכחה בלתי ניתנת לערעור על הזהות והדמיון בהפעלת רכב סיור למונית.

66. הפטור שניתן לרכבי סיור המוזכר בסעיף 1 להחלטה לא מהווה את הבסיס החוקי לזכותו של רכב סיור להשתמש בנת"צ, לא ניתן ביוזמת המפקח אלא נעשה ע"פ בקשת אגודת מורי הדרך כדי לאפשר למורי הדרך הנוהגים ברכבי סיור להסביר בייעילות את הזכות החוקית שלהם להשתמש בנת"צ לשוטרים חדשים שלא היו מודעים לזכותו של רכב סיור לנסוע בנת"צ וכדי למנוע את בזבוז המשאבים בבירורים בבתי משפט.

לצערנו המפקח דאז כמו גם המפקח היום פעלו בניגוד לכללי המינהל התקין ולא טרחו להסביר את הקשר לתקנות ואת הסיבה למתן הפטור או לביטול הפטור בהתייחס לתקנות אלא התבססו על סמכותם בלבד כבסיס להחלטה.

67. טועה המפקח בסעיף 2 להחלטה, הפטור לא העניק לרכבי סיור את הזכאות להשתמש בנת"צ, אלא התקנות המגדירות את רכב הסיור כרכב ציבורי, כמו גם העובדה כי רכב סיור הינו בבסיסו " מונית סיור ותיוור " שיועדה להסעת תיירים בלבד ומותגה כ "רכב סיור".

68. טועה המפקח בסעיף 3 להחלטה בעניין הצפי שהעומס בתחבורה הציבורית יגדל בעתיד הקרוב ובכך תהיה לרכבי הסיור המשתמשים בו השפעה מהותית על הנת"צ (להלן "הצפי"), המפקח התעלם מהעובדה כי מדובר על 400 כלי רכב מתוך יותר מ – 60,000 כלי רכב ציבוריים בישראל ובנוסף:

א. המפקח התעלם מהחלטות ממשלת ישראל להשקיע "בהסעת המוניים" ברכבות ולא בעוד אוטובוסים, כמו לדוגמה החלטה 1838 מיום 11/8/2016 להשקיע במערך הסעת המוניים במטרופולין תל אביב באמצעות רכבות קלות, ומתעלם מהעובדות בשטח של גידול משמעותי במערך רכבות כבדות וקלות בכל הארץ, עניין שכבר משפיע לטובה על ירידת העומס בנת"צ ועשוי עוד להשתפר בהרבה בעתיד, שכן כמות האוטובוסים המשתמשים בנת"צ יורדת כל הזמן לאחר שהציבור הצביע ברגליים לטובת השימוש ברכבות והחשיבות של מערך המוניות ורכבי סיור להזין את הרכבות או לתת פתרונות תחבורה משלימים שומר על חשיבותו במערך התחבורה הציבורית.

ב. המפקח התעלם מהעובדה כי משבר הקורונה גרם לירידה משמעותית בהיקף השימוש בנת"צ בשנים 2020-2021 ולכן "הצפי על העומס בנת"צ" אין לו כל קשר למציאות העכשווית, והעיתוי של המפקח להוציא החלטה זו בתחילת שנת 2021 תוך כדי משבר הקורונה שגוי מן היסוד ודומה לצמצום הצריכה של מים בשנת גשמי ברכה.

ג. מדיניות הממשלה לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית אין בה כל כוונה או אמירה פרטנית המיועדת לפגוע בזכות שיש לרכב ציבורי מסוג רכב אשכול להשתמש בנת"צ, ובכל מקרה חובתו של המפקח לצרף ולהצביע היכן בהחלטות הממשלה או במדיניות שלה היא קבעה כי יש לפגוע בשירותי התיירות בישראל באמצעות מניעת השימוש של רכב אשכול בנת"צ. אלה דברים בעלמא אין בהם כל ממש. המפקח חייב לצרף את ההחלטה הפרטנית הנוגעת לענייננו ואינו יכול להיתלות על מדיניות כללית ראה עתמ (נצרת) 1131/05 - ביטון פנינה נ' הועדה המחוזית לתכנון ולבניה - מחוז צפון ואח',

בבג"ץ 4382/98 ד"ר וילמה גבאי נ. שר הבריאות, פד"י (נב) 3, 418, בעמ' 423 נקבע: "הלכה מושרשת היא בפסיקתנו כי אל לה לרשות לדחות בקשה המונחת לפניה בהסתמכה על מדיניותה הכללית ועל ההנחיות הכלליות שקבעה לעצמה ועל אלה בלבד. על הרשות לבדוק כל בקשה לגופה, תוך שהיא בוחנת את נסיבותיה המיוחדות, בהתחשב במדיניות הכללית, ושוקלת אם יש בבקשה הצדקה לסטות מהמדיניות שקבעה לעצמה. מדיניות כללית אינה יכולה לפטור את הרשות מבחינה עצמאית ועניינית של העניין הקונקרטי שבא בפניה".

בבג"ץ 5537/91 אפרתי נ. אוסטפלד, פ"ד מו(3) 501, בעמ' 515 נקבע: "ועל כל אלה: הלכה שנתקבלה ומסורה היא: רשות אשר קנתה שיקול דעת אסור לה לדחות בקשה המונחת לפניו אך בהסתמכה על הנחיות פנימיות שקבעה לעצמה, ושומה עליה לבדוק כל בקשה ובקשה לגופה תוך שהיא בוחנת אותה לאור אותן הנחיות".

העותר יבקש מהמשיב להמציא סמך של המדיניות הכללית של הממשלה שאליה הוא מתייחס הנוגעת לענייננו, וזאת במסגרת סעיף 11 לתקנות בתי משפט מנהליים (סדרי דין), תשס"א-2000.

ד. בנוסף עניין הצפי אינו סביר גם בהתייחס לעובדה כי המפקח חילק כאלף היתרים בניגוד לכללי המינהל התקין, לכאורה.

ה. נת"צים רבים משמשים נתיבי רבי תפוסה (נתיב פלוס 2 + 3 +) מדובר על תוספת של עשרות אלפי כלי רכב פרטיים לנת"צ, ולכן 400 רכבי סיור אין בהם כדי להשפיע על הצפי.

