

הכחידה בעניין
החזרת חובות
ראוה בעמוד
עמ

דיני התשלום בתחבורה הציבורית

הלכות ומללים
בנידונים ובשאלות המצויות
לאור בירור והכרת המציאות כיום

מהדורה מבוקרת ומעודכנת
אלול תשפ"ה
עיה"ק ירושלים תובב"א

הכרה בעניין
החזרת חובות
ראה בעמוד
עט

דיני התשלום בתחבורה הציבורית

הלכות וכללים בנידונים ובשאלות המצויות
לאור בירור והכרת המציאות כיום

רוב הפרטים ההלכתיים המובאים בקונטרס נתלבנו והתבררו בהכוונת
הגאון הגדול רבי צבי ברוורמן שליט"א ראב"ד ביתר עילית

כמו"כ הובאו פסקים הלכתיים מהגאונים הגדולים:
רבי יהודא סילמן שליט"א ראב"ד בית דין צדק ב"ב
רבי שריאל רוזנברג שליט"א ראב"ד בית דין צדק ב"ב
רבי שלמה ידידיה זעפראני שליט"א אב"ד כתר תורה

המקורות והביאורים שבהערות נערכו והתלבנו ע"י
הרה"ג רבי שלום פרידר שליט"א והרה"ג רבי יהודה נויהויזר שליט"א

בירור איסוף וסידור כלל החומרים נעשו ע"י
פינחס בהרה"ג ישראל מרדכי שליט"א א גרינברג

מהדורה מבוקרת ומעודכנת, אלול תשפ"ה
עיה"ק ירושלים תובב"א

ניתן להשיג את הקונטרס בכתובת המייל 6007489@gmail.com
כמו"כ נשמח מאוד לקבל מהצבור הערות, הארות, שאלות ושאר סוגי הביקורת
[לאחר קריאת כל החלקים הרלוונטיים להם בקונטרס] בכתובת הנ"ל.

כפי שהוזכר להלן ב'הקדמת המאסף' ו'בדברים אחדים', חוברת מסוג זה לעולם לא יכולה להיות סופית, משום שההלכות תלויות ועומדות במציאות המשתנית עם הזמן ובחוקים המתחלפים חדשים לבקרים [כבר כעת ידוע על שינויים מהותיים העלולים להשפיע הלכתית, כגון דיון בבג"ץ על סמכות משרד התחבורה לטיפול בקנסות, העלאת תמלוגי החברות על תיקופי נוסעים, החלפת מערכות מכשירי התיקוף, ועוד], על כן מומלץ מאוד להרשם לקבוצת קבלת עדכונים [בלי התחייבות] ע"י שליחת מייל לכתובת bakuch5+subscribe@googlegroups.com חברי הקבוצה חסויים לגמרי, ולא אמורים להחשף. כמו"כ תמיד ניתן לצאת מהקבוצה [יש לשים לב שלפעמים המייל המתקבל מהקבוצה (גם ברישום הראשוני) לא יופיע ב'ראשי' אלא ב'קידומי מכירות' או ב'פורומים'. כמו"כ ברישום הראשוני מי שאינו יכול ללחוץ על 'הריבוע הכחול' יכול להשיב מייל לאישור המייל ההוא ודי בכך].

הודעה

הקונטרס לא מתיימר לתת ייעוץ משפטי, אין בו בכדי להעלות עמדה משפטית, אלא רק להציג נושאים לדיון, ובכל שאלה משפטית העומדת לפני הקורא עליו להתייעץ עם עו"ד מוסמך. כמו"כ הדברים מהרבנים אינם באים להורות למעשה ע"פ חוק, אלא רק לחוות את דעת המשפט התורני, וגם אלו אינם מוסמכים כהוכחה ועדות מהרבנים, כיון שיתכן שהשומע טעה בהבנתו או לא שמע היטב את דבריהם, ועל כן בודאי שלא יכולה לבוא חלילה תביעה משפטית על הרבנים.

