

ע ת " מ

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

מרכזי 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

עותר 1

אגודת אשכול מס' אגודה 57-005230-8
אגודה שיתופית לבעלי רכב אשכול בישראל בע"מ
כתובת האגודה ודרכי ההתקשרות כמו עותר 1

עותרת 2

באמצעות עותר 1

נ ג ד

מדינת ישראל - משרד התחבורה - המפקח על התעבורה
המשיבה
באמצעות

פרקליטות המדינה מחוז ירושלים

עתירה מנהלית נגד המשיבה

בגין החלטתה לדחות את בקשת העותרים להמיר זכות הפעלת רכב סיור-אשכול בהטבת מס, המיועד למתן שירות הסעות סיור (להלן "רכב אשכול"), בזכות הפעלה למונית (להלן "הבקשה"), ולהשיב את המצב לקדמותו כפי שהיה בעבר, ולפני שהמשיבה יזמה ושכנעה בעלי זכות הפעלה למונית טיול ותיור בסיווג ענף כלכלי 4927 להמירה בזכות הפעלה לרכב אשכול.

תוכן עניינים עמ' 16, רשימת נספחים בעמוד 17

I עניינה של העתירה

1. **מוגשת בזאת עתירה מנהלית נגד המשיבה** בגין החלטתה מתאריך 12/1/2022 מצ"ב **נספח 1** (להלן "ההחלטה"), לדחות את בקשת העותרים מתאריך 21/12/2021, להמיר את הזכות להפעלת רכב אשכול, בזכות להפעלה מונית, (להלן **הבקשה**) מצ"ב **נספח 2**. ובכל להשיב את המצב לקדמותו, וכפי שהיה בעבר, לפני יוזמתה של המשיבה משנת 1961 להמיר זכות למונית בזכות לרכב אשכול.
2. הבקשה הוגשה כדי לתת תרופה לפגיעה החמורה שנפגעו מורי הדרך בעיסוקם, מהחלטתו הלא הוגנת, ולא חוקית של המפקח על התעבורה (להלן "המפקח"), אשר ניתנה לכאורה, ע"פ סמכותו, בתאריך 13/9/2020, החלטה שביטלה את זכות הנסיעה בנתיבי התחבורה הציבוריים (בקיצור נתן) שהיו לרכבי אשכול, מיום הקמת הנת"ץ, וע"פ זכותם כרכב ציבורי, מצ"ב **נספח 3** (להלן "החלטת המפקח").
3. בנוסף בתאריך 17/1/2022 הגישו העותרים ערעור על ההחלטה, מצ"ב **נספח 4**, למנכ"לית המשיבה. גם לערעור זה השיבה המשיבה בשלילה, מצ"ב **נספח 5**.
4. טיעון עיקרי לבקשת העותרים להמיר את הזכות של רכב אשכול (בעבר כונה רכב תיירות) בזכות למונית היא העובדה כי הייתה זו המשיבה שיזמה את ההמרה (להלן "ההמרה"). אך כיום המשיבה טוענת כי רכב אשכול שונה שוני רב ממונית וכי אין לה סמכות לבצע המרה וכי היא לא זוכרת שהיה כזה דבר בעבר. להלן ציטוט מתוך פס"ד בבג"ץ 73/65 גלבווע חברה לתיירות ואח' נ' המפקח על התעבורה מצ"ב **נספח 6**

" בהתאם למדיניות דאז של משרד התחבורה, התנה המפקח על התעבורה, בשנת 1961, את הוצאת מספר רישיונות למכוניות תיירות לעותרות בהחזרת אותן מספר רישיונות למוניות שהיו להן ... "

האמור כאן מוכיח באופן שלא משתמע לשני פנים כי -

- א. הייתה זו המשיבה שיזמה את ההמרה בשנת 1961.
 - ב. ההמרה בוצעה ע"י החלפת רישיון / זכות למונית ברישיון / זכות לרכב תיירות / אשכול.
5. **סמכותו של בית המשפט הנכבד לדון בעתירה זו הינה** על פי סעיף 5(1) לחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, תש"ס-2000 ועל פי סעיף 14(א) בתוספת הראשונה.

II העתירות נגד ההחלטה והמדיניות

6. ומכיוון שהעותר נכוה ברותחין והוא מנסה להיזהר בפורשין. וכדי שלא ייכשל פעם נוספת בכשל שנקבע בפסק דין בבג"ץ 7480-21 מצ"ב **נספח 7**, העותר נגד המשיבה, בקשר לחובתו לספק לבית המשפט את כל המידע לגבי על כל העתירות הקודמות שלו הנוגעות להחלטה, ראה סעיף 11 לפסק הדין, ובהתייחס לעובדה שהעותר כן צירף את המידע אבל ... " ... באופן המוצנע עד מאוד בו צוינה העתירה המנהלית בעתירה דנן – ללא צירוף המסמכים הרלוונטיים לרבות פסק הדין שניתן בעתירה המנהלית והעתירה עצמה, כדי להצדיק את דחיית העתירה שלפנינו. "

מבקש העותר בפתחה של העתירה, להודיע לבית המשפט הנכבד כי עניין החלטת המפקח לבטל את הזכות של רכבי אשכול לנסוע בנתץ נידון ב- 3 עתירות אשר יפורטו להלן.

לציין כי עניינה של עתירה אין לו כל קשר לעתירות הקודמות שבהן ניסה העותר לערער על החלטת המפקח ועל מדיניות המשיבה בנושא ביטול הנתץ לרכבי אשכול.

לאור פסקי הדין העותר נאלץ לקבל עליו את הדין, למרות שעד היום העותר חושב שההחלטה נעשתה משיקולים זרים, ללא כל ביסוס עובדתי ושלא לצורך. כמו גם, ועם כל הכבוד לבתי המשפט, הרי בתי המשפט בערכאות השונות מעולם לא דנו בטיעונים עצמם נגד ההחלטה ונגד המדיניות.

7. העותר בעצמו, עתר עבור עצמו כבעל רכב אשכול משנת 1997, אך גם כנציג של כל בעלי רכב אשכול בישראל כיו"ר אגודת אשכול משנת 2009, ובהסכמת כל הגורמים האחרים בענף, נגד ההחלטה ב- 2 עתירות מנהליות ועתירה לבג"ץ נגד המדיניות.

8. עת"מ 9626-09-20 נגד ההחלטה - העתירה נמחקה בהחלטתו של כבוד השופט אברהם רובין מן הטעם " ... הוגשה טרם זמנה ... " מצ"ב ההחלטה **נספח ???**.

9. עת"מ 3689-11-20 העותר נגד המשיבה מצ"ב **נספח ??**, עתירה נגד החלטת המפקח - בפסק דין של כבוד השופטת תמר בזק רפפורט מתאריך 28/6/2021 מצ"ב **נספח ???** נקבע כי

" ... רשאי המשיב לשנות את מדיניותו מעת לעת, בשים לב לנסיבות המשתנות, אלא ששינוי מעין זה מחייב מתן משקל נאות לאינטרס ההסתמכות "

ע"פ פסק הדין, יישום החלטת המפקח נדחתה בחצי שנה עד 31/12/2021.

10. עתירה לבג"ץ 7480-21 מצ"ב **נספח ???**, נגד המדיניות שלכאורה הובלה את המפקח לתת את החלטתו לבטל את הזכאות של רכבי אשכול להשתמש בנתץ. פסק הדין ניתן לאחר שהמשיבה הגישה בקשה לפסול על הסף את העתירה

"... העותר אינו יכול לעתור בשנית לבית משפט זה באותן הטענות מבלי שארע שינוי נסיבות מהותי ... " סעיף 9 לפסק הדין.

"... העותר עתר לבית המשפט לעניינים מנהליים ועל בסיס אמרותיו ניתן פסק הדין בעתירה המנהלית שקבע כי הפטור לרכבי סיור יעמוד בתוקפו בתקופה שבין 1.7.2021 לבין 31.12.2021. אז, משהתקרב המועד לפקיעת הפטור, עתר בשנית (או ליתר דיוק בשלישית), הפעם במסגרת עתירה לבית משפט בשבתו כבית משפט הגבוה לצדק. התנהלות שכזו אין לקבל. " פסק הדין צורף ראה נספח ?? .

11. במצב העניינים שנוצר, בפועל העותר מעולם לא הצליח להביא את החלטת המפקח ואת מדיניות המשיבה לבחינה משפטית מעמיקה בפני בתי המשפט. ולכן העותר נאלץ להיכנע לדין.

12. בפועל בעת שהעותר נתן הסכמתו לפסק הדין בעת"מ 3689-11-20, שהוצע ע"י בית המשפט הנכבד, במו ידיו סתם את הגולל על דיון במדיניות של המשיבה ועל ההחלטה בפני מערכת בתי המשפט, וזאת מבלי שהעותר היה מודע לכך.

העותר הסכים להצעת בית המשפט הנכבד מתוך מחשבה כי בממשלה חדשה ובאמצעות כבוד שרת התחבורה החדשה מרב מיכאלי הוא יוכל להוכיח כי המפקח פעל משיקולים זרים! אך שרת התחבורה מעולם לא הסכימה לדון בכך.

13. יש לציין כי שרת התחבורה החדשה מייד בראשית דרכה החליטה להדיח את המפקח מר שילה אדלר שעמד מול העותר בעתירותיו הנ"ל מתפקידו, לכאורה, בגלל כשלים חמורים באופן מינויו והכישורים להם נדרש. דרישה לפיטוריו עלתה גם עלתה ע"י התנועה לאיכות השלטון שהגישה לבית הדין האזורי לעבודה בירושלים בטענה כי הוא אינו עומד בתנאי הסף של המכרז לתפקיד. אך בית הדין דחה את התביעה.

14. רק באמצעות מהלך פוליטי שלכאורה, הסתיים ממש לאחרונה, הצליחה השרה לסלק את מר שילה אדלר מתפקידו במשרד התחבורה, וזאת כאמור במהלך פוליטי שבו מר שילה אדלר מצא כיסא אחר לשבת עליו והוא צפוי להתמנות לתפקיד ראש מינהל ההתיישבות במשרד הבינוי והשיכון. עניין המעיד על כשלים במינויו של המפקח מלכתחילה, ובמיוחד לגבי העובדה שלמפקח הזה לא הייתה כל הכשרה מקצועית נדרשת כדי למלא את תפקיד המפקח. אפילו כבוד השופטת בדיון ?????? הבחינה בכשל המקצועי של המפקח אשר טען כי רכבי האשכול מהווים עומס משמעותי על הנתץ, למרות שכל מי שענינו בראשו מבין כי 500 כלי רכב מתוך 60,000 אלף הינם לא רק בטל בשישים אלא בטל במאה ועשרים.

15. הכשל במינוי מר אדלר שילה לתפקיד המפקח הינו כשל חמור לדעתו של העותר הבקיא היטב בענף, ובעת שהוא רואה כאשר תפקיד זה ניתן, לכאורה, לאנשים "כבונוס" על שירותם הפוליטי, ולא כתפקיד מקצועי וחשוב מאין כמוהו. למר שילה אדלר לא היה כל ניסיון בתעבורה בהיקף ארצי משמעותי! וכנדרש ממי שמתמנה לתפקיד המפקח!

16. הוכחה נוספת לכשל החמור של המשיבה במינוי המפקח היא העובדה כי בשנים האחרונות מתחלף המפקח, שצריך להיות איש מקצוע בעל ניסיון רב בתחום, כל שנה, והוא אינו יכול ללמוד את התפקיד ובוודאי שאינו יכול להשקיע בתפקיד. ובנוסף לתפקיד המפקח ממנה המשיבה מי שזה התפקיד המשני שלו, בעוד התפקיד הראשי שלו הינו תפקיד אחר תובעני אף יותר ובמשרה מלאה. במקרה של מר שילה אדלר הוא מילא תפקיד של משנה למנכ"ל משרד התחבורה וסמנכ"ל תכנון ופיתוח תשתיות, תפקידים החולשים על מערכות ענק ותקציבים של מאות מיליארדי שקלים, בעוד שלמר שילה אדלר לא היה כל ניסיון בניהול כאלה מערכות! וכמובן שאדם המנהל מערכות כה גדולות כה מסובכות ותקציבים כה גדולים לא נותר זמן פנוי לעשות תפקיד כלשהו, ובוודאי לא תפקיד ארצי רב מערכתי ומסובך כמו המפקח!

III מושגים, הגדרות ועובדות נדרשים

17. "ההמרה" ההמרה שביצעה המשיבה בעקבות יוזמתה להקים את ענף רכב אשכול בשנת 1961, כאשר המירה רישיון למונית ברישיון לרכב תיירות, היום מכונה רכב אשכול וכפי שיוסבר להלן.

מכיוון שהמשיבה מודה כי אין ברשותה מעקב אחר מהלכים שהיא ביצעה בעבר, לדוגמה היא לא יודעת למה ניתן הפטור. מפנה העותר לסעיף ד' בבג"ץ 73/65 גלבע חברה לתיירות בע"מ, ואח"גד המפקח על התעבורה (י' גיא) 21 אח' "פסקי דין" כרך יט, חלק שני, תשכ"ה/תשכ"ו-1965 -

"... בהתאם למדיניות דאז של משרד התחבורה, התנה המפקח על התעבורה בשנת 1961, את הוצאת מספר רישיונות למכוניות תיירות לעותרות בהחזרת אותו מספר רישיונות למוניות ... "

ובהמשך בסעיף ו. א.

"... לעותרות לא היתה זכות חוקית קנויה לרישיונות שביקשו למכוניות תיירות, ולפי סעיף 13 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הולכת סיור ברכב פרטי), תש"ך-1960, שהיה בתוקף באותו זמן, רשאי היה המפקח לעתנות נתינת רישיון בתנאים שייראו לו..."

מהעובדות הנ"ל שאב העותר את המושג המרה, ואת הרעיון כי המשיבה תפצה את מורי הדרך בהשבת פעולת ההמרה למצב הראשוני. כמו גם לסמכות שיש למפקח לעשות כן.

18. " רכב סיור " רכב ציבורי המיועד להסיע עד שמונה נוסעים מלבד הנהג ואשר צוין ברישיון הרכב כרכב סיור; סעיף 1 הגדרות לתקנות התעבורה (בקיצור ת"ת).

19. " רכב סיור " – רכב מנועי ציבורי המיועד להסיע עד שבעה אנשים מלבד הנהג ואשר צוין ברישיון הרכב כרכב סיור. סעיף 1 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעות סיור, הסעה מיוחדת השכרת רכב) תשמ"ה-1985. (להלן "הצו")

יש חוסר התאמה בין הצו לת"ת במספר הנוסעים, אבל מכיוון שת"ת גוברות על הצו, מספר הנוסעים המותר ברכב סיור הינו שמונה נוסעים על פי ת"ת.

20. " רכב ציבורי " רכב המשמש, או המיועד לשמש, להסעת נוסעים בשכר; " פקודת התעבורה (להלן "הפקודה") סעיף 1, הגדרות.

21. " **נתיב תחבורה ציבורית** " נתיב המוקצה לנסיעת רכב ציבורי, ע"פ הפרשנות הסבירה, וע"פ הצעת חוק נתיבי תחבורה ציבורית, התשע"ה-2015.

22. " **נסיעת סיור** " - נסיעה במונית שעומדת כולה לרשות מזמין הנסיעה לשם סיור, טיול או תיור; סעיף 485 לת"ת פרק מוניות.

23. " **סיור** " 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; סעיף 1 לצו.

24. " **הסעת סיור** " אין בחוק הגדרה למושג זה, אבל הפרשנות הסבירה היא כי זו הסעה ע"י רכב סיור, למטרת סיור. "הסעת סיור מוזכרת 35 פעמים בצו ואלה חלקם

א. " **משרד להסעות** " – תאגיד העוסק לפי מטרותיו במתן שירות של הסעה מיוחדת, הסעת סיור או השכרת רכב לנהיגה עצמית, כולם או מקצתם; סעיף 1 לצו – הגדרות.

לציין כי העותר ייסד ומנהל 52 משרדי הסעות כדי למנוע את העושה שגרמה המשיבה לעותר ולמורי הדרך הפרטיים כאשר נתנו אותם בידי תאגידים מסחריים רבי עוצמה. וזאת תודות ללחצן של עתירות מנהליות 12-12-9966, 12-02-12895, שבזכותן שונתה דרך ההפעלה של רכבי אשכול, והתאפשרה התארגנות באגודות שיתופיות בבעלות מורי הדרך עצמם.

ב. סעיף 3 (א) לצו פרק חובת רישיון

" לא יסיע אדם ולא יתיר לאחר להסיע הסעת סיור ברכב אלא אם כן נתן לו המפקח רישיון להסעת סיור לגבי הרכב, לפי פרק ג' או ד', לפי העניין, ובהתאם לתנאיו.

ג. ע"פ סעיף 26 לצו חלה החובה על בעל רכב אשכול לשאת את סמל האשכול. סמל הדומה לסמליל (לוגו) של משרד התיירות. הסמל הינו על פי המתואר בספר במדבר פרשת המרגלים י"ג 2 "שלח לך אנשים, ויתורו את ארץ כנען..." 23 "ויבואו עד נחל אשכול, ויכרתו משם זמורה ואשכול ענבים אחד, וישאוהו במוט, בשניים...". זה מקור הכינוי **רכב אשכול**.



25. ת"ת 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.

26. ת"ת 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).

27. " הפטור " המדובר בהחלטה, מצ"ב **נספח ????**. הינו פטור שניתן על פי בקשת אגודת מורי הדרך כדי שיהווה נייר הסבר לשוטרי תנועה שלא היו מודעים לפרשנות הסבירה לחוק. המצב החוקי מיום הקמתם של הנתצים בישראל כי לרכב אשכול היה זכות להשתמש בהם מתוקף היותם רכב ציבורי.

28. "הטבת מס לרכב אשכול" (להלן "הטבת המס"), הינה הטבת מס הניתנת לרכב אשכול באמצעות ועדת רכב אשכול, ועדה המשותפת למשרד התיירות, התחבורה ורשות המיסים, ע"פ צו תעריף המכס. הטבת המס לרכב אשכול הינה תוצאה של פעולת ההמרה שיזמה המשיבה.