69. טועה המפקח בסעיף 9 להחלטתו, ע"פ עקרון חוקיות המינהל אין בסמכותו של המפקח כדי לבטל את מעמדו של רכב סיור כרכב ציבורי ואת זכותו של רכב סיור להשתמש בנת"צ כמו כל רכב ציבורי אחר בניגוד למה שנקבע בתוקף התקנות. התקנות גוברות על סמכות המפקח, וכך גם נאמר סעיף 2.ד(א1) לכללים המנחים צורף עת/18. למפקח סמכות לקבוע הסדרי תנועה אשר לא נקבעו ע"י התקנות. ראה ערר (תל אביב) 95027/10 - עוד אביבה קיין נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה רמת גן,

=====
כידוע קבלת החלטות תוך הפרת כללי של המשפט המנהלי, הן כללים בנושא הסמכות, הן כללים בדבר ההליך המנהלי והן הכללים בדבר שיקול הדעת עצמו, משפיעות על תוקפן של החלטות. עם זאת מידת ההשפעה משתנה בהתאם לחומרתו של הפגם המנהלי. גם כיום חרף שינוי בפסיקה כאשר מדובר בפגם חמור ויסודי, ונדמה כי אין מחלוקת שעסקינן בפגם חמור ויסודי, הפעולה בטלה (Void) והמשמעות היא העדר כל תוקף משפטי לפעולה וכלשון בית המשפט וברוח הימים שבו כסה לעשור "כעפרא דארעא כחספא בעלמא" "כאין וכאפס" "פיסת נייר חסרת ערך" (ע"פ 284/74 שותפות האחים אריאל נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 2.12.1974); ע"א 311/78 הווארד נ' מיארה (פורסם בנבו, 20.8.1980)).
כאשר נפגע עקרון חוקיות המינהל, כאשר הרשות פעלה בחוסר סמכות הפעולה בטלה מעיקרא.

התקנות מגדירות את רכבי הסיור ככלי רכב ציבוריים ולכן רשאים לנסוע בנת"צ ולמפקח ולרשויות התמרון אין כל סמכות לשנות זאת.

70. טועה המפקח בסעיף 11 ב. להחלטתו ע"פ עקרון חוקיות המינהל, הפטור כלל לא נדרש, תקנות התעבורה מסדירות את הזכאות של רכב סיור לנסוע בנת"צ כמו גם את זכותם של כל כלי הרכב הציבוריים. הפטור לא הוקם ביוזמת המפקח אלא ע"פ בקשת אגודת מורי הדרך כנ"ל.

"... מדובר ברכב סיור ועל פי התקנה לא ייאכף נת"צ נגד רכב סיור."

מתוך החלטה של כבוד השופט טל פרי בית משפט השלום לתעבורה פתח תקווה תת"ע 1543-02-18 מ"י נ. עיזאת אבו רביעה מתאריך 1/5/2018 צורף עת/15 .

ועוד בעניין זה, גם כדי לחסוך כספי ציבור, רשויות התמרור לא נדרשות להוסיף צלמיות על תמרור 501, עצם הגדרת נתיב כנת"צ מזכה את כל כלי הרכב הציבוריים להשתמש בו! ראוי שהמפקח יאמץ המלצה זו של העותר שכן תמרור 501 עם כל הצלמיות מהווה בשעת נהיגה מטרד בטיחותי אסור.

71. טועה המפקח בסעיף 12 להחלטה, כשהוא מגדיר רכב סיור ע"פ הצו שרשאי להסיע עד 7 נוסעים, בעוד שבסעיף 1 לתקנות מוגדר "רכב סיור" "רכב ציבורי" המיועד להסיע עד 8 נוסעים מלבד הנהג ואשר צוין ברישיון הרכב כרכב סיור. "דהיינו, רכב סיור מיועד להסיע עד 8 נוסעים ולא עד 7 נוסעים כפי שרשום בצו, שכן התקנות גוברות על הצו.

72. בעניין ההפליה, ומכיוון שיש חפיפה בין רכב מסוג אוטובוס ציבורי זעיר (להלן אצ"ז) לסיור המיועד להסיע 8-16 נוסעים לרכב סיור המיועד להסיע עד 8 נוסעים, מדובר במאות כלי רכב. וגם כאן יש מקום לטענת ההפליה של העותר.

73. ובהתייחס לסעיף 14 להחלטה ולאור העובדה כי העותר הגיש עת"מ 9626-09-20, והיא הגיעה לידו של המפקח לפני מתן החלטתו וע"פ כללי המינהל התקין חייב היה המפקח להתייחס לכל הטיעונים שהעלה העותר, ראוי היה כי המפקח היה משקיע עוד מאמץ קטן ונפגש עם העותר ועמיתיו ומקיים דיון מעמיק וענייני, עושה היכרות ומבין את אופן התפעול של רכבי סיור, ולא מסתתר אחרי סמכות ועובדות שאין להן קשר למציאות. המפקח היה לומד כי ההחלטה לא במקומה ובוודאי לא בשעתה, וחוסך לכולנו את השקעת המשאבים במערכה בבית המשפט.

74. בסעיף 17 להחלטה מנסה המפקח לקעקע את טענת העותר להפליה ביחס למונית תוך שימוש בחו"ד של עו"ד חווה ראובני שנמסרה כתשובה לעותר ב 8/2020 צורף להחלטה נספח ח', לבקשה שהגיש העותר לתיקון תקנה 83. (ג) בעניין אחריות מורה הדרך על חגירת חגורות בטיחות ע"י התיירים בעת שיש שלט מתאים כמו במונית משנת 2016 ! וכחלק ממיצוי הליכים. לציין כי זה עניין נדיר ביותר ועד כה נרשם קנס פעם אחת בלבד ולכן אינו בסדר עדיפויות של העותר להגיש עתירה, אבל העותר מבטיח למפקח וליועמ"שית כי גם זמן בירור עניין זה יגיע להכרעה סופית בבית המשפט לפי סדר עדיפויות.

א. מלבד שלחוו"ד זו לא רלבנטית כי אין לה כל קשר לענייננו, היא כלל לא מבוססת על עובדות, ולא על חיקוק ופסקי דין וכנדרש אלא על תיאורים וחוויות של אולי בעלי תפקידים בכירים ובעלי סמכות, אבל בפועל טועה המפקח בתיאור המציאות ומגלה חוסר בקיאות בתפעול רכב סיור, כמו גם של מוניות. להלן התייחסות העותר ע"פ סדר הנושאים שהעלה המפקח בהחלטה :

(1) כל הנוסעים ברכב סיור הינם אקראיים שמורה הדרך מכיר אותם פנים מול פנים בפעם הראשונה בחייו בעת שהוא פוגש אותם בד"כ במלון. לציין כי יש סיכוי גדול יותר שתיירים ישכרו שירותי הסעת סיור ממונית שכן מספר המוניות המבצעות הסעות סיור גדול יותר. כמו גם מרבית הזמנת הנסיעה במוניות היום מבוצעת באמצעות התקשרות מוקדמת.

(2) רכב סיור מבצע נסיעות רבות של פחות מיום, בעיקר ע"י רכבי סיור המתמחים בהסעות מנתב"ג ואל נתב"ג, חצי יום ירושלים, 3 שעות בית לחם ועוד ועוד, ומצד שני מוניות מבצעות הסעות והסעות סיור של יום אחד ויותר בכמות גדולה פי כמה מונים מרכבי סיור.