תוכן העניינים

- מבוא - התנהלות כספי התחבורה הציבורית כיום** א
- פרק א' - מי הבעלים של שירות התחבורה הציבורית כיום** 1
- פרק ב' - נסיעה ללא תיקוף** י
- א. חובת התיקוף ◊ ב. חובת התיקוף כשיש חוזה חופשי או מעבר בתוקף ◊ ג. חילול ה' ◊ ד. הפסד הרבים ◊ ה. חובת תיקוף בחברה בבעלות גוי
- פרק ג' - נסיעה בהקפה** יד
- א. האם מותר לנסוע בהקפה ◊ ב. האם מניעת תיקוף בנסיעה הנוכחית גוזלת את הנהג ◊ ג. האם ניתן להקל כשנתקע ללא אפשרות תשלום ◊ ד. נסיעה בהקפה באישור הנהג ◊ ה. קווי אוטובוס חזור מהכותל במוצ"ש
- פרק ד' - נסיעות מעבר** כב
- א. חיוב התיקוף בנסיעת המעבר ◊ ב. האם מותר להתעכב עם התיקוף ◊ ג. מכשיר תיקוף שהחל לפעול רק לאחר שעברו לו 90 הדקות של המעבר ◊ ד. הפסיד את המעבר ◊ ה. האם מותר לתקף כמה פעמים באתו אוטובוס ◊ ו. תיקוף במעבר בין הקרונוות ברכבת הקלה ◊ ז. תיקוף בין נסיעות שונות בכרמלית
- פרק ה' - תעריפי נסיעה לפי מרחק** כו
- א. האם צריך להקפיד על תיקוף בתעריף הנכון ◊ ב. כשתחנת הביניים בתעריף גבוה מתחנות ההמשך ◊ ג. האם נסיעה בינעירונית קוטעת את נסיעת המעבר ◊ ד. האם ניתן לחלק קטע נסיעה ארוך לשניים קצרים ◊ ה. האם צריך לרדת כשמחלק את הנסיעה ◊ ו. האם יש בכך בעיה של חילול ה'
- פרק ו' - נסיעה ברב-קו של אחר** לג
- א. שימוש בחוזה חופשי ברב-קו אישי של אחר ◊ ב. שימוש בערך הצבור ברב-קו אישי של נוסע אחר בפרופיל מבוגר ◊ ג. שימוש בערך הצבור ברב-קו אישי של נוסע אחר בפרופיל מיטיב ◊ ד. שימוש במעבר ברב-קו אישי של אחר ◊ ה. שימוש בחוזה חופשי או בהמשך מעבר ברב-קו אנונימי של אחר ◊ ו. שימוש בנסיעה של נוסע אחר בו זמנית עמו
- פרק ז' - נסיעה ברב-קו עם פרופיל מיטיב שאינו זכאי לו** לז
- א. שימוש ברב-קו של אחר בעל פרופיל מוזל שאינו מתאים לנוסע ◊ ב. שימוש מבוגר בשני תיקופים של נוער ◊ ג. שימוש ברב-קו אישי בפרופיל מוזל שהונפק שלא כדין ◊ ד. נסיעת לומד תורה ברב-קו של אחר בעל פרופיל מוזל ◊ ה. הגדרת הזכאות להנחת סטודנט
- פרק ח' - שימוש ברב-קו מוזל או חינמי** מג
- א. רב-קו אנונימי טעון הנמכר במחיר מוזל ◊ ב. חוזה חופשי שהוטען במרמה ללא תמורה למדינה ◊ ג. חופשי מלש"ב
- פרק ט' - תשלום על ילד מתחת לגיל 5** מו
- א. אופן הפטור מתשלום על ילד מתחת לגיל 5 ◊ ב. גיל המלווה ◊ ג. הגדרת 'מלווה' ◊ ד. מלווה היורד קודם הילד ◊ ה. מלווה העולה בהמשך הנסיעה
- פרק י' - שליחת חבילה, תשלום על מטען ועגלה, העלאת אופניים לאוטובוס** נא
- א. שליחת מטען באוטובוס ◊ ב. תשלום על מטען בליווי נוסע ◊ ג. תשלום על עגלת ילדים פתוחה ◊ ד. העלאת אופניים לאוטובוס

פרק י"א - נידונים שונים בחובת התשלום **נה**

א. נסיעת תחנה אחת ◊ ב. נסיעה בטעות ללא צורך ◊ ג. ירד מאוטובוס בינעירוני בתוך תחנות האיסוף בעיר ולא נסע עוד או שהחליף לאוטובוס אחר ◊ ד. נסיעה עירונית בקו בינעירוני ◊ ה. נסיעה בטעות באשמת האוטובוס ◊ ו. כשעומד לקנות חופשי חודשי או יומי ◊ ז. ילדים הנוסעים למוסדות ◊ ח. קיזוז נסיעות בגלל איבוד ערך צבור שהיה לו ברב-קו ◊ י. דין המוצא רב-קו