הטבת המס הניתנת לרכב אשכול זהה להטבת המס הניתנת למונית והשחרור מהמכס מבוצע באופן זהה למונית. רק בעקבות פנייתו של העותר לרשות המיסים כדי לאפשר יבוא אישי של רכב אשכול בצורה נוחה יותר, בשלב הקמת "הצהרת היבוא" (בעבר כונה רשימון יבוא) נכנסה למערכת המכס – שער עולמי הכינוי רכב אשכול.

29. רישיון הסעה לרכב סיור בהטבת מס ניתן ע"י משרד התחבורה ע"פ נוהל שקובע משרד התיירות, נוהל הכולל קריטריונים רבים הכוללים בין השאר:

- א. רישיון מורה דרך של משרד התיירות.
- ב. ויתור על חופש העיסוק והתחייבות לעסוק בנסיעות סיור כמקצוע עיקרי.
- ג. הוכחה כל שנה על ימי עבודה עם תיירים.

הזכות להטבת מס זהה להטבת המס הניתנת למונית.

30. התקינה הישראלית החלה על רכב אשכול זהה למונית. ולכן, בכל רגע, ניתן לעשות שינוי ייעוד של רכב אשכול למונית.

דהיינו, **"החומרה" – הרכב עצמו, בסיווג אשכול או מונית זהים!**

31. **בשנת 1961, ועוד לפני הקמת משרד התיירות, יזמה המשיבה, בראשותו של השר יצחק בן אהרון ז"ל, את הקמת ענף נסיעות הסיור כדי לטייב את השירות לתייר, כך שהנוהג ברכב לתיירים לפחות ידע שפות זרות, והרכב יהיה מהודר וממוזג.**

כדי לקבל רישיון לרכב סיור המאפשר לבצע נסיעת סיור, על המבקש היה "לשלם" למשיבה רישיון הפעלה למונית. דהיינו, המשיבה יזמה המרת רישיון הפעלת מוניות ברישיון להפעלת רכב אשכול (להלן "ההמרה").

32. נסיעת סיור מוסדרת בסעיף 485 לת"ת, בעבר, ולפני ההמרה, רק מוניות היו רשאיות לבצע נסיעת סיור. אך מעת שהמשיבה יזמה את ההמרה ואח"כ כשהוקם משרד התיירות, הפעילו משרד התחבורה והתיירות במשותף את ענף רכבי האשכול, ונסיעות הסיור מבוצעות רק ע"י רכבי אשכול, למרות שלכאורה וע"פ ת"ת 492 (3) ו- 492 (4) מוניות רשאיות לבצע נסיעת סיור.

33. בעקבות ההמרה, אין אפילו מונית אחת שיש לה רישיון לבצע נסיעת סיור ולמרות שע"פ ת"ת וע"פ רישיון ההפעלה שלהן מותר להן, וזאת מכיוון שהמשיבה בהמרה העבירה את החלק של נסיעות סיור בפעילות המורשית ע"פ ת"ת ורישיון הפעלה של מוניות לרכבי אשכול. מידע זה ניתן לעותר ע"י סמנכ"ל משרד התיירות מר פיני שני. דהיינו, לא מוניות מבצעות את האמור בייעוד הרישיון שלהן ע"פ ת"ת 492 (3) ו- 492 (4), אלא רק רכבי אשכול וזאת בעקבות ההמרה! ובכך יש זהות מוחלטת בין הפעלת רכב אשכול למונית ע"פ ת"ת.

34. רישיון להפעלת מונית - הפקודה מסדירה בסימן ג' לפרק השני, את הליך קבלת והעברת רישיון הפעלת מונית, מכונה גם "זכות ציבורית" או "מספר ירוק". הרישיון מקנה למחזיק בו את הזכות החוקית להפעיל מונית, בכפוף לקבלת רישיון הסעה בהתאם לחלק ה' לת"ת. הפעלת המונית בפועל, יכולה להיעשות על ידי בעל המונית או על ידי אחר השוכר ממנו רישיון זה.

רישיון להפעלת מונית הינו תנאי סף להפעלת מונית לפי סעיף 13 לפקודת התעבורה – "לא יפעיל אדם מונית אלא אם כן קיבל רישיון להפעלת מונית לפי הוראות סימן זה".

כיום כל מי שעומד בתנאי הזכאות הקבועים בפקודה יכול לרכוש רישיון תמורת אגרה, והתנאי המהותי הקבוע בפקודה לקבלת הרישיון הוא אישור זכאותו של המבקש להחזיק ברישיון על ידי ועדת המוניות, המוסדרת אף היא בפקודה. בהתאם, סעיף 14 לפקודה מפרט את תנאי הזכאות לקבלת רישיון להפעלת מונית; בהתאם לסעיפים 14ב ו-14ג לפקודה, הבקשה לקבלת הרישיון להפעלת מונית מוגשת למפקח על התעבורה אשר מעביר לוועדת המוניות את הבקשות שהוגשו, ואלו נבדקות על ידי הוועדה המחליטה לגבי קיום התנאים המנויים בסעיף 14. בהתאם להוראת סעיף 14ה, בעד מתן רישיון להפעלת מונית, ישלם מקבל הרישיון אגרה, אשר עומדת נכון למועד זה על סך של 245,575 ₪. ההטבה המרכזית בעת קבלת רישיון להפעלת מונית, היא הטבת מס לצורך רכישת מונית.

הטבת המס הניתנת למונית זהה להטבת המס הניתנת לרכב אשכול !

35. קיימים כיום כ- 500 רכבי אשכול, זהו מספר קבוע במשך שנים. בשנים האחרונות ובגלל משבר הקורונה ירד המספר, אבל הוא שב לקדמותו במהירות תודות לפתיחת שערי מדינת ישראל לתיירות מסוף חודש מרץ 2022.

36. העומס שמטילים 500 רכבי אשכול על הנסועה הינו אפסי! וזאת הן בגלל המספר הקטן של 500 כלי רכב מתוך יותר מ-60,000 כלי רכב ציבוריים הכוללים אוטובוסים וכ- 24,000 מוניות, המשתמשים בנתץ. ובגלל אופי העיסוק של ענף רכבי אשכול שהנסועה של כל רכב היא נמוכה בהרבה מהנסועה של אוטובוסים ומוניות. העותר מעריך כי הנסועה של כלל רכבי האשכול מסתכמת ב-1-2 אלפיות האחוז מהנסועה בנתץ.

IV הצדדים לעתירה

א. המשיבה היא הממונה על כל הרגולציה הקשורה בנושא רכב ותעבורה בישראל, והיא אשר שיזמה את ההמרה.

ב. המשיבה פגעה בעיסוקו של העותר וכל בעלי רכב אשכול בישראל באמצעות ההחלטה שלכאורה הותקנה בעקבות מדיניות חדשה של המשיבה לצמצם את השימוש בנתץ לכלי רכב שאינם אוטובוסים, וכדי לאפשר רק לכלי רכב רבי תפוסה כמו האוטובוסים להשתמש בנתץ.

ג. המשיבה, באמצעות המפקח על התעבורה היא המעניקה רישיונות להסעות כמו רישיון הסעת סיור או רישיון הסעה למונית.

37. העותר הינו מורה דרך משנת 1994 ומשנת 1997 הינו בעל רכב אשכול ובנוסף :

א. בשנת 2007 כאשר ביקש לעצמו רישיון יבוא לרכב עבור עיסוקו נתקל במדיניות עוינת של המשיבה לנושא יבוא אישי של רכב ע"י עוסק בכלל וע"י מורה דרך בפרט. לטענתה יבוא אישי של רכב ע"י מורה דרך מנוגד לחוק, ומנוגד למדיניות של המשיבה המעוניינת לצמצם את היבוא ע"י גורמים פרטיים ולרכז את היבוא רק באמצעות יבואני הרכב הישירים. העותר עתר נגד המשיבה בבג"ץ 7006/07 אשר הוציא צו על תנאי נגד המשיבה שחייב אותה לאפשר יבוא אישי של רכב ע"י מורה דרך.

ב. בהמשך המשיבה באמצעות מנהל אגף הרכב מר אבנר פלור הוציאה תיקון לצו יבוא חופשי 2011 באופן המצמצם מאוד את סוגי הרכב המותרים ביבוא ע"י מורה דרך, כמו גם פגעה פגיעה חמורה במורי הדרך בכך שמנעה מהם אחריות יצרן ושירותי תחזוקה. בנקודה הזו נוכח העותר כי המשיבה במקום לעזור לציבור בכלל ולאזרח הקטן במלחמת הקיום הקשה בישראל ומול יוקר המחייה שנגרמים בין השאר ע"י בעלי הון רבי עוצמה כמו יבואני הרכב המנצלים את כוחם להעלות מחירים, המשיבה בוגדת באינטרס הציבורי ופועלת כגיס חמישי נגד הציבור! בנקודה זו הפכה המשיבה לאויבתו של העותר והוא נלחם נגד הכשלים שלה במערכות רבות מצ"ב רשימת נושאים שטיפל העותר בעיקר באמצעות מערכת בתי המשפט ובעיקר נגד המשיבה.

ג. לעותר יש ניסיון של 65 עתירות לבג"ץ ובית משפט מנהלי, אשר עזרו לו לטפל בבעיות רבות שעניינם נוגע לציבור.

38. אגודת אשכול נוסדה ע"י העותר וחברים נוספים בשנת 2009 ובעת שהמשיבה פעלה באופן חד צדדי לטובת תאגידים מסחריים נגד מורי הדרך בעלי רכב אשכול, וזאת כדי לאגד את מורי הדרך הפרטיים ולייצגם מול המשיבה ואחרים. העותר משמש כיו"ר האגודה מיום הקמתה. כיום חברים באגודה מעל לאלף חברים שחלקם בעלי רכב אשכול וחלקם בעלי רכב מדברי.

V רקע והשתלשלות האירועים

39. בתאריך 13/9/2020 נתן המפקח את החלטתו כנ"ל. וזאת ללא ספק לאחר שנתפס בקלקלתו ע"י העיתונות – "כלב השמירה של הדמוקרטיה" והתנועה לחופש המידע, שחשפו כי המפקח עושה בסמכותו כבשלו, וחילק כאלף אישורי נסיעה בנתץ למי שאינו רשאי לנסוע בנתץ, ולכאורה, למקורביו, ומשיקולים זרים.
40. לציין כי המפקח נאלץ לבטל את כל האישורים שחילק לכאורה, למקורביו שלא כדין, ולעותר אין כל צל של ספק שההחלטה נעשתה כדי למרק את מצפונות של המפקח שנתפס בקלקלתו. וכדי להוכיח שהוא יותר צדיק מהאפיפיור, הוא גם ביטל בהחלטה את הזכות שניתנה לרכב אשכול להשתמש בנתץ מיום הקמתו.
41. בתאריך 21/12/2021 ולאחר שהעותר נכשל בעתירותיו, המפורטות לעיל, נגד ההחלטה, ולאחר ששרת התחבורה החדשה, או מי מטעמה לא הסכימו להיפגש עם העותר.
42. לציין כי העותר זומן פעם אחת לפגישה "לא רשמית" עם השרה ברמת אביב. לכאורה, כדי לדון בביטול ההחלטה, אך עניין זה כלל לא נידון ולא הייתה כל פגישה. כי מסתבר שמקום המפגש והאירוע היה אירוע פוליטי של חברי מפלגת העבודה ברמת אביב. ולעותר היה צל של הרגשה כי אולי מדובר בניסיון "לגייס" אותו למפלגת העבודה. במפגש דובר רבות ע"י המשתתפים על חובתה של השרה לקדם עניינים שונים הנוגעים לענייני ציבור הבוחרים שלה, וכי עליה לנהוג כמו שנהגו בממשלה הקודמת שפעלה למען ציבורי בוחריה. כאמור למפגש הזה לא היה כל קשר לבקשתו של העותר להידבר עם השרה או מי מהממונים כדי לדון מחדש בהחלטה ובמיוחד כדי להבהיר את חוסר הסבירות של ההחלטה לאור ההשפעה האפסית שלה, כמו גם על האפליה שעשה המפקח בהתייחס למוניות.
43. בתאריך 12/1/2022 ולמרות שהבקשה הופנתה למפקח ע"פ סמכותו, המענה ניתן מהלשכה המשפטית עו"ד שירה יהלומי, מצ"ב **נספח** !? (להלן "המענה הראשון"). וזאת, ולכאורה, למרות חוסר סמכותה של הלשכה המשפטית לפעול במקום המפקח. עו"ד שירה יהלומי לא טרחה להתייחס לעניין הסמכות, לא במכתבה זה ולא אח"כ. בפועל המענה מהלשכה המשפטית היווה התווית דרך מצד המשיבה כי הדרך לדון בעניינים מקצועיים בסמכות המפקח עובר כולו דרך הלשכה המשפטית ובתי המשפט, ולכאורה אינו כלול בתחום מקצועיותו הייחודית של המפקח. לצערנו הרב ההשתלטות של הלשכה המשפטית על סמכותו של המפקח אינה סבירה ואינה חוקית, וללא ספק נובעת מחולשתו ודרך מינויו של המפקח שללא ספק נעשים משיקולים זרים.

44. לציין שגם שרת התחבורה החדשה גבי מרב מיכאלי הבחינה בכשל המקצועי של המפקח וניסתה להדיחו מתפקידו בגין שאין לו את הכישורים הנדרשים. והעותר מסכים לחלוטין עם הבחנה זו! גם כבוד השופטת תמר בזק רפפורט שמה לב לחוסר המקצועיות של המפקח שהשתתף בדיון בעת"מ 3689-11-20 הנ"ל, ובמילים עדינות, וכהרגלם של שופטים, האירה את עיניו של המפקח וביקרה את הבחנתו, ראה נספח ?????? בסיפא של פסק הדין " ... בהקשר זה, הוצג בדיון לפניי שהיקף הרכבים בהם מדובר הוא כ- 450, בעוד שבנתיבי התחבורה הציבורית למיניהם נוסעים כיום בהיתר עשרות אלפי רכבים. בנסיבות אלו, העמידה על תוספת תקפות מעבר בת שלושה חודשים בלבד, בשל היקפי התנועה הצפויים בחודש אוקטובר, איננה במקומה. "

45. לדעתו של העותר במענה הראשון, שניתן ע"י עו"ד שירה יהלומי, הוכח כי אינה בקיאה כלל בעולם ההסעות בכלל והסעות סיור בפרט, וכפי שמצופה מהמפקח. וכל הטיעונים שנתנה מבוססים על הבחנות לא ענייניות שאין להן כל רלוונטיות לבקשה, ותוך התעלמות ממרבית הטיעונים בבקשה. לציין שהמפקח עצמו התבסס על דבריה של היועמ"ש מה שמחזק את טענותיו של העותר לחוסר מקצועיותו של המפקח שמונה לתפקידו משיקולים זרים ולא על בסיס ידע מקצועי וניסיון כמתחייב מתפקידו, המינהל התקין והחוק.

46. בתאריך 17/1/2022 ערער העותר על המענה הראשון הנ"ל של עו"ד שירה יהלומי, וזאת לאור האמור לעיל, ולאור העובדה כי עו"ד שירה יהלומי כלל לא התייחסה למרבית הטיעונים בבקשה למנכ"לית משרד התחבורה, ובנוסף טען בעניין העדר סמכות לעו"ד שירה יהלומי לענייננו.

47. בתאריך 28/2/2022 קיבל העותר מענה לערעור הנ"ל מצ"ב **נספח ?** ולהפתעתו הייתה זו עו"ד שירה יהלומי שנגדה הגיש העותר את הערעור (להלן "המענה השני"). עניין המנוגד לכללי המנהל התקין ומוכיח את חוסר החוקיות בדרך הפעולה של המשיבה. התאריך השגוי במענה השני מוכיח חוסר מקצועיות של עו"ד שירה יהלומי ששולחת מענה בפורמט WORD שניתן לעריכה עם תאריך מתעדכן בכל פעם שפותחים את המסמך ! במקום בפורמט PDF וכנדרש ע"פ כללי המנהל התקין. לכאורה עניין שולי, אך מעיד, לעניות דעתו של העותר, על חוסר מקצועיות בסיסי של מי שאמון להיות מומחה בכללי המנהל ואופן השימוש וההפצה של מסמכים בדוא"ל.

הטיעונים לעתירה

48. המשיבה היא הממונה על כל הרגולציה הקשורה בנושא רכב ותעבורה בישראל, והיא אשר שיזמה את ההמרה. ולכן כל האמור בסעיף 4 למענה הראשוני

” כמו כן נדגיש את המונחים אשר צוינו בפנייתך ושנראה כי נפל בהם בלבול – בסעיף 3 לפנייה צוין כי ”מקורו של רכב אשכול בהמרת רישיון הסעה למוניות (מכונה גם זכות ציבורית)...”, אלא שרישיון הסעה למונית, הניתן מידי שנה על ידי הרשות לתחבורה ציבורית בעד אגרה של כמה מאות שקלים, אינו רישיון ההפעלה למונית, הוא המכונה ”זכות ציבורי”. הנרכש מהמדינה בסך של כ-250,000 ₪. מעבר לכך, זכות ציבורית אינה ניתנת ל’המרה’ אלא להעברתה לידי אחר באמצעות מכירה.”

ולמרות שיש בו חלקים של אמת, כמו למשל כי העותר אכן אמר רישיון הסעה אך בכך התכוון כי המקור לרישיון ההסעה הינו רישיון ההפעלה, הרי מי שיזם והמציא את מהלך ההמרה לראשונה הייתה זו המשיבה עצמה כנ”ל, עת המירה

49. אין חולק כי ההחלטה פגעה פגיעה אנושה בתנאי העיסוק של בעלי רכב אשכול, וכעת בכל יום עבודה נוספות להם בין חצי שעה ועד שעתיים עבודה (להלן ”תוספת שעות עבודה”) כדי להגיע לאותו הספק שהיה להם בעבר כאשר יכולים היו להשתמש בנתץ.

50. עו”ד שירה יהלומי בסעיף 1 למענה השני אינה סבורה כי בעלי רכב אשכול נפגעו ע”י ההחלטה

”... יודגש כי אנו דוחים מכל וכל את הטענה המצויה בסעיף 4 לפנייה זו לעניין הפגיעה, לכאורה, בנהגי רכבי הסיור.”