(3) במרבית הנסיעות שעושות מוניות הקשר עם הנוסע נוצר מראש, כמו ברכב סיור. למעט נסיעות מזדמנות של איסוף לקוח מזדמן ברחוב ובעת שמופעל המונה, מדובר בחלק קטן של הנסיעות ובחלק עוד יותר קטן של ההכנסות מענף המוניות המגלגל 3.5 מיליארד ₪ מחזור שנתי.

(4) מורה דרך שיסרב לבצע הסעת סיור ייענש ע"פ כללי האתיקה ויאבד את פרנסתו, אין אף מורה דרך שיסרב לבצע עבודה, זו אמירה שאין לה כל בסיס ואין בה כל טעם. ומכיוון שמדובר ברכב ציבורי ומתן שירות ציבורי הרי סירוב למתן שירות הסעת סיור יכול לשמש עילה בגין עבירה על חוק איסור הפליה במוצרים, בשירותים ובכניסה למקומות בידור ולמקומות ציבוריים, תשס"א-2000.

(5) אכן ברכב סיור כל הנוסעים הם תיירים, אך מתוך 4.5 מיליון תיירים שהגיעו בשנת 2019, הרוב המכריע עושים שימוש במוניות ולא ברכבי סיור.

(6) במוניות התקשורת בין הנהג לנוסע אינה מבוטלת כלל וכלל וראיה לכך 2 בני דודים של העותר, שהם בעלי מוניות, התחתנו עם הנוסעות שלהם, וגם הוריו של העותר נפגשו לראשונה בנסיעה אקראית במשאית אחרי קום המדינה. אז המפקח חושב שלא הייתה שם תקשורת?! והשאלה הנשאלת בעניין זה וכל האמור לעיל איך זה קשור לענייננו?

ב. יש זהות מוחלטת בחיקוק ובתפעול הסעת סיור בין רכב סיור למוניות המבצעות הסעות סיור ע"פ תקנות 492 (3) למונית מיוחדת ו- 493 (4) למונית שירות, בפועל תקנות אלו נועדו במקורן למוניות סיור ותיור שהוסבו כאמור אח"כ לרכב סיור. וגם אם מדובר על אחוזים בודדים מכלל המוניות שמבצעות הסעות סיור ע"פ תקנות אלו מדובר על כמות כפולה ומשולשת של מוניות מכמות רכבי הסיור שנותנות שירות הסעת סיור באופן זהה לחלוטין לרכב סיור ובנוסף :

(1) הבסיס להקמת סיווג חדש לרכב סיור או בכינויו רכב אשכול היה מונית סיור ותיור. שר התיירות משה קול ז"ל ולצורך קידום התיירות בישראל מיתג מונית לתיירים כמונית סיור ותיור וברבות הימים מונית סיור ותיור הוגדרה בתקנות כרכב סיור עוד משנות השבעים המוקדמות, ב-1993 תוקן מספר הנוסעים לרכב סיור בתקנות מ-7 ל-8 במקביל להגדרת סיווג רכב נוסעים M1. תיקון זה לא עודכן בצו. דהיינו, רכב סיור זהה ל "מונית סיור ותיור".

(2) מונית ורכב סיור זהים מבחינת הטבת המס, מה שמעיד על מדיניות הממשלה המעודדת רכבי סיור, והמפקח אמור לדעת על כך כי גם הוא נדרש לחתום על הטבת המס כסמכות המאשרת את העמידה בתנאי הצו, דוגמה צורפה עת/7.

- (3) מונית ורכב סיור זהים פיזית גם ע"פ דרישות התקינה הישראלית, צורף עת/10.
- (4) מונית ורכב סיור זהים גם ע"פ סיווג המכס! ברשימון שצורף עת/8 רכב סיור מוגדר ב"מעמד מונית".
- (5) אגרת הרישוי של מונית ורכב סיור זהה, לדוגמה רכב עם 5 מקומות לנוסעים ויותר מנוע בנזין 190 ש"ח! רכב פרטי מפואר מהסוגים המשמשים רכבי סיור קבוצה 7, ישלם 4,575 ש"ח.
- (6) כמות הסעות סיור והסעות בכלל שמבוצעת ע"י מוניות עבור תיירים גדול לעין ערוך ממספר הסעות הסיור שמבצע רכב סיור וזאת בגלל כמות המוניות הגדולה יותר, ובדיוק לשם כך נועדו תקנות 492 (3) ו- 493 (4).
- (7) **אם המפקח חושב כי מוניות לא מבצעות הסעות לתיירים בכלל והסעות סיור בפרט הוא חייב להסביר לשם מה קיימות תקנות 492 (3) ו- 493 (4) בתקנות התעבורה?**
- (8) רישיון הנהיגה הנדרש למונית ולרכב סיור הינו זהה – רישיון נהיגה למונית מסוג D1.
- (9) **ביטוח נוסעים בשכר לרכב סיור זהה, ומוגדר כביטוח "מונית סיור ותיור"**, וזאת בתוקף הדרישות להפעלת משרד הסעות סיור ע"פ סעיף 19 לצו ולצורך קבלת רישיון סיור.
- (10) **בכל רגע נתון ניתן לעשות שינוי ייעוד של כל רכב סיור למונית**, דהיינו כל רכב סיור בהליך בירוקרטי בלבד יכול לשנות ייעודו למונית, מה שמעיד על זהות פיזית מוחלטת.
- (11) הדרישה לרישיון הסעה מאת המפקח ע"פ סעיף 71 לפקודת התעבורה למונית וע"פ הצו לרכב אשכול זהה.
- (12) הגדרת סיווג ענפי מס' 4927 "**שירותי מונית טיול ותיור**" ע"י הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה וברשות המיסים מע"מ ומס הכנסה זהה.
- ג. **המפקח גם כשל לזהות את הדמיון הרב בין 400 רכבי סיור ל 20,000 מוניות מיוחדות שאינה מבצעת הסעת סיור** ובעת שנותנת שירותי הסעה מוזמנים מראש, שירות המהווה מרכיב נכבד בהכנסות הענף אשר המפקח, ולכאורה, כלל לא מודע על קיומן, כמפורט לעיל:
- (1) **"בהחלטתי הבאתי בחשבון את העובדה שרכב אשכול דומה באופן הפעלתו לזה של מונית מיוחדת"** קביעה של סמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה מר עוזי יצחקי צורף עת/11.
- (2) יועמ"שית משרד התחבורה עו"ד שרית זוכוביצקי – אור, היום שופטת קבעה זאת בדיון בוועדת הכלכלה סעיף 20 לעיל ולכן תמכה בהשוואת התנאים בין מונית לרכב סיור.

3) תקנה 579 ד. לתקנות תוקנה תודות למאמצי העותר בגין העובדה שיש דמיון בין הפעלת רכב סיור למונית – תקנות התעבורה (תיקון מס' 3), התשע"ד-2013 צורף עת/12.

