

**בבית המשפט העליון בירושלים**  
**בשבתו כבית משפט גבוה לצדק**

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](mailto:k9@013.net) פקס 03-5423554

העותר, בעצמו

נגד

מדינת ישראל - משרד התחבורה  
באמצעות מחלקת בג"צים בפרקליטות המדינה

המשיבה

**עתירה נגד מדיניותה החדשה של המשיבה, האוסרת על**  
**רכב סיור את השימוש בנתיבי התחבורה הציבורית.**

תוכן עניינים ורשימת נספחים עמ' 16

# I עניינה של העתירה

1. **מוגשת בזאת עתירה לבג"ץ נגד "מדיניות החדשה" של המשיבה**  
האוסרת על כל סוגי הרכב הציבורי, למעט אוטובוסים, את השימוש בנתיבי התחבורה הציבורית (להלן "נת"צ"), וזאת, לכאורה, לצורך הורדת הגודש בכבישים, וכי אין מקום למתן עדיפות לנסיעה מהירה לרכב ציבורי שאינו אוטובוס בכלל, ובפרט לא לרכב המיועד להסיע תיירים, על פני תושבי המדינה אשר צריכים להגיע לעבודה / לסידורים דחופים וכו'. (להלן "המדיניות החדשה").
2. **רכב סיור, שבמקורו היה מונית, ופועל כמו מונית, הינו חלק אינטגרלי מהתחבורה הציבורית, וזאת ע"פ הגדרתו בתקנות התעבורה כרכב ציבורי, ולכן רשאי לנסוע בנת"צ מיום הקמתו תחילת שנות ה-70, לפני מעל 50 שנים.**
3. **המשיבה עצמה יזמה את הקמת ענף רכב סיור, המכונה גם רכב אשכול, ושכנעה בשנת 1961 מורי דרך בעלי רישיון למונית להמיר את הזכות הציבורית של רישיון למונית (להלן "רישיון למונית") לרישיון לרכב תיירות, שאח"כ הוגדר כרכב סיור כדי לתת שירותי הסעה מיטבי לתיירים, המהווים חלק חשוב לתפעול ענף התיירות, וחלק מצבור הנוסעים בישראל.**
4. **הפעלת רכב סיור בנסיעת סיור זהה למונית ע"פ תקנות התעבורה (בקיצור ת"ת) 492 (3) ו-493 (4) ודומה להפעלת אוטובוס ציבורי זעיר. ולכן החלת המדיניות החדשה באופן בררני רק על 450 רכבי סיור, עושה הפליה אסורה לעומת כ-20,000 מוניות שלהן היא כן מתירה את השימוש בנת"צ.**
5. **המשיבה עושה הפליה אסורה גם נגד צבור התיירים שנדרשים לשירות משלים להסעה ציבורית, כמו נסיעה במונית מיוחדת. ההצעה של המשיבה כי התיירים ישתמשו בקווי האוטובוסים, רק מוכיח את הנתק של המשיבה למציאות בענייננו. תייר שגר במלון 5 כוכבים לא יכתת רגליו בנסיעה ארוכה ומייגעת באוטובוס למצדה, לנצרת או לכל יעד אחר.**
6. **הטיעונים של המשיבה שעליה היא מבססת את מדיניות החדשה, דהיינו, לאסור על כל רכב שאינו אוטובוס להשתמש בנת"צ, ובפועל לאסור רק על רכב סיור, מעולם לא נבדקו ולא הונחה כל תשתית עובדתית כי הם נכונים.**
7. **ההשפעה של רכבי הסיור על הנת"צ היא שולית, פחות מאלפית האחוז מהנסועה. ולכן למדיניות החדשה אין כל תכלית ראויה שיכולה לתת מזור לכשל בתחבורה הציבורית.**

8. **סמכותו של בית המשפט הנכבד** ע"פ סעיף 15 (ג) לחוק יסוד השפיטה, וזאת בגין שעתירה זו תוקפת את המדיניות של המשיבה בהקשר לנסיעת רכב סיור בנת"ץ.

9. **זכות העמידה של העותר**

- א. כעותר פרטי בעל רכב אשכול וכמי שנפגע אישית מהמדיניות החדשה של המשיבה.
- ב. כעותר ציבורי בתפקידו כיו"ר אגודת אשכול, אגודה המשמשת כארגון מקצועי למורי דרך בעלי רכב אשכול, שעל פי התקנון שלה מייצגת את האינטרסים של כלל מורי הדרך בעלי רכב אשכול בישראל.
- ג. כעותר ציבורי גם מטעם העמותות מורשת דרך ואגודת מורי הדרך וכלל תאגידי הסעות סיור מסחריים.

**בסה"כ היום מדובר על בעלים של כ- 450 רכבי סיור – מורי דרך פרטים ותאגידים מסחריים שהעותר מבקש לייצג גם אותם בעתירתו זו.**

לציין כי עתירה זו לא כוללת כ- 100 אוטובוס ציבורי זעיר לסיור, המכונה גם רכב אשכול, וזאת מכיוון שהמשיבה מתירה להם השימוש בנת"ץ משום הגדרתם כאוטובוס, וזאת למרות שהם זהים לרכב סיור רגיל המסיע 8 נוסעים.

10. **הסעד המבוקש** - לאור כל האמור לעיל ולהלן, ע"פ כללי המינהל התקין, החוק, ההגיונות, הצדק וערכי המדינה, מתבקש בית המשפט הנכבד

א. **להוציא צו על תנאי נגד המשיבה המורה לה לבוא וליתן טעם מדוע לא תבטל את מדיניותה החדשה האוסרת על כ- 450 רכבי סיור את השימוש בנת"ץ, למרות שהינו רכב ציבורי וחלק מהתחבורה הציבורית בישראל. כמו גם השימוש של רכבי סיור בנת"ץ הינה שולית והשפעתה אפסית על הגודש בכבישים. ומדוע היא עושה הפליה אסורה בעת שהיא מתירה את השימוש בנת"ץ לכ- 20,000 מוניות.**

ב. **לחילופין, להוציא צו על תנאי נגד המשיבה המורה לה להסביר מדוע לא תשיב את המצב לקדמותו כפי שהיה עד שנת 1961. דהיינו, לתת רישיון למונית (זכות ציבורית) לכל מורי הדרך בעלי רכב סיור.** לציין שפעולה זו לא תעלה דבר לקופת המדינה, שכן גם כיום הטבת המס הניתנת לרכב סיור זהה להטבת המס הניתנת למונית.

## II הגדרות ורקע כללי

11. **"רכב סיור" רכב ציבורי המיועד להסיע עד שמונה נוסעים מלבד הנהג ואשר צוין ברישיון הרכב כרכב סיור**. סעיף 1 לת"ת - הגדרות.

12. **"נסיעת סיור"** נסיעה במונית שעומדת כולה לרשות מזמין הנסיעה לשם סיור, טיול או תיור. פרק ו' "מוניות" סעיף 485 לת"ת.

13. **בפועל כיום, אין אפילו מונית אחת שיש לה רישיון לבצע נסיעות סיור! ההיתר לנסיעות סיור ניתן משנת 1961 באופן בלעדי רק לרכבי סיור**. וזאת ע"פ יוזמת המשיבה משנת 1961 להקים את ענף הסיור באמצעות החלפת רישיונות של מונית לרכב תיירות שאח"כ שונה שמו לרכב סיור. אח"כ במקום החלפת רישיון מונית ברישיון לרכב סיור, המשיבה יזמה את נוהל רכב אשכול שהציב קריטריונים רבים וחמורים כדי לקבל את הטבת המס כמו מונית לרכב סיור, המכונה גם רכב אשכול.

14. ת"ת 492 ו- 493 קובעות מה כולל רישיון מונית - "הזכות הציבורית" להסעה במונית :

492. מונית שניתן עליה רישיון 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 רישיון לנסיעת שירות, מותר להסיע בה -

(1) נסיעת שירות בקו השירות שנקבע ברישיון ההסעה;

(2) (נמחקה);

(3) נסיעה מיוחדת;

(4) **נסיעת סיור** כאמור בתקנה 492(3).