פרק י"ב - תקלות באמצעי התשלום **סב**

א. חוסר אמצעי תשלום באוטובוס ◊ ב. חוסר אמצעי הטענה או רב-קו מקולקל ◊ ג. תקלה באפשרות להוספת נוסעים ◊ ד. לעלות לאוטובוס לאחר גביית הכרטיסן או לרדת לפניו ◊ ה. מכשיר תיקוף המאפשר רק תעריף גבוה מהמבוקש ◊ ו. מכשיר תיקוף המאפשר רק תעריף נמוך מהמבוקש ◊ ז. קושי בהגעה אל מכשיר התיקוף ◊ ח. תקלה קבועה בקליטת המכשיר בראשונה את החוזה החינמי ◊ ט. תקלה לטובת הנוסעים ◊ י. תקלה לרעת הנוסעים

פרק י"ג - תיקופים שגויים **ע**

א. תיקף מספר נסיעות גבוה מהנדרש ◊ ב. תיקף בתעריף גבוה מהנדרש ◊ ג. נהג שתיקף מספר נסיעות נמוך מהנדרש ◊ ד. נוסע שתיקף מספר נסיעות נמוך מהנדרש ◊ ה. נהג שתיקף תעריף נמוך מהנדרש ◊ ו. נוסע שתיקף תעריף נמוך מהנדרש ◊ ז. תיקף בפרופיל רגיל במקום בפרופיל מיטיב ◊ ח. תיקף בערך צבור במקום בחוזה חינמי

פרק י"ד - סמכות הנהג **עה**

א. נהג הפוטר נוסע מתשלום ללא היגיון ◊ ב. נהג שאינו מאפשר לנוסע לתקף ◊ ג. נהג הפוטר נוסע מתשלום מטעם סביר

פרק ט"ו - האם, למי ואיך צריך להחזיר חובות **עח**

א. ההתייחסות לנסיעות שלא שולמו בעבר ◊ ב. האם יש פטור מתשלום נסיעות עברו ◊ ג. גישה לחובות של דמי נסיעה המתייחסים למדינה ◊ ד. בחברות שהצהירו שאין צורך להחזיר נסיעות ◊ ה. אופן החזרת החובות לחברות המצפות לכך ◊ ו. באיזה סוג תיקוף ניתן להחזיר את נסיעות העבר

פרק ט"ז - דינים נוספים בהחזרת חובות **פח**

א. כאשר הנוסע גר רחוק ממקום פעילות החברה ◊ ב. בחוב עבור קטן שנסע ולא שילם ◊ ג. בחוב לחברה בבעלות גוי ◊ ד. אדם שאינו יודע כמה נסיעות הוא חייב ◊ ה. אדם שאינו יודע לאיזה חברה הוא חייב נסיעות ◊ ו. כשהחברה נסגרה

פרק י"ז - תשלום קנסות **צד**

א. האם ע"פ התורה יש מקום לקנסות ◊ ב. האם מותר לקזז נסיעות תמורת תשלום קנס

פרק י"ח - תביעת החברה על מחדלים **צח**

א. תלונה למשרד התחבורה על ליקויים בשירות ◊ ב. פנייה לערכאות על כך ◊ ג. האם צריך לפנות קודם לבית דין ◊ ד. מניעת תיקוף בשל תביעות על החברה

מילואים - בענין גזל ואינו יודע ממי גזל יעשה בהם צרכי רבים **קב**

נספח א' - זהירויות במערכות התיקוף הקיימות כיום **קה**

א. עצות כדי שלא להיתקע באוטובוס ללא רב-קו טעון ◊ ב. הוספת נוסעים לאחר 3 דק' מתחילת המעבר ◊ ג. שתי נסיעות עירוניות בתוך 90 דק' שבוצעה ביניהן נסיעה בינעירונית ◊ ד. שימת לב שתיקוף חינמי לא יתבצע מהערך הצבור ◊ ה. זהירות מהוספת נוסעים קודם התיקוף החינמי

נספח ב' - ההתייחסות להתנהלות התחבורה הציבורית ולפניות הציבור **קי**

נספח ג' - דוגמאות לתמריצי התיקוף **קז**

הקדמת המאסף

אודה לה' על שזיכני לברר ולחקור את נושא התשלומים בתחבורה הציבורית לפרטיו המרובים. הבריר נעשה הן בחלק הטכני, כאשר מאז כניסת הרב-קו כאמצעי תשלום התעוררו שאלות רבות שאין להן מענה הלכתי וחוקי מספק וברור¹, והן בחלק הכספי, מחמת שהפדיון המתקבל מהנוסעים כבר אינו נכנס לחברות כרווח אלא למדינה, כך שישנם הנוטים להקל בכך.