4) מנכ"ל משרד התיירות קבע בהמלצתו למשיב כי "... רכבי אשכול בנת"צ שמשמשים למעשה רכב ציבורי לתיירים, בדומה למונית." צורף להחלטה נספח ז'.

ד. האמור בסעיף 17 להחלטה בנוסף לעובדה שאינו נכון, לא רלבנטי לענייננו, ללא כל ביסוס עובדתי ותלוש מהמציאות, **מעיד על חוסר ידע מהותי על החיקוק והתפעול של רכבי סיור**, עניין שהיווה את הבסיס לבג"ץ 5973/13 העותר ואח' נ' המפקח על רכבי סיור בתפקידו כיו"ר ועדת רכב אשכול ואח' שבסופו של יום שלל מהמפקח על רכבי סיור את הסמכות למתן הטבת המס כיו"ר ועדת רכב אשכול, וועדה שאישרה את מתן הטבת המס, וזאת בגין חוסר ידע והבנה בתפעול רכבי אשכול, מדיניות הממשלה והאינטרס הציבורי בעידוד רכבי אשכול ובגין מתן הטבת המס ללא פיקוח וללא הגבלת כמות לתאגידים מסחריים ולמרות הנחיות ברורות של מבקר המדינה בעניין.

ה. חו"ד של היועמ"שית עו"ד חווה ראובני (להלן "היועמ"שית") צורפה להחלטה נספח ח', שעליה התבסס המפקח בהחלטתו, נוגעת לעניין מקצועי אחר – אחריות חגירת חגורות מאחור, שאין לו כל קשר לענייננו. בחו"ד אין היבט חיקוקי או/ו שיפוטי לצורך בחינת חוקיות המינהל בענייננו, אלא רק אוסף אמירות, אשר לכאורה, מבוססות על הערכות אישיות, שבלשון עדינה אין להן קשר למציאות. בנוסף העותר טוען כי חו"ד זו לא מייצג את מדיניות משרד התחבורה וכנ"ל. וכי היועמ"שית הוכיחה בעבר כשל בתחום ענף הרכב, והאינטרס הציבורי **בעת התקנת חוק הרישוי סעיף 33 בעניין יבוא אישי ע"י עוסק הכולל מורי דרך, וועדת הכלכלה של הכנסת פסלה את חוות דעתה של עו"ד חווה ראובני והעדיפה את חוות דעתו של העותר** מפני שחו"ד של היועמ"שית הייתה בלתי סבירה, בניגוד לאינטרס הציבורי, פגעה בתחרות בענף והטילה על העוסק – עצמאי קטן עולה צרכנית בלתי נתפסת!!! כך שהמפקח לא יכול להיתלות על חו"ד זו כתורה מסיני או להגדירה כמדיניות משרד התחבורה, זו חו"ד שניתנה בעניין שלא נוגע לענייננו, אמנם יש לכבדה אבל בהחלט יש מקום לבקר אותה ואף לקעקע אותה מן היסוד, וכפי שעשה זאת העותר לעיל. **בפועל חו"ד זו מנוגדת לתקנות בעבר** ראה עת/14 מברק לשכת תנועה משטרת ישראל " ... ופטור (עפ"י תקנה 2 לתקנות התעבורה) מחגירת חגורות. "

ו. לאור כל האמור לעיל ובמיוחד עמדת משרד התחבורה ע"פ מר עוזי יצחקי סמנכ"ל תנועה דאז, אח"כ קודם לתפקיד מנכ"ל, וע"פ היועמ"שית עו"ד שרית זוכוביצקי היום שופטת עמדת משרד התחבורה נקבעה כי רכב סיור אשכול דומה למונית ולא כפי שמנכס לעצמו המפקח.

ז. תקנות 492 (3) ו- 493 (4) לתקנות קובעות כי מוניות עושות הסעות סיור. ולכן לטענת המפקח בסעיף 17 כי "... עמדת משרד התחבורה היא כי רכב סיור אינו מונית." אין כל בסיס.

לסיכום העותר הוכיח לעיל באופן שלא ניתן לערער, הן באמצעות החיקוק וכלים משפטיים והן באמצעות נהלים של גורמים ממשלתיים שונים כולל משרד התחבורה וכולל משרדו של המפקח כי יש דמיון רב בין רכבי סיור למוניות בכלל, וזהות מוחלטת למוניות העוסקות בהסעת סיור.

רכב אשכול זהה בהפעלתו, זהות מוחלטת, לכ- אלף מוניות מתוך כ-23,000 מוניות בישראל הפועלות בהסעות סיור ודומה מאוד בהפעלתו לכלל שאר 20,000 המוניות המיוחדות בישראל.

ולכן טענת ההפליה בין מונית לרכב סיור בעניין אישור נסיעה בנת"צ בעת מתן שירות הסעת סיור שרירה וקיימת, והמפקח לא הצליח להפריכה.

75. מתוך 37,000 אוטובוסים המבצעים הסעות בישראל כ- 20,000 מוגדרים כאוטובוס ציבורי זעיר המיועדים להסעת 8-16 נוסעים (להלן אז"צ). חלקם מיועדים להסעות סיור מצ"ב דוגמה של רישיון אז"צ לסיור **עת/20** וכולם מקבלים רישיונות הסעה באופן דומה לרכבי סיור מאת המפקח. ע"פ הגדרתם אז"צ רשאי להסיע 8-16 נוסעים. רכב סיור רשאי להסיע עד 8 נוסעים, ומכאן יש חפיפה בין אז"צ לרכב סיור במקרה של הסעת 8 נוסעים.

לכן גם בעניין אז"צ יש מקום לטעון את טענת ההפליה.

מדובר על מאות כלי רכב כאלה שנהוגים ע"י נהגים שאינם מורי דרך ויש לצידם כיסא מדריך ועל כמאה כלי רכב שנהוגים ע"י מורה דרך והפטורים מכיסא למדריך. פטור שניתן בהידברות עם תחום תקינה באגף הרכב תודות למאמצי העותר מצ"ב **עת/21** פטור מכסא למדריך.

76. טועה המפקח גם בסעיף 18 להחלטתו, סמכותו של המפקח ושל רשויות התמרון הן לגבי הסדרי נסיעה שאינם בתקנות, כל מה שמוגדר בתקנות כמו הגדרת רכב סיור כרכב ציבורי ע"פ סעיף 1 לתקנות, וככזה רשאי לנסוע בנת"צ, למפקח ולרשויות התמרון אין כל סמכות לבטל זאת. דהיינו במקרה דנן ובהקשר לאישור נסיעה בנת"צ לרכבים ציבוריים, כולל רכב סיור, גם אם רשות תמרון לא תסמן כל סמליל על גבי תמרון 501 הרי לכל רכב ציבורי יש היתר ע"פ התקנות להשתמש בנת"צ. זה בדיוק היה המצב עשרות שנים לפני שהמפקח נתן את הפטור וזאת גם ע"פ פסיקת כבוד השופט צ. נוסבלט בבית משפט השלום לתעבורה בתל אביב תיק 89425776 מתאריך 19/12/1971 צורף עת/13.

" רכב אשכול הינו רכב ציבורי, כמשמעות בפקודת התעבורה, וכי

נהגי רכב אשכול רשאים לנסוע בנת"צ בכל מקום בו מותרת

נסיעה לפי תמרון לרכב ציבורי. "

וקבע כבוד השופט טל פרי תת"ע 18-02-1543 הנאשם עיזאת אבו רביעה בתאריך 1/5/2018

" אכן מדובר ברכב סיור כהגדרתו ועל פי התקנה לא ייאכף נתצ נגד רכב סיור "

ולא רק שכל הצלמיות של כלי רכב ציבוריים שרשויות התמרון מסמנות על תמרון 501 מיותרות וגורמים לבזבז כספי ציבור, אלא יער הצלמיות הצבעוניות על תמרון אחד גורמות להסחת דעת בנהיגה, מה שמהווה מטרד בטיחותי שראוי להסיר.

77. בסעיף 19 להחלטה טוען המפקח כי ייתכן שיבוטל אישור הנסיעה בנת"צ למוניות, אלו דברים בעלמא שאין להם אחיזה במציאות הן בגלל המציאות והעובדות בשטח והן כי מדובר בפגיעה בחופש העיסוק של אחד הארגונים החזקים במשק. ולמרות שמדובר בדברים בעלמא העותר מוכן להתחייב כי ביום שהמפקח יצליח לבטל את אישור הנסיעה בנת"צ למוניות הרי העותר יחריש ולא יגיש כל ערעור לגבי ההחלטה כמו גם על כל החלטה אחרת של המפקח על כלל המוניות בישראל, ועד אז ראוי כי המפקח יבטל את החלטתו.

78. רכב מדברי, לכאורה, אינו רשאי לנסוע בנת"צ ע"פ פרשנותו של המפקח בסעיף 20 להחלטה, והעניין טרם הגיע לידי הכרעה משפטית, לדעתו של העותר המפקח טועה וזאת ע"פ התקנות. נשאלת השאלה מדוע בעניין רכב מדברי המפקח בוחר להתעלם מההבדלים המשמעותיים בין רכב מדברי לרכב סיור או מונית שהופכת את הבחנת המפקח לגבי רכב מדברי ללא רלבנטית בענייננו, וגם אם נעזוב את כל הטיעונים הלא רלבנטיים שהעלה המפקח בסעיף 17 להחלטה, מדובר על הבדלים מהותיים ביותר בין מונית ורכב סיור לרכב מדברי וכמפורט :

א. חלק נכבד מכלי הרכב המדבריים הם פתוחים לאוויר הצח וגלגליהם כלל לא מתקרבים לנת"צים שבליבן של הערים המזוהמות מעשן ופיח שיוצרים כלי הרכב, מרבית הנסועה של רכבים מדבריים זו נסיעת שטח בעיקר לטיולי גיפים והם כלל לא נדרשים לשימוש בנת"צ, ואילו מוניות ורכבי סיור מיועדים לנסיעה על כבישים רגילים. ולכן עניין הנת"צ לא נדרש במשך עשרות שנים ועד שהעלה זאת המפקח בהחלטה.

ב. סוג ההינע של רכב מדברי הינו 4×4 המיועד לנסיעה בדרכי עפר בלתי סלולות בשטח, מה שמגדיר אותו ע"פ התקנות, לעומת רכבי סיור ומוניות שרובם המכריע מותקן בהם סוג הינע רגיל 2×4 (מצוין בסעיף הינע ברישיון הרכב) .

ג. רכב מדברי פועל ע"פ רישיון להסעה מיוחד ולא ע"פ רישיון להסעת סיור, ובאמצעות משרד להסעות מיוחדות ולא משרד להסעות סיור, דהיינו ע"פ רישיונות הפעלה שונים מרכבי סיור וממוניות. גם בעניין זה יש מעורבות לעותר לאחר שבשנת 1990 משרד התיירות דרש ממנו להפקיד מיליון ₪ ערבות כדי לקבל רישיון להסעת תיירים בגיפ אחד שהיה ברשותו. והעותר הציף את הסוגייה של רכב מדברי, מיליון ₪ ערבות כדי להפעיל רכב אחד ? ובכך תרם במשהו לכך שבשנת 1991 נכנס גם המושג רכב מדברי לתוך הצו.

ד. דרגת רישיון הנהיגה הנדרש לנהיגת רכב מדברי הינו רישיון נהיגה B כמו רכב פרטי, ואילו ברכב סיור כמו גם במונית נדרש הנהג להיות בעל רישיון נהיגה ציבורי למונית D1.

ה. רכב מדברי לא זכאי להטבת מס ומשלם מיסים מלאים ולא כמו רכב אשכול ומונית הזכאים להטבת מס משמעותית המהווה כמעט מחצית ממחיר הרכב בישראל.

ו. הנוהג ברכב מדברי אינו נדרש להיות מורה דרך כמו הדרישה ברכב סיור, כי מדובר בהסעה מיוחדת ולא בהסעת סיור.

ז. ביטוח רכב מדברי שונה מביטוח "מונית סיור ותיור" וייעוד לרכב מדברי, לדוגמה אין חובה לבטח ציוד נלווה לנוסע כמו מזוודות של התיירים וכי' צורך עת/9 .

ח. אגרת רישוי רכב מדברי היא כרכב משא 385 ₪ לרכב עם מנוע בנזין, לעומת אגרה למונית ורכב סיור 190 ₪ בלבד, כמחצית הסכום!

79. בסעיף 21 להחלטה טוען המפקח כי רכב רשאי לנסוע בנת"צ ללא קשר לאחוזו שלו מכלל הרכבים, וזאת בניגוד לטיעון המרכזי של המפקח בהחלטתו המבוסס בסעיף 3 להודעה על צפי העומס בנת"צ התחבורה הציבורית! ולכן אם מדובר על כמות כלי רכב זעירה שאין לה כמעט השפעה על "העומס הצפוי" יש בזה משמעות קריטית בשיקולים להחלטה לבטל את האישור בגלל העומס. בכך המפקח מאושש את טענת העותר כי רכבי סיור לא מטיילים עומס על הנת"צ, ומעיד על חוסר המידתיות בהחלטה, בניגוד לכללי המינהל התקין.

80. "... עיקר התחבורה הציבורית הוא אמצעי הסעה המונית - כמו רכבת - ואוטובוסים; ואילו שירות המונית נקבע כשירות משלים ולא כשירות מתחרה, ועיקר ייעודו הוא נסיעות מיוחדות ולא נסיעה בקווי שירות: 'מדובר במפלס שני בהיררכיה של אמצעי תחבורה, הנוסף על מערכות ההסעה המונית ושירות האוטובוסים, אשר בא על מנת לתת מענה לצרכים מיוחדים של נוסע או נוסעים בודדים'" (בג"צ 153/06 טקסי "המרכז" בע"מ נ' כנסת ישראל, מיום 28.8.06, פסקה ט' לפסק דינו של כב' השופט א' רובינשטיין, וראו גם בג"צ 635/95 מוניות הדרים נ' שר התחבורה, פ"ד נא(5) 723). מתוך עת"מ 8223-04-13 מוניות ההר כפר קאסם בעמ' נ' משרד התחבורה – המפקח על התעבורה.