ובכך היא מוכיחה את טענת העותר כי המשיבה עיוורת לפגיעה שעשתה ההחלטה בעיסוקם של מורי הדרך בעלי רכב אשכול. כמו גם מוכיחה חוסר מקצועיות משווע של מי שלא מצוי בענף ההסעות, ועונה בחוסר סמכות כמו גם חוסר מקצועיות בשם המפקח. זה מחדל שעובר כחוט השני במסדרונות המשיבה שפקידים רמי דרג מנותקים מהשטח, מהמציאות ומהתחום שעליו הם אמורים לפקח. ולצערן של העותר במקרים רבים הם ממונים על פי קשרים ולא כישורים!

התשובה הנ”ל מוכיחה כי לעו”ד שירה יהלומי כשל מקצועי בתפקיד ובסמכות שלקחה על עצמה כמפקח. אבל לעו”ד שירה יהלומי יש כשל מקצועי בתפקידה כמשפטנית, שכן היא השתתפה בדיון בעת”מ 3689-11-20 העותר נגד המשיבה, כנציגת המשיבה ראה נספח ???, אך עושה רושם שהיא כלל לא הפנימה ולא הצליחה לראות את מה שרואה כל מי שעניו בראשו, ואפילו שופט שלא מצוי בהוויית עולם ההסעות רואה! וכך אמרה כבוד השופטת תמר בזק רפפורט בסיפא של פסק הדין, וכהרגלה בנימוס רב, וכאשר עו”ד שירה יהלומי משתתפת ומשמשת כנציגת המשיבה בדיון –

” טענת העותר בדבר ההכבדה שגורם לו ולחבריו ביטול הפטור, משכנעת.

” מטבע הדברים, ההיתר לנסוע בנת”צ מקצר את זמן הנסיעה ... ”

דהיינו וכאמור, כל מי שענינו בראשו רואה ומבין כי מורי הדרך נפגעו מההחלטה, ואפילו שופטת מבינה זאת, אך עו”ד שירה יהלומי בשלה, היא עיוורת וליבה אטום לפגיעה שנפגעו מורי הדרך מההחלטה ומרשה לעצמה לומר כנ”ל במענה השני סעיף 4 ”... **אנו דוחים מכל וכל את הטענה המצויה בסעיף 4 לפניה זו לעניין הפגיעה** ...” ובכך היא פוסלת עצמה כמי שיכול לשמש כנציגת המשיבה הן כמשפטנית והן כמפקח.

51. הפגיעה בעותר ובמורי הדרך בעלי רכב אשכול חמורה אף יותר לאור ההגבלה שיש לנוהג ברכב ציבורי ע”פ ת”ת 168. (א) לגבי חובת שעות מנוחה והגבלת שעות עבודה, שכן תוספת שעות העבודה לא מאפשרת להם ביצוע עבודות שהיו נוהגים לבצע בעבר. לדוגמה העותר שגר במבשרת ציון, לא יכול יותר לקחת עבודות מתל אביב לגליל כולל נצרת ומקומות קדושים טובב כינרת, וגם לא מישור החוף, עבודות שהיה עושה דרך קבע בעבר, וזאת כאמור בגלל תוספת שעות העבודה מחד וההגבלות על שעות העבודה ע”פ ת”ת .
52. כאמור אין חולק, למעט עו”ד שירה יהלומי שמתנהגת כמי שמנותקת מהאמת והמצויאות, כי **ההחלטה פגעה פגיעה קשה בעיסוקם של מורי הדרך בעלי רכב אשכול** וחובתה של המשיבה היא להתחשב בכך ולו רק מטעמי אנושיות.

53. **הטיעון המרכזי לבקשה נובע מחובת ההגינות המוטלת על המשיבה**. בעת שהמשיבה יזמה את הקמת הענף ושכנעה בעלי מוניות להמיר את רישיונות ההפעלה שלהם כדי לקבל במקומם רישיונות הפעלה לרכב אשכול, היא בפועל כרתה איתם הסכם לא כתוב כי היא לא תפגע בתנאי העיסוק שלהם.

54. מכיוון שהמשיבה ביססה את ענף נסיעות סיור בהמרת רישיון להפעלת מונית ברישיון להפעלת רכב אשכול, זה היה ברור תמיד כי תנאי העיסוק של בעלי רכב אשכול יהיו זהים לתנאי עיסוק של מוניות, וזאת מכיוון שאופי הפעילות שלהן, ולפחות ע”פ המוגדר בת”ת 492 (3) ו- 492 (4) הינו זהה לחלוטין!

55. כעת כאשר תנאי העיסוק של העותרים נפגעו באופן חד צדדי ע”י ההחלטה, הרי היא חייבת לפצות את בעלי רכב אשכול על היוזמה שנקטה בעת הקמת ענף הסעות הסיור. או לפחות להשיב את המצב לקדמותו ולהמיר חזרה וכפי שהיה עת המשיבה יזמה המרת רישיון הפעלה של מונית ברישיון הפעלה לרכב אשכול.

56.

57. לאור כל האמור לעיל, לאור הזהות המוחלטת בין הפעלת רכב אשכול ומונית ע”פ ת”ת 492 (3) ו- 492 (4) . ועם כל הכבוד

IV הטיעונים לעתירה

2. בנוסף העותרים טוענים לאפליה לא חוקית של מדיניות המשיבה אשר לכאורה כוונתה להוריד את הצפיפות בנתץ על ידי הורדת מספר כלי הרכב הציבוריים שאינם רבי תפוסה, דהיינו מוניות ורכבי אשכול, ולאפשר רק ל- "כלי רכב רבי תפוסה", דהיינו, אוטובוסים, להשתמש בנתץ, אבל בפועל המשיבה אינה פועל על פי מדיניותה המוצהרת שכן היא מאפשרת ל 22,000 מוניות להמשיך להשתמש בנץ בעוד היא מונעת מ- 500 רכבי אשכול להשתמש בנתץ, וזאת למרות שהנסועה של רכבי אשכול מהווה כאלפית אחוז מהנסועה בנתץ, ובפועל אין להם כל השפעה על הצפיפות בנתץ.

א. העותרים מנועים מלעתור נגד מדיניות המשיבה ונגד ההחלטה, וזאת למרות שמדיניות זו מעולם לא נבחנה גופה ע"י מערכת בתי המשפט וזאת ע"פ פסק הדין בבג"ץ 7480/21 מ. ברנס נ' משרד התחבורה, מצ"ב פסק הדין.

בית המשפט הנכבד הסכים לבקשת המשיבה לדחות את העתירה על הסף מהטעם העיקרי "... העותר אינו יכול לעתור בשנית לבית משפט זה באותן הטענות מבלי שארע שינוי נסיבות מהותי כלשהו..."

בית המשפט הנכבד לא הסכים לקבל את ההבחנה שעשה העותר בין ההחלטה של המפקח לבין המדיניות של המשיבה בעניין.

II רקע והשתלשלות האירועים

3. בתחילת שנות השישים יזמה המשיבה את העיסוק הייחודי בהסעת סיור, דהיינו, הדרכה והסעה של תיירים (להלן "היוזמה"). לציין שבתקופה זו עדיין לא היה קיים משרד התיירות.
4. מתן רישיון הסעת סיור הותנה בזמנו בידע בשפות זרות, ובהמרה של זכות רישיון למונית בזכות לרישיון סיור.
5. הסיבה ליוזמה הייתה למטב את שירות ההסעה הפרטי באמצעות מוניות הניתן לתיירים וזאת מתוך כוונה ברורה לעודד ולשפר את ענף התיירות בישראל, גם אם באותו זמן לא היה קיים כלל משרד התיירות.
6. תקנות התעבורה
7. העותרים מבססים את הבקשה על חובת ההגינות החלה על המשיבה ובגין חוסר ההגינות של המשיבה שהפרה הסכם בלתי כתוב בינה לבין העותרים בעת שיזמה המרת זכות למונית בזכות לרכב סיור המיועד להסעת תיירים (להלן "ההסכם").
8. אחד התנאים הבסיסיים להסכם, היה ללא ספק שמירת תנאי העיסוק בענף החדש באופן זהה למוניות. וראיה לכך היא העובדה שלמרות שבת"ת 492 (3) ו- 493 (4) יש למוניות את האפשרות להפעיל הסעות סיור, בפועל, וע"פ היוזמה, לא ניתן למוניות רישיון שכזה ומוניות מנועות בפועל לבצע הסעות סיור, אלא רק לרכב אשכול מותר לבצע הסעות סיור.
9. היוזמה כיוונה למטב את השירות הניתן לתיירות, באמצעות רכב אשכול המהווה בפועל מונית המיועדת לתיירים. וזאת תודות לעובדה כי רכב אשכול, והנהג ברכב אשכול, מלבד שעומדים בכל התנאים הנדרשים ממונית, הנהג הוא גם מורה דרך דובר שפות זרות שיש לו רישיון מורה דרך מטעם משרד התיירות.
10. אבל היום יושבים אצל המשיבה דור שלא ידע את יוסף, מתעלם מהיוזמה, בפועל כלל לא מודעים ליוזמה, מתעלם מהאינטרס הציבורי, פועל בניגוד למינהל התקין וממניעים זרים!
11. ואחד התנאים הבסיסיים ליוזמה היה ללא ספק שמירת תנאי העיסוק בענף החדש באופן זהה למוניות, וזאת גם בעת שהמשיבה ואח"כ משרד התיירות הפסיקו לאשר למוניות לבצע הסעות סיור ע"פ ת"ת ע"פ תקנות התעבורה.
12. אין ספק שעתירה זו נובעת מהחלטת המפקח, החלטה בלתי סבירה בעליל, ואשר העותר כשל להביאה בפני בית המשפט 3 פעמים! ולכן תמיד עומדת בפני המשיבה לתת תרופה גם באמצעות ביטול החלטה, אך לאור המצב המשפטי שנקלעו אליו העותרים, עתירה זו לא מבקשת לטפל בהחלטה אלא בפגיעה בעיסוקם, פגיעה שלכל הדעות ראויה לתרופה מטעם המשיבה.

13. הבקשה של העותרים להמיר את זכות
14. 492, ו- , וזאת גם בעת שהמשיבה ואח"כ משרד התיירות הפסיקו לאשר למוניות לבצע הסעת סיור ע"פ ת"ת ע"פ תקנות התעבורה .
- 15.
16. למונית הגדרתו בסעיף 1 לתקנות התעבורה (להלן "המפקח") בגין החלטתו מתאריך 13/9/2020 לבטל את אישור הנסיעה לרכב סיור בנת"צ (להלן "ההחלטה") מצ"ב **עת/1**, "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 **עת/2**. ההחלטה נעשתה בהמשך להודעה מתאריך 1/3/2020 מצ"ב **עת/3** שנמסרה לעותר ע"י מנהל אגף הרישוי ברשות לתחבורה הציבורית שסמכות המפקח בעניין רכב סיור הואצלה לו (להלן "ההודעה").

17. **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 **שהחלטה 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 ארז 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.

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

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

19. **הסעד שמבקש העותר מבית המשפט הנכבד** - **לבטל את החלטת**

המפקח מהסיבות שיפורטו להלן.

II הגדרות, רקע ועובדות נדרשות

20. **"נתיב תחבורה ציבורי"** " נתיב המוקצה לנסיעת רכב ציבורי. " סעיף 2 הגדרות להצעת חוק נתיבי תחבורה ציבורית, התשע"ה- 2015 .
21. **" 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.
22. **" " 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.
23. **"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.
24. **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.
25. בישראל כ- 400 רכבי סיור, מספר בטל בשישים בהתייחס לכ- 60,000 כלי רכב ציבוריים בישראל.
26. **" 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").
27. **" 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.**

28. תודות למאמצי העותר ועתירה לבג"ץ 5973/13 העותר ואח' נ' המפקח על רכבי סיוור 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 סיוור 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.

29. **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 סיוור והוראות הצו, מצ"ב **עת/7**. רק באמצעות אישור זה ניתן לשחרר רכב סיוור מהמכס ולרשום אותו במשרד הרישוי.

30. **ניתן לעשות יבוא אישי לרכב סיוור 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 סיוור 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.

31. **רכב סיוור 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 הסיוור שלו מצ"ב **עת/8** ב "מעמד מונית", מצד שמאל למעלה של הרשימון מתחת לסימון הברקוד מספר רשימון 717001416. היום נקרא הצהרת יבוא.



32. **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, וישאוהו במוט, בשניים.. " פסוק 23.

33. **"מונית סיוור 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 סיוור ותיור" בפטור מאגרה**. אח"כ הוגדרו כרכב סיוור.

התמריץ לביצוע ההסבה היה פטור מאגרת הפעלת מונית ששוויה כיום 242,768 ₪! הגדרה זו שרירה וקיימת בתעריף ביטוח חובה "מונית סיוור ותיור" מצ"ב ביטוח של העותר **עת/9** שבו מצוין סיווג הביטוח " **מונית סיוור ותיור** ". בהמשך וע"פ תיקון תקנות התעבורה בתחילת שנות השבעים שונה לרכב סיוור. דהיינו, **רכב סיוור הינו בבסיסו "מונית סיוור ותיור"**.

34. **"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.

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

36. **"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.

37. **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.

38. **" 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.

39. **"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.**

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

41. 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 סיור	

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
---------------------	---

42. **רכב סיור 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.

43. 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" - סעיף 1 לפקודה	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

תמרור 501 . אין צלמית לרכב סוור, ולכן ההצמדה למונית.

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!**

1. צורת התמרור וצבעו	2. מספרו	3. פירושו	4. כוחו יפה:
	501	<p>כביש או נתיב או שול לתחבורה ציבורית: הנסיעה בכביש או בנתיב, או בשול מותרת ל- סומנה צלמית רכבת מקומית (ס-43) - לרכבת מקומית; סומנה צלמית אוטובוס (ס-44) בצבע צהוב - לאוטובוס הנוסע בקו שירות; סומנה צלמית אוטובוס (ס-44) בצבע לבן - לכל אוטובוס; סומנה צלמית מונית - לכל מונית; סומנה צלמית אופנוע (ס-48) - לאופנוע; סומנה ספרה בצירוף הסימון "+ - לרכב - למעט רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 3.5 טון - המסיע לפחות כמה נוסעים, לרבות הנהג, הנקוב בתמרור; צוינו אחד או יותר מסוגי הרכב בתמרור, יחולו הוראות התמרור על פי המצוין בו. עצירה או חנייה של כלי רכב בנתיב אסורה אלא אם צוין אחרת.</p>	<p>(1) בכל הימים והשעות, אלא אם צוין אחרת בתמרור 439 שמוצב מתחתיו. (2) צוינו בתמרור 439 שמוצב כאמור בפסקה (1) שעות בלבד, בלא ציון ימים, התמרור יהיה תקף בכל הימים, למעט ביום הקודם ליום המנוחה כמשמעותו לפי סעיף 18א(א) לפקודת סדרי השלטון והמשפט, התש"ח-1948, החל מהשעה 17:00, וביום המנוחה. (3) עד אחד מאלה: (א) תמרור 502. (ב) הצומת הקרוב. (ג) קצה המסילה. (ד) קצה סימון 503. (4) הוצב התמרור מעל הנתיב או השול, יחול תמרור 501 רק על הנתיב או השול שמתחתיו, בהתאמה.</p>

הפגיעה בחופש העיסוק!

נת"צ חוסך לעותר בעיסוקו כמורה דרך הנוהג ברכב סוור 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 כני"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- 5-6 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 יאלץ 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 יאלץ 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

46. 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 תמרו.
- 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 המחלל בעיתונות ובטלביזיה נאלץ המפקח לבטל את ההיתרים שניתנו שלא כדין.

47. 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 שיאלץ 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. תיקן את חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, התשע"ו-2016 (להלן "חוק הרישוי") בוועדת הכלכלה של הכנסת כך שעוסק בכלל ומורה דרך בפרט יוכל ליבא 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 לתאגידים 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 בתאגידים מסחריים.

י. מטפל באופן אישי בהסדרת רישיונות סיור / הסעה של כ- 700 כלי רכב סיור ומדברי עם המפקח על רכבי סיור, שהואצלה לו סמכות מידי המפקח להנפיקם. לציין לטובה את השירות היעיל שהוא מקבל, אבל עושה רושם כי המפקח כלל לא מודע לחלק זה של משרדו.

השתלשלות האירועים VI

48. 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.

1/3/2020 מסר המפקח על רכבי סיור, מר אסי סוזאנה מנהל אגף הרישוי ברשות לתחבורה הציבורית, את ההודעה צורף עת/3 לכל משרדי הסעות סיור, המפקח אצל לו סמכות ע"פ סעיף 1 לפקודה להוות מפקח לעניין רכב סיור 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 סיור..."

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 סיור.

ד. ניתן להעביר הסתייגויות בכתב לא יאוחר מ 31.3.2020 "

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

51. בתאריך 23/3/2020 הגיש העותר את הסתייגותיו צורף כנספח ו' להחלטה.

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

53. 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.
54. 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.
55. 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**.
56. 7/7/2020 ומכיוון שהמפקח לא השיב להסתייגויות ולבקשה של העותר הגיש העותר תזכורת למפקח, והודעה כי מדובר על סיום מיצוי הליכים.
57. 6/9/2020 הגיש העותר עתירה 9626-09-20 נגד המפקח בגין אי מתן מענה ובגין ההודעה.
58. 13/9/2020 נתן המפקח את החלטתו ולא העבירה לעותר כנדרש ע"פ המינהל התקין צורף עת/1 עד היום.
59. 30/9/2020 רק במסגרת הטיפול בעת"מ 9626-09-20 העביר עו"ד אופיר גבעתי מפרקליטות מחוז ירושלים את ההחלטה לידי של העותר באיחור של חצי שנה.
60. 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

61. 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.