לאחר שבעצמי לא ידעתי פרטים רבים בנושא זה של התשלום בתחבורה הציבורית, הופתעתי כשבמקרה התוודעתי לחומרת הדברים ולמציאות שבה פרטים רבים אינם ידועים לציבור, ועל כן מחד חשתי בהכרח לשתף וליידע בכך את הציבור, ומאידך חששתי מכך, מאחר שרבות מהעובדות ומהפרטים המוזכרים בקונטרס זה נראים כחידושים לחומרה ו'מקשים' על אלו שנהגו להקל בתחום זה [ובאמת אני 'עיקלת' את הדברים בזה אחר זה ולא בבת אחת כפי שהקורא מקבלם], וא"כ יש מקום לומר בזה "מוטב יהיו שוגגין ואל יהיו מזידין", אולם הורוני הרבנים הגאונים שליט"א שבכדי למנוע איסור חמור של גזל אין מקום להשתמט, אלא חובה להקדיש זמן לבריר המציאותי וההלכתי, לעריכת הדברים ולפרסומם.

לאור זאת, הפצתי בחודש אלול תשפ"א מאמר [בן שני עמודים] בנושא על מנת להתחיל לברר את הדברים לעומקם, ואכן הציבור העלה שאלות שונות ומגוונות הדורשות מענה, כמו כן הזדמנו לי ולבני ביתי מקרים שונים, וב"ה שזיכני הקב"ה וסייע בידי בזכות הציבור לברר, הן מבחינה מציאותית - אצל פקידים וגורמים מוסמכים שונים במשרד התחבורה ובחברות התחבורה [ידוע הקושי בכך, מאחר והם עסוקים מאוד, ואף אינם נגישים לציבור], והן מבחינה הלכתית - אצל דיינים גדולי תורה שליט"א שפינו לכך מזמנם, וכך יכלתי לשלב את החלק המקצועי והמציאותי עם החלק ההלכתי ולהציג לציבור את מגוון הפרטים שהתבררו והתרחבו לכדי קונטרס בעל פרקים וסעיפים כשולחן ערוך ומוכח.

אציין כי מלבד זאת שבדאי רוב רובו של הציבור מעוניין להימנע מאיסור ח"ו, הרי כיום שב"ה אכשר דרא, ובני הציבור החרדי, בפרט בני התורה ה"ו, מוציאים סכומים גדולים מידי חודש בחדשו על הידורי כשרות ודקדוקי מצוות, א"כ קל וחומר שיש חיוב להוציא ממון כדי להימנע אף מספק מכשול של עוון גזל החמור. וכבר אמר רב יהודה אמר רב (ב"ב קסה.) שרוב העולם נכשלים בגזל. וכן אמרו חז"ל שגזל מקטרג בראש² (מדרש קהלת רבה פרשה א'). ואף מובא (נעימת החיים יראת שמים

1. שאלות אלו התבררו בפרט מאז שהותרה העליה לאוטובוסים העירוניים גם מהדלתות האחוריות, מה שמשכיח לפעמים את התשלום, ואחרון הכביד, כאשר נקבע (החל-מ-8/3/2018 למנינים) כי באוטובוסים הפנימיים בירושלים לא ניתן להטעין את הרב-קו אצל הנהג, אלא רק ע"י מכשירי הטענה שונים או באמצעים דיגיטליים, ומתקופת הקורונה הדבר התרחב לכל האוטובוסים בארץ, כך נוצר מצב שאדם יכול למצוא את עצמו נוסע באוטובוס עם ממון רב בכיסו וללא אפשרות לתשלום [ועיין להלן נספח א' הערה 283 בו הובאו שתי בשורות טובות בנושא].

קושי זה של התשלום בתחבורה הציבורית מושפע מכלל ההתקדמות של הטכנולוגיה הגורמת לקשיים משמעותיים שונים בקרב הציבור החרדי, כמו העובדה שלא ניתן לתקן באוטובוס באמצעות טלפון כשר, עמדות ההטענה של הרב-קו אינן זמינות בכל תחנה, ולרבים שזכו ואין להם בבית שום חיבור לאינטרנט, הקושי הוא עוד יותר גדול, באשר הם מוגבלים מאוד בהטענת הרב-קו רק בחנויות מסוימות או בעמדות הטענה הפזורות במדרכות במרחקים גדולים יחסית, וגם רבות מהן אינן פעילות, וב"ה שבחלק מעמדות 'נדרים פלוס' במבואות בתי הכנסת ניתן להטעין את הרב-קו, והיזום להטענה בהם יבורך [אלו שאינם מחזיקים כרטיס אשראי נמצאים במצוקה אמיתית בתחום זה, מחמת שרק מכשירי הטענה מעטים מקבלים מזומן].

2. עוד הוסיף הגרש"י זעפראני במכתבו לקונטרס זה, שעליו אמר איוב - "אם תטה אשורי מני הדרך ואחר עיני הלך ליבי,

אות ס"ח) מהחזו"א כי יראת שמים אמיתית נמדדת בעמדו בניסיון של ממון, שלא להקל ראש בממון שיש בו ספק ושאלה.