כאמור, למרות האמור בת"ת **כיום למונית אסור לבצע נסיעות סיור, רק לרכב סיור!**

15. **עניינה של עתירה זו מתייחס לכ- 450 רכבי סיור - אשכול, שע"פ המדיניות החדשה, ולכאורה, מנועים מלהשתמש בנת"ץ**.

16. **ענף נסיעות הסיור הינו חלק חיוני מענף כלכלי, גדול עשרות מונים, של שירותי תיירות -** בתי מלון, מסעדות, אטרקציות ועוד, המכניס כסף רב למדינת ישראל, כמו גם שבזכותו יש אלפי מקומות תעסוקה.

17. מצ"ב **נספח 1** – מכתבו של מנכ"ל משרד התיירות התומך בדרישה לאפשר לרכב סיור לנסוע בנת"ץ, וזאת בגלל החשיבות הרבה של הענף כחלק חיוני מכלל שירותי התיירות בישראל.

18. הפעלת רכבי סיור הינו בתחום סמכותה של המשיבה, ומפוקח באמצעות צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), תשמ"ה-1985 (להלן "הצו")

במקור " חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים, תשי"ח-1957

צו בדבר הולכת סיור ברכב פרטי " (להלן "המקור").



19. רכב סיור מכונה גם רכב "אשכול", מצ"ב **נספח 2** רשיון להסעת

סיור ברכב סיור (**אשכול**), של העותר, שכולל את המילה "אשכול". חייב לשאת את סמל האשכול ע"פ סעיף 26 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת השכרת רכב), תשמ"ה-1985 (להלן "הצו"). סמל הדומה לסמליל (לוגו) של משרד התיירות בעבר. סמל האשכול, ומקור המילה תיירות, הינו על פי המתואר בספר במדבר פרשת המרגלים פרק י"ג "שלח לך אנשים ויתורו את הארץ .." פסוק 2, "ויבאו עד נחל אשכול, ויכרתו משם זמורה ואשכול ענבים אחד, וישאוהו במוט, בשניים..". פסוק 23.

20. בישראל כ- 61,000 כלי רכב המוגדרים כרכב ציבורי כמפורט, הכמויות ע"פ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה אלא אם כן צוין אחרת.

א.	"אוטובוס ציבורי"	- סעיף 1 לפקודה.	כ- 37,000	כולל אוטובוס ציבורי זעיר
ב.	"מונית"	- סעיף 1 לפקודה	כ- 23,000	
ג.	"רכב מדברי"	- סעיף 1 לתקנות	כ - 1,000	ע"פ הערכת העותר
ד.	"רכב סיור"	- סעיף 1 לתקנות	כ - 450	ע"פ הערכת העותר
ה.	<u>סה"כ כלי רכב ציבוריים בישראל</u>		<u>כ- 61,000</u>	

21. עניינה של עתירה זו, אינו כולל רכב מסוג אוטובוס ציבורי זעיר לסיור, שגם מכונה רכב אשכול וגם מפוקח ע"י הצו וע"י המשיבה, אך אינו מוגדר כרכב סיור, שכן מספר הנוסעים שבו הינו מ- 8 נוסעים ומעלה, ומוגדר כאוטובוס, המדיניות החדשה אינה חלה עליו.

22. הדרישות להפעלת רכב סיור זהות לדרישות ממונית מיוחדת, רישיון הסעה, רישיון נהיגה למונית, ביטוח נוסעים בשכר זהה למונית אך בתוספת דרישות משמעותיות ביותר הכוללות בעיקר כי הנהג ברכב הינו מורה דרך בעל רישיון מאת משרד התיירות, דובר שפות זרות ברמה גבוהה ושורה ארוכה של קריטריונים נוספים, כולל ויתור על הזכות לחופש העיסוק והתחייבות לעסוק באופן בלעדי רק בהסעות סיור.

23. הדרישות מהרכב עצמו ע"פ התקינה הישראלית זהות לרכב סיור ומונית.

24. " רכב סיור דומה בהפעלתו למונית " קביעתו של מר עוזי יצחקי סמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה במכתב לעותר מצ"ב **נספח 3**. ניתן בעקבות בקשת העותר להשוות את הדרישה לקצין בטיחות של רכבי סיור למוניות בגלל הדמיון באופן ההפעלה. בעקבות עמדה זו של המשיבה תוקנה תקנת התעבורה 579 ד והושוו התנאים בין מונית לרכב סיור.

25. "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.

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

### III הצדדים לעתירה

#### המשיב 27.

משרד התחבורה – המשרד האחראי על כל ענייני התחבורה בישראל, ובכלל זה בהתקנת נת"צים והשימוש בהם.

#### העותר 28.

הינו מורה דרך בעל רכב סיור (אשכול) משנת 1997 מצ"ב רישיון ובשנת 2009 הקים את אגודת אשכול כגורם מקצועי המייצג את כלל מורי הדרך בעלי רכב אשכול. העותר הצליח בכוחו הדל, ללא ייצוג, ובעיקר בזכות עזרת מערכת בתי המשפט, עתירה זו הינה עתירה מס' 50, לשנות נהלים, צווים, תקנות ואף את התקנת סעיף 33. (ב) (1) לחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, תשמ"ו-2106 (להלן "חוק הרישוי") המאפשר ייבוא אישי של כל רכב ע"י עוסק בכלל ומורה דרך בפרט. וזאת בניגוד למדיניות הפקידים הבכירים – סמנכ"ל תנועה מר אבנר פלור, ויועמ"ש עו"ד חוה ראובני אשר ביקשו לצמצם ולפגוע ביבוא האישי ל- רק רכב שאינו מיובא ע"י יבואן. מדובר על פגיעה חמורה בעוסקים, שלא יקבלו אחריות יצרן, ללא מוסכים וללא חלקי חילוף זמינים, ועוד! בכך הוכיח העותר כי בשורותיה של המשיבה יש פקידים בכירים הפועלים נגד האינטרס הציבורי ! ראה פרוטוקול 144 ועדת הכלכלה של הכנסת מתאריך 25.2.2016.

## IV התשתית העובדתית

29. המדיניות החדשה פוגעת בעיסוקם של מורי הדרך בעלי רכב סיור שלא לצורך ! שכן מדובר על 450 כלי רכב שהנסועה שלהם מהווה פחות מאלפית האחוז של הנסועה של כלל 61,000 כלי רכב ציבוריים הנוסעים המשתמשים בנת"צ בתכיפות רבה יותר.

30. המדיניות החדשה האוסרת על רכבי סיור שימוש בנת"ץ גורמת לתוספת משמעותית של שעות עבודה בכל יום עבודה ! (להלן "תוספת שעות העבודה") מדובר על תוספת שעות עבודה החל ממחצית השעה במקרה הטוב ועד שעתיים ויותר במקרה הרע. תוספת שפוגעת ומונעת ממורי הדרך להתפרנס מעיסוקם כבעבר! לדוגמה וכמפורט ביום עבודה של העותר המתגורר במבשרת ציון .

א. ביום עבודה באזור ירושלים ובית לחם כאשר העותר אוסף את התיירים מבתי מלון באזור ירושלים השימוש בנת"ץ חוסך כמחצית השעה.

ב. ביום עבודה באזור ירושלים ובית לחם, כאשר האיסוף והחזרה מבתי מלון בתל אביב מדובר על חיסכון של יותר משעת עבודה, לעיתים שעתיים, תודות לשימוש בנת"ץ.

31. הפגיעה שגורמת תוספת שעות במקרה של שעתיים, ומכיוון שמדובר ברכב ציבורי המסיע נוסעים, אשר הנהג מחויב בשעות מנוחה ע"פ סעיף 168 (א) לתקנות התעבורה.

א. העותר צריך להפסיק לקחת עבודות ליום סיור בגליל.

ב. כאשר מדובר על עבודה באזור ירושלים ובית לחם, בסיום יום העבודה העותר צריך לשלוח את התיירים במונית לתל אביב, מה שמייקר מאוד את נסיעת הסיור.

ג. אפשרות שלישית היא לקצר את יום הסיור, אבל בכך תיפגע רמת השירות שהעותר נותן ללקוחות שלו - התיירים.