62. 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.
63. ע"פ סעיף 9-11 להחלטה למפקח סמכות לתת או לבטל פטור מנסיעה בנת"צ ע"פ כללים מנחים.
64. 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 חגיגה של חגורת בטיחות לרכב סיור. עניין שאין לו כל קשר לענייננו.
65. 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 כרצונן.
66. 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 המוונים. "

67. ע"פ סעיף 20 לא לכל כלי הרכב הציבוריים מותר לנסוע בנת"צ, לדוגמה רכב מדברי.
68. ע"פ סעיף 21 עקרון המידתיות לא נחשב.
69. ע"פ סעיף 22 נערכת עבודת מטה לבחינת הזכאים לנסוע בנת"צ כשהמטרה היא להתיר רק לרכבים רבי קיבולת ישתמשו בנת"צ.
70. 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.
71. ע"פ סעיף 27-28 להחלטה אין ממש בטענה להפליה.
72. ע"פ סעיף 29 להחלטה טענת הפגיעה בחופש העיסוק נטענה בעלמא ללא פירוט והסבר.
73. לסיכום בסעיף 30 לאור כל הנ"ל ולאחר בחינה כדין החליט המפקח לבטל את הפטור.
74. 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

75. **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.
76. **" 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.

77. 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

78. 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.

79. **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 בעניינו, 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...".

80. 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 וכונן רכב אשכול**. עניין המהווה הוכחה בלתי ניתנת לערעור על הזהות והדמיון בהפעלת רכב סיור למונית.

81. **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 ביעילות 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.

82. 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 ותיור" שיועדה להסעת תיירים בלבד ומותגה כ"רכב סיור".

83. 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 "הצפיי"), 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 "הצפיי 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 לפנייה 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 לפנייה 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.

84. 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 ד.2 (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.

85. 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 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 18-02-1543 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.

86. 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.

87. 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.

88. 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.

89. 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 לתאגידי 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 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. "

1. 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.

2. 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 סה"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"ץ בעת מתן שירות הסעת סיור שרירה וקיימת, והמפקח לא הצליח להפריכה.

90. 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.

91. טועה המפקח גם בסעיף 18 להחלטתו, סמכותו של המפקח ושל רשויות התמרור 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 התמרור אין כל סמכות לבטל זאת. דהיינו במקרה דנן ובהקשר לאישור נסיעה בנת"צ לרכבים ציבוריים, כולל רכב סיור, גם אם רשות תמרור לא תסמן כל סמליל על גבי תמרור 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 תמרוך לרכב ציבורי. ”**

וקבע כבוד השופט טל פרי תת”ע 1543-02-18 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 התמרוך מסמנות על תמרוך 501 מיותרות
וגורמים לבזבוז כספי ציבור, אלא יער הצלמיות הצבעוניות על תמרוך אחד גורמות להסחת דעת
בנהיגה, מה שמהווה מטרד בטיחותי שראוי להסיר.**

92. 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.**

93. 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 שבלבן של הערים המזוהמות מעשן ופיח שיוצרים כלי הרכב, מרבית הנסועה של רכבים מדבריים זו נסיעת שטח בעיקר לטיולי ג’יפים 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 X 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 4 X 2 (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 ש"ח 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 וכו' צורף עת/9 .

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

94. 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"בי 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.**

95. "... עיקר התחבורה הציבורית הוא אמצעי הסעה המונית - כמו רכבת - ואוטובוסים; ואילו שירות המוניות 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 הדריס 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.

96. 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!**

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 שחייבים 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.**

99. 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 זה 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 2018(2), 325(08/04/2018)

" 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). "

100. טועה המפקח בסעיפים 27 ו- 29 להחלטה בעניין הפגיעה בחופש העיסוק. **ההחלטה פוגעת בחופש העיסוק** כיוון שהיא תוסיף כשעה וחצי של נהיגה למתן שירות זהה שנתן בעבר וייאלץ 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 וייאלץ 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 סוור, 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), 412(16/11/1994) " מידת הסבירות מחייבת כי המשקל של הנתונים שבפני הרשות יהיה כבד יותר ככל שהחלטה 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) 309, 327; 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. "

101. **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 סוור המהווים כרבע אחוז מהנסועה של כלל כלי הרכב הציבוריים בנת"צ בטענה כי זה מה שיביא את המזור לעומס הצפוי על הנת"צ.**

102. 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 מצבי מחדל שעשה כטיעון להחלטה, ונוהג כמי שטובל ושרץ בידו.

103. **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!

104. **אין ספק כי ההחלטה נגועה באופן חמור ביותר משיקולים לא ענייניים 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.**

105.

המפקח פעל בניגוד להוראות החוק לתיקון סדרי המינהל (החלטות והנמקות), תשי"ט-1958 כאשר לא ניתן מענה וכנדרש ממנו במשך יותר מחצי שנה, בעוד שהחלטה 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 החלטה, 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 6(א), 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 ח"יר ואחי' נ' שר הפנים, פ"ד לו (4)263).

IV סיכום

106.

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 תמרוך. וזאת ע"פ **עיקרון חוקיות המינהל התקנות גוברות על סמכותו של המפקח ורשויות התמרוך** ולכן החלטת המפקח נעשתה בחוסר סמכות.

107.

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 תמרוך לרכב ציבורי."

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

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

108. 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.**

109. **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.

110. **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.

111. **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.

112. **ההחלטה אינה מיידית** 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.

113. **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.

114. 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 .



מרדכי ברנס, העותר

ולראיה באתי על החתום

היום 02 נובמבר 2020, ט"ו חשון תשפ"א

תוכן עניינים עמ' 31

עמודים	
1-2	1. העתירה וסמכותו של בית המשפט
3-9	2. הגדרות, רקע ועובדות נדרשות
10-11	3. הצדדים לעתירה
11-13	4. השתלשלות האירועים
13-15	5. הטיעונים בהחלטה
15-29	6. הטיעונים לעתירה
29-30	7. סיכום
30	8. הסעד המבוקש
31	9. תוכן עניינים ורשימת נספחים

רשימת נספחים עמ' 31

32-51	1. עת' 1. "ההחלטה" לבטל אישור נסיעה בנת"ץ לרכב סיור מ - 1/3/2020
52	2. עת' 2. פסק דין עת"מ 9626-09-20 "העתירה נמחקה"
53	3. עת' 3. ההודעה על ביטול הפטור מתאריך 1/3/2020
54	4. עת' 4. רשיון רכב סיור מ.ר. 9641579 בבעלות העותר
55	5. עת' 5. רשיון להסעת סיור רכב סיור בבעלות העותר מ.ר. 9641579
56	6. עת' 6. רשיון משרד הסעות סיור אגודת מורי הדרך בעלי רכב אשכול ומדברי
57	7. עת' 7. אישור הטבת מס לרכב אשכול באישור משרד התיירות והמפקח לרכב סיור מ.ר. 9641579
58	8. עת' 8. רשימון יבוא רכב סיור 9641579 במעמד מונית
59	9. עת' 9. ביטוח רכב סיור בסיווג מונית סיור ותיור של רכב העותר מ.ר. 9641579
60	10. עת' 10. דרישות חובה תקינה ישראלית מ- 2005 רכב סיור זהה למונית
61	11. עת' 11. רכב סיור דומה בהפעלתו למונית, מכתבו של סמנכ"ל תנועה
62	12. עת' 12. תיקון תקנה 579 ד
63	13. עת' 13. פס"ד כבוד השופט צ. נוסבלט "רכב אשכול הינו רכב ציבורי
64	14. עת' 14. מברק לשכת התנועה לתחנות משטרת ישראל "רכב אשכול רשאי לנסוע בנת"צ
65	15. עת' 15. פס"ד כבוד השופט טל פרי "לא ייאכף נת"צ נגד רכב סיור
66-71	16. עת' 16. רשימת נושאים שטיפל ומטפל בהם העותר בתפקידו כיו"ר אגודת אשכול
72	17. עת' 17. בקשה ע"פ חוק חופש המידע כמה היתרים לנסיעה בנת"צ אושרו ע"י המפקח
73-81	18. עת' 18. כללים מנחים למתן פטור מציות לתמרורים.
82	19. עת' 19. 6/7/2020 הודעת המפקח על רכבי סיור לעותר כי ההחלטה בעינה עומדת
83	20. עת' 20. דוגמת רישיון כלי רכב מסוג אוטובוס ציבורי זעיר לסיור
84	21. עת' 21. פטור מכסא למדריך עבור אז"צ לסיור בבעלות והפעלה של מורה דרך פרטי

כ"ד באלול תש"ף
13 בספטמבר 2020
סימוכין : 4000-0601-2020-0001046

הנדון: החלטה – נסיעת רכבי סיור בנתיבי תחבורה ציבורית

רקע:

1. בשנת 2008 אישר מר אלכס לנגר, המפקח הארצי על התעבורה דאז, מתן פטור מציות לתמרוך 501 ("כביש או נתיב או שול לתחבורה ציבורית"), וזאת לרכבי סיור כהגדרתם בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), תשנ"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. כמאמר מוסגר יצוין כי ביום 6.9.20 הגיש מר ברנס עתירה מנהלית בנין אי מתן החלטת המפקח (עת"מ 9626-09-20).

הדן 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"יתים").

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 (קובל) 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 סוור ברכב סוור, 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 המפעייטים, המפורטים בכללים המנחים. יודגש כי בהתאם להוראות תקנה 2)16 לתקנות התעבורה, למפקח הארצי על התעבורה ולמפעייטים שמכות 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 צויין 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 נוספר רכבי הסיור במדינה אינו גדול, מה גם שרכבים 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 נוצ"ב כנספח ד'.

(ב) הסתייגות מטעם הייה 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 הכודד 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 מטרים 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;

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

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

מה בין רכב סיור למונית

17. אכן, רכב סיור עולה כדי "רכב ציבורי" כהגדרתו בפקודת התעבורה וכך אף מונית, אך הדמיון בין השניים מסתכם בכך ששני הרכבים מבצעים הסעה בשכר, ברכב קטן, ושל אנשים זרים. מעבר לכך, רב השונה על הדומה:
- ברכב סיור אין מדובר בנוסעים אקראיים מתחלפים כמו במונית;
 - ברכב סיור מדובר בהסעה לאורך יום שלם או יותר, מה שאין כך במונית;
 - ברכב סיור הקשר בין הנהג לנוסעים נוצר מראש, כאשר במונית הקשר נוצר לרוב במונית עצמה;
 - בניגוד לנהג מונית, אין על נהג רכב סיור חובה להסיע נוסעים, וזכותו לסרב להסעת נוסעים שהוא אינו מעוניין;
 - ברכב סיור הנוסעים הם לרוב תיירים, מה שאין כך במונית;
 - ברכב סיור התקשורת בין הנהג לנוסעים היא רבה יותר מאשר במונית.
- לפיכך עמדת משרד התחבורה היא כי רכב סיור אינו מונית. מדובר בשני סוגי רכבים נפרדים ושונים, לכל אחד מהם מאפיינים שונים והתייחסות שונה בדין. עמדה זו של המשרד נאמרה מסי פעמים בשנים האחרונות, וראה ההתייחסות האחרונה בעניין, מיום 31.8.20 (מצ"ב כנספח ח').
18. זאת ועוד, וכעולה מהכללים המנחים, גם מונית אינה זכאית מכוח עצמה לנסוע בנת"צ (כמו רכב ביטחון או רכב הנושא תג נכה), אלא רק כאשר היא מופיעה על גבי תמרור 501. להווי יוסבר כי תמרור 501 הוא תמרור מודולרי, וכל רשות תמרור מקומית רשאית להחליט אילו סמלילים (אייקונים) יסומנו בכל תמרור שכזה, בהתאם למקום בו הוא מוצב. לפיכך עצם הצבתו של תמרור 501 אינה מורה בהכרח על מתן היתר לנסיעת מונית בנת"צ, אלא רק כמפורט בתמרור. כך שהניסיון להשוות בין רכב סיור למונית, לא יעיל בהכרח.
19. יתרה מכך, אף אם יאמר כי רכב סיור זהה למונית (והדבר מוכחש, כמפורט לעיל), הרי שבשנים האחרונות נמצא משרד התחבורה בעבודת מטה לצורך בחינה של סוגיית הרכבים הרשאים לנסוע בנת"צ. מאחר ונתיבי התחבורה הציבורית נועדו לשמש רכבים רבי קיבולת, הרי שהוחלט כי רק רכבים העונים על הגדרה זו יורשו לנסוע בנת"צ. לפיכך נעשית כיום עבודה לצורך בחינת נסיעתן בנת"צ גם של מוניות, שכידוע רובן אינן רכבים המשמשים להסעת המונים. עם סיום עבודת מטה זו, יתכן ויבוטל האישור שניתן כיום לרכבים שונים לנסוע בנת"צ.

20. עוד יאמר, כי גם הטענה כי כל הרכבים הציבוריים רשאים לנסוע בנת"צ ולכן יש להתיר זאת גם לרכבי סיור, אינה נכונה שכן לא כל הרכבים הציבוריים זכאים להטבה זו, כך לדוגמה רכבים מדבריים שאינם מקבלים פטור מתמרוך 501.

העומס שמטילים רכבי הסיור על הנת"צ

21. כמפורט לעיל, בכללים המנחים מפורטים הקריטריונים לרכבים הזכאים לפטור מתמרוך 501. רכב העומד בקריטריונים זכאי לנסוע בנת"צ, ללא קשר לאחוז שלו מכלל הרכבים.

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

הפגיעה בתיירות

23. הפגיעה החמורה בתיירות אשר נובעת ממשבך 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 מנהסתייגויות 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 סיור, ולאחר שאיזנתי בין הפגיעה בפרט לבין שמירה על קיום מנהל תקין ועל החלטות הרשות הציבורית, החלטתי לבטל את הפטור שניתן לרכבי הסיור לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית.

31. הביטול יכנס לתוקף החל מיום – 01.02.21.

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



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

א



א

משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים
המשנה למנהל הכללי

כ"ד בתמוז, התשס"ח
27 יולי 2008

סימוכין: 07558808
תיק: 1.13

לכל מאן דבעי!

הנדון: פטור לנהג ברכב סוור ותיור

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

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

אישור זה תקף לנסיעות בכל חלקי הארץ.

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

בכבוד רב,

אלכס שגור

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

לכבוד
מנהלי חברות "אשכול"
באמצעות דוא"ל.

אדון/גברת נכבדים,

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

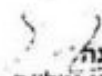
בשנת 2008 אישר מר אלכס לנגר, המפקח הארצי על התעבורה דאז, מתן פטור לנסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית (נת"צ) לרכבי סיור כהגדרתם בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), תשמ"ה – 1985 (להלן: "רכבי אשכול").

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

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

ביצוע מתוכנן: **החל מ- 1.1.2021**.

בכבוד רב,


אסי סוזנה
מנהל אגף רישוי ומל"ח

העתק:

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

ג'

מאת:
נשלח:
אל:
עותק:
נושא:

קבצים מצורפים:

אסי סוזנה <SuzanaA@mot.gov.il>
יום שני 23 מרץ 2020 11:52
Moti Barnes
שירה יהלומי
RE: התנגדות אגודת אשכול לביטול אישור נסיעה בנת"צ לרכב סיוור-אשכול שקיים מאז
הקמתם של נת"צים בישראל
20-028 התנגדות לביטול אישור נסיעה בנתצ לרכבי אשכול מיום הקמת נתצים בישראל....
pdf

שלום רב,

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

בברכה
אסי סוזנה |
מנהל אגף רישוי ומל"ח |
הרשות הארצית לתחבורה ציבורית |
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
טלפון: 074-7796150 | פקס: 074-7796295 |



From: Moti Barnes [mailto:k7@013.net]
Sent: Monday, March 23, 2020 11:45 AM
To: היסעים ; אסי סוזנה

Cc: חיים סבג שירותי תיחות 126 ; חן סיני רכב אשכול אגודת מורשת 027 ; טלי גדליהו ; PnlotCRM PnlotCRM ; מזכירות משפטית - ארבל - שני תירות עמרי ברגשטיין 231 ; סחר ושיווק בע"מ פנדה ליאור בן דוד 216 ; ירון מקש אי"ש טיולים בע"מ 131 ; תאגיד אשכול איתן טיולי ; איציק בן ארי - בין הרים ; אגודת מורשת דרך ; Eco Tours ; ITGA Office ; איתן אוהיון א.א יבוא ושיווק בע"מ 533 ; בע"מ החבר יהודה ; התבר בני כפיר יו"ר אגודת מורי הדרך ; גיא טורס ; תאגיד אשכול גולד קרפט חדו ; בין הרים ; אתי - רימוני הגליל ; האלה משרד התיירות יועמ"ש עו"ד רמי ליסטמן ; עו"ד איתן צפריר משרד עו"ד פיוחן מייצג תאגידים מסחריים ; לוי אשכול אגודת מורי הדרך ראובן רנט א גייד ; שירה יהלומי ; ועדת רכב אשכול

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

מר אסי סוזנה – מנהל אגף רישוי ומל"ח
הרשות לתחבורה ציבורית
משרד התחבורה

מצ"ב מכתב בדון

לשירותך תמיד,

מוטי בר – נס יו"ר
נייד 050.900.9.700
171 בית ית 90815
אגודת אשכול

משרד התחבורה / רע"ן סיור בכיתה – שלי גדליהו

הנדון: היתר נסיעה בנת"צ לרכבי סיור

שלום רב,

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

א. הסתייגויות ישירות כלפי הכתוב במכתב:

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

תגובה:

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

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

תגובה:

- א. יש כאן נסיון להשוות בין רכבי סיור לבין רכבים פרטיים של מנכ"לי משרדים ובעלי תפקידים בממשלה.
 - ב. **לא ניתן להעלות על הדעת השוואה שכזו!**
 - ג. אבקש להזכיר כי רכב סיור:
 - i. מוגדר בתקנות התעבורה כרכב ציבורי
 - ii. הנהוג עליו מחויב ברשימת נהיגה ציבורי בדרגה הנהגה למנוח
 - iii. בפועל משמש להסעת תיירים – דבר זה מפוקח על"י משרד החירות (מינימום של 120 ימים בשנה)
- ולפיכך, רכב סיור הוא רכב לתחבורה ציבורית לכל דבר ועניין. רכבים של מנכ"לי משרדי ממשלה או בעלי משרד אחרים בממשלה אינם רכבים שמיועדים להסעת נוסעים בשכר כלל וכלל, ושוב מאוד שהאישורים שלהם בוטלו אם כן, תמוהה ואף מקוממת בעיניי השוואה זו, באילו מבטלים אישורים לכל בעלי הפריבילגיה, גם למנכ"לי המשרדים וגם לרכבי סיור.