בזאת אכיר טובה עצומה להגאון רבי צבי ברוורמן שליט"א ראב"ד ביתר עילית, על שבליבו הרחב הקדיש רבות מזמנו היקר לליבו הדברים, וחלק ניכר מהרחבת הנידונים בקונטרס מבוססים על דבריו, להגאון רבי יהודא סילמן שליט"א ראב"ד בני ברק שהקדיש כמה פעמים מזמנו במיוחד עבור קונטרס זה [וברכת ישר כח לנכדו הרב יצחק סילמן שליט"א שסייע בקבלת פסקים ממנו במהדורה הראשונה], להגאון רבי שריאל רוזנברג שליט"א שפעמים רבות נכנסו אליו לקבלת פסקים והבהרתם, להגאון רבי שלמה ידידיה זעפראני שליט"א והגאון רבי מנחם מנדל הכהן שפרן שליט"א על שהקדישו מזמנם היקר למענה על חלק מהנידונים ההלכתיים בקונטרס³.

אכיר טובה עד למאוד להרה"ג רבי שלום פרידר שליט"א ולהרה"ג רבי יהודה נויהויזר שליט"א (מחשובי האברכים היושבים בישיבת מיר ירושלים, העוסקים בבהירות וביסודיות בדיני חו"מ החמורים) אשר הקדישו שעות רבות מזמנם הקצוב והיקר להיכנס לעובי הקורה ולדון בעניינים אלו, ללבנם פעם אחר פעם, ביסודיות ובעמקות עד לבהירות, תוך עיון במסמכים הרלוונטיים, כתיבת רבות מההערות ההלכתיות וליבונו נושאים שונים עם הגר"צ ברוורמן ושאר הרבנים שליט"א.

[יובהר וידגש כי כל עיסוקם של האברכים הנ"ל בקונטרס שלפנינו לא נעשה אלא לפלפול בעלמא ולא לאסוקי שמעתא אליבא דההלכתא, ואין הם לוקחים על עצמם כל אחריות הלכתית בכל הנוגע לנכתב בקונטרס].

כמו"כ אודה להרה"ג רבי יעקב רועי כהן שליט"א (דיין בב"ד קרית אנו, מח"ס שו"ת במחוקק משענתם ג"ח על חו"מ ואהע"ז, וספר מערכי יושר חי' ע"ס נשים), הרה"ג רבי דוד בריזל שליט"א (דיין, מחבר ספר משפט המזיק, ראש כולל חו"מ קרלין סטולין מודיעין עילית) והרה"ג רבי אליעזר שקול שליט"א (דיין בבד"ץ אלעד ובבד"צ הגרניק ב"ב), אשר גם הם הקדישו מזמנם היקר ללבן חלק מהנידונים ההלכתיים שבקונטרס.

טרם אכלה להודות לרבנים שליט"א, אודה עד למאוד לאמו"ר הרה"ג רבי ישראל מרדכי גרינברג שליט"א (מו"ץ בד"ץ אלעד), על שפקח את עיני במשא ומתן ובסיוע בנושאים שונים שבקונטרס זה, ולמו"ח הרה"ג רבי נפתלי צבי הילדסהיימר שליט"א אשר רבות מכתובת קונטרס זה היא בזכותו. וכן אזכיר את אחי הנעלה והמסור הרב דוד גרינברג שליט"א, שסייע לי בהערותי המחכימות ובביקורתו על החומר.

גם בחלק העובדתי, אכיר טובה במאוד, לארבעת יראי ה' מסורים החפצים בעילום שמם, העוסקים בצרכי התחבורה הציבורית בזווית שונות בציבור החרדי, וכן להרב יצחק אלינגר שליט"א מב"ב [שפועל זמן רב להגברת המודעות בנושא זה⁴], אשר סייעוני רבות והקדישו מזמנם לטובת הציבור, ועל ידם הצלחתי להגיע לבירור הדברים והעמדתם על דיוקם.

ובכפי דבק מאום, וכתב המס': "והבט יופי המשל הזה אשר המשיל את הממון לדבק, שמבלי עמידה על המשמר בזהירות יתירה הרי הוא נדבק בידיו של אדם".

