

נייר לדיון עת"מ 20-11-3689 מוטי בר-נס נגד המפקח על התעבורה
בגין החלטתו לבטל את הפטור שנתן המפקח הקודם משנת 2009.
דיון בפני כבוד השופטת תמר בזק רפפורט 28/6/2021 יום שני בשעה 10:30 .

1. **עניינה של עתירה זו** הינו ביטול הפטור שנתן המפקח על התעבורה בשנת 2009 מר אלכס לנגר, המפקח 1994-2011, ע"י המפקח בשנת 2020 אל"מ במיל' יעקב בליטשטיין (חיל הקשר, שנתיים מפקח היום במשרד האוצר), והחלטתו כי בכך הוא מבטל את זכותם של רכבי סיור לנסוע בנת"ץ.

לצערנו בשיטה של הממשלה הקודמת המפקחים התחלפו כל שנה שנתיים – יהודה אלבו פרש בגלל דוח מבקר, תא"ל מאיר חן (מפקד משטרה צבאית) התמודד לראשות עיריית ביאליק 2016-2017 לא היה מפקח

העובדות הן כי הפטור משנת 2009 לא ניתן ביוזמת המפקח אלא ע"פ בקשה של משרד התיירות למפקח, ביוזמת יו"ר אגודת מורי הדרך, החבר יענקלה מיטראני לצורך מתן הסבר לשוטרים החדשים שלא הבינו את החוק. וכדי למנוע את המצב ששוטרים רשמו דוחות ומורי הדרך נאלצו לערער ולהגיע למשפט. למרות **שמשרתת ישראל – לשכת תנועה דן אישרה כי לרכב אשכול מותר לנסוע בנת"ץ**

כל הדוחות שניתנו למורי הדרך בוטלו ע"י בתי המשפט שכן החוק מתיר לרכב סיור לנסוע בנת"ץ עוד מיום הקמתו בתחילת שנות השבעים בתל אביב ללא כל קשר לפטור.

2. **נתיב תחבורה ציבורית, ובקיצור, נת"ץ, הוקם לטובת הסעת הציבור באמצעות רכב ציבורי.** בפקודה ובתקנות אין הגדרה. בהצעת חוק נתיבי תחבורה ציבורית, התשע"ה – 2015 סעיף 1 הגדרות

"נתיב תחבורה ציבורית" - נתיב המוקצה לנסיעת רכב ציבורי.

3. **רכב סיור** ע"פ סעיף 1 לתקנות התעבורה **מוגדר כרכב ציבורי המיועד להסיע עד 8 נוסעים.** וכרכב ציבורי ניתנה לו זכות להשתמש בנת"ץ, החל מיומו הראשון .

4. סמכותו ותפקידו של המפקח על התעבורה, בקיצור המפקח, ע"פ פקודת התעבורה ותקנות התעבורה, המהווים את החוק בענייננו, כממונה על רשות תמרור, הוא ליישם את הוראות החוק. **למפקח אין סמכות לערער על החוק או לקבוע דברים המנוגדים לחוק, כמו בענייננו.**

במידה ומשרד התחבורה והמפקח מבקשים לפעול בניגוד לחוק, כמו בענייננו, הם נדרשים לשנות את החוק, ואין להם סמכות לפעול בניגוד לחוק הקיים.

5. ההחלטה אינה סבירה שכן המפקח מצד אחד מחלק 1,000 אישורי נסיעה בנת"ץ למקורבים ומיוחסים, ומצד שני בשיא משבר הקורונה הוא טוען לעומס בנת"ץ ומבטל את הפטור ל- 400 רכבי אשכול. אין ספר שהעתירה של התנועה לחופש המידע בעניין תרמה להתנהלות הלא מקצועית והתזזיתית של המפקח.

6. המפקח הוכיח כשל מקצועי עמוק בענייננו כאשר בתגובה, שאף נתן עליה תצהיר,

א. קבע כי רכב סיור רשאי להסיע עד 7 נוסעים, וזאת בהסתמכו על צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), תשמ"ה-1985, שאינו מעודכן בתיקון תקנות התעבורה, הגוברות על הוראות הצו. רכב סיור המסיע 8 נוסעים מוגדר כאוטובוס ציבורי זעיר ולכן מותר לרכב שכזה לנסוע בנת"ץ. יש כמאה כלי רכב כאלה מתוך 500 סה"כ.

ב. העיד כי השימוש בנת"ץ צפוי לעלות וזאת למרות שלא הביא כל בסיס עובדתי, ותוך התעלמות מהעובדה כי ממשלת ישראל החליטה לעבור להסעת המונים באמצעו אמצעי תחבורה מסילתיים, ולא באמצעות אוטובוסים, מה שיביא ללא ספק ירידה בשימוש בנת"ץ ע"י רכבים ציבוריים.

7. החלטת המפקח אינה סבירה שכן היא נשענת על החלטת ממשלה 2228 המדברת על עידוד השימוש בתחבורה ציבורית בכלל ובפרט וע"פ העדכון בשנת 2017 עידוד השימוש ע"י עובדים בכלל ועובדי משרדי הממשלה שאין לזה כל נגיעה לענייננו. ומתעלם מהעובדה שגם התיירים בישראל הם חלק מהציבור, שיש להם זכות מלאה להשתמש בנת"ץ.

8. **המפקח ביטל כלאחר יד את המלצת מנכ"ל משרד התיירות ומההשלכות הכלכליות של החלטתו בטענות שאין להן כל קשר למציאות. בכל העולם נותנים עדיפות לרכבים המסיעים תיירים, באופן זהה לתחבורה הציבורית המקומית.**

9. **ההחלטה אינה מיידתית** כיוון שמדובר על כ-400 כלי רכב המהווים כשלוש עשירות האחוז מהנסועה בנת"ץ.

10. **החלטת המפקח אינה חוקית גם משום שהיא גורמת לאפליה לא חוקית בין מונית לרכב אשכול.**

א. בעניין זה נשען המפקח על חוות דעת מקצועית שניתנה ע"י יועמ"שית משרד התחבורה, שאין לה כל סמכות וידע מקצועי, מה שמוכיח את הכשל המקצועי של המפקח שאמור להיות הגורם המקצועי הבכיר בענף.

ב. סמנכ"ל משרד התחבורה מר עוזי יצחקי קבע כי רכב אשכול דומה בהפעלתו למונית, והחלטתו גוברת על חו"ד היועמ"שית שהתבססה על עניין פטור מאחריות על חגירות חגורות בטיחות של התיירים, עניין שלא קשור לענייננו.

ג. תקנות 492 ו-493 מייעדות את המוניות לתת שירות הסעת סיור, אך במרוצת הזמן מוניות אלו הפכו לרכבי אשכול. מה שמוכיח את הזהות המוחלטת בהפעלת רכב אשכול ומונית.

ד. בכל רגע נתון רכב סיור יכול להפוך למונית.

ה. הדרישות על נהג רכב אשכול זהות ואף קשות יותר מנהג מונית.