אישור נסיעה לרכב ציבורי, לרבות רכב סיור, בנתיב התחבורה הציבורית, אינו פריבילגיה!

ב. מדוע רכבי סיור זכאים לנוע בנתיבי תחבורה ציבורית:

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

ג. השלכות של ביטול האישור:

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

על בסיס כל הנאמר לעיל,

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

בברכה,

אייל ראובן

מורה דרך

רשיון מורה דרך 13222

בעל רשיון בהיגה ציבורי

ה'

23 במרץ 2020

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

למר סוזנה שלום רב

הנדון: ביטול אישור נסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית.
מכתבך מ 1.3.2020

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

א. המישור המשפטי.

א.1. זכאות מתוקף הגדרה משפטית בחוק

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

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

טל. 03-5101911
www.twelve-tribes.co.il

א.2. השויון בפני החוק.

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

ב. המישור המעשי.

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

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

ב.2. תכלית החקיקה

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

שבטי ישראל
ת"ד 29, תל אביב 61503, טל: 03-5101911, פקס: 03-5101943, סלולר: 054-4942092
דואר אלקטרוני: t-tribes@zahav.net.il
29 Hamered St., P.O.B. 60457, Tel-Aviv 61503, Tel: 972-3-5101911, Fax: 972-3-5101943, Cell: 972-54-4942092 E-mail: t-tribes@zahav.net.il
www.twelve-tribes.co.il כתובתנו באינטרנט

ב.3. צורך דחוף בהרחבת ובהעמקת התשתית התיירותית.

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

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

סיכום:

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

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

הננו סבורים שהתשובה מתבקשת מאליה.

בכבוד רב

חיים צבאג, זאב בק, נמרוד ויזנברג

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



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

ר

לכבוד

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

באמצעות דוא"ל

שלום רב

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

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

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



מוטי בר-נס יו"ר

בברכה

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



משרד התיירות
המנהל הכללי

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

לכבוד
עופר מלכה
מנכ"ל משרד התחבורה

שלום רב,

הנדון: רכבי אשכול נסיעה בנתיבי נת"ץ

במשרדנו התקבלה פניה בנושא נסיעה של רכבי אשכול בנתיבי תחבורה ציבורית. מברור שערכנו מול מר אסי סוזנה, מנהל אגף רישוי ומלי"ח במשרדך, עולה כי משרדך בוחן את הנסיעה בנתי"ץ ובהקשר התיירותי, נסיעה ברכבי אשכול. רכב אשכול הינו מוצר תיירותי מיוחד המיועד לתיירי חוץ המלווים ומודרכים על ידי מורי דרך מקצועיים, המשמשים גם כנהג.

מדובר בשירות תיירותי המאפשר להציע לתיירים המבקרים בישראל, מוצר איכותי ברמה גבוהה. בשל חשיבות המוצר, הגיעו הגורמים הנוגעים בדבר – משרד התיירות, משרד התחבורה ורשות המיסים להסדר על פיו ניתן לרכוש את רכב האשכול בהטבת מס, דבר המאפשר הוזלת השירות והנגשתו לתייר.

כפי הידוע לך, משרדנו פועל רבות לעידוד תיירות לישראל ועד לחודש פברואר 2020 שברנו שיא תיירותי של כל הזמנים עם הגעת 4.5 מיליון תיירים לישראל.

משבר הקורונה הפוקד את כל העולם בימים אלו וגם את ישראל, הוביל לירידה משמעותית בתיירות. כבר היום אנו מגבשים במשרד תכניות ל"יום שאחרי" המשבר על מנת לעודד תיירות נכנסת בחזרה לישראל בימים של שגרה בריאה.

כחלק מפעולות העידוד הללו, אנו רואים חשיבות בהמשך האפשרות של שימוש רכבי אשכול בנתי"ץ שמשמשים למעשה רכב ציבורי לתיירים, בדומה למוניות.

השימוש של רכבי אשכול בנתי"ץ בולט בעיקר בתנועה שבין ירושלים לתי"א, ובתי"א עצמה, עובדה שיכולה לסייע לנו רבות בחידוש הקמפיינים התיירותיים שלאחר המשבר, שיכללו גם את הקמפיין של "Two Cities One Break" (קמפיין המעודד תיירים להגיע לישראל ולבקר בתי"א וירושלים כערים המזמנות אופי בילוי שונה והמרחק ביניהן קצר).

על כן אבקש לשקול בחיוב מתן היתר המשכי לנסיעת רכבי אשכול בנתי"ץ.

תודה על שיתוף הפעולה. *דניאל*

בברכה
אמיר הלוי
המנהל הכללי



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

לשכת היועצת המשפטית

ח'

תאריך: י"א אלול, תש"פ
31 אוגוסט, 2020

תיק:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ב ב ר כ ה,

חנה ראובני, עו"ד
סגנית בכירה ליועצת משפטית

העתק : היועצת המשפטית

פסק דין	19/10/2020
	תיק 9626-09-20
	ש' אברהם רובין
<p>מהודעת המשיב עולה כי עתירת העותר הוגשה טרם זמנה כיוון שבעת הגשת העתירה טרם נתנה החלטה שכנגדה ניתן היה לעתור. בינתיים נתנה החלטה, אך בנסיבות העניין, כאשר העתירה הוגשה טרם זמנה אני סבור כי אין להיעתר לבקשת העותר לתקן את עתירתו, אלא ראוי כי הוא יגיש עתירה חדשה אם רצונו בכך.</p> <p>אשר על כן העתירה נמחקת. משלא בקש המשיב הוצאות אינני עושה צו להוצאות.</p>	
<p>המשיב וגם המפקח עו"ד אופיר גבעתי</p>	

עת/2

מרדכי ברנס ת.ז. 053334132
 בית - רח' לשם 16 מבשרת ציון טל' 32718
 דואר - ת.ד. 171 בית זית 90815 נייד 009700
 דוא"ל k9@013.net פקס 23554

נ ג ד

משרד התחבורה
 המפקח על התעבורה (רכב סיוור ומדברי)
 באמצעות פרקליטות המדינה מחוז ירושלים

תגובת העותר לבקשה 1 של המשיב

1. מבקש העותר להתנצל בפני בית המשפט הנכבד ובפני המשיב והפרקליט שלא פעל במועד כדי לתת את תגובתו וזאת מהטעם שרק היום קיבל העותר לידו את החלטת בית המשפט מתאריך 1/1/2020.
2. העותר שאינו מיוצג לא קיבל את החלטת בית המשפט באמצעות דוא"ל וכפי שמקובל, וכאמור לא היה מודע להחלטת בית המשפט הנכבד עד היום.
3. ללא כל קשר לעניין זה בצהריי 14/10/2020 אושפו העותר בבית חולים בלינסון בקשר לאירוע בראשו שפגע ביכולתו של העותר לתפקד, בעת שהיה במשרדי מע"מ בפתח תקווה ועזר לחברה באגודת אשכול לקבל החזר מע"מ על רכב מדברי שרכשה ואשר פקיד המע"מ סירב להחזיר, בדיון בערעור אצל מנהל התחום, התמוטט העותר באופן שלא היה מסוגל לתפקד והעבר באמבולנס לבית חולים בלינסון. העותר שוחרר באותו יום וקיבל הנחיה לנוח במשך שבוע. עד היום סובל העותר מכאבי ראש חזקים שמקשים עליו את פעילותו ובמיוחד במלאכה מסוג של כתיבת טענות לבית המשפט.
4. העותר כותב את טיעונו תוך שהוא חש בכאבי ראש עזים, אבל עושה זאת מתוך כבוד לבית המשפט ועל כישלונו שלא ראה את החלטת כבוד השופט המהירה מתאריך 1/1/2020.
5. להלן התייחסותו של העותר לבקשת המשיב.

לכבוד
מנהלי חברות "אשכול"
באמצעות דוא"ל.

אדון/גברת נכבדים,

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


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

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

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

ביצוע מתוכנן: **החל מ- 1.1.2021**.

בכבוד רב,


אסי סוזנה
מנהל אגף רישוי ומל"ח

העתק:

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



רישיון רכב

4/עת



23/09/2020	M2 אוטובוס זעיר צבורי סיור	81917201
05828337-5	מספר זהות	אילן הרימון 224
24/09/19 00	תאריך בעלות בעלים קודמים	24/09/19
WDB9076331P113569	מספר שילדה	מועד עליה לכביש 09/2019
מרצדס בנץ גרמן	תוצר מנוע	מקומות ישיבה לטנטס הנהג 11
OM651	דגם מנוע	סוג דלק דיזל
65195835099787	מספר מנוע	צמיג קדמי
00366	בחוק סרנים	צמיג אחורי
	לבן צבע	משקל כולל 3500
	4X2 הנעה	משקל מורשה 1030
		מסלול עומי 2470
		סוג הנדסה אין

רמת אבזור בטיחותי 0

דרגת זיהום אויר-מופחת זיהום

בעלים נוספים:

No.0318445 **2020**

משא אחוד	מרכב	907.633	דגם	מרצדס בנץ גרמן
7	קבוצת רישוי	316	רמת גימור	SPRINTER
קוד	הוראת רישום	חלקן בנג	אבס	כריות אוויר
00593-0042	19-5207		אבס	דרגת זיהום אוויר
			קן	בקרית יציבות
			קן	הספק (כ"ס)
			2	163.00
			15	

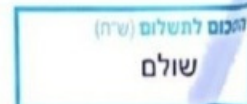
תנאים והגבלות:

אסורה הסעת נוסעים בעמידה
דלת+מדרגה חשמלית
הנהג הוא מורה דרך
בלבד

הג.מכס לצורך הע.בעלות
24/9/2019
חייב ברשיון סיור
חייב אישור בלמים לטסט
הע"ב באשור מפקח התעבורה

שולם סך 1193.00 ש"ח

רשומון יבוא 112348386



לתשומת לבך: רישיון הרכב תקף רק לאחר תשלום האגרה ועמידה במבחן כשירות תנועה (טסט) !

71828 643-595265 (297633)



רשיון להסעת סיור ברכב סיור (אשכול)

בתוקף סמכותי לפי סעיף 5 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (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:

לבצע הסעות סיור ברכב סיור במסגרת משרד ההסעות:

אגודת מורי הדרך בעלי רכב אשכול או
שערי ניקנור 38
תל אביב יפו

רשיון זה בתוקף עד תאריך: 31/03/2021

תנאים

1. הנוהג ברכב חייב להיות בעל רשיון נהיגה מסוג מוניט/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



רשיון להפעלת משרד להסעות ברכב סיור אשכול

מספר תיק : 4143

בתוקף סמכותי לפי סעיף 5 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעות סיור, הסעות מיוחדות והשכרת רכב) התשמ"ה - 1985

הנני נותן בזה רשיון להפעלה של משרד להסעות ברכב סיור אשכול ל:

אגודת מורי הדרך בעלי רכב אשכול או מדברי - אגודה שיתופית

ח.פ. 570062539

שערי ניקנור 38

תל אביב יפו

רשיון זה בתוקף עד תאריך : 31/03/2021

תנאים

1. לא יסיע אדם ולא יתיר לאחר להסיע נוסעים ברכב סיור שניתן עליו רשיון אלא להסעת סיור בלבד ובהתאם לתנאי הרשיון.
2. לא יעביר אדם לאחר 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.
3. לא יופעל רכב סיור אלא במסגרת משרד ההסעות הנ"ל ובהתאם לתנאי רשיון זה.
4. השימוש בכלי הרכב להסעת סיור בלבד ובהתאם לתנאי הרשיון. כל שימוש אחר יביא לביטול הרשיון.

חתימה המפקח על התעבורה - הרשות

רשיון זה יוצג במקום בולט במשרד ההסעות ובכל אחד מהסניפים המאושרים

אישור לרכישת רכב אשכול בהטבת מס לרשות המיסים

1. אישור ראשוני של משרד התיירות להזמנת/רכישת רכב אשכול:

הרינו לאשר כי רוכש הרכב המצוין להלן:

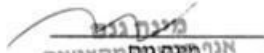
מורה דרך:

שם מורה הדרך	מס' ת.ז.	מס' רישיון מורה דרך	מס' רישיון נהיגה ברכב ציבורי
מ' ד' ג' נ	053334132	558	907167

תאגיד להסעות סיור:

שם התאגיד	מס' תאגיד	שם מגיש הבקשה	תפקידו בתאגיד

נבדק על ידנו בהתאם לחוזר מנכ"ל משרד התיירות "נוהל לאישור רכישת והחזקת רכב אשכול בהטבת מס", ואנו מאשרים את זכאותו לרכישת רכב אשכול בהטבת מס.


אגף מיטה גנס מקצועית
ממונה מורי דרך רכב אשכול
משרד התיירות

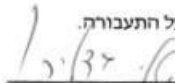
13.11.16
תאריך

2. אישור משרד התחבורה לרכב:

הרינו לאשר כי הרכב המצוין להלן:

מס' שלדה	מס' רישוי	שנת ייצור	תוצר	דגם
787388		2016	אזמכר	צ'יפדרי

אשר ישמש להסעות סיור במסגרת תאגיד להסעות סיור אגף מיטה גנס מקצועית (רכב אשכול).
נבדק על ידנו ואושר כרכב סיור (רכב אשכול).
הפעלת הרכב מותנית בקבלת רישיון סיור מאת המפקח על התעבורה.

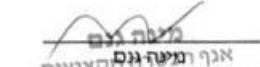

אגף היסעים
משרד התחבורה



15.11.16
תאריך

3. אישור משרד התיירות לרכישת הרכב בהטבת מס:

הרינו לאשר כי רוכש הרכב והרכב המצוינים לעיל עומדים בתנאים הקבועים בחוזר מנכ"ל משרד התיירות "נוהל לאישור רכישת והחזקת רכב אשכול בהטבת מס", ואנו מאשרים את רכישת הרכב בהטבת מס.


אגף מיטה גנס מקצועית
ממונה מורי דרך רכב אשכול
משרד התיירות

13.11.16
תאריך

עת/8

מספר רישיון 1/1: דף



717001416

מדינת ישראל
אגף המכס והמע"מ
רשימון על יבוא מובין לארץ
מכס/7
 סוג רשימון פט"מ רכב א

ניתוב
 העתק
טופס זה ישמש כאסמכתא
לניכוי מס תשומות

מספרים כלליים		שם יבואן	מספר יבואן
שם יבואן משביר		ברנס מרדכי בית זית	053334132
שם יבואן משביר: מעמד: מונית		שם סוכן	מספר סוכן
תאריך חישוב מיסים		בנ-אל סוכני מכס ושילוח בינלאומי	9274
19/01/17		מספר תיק סוכן	403364
פרטי משגור		סוג מזהה מטען	מספר מזהה מטען
תאריך גמר פריקה		מזהה עיסקה	173150
17/01/17		מספר מזהה מטען/סידורי במחלקת רשימון כניס	003000900
07/01/17		תאריך יטור מטען	מספר יטור מטען פנימי
מספר נוש		שם אזור אחסון מוסר	נמל חיפה
0		מסל פריקה	HFA
שם אוניה/מסוס		שם אוניה/מסוס	GRANDE ITALIA
מספר אריות		מספר אריות	1
2,640		מספר אריות במחשן	1
מספר מחשן מקבל		מספר מחשן	מספר מחשן מקבל
223,231		ערך לנרכי המכס	223,231
214,431		ערך המורה	214,431
223,231		ערך CIF	223,231
8,800.00		חובה	8,800.00

תאריך טובין
 לנד רובר דיסקברי SDV6 HSE
 SALLAAAG6GA787388

* המע"מ ברשימון זה מחושב על ערך הטובין + סה"כ מיסים *

מס	סוג מס	ערך טובין במס"ח	מס	ערך טובין פורם	מס	ערך טובין במס"ח	מס	ערך טובין במס"ח
1	מכ	52500 EUR	1	8.30 %	87033330	1	17858	17858
פרט המיסים והאגרות		מס נדחה	מס נדחה	מס נדחה	מס נדחה	מס נדחה	מס נדחה	מס נדחה
סכום לתשלום		17858	סכום לתשלום	17858	סכום לתשלום	17858	סכום לתשלום	17858
מס קניה		40985	מס קניה	40985	מס קניה	40985	מס קניה	40985
מע"מ (17.0%)		36	מע"מ (17.0%)	36	מע"מ (17.0%)	36	מע"מ (17.0%)	36
אגרת מחשב		41	אגרת מחשב	41	אגרת מחשב	41	אגרת מחשב	41
אגרת ביטחון			אגרת ביטחון		אגרת ביטחון		אגרת ביטחון	
נתוני פקדון		מס נדחה	מס נדחה	מס נדחה	מס נדחה	מס נדחה	מס נדחה	מס נדחה
סכום לתשלום		58920	סכום לתשלום	58920	סכום לתשלום	58920	סכום לתשלום	58920
מסבי (הכנסה)		58920	מסבי (הכנסה)	58920	מסבי (הכנסה)	58920	מסבי (הכנסה)	58920
פרטי תשלום		מסבי (הכנסה)	מסבי (הכנסה)	מסבי (הכנסה)	מסבי (הכנסה)	מסבי (הכנסה)	מסבי (הכנסה)	מסבי (הכנסה)
סכום לתשלום		58920	סכום לתשלום	58920	סכום לתשלום	58920	סכום לתשלום	58920
תאריך		13/02/17	תאריך	13/02/17	תאריך	13/02/17	תאריך	13/02/17

הצהרה:
 אני הח"מ מצהיר בזה כי הפרטים שפרטתי ברשימון ובתקציר הרשימון הינם מלאים ונכונים ובהתאם לצרופות.

13/02/17
 חתימת סוכן המכס / בעל הטובין
 תאריך

תעודת ביטוח חובה בלבד
פקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש) התש"ל - 1970 (להלן פקודת הביטוח)
תעודת ביטוח זו מהווה חלק בלתי נפרד מהפוליסה שמספרה נקוב להלן

שם לב/ מסירת תשובה שאינה מלאה וכנה, טרם כריתת חוזה הביטוח, עלולה להקטין את הפיצויים שישולמו לבעל הפוליסה או להקנות למבטח זכות לפיצויים מבעל הפוליסה, כמפורט בסעיף 9 לפוליסה.