רכב סיור, כמו מונית נותן שירות משלים לחלק זעיר מ 4.5 מיליון תיירים, נכון לשנת 2019, שבוחרים להשתמש בשירותי הסעת סיור הכוללים גם הסעה וגם הדרכה ע"י מורה דרך פרטי.

81. טועה המפקח בסעיף 21 להחלטה בטענה כי פעל ע"פ הכללים המנחים צורף עת/18. הרי ע"פ הכללים המנחים סעיף 2. (א) "הזכאים לקבלת הפטור מציות לתמרור 501 ע"פ דין" ובהמשך בסעיף 1) "תקנות התעבורה מעניקות לגורמים שונים פטור...". דהיינו, המפקח חייב לפעול ע"פ התקנות. לציין כי התקנות לא נותנות פטור מציות לתמרור 501 אלא קובעות כי רכב סיור הינו רכב ציבורי ולפיכך רשאי לנסוע בנת"צ מבלי שהוא נזקק לכל פטור או סימון של סמליל בתמרור 501 או החלטה של המפקח או רשויות התמרור. ע"פ התקנות היכן שקיים נת"צ המסומן בתמרור 501, רשאי רכב סיור, כמו כל רכב ציבורי אחר, וגם ללא הסמליל!

82. טועה המפקח גם בסעיפים 23-24 להחלטה, ועושה רושם כי הינו עיוור לאינטרס הציבורי של מתן שירות הסעת סיור לתיירים בישראל, מבטל ומזלזל בהמלצת מנכ"ל משרד התיירות בתאריך 15/6/2020 צורף להחלטה – נספח ז', וזאת למרות שלמפקח אין כל סמכות בענייני תיירות, בעוד שמנכ"ל משרד התיירות הינו הסמכות העליונה ביותר במינהל הציבורי בנושא תיירות בישראל. מנכ"ל משרד התיירות הוא הסמכות העליונה והממונה על יישום חוק שירותי תיירות, תשל"ו-1976 ולמפקח אין כל סמכות בעניין. מנכ"ל משרד התיירות הסביר כי הסעות סיור לתיירים הינו שירות חיוני לתיירות וכי "... רכב סיור משמשים למעשה רכב ציבורי לתיירים בדומה

למונית ...". והמפקח חייב להפנים המלצה זו ואין ביכולתו לערער עליה לאור האמור לעיל

הדבר דומה למצב שבו מנכ"ל משרד התיירות או החינוך או כל גורם מנהלי בכיר אחר היה נותן הוראות למפקח למי לתת אישור נסיעה בנת"צ, ונותן הוראות או המלצות לרשות התמרור איזה סמלילים להתקין בתמרור 501. ואולי באמת כך היה הדבר בעת שהמפקח כשל ונתן, לכאורה, לכל המנכ"לים ופקידים בכירים וחברים שלו שלכאורה קרובים לליבו אישורי נסיעה בנת"צ בניגוד לכללי המינהל התקין ובניגוד לתקנות התעבורה.

טועה המפקח בסעיף 26 להחלטה **ברחבי העולם מכבדים ומאפשרים לרכבי תיירות לנסוע בנת"צ** **ושימוש בחניה מיוחדת**, ראוי היה למפקח לבדוק עניין זה עם משרד התיירות.

העותר מזמין את המפקח לנסוע ליוון הסמוכה ולראות איך באתונה הצפופה והפקוקה מכבדים כלי רכב להסעת תיירים והם יכולים לנסוע בנת"צ כמו כל רכב ציבורי אחר.

העותר נוכח באופן אישי בכל מדינה שרוצה לקדם את נושא התיירות היא עושה כל שביכולתה כדי למנוע מרכבי התיירות להיתקע בפקקים, המפקח ולכאורה גם משרד התחבורה רואים בפקקים גזירה שחיבים לחיות איתה כי אין פתרון, אז בענייננו כל המדינות בעולם מתעדפות רכבי תיירים! אפילו בישראל יש משטרת תיירות שדואגת לפנות צירים ולכוון תנועה של רכבי תיירות. המפקח לא צריך לנסוע ליוון כדי לראות זאת, הוא מוזמן כל יום בבוקר לראות כיצד משטרת ישראל, פקחי העירייה ומשטרת התיירות עושים כל מאמץ כדי למנוע את הפקקים בהר הזיתים ובסביבות העיר העתיקה. אם זה היה בידי המפקח הוא היה מתעלם מכך ואומר לתיירים כי בכל העולם יש פקקים ובכך היה פותר את הבעיה. זה מוכיח כי למפקח אין מושג קלוש בתחום התיירות וכאמור ראוי היה שלא היה נכנס לעניין זה.

לכאורה המפקח כלל לא מטייל בעולם ולא רואה את מה שראה העותר בעת שהוא מטייר בעולם בקבוצות קטנות עד 8 אנשים או באופן פרטי בלבד. ממש לאחרונה לפני משבר הקורונה ובסיום עונת התיירות הכי מוצלחת שהייתה בישראל מיום הקמתה ותודות להכנסות הנאות של העותר מעבודתו העותר נסע לטיול יוקרתי בינואר 2020 לתאילנד, לשם נסע לרגל יום הולדתו ה-65, רכב התיירות הפרטי ששכר ביחד עם מדריך מקומי נסע בפקקים של בנגקוק בנת"צ ואף חנה בחנייה ייעודית לרכבי תיירות בלבד בארמון המלך.

בשנת 1999 בטיול לרומניה בבוקרשט, ובעבר באיטליה ברומא, פירנצה וסיינה, קרואטיה בדוברבניק, סלובניה בלובליאנה, מצרים בקהיר.

במשך שנתיים 1991-1993 עבד העותר כמורה דרך ונהג בקליפורניה לתיירים ישראלים בעברית, בלוס אנג'לס, סאן דייגו וסן פרנציסקו רכב תיירות מסומן רשאי לנסוע בנת"צ ובמסלולים מיוחדים בערים ובפארקים המיועדים רק להסעת תיירים, כך גם באנגליה בלונדון בסקוטלנד, בקניה בניירובי, חוף השנהב באבידג'אן, דרום אפריקה יוהנסבורג וקייפטאון, זאיר בקינשאסה ומטאדי, בפיליפינים במנילה, ובאקוודור בקיטו.

הגדילו לעשות בניגריה לפני שנים רבות 1981, עת ביקר שם העותר, שהתירו לרכב מושכר ששכר לנסוע בלאגוס (הבירה דאז) בכל ימות השבוע, כמו רכב ציבורי אוטובוס ומונית, בעוד לרכב רגיל הותר לנסוע רק מחצית השבוע, ימים זוגיים או אי זוגיים בהתאמה למספר רישוי הרכב. **טועה המפקח בעניין זה אין לו כל ידע בעניין והיה ראוי כי היה בודק עם משרד התיירות.**

טועה המפקח בסעיפים 27-28 להחלטה כשהוא פוטר את טענת ההפליה כלאחר יד, בסעיפים 74-75 מבסס העותר היטב את טענת ההפליה והצליח ללא ספק להוכיח כי רכב סיור זהה בהפעלתו למוניות הנותנות שירות זהה של הסעות סיור ע"פ תקנות 492 (3) ו- 493 (4) לתקנות. תקנות אשר נועדו מלכתחילה עבור מוניות סיור ותיור המהוות את הבסיס להגדרת רכב סיור כרכב עצמאי ע"פ יוזמת שר

התיירות משה קול ז"ל. התכחשות לטענת ההפליה של המפקח כמוה כהתכחשות לקיומן של תקנות אלו בספר החוקים. ראה סעש (ירושלים) 8822-02-18 - שדולת הנשים בישראל חפ 580085686 נ' מדינת ישראל - נציבות שירות המדינה, תק-עב (2)2018, (08/04/2018)325

" איסור ההפליה - שהוא צדו האחר של השוויון - הוכר מימים ימימה כחלק מזכויות היסוד " שאינן כתובות עלי ספר" והן נובעות במישרין "מאופייה של מדינתנו כמדינה דמוקרטית השוחרת חופש" (בג"ץ 243/62 אולפני הסרטה בישראל בע"מ נ' גרי פד"י טז' 2415,2407 (1962), וכן ראו אהרון ברק, פרשנות במשפט, כרך שלישי, פרשנות חוקתית, עמ' 423 (1994)). ככל שמדובר במקום העבודה - "השוויון במקום העבודה והיחס השווה לכל עובד הם חלק בלתי נפרד מיחסי העבודה התקינים בעידן המודרני" (ע"ע (ארצי) 1407/01 פידלמן - מבטחים מוסד לביטוח סוציאלי (17.10.04), בפסקה 6). "

85. טועה המפקח בסעיפים 27 ו- 29 להחלטה בעניין הפגיעה בחופש העיסוק. **ההחלטה פוגעת בחופש העיסוק** כיוון שהיא תוסף כשעה וחצי של נהיגה למתן שירות זהה שנתן בעבר ויאלץ את העור לשלם הוצאות ולשנות את עיסוקו באופן משמעותי וכמפורט בסעיף 28 לעיל, בעיקר בגין ההגבלות של נהיגה ברכב ציבורי ע"פ תקנה 168 לתקנות. גם המפקח היה טוען לפגיעה בחופש העיסוק אם היו מוסיפים לו שעה וחצי עבודה לכל יום עבודה ללא תשלום ובנוסף היו גורעים ממנו חלק מימי העבודה שמהם הוא מתפרנס, המפקח לא היה מחריש אלא דואג להשבתת כל משרד התחבורה בגין כך. הוספת שעות עבודה ופגיעה בפרנסה **הרי זו פגיעה חמורה מאוד בחופש העיסוק!** וכמפורט:

א. העותר לא יוכל לתת שירות של הסעת סיור מתל אביב לירושלים ובית לחם ויאלץ להשתמש בשירותי מוניות כדי להסיע את התיירים בסוף היום מה שיגרום לו הוצאה של כ- 15% משכרו!
ב. העותר לא יוכל לתת שירותי הסעת סיור כוכב מתל אביב כמו גם לנגב מה שיגרום לו לאבד 35% מימי העבודה שלו

לאור האמור לעיל ההחלטה פוגעת קשות בחופש העיסוק של בעלי רכב סיור, במידה העולה על הנדרש ובניגוד לסעיף 4 לחוק חופש העיסוק ! ראה בגז 987/94 - יורונט קווי זהב (1992) בעמ' נ' שרת התקשורת, פד מח(5), 16/11/1994)412 " מידת הסבירות מחייבת כי המשקל של הנתונים שבפני הרשות יהיה כבד יותר ככל שההחלטה המינהלית מורכבת יותר או פגיעתה קשה יותר. פגיעה קשה במיוחד בזכות יסוד צריכה להתבסס על נתונים מהימנים ומשכנעים במיוחד. בע"ב 2/84 ניימן נ' יו"ר ועדת הבחירות המרכזית לכנסת האחת-עשרה, פ"ד לט(249-250, 225, 2) אמר הנשיא שמגר:

"לגבי שלילתן של זכויות יסוד, לא די בראיות המתפרשות לכאן ולכאן... כגודל הזכות כך גם גודלה ועוצמתה של הראיה, המשמשת יסוד להחלטה בדבר הפחתתה של הזכות".

וראו גם בג"צ 159/84 שאהין נ' מפקד כוחות צה"ל באזור רצועת עזה, פ"ד לט(1) 327, 309; בג"צ 680/88 שניצר נ' הצנזור הצבאי הראשי, פ"ד מב(637, 617) 4.

אמור מעתה, אין לפגוע פגיעה ממשית בחופש העיסוק (ובמקרה שלפנינו - בחופש העיסוק של העותרות), אלא על יסוד תשתית ממשית של עובדות. ראו, לדוגמא, בג"צ 230/73 ש.צ.מ. בע"מ נ'

עיריית ירושלים, כח(113) 2. ראו גם בג"צ 726/94 כלל חברה לביטוח בע"מ נ' שר האוצר (טרם פורסם),
פיסקה 42 לפסק הדין של השופט ד' לוי. "

86. **החלטתו של המפקח אינה מאוזנת ואינה סבירה באופן קיצוני בניגוד לכללי המשפט המנהלי לאור העובדה כי השתמש בסמכותו בניגוד לכללי המינהל התקין בשנת 2017 כדי להעניק יותר מאלף היתרים לגורמי ממשל ופרטיים שלא זכאים לנסוע בנת"צ, זינוק של 80% לעומת 2016, תוך התעלמות מוחלטת ממדיניות הממשלה שהוא מנופף בה בהחלטה** מצד אחד ומצד שני המפקח מבטל אישור הנסיעה בנת"צ ל – 400 רכבי סיור המהווים כרבע אחוז מהנסועה של כלל כלי הרכב הציבוריים בנת"צ בטענה כי זה מה שיביא את המזור לעומס הצפוי על הנת"צ.

87. נימוק מרכזי בהחלטתו של המפקח וכעולה מההודעה "אישורים מעיין אלו שניתנו למנכ"ל משרדים ובעלי תפקידים אחרים, כבר בוטלו אשתקד.", בכך חוטא המפקח לכללי המינהל התקין כאשר הוא מציב מחדל שעשה כטיעון להחלטה, ונוהג כמי שטובל ושרץ בידו.

88. **ההחלטה נגועה באי סבירות קיצוני מסיבות רבות שפורטו לעיל**, אבל קשה במיוחד להבין מדוע בחר המפקח דווקא בתקופה זו של משבר הקורונה כאשר כל הזרקורים מופנים לבעיה הכלכלית החמורה שהביא משבר זה לכלכלה בישראל ובמיוחד לענף התיירות להיכנס לעניין הנת"צ באמצעות החלטה שנוגעת לרבע האחוז מכלי הרכב הציבוריים בישראל זה פשוט לא מובן!

89. **אין ספק כי ההחלטה נגועה באופן חמור ביותר משיקולים לא עניינים אשר לכאורה נועדו לכפר על חטאו של המפקח בהיתרים שנתן שלא כדין ואשר נאלץ בכוחה של אור השמש והעין הציבורית לבטל בבושת פנים. וכעת כשהוא מנסה להסתיר את חטאו הוא קורא בקול גדול הינה אני עושה נגד פעולות לא סבירות כמו מתן היתרים בניגוד למינהל התקין, רק המפקח שוכח שהיה זה הוא שנתן היתרים אלו, וההחלטה לא תוכל לכפר על חטאו.**

90. **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- 3 חודשים, ועוד לפני שעתירה זו יכולה להתברר. אמנם המפקח הואיל בהחלטה להאריך את תוקף כניסת החלטתו בחודש בהשוואה להודעה, אך כאמור זה לקח לו חצי שנה ולא חודש כדי לתת לתת את ההחלטה, ולכן **יהיה זה רק מן ההגינות כי המפקח יאריך את תוקף הפטור בחצי שנה ועד שעתירה זו תתברר בפני בית המשפט הנכבד**, ועד שיסתיים משבר הקורונה לפחות עד סוף 2021 .

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 6א), סיפא, לחוק הנ"ל) (חוק לתיקון סדרי מינהל (החלטות והנמקות), תשי"ט-1958. מ.ש.א). יש יסוד להניח כי תגובות כאמור, בלויית 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(3)427 וגם בג"צ 446/83 יוסף נסיב חייר ואח' נ' שר הפנים, פ"ד לו (4)263).

IIIV סיכום

91. רכב סיור רשאי להשתמש בנת"צ תודות להגדרתו בסעיף 1 לתקנות התעבורה כרכב ציבורי ע"פ הגדרתו בפקודה ואינו נדרש לכל פטור מהמפקח או מרשות תמרור. וזאת ע"פ עיקרון חוקיות המינהל התקנות גוברות על סמכותו של המפקח ורשויות התמרור ולכן החלטת המפקח נעשתה בחוסר סמכות.

92. הפטור שניתן בשנת 2008 ע"י המפקח דאז, שעליו נתלה המפקח כמקור לסמכותו, לא קבע את זכותו של רכב סיור להשתמש בנת"צ, זכות זו הייתה שרירה וקיימת עשרות שנים קודם לכן. הפטור נעשה ע"פ בקשת אגודת מורי הדרך דאז לצורך הסברת הזכות החוקית לשוטרים חדשים וכדי למנוע בזבוז משאבים בבירורים בבתי משפט. וקבע זאת באופן מוחלט כבוד השופט צ. נוסבלט בבית משפט השלום לתעבורה בתל אביב תיק 89425776 מתאריך 19/12/1971 צורף עת/13.

" רכב אשכול הינו רכב ציבורי, כמשמעות בפקודת התעבורה, וכי נהגי רכב אשכול רשאים לנסוע בנת"צ בכל מקום בו מותרת נסיעה לפי תמרור לרכב ציבורי. "

וקבע זאת גם כבוד השופט טל פרי תת"ע 1543-02-18 בתאריך 1/5/2018 צורף עת/15.

" אכן מדובר ברכב סיור כהגדרתו ועל פי התקנה לא ייאכף נתצ נגד רכב סיור "

93. רכב סיור נולד כ "מונית סיור ותיור " שהינה מונית לכל דבר ועניין. וגם כיום יש זהות מוחלטת בין רכב סיור למוניות הפועלות ע"פ תקנות 492 (3) ו- 493 (4), והוכח בעתירה מעל לכל ספק כי יש דמיון בין 400 רכבי סיור ל- 20,000 מוניות מיוחדות ולמאות אצ"ז לסיור בעת שמסיעים 8 נוסעים, ולכן ראוי ע"פ הדין לטעון את טענה ההפליה, שהיא ההיפך מן השוויון ואסורה ע"פ החוק וערכי המדינה.

94. המפקח לא הצליח להניח את התשתית העובדתית הנדרשת, אלא הסתפק בהפניה למדיניות כללית וצפי לא רק שאינו מבוסס אלא פשוט אינו נכון וזאת בניגוד לכללי המינהל המחייבים.

95. ההחלטה נעשתה ללא תכלית, 400 רכבי סיור לא גורמים לעומס משמעותי בנת"צ בהתייחס ל- 60,000 כלי רכב ציבוריים אחרים המשתמשים בנת"צ ועוד עשרות אלפי כלי רכב פרטיים בנתיבים רבי תפוסה.


96. **ההחלטה אינה מאוזנת** מכיוון שלא מכבר המפקח נתן היתרים לכ- 2,000 כלי רכב ממשלתיים ופרטיים, 80% יותר משנת 2016 אשר רובם לא זכאים לנסוע בנת"צ ולכאורה מפני שחפץ ביקרם ואלה לא השפיעו על "צפי העומס" אבל 400 רכבי אשכול כן ישפיעו. לציין שרוב ההיתרים בוטלו כאשר נחשף המחדל לעין הציבורית תודות לעיתונות ולתנועת חופש המידע.

97. **ההחלטה אינה מיידתית** מדובר על 400 כלי רכב מתוך מעל 60,000 כלי רכב ציבוריים ועוד מספר דומה בנתיבים רבי תפוסה. במיוחד כאשר מערכת הסעת המונים מבוססת על רכבות כבדות בין הערים ורכבות קלות בתוך הערים וכלל לא מושפעת מרכבי הסיור.

98. **השימוש בנת"צ 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 ליותר מאלף כלי רכב שאינם כלי רכב ציבוריים ושע"פ הכללים המנחים וכללי המינהל התקין אינם זכאים לקבל היתרים לשימוש בנת"צ, ומצד שני המפקח בהחלטתו שולל את הזכות של 400 כלי רכב ציבוריים מסוג רכב סיור להשתמש בנת"צ, אשר מלכתחילה נסלל לטובתם.

99. **הסעד שמבקש העותר מבית המשפט הנכבד -**

לאור כל 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 להורות למפקח לבטל את החלטתו.



ולראיה באתי על החתום

מרדכי ברנס, העותר

היום 02 נובמבר 2020, ט"ו חשוון תשפ"א