32. המשיבה התעלמה, ולא נתן כל משקל לפגיעה שהמדינות החדשה עשתה לעיסוקם ופרנסתם של מורי הדרך בעלי רכב סיור. וגם אם החלטת המשיבה תימצא כמוצדקת במאת האחוזים, למרות שלדעת העותר אין כך המצב, וגם אם כל הטענות של העותר שווים כקליפת השום, והעותר אינו חושב כך, עדיין מוטלת על המשיבה אחריות לתת תרופה לפגיעה החמורה שנפגע העותר ועמיתיו בעיסוקם, מהמדיניות החדשה של המשיבה וזאת על פי תפקידה, ההגינות, המינהל התקין, החוק וערכי המדינה!

33. **עובדה היא כי המשיבה יזמה את הקמת ענף נסיעות הסיור**, יחד עם משרד התיירות לצורך מתן שירותי הסעה ייחודיים לתיירות, וכשירות משלים לתחבורה הציבורית, בדומה למוניות, קידומו ושיווקו של כלל ענף התיירות הנכנסת, ובפרט כדי למתג את שירות המוניות הרגילות לשירות ייעודי ומקצועי של רכבי תיירות לנסיעות סיור.

**לשם כך הציעה המשיבה למורי דרך וחברות שבבעלותם מוניות, להחליף רישיון מונית (זכות ציבורית) ברישיון סיור או בזמנו רישיון רכב תיירות.**

וזאת בתנאי שעומדים בקריטריונים נוספים הכוללים, בין השאר, כי הנהג ברכב יהיה בעל רישיון מורה דרך מטעם משרד התיירות, ורישיון נהיגה לרכב ציבורי, ושליטה בשפות זרות ברמה גבוהה, להחליף רישיון מונית שברשותם לרישיון רכב סיור המורשה לעשות נסיעות סיור. ובכך נכרת הסכם בלתי כתוב בין המשיבה למי שהחליט להאמין במשיבה, ולשלם מחיר יקר ביותר כדי להיכנס לענף נסיעות הסיור.

ראה בג"ץ 73/65 גלבע חברה לתיירות בע"מ ואח' נ' המפקח על התעבורה ואח' " **בהתאם למדיניות דאז של משרד התחבורה, התנה המפקח על התעבורה, בשנת 1961, את הוצאת מספר רישיונות למכונית תיירות לעותרות בהחזרת אותו מספר רישיונות למוניות שהיו להן...** " סעיף ד, פורסם עמ' 365 "פסקי דין" כרך יט, חלק שני, תשכ"ה / תשכ"ו – 1965.

**דהיינו, הבסיס של הענף הושטת על החלפת רישיונות של מונית ברישיון למכונית לתיירות, היום מוגדר כרכב סיור.**

34. להסעת סיור יש תפקיד חשוב מאוד לכלל ענף התיירות, וזאת למרות שמדובר במספר מצומצם של אנשים המתפרנסים ממנו, פחות מאלף. הסעת סיור הוא שירות הסעה ייחודי הנדרש ע"י התיירים המאכלסים את בתי המלון המפוארים בישראל, ונותנים עבודה לאלפי עובדים אחרים כמו גם שירותי תיירות נוספים כמו הסעדה, חנויות למזכרות ועוד. פגיעה בשירות הסעת סיור תפגע בכלל ענף התיירות בישראל. מכתבו של מנכ"ל משרד התיירות, ראה נספח 1, מנכ"ל המשרת בתפקידו כמעט 8 שנים, ולא כמו הפקידים הבכירים במשרד התחבורה המתחלפים חדשות לבקרים ואשר באופן רשלני קבעו את המדיניות החדשה. במכתב מנכ"ל משרד התיירות מציג את חשיבותו של שירות הסעת סיור לכלל ענף התיירות בישראל, ענף שאמנם כיום נמצא בשפל המדרגה בגלל משבר הקורונה אך בתקווה שישב לאיתנו בקרוב הוא מייצר כ- 5% מהתלייג ומייצר כ 10% ממקומות העבודה בישראל.

35. אין בפקודת התעבורה (נוסח חדש) (להלן "הפקודה"), או בתקנות התעבורה, הגדרה לתחבורה ציבורית, היה ניסיון. ולכן -

**שיוך רכב לענף התחבורה הציבורית נעשה ע"פ הגדרתו כרכב ציבורי.**



36. כל רכב המוגדר כרכב ציבורי הינו חלק ממערך התחבורה הציבורית ולכן רשאי להשתמש

בנת"ץ. זו הפרשנות הסבירה לחוק! (להלן "הפרשנות הסבירה")

37. היו כמה ניסיונות לחוקק חוק נתיבי תחבורה ציבורית והאחרון שבהם הצעת חוק נתיבי

תחבורה ציבורית, התשע"ה-2015. ראה סעיף 2 הגדרות -

" **נתיב תחבורה ציבורית** – **נתיב המוקצה לנסיעת רכב ציבורי**. "

מה שמחזק את הפרשנות הסבירה לעובדה כי נתיב תחבורה ציבורי מיועד לכלי רכב שמוגדרים כרכב ציבורי.

38. משטרת ישראל במשך שנות דור כיבדה את הפרשנות הסבירה, ראה **נספח 4** הודעת לשכת

תנועה דן של משטרת ישראל, מתאריך 30/5/90 לתחנות המשטרה בתחומה, (להזכיר כי הנת"צים הוקמו בתחילה בגוש דן),

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

(להלן "אישור המשטרה")

39. בית המשפט לתעבורה אימץ את הפרשנות הסבירה, בעת ששוטרים ללא ניסיון, רשמו

דוחות נגד רכב סיור בגין נסיעה לא מורשית בנת"ץ. וכך נאלצנו להגיע בכמה מקרים בודדים לבתי המשפט לתעבורה אשר גם הם כיבדו את הפרשנות הסבירה, כי רכב סיור מהווה חלק אינטגרלי מהתחבורה הציבורית ולמרות שהסמל שלו לא מופיע בשילוט בנת"ץ.

א. בתאריך 19/12/76 פסק כבוד השופט צ. נוסנבלט בבית המשפט לתעבורה בתל אביב תיק 89425/76

"... **רכב "אשכול" הינו רכב ציבורי, כמשמעותו בפקודת התעבורה וכי נהגי רכב "אשכול" רשאים לנסוע בכל מקום בו מותרת נסיעה לפי תמרוך לרכב ציבורי**. "

ראה **נספח 5** אישור מאת עו"ד דוד לב. אישור שכל רכב סיור החזיק בזמנו כדי להציג בפני שוטרים חדשים. לצערנו, ולאחר בדיקה, התברר כי התיק בוער מארכיב בית המשפט.

ב. בתאריך 1/5/2018 פסק כבוד השופט טל פרי בתת"ע 1543-02-18 בעניין דוח תעבורה שנין נגד רכב סיור שנסע בנת"ץ

**"... מדובר ברכב סיור כהגדרתו ועל פי**

**התקנה לא ייאכף נת"צ נגד רכב סיור ... "**

ראה **נספח 6** .

40. בד"כ הסימון של נת"ץ נעשה רק על הכביש בצבע צהוב ולא בשילוט. בשילוט על הנת"ץ המפקח החליט לסמן סמלי אוטובוס ומונית בלבד, ועוד . מעולם לא הופיע סמל רכב סיור, וזאת בגלל המספר המזערי של כלי רכב, לעומת עשרות אלפים של כלי רכב ציבוריים מסוג אוטובוס ומונית. תודות לעובדה כי מקורו של רכב סיור הינו ממונית כנ"ל, תודות לזהות בהפעלת רכב סיור למונית ע"פ ת"ת 492 (3) ו- 493 (4), תודות לזהות בתקינה הישראלית לגבי מונית ורכב סיור, רכב סיור יכול להפוך למונית בכל רגע נתון בהתייחס לתקינה הישראלית, הפרשנות הסבירה, אישור המשטרה ופסיקת בתי המשפט לתעבורה, רכבי הסיור השתמשו בנת"ץ באופן זהה למונית.

דהיינו, **היכן שלמונית מותר גם לרכב סיור מותר**. לציין כי יש נת"צים מיוחדים המיועדים לאוטובוסים בקווי שירות בלבד, ואז גם למונית וגם רכב סיור אסור השימוש בנת"ץ.

41. זו עובדה ברורה לכל כי מערך התחבורה הציבורית בישראל זקוק לשינוי רדיקלי, וממשלת ישראל ומשרד התחבורה חייבים לטפל בבעיה כדי להוריד את העומס בכבישים. אך הפתרון העיקרי למחדל הנמשך בתחבורה הציבורית הינו בהקמת תשתית מסילתית. ומול עינינו הרואות אנחנו עדים להשקעה המסיבית שעושה ממשלת ישראל בהקמת התשתית המסילתית. תוספת אוטובוסים כבר הוכחה כלא יעילה וזאת בגין המגבלה של תשתית הכבישים.

42. **המפקח על התעבורה (להלן "המפקח") נתפס בקלקלתו ע"י התנועה לחפש המידע והעיתונות, כשהוא נתן אישורי נסיעה בנת"צ למקורביו, או לבעלי קשרים לשלטון**, וזאת למרות שאין להם כל קשר לתחבורה ציבורית. לבסוף ובלחצה של עת"מ 46957-02-18 נאלץ המפקח לתת פירוט כמה אישורי נסיעה בנת"ץ נתן, למי נתן אותם ומה היו הקריטריונים לחלוקת כ- 2,000 אישורי נסיעה בנת"ץ, שמתוך 60% היו חדשים לגמרי.

43. **אין ספק כי בעקבות הלחץ הציבורי שנבע מהביקורת נגד המפקח שניצל את סמכותו שלא כדיו, נאלץ המפקח לבטל את האישורים שנתן**, לכאורה, למקורביו, בניגוד למינהל התקין והחוק, ללא כל קשר לייעודו של הנת"צ. וכדי למרק את מצפונו ולהיראות כיותר צדיק מאפיפיור החליט המפקח בתאריך 13/9/2020 לבטל פטור שניתן בשנת 2008, ובכך, לכאורה, ביטל המפקח את הזכות החוקית שיש לרכבי סיור להשתמש בנת"צ מקדמת דנא מצ"ב **נספח 7** (להלן "ההחלטה").

44. ההחלטה מבוססת על המדיניות החדשה - "המדיניות הממשלתית לעידוד הנסיעה בתחבורה הציבורית..." ראה סעיף 3 להחלטה .

45. המדיניות החדשה, דהיינו, מניעת השימוש בנת"ץ ע"י רכב סוור, אין בה קורטוב של פתרון למחדל החמור בשירותי התחבורה הציבורית בישראל, ולא יכול להיות לה כל קשר למדיניות הממשלתית לעידוד הנסיעה התחבורה הציבורית, בעיקר מכיוון שהענף מהווה פחות מאלפית האחוז מהנסועה בנת"ץ וההשפעה של ביטול אישור הנסיעה בנת"ץ לרכב סוור היא אפסית ! ולכן אין כל ממש בטענה כי ביטול השימוש בנת"ץ ע"י רכב סוור יהווה משום פתרון כלשהו לבעיית התחבורה הציבורית בישראל, זה מס שפתיים שהמשיבה בחרה להתמקד בו מכיוון שלצערנו הרב היא לא מתמקדת ולא משקיעה מספיק בפתרונות הממשיים לבעיות החמורות של התחבורה הציבורית בישראל, דהיינו, השקעה מסיבית בתחבורה מסילתית והנגשתה לציבור.

46. המשיבה מעולם לא עשתה כל בדיקה עניינית כדי לבסס את מדיניותה החדשה, לא אספה כל נתונים ולא הקימה כל תשתית עובדתית בהקשר למדיניותה החדשה. חובתה של המשיבה, ולפני שהיא עושה החלטה ובוודאי כאשר מדובר על שינוי מדיניות להקים תשתית עובדתית הנשענת על נתונים שנאספו מהשטח. ראה בגז 7120-07 אסיף ינוב גידולים בעמ נ' המשיבים מועצת הרבנות הראשית לישראל, תק-על(4)2007, 5871 (23/10/2007)

" החלטה בדבר מדיניות - קל וחומר החלטה המשנה מדיניות - צריכה להיעשות בהליך מינהלי ראוי. היא "מצריכה בראש וראשונה קיומה של תשתית עובדתית" (רע"ב 426/06 נאסר חווא נ' שירות בתי הסוהר - השופטת פרוקצ'יה), ועל הרשות לקיים "מהלך מסודר של איסוף נתונים, מיונם ובדיקתם" (בג"צ 4733/94 פרופ' יהודית נאות נ' מועצת עיריית חיפה, פ"ד מט(5) 111, 125 (השופט - כתארו אז - מצא); בג"צ 1934/95 תה ויסוצקי (ישראל) בע"מ נ' שר הבריאות, פ"ד מט(5) 625, 638 (השופט - כתארו אז - מצא); בג"צ 3136/98 אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ נ' שר התחבורה, פ"ד נב(5) 705, 714 (השופט - כתארו אז - מצא); "

47. מבקש העותר להדגיש את חוסר ההגינות המשוע של המשיבה בעת שיזמה את המדיניות החדשה, בשיא משבר הקורונה, כאשר רוב רכבי הסיור הוקפאו והשבתו ממלאכה, ומצבם של מורי הדרך, עד היום, הינו בשפל המדרגה! שכן התיירות הנכנסת נעצרה כמעט כליל, ובשל חיסרון הכיס של מורי הדרך שנותרו ללא כל עבודה. בנוסף המשיבה וכל הנוגעים בדבר הוכיחו את אטימות ליבם כאשר לא הבחינו במצב הנפשי הקשה שנמצאים בו מורי הדרך בעלי רכב סוור כאשר הם לא רואים גם מעבר לאופק חזרה לשגרה בענף התיירות הנכנסת וחזרה לשגרה ולפרנסה. ודווקא בנקודת השפל הזו של מורי הדרך המתמחים בתיירות נכנסת פתאום החליטה המשיבה להתקין מדיניות חדשה המבטלת את הזכות של רכבי הסיור להשתמש בנת"ץ.

48. לציין לטובה כי המשיבה לא התנגדה לשילובם של רכבי הסיוור במערך שירותי ההסעות הרגילות בישראל וזה כולל מתן שירות כמונית לנסיעה מוזמנת. לא לנסיעה מזדמנת של מי שהולך בכביש ומרים יד.
49. העותר עתר לבית המשפט המנהלי עת"מ נגד ההחלטה 3689-11-20, ובתשובה ובדיון המשיבה והמפקח נשענו על העובדה כי מדובר במדיניות של משרד התחבורה לבטל באופן גורף את כל האישורים לנסיעה בנת"ץ שאינם של אוטובוסים, וזה כולל גם מוניות. המפקח טען כי ע"פ המדיניות החדשה הרי יבוטלו גם האישורים לשימוש בנת"ץ שניתנו למוניות.
50. בפסק הדין כבוד השפוטת תמר בזק רפפורט כיבדה את המדיניות שעליה דיווח המפקח בתשובה שלו, אבל דחתה את יישום ההחלטה עד 31/12/2021 מטעם הגנת ההסתמכות, וכדי לאפשר לעותר לטפל בעניין המדיניות החדשה מול קובעי המדיניות אצל המשיבה.
51. העותר וחבריו עשו כל מאמץ כדי להיפגש עם קובעי המדיניות החדשים אצל המשיבה, כבוד השרה גב' מרב מיכאלי וכבוד המנכ"לית גב' מיכל פרנק. וכדי להיכנס לעובי הקורה לגבי המדיניות החדשה של המשיבה הפוגעת במורי הדרך בעלי רכב סיוור, ראה **נספח 8** פנייה מתאריך 22/7/2021 אחת מתוך כמה שנשלחו לכבוד השרה, ע"פ בקשת לשכת המשיבה העותר פנה בתאריך 4/8/2021 ישירות גם למנכ"לית ולא רק בהעתק מצ"ב **נספח 9**. לצערו של העותר העניין העבר לטיפול של כבוד היועצת גב' ענבר הרשקוביץ (להלן "היועצת") ראה **נספח 10** מכתב תשובתה מתאריך 17/8/2021 (להלן "התשובה").
52. בתשובה היועצת מתעלמת מכל הטיועונים שהעלינו בפניה והכוללים
- א. ההיבט החוקי, כי רכב סיוור מוגדר כרכב ציבורי, ולכן יש לו זכות "קנויה" להשתמש בנת"צ.
- ב. העובדה כי 450 רכבי סיוור לא מהווים כל עומס על הנת"צ.
- ג. ההפליה שהמשיבה עושה בין רכב סיוור למונית.
- ד. הפגיעה הקשה שעושה המדיניות החדשה בעיסוק של בעלי רכב סיוור, הן מבחינת שעות העבודה הנוספות הנדרשות והן מבחינת השירות שניתן לתייר.
- ה. העובדה כי המשיבה היא שיזמה את הקמת ענף הסיוור.

## V הטיעונים לעתירה

53. חוסר סמכות של המשיבה לבטל זכות קנויה ע"פ דין, זכות שניתנה לפני 50 שנה בגין היות רכבי הסיור רכב ציבורי! דהיינו, הזכות שניתנה לרכב סיור להשתמש בנת"צ, נובע מהגדרתם כרכב ציבורי, ולא "מטוב ליבה" של המשיבה. ולכן אם המשיבה מבקשת לבטל את המעמד של רכב סיור כרכב ציבורי היא לא יכולה לעשות זאת באמצעות החלטה של המפקח על התעבורה, אלא רק באמצעות החוק, דהיינו, לתקן את סעיף 1 לת"ת ולבטל את המעמד של רכב סיור כרכב ציבורי.
54. המשיבה התעלמה מהעובדה שכדי לתת שירות נסיעת סיור באופן מיטבי, השימוש בנת"צ הינו צורך הכרחי. איסור הנסיעה בנת"צ לרכב סיור פוגע באופן משמעותי בשירות ההסעה הייחודי לתיירים המוגדר כנסיעת סיור.
55. המדיניות החדשה נעשתה ללא כל ביסוס עובדתי וללא תסקיר וכנדרש מכל החלטה של רשות ממשלתית כלשהי ובעת שהמדיניות החדשה פוגעת בציבור כלשהו. "תנאי מוקדם לקבלתה של החלטה מנהלית תקינה הוא הביסוס העובדתי לה" דפנה ברק ארז משפט מנהלי כרך א' עמ' 439.
56. המדיניות החדשה אינה סבירה ופוגעת בעיסוקם של העותר ועמיתיו מורי הדרך המסיעים תיירים ללא כל תכלית ראויה, מהסיבה הנ"ל - שהעומס על הנת"ץ הנובע מרכבי סיור הינו אפסי! פחות מאלפית האחוז!
57. המדיניות החדשה מנוגדת לאינטרס הציבורי כשהיא מתעלמת מהפגיעה הכלכלית שהיא עושה לענף התיירות בכלל ולרכבי הסיור בפרט, ראה מכתב מנכ"ל משרד התיירות נספח-1.
58. המדיניות החדשה מפלה לרעה רכבי סיור בהשוואה למוניות ואוטובוס ציבורי זעיר למרות שדרך הפעלתן וייעודן זהה.
59. טענת ההפליה היא גם בהתייחס לעמדתה של המשיבה כי היא רשאית להפלות לרעה את ציבור התיירים לעומת אזרחי המדינה.
60. המשיבה יזמה את הקמת ענף רכבי סיור על בסיס החלפת רישיון מונית ברישיון לרכב סיור ובכך נכרת הסכסם בלתי כתוב בינה לבין מורי הדרך אשר היא אינה רשאית להפר אותו באופן חד צדדי וללא כל תכלית תוך פגיעה בעיסוקם של מורי הדרך.

61. רכב סיור רשאי להשתמש בנת"צ תוזות להגדרתו בסעיף 1 לתקנות התעבורה כרכב ציבורי ע"פ הגדרתו בפקודה . ולכן אם המשיבה רוצה לשנות את המצב היא חייבת לעשות זאת באמצעות שינוי החיקוק הקיים, ולא רק ע"פ שינוי מדיניות טובה ומועילה ככל שתהיה.
62. השפעתו של רכב סיור על הנסועה בנת"צ היא אפסית ולכן אין כל תכלית במדיניות החדשה המבקשת לאסור על רכב סיור השימוש בנת"צ.
63. המדיניות החדשה פוגעת בעיסוקם של בעלי רכבי הסיור באופן חמור .
64. הפגיעה בשירות נסיעת הסיור היא חמורה וגורמת נזק לענף התיירות כולו.
65. רכב סיור נולד כ "מונית סיור ותיור " ואח"כ רכב תיירות ולבסוף רכב סיור , ולכן יש זהות מוחלטת בין מונית לרכב סיור. לפיכך במדיניות החדשה יש משום הפליה לא חוקית, ודינה להתבטל.
66. המשיבה כרתה הסכם בלתי כתוב עם בעלי רכב סיור בשנת 1961 כאשר יזמה הקמת ענף הסיור לצורך מיטוב שירות נסיעת הסיור. המשיבה עשתה זאת תוך גביית תשלום משמעותי מאוד, בתחילה על כל רישיון רכב סיור היא גבתה רישיון למונית ואח"כ הקימה נוהל רכב אשכול, נוהל שבו הסכים מקבל רישיון רכב סיור לוותר על חופש העיסוק שלו וכי העיסוק העיקרי שלו יהיה הסעת סיור בלבד. וכעת עשרות שנים אחרי שרכבי הסיור פעלו על בסיס ההסכם הזה המשיבה לא יכול להתנער ממה שהיה בעבר, והיא אינה יכולה לפגוע באופן חמור בעיסוקם של בעלי רכב סיור ללא כל התחשבות וכאילו הם משוללי זכויות.

## הסעד המבוקש

67. לאור כל האמור לעיל, ע"פ כללי המינהל התקין, החוק, ההגיונות, הצדק וערכי המדינה, מתבקש בית המשפט הנכבד

א. להוציא צו על תנאי נגד המשיבה המורה לה לבוא וליתן טעם מדוע לא תבטל את מדיניותה החדשה האוסרת על כ- 450 רכבי סיור את השימוש בנת"ץ, למרות שהינו רכב ציבורי וחלק מהתחבורה הציבורית בישראל. כמו גם השימוש של רכבי סיור בנת"ץ הינה שולית והשפעתה אפסית על הגודש בכבישים. ומדוע היא עושה הפליה אסורה בעת שהיא מתירה את השימוש בנת"ץ לכ- 20,000 מוניות.

ב. לחילופין, להוציא צו על תנאי נגד המשיבה המורה לה להסביר מדוע לא תשיב את המצב לקדמותו. דהיינו, לתת רישיון למונית (זכות ציבורית) לכל מורי הדרך בעלי רכב סיור. לציין שפעולה זו לא תעלה דבר לקופת המדינה, שכן גם כיום הטבת המס הניתנת לרכב סיור זהה להטבת המס הניתנת למונית.



ולראיה באתי על החתום

מרדכי ברנס, העותר

היום 4 נובמבר 2021

## תוכן עניינים

עמודים	
1	1. דף פתיח העתירה
2	2. עניינה של העתירה
3	3. סמכותו של בית המשפט וזכות העמידה של העותר
4-6	4. הגדרות ורקע כללי
6	5. הצדדים לעתירה
7-12	6. התשתית העובדתית
13	7. הטיעונים לעתירה
14	8. סיכום
15	9. הסעד המבוקש
16	10. תוכן עניינים ורשימת נספחים

## רשימת נספחים

17	מכתב מנכ"ל משרד התיירות התומך בביטול המדיניות החדשה	1. עת/
18	רשיון להסעת סיור ברכב סיור (אשכול) של רכב סיור בעלות העותר	2. עת/
19	רכב סיור דומה בהפעלתו לרכב סיור – מכתבו של מר עוזי יצחקי – סמנכ"ל	3. עת/
20	הודעת לשכת תנועה דן של משטרת ישראל לתחנות במחוז	4. עת/
21	אישור מאת עו"ד דוד לב לפס"ד של כבוד השופט צ. נוסנבלט ז"ל, תיק 89425/76	5. עת/
22	פסק דין של כבוד השופט טל פרי תת"ע 1543-02-18	6. עת/
23-29	החלטת המפקח על התעבורה מתאריך 13/9/2020	7. עת/
30	פנייה לשרת התחבורה גב' מרב מיכאלי מתאריך 22/7/2021	8. עת/
31-32	פנייה למנכ"לית גב' מיכל פרנק מתאריך 4/8/2021	9. עת/
33-34	מכתב תשובה של היועצת גב' ענבר הרשקוביץ מתאריך 17/8/2021	10. עת/





**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 היידוע 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 לת"א, ובת"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 בת"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. *דנה צוקרמן*

בברכה  
אמיר הלוי  
המנהל הכללי



## רשיון להסעת סיור ברכב סיור (אשכול)

בתוקף סמכותי לפי סעיף 5 לצו הפיקוח על מצרכים ושרותים (הסעות סיור, הסעות מיוחדות והשכרת רכב) התשמ"ה – 1985 (להלן - הצו) ותקנות 385 ו-386 לתקנות התעבורה תשכ"א – 1961 (להלן - התקנות).

ניתן בזאת רשיון להסעת סיור ברכב סיור (אשכול) מס רישוי: 79 - 415 - 96

על שם הבעלים ששמו נקוב ברשיון הרכב, בלבד. מספר מורה דרך:

לביצוע הסעות סיור ברכב סיור במסגרת משרד ההסעות:

### אגודת מורי הדרך בעלי רכב אשכול או

שערי ניקוד 38

תל אביב יפו

רשיון זה בתוקף עד תאריך: 31/03/2022

### תנאים

1. הנוהג ברכב חייב להיות בעל רשיון נהיגה מסוג מוניית/אוטובוס ובעל תעודת מורה דרך מוסמך בתוקף.
2. לא יסיע אדם ולא יתיר לאחר להסיע נוסעים ברכב סיור שניתן עליו אלא רשיון להסעת סיור בלבד ובהתאם לתנאי הרשיון.
3. לא יעביר אדם בכל דרך מדרכי העברה את הבעלות או את החזקה על רכב סיור שניתן עליו רשיון להסעת סיור, אלא באישור מראש ובכתב מאת המפקח על התעבורה.
4. רשיון זה יהיה תקף רק כשהוא צמוד לרשיון הרכב. בעל הרשיון יציגו למפקח או לשוטרי על פי דרישתם.
5. בהתאם לסעיף 8 למצו ובהתאם לתקנה 394 לתקנות התעבורה רשאית הרשות לבטל את הרשיון בכל עת אם הפר בעליו או הנוהג ברכב תנאי מתנאי הרשיון, הצו או תקנות התעבורה ועל בעל הרשיון להחזירו לרשות תוך שבועיים מיום קבלת ההודעה.

חתימה המפקח על התעבורה - הרשות



משרד התחבורה  
הבטיחות בדרכים

לשכת סמנכ"ל בכיר תנועה  
רח' בנק ישראל 5, בנין ג'נרי A  
ת.ד. 867, ירושלים 91008  
טל': 02-6663280-1  
פקס: 02-6663226  
תאריך: י"ב בסיון, התשע"א  
14 יוני 2011  
סימוכין: 23202411  
תיק: 14

נספח 3  
רכב אשכול דומה  
בהפעלתו למונית מיוחדת

לכבוד  
מר מוטי בר-נס  
ת.ד. 171  
בית זית, 90815

**הנדון: פיקוח קצין בטיחות על רכב סיור ותיור (רכב אשכול)**  
מכתבי מיום 3.5.11

במענה לפנייתך לגורמים שונים במשרד התחבורה ולמכתבי אלק שבסימוכין ולאחר שבחנתי את טענותיך אבקש להביא לידיעתך, כי החלטתי להשוות את החובה להעסיק קצין בטיחות החלה על משרד הסעות המפעיל שירות להסעת סיור ברכב סיור (רכב אשכול) בהתאם לתקנות 579 ו- 580 לתקנות התעבורה לחובה להעסיק קצין בטיחות החלה על מפעל המפעיל מוניות. דחינו החובה תחול על תאגיד המפעיל 20 רכבי אשכול ומעלה.

בהחלטתי הבאתי בחשבון את העובדה שרכב אשכול דומה באופן הפעלתו לזה של מונית מיוחדת. מדובר ברכב המסיע נוסעים בשכר בעל נסועה חעולה על הכמוצע. כמו-כן בהתאם למדיניות משרד התחבורה אנו מפחיתים ככל הניתן רגולציה ומצאתי שבמקרה שלפנינו ניתן להקל עם בעלי רכב אשכול, ללא פגיעה ברמת הבטיחות.

הגני להבהיר כי לאחר תיקון תקנות התעבורה בהתאם להחלטתי זו, יהיה עליכם למלא את כל החובות הנגזרות מכך ואין לראות בהחלטה זו כויתור או כהקלה על הצורך להקפיד ולשמור על רמת בטיחות נאותה.

כמו-כן יש להדגיש כי אין בהחלטתי זו משום אישור או הכרה בכל יתר טענותיך כנגד עובדים במשרד התחבורה ותפקודם.

בברכה,  
  
עוזי יצחקי  
סמנכ"ל בכיר תנועה

לשירותך: מענה טלפוני מכל טלפון \*5678 ו/או חיוג ממרכזיה 12225678  
מענה אנושי, הפועל בימים א'-ה' בין השעות 07:00-20:00, בימי ו' עד 13:00  
אתר האינטרנט של משרד התחבורה [www.mot.gov.il](http://www.mot.gov.il)

נספח 4  
 הודעת לשכת תנועה מחוז דן  
 של משטרת ישראל  
 לתחנות במחוז

אורן 0009

6תגנ/3/אורן (2) זכיי (2) תגנ (5)

רגיל מכפר תגנ 5925

מאת לתב דן

בשביל כל מפקדי, רמס / התנועה: הרצליה, מסובים, רמת השרון, גבעתיים, *607*  
 דן: רלסמ, משאז, לכמ: יחס 1,2,3, לתב: יחס 1,2,  
 טידיעה זגמ דן

זמן 0730 28.05.90 מליה 29

=הנדון: רכב ייאטכוליי סיזר ותיזר

1. רכב אשכול לפי הגדרתו בחוק דינו רכב ציבורי רמאאא רשאי לנוסע בנהצ זפטור (עפ"י חפנה 2 לתכנות התעבורה) בחגירת הגורות.
2. טידיעהכמ ולטיעוריהם שבועיים=

בשרת תגנ 5925

280811 280900 שרעמי יו

כנסמכ

280902 280906 05/90

ל  
 89  
 מ  
 י  
 פ



י  
 ש

313 אב אורק-711  
David Lev, Advocate

נספח 5

19.12.76

לכב'  
גח, חברה לחיירו  
הירקון 59  
תל-אביב

א.נ.ג.

הנני להודיעכם כי ביום 12.76 19 בחיך 89423/76  
בנית משפט השלום לתעבורה בתל-אביב קבע כב' חשופט  
צ. גוטנבלט כי רכב "אשכול" הינך רכב ציבורי, כמשמעותו  
במקרה התעבורה וכי זהו רכב "אשכול" דשאים לנסיעה  
בכל מקום בו מותרת נסיעה לפי הסדור לרכב ציבורי.

צכבוד דג  
דוד ל. עו"ד

דד חפס • • על, 89423  
תל-אביב

בדובי-דוד שני  
דד דג  
תל-אביב  
89423

תל-אביב, דודל א  
תל-אביב, דד. 89423





# נספח 6

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

01 מאי 2018

תת"ע 1543-02-18 מדינת ישראל נ' עזאת אבו רביעה

דו"ח תעבורה 90508277135

לפני כבוד השופט טל פרי

מדינת ישראל

המאשימה

נגד

עזאת אבו רביעה ת.ז. 056313745

הנאשם

נוכחים

ב"כ המאשימה: עו"ד מוסקוביץ

אין התייצבות לנאשם

## פרוטוקול

ב"כ המאשימה

שוחחתי אתמול עם הסנגורית, ובהסכמתה, חוזרים מכתב האישום ללא צו להוצאות.

אכו מדובר ברכב סיוור כהגדרתו ועל פי התקנה לא ייאכף נתצנגד רכב סיוור.

## החלטה

לאור האמור, נורה על ביטול כתב האישום ללא צו להוצאות.

ניתנה והודעה היום ט"ז אייר תשע"ח, 01/05/2018 במעמד הנוכחים.

טל פרי, שופט

## נספח 7 החלטת המפקח על התעבורה

### הנדון: החלטה – נסיעת רכבי סיור בנתיבי תחבורה ציבורית

#### רקע:

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

מצ"ב העתק הפטור, נספח א'.

2. בהתאם לפטור זה, רכבי סיור (להן גם: "רכבי אשכול") רשאים לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית (להלן: "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, לגבי... וזאת לא יאוחר מ-31.3.2020.

...  
ביצוע מתוכנן: החל מ-1.1.2021"

מצ"ב העתק ההודעה, נספח ב'.

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

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

מצ"ב העתק האישור, נספח ג'.

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

#### הדיון 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"תים").

11. אחד הפטורים הנפוצים, הוא הפטור הרלוונטי לענייננו, הוא פטור מתמרור 501 שפירושו: "כביש או נתיב או שול לתחבורה ציבורית...".

בהתאם לנוהל: "כללים מנחים למתן פטור 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).



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

12. "רכב סיור" מוגדר בצו הפיקוח כדלהלן:

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

"סיור" מוגדר כך:

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

"רכב ציבורי" מוגדר בפקודת התעבורה:

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

#### ההסתייגויות

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

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

פניית מר ראובן מצ"ב כנספח ד'.

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

כן נטען כי רכבי סיור שווים למוניות ולפיכך זכאים לאותן זכויות, וכי מספר רכבי הסיור הוא אחוז זניח מתוך כלל הרכבים בישראל כך שאף אם רכבים אלה לא יזכו לנסוע בנת"צ, לא יהא בכך כדי לעזור לבעיית העומס בנת"צ. עוד נטען שמטרת הנסיעה בנת"צ היא בהקלה על שינוע המונים, ומאחר ורכב אשכול מסייע מסי' נוסעים, גם הוא זכאי לפטור זה. לבסוף טענה חברת שבטי ישראל, כי קיים צורך דחוף בהרחבת והעמקת התשתית התיירותית, וכי משרד התיירות אינו נוקט סנקציות כנגד נהגי מוניות המציעים את שירותיהם לתיירים 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 חלה ירידה משמעותית בתיירים, ומשרד התיירות מגבש תכניות ל"יום שאחרי" על מנת לעודד תיירות נכנסת בחזרה לישראל. כחלק מפעולות עידוד אלה, רואה משרד התיירות חשיבות רבה בהמשך האפשרות של שימוש ברכבי אשכול בנת"צ. לכן מבקש משרד התיירות לשקול בחיוב מתן היתר המשכי לפטור זה.

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

## החלטה

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

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

מה בין רכב סיור למונית

17. אכן, רכב סיור עולה כדי "רכב ציבורי" כהגדרתו בפקודת התעבורה וכך אף מונית, אך הדמיון בין השניים מסתכם בכך ששני הרכבים מבצעים הסעה בשכר, ברכב קטן, ושל אנשים זרים. מעבר לכך, רב השונה על הדומה:
- ברכב סיור אין מדובר בנוסעים אקראיים מתחלפים כמו במונית;
  - ברכב סיור מדובר בהסעה לאורך יום שלם או יותר, מה שאין כך במונית;
  - ברכב סיור הקשר בין הנהג לנוסעים נוצר מראש, כאשר במונית הקשר נוצר לרוב במונית עצמה;
  - בניגוד לנהג מונית, אין על נהג רכב סיור חובה להסיע נוסעים, וזכותו לסרב להסעת נוסעים שהוא אינו מעוניין;
  - ברכב סיור הנוסעים הם לרוב תיירים, מה שאין כך במונית;
  - ברכב סיור התקשורת בין הנהג לנוסעים היא רבה יותר מאשר במונית.
- לפיכך עמדת משרד התחבורה היא כי רכב סיור אינו מונית. מדובר בשני סוגי רכבים נפרדים ושונים, לכל אחד מהם מאפיינים שונים והתייחסות שונה בדין. עמדה זו של המשרד נאמרה מסי פעמים בשנים האחרונות, וראה 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 המנחים מפורטים הקריטריונים לרכבים הזכאים לפטור מתמרוך 501. רכב העומד בקריטריונים זכאי לנסוע בנת"צ, ללא קשר לאחוזו שלו מכלל הרכבים.

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

הפגיעה בתיירות

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

24. עם זאת, אין לטעמנו קשר ישיר בין השארת ההיתר לנסוע בנת"צ, לבין השבת 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 ממילא לא ניתן להתייחס אליה.

**סיכום**

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

31. הביטול יכנס לתוקף החל מיום – 01.02.21.

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



**העתק:**  
מר אסי סוזנה – מנהל אגף היסעים  
עו"ד שירה יהלומי - הלשכה המשפטית  
גב' טלי גדליהו – אגף היסעים



לכבוד:  
גב' מרב מיכאלי – שרת התחבורה  
באמצעות הדוא"ל

גבירתי,

**הנדון: בקשה לפגישה בנושא השימוש בנתיב תחבורה ציבורית של רכב סויר- אשכול.**

1. בהמשך להחלטתו של המפקח על התעבורה, הקודם, מ – 1.4.21 להפסיק את האישור לרכבי אשכול משנת 1971 להשתמש בנתיבי התחבורה הציבוריים (להלן "נת"ץ").
2. "רכב סויר", המכונה רכב אשכול, הינו ע"פ ת"ת רכב ציבורי המיועד להסעת תיירים בשכר. מחויב לעמוד בתקינה כמונית, ופועל באופן זהה למונית במתן שירות נסיעת סויר ע"פ ת"ת (3)492 ו – (3)493.
3. הנהג ברכב חייב להיות מורה דרך מורשה מטעם משרד התיירות, ובעל רישיון נהיגה למונית.
4. רכב אשכול הינו מוצר ייחודי שהוקם ע"י שר התיירות משה קול ושר התחבורה ישראל בר-יהודה בשנת 1961 כתחליף ל- "מונית "מיוחדת" לצורך הסעת תיירים. מצ"ב מכתבו המנומק של מנכ"ל משרד התיירות מר אמיר הלוי בדבר החיוניות של רכב אשכול לענף התיירות.
5. המפקח ביטל כלאחר יד את הנימוקים של מנכ"ל משרד התיירות, ולא שהה לטיעונים שהצגנו בפניו, סירב להיפגש איתנו, וטען בין השאר: - כי הנת"ץ מיועד לתושבי מדינת ישראל, בכל העולם תיירים רגילים לעמוד בפקקים, וכי התיירים יכולים להשתמש בשירותי התחבורה הציבורית בישראל. ובנוסף כי הוא מתכוון לבטל את האישור הנסיעה בנת"ץ גם למוניות, וכשזה יקרה אנחנו נחריש.
6. בצר לנו פנינו לעזרת בית המשפט שפסק ב- 28/6/21 להאריך לנו את האישור השימוש בנת"ץ עד 31/12/21, כדי להתארגן ולהיערך אל מול משרד התחבורה. בית המשפט גם קבע כי ראוי לבחון מחדש ולתת משקל סביר ונאות למוצר תיירות זה המעניק שרותי הסעה והדרכה לציבור התיירים.
7. **לציין כי מדובר על כ- 450 רכבי אשכול הפזורים בכל הארץ, ולא מהווים כל עומס על הנת"ץ המשרת 60,000 כלי רכב ציבוריים אחרים – אוטובוסים ומוניות.**
8. אנו מבקשים פגישה עם הנוגעים בדבר, בחסות המנכ"לית, כדי שנוכל להציג את העובדות ואת הנושא באופן מקצועי הוגן וכנדרש.

בכבוד רב,

החתומים מטה נציגי מורי הדרך ומשרדי הסעות "רכב אשכול",

החבר מוטי בר-נס יו"ר אגודת אשכול  
החבר יוני שפירא יו"ר מורשת דרך עמותת מורי הדרך בתיירות נכנסת  
החבר מיקי מלכה יו"ר אגודת מורי הדרך  
מר גדעון בקר - גאי טורס, מר חיים סבאג – שירותי תיירות בישראל

**העתקים:**

- מר יואל רוזנבוזוב - שר התיירות
- גב' מיכל פרנק - מנכ"לית משרד התחבורה
- מר אמיר הלוי – מנכ"ל, מר פיני שני – סמנכ"ל משרד התיירות



לכבוד:  
גבי מיכל פרנק – מנכ"לית  
משרד התחבורה  
רח' בנק ישראל 5

שלום רב,

**הנדון: בקשה לפגישה בנושא שימוש בנתיבי תחבורה ציבוריים ע"י רכב אשכול**

1. רכב אשכול - סיור, הינו רכב ציבורי המיועד להסיע עד 8 תיירים ע"פ ההגדרות בת"ת, הינו מוצר ייחודי שהוקם ע"י שר התיירות משה קול ושר התחבורה ישראל בר-יהודה בשנת 1961 כתחליף למונית "ספיישלי" לצורך הסעת תיירים, ראה ת"ת (3)492, ו- (4)493 "נסיעת סיור למונית".

2. כיום מורשים 60,000 כלי רכב המוגדרים כרכב ציבורי להשתמש בנת"צים, ולכן רכבי האשכול הפזורים בכל הארץ לא מהווים כל עומס משמעותי על הנת"ץ, כאלפית האחוז מהנסועה.

**3. רכבי אשכול כרכב ציבורי וכתחליף למונית הורשו להשתמש בנת"ץ מיום הקמתם בתחילת שנות ה-70.**

4. מפעילי רכב אשכול, הם מורי דרך מנוסים (מינימום 3 שנים) שעומדים בקריטריונים רבים הכוללים ידיעת שפות זרות ברמה אוניברסיטאית, ורישיון נהיגה למונית, ומשמשים כשגרירים לישראל.

5. מפאת ביקורת ציבורית נוקבת של התקשורת והתנועה לחופש המידע, כולל עתירה מנהלית, נגד המפקח על התעבורה שחילק כ- 2,000 אישורי נסיעה לנת"ץ בשנת 2017, גידול של 60% **המפקח רחץ בניקיון כפיו, וטען כי הוא מנהיג מדיניות חדשה המבטלת את כל האישורים לנסיעה בנת"ץ למעט אוטובוסים, דהיינו, ללא כל התחשבות בצרכים, כולל כוונה לבטל את האישורים גם למוניות.** לציין כי אם יבוטל האישור למוניות אנחנו נחריש.

6. המפקח התעלם וביטל את כל הטענות שלנו, סירב להיפגש איתנו, וטען בין השאר: - כי הנת"ץ מיועד לתושבי מדינת ישראל, בכל העולם תיירים רגילים לעמוד בפקקים, וכי התיירים יכולים להשתמש בשירותי התחבורה הציבורית בישראל.

7. המפקח התעלם מהתמיכה המלאה לה זכינו ממשדד התיירות, מצ"ב מכתב מנכ"ל משרד התיירות במשך 8 השנים האחרונות, מר אמיר הלוי, שהסביר באופן ברור ביותר כי -

**"מרובר בשירותי תיירותי המאפשר להציע לתיירים המבקרים בישראל, מוצר איכותי ברמה גבוהה. בשל החשיבות של המוצר, הגיעו הנוגעים ברוב - משרד התיירות, משרד התחבורה ורשות המיסים להסדר על פיו ניתן לרכוש את רכב האשכול בהטבת מס, דבר המאפשר הזלת השירות לתייר."**

8. לצערנו המפקחים, שלאחרונה מתחלפים כל כשנה, ואשר לא הגיעו מהתחום, ועם כל הכבוד ללא רקע וניסיון בתחום, סירבו להיפגש איתנו, וסירבו להתחשב בטיעונים שלנו. בליט ברירה נאלצנו לבקש את עזרתו של בית המשפט הנכבד שנתן החלטה לתת לנו פרק זמן של עוד 6 חודשים, עד 31/12/2021, כדי להסדיר העניין.

9. אנא הח"מ, המייצג את כל הארגונים המייצגים בעלי רכבי אשכול - מורי דרך ומשרדי הסעות ספור.

- א. "מורשת דרך" - עמותת מורי הדרך בתיירות נכנסת - החבר יו"ר יוני שפירא.
- ב. "אגודת מורי הדרך" - החבר יו"ר מיקי מלכה
- ג. ג.א.י טורס מר גדעון בקר משרד הסעות ספור
- ד. שרותי תיירות בישראל - מר חיים סבאג - מרד הסעות ספור.

**מבקשים כי גבירתי תואיל להיפגש איתנו לצורך דיון בנושא**, וכי הח"מ החבר מוטי בר-נס יו"ר אגודת אשכול ישמש כמציגינו בעניין.

**נושא הפגישה:** שימוש בנתיבי תחבורה ציבוריים ל"רכב אשכול" - מוצר תיירות ייחודי חשוב ונחוץ, המהווה מענה לציבור התיירים הזקוקים לשירות זה.



בכבוד רב,

מוטי בר-נס, יו"ר

העתקים:

- מנכ"ל משרד התיירות מר אמיר הלוי
- סמנכ"ל משרד התחבורה מר פיני שני
- חברים בעלי רכב אשכול





משרד התחבורה  
והבטיחות בדרכים  
המנהל הכללי

ט' באלול תשפ"א  
17 באוגוסט 2021  
4000-0064-2021-0166828

לכבוד

מוטי בר-נס

יו"ר אגודת אשכול

שלום רב,

**הנדון: פנייתכם בנושא שימוש בנתיבי תחבורה ציבוריים ע"י רכב אשכול**

(סימוכין: פנייתכם למנכ"לית המשרד בנושא שבנדון מיום 4 לאוגוסט 2021)

פנייתכם בנושא שבנדון הועברה לטיפולו והריני להשיבכם כדלקמן:

נתיבי התחבורה הציבורית (נת"צים) לסוגיהם מיועדים בראש ובראשונה למשתמשים בתחבורה ציבורית, בין אם תושבי המדינה או אורחים, ובחלק מהמקרים גם לעידוד שיתוף נסיעות, כגון נתיבים רבי תפוסה (נר"תים) - נת"צים בהם יכולים לנסוע גם רכבים פרטיים שבהם נהג + 2 או 3 נוסעים – כולל רכבי הסיור. נתיבים אלה נפתחו לראשונה לפני כשנתיים ובעתיד ייפתחו נתיבים נוספים.

בזמנו ניתן אישור לנסיעה בנת"צים של רכבי סיור, משיקולים שונים שמוזכרים במכתבכם. יצוין כי אישור זה ניתן במציאות שונה משמעותית מהמצב כיום, גם בהיבט של עומסי תנועה בכבישים וגם מבחינת מדיניות משרדנו באשר לפיתוח נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית או אמצעים אחרים לצמצום הגודש בכבישים: בשנים האחרונות מקודמים פרויקטים רבים בתחומים אלה, בין היתר רשת נתיבי מהיר-לעיר – צירי העדפה לתחבורה ציבורית בערי מטרופולין ת"א ובכבישי הגישה לערים, רשת שבילי אופניים מטרופולינית, נתיבים מהירים, חניוני חנה וסעו ועוד. במציאות זו, ההתמקדות היא על אוכלוסיית היעד העיקרית של הזכאים לנסיעה בנת"צ ויש לאפשר כמה שפחות כניסות של רכבים אשר אינם כלולים באוכלוסייה זו. לכן, כפי שצוין גם במכתבכם, אנו אכן בוחנים צמצום ההיתרים לסוגי רכבים, בעיקר בתוך הערים.

רח' בנק ישראל 5, ת.ד. 867, קרית הממשלה בנין ג'נרי A ירושלים טל: 02-6663030/2 פקס: 02-6663033

אתר משרד התחבורה <https://go.gov.il/mot>

איננו מקלים ראש במטרות והיעדים של משרד התיירות בכל הקשור לעידוד תיירות בארץ, אולם מבחינת משרדנו, כגוף האמון על שיפור התחבורה הציבורית ושיפור הניידות באופן כללי באמצעות צמצום הגודש בכבישים, אין מקום למתן עדיפות לנסיעה מהירה לתיירים על פני תושבי המדינה אשר צריכים להגיע לעבודה/לסידורים דחופים וכיו'.

בברכה,



ענבר הרשקוביץ  
יועצת בכירה למנכ"ל