מספר התעודה	מספר הפוליסה	מספר פנימי	מספר רישוי
09414854	1032071339/20		96-415-79
פרטי בעל הפוליסה והרכב	מספר זהות / ח"פ	תאריך ההוצאה ושעת ההוצאה	
ברנס מרדכי ת.ד. 171	53334132	13:05 17/01/2020	
בית זית	9081500	פרטי הסוכן	מחוז צוות
דגם	2510925	336046	מחוז צוות
סוג הרכב לצורך ביטוח	שם היצרן	לנד רובר דיסקבר	רפי יפתח סוכן 11 3
נפח מנוע/משקל	מספר שלדה	787388	תא סוכן: 6235
3000	שנת יצור/מועד העלייה לכביש	2015	
בני האדם הרשאים לנהוג ברכב: כמפורט בגב התעודה סעיפים 1,3	מספר נוסעים	2	
מטרות השימוש המותרות: כמפורט בגב התעודה הסעיפים 1,3	מוטי ברנס		
הרחבות: אין הרחבות			

חותמת הבנק
הראל חבלבטוח בע"מ
שולם בל"ל סניף 800
חשבון 809300-97
17/01/2020 13:05
04826555
בלי חותמת הבנק על תעודה זו - אין לתוקף

סכום דמי הביטוח בש"ח
2,333

מועד התחלת הביטוח - אף לא לפני 01/02/2020
מועד בו הוחתמה תעודה זו בחותמת הבנק מועד פקיעת הביטוח 31/01/2021 חצות

מועד התחלת הביטוח - אב מאשרים בזה שהפוליסה שתעודה זו שייכת לה מוצאת לפי הוראות פקודת הביטוח, תעודה זו בחותמת הבנק

מוקד הראל - 2735*
אבא הלל 3 רמת גן 5252202
www.harel-group.co.il

לתשומת לב המבוטח/הסוכן:
אין כל תוקף לתעודת הביטוח הממלאות בכתב די.

הראל חברה לביטוח בע"מ

ספח שאלות ותשובות ופירוט בדבר סתירות

החלטות על כריתת חוזה הביטוח דמי הביטוח בפוליסה זו, נקבעו בין היתר, בהסתמך על הנתונים שמסר בעל הפוליסה, כפי שפורטו בתעודת הביטוח וכן על הנתונים המפורטים להלן ובהם נתוני מאגר המידע לאיתור הונאות (להלן "המאגר").

שאלת החיתום	בעת רכישת הפוליסה השיב בעל הפוליסה	נתוני המאגר*	הנתונים ששימשו להפקת התעודה
גיל הנהג הצעיר ביותר הצפוי לנהוג ברכב זה	24 ומעלה		24 ומעלה
מין הנהג הצעיר ביותר הצפוי להשתמש ברכב			
שנת קבלת רישיון הנהיגה לרכב מסוג זה בישראל, של הנהג הצעיר ביותר הצפוי לנהוג ברכב היא			
מספר התאונות שהביאו לתביעות בביטוח רכב חובה, בשלוש השנים האחרונות, של כל הנהגים הצפויים לנהוג ברכב הוא	00		00
מספר פסילות רישיון, בשלוש השנים האחרונות, של כל הנהגים הצפויים לנהוג ברכב הוא	00		00
נפח מנוע/סמ"ק/הספק (כ"ס)/משקל הרכב המבוסס	3000		3000
מספר מקומות ישיבה כמצויין ברישיון הרכב	6		6
מערכת בקרת יציבות (ESP)	כן		כן
מערכת התרעה על אי שמירת מרחק (FCW)			
מערכת התרעה על סטייה מנתיב (LDW)			

* אם מקור הסתירות במידע שעליו הסתמכנו כאמור לעיל, נובע ממידע שגוי שהתקבל מהמאגר, באפשרותך לערער בהתאם ל"נוהל הגשת ערעור לנתוני המאגר לאיתור הונאות" שפורסם באתר "הראל" www.harel-groups.co.il במחיצת ביטוח - ביטוח רכב.

תאריך: י"ז אדר ב, ונשס"ח
 28 מרץ, 2005
 תיק : מונית
 מס"ד : 490009

תמונה: ...

מפרט נוט' / 04-0009

מפרט דרישות חובה למונית (כולל זוטובוס) ורכב סיור

1. מבוא:

- 1.1 דרישות החובה למונית ורכב סיור באות להוסיף לתקנות התעבורה ולדרישות החובה הכלליות לכל סוג רכב, בהתאם. מטרת המפרט הוא להבטיח נוחות ובטיחות מירביים לנוסעים והתאמת הדרישות הטכניות לסוג השירות, מספר הנוסעים ומבנה הרכב.
- 1.2 סוגי כלי הרכב הבאים יכולים לשמש כמונית או כרכב סיור, מותנה שאושרו לכך ע"י מחלקת התקינה, אישור פרטי או כאב טיפוס.
 - 1.2.1 רכב נוסעים פרטי.
 - 1.2.2 רכב פרטי דו-שימושי.
 - 1.2.3 רכב מסחרי אחד.
- 1.3 מספר הנוסעים המירבי המורשה לכל רכב, כמונית או כרכב סיור, יקבע בהתאם לגובה הרכב עפ"י הדרישות הטכניות שיפורטו להלן ובכל מקרה לא יעלה על המורשה עפ"י תקנות התעבורה לכל סוג רכב.
- 1.4 רישום רכב כמונית או רכב סיור מותנה בקבלת חיתר הפעלה מונאים נוטעס המפקח על התעבורה/אגף תחבורה ציבורית.

הבהרה:
 האגף לתחבורה ציבורית או היבואן או המתקין מורשה או בעל הרכב, יודא - לפני מתן אישור כלשהו או בניה או קניה או שינוי מבנה או שינוי סוג (לפי חנייך) - כי הרכב המיועד אכן מאושר ע"י מחלקת התקינה / אגף הרכב לסיווגו כ-מונית או רכב סיור ובאיזה ונאים.
- 1.5 סוג רשיון ההטעה למונית - "נסיעה מיוחדת" (ספיישל) או "נסיעת שירות" - יתח בהתאמה לסוג המונית.
 "נסיעה מיוחדת" ניתן למונית רגילה (נוסעים פרטי 4 או 5 או 6 דלתות) ולא ניתן לזוטובוס שאינו מיועד להטעת נכים. לכל רשיון ניתנים חיתרי נסיעה כמוגדר בתקנות התעבורה 490 עד 493.
- 1.6 מונית - זוטובוס יכול לשמש לנסיעה בקו- שירות עירוני או בינעירוני. מבנה הרכב וכן דלונות השירות יהיה כמפרט להלן.



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

עת/11

לשכת סמנכ"ל בכיר חנועה
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

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 אליך 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 מוניית מיוחדות. מדובר ברכב המסיע נוסעים בשכר בעל נסועה העולה על הממוצע. כמו-כן בהתאם למדיניות משרד התחבורה אנו מפחיתים ככל הניתן רגולציה ומצאתי שבמקרה שלפנינו ניתן להקל עם בעלי רכב אשכול, ללא פגיעה ברמת הבטיחות.

הנני 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 הזרה בכל יתר טענותיך כנגד עובדים במשרד התחבורה ותפקודם.

בברכה,

עוזי יצחקי
סמנכ"ל בכיר חנועה

מענה טלפוני מכל טלפון *5678 ו/או חיגוי 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
לשירותך:

תקנות התעבורה (תיקון מס' 3), התשע"ד-2013

בתוקף סמכותי לפי סעיף 57(א2) לפקודת התעבורה (להלן – הפקודה), ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי הסעיף האמור, אני מתקין תקנות אלה:

1. בתקנה 579 לתקנות התעבורה, התשב"א-1961 (להלן – תקנות התעבורה) – תיקון תקנה 579

(1) בפסקה (1)(ב), אחרי "מונית" יבוא "רכב סיור, רכב מדברי";

(2) בפסקה (2)(ב), בטופה יבוא "למעט משרד להסעות העוסק במתן שירות של הסעת סיור ברכב סיור כמשמעותו בסעיף 23 לצו האמור ושאינו נותן שירות הסעת סיור באוטובוס ולמעט משרד להסעות העוסק במתן שירות של הסעת סיור ברכב מדברי כמשמעותו בסעיף 24 לצו האמור";

כ"א בכסלו התשע"ד (24 בנובמבר 2013)
(חמ 85-5-17)

ישראל ב"ץ

שר התחבורה והבטיחות בדרכים

¹ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 7, עמ' 173.
² ק"ת התשב"א, עמ' 1426; התשע"ד, עמ' 26.

דוד לב אב עורכי דין
David Lev, Advocate

עת/13

19.12.76

לכב'
בח, חברה לתיירו
הירקון 59
תל-אביב

א.ג.,

הנני להודיעכם כי ביום 12.12.76 בחיק 89422/76
נצ'ת משפט השלום לתעבורה בתל-אביב קבע כב' השופט
צ. נוסנבלט כי רכב "אשכול" הינו רכב ציבורי, כמשמעותו
בפקודת התעבורה וכי זהבי רכב "אשכול" דשאים לנסיע
בכל מקום בו מותרת נסיעה לפי חמור לרכב ציבורי.

צכבוד דוד
דוד לב עורכי

דוד לב עורכי דין - תל. 59422
דוד לב עורכי דין - תל. 59422

בתיבת דוד לב
דוד לב עורכי דין
תל. 59422

חלי אביב. מודל א
תל. 59422 - דוד לב

מברק לשכת תנועה משטרת ישראל תעתיק של הר"מ ע"י מוטי בר-נס

רכב אשכול לפי הגדרתו בחוק הינו רכב ציבורי XXX רשאי לנסוע בנתצ ופטור (עפ"י תקנה 2 לתקנות התעבורה) מחגירת חגורות.

און 0009

6תגנ/3/און (2) צטי (2) תגנ (5)

רגיל מספר תגנ 5925

מאת לתו דן

בשביל כל מפקדי, רמס / תחנות: הרצליה, מסובים, רמת השרון. גבעתיים, *07*

דן: רלס, משאז, כסמ: יחס 1, 2, 3, לתב: יחס 1, 2,

מידיעת אגם דן

זמן 0730 28.05.90 מלימ 29

ל
ל
89
מ
ב
ר
ק

כו
ש

=הנדון: רכב יי אשכוליי סיזר ותיוז

1. רכב אשכול לפי הגדרתו בחוק הינו רכב ציבורי ראאא רשאי לנסוע

. בנתצ ופטור (עפ"י תקנה 2 לתקנות התעבורה) מחגירת חגורות.

2. מידיעתכם ולשיעורים שבועיים =

מספר תגנ 5925

280811 280900 שרעמי יו.

לפספס

280902 280906 05/90



עת/15

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

01 מאי 2018

תת"ע 18-02-1543 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.
אכן מדובר ברכב סיוור בהגדרתו ועל פי התקנה לא ייאכף נתצ נגד רכב סיוור.

החלטה

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

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

טל פרי, שופט



מל"ט קר-נס יוצר רישוי ויקוא רכב 050-900-9-700

משרד - לשם 16 מבשרת ציון, דואר ת.ד. 171 בית זית 90815 k9@013.net
 המניות: 1800.2000.32 סקס: 03-5423554 www.CARIMPORT.co.il

רשימת נושאים שטופלו ומטופלים ע"י מוטי בר-נס נכון ל - 1 אוקטובר 2020.

פתח דבר

במרחב הציבורי קיימים מפגעים, עוולות, מחדלים ובירוקרטיה מיותרת. איני מאשים אדם, אך אני רואה את החובה לתקנם כחובה אישית שלי כדי שלנו ולדורות הבאים יהיו חיים טובים יותר. זה תפקידו של כל אדם ובוודאי של משרת ציבור החל ממנכ"ל משרדי הממשלה ועד אחרון הפקידים, חובתם לטפל בכל מפגע שגילו או מובא בפניו, ובוודאי שאסור להם להתעלם מהפניה ולהתעמר בפניה ובכך אולי לחסוך זמן בטווח הקצר.

אישית ועוד מבית ספר יסודי מעולם לא הסטתי מבטי ממפגע שנגלה בפניי. בגיל 10 בחוף הים בבת-ים, שם נולדתי, הצלתי אדם מטביעה בים תוך סיכון חיי, ובהמשך הצלתי עוד חיים רבים מטביעה (אולי בזכות משמניי אני צף טוב מאוד). אני אוסף גללים של כלבים בעת שאני מוציא את כלבי טיול וגאה שהשכונה שלי במבשרת ציון היא כנראה הכי מקייה בישראל. אם אני רואה בכביש שחסר שילוט הכוונה, או בור, אני פונה למי שצריך. רכב תקוע בכביש המהווה סכנה לעצמו ולאחרים אני גורר. יש האומרים כי אני "דון קישוט" אך אני מרגיש אורח נאמן העושה את חובתו וגאה על כך!

תמיד חשתי סיפוק שאני יכול לעזור לאנשים בצרה. טיפולתי בתלונות רבות שנמסרו בידי על ידי אחרים ובמיוחד עבור יותר מאלף חברי אגודת אשכול שאני משמש עבורם כיו"ר משנת 2009. אני משתדל לטפל בכל מפגע גם אם זה יאלץ אותי להשקיע משאבים משלי וגם אם זה "ייסבך" אותי עם פקידים רמי מעלה כמו מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה שהטיל עליי עיצום כספי בסך 50,000 ₪ על שירות שגביתי עבורו 250 ₪ שנעור בעו"ד דדון ספיר שאמרה שקר לבית המשפט. הוכחתי כי האשם אינו חוקי - תיקון ריקול לרכב ביבוא אישי אשר על פי מר אבנר פלור יש לתקנו בחו"ל בעלות של עשרות אלפי שקלים ותוך פגיעה צרכנית אסורה. רק תודות למאמציי נפסק הנוהל הנפסד שהונהג ע"י מר אבנר פלור כי יש לתקן ריקול בחו"ל, והיום ניתן לתקן בישראל ללא כל עלות וכפי שהותר ליבואנים המסחריים.

החלטתי להקדיש את חיי כדי למגר התנהלות נפסדת של פקידים בכירים במשרד התחבורה ובראשם מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה שסירב לאשר לי רישיון יבוא אישי לרכב לצורך עיסוקי כמורה דרך המסיע תיירים ברכב אשכול בשנת 2007 רק כדי לעזור למונופולין יבואני הרכב לחזק את מעמדם ולמנוע תחרות, וכדי שיוכלו לעשוק את עם ישראל בכלל ובפרט את מורי הדרך וגם בעלי מוניות בעת שהם גוזלים מאיתנו חלק מהטבת המס. עתרתי נגד מר אבנר פלור בבניין 7006/07 **וראיתי איך מנהל אגף הרכב מוכיח חוסר מקצועיות משועה והעדפת אינטרסים זרים של בעלי ההון - יבואני הרכב, על פני האינטרס הציבורי.** לצערי פגשתי עוד פקידים בכירים שלא ראויים לתפקידם כמו גבי אחובה זקן סמנכ"ל משרד התיירות ועוד ועוד. למדתי שהפטרון היחידי לפקידים הבכירים האלה שמתייחסים אליי כחגב הוא בית המשפט, מגנם היחידי של החלשים! **ואני מודה למערכת בתי המשפט האמיצה שמגנה על האזרח הקטן מפני עוולות השלטון, תוך שהיא מקשיבה בסבלנות לכל הסיפורים שלי,** אני מודה לוועדות הכלכלה והכספים וחברי הכנסת שעזרו לי בהתמודדות מול מר אבנר פלור סמנכ"ל משרד התחבורה ועוד, למשרד מבקר המדינה שמתאמץ לעשות את מדינת ישראל למקום טוב יותר, אני מודה לשר ישראל כץ שתמך בי בוועדת הכלכלה של הכנסת נגד הבגידה של מר אבנר פלור באינטרס הציבורי לטובת יבואני הרכב, מר אבנר פלור רצה לחסום את היבוא האישי ע"י עוסק ולגרום לפגיעה צרכנית חמורה והוכיח כי אינו ראוי לתפקידו! פרוטוקול 144 של ועדת הכלכלה מ 25.1.2016. ואני מודה לחבריי באגודת אשכול שתומכים בי.

1. **17/12/2020 שעה 09:30 קבוע לדין בפני כבוד השופט אביגדור דורות** ת.צ. 34127-04-20 תובענה ייצוגית ברנס נ' משרד התחבורה שלא מאשר אבזור בטיחותי לצורך השבת מס למיבא רכב בייבוא אישי (10 מיליון ₪) תוך **עבירה על צו תעריף המכס ואפליה אסורה לטובת היבואנים המסחריים** שמאפשר להם אישור השבת המס בעצמם (כמיליארד ₪).
2. **12/11/2020 שעה 11:00 דיון בפני כבוד השופט אלי אברבנאל** עת"מ 62441-05-20 עתירה מנהלית נגד מר אבנר פלור סמנכ"ל משרד התחבורה לגבי החלטתו כי רכב בייבוא אישי שיובא ע"י עוסק לא ניתן להפעילו באמצעות אחר, כמובן שאם רוכשים את הרכב מיבואן מסחרי כן מותר להפעיל את הרכב באמצעות אחר. זו האפליה שמר אבנר פלור נוקט בה מיום שהכרתי אותו בשנת 2007, ותוך **פגיעה בחופש העיסוק וזכות הקניין של עוסק בכלל ומורה דרך בפרט**.
3. 10.2020 הוגשה עת"מ 13070-10-20 עת"מ נ' המפקח על התעבורה רכב סיור בגין אי הנפקת רישיון סיור לרכב אשכול שלבעליו מורה הדרך נשלל רישיון הנהיגה לתקופה קצובה.
4. 9.2020 הוגשה עת"מ 9626-09-20 נ' המפקח על התעבורה בגין ביטול אישור נסיעה למת"ץ לרכבי סיור, וזאת לאחר שנחשפה השחיתות של המפקח שנתן אלפי אישורים למקורבים והוא מנסה למרק את מצפוני ע"י ביטול אישורים למורי הדרך בעלי רכב אשכול.
5. 8.2020 **דרישה משרת התחבורה וועדת הכלכלה של הכנסת להחליף את המנהל האחראי על נושא רכב בישראל מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה** בעקבות דיון של ועדת הכלכלה של הכנסת מ- 3/8/2020 שבו קבעה ועדת הכלכלה של הכנסת בראשות יו"ר ח"כ יעקב מרגי כי "הרפורמה בענף הרכב נכשלה וכי יש ריכוזיות בענף הרכב ויש לפרקה. " הכישלון של מר אבנר פלור מוכח וידוע לכל ולכן יש להחליפו.
6. 7/2020 - מע"מ טבריה הסכים להחזיר מע"מ למורה דרך עבור רכב סיור ביבוא אישי.
7. 7/2020 – מיצוי הליכים מול המכס שמסרב לשלם הישבון על רכב סיור שרישיון היבוא שלו בוטל.
8. 6/2020 מיצוי הליכים נגד מנהל אגף הרישוי שמסרב לפרסם כתובות דוא"ל של משרדי הרישוי כדי לתת שירות באמצעות הדוא"ל ולחסוך עשרות אלפי שעות עבודה. בפועל ותודות הקורונה זה פועל.
9. 5/2020 טיפול מול מנהל אגף הרישוי ברשות לתחבורה ציבורית "ששכח" כי מורה דרך חדש (ינון ק.) יכול לרכוש רכב אשכול ישן בפטור ממס ממורה דרך אחר.
10. 5/2020 משבר הקורונה - **תלונה נגד המוסד לביטוח לאומי בגין שמבקש אישור ממורה דרך שאין לו רכב אשכול כדי לקבל זכאות לדמי אבטלה במשבר הקורונה.** " מבחינת לך תוכיח שאין לך אחות... " (ביטוי עממי המבטא מורת רוח בלתי מבוססת, מקור הביטוי ספרו של שלום עליכם "בינתיים אני משליך החוצה את אחותך המשומדת. ואם תאמר שאין לך אחות? לך והצטדק!")
11. 4/200 מע"מ ירושלים שילם 26,000 ₪ לחברה סיגל א. לאחר שסירב לתת החזר מע"מ עבור רכישת רכב מדברי.
12. 4.2020 תקופת הקורונה כאשר משרד הרישוי היה סגור – התאפשר שינוי ייעוד רישיון רכב סיור / מדברי לפרטי באמצעות האינטרנט כדי לאפשר לחברים בעלי רכב שאינן עובד למכור ולממש נכסים לצורך קיומם במשבר קורונה בעת שאין עבודה, תודה לגבי קטי מורלי ולמר אסי סוזאנה ועובדים ניספים במשרד הרישוי שנתנו לי ולחבריי שירות בתקופת סגר הקורונה.
13. 19.4.2020 בוטל הנהל המחייב בדיקה טכנית בעמדה מס' 1 לרכב אשכול / מדברי לצורך שינוי ייעוד לפרטי, בכך **נחסכו מאות שעות עבודה בשנה למשק בגין בירוקרטיה לא נדרשת** תודה לגבי קטי מורלי שעבדה לתוך הלילה כדי להקים נהל חדש תוך יום אחד. דבר טוב שיצא ממשבר הקורונה.
14. **לא חייבים להשתמש בפורמט הסכם מתוך ביבוא אישי** - עת"מ 2081-02-20 נ' משרד התחבורה **הפוגע בחופש העיסוק של מתוך בייבוא אישי** ומטיל עליו אחריות בניגוד לחוק בעת שהוא רק משרד בקשה לרישיון יבוא. בפני כבוד השופט א' דראל. ותוך התעלמות מחו"ד של עו"ד דוד טמיר מלשכת יועמ"ש משרד התחבורה שנתן חו"ד הוגנת. – משרד התחבורה הצהיר כי לא חייבים להשתמש בהסכם לפי הפורמט שלהם. עניין האחריות עדיין לא נפתר, ממתין למקרה נוסף.

15. **1/2020 ביטול מוטופול הידע של משרד התיירות – כל מוסד ראשי לבצע השתלמויות מורי דרך**. משרד התיירות הוציא קול קורא המאפשר לכל ארגון לעשות השתלמויות והפסיק את מוטופולין הידע שלק לידיו באופן לא חוקי. בהמשך לעת"מ 19-10-2019 ובהמשך לשינוי הצעת חוק שירותי תיירות של הח"מ בוועדת הכלכלה של הכנסת. תודה לחבר הכנסת ויו"ר הוועדה איתן כבל. אבל משרד התיירות כמו משרתי ציבור רבים אחרים מסרב בפועל לתקן את הליקוי באמצעות נהלים שמאיינים את ההחלטה החדשה, לכן ובלית ברירה תוגש עתירה חדשה בקרוב – בשלב מיצוי הליכים.
16. **11/19 תיקון ריקול לרכב ביבוא אישי ניתן לבצע בישראל**. נוהל יבוא אישי עדכון 20 תיקן את העווןלה עת"מ 19-06-14428 נגד משרד התחבורה בגין נוהל שיזם מר אבנר פלור האוסר תיקון ריקול לרכב ביבוא אישי או תייר בישראל, וחייב התיקון רק בחו"ל. מעבר לעובדה שזו אפליה בהשוואה ליבואנים מסחריים שלהם התיירו לתקן בישראל, זו פגיעה צרכנית לא חוקית. **נוהל 2/12 יבוא אישי תיקן (עדכון 20) בוטלה החובה לתקן ריקול בחו"ל בעלות של עד עשרות אלפי שקלים, וניתנה אפשרות לתקן בישראל ללא עלות ולקבל רישיון יבוא רכב אישי עם ריקול**, התאפשר תיקון ריקול בישראל גם לתייר וגם לרכב שנמצא בטרנזיט בישראל. משרד התחבורה החל לפעול ע"פ כללים בינלאומיים המחייבים תיקון ריקול בכל מקום בעולם היכן שהתגלה הריקול. **חיסכון של עד עשרות אלפי שקלים למיבוא רכב ביבוא אישי שנפתח לו ריקול לאחר רכישת הרכב בחו"ל**.
17. **11/19 נוהל יבוא אישי לרכב סיור ולימוזינה ע"י מורה דרך** עת"מ 18-01-65005 משרד התחבורה הקים מחדש נוהל 12/01 שהוקם תודות לצו על תנאי בגיץ 7006/07 שבוטל באופן לא חוקי **המאפשר יבוא אישי של רכב סיור – אשכול ע"י מורה דרך**.
18. **4/19 משרד התחבורה אפשר תשלום אגרות עבור רכב מיבוא איש באינטרנט** והופסקה השיטה העות'מאנית שהייתה נהוגה שצריך לקחת טופס אגרה רק ממשרד התחבורה ולשלם בדואר. **נחסנו אלפי שעות עבודה ונסיעות מיותרות למשק שבאחת מהן נפצע החבר אורי ש. בתאונת דרכים**.
19. **2/19 בוטל הצורך להציג רישיונות הסעה מקוריים בעת מבחן רישוי שנתי ולהסתפק בצילום, הנתונים הוכנסו למערכת המחשב בשקיפות למכוני הרישוי – חיסכון של אלפי שעות עבודה בשנה למשק**. תודה לגבי קטי מורלי.
20. **1/19 תלונה נ' אגף הרכב בגין מתן רישיון יבוא ליבואנים מסחריים של לימוזינות כרכב פרטי, ובכך לעקוף את התקינה הישראלית**. העבירה הופסקה אך עד היום לא התקבלה תשובה מדוע אגף הרכב עבר על החוק. הוגשה תלונה למשטרת ישראל. **שנתיים מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה ומנהלת אגף הרכב גב' עינת סגל נותנים גיבוי לעובדים שעברו על החוק!**
21. **11/18 ביטול הפסקת רישום רכב מדברי במשרד הרישוי**. **התאפשר עיסוקם של מאות עובדים חדשים כעוסקים עצמאיים ושכירים בתחום**, תודה לגבי קטי מורלי שטיפלה בעניין.
22. **1/18 ביטול החלטת ועדת אתיקה של משרד התיירות לשלול רישיון מורה דרך של חבר בן 81 בעל רכב אשכול עת"מ 17-10-38031 ברנס ואח' נ' משרד התיירות**. ביטול החלטה שניתנה פה אחד של ועדה הכוללת את הסמנכ"לית אהובה זקן, משקיף סמנכ"ל חדש - מר פיני שני, הממונה על הכשרה מקצועית, מנהלי אגפים יועמ"ש עו"ד אליהו ליפשיץ ועוד, בגין אי חוקיות ואפליה מחמת גיל. **הוכח כי סמנכ"לית המשרד לתפעול, תקינה ואיכות השירות גב' אהובה זקן ויתר העובדים הבכירים של משרד התיירות בוועדת האתיקה של מורי דרך אינם מבינים דבר לגבי אתיקה מקצועית של מורי דרך וחוקי יסוד של מדינת ישראל**.
23. **עת"מ 18-12-1318** ברנס נ' משרד התיירות פס"ד מתאריך 6/6/2019 - משרד התיירות הסכים לבחון מחדש את הוראות הבטיחות. זה לא סביר שהגורם המסמיך מורי דרך לא יכשיר ולא יפרסם הוראות בטיחות לטיולים. בפס"ד התחייב לטפל בנהלי בטיחות בעומס חום ובשיטפונות. **משרד התיירות גורם לביזוי בית המשפט ועד היום לא הקים נוהל הוראות בטיחות כנדרש**.
24. **5.2018 שינוי החלטת המפקח על התעבורה ומנהלת תחום תיאום באגף הרישוי שסירבו לתת רישיון הסעה מיוחד לרכב מדברי לעולה חדש וגם לנכה צה"ל שקיבלו הטבת מס לרכישת רכב, בדרישה לרישיון למונית**. הדרישה בוטלה וכנהוג בענף רכב מדברי, מדובר בכאלפיים כלי רכב. תודות לפעילותו של הח"מ **התאפשר שילוב של עולים חדשים ובעלי נכויות בענף רכב מדברי** ללא רישיון נהיגה למונית.
25. **11/2017 מתן רישיון רכב זמני לרכב ביבוא אישי שמעוכב בגלל "התלבטויות" של תחום תקינה**.

26. 11.2017 **תלונה נגד שר התיירות בגין שימוש בלימוזינה לא חוקית להסעת התייר ה-3 מיליון**, ללא רישיון הסעה בשכר. הוגשה נגדי תביעה על לשון הרע ע"י בעל הלימוזינה אשר הוסרה בגין "אמת דיברתי". משרד התחבורה ביצע ביקורת לכל הלימוזינות. משרד התחבורה והמשטרה כלל לא טרחו לבדוק וטענו כי אין עניין לציבור ששר התיירות מסיע ברכב שאין לו אישור הסעות ואין לו ביטוח!!!
27. 11/2017 **ביטול הפגיעה והאפליה של משרד התחבורה ברישום רכב משומש לרכב ביבוא אישי חדש** בהשוואה ליבואן מסחרי, בניגוד לדעתה של מנהלת תחום תיאום אגף הרישוי.
28. 2017 אישור החזר תשלום אגרת רישוי רכב לרכב מדברי ששינה ייעוד מפרטי למדברי, מדובר בסכום של עד 4,000 ₪ לרכב מדברי עם מנוע בנזין ועד 2,000 ₪ לרכב מדברי עם מנוע דיזל.
29. 25.1.2016 ט"ו בשבט תשע"ו **שינה במו ידיו את סעיף יבוא אישי ע"י עוסק בהצעת חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב בוועדת הכלכלה של הכנסת למרות התנגדות נחרצת של מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה שהוכיח כי הוא לא כשיר מבחינה מקצועית ומבחינה הנאמנות שלו לאינטרס הציבורי**. פרוטוקול מס' 144.
- א. סעיף 33 (ב) (1) **כך שעוסק יוכל לעשות יבוא אישי של כל רכב**, ולא ע"פ ההצעה של מר אבנר פלור שדרשו לאפשר "רק רכב שאינו מיובא ע"י היבואן" רכב שאין לא אחריות אין לו שירותי אחזקה, אין לו חלקי חילוף בישראל. מה שמוכיח את הטענה כי מר אבנר פלור אינו ראוי מבחינה מקצועית וכי הוא פועל כגיס חמישי לטובת האינטרסים של יבואני הרכב. וזאת למרות האירועים לאחר בג"ץ 7006/07 ולמרות שנאלץ לתקן בפעם השנייה צו יבוא חופשי (תיקון) התשע"ו-2015 ולמחוק את המילים "**ודגם הרכב לא מיובא ע"י יבואן**" כדי לאפשר יבוא של כל רכב.
- ב. הוסיף במו ידיו את האפשרות בסיפא של סעיף 33. (א) לייבא באופן אישי ע"י עוסק רכב מסוג M2 אם כי בפועל החוק מדבר כיום על אוטובוס זעיר בלבד. פרוטוקול מס' 197 של ועדת הכלכלה של הכנסת מתאריך 4/2/2014. גם עניין זה בניגוד לדעתו של סמנכ"ל משרד התחבורה אבל בתמיכתו של שר התחבורה מר ישראל כץ.
30. **כל רכב יכול להיחשב כרכב תפעולי** תיקון הפרשנות של משרד התחבורה לגבי תקנה 95 בהקשר לרכב תפעולי, בניגוד לדעתם של מנהלת תחום תיאום אגף הרישוי ודעתו של מנהל תחום קציני בטיחות.
31. **ע"מ 3087/17 נ. משרד התחבורה** בגין החלטת מנהל אגף הרכב לפסול תקינה אמריקאית לגבי גובה מעבר באוטובוס ציבורי זעיר לסיור, **הפסד צורב**! בהמשך ל **עת"מ 11-12-9327**, **ע"מ 12-6780 ות"מ 19994-16-09**. בג"ץ החליט לא להתערב ופסק לי 10,000 ₪ הוצאות בגין שסירבתי למשוך את העתירה. **תודה לכל החברים שתומכים בי בהוצאות**, ואני אוהב את בית המשפט למרות שפסק נגדי.
32. **בג"ץ 3089/17 נגד משרד התיירות** בגין התקנת טיהול רכב אשכול באופן לא חוקי ולאחר שמשרד התיירות כבר שינה את הנהל בלחצו של העותר כבר 6 פעמים. בזכות האפשרות להשתמש בשירות יועץ מס ולא רק רואה חשבון חסד העותר אלפי שקלים בשנה לחבריו. הבג"ץ המליץ למשוך את העתירה ללא הוצאות, אבל הסכים כי עניין הייצוג בוועדת רכב אשכול אינו תקין, והסכים כי אגודה יכולה לרכוש על שמה רכב בהטבת מס אבל לא על שמו של מורה דרך. נפתח משרד הסעות שיכול לרשום רכב בהטבת מס למורי דרך.
33. **ביטול השינויים בנן לאומי מצדה שחייבה את כל המטיילים להיכנס לחנות אהבה**, וכעת המטיילים יכולים לבחור אם להיכנס או לא להיכנס לחנות וללכת בדרך הנוחה והקצרה.
34. **תיקון צו הפיקוח על מצרכים ושירותים** (הסעות סיור, הסעות מיוחדות והשכרת רכב) התשע"ז-2016 בגין הפליה, ומתן אישור ל-4 מורי דרך שבבעלותם רכב מדברי פרטי להתאגד ולקבל רישיון משרד להסעות רכב מדברי. ללא צורך כי התאגיד יהיה בעלים של 4 כלי רכב וכפי שהיה בעבר. תודות לכך מאות רבות של בעלי רכב מדברי חסכו כ-2,000 ₪ דמי רישום בשנה. תודה לעו"ד דנה עסיס-שנער, עובדת ציבור מסורה שעשתה הכל כדי לא להגיע לבית משפט. חבל שהיא לא עובדת יותר באגף הרכב.
35. 2015 חברת הפניקס שילמה למורה דרך בגין גניבת רכבו בבית לחם לאחר שסירבה בטענה כי היה מושכר. הח"מ הוכיח כי רכב אשכול אינו יכול להיחשב רכב פרטי המיועד להשכרה, וכי יש אישור ע"י המפקח על התעבורה להעביר רכב אשכול ממורה דרך אחד לשני לצרכי עבודה בהסעות סיור.
36. **עת"מ 15-01-10609 נגד מר יוסי נזרי יו"ר ועדת רכב אשכול** - בגין אי מתן מענה- רישום תאגיד רכב מדברי – שונה צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעות סיור, הסעות מיוחדות והשכרת רכב) התשמ"ה 1985 כך שניתן יהיה לרשום תאגיד רכב מדברי ע"י 4 מורי דרך שבבעלות כל אחד מהם בנפרד רכב מדברי גם ללא הדרישה שהתאגיד יהיה בעלים של 4 כלי רכב.