3. בהזדמנות זאת בה אנו עוסקים בשאלות בתשלום נציין לקורא את שעליו לדעת באופן כללי, שכל אחד שיש לו שאלה הלכתית מעשית בדיני ממונות, עליו לגשת לרב המתמחה במיוחד בדיני חו"מ, ושיש לו את הידע והנסיון הפרקטי המצויים בדווקא אצל העוסקים בעניינים אלו הלכה למעשה. מסיבה זו הקונטרס התעכב בכל המהדורות חודשים רבים מלצאת לאור, כיון שלא איתני לישא על כתפי שום פסיקה הלכתית, אלא ציפיתי שהרבנים הגאונים יפנו מזמנם לצורך פסיקת ההלכות בקונטרס, והאברכים הגאונים יפנו מזמנם לליבונו הסוגיות מהמקורות ועד ההלכה למעשה.

4. כמו"כ יש בידיו של הרב אלינגר מכתבים של רבנים שליט"א בענין זה. ליצירת קשר טל': 050:4135767 (בשעות הערב) או בכתובת מייל: e050413@gmail.com

הכרת הטוב גדולה מגיעה גם לאלו מציבור הקוראים שהפנו שאלות הדורשות בירור, ובזכותם הקונטרס מקיף מכלול נושאים, שאלות הלכתיות מגוונות, ומקרים שונים המוזכרים בקונטרס זה. [כמו"כ ישנם נושאים נוספים בהלכה הקשורים לנסיעה בתחבורה הציבורית, אולם לא קשורים ישירות לענין התשלום לנסיעות ולא נכנסנו אליהם].⁵

החובה לציין בחלק ההלכתי, כי אף שהדברים הנוגעים להלכה נתבררו בפני הרבנים הגאונים שליט"א, ובעיקר בפני הגאון רבי צבי ברוורמן שליט"א, לצערי אינני בקי בדיני ממונות החמורים, וק"ו שלא הגעתי להוראה בעניינים אלו, לכן אני מגלה דעתי, כי לא ניתן לסמוך על הדברים המופיעים בקונטרס זה הלכה למעשה, מאחר והדברים נכתבו ונערכו ע"פ הבנת הענייה.

כמו"כ חובה עלי לציין גם בחלק העובדתי, שאף שהידע המופיע בקונטרס מתבסס על פגישות, שיחות טלפוניות רבות והתכתבויות עם גורמים שונים הפועלים ובקיאים בתחום זה, כל אחד על משמרתו, וזאת כדי שהקורא יקבל את החומר המנופה והמדוייק ביותר [ובניגוד למאמרים שונים המתפרסמים באמצעים הטכנולוגיים, שרבים מהם אינם מדויקים וחלקם אף אינם נכונים], למרות זאת אינו מן הנמנע שקיימות טעויות מהותיות בידע המקצועי, או לחילופין שינויים בהליכים הכספיים או בחוקי התשלום, וכדלהלן.

ומסיבות אלו כמובן שאינני יכול לקחת שום אחריות מכל סוג שהיא על הדברים, לא מבחינה הלכתית ולא להבדיל משפטית!

לאור האמור למעלה אבקש מהקוראים: אנא, על אף שעשיתי כל השתדלות שהקורא יקבל את החומר המושלם הן מבחינה הלכתית והן מבחינה מציאותית, ובפרט במהדורה זו של שנת תשפ"ה שכבר אינה 'מהדורת ביקורת' כשל שנת תשפ"ב, עדיין אשמח מאוד לקבל הערות⁶ והארות על תוכן הקונטרס [לאחר קריאת כל החלקים הנוגעים להערה], כדי להתעדכן ולעדכן נכונה את ציבור הקוראים.⁷

מן הנכון להבהיר, שאין תועלת להעביר אלי פניות או בקשות למשרד התחבורה או לחברות המפעילות, כי אין לי קשרים מיוחדים עבור כך עם משרד התחבורה או עובדיה, כך גם לא בחברות המפעילות, וגם אני נאלץ לעשות זאת דרך פניות הציבור של המשרד והחברות ולהמתין בסבלנות רבה לתשובה.

חשוב לשים לב, שגם אם ההלכות ועקרונותיהן במהדורה זו של הקונטרס נשארות איתנות ותקפות, הרי שהפרטים ההלכתיים התלויים במציאות, וכ"ש המציאות עצמה, הן בחלקים הטכניים והן בחלקים הכספיים, תקפים רק לזמן כתיבתם, כיון שהנחיות משרד התחבורה והמציאות הטכנית והכספית בהתנהלות התחבורה הציבורית משתנים השכם והערב, כמו"כ היות שזכיתי להיות מיושבי ביהמ"ד ואף אינני חשוף לפרסומי עיתונות, אינני יכול להתחייב להתעדכן בכל שינוי, ובפרט לא באופן מידי, לכן, על

5. כגון: האם מותר לעכב אוטובוס כדי לשלוח או לקבל חבילה, דין אבידה שנמצאה באוטובוס, תפיסת מקומות באוטובוס לעולים מאוחר יותר, בקשה מהנהג לקצר מסלול מיותר [מה שיכול לגרום לחברה להקנס ע"י משרד התחבורה], וכדומה, על חלק מהדברים ראה במאמריו של הרה"ג רבי דוד בריזל שהתפרסמו בקובץ בית אהרן וישראל [קבצים ר"ח, ר"ט, ר"כ ור"כ"א], ניתן להשיגם אצלו ע"י בקשה בכתובת המייל: 9298027@gmail.com

6. אציין כי פסקים מרבנים בקיאים בחו"מ יהיו רלוונטיים רק אם הם הבינו את המציאות לאשורה וכפי שהוצגה בקונטרס.
7. לציבור הקוראים המציניים את מאמריו של הרה"ג רבי דוד בריזל בקבצי בית אהרן וישראל, אנו בקשר עוד לפני פרסום מאמרו הראשון בגליון ר"ח. ובמאמרו השני אף הביא ממני [בעילום שם - ע"פ בקשת] ממה שבררתי בזמנו ומתפרסם כאן. למעשה בבסיס ההלכתי הידעות אחידות, אמנם בכמה מהפרטים ההלכתיים והמציאותיים הידעות חלוקות.

אף שאשתדל בל"ג להתעדכן על שינויים ככל שיודעו לי בעניינים אלו [ואבקש מציבור הקוראים לסייע לי בכך], העדכון יעשה ככל שיתאפשר, וללא כל התחייבות!!!

לקראת סיום יודגש: לאורך כל הקונטרס היה מן ההכרח להביא רבות נושא עיקרי ורגיש, והוא המחלוקת הידועה בהתייחסות לכספי המדינה, כשלדעת גדולים וטובים מדובר במעשה גזל מהציבור, כיון שיש לראות את כספי המדינה ככספי קופה ציבורית, וכקופת הקהל לצרכי הרבים, גם אם אלו נגבים שלא בסמכות הלכתית. ויש החולקים על כך⁸, ולא באנו אלא להעלות את הדברים ולפרטם לכל הדעות, וכל אחד ינהג כהוראת רבותיו. אולם **מובהר בזאת הלכתית ולהבדיל חוקית**, כי אין בהעלאת הנידון ח"ו משום קביעה או הסכמה לשום התנהלות כנגד כספי המדינה. **ואסיים** בתפילה להקב"ה שלא תצא תקלה ומכשול מתחת ידי, שלא אכשל בדבר הלכה וישמחו בי חבירי וכו', ולא אומר על מותר אסור ולא על אסור מותר וכו', ונזכה במהרה לעולם המושלם בבוא משיח צדקינו, וירבה כבוד שמים בעולם, אמן!

פ. גרינברג, ירושלים

דברים נוספים למהדורה המעודכנת

בשורות הבאות אתייחס לתגובות הקוראים למהדורות הראשונות של קונטרס זה:

א. כפי שנכתב בהקדמה, אני אישית לא אביתי להוציא קונטרס המציג לציבור מציאות שהיה קל יותר אילו לא היינו מודעים אליה, מסיבה זו הייתי בטוח שאקבל תגובות זועמות רבות, אולם להפתעתי אירע להיפך, כמעט כל התגובות היו של תודה ועידוד על עבודת הבירור המציאותי וההלכתי בנושא [ואף היו שהתקוממו על כמה קולות שנמצאו בה...]. קידוש ה' גדול הוא להיווכח ביהודים רבים המעוניינים להימנע מגזל ולא לטמון את הראש בקרקע ולהתעלם מהמציאות.

ב. משובי העידוד של הקוראים, מלבד ששימשו כתמורה לעבודה אינסופית של בירורים רבים המלווים בתחושת הטרדה לא נעימה בזמן נדנדו לגורמים התורניים או המקצועיים [בפרט אצל אלו מהם שאינם מבינים את עוון גזל ואת הירידה לדקויות], הם אלו שנתנו לי את הכוחות להמשיך את המאמץ ולהתגבר על אי נעימות, הן בבירור המציאות [כאשר חלק מהגורמים המקצועיים כבר לא משתפים פעולה ככתחילה, וגם לתשובות משרד התחבורה ההמתנה ארכה לעיתים חודשים ארוכים, וכשהן הגיעו - לא כולן תאמו את השאלות...], והן בקבלת פסקים חדשים מגדולי הפוסקים אשר זמנם קצוב וקשה להשיגם על ריבוי שאלות שכזה, בפרט שהשאלות יורדות לדקויות ולמורכבויות שונות התלויות באופן פעולת הרב-קו ומכשירי התיקוף, בהיגיון שמאחורי חוקים שונים, ועוד.

ג. שאלות הלכתיות מציאותיות רבות הגיעו, וחלק גדול מהן סייעו לי להבין את המציאות ולעדכן את המהדורה הנוכחית לאחר בירור אצל גדולי הפוסקים שליט"א. חלק ניכר מהשאלות הן גם משום רפורמת 'דרך שווה' וגם מחמת מכשירי התיקוף האחוריים ('ולידטורים') באוטובוסים

8. יש שכתבו והעידו כן בשם מרן החזו"א, ואכמ"ל [יודגש כי מגדולי הדיינים נמסר בשמו שעדיין שקר אסור, ובדומה לדעת הגר"י סילמן לכל אורך הקונטרס, ובפרט להלן פרק ז' הערה 111].

שבהם כשלים שונים, וצוינו כל אחד במקומו [רוב נידוני רפורמת 'דרך-שוה' הובאו בפרק ה' ובסעיפים האחרונים של פרק י"ב], ועיין בהערה 9 בה מצויין פרט אחד שטעיתי בו במהדורה הקודמת.

ד. אחוזים ניכרים מההערות ההלכתיות היו ויכוחים על העובדה שהוצגה בפרק א' כי אנו נוסעים עם החברה ולא עם המדינה. בפועל, חוץ מזה שהטענות יושבו אחת לאחת והובאו במהדורה הנוכחית, היות שההלכה בעניינים אלו נקבעת ע"פ החוק, מאחר וההתקשרויות אצל אותם שעדיין אינם שומרי תורה ומצוות נעשות תמיד על דעת החוק הנקבע בבית המשפט, א"כ היות שלאחר יציאת המהדורה הקודמת של הקונטרס לאור נחתם בחודש אלול התשפ"ב דיון של הבג"ץ¹⁰ ומסקנתו כי אנו נוסעים עם החברה ולא עם המדינה, א"כ עובדה זו קובעת גם להלכה¹¹.

ה. הציבור טוען בצדק, וגם אני סבור כך, ש'נפלנו בין הכסאות'. מצד אחד אנו רוצים להיזהר מעוון גזל לכל הדעות, לפחות כלפי חברות [שהן פרטיות] הדורשות תשלום על הנסיעה אותה הן מעניקות לנוסע, ומצד שני, אף שהן היו יכולות להתגמש, לבוא לקראתנו ולהקל באופנים שונים על קשיים רבים ומגוונים בהם אנו נתקלים, בפועל הן כפופות לרגולטור [היינו משרד התחבורה] המכתיב להן בין השאר את כרטיס הרב-קו לכלליו והשלכותיו השונות כאופן התשלום הבלעדי לנסיעה, ולצערנו, עם כל הרצון וההשקעה של משרד התחבורה, עדיין יושבים שם פקידים שלא מצאו פתרון מושלם לתשלום בכל מצב בזמן הנסיעה, ואף לא חשבו על שאלות שונות המזדמנות לנוסעים ומוצגות בקונטרס זה, כמבואר בארוכה בנספח ב' [וזו אחת הסיבות שהיה צריך להיווצר קונטרס זה].

ואמנם סקרים אחרונים הראו שמתוך כלל האזרחים בארץ [כולל המחזיקים בטלפון חכם] רק מיעוט משתמשים באפליקציה, בעוד הרוב מעדיפים את השימוש ברב-קו, וא"כ כולם באותה ספינה של תקלות שמשרד התחבורה אינו יודע להתמודד איתן, אולם עדיין דווקא ציבור ירא ה' [שמצד אחד מנותקים יותר מאמצעי התקשורת, ומצד שני נזהרים משמץ גזל, ובנוסף לכך אף התברכו במשפחות ברוכות בילדים, עובדה המגבירה את השאלות והסיטואציות השונות], סובלים יותר מהשימוש בכרטיסי רב-קו מלאי הליקויים, מההטענה של הרב-קו שאינה נגישה וזמינה [כך שפעמים רבות נתקעים ללא ערך צבור], ממכשירי התיקוף שאינם חכמים דיו ומלאי תקלות, כמובא בקונטרס בכמה מקומות ובפרט בנספח א' [ובניגוד לכרטיסים נטענים אחרים, ברב-קו לא ניתן לעקוב טלפונית אחר יתרה ופעולות אחרונות, ואף אין כמעט חשבונות המציגות את מהות השימוש וסכום היתרה (ובשתי השניות שהמכשיר מציג את נתוני הפעולה קשה לקלוט ולזכור את היתרה, ובודאי שלא לאחוז ראש האם התיