

נייר עמדה לדיון עת"מ 20-11-3689 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 הינה החלטת המפקח לבטל את הפטור שנתן מפקח קודם, בשנת 2008 לכ- 400 רכבי סיור ותיור, הפוטר אותם מהוראות תמרור האוסר כניסה לנת"ץ.

המפקח טוען שנתן את ההחלטה בעקבות "מסגרת המדיניות הממשלתית לעידוד הנסיעה בתחבורה הציבורית" אך לא טרח להצביע על איזה החלטה פרטנית הוא מתייחס וע"פ חובתו!

המפקח לא טרח הסביר הכיצד ולמרות המדיניות הממשלתית לעידוד התחבורה הציבורית הוא חילק שלא כדין כאלף אישורים לנסיעה בנת"ץ, בסתר! ללא קריטריונים! אישורים אשר נאלץ לבטלם כאשר נחשפו לאור הביקורת שהעלתה העמותה לחופש המידע.

2. הטענה העיקרית בעתירה היא כי לרכב סיור יש זכות לנסוע בנת"ץ החל מיומו הראשון בתל אביב בשנות השבעים תודות לעובדה שרכב סיור מוגד כרכב ציבורי בת"ת משנת 1961, ולא בזכות החלטה זו או אחרת של המפקח כולל לא הפטור עצמו.

העותר באופן אישי משתמש בנת"ץ משנת 1997 והחברים הוותיקים ממנו השתמשו בנת"ץ מיום הקמתו של הנת"ץ הראשון בתל אביב בשנות ה-70

3. בהחלטת המפקח נפלו כשלים מקצועיים רבים כמו לדוגמה השימוש בהגדרה הישנה של רכב סיור ע"פ צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), תשמ"ה-1985 (להלן "הצו") "רכב מנועי ציבורי המיועד להסיע עד 7 נוסעים"

בעוד שבפועל וע"פ ת"ת העדיפים על הצו רכב סיור הינו

" רכב ציבורי המיועד להסיע עד 8 נוסעים...".

המפקח מודה שאינו יודע מדוע ניתן הפטור בשנת 2008

"ניסיונותיו של המשיב לברר מה היה הרקע למתן הפטור ועל בסיס מה התקבלה ההחלטה לתתו, לא צלחו. " סעיף 23 לתשובה, עמ' 5

המפקח בהחלטתו, בחר להתעלם מהאמת, כי הפטור לא ניתן ביוזמת המפקח, אלא ע"פ בקשה של משרד התיירות ואגודת מורי הדרך, בזמנו, ככלי הסבר לשוטרי התנועה.

יושב איתנו החבר יענקלה מיטראני, יו"ר אגודת מורי הדרך בזמנו, שיכול להעיד ממקור ראשון לסיבה האמיתית למתן הפטור. ואם המפקח היה מחפש את האמת על פי חובתו הוא גם היה יכול לפנות לסמנכ"לית משרד התיירות גב' מינה גנס .

"נתיב תחבורה ציבורית" הוא נתיב המוקצה להסעת הציבור ברכב ציבורי . בישראל כ-

60 אלף כלי רכב המוגדרים כרכב ציבורי
40,000 אוטובוסים, כמחציתם אוטובוס ציבורי זעיר
20,000 מוניות
400 רכבי סיור

רכב סיור מוגדר כרכב ציבורי ולכן רשאי להשתמש בנת"ץ .

למפקח אכן יש סמכויות רבות ע"פ סעיף 16 (2) לת"ת "לקבוע הסדרי תנועה או לפטור מהם ..."

ויש לו סמכות כ"רשות תמרור מרכזית" לקבוע תמרורים.

אך למפקח אין סמכות לפעול בניגוד לתקנות התעבורה

החוק – דהיינו, ת"ת, גוברים על סמכות המפקח, וזה ברור גם למפקח, שמציין זאת בחוברת הכללים המנחים ד.א.2.1. "זכאים מתוקף תקנות התעבורה".

ענייננו אינו דומה לרכב ביטחון שאינו רכב ציבורי, ולכן לגביו נדרשת התייחסות פרטנית.

.7

המפקח הוכיח כי הוא משתמש בסמכותו שלא כדין כאשר נתן 1,000 אישורים למי שקרוב לליבו, למרות החלטת הממשלה, ללא שקיפות, וללא עמידה בקריטריונים.

וגם בענייננו הוא פועל שלא כדין, באופן לא סביר ולא מידתי, כאשר הוא מנסה לבטל זכות המעוגנת בתקנות התעבורה ל-400 רכבי סיור שהם מבחינת בטל בשישים לעומת 60,000 כלי רכב ציבוריים אחרים המשתמשים בנת"ץ.

.8

המפקח נשען על החלטת ממשלה המעודדת שימוש בתחבורה ציבורית, ובעדכון ההחלטה שבה שמו דגש על עידוד עובדי משרדי הממשלה באמצעות הטבת מס.

להחלטה זו אין כל קשר לביטול הזכות של 400 כלי רכב סיור לנסוע בנת"ץ, כמו גם לביטול הזכות המתוכנן למוניות, וכפי שטוען המפקח. וזאת מהטעם העיקרי כי התבססות הממשלה על הסעת המונים היא על תחבורה מסילתית ולא הוספת אוטובוסים מזהמים.

חובתו של המפקח להתבסס על נתונים עובדתיים, ולהצביע על ההחלטה הפרטנית של הממשלה ולא להתבסס על דברים כללים שלא מעוגנים במציאות.

ובענייננו ובוודאי בתקופת הקורונה כשהמפקח נתן את ההחלטה, רכבי הסיור לא גרמו לעומס נוסף ומשמעותי בנת"ץ.

9.

המפקח כשל להתייחס באופן ענייני להמלצת מנכ"ל משרד התיירות תג/2, והוא מתבטא נגדו באופן מזלזל ולא מכבד בסעיפים 24, 25 להחלטה עמי 37 לעתירה. למרות שלמפקח אין כל סמכות, ולכאורה, גם ידע בעניין

מדברי מנכ"ל משרד התיירות מר אמיר הלוי אשר שירת 8 שנים בתפקיד תחת 3 שרי תיירות, ולא כמו המפקח ששירת רק שנתיים בתפקידו, ורץ עם שר התחבורה מר ישראל כץ, מיטיבו, למשרד האוצר.

"... אנו רואים חשיבות בהמשך האפשרות של שימוש רכבי אשכול בנת"ץ שמשמשים למעשה רכב ציבורי לתיירים בדומה למוניות...."

ועונה כבוד המפקח שהינו איש אשכולות מרשים, אך ללא רקע בתיירות, אל"מ בחיל הקשר, ועו"ד אזרחי

"אין לטעמנו קשר בין השארת ההיתר לנסוע בנת"ץ, לבין השבת התיירים..."

"לא הוכחה הטענה כי ביטול ההיתר יביא לפגיעה בתיירות"

"לא ידוע על מתן היתר מיוחד לרכבי תיירים ... "

ובתשובה לבקשת הארכת תיקוף הנת"ץ המפקח טוען " ייעוד התחבורה הציבורית הוא לשרת בראש ובראשונה את אזרחי מדינת ישראל ואין בייעודה לשרת בכוונה תחילה תיירי חוץ ... " ובהמשך הוא מוסיף " ... תיירי חוץ ישתמשו בתחבורה ציבורית ... " ובכך הוא מוכיח את חוסר הבנתו המוחלט הן בענף התיירות והן בשירותי התחבורה הציבורית.

10.

הפגיעה בחפש העיסוק פורטה היטב בסעיף במשך 50 שנה רכבי תיירות נסעו בנת"ץ, מורי הדרך התחייבו בפני משרד התחבורה והתיירות שזה יהיה מקצועם העיקרי, וכעת בא המפקח ופוגע בעיסוקם של מורי הדרך, תוספת של כשעתיים נסיעה ביום, והוא אינו רואה בכך את הפגיעה בחופש העיסוק שלהם וכמפורט בסעיף 85 לעתירה.

המפקח כשל לראות את כל הנימוקים המקצועיים וכבדי המשקל שהציג בפניו העותר בסעיף 74 לעתירה עמודים 19-23 ופשוט התעלם מהם. נימוקים הכוללים בין השאר:

א. רכב סיור הינו תולדה של החלטת ממשלה משנת 1961 שבה הומרו מוניות רגילות, למוניות סיור ותיור, ואח"כ ע"פ הצו משנת 1985 המוניות הומרו לרכב סיור.

ב. בין שאר הטעויות המקצועיות של המפקח, הינה האמור בסעיף 66 לתשובה " **... ההבדל המהותי בין מונית לבין רכב סיור, מתמקד בסוג השירות הניתן בכל אחד מסוגי הרכבים ...** "

המפקח כשל לקרוא ולהפנים את האמור בת"ת 492 (3) ו – 493 (4) שגם **מוניות, הן מיוחדות ואפילו בקו שירות נתנו שירותי הסעת סיור באופן זהה לרכב סיור ולכן אין הוא יכול לומר שיש הבדל מהותי המתמקד בסוג השירות שכן הם נותנים בדיוק את אותו שירות.**

492. מונית שניתן עליה רשיון לנסיעה מיוחדת, מותר להסיע בה –

(1) נסיעה מיוחדת;

(2) (נמחקה);

(3) נסיעת סיור של תיירים בכל שטח המדינה, לפי אישור בכתב מאת משרד התיירות ובהתאם לתנאי האישור.

493. מונית שניתן עליה רשיון לנסיעת שירות, מותר להסיע בה –

(1) נסיעת שירות בקו השירות שנקבע ברשיון ההסעה;

(2) (נמחקה);

(3) נסיעה מיוחדת;

(4) נסיעת סיור כאמור בתקנה 492(3).

בעניין זה סירב המפקח לתת מידע ע"פ סעיף 11 לתקנות סדר הדין בבית משפט מנהלי, אך מכתבו של סמנכ"ל משרד התיירות מר פיני שני מתאריך 7/3/21, שצורף לתגובה העותר לתשובה בתאריך 4/4/21 עמ' 15, מעיד באופן שלא משתמע לשני פנים שייעוד עיקרי של שירותי מוניות "הסעות סיור" מבוצע בפועל ע"י רכבי סיור.

המפקח כשל בהחלטתו לגבי טיעון האפליה בהתייחס למוניות, והוא התעלם מטיעונים כבדי משקל

א. עת/11 עמ' 61 החלטה של סמנכ"ל תנועה מר עוזי יצחקי, אח"כ שימש כמנכ"ל, איש מקצוע מהשורה הראשונה שהחליט בעניין ביטול חובת קצין בטיחות, תיקון ת"ת 579,

"בהחלטתי הבאתי בחשבון את העובדה שרכב אשכול דומה בהפעלתו לזה של מונית מיוחדת..."

החלטתו של סמנכ"ל תנועה עדיפה אלף מונים מחוות דעתה הבלתי מקצועית בעליל של עו"ד חווה ראובני שצורפה לתשובה בסעיף 17.

ב. המפקח כשל כאשר לא התתייחס והתעלם מהעובדה כי "החומרה" – **כלי הרכב עצמו סיור ומונית, זהים לחלוטין**.

רשימון יבוא של רכב סיור של העותר, צורף לעתירה עת/8 עמ' 58 **שוחרר במעמד מונית**.

בכל רגע נתון ניתן לעשות שינוי ייעוד מרכב סיור למונית.

בעניין האפליה יש להוסיף כי רכב סיור מיועד להסיע עד 8 נוסעים וככזה הוא זהה בהפעלתו לאוטובוס ציבורי זעיר.

בפועל יש כ- 100 רכבי סיור המוגדרים כך, ולגביהם אין כל שאלה האם מותר לנסוע בנת"ץ!

לכן רכב סיור שיכול להסיע 8 נוסעים אך מוגדר כרכב סיור, נותן שירות באופן זהה לאוטובוס ציבורי זעיר לסיור, ולכן מדובר כאן על אפליה חמורה. עוד עניין שהמפקח מעדיף להתעלם ממנו.

14. המפקח מזלזל בפסיקות של בתי משפט שהוצגו בפניו עת/13 עמ' 63 פס"ד של השופט צבי נוסבלט ז"ל, מתאריך 16/12/71 "רכב אשכול הינו רכב ציבורי במשמעו בפקודת התעבורה וכי נהגי רכב אשכול רשאים לנסוע בכל מקום בו מותרת נסיעה לפי תמרור לרכב ציבורי"

עת/15 עמ' 65 בעתירה פס"ד מתאריך 1/5/2018 כבוד השופט טל פרי " מדובר ברכב סיור כהגדרתו ועל פי התקנה לא ייאכף נת"ץ נגד רכב סיור. "

15. המפקח מזלזל ומתעלם מהנחיות של משטרת ישראל שהוצגה בפניו עת/14 עמ' 64 "רכב אשכול לפי הגדרתו בחוק הינו רכב ציבורי רשאי לנסוע בנת"צ"

16. ואם אמת אומר המפקח ובימים הקרובים יבוטל אישור הנסיעה בנת"ץ גם למוניות הרי לא יקרה דבר אם המפקח ימתין ליום זה שבו לעותר לא יהיו כל טענות.

17. הדרך העומדת בפני המפקח למנוע את הזכות החוקית של רכב סיור להשתמש בנת"ץ, היא רק באמצעות שינוי החוק, דהיינו, תקנות התעבורה, או התקנת תקנה חדשה המגדירה את הנת"ץ ומי רשאי להשתמש בו,

ועד אז מי שמוגדר כרכב ציבורי יכול להשתמש בנתיב שהוקם ויועד להסעת נוסעים ברכבים ציבוריים, כולל 400 כלי רכב סיור.