37. **בג"ץ 8158/15 נגד משטרת ישראל בגין אי מתן זכות מעבר למורי דרך המצוידים ברכב 4X4 בעת סופות שלג.** בג"ץ פסק שלמרות שמובטת לנו טרומית העותר אין מתפקידו להתערב, אין צו להוצאות.
38. 4/2014 תחום תקינה ביטל את הצורך בכיסא למדריך ברכב אשכול, שכן ברכב אשכול הנהג הינו מורה דרך בעצמו. עלות רכב נמוכה יותר ופחות בירוקרטריה לא נדרשת.
39. 2/2014 משרד התחבורה ביטל הוראות רישום לרכב מדברי הפחית רגולציה. נחסכו אלפי שעות עבודה למשק.
40. 1/2014 בעקבות תלונה, משרד התיירות נתן תקציב בסך 25,000 ₪ לתיקון התאורה בבונקר של מוצב צה"ל בתצפית הר בנטל שהינו אתר תיירות פופולארי ברמת הגולן. עד היום האתר לא מטופל כנדרש.
41. **בג"ץ 5973/13 נגד משרד התחבורה, משרד התיירות ורשות המיסים** בגין ביטול הקריטריונים למתן הטבת מס לרכב אשכול והצפת הענף בכלי רכב. רשות המיסים תקנה את צו תעריף המכס, משרד התיירות הקים נוהל למתן הטבת מס לרכב אשכול ולמשרד התחבורה אין יותר כל נגיעה למתן הטבת המס.
42. **עת"מ 34948-12-12 נגד משרד התיירות והתחבורה בגין הרפורמה ברכב אשכול** ועוד – לצערנו משרד התחבורה הצליח לעוור את עיני השופט ע"י ביטול הפיקוח על רכב אשכול והטלת האשמה על רשות המיסים בגין פרשנות חדשה לשינוי צו תעריף המכס מספטמבר 2009. פרשנות שלא התבצעה במשך 3 שנים והייתה תרגיל התחמקות נוסף של משרד התיירות והתחבורה מתפקידם. **מבקר המדינה, ובעקבות תלונות של מוטי בר – נס ביקר בחריפות את ביטול הפיקוח בדוח 65. ג. עמוד 1243-1235 מרס 2015.**
43. **עת"מ 9327-12-11 ו - עע"מ 6780-12-12 התבטלה וצומצמה התקינה לגבי רכב מדברי ורכב סיור מדברי,** ובכך נחסכו כספים ואמצעים רבים לחברים אך גם ממשרד התחבורה שהשקיע משאבים בבירוקרטריה מוגזמת. **ושונו נהלים במשרדי הרישוי כדי להקל על תהליך הרישוי.** כבוד בית המשפט נמוע מלהתערב בהחלטה.
44. **עת"מ 11412-07-12** בגין אי מסירת מידע ועוד. משרד התחבורה והתיירות שפעלו בסתר וכנגבים בחושך והקימו רפורמה בענף רכב אשכול ללא שיתוף מורי דרך בעלי רכב אשכול – רק תודות לעתירה נחשף המידע שהוסתר
45. **עת"מ 12895-02-12 התאפשר למורי דרך להתאגד באגודות שיתופיות לקבלת רישיון למשרד להסעת סיור לצורך רישום רכב סיור,** וזאת ללא צורך בחניונים ורישיון עסק. כיום קיימות עשרות אגודות שיתופיות המאפשרות לעוסקים בענף הסיור להתאגד ולהיות הבעלים של המשרדים בעצמם ולא להיות תלויים במשרדים מסחריים שעשו רווחים על חשבונם ונרפאה הפגיעה בחופש העיסוק. תודות לכך חסכו מורי דרך בעלי רכב סיור אשכול כאלפיים שקלים דמי רישום בשנה.
46. **עת"מ 9966-12-12 תיקנה תקנת התעבורה 579 והעניק פטור מקצין בטיחות לתאגידי סיור ומדברי שרשומים בהם עד 19 כלי רכב** ומורי דרך בעלי רכב אשכול ורכב מדברי רבים חסכו זמן, ואלפי שקלים בשנה.
47. 2012 החברה לפיתוח מזרח ירושלים גזמה עצים שהסתירו את קשת רובינסון מהתיירים שלא נכנסו לגן הארכיאולוגי. וזאת בניגוד לדעתה כי המתחם בבעלותם וכדי לראות חייבים לשלם כרטיס ולהיכנס לאתר.
48. 2012 אושרה כניסה של רכבי אשכול לנמל חיפה ולא רק של סוכני אוניות "איום בעתירה" נגד הנמל עשה זאת. בשנת 2013 בוטל התשלום עבור איסוף תיירים מנמל חיפה.
49. 2011 בוטל הצורך באלונקה מתקפלת ומיכל מים ברכב אשכול – לאחר "איום בעתירה". ברכב קטן של 6 מקומות פקידים מנותקים מהמציאות חייבו רכב סיור באלונקה! מה בדיוק הם ביקשו שאתחיל להיות אמבולנס ולפנות פצועים בעת שאני מדריך תיירים!!
50. בהמשך לתלונה למשרד התחבורה נגד חברת כלמוביל יבואן יונדאי ומרצדס שמשתמש בכוחו המונופוליסטי כדי למכור רק מרצדס מיניואן ויאנו בעל הילוכים אוטומטיים, ולא מיניואן יונדאי בעל הילוכים אוטומטיים. בעקבות התלונה כלמוביל החל לייבא ולמכור יונדאי עם הילוכים אוטומטיים לבעלי רכב אשכול.
51. יוניון מוטורס הפסיקה מנהג נפסד תוך שימוש בכוחה המונופוליסטי לאנוס מורי דרך לרכוש רק דגמים מפוארים – הוגשה תלונה למשרד התחבורה.
52. מחלקת השתלמויות מורי דרך של משרד התיירות שינתה מסלול של השתלמות מורי דרך במצוק ההעתקים ליד מצוקי דרגות בעקבות תלונה של מוטי בר – נס למשטרת ישראל **בגין הכוונה של השתלמות להיכנס לשטח אש של צה"ל ללא תיאום שטחי אש ובעת שכוחות צה"ל התאמנו במקום.**

53. עיריית ירושלים הוסיפה שלטים בכניסה לירושלים לכוון את הנוסעים לכיוון ים המלח, שלטים שלא היו קיימים בעבר והקשו על תיירים וישראלים למצוא את הדרך לים המלח בכניסה לירושלים. טופל בעזרת בעזרת משרד ראש הממשלה
54. 2010 המעריך יצחק לוי הסכים כי יש להבחין בעת הורדת ערך לרכב אשכול בין בבעלות מורה דרך פרטי לבין בבעלות תאגיד.
55. 2010 נמל אשדוד הסכים לאפשר לרכבי אשכול להיכנס לתוך הנמל לאסוף תיירים, תודות לטיוטת עתירה ושיבה עם קביט הנמל להסדרת הכניסה לנמל אשדוד.
56. עיריית ירושלים הוסיפה שלטים בכניסה לירושלים לכוון את הנוסעים לכיוון ים המלח, שלטים שלא היו קיימים בעבר והקשו על תיירים וישראלים למצוא את הדרך לים המלח בכניסה לירושלים. טופל בעזרת בעזרת משרד ראש הממשלה
57. הקמת אגודת אשכול בשנת 2009 ומאז משמש כיו"ר
58. **בג"ץ 7006/07** - בעניין יבוא אישי של רכב למורה דרך, כבוד הבג"ץ הוציא צו על תנאי לטובת מורי הדרך. משרדי התחבורה והכלכלה **תיקנו את צו היבוא החופשי המאפשר למורה דרך יבוא אישי של רכב שאינו מיובא ע"י היבואן** והתאפשר יבוא לימוזינות. אך כיוון שמשרד התחבורה בראשות מנהל אגף הרכב מר אבנר פלור פעלו בניגוד לצו, **באמצעות בקשה ע"פ פקודת ביזיון בית המשפט תוקן הצו** כך שמורי דרך יוכל לייבא באופן אישי **כל רכב**. בהמשך ויחד עם שר התחבורה, וועדת הכלכלה של הכנסת הקים את סעיף 33 להצעת חוק רישוי שירותי רכב כך שיתאפשר יבוא אישי של כל סוגי הרכב כולל אוטובוס זעיר לצרכי כלל העוסקים בארץ וזאת למרות התנגדותו המתמשכת של הסמנכ"ל מר אבנר פלור ושל הנהלת המכס שמשחקים לידיהם של מוטופולין בפועל של יבואני הרכב.
59. **בג"צים 2980/06, 9529-04, 3677/02** - נגד אלוף פקמ"ז שסגר את מרבית שטחו של מדבר יהודה לטיולים בתחילה בגלל ולכאורה בעיות ביטחוניות ואח"כ לטובת שטחי אש. תודות לעתירות אלו **הוציא אלוף פיקוד המרכז נוהל המאפשר סיורים - טיולים באזור מדבר יהודה כשצה"ל לא מתאמן – בעיקר בשבתות וחגים**. וצומצמה מפת שטחי אש של הבוקע הצפוני – נבי מוסא במדבר יהודה. לצערי המצב כיום לא מאפשר פעילות יומיומית במדבר יהודה כמו גם בגלל שנגרם נזק בלתי הפיך לענף התיירות והביקוש לטיולים במדבר יהודה ירד באופן דרסטי. **אבל בזכות "לחץ" הבג"צים ניתנה אפשרות לטייל באמצעות נוהל שפורסם**.



5 ביוני 2017

לכבוד

אפרת קילשטוק

הממונה על חופש המידע

משרד התחברה

נשלח באמצעות: meida@mot.gov.il

הנדון: בקשה לפי חוק חופש המידע, התשנ"ח-1998

שלום רב,

בהתאם להוראות חוק חופש המידע, התשנ"ח-1998, אבקש לקבל את המידע הבא הנוגע לנתיבי תחברה ציבוריים (נת"צ) בישראל:

1. שמות הגופים המורשים לנסוע בנת"צ (דוגמת מד"א, משטרה, רכבי שרים אם בכלל וכו');
2. כל גורם אחר, בציון שמו ותפקידו, שניתנה לו הרשאה קבועה או זמנית לנסוע בנת"צ מאז שנת 2015 (בין אם זמנית שהופקה ובין אם קבועה), ובפירוט הבא:
 - א. תאריך מתן האישור;
 - ב. הנת"צ שלגביהם ניתן האישור;
 - ג. סיבת האישור;
 - ד. סיבת הפסקת האישור, במקרה שפג תוקפו של האישור.
3. הגורם הממונה במשרד התחברה על מתן אישורים מעין אלו;
4. נהלים הנוגעים לאישור הגורמים השונים לנסיעה בנת"צ.

כאמור לפי סעיף 6(ב) לתקנות חופש המידע (אגרות), תשנ"ט-1999, התנועה לחופש המידע, היא עמותה רשומה כמשמעותה בחוק העמותות, התש"ס-1980 שהציגה אישור ניהול תקין, הפועלת לקידום מטרה ציבורית ועל כן פטורה מתשלום אגרת בקשה. אני מתחייב לשלם אגרת טיפול והפקה עד לסכום של 150 ש"ח, ובכל מקרה בו יידרש על-ידכם סכום גבוה יותר, נדרשת מראש הסכמתו להמשך הטיפול בבקשה.

להזכירכם, על-פי חוק חופש המידע עליכם להשיב לבקשה זו בהקדם האפשרי ולא יאוחר משלושים יום מעת קבלת בקשה זו. כמו כן, חריגה מהמועדים הקבועים בחוק לא תאפשר גבייה של אגרת טיפול והפקה.

בברכה,

איתמר חזוט

050-975-1966

itamarxp@walla.com

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

כללים מנחים למתן פטור מציות לתמרורים

ירושלים, טבת תש"ף - מאי 2020

31 מאי 2020
ח' סיון, תש"פ

כללים מנחים למתן פטור מציות לתמרורים

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

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

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

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

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

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

א. רקע

1. סמכות למתן פטור מהסדרי תנועה -

הסמכות למתן פטור מציות להסדרי תנועה נתונה למפקח הארצי על התעבורה בהתאם לתקנה 216(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א – 1961 (להלן: "תקנות התעבורה"). סמכות זו הואצלה על ידי המפקח הארצי על התעבורה למפקחים המחוזיים על התעבורה (להלן: "המפע"תים").

2. פטורים נפוצים -

הסדרי התנועה המרכזיים אשר ניתן היתר לפטור מציות אליהם הינם:

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

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

ג) תמרוך 501 – כביש או נתיב לתחבורה ציבורית.

כוחו של כל היתר תקף לקטע רלוונטי, כמפורט בנספח א'.

ב. תמרורי 406 ו-415

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

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

הצבה בדרכים בין עירוניות - נעשית במקרים אלה:

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

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

ג. תמרוז 407

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

תמרוז זה מוצב במטרה להגן על אזורים מאוכלסים, כגון אזורי מגורים, מוסדות חינוך, משרדים, מסחר וכו' מפני פגיעה מחומר מסוכן, אך מוחרגים ממנו רכבים המובילים אספקת דלק וגו.

לא יינתן פטור למעבר בנתיבי איילון (כביש מס' 20).

הפטור יינתן בכפוף לתנאים אלה:

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

ד. תמרור 501

1. רקע:

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

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

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

2. זכאים לקבלת פטור:

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

1) זכאים מתוקף תקנות התעבורה:

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

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

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

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

2) רכבים בעלי רישיון להסעת סיור ברכב סיור, זכאים לפטור מציות לתמרוך 501 בהתאם להנחיה שנחתמה ביום 27.7.08 על ידי מר אלכס לנגר, המפקח הארצי על התעבורה דאז, שזו לשונה:

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

ב) הזכאים לקבלת פטור מציות לתמרוך 501 לאחר קבלת אישור מהמפע"תים הינם:

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

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

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

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

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

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

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

ה. סירוב למתן פטור

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

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

ו. הערות

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

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

נספח א':

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

Moti Barnes

מאת: אסי סוזנה <SuzanaA@mot.gov.il>
 נשלח: יום שני 06 יולי 2020 08:51
 אל: Moti Barnes
 עותק: שירה יהלומי
 נושא: FW: האם ההחלטה לבטל אישור נסיעה בנת"ץ לרכב סיור בוטלה?
 קבצים מצורפים: pdf אישור נסיעה בנת"ץ רכב סיור.pdf
 דגל המשך טיפול: המשך טיפול
 מצב דגל: מסומן בדגל

שלום רב,

בהמשך לפנייתך שבנדון, אתכבד בזאת להבהיר כדלהלן:

הנוהל "כללים מנחים למתן פטור מצויות לתמרורים" אשר נחתם על ידי המפקח הארצי על התעבורה בחודש מאי 2020 (להלן: "הנוהל"), מפרט את ההסדרים המאפשרים מתן פטור מצויות לתמרורים במקרים מסוימים, ובין היתר את המקרים בהם ניתן פטור מצויות לתמרור 501. מאחר ונכון לעת הזו, רכבי סיור רשאים לנסוע בנת"בי תחבורה ציבורית מכוח ההנחיה שניתנה ביום 27.7.2008 על ידי המפקח הארצי על התעבורה דאז (להלן: "הפטור"), צוין הדבר בנוהל, כנדרש (סעיף 2(א)(2) לנוהל).

עם זאת, יודגש ויובהר כי פנייתי מיום 1.3.2020 המתייחסת לביטול הפטור – עומדת בעינה. ההתנגדויות בעניין שהועברו לעיוננו נמצאים בבחינה, ועם מתן החלטה בעניין נעדכנכם ללא דיחוי. במידה וההתנגדויות ידחו וההחלטה לביטול הפטור תכנס לתוקף, יתוקן הנוהל בהתאם.

בברכה
 אסי סוזנה |
 מנהל אגף רישוי ומל"ח |
 הרשות הארצית לתחבורה ציבורית |
 משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
 טלפון: 074-7796150 | פקס: 074-7796295



From: Moti Barnes [mailto:k7@013.net]
 Sent: Thursday, July 2, 2020 11:04 AM
 To: אסי סוזנה <SuzanaA@mot.gov.il>
 Subject: האם ההחלטה לבטל אישור נסיעה בנת"ץ לרכב סיור בוטלה?

אסי שלום

אני מבין שההחלטה לבטל לנו אישור נסיעה בנת"ץ מ- 1/1/2021 בוטלה



רישיון רכב

24/01/2016 M2 אוטובוס זעיר צבורי סיוור
05 מספר זהות -5
44 אילן בעלים
הרימון מען
25/01/15 תאריך רישום
00 בעלים קודמים
28/01/15 תאריך הדפסה
25/01/15 רישום פתוח
01/2015 מועד עליה לכביש
10 מהם ליד הנהג
2143 סוג דלק **טורבו**
235 65 16 115 R מספר קדמי
235 65 16 115 R מספר אחורי
2540 משקל עצם
3550 משקל מולל
1010 משקל מותר
מספר שילדה
מספר מנוע
דגם מנוע
מספר מנוע
לבן
הנעו
מספר זהות
מספר מנוע
מספר מנוע
תחם

בעלים נוספים:

316CDI 906.633 דגם **מרכב**
מרכב קבוצת רישוי
רסת נימור
מרכב **גרמני** **מרכב** **גרמני**
ABS אוטו חלון בנג הוראת רישום קוד
14-3007
תנאים והגבלות:

דיגום הרכב בוצע ע"י
אלכס אורגינל
מדריך
קיימת בקרת יציבות
מרכבת מדרגה חשמלית
הג.מכס לצורך הע.בעלות
24/11/2014 431110477
חייב ברשיון סיוור
רשיון בתוקף רק בצירוף נספח
לתסט חייב אישור בלמים

רשומון יבוא 431110477

ת.מבחן 25/01/15

1174.00

לתשומת לבך: רישיון הרכב תקף רק לאחר תשלום האגרה ועמידה במבחן כשירות תנועה (טסט)!



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

לשכת סמנכ"ל בכיר תנועה
אגף הרכב ושירותי תחזוקה
רח' המלאכה 8, תל - אביב
תחום תקינה
ת.ד. 57031, ת"א 61570
טל': 03-5657119/22
פקס: 03-5657123
תאריך: י"ב באדר, התשע"ה
03 מרץ 2015
סימוכין: 03862015
תיק: אוטובוסים

לכבוד : משרד הרישוי

הנדון: אישור רישום אוטובוס זעיר מס' רישוי 31-068-44
סמך: הוראת רישום מס' 14-5125

הרכב שבנדון נרשם על סמך הוראת הרישום שבסמך כאוטובוס זעיר ציבורי סוור.
בהמשך לבקשת בעל הרכב, באמצעות י"ר אגודת אשכול מר מוטי בר-נס סימוכין 15-011 מתאריך
01/03/2015, אין לי התנגדות כי המושב ליד הנהג ישמש להסעת נוסע ולא כמושב המיועד למדריך
וזאת בתנאי רישום הרכב בבעלת מורה דרך ונהיגת הרכב מורד דרך בלבד.
באפשרותכם לשנות את מספר הנוסעים ברישיון הרכב הנ"ל מ-10 ל-11, לבטל את ההגבלה ברישיון
הרכב "מותקן מושב מדריך" ולהוסיף הגבלה "העברת בעלות באישור מחלקת תקינה".

בברכה,

מחנך מקסיים טבל
ראש תחום תקינה

העתק: מוטי בר-נס - י"ר אגודת אשכול
בעל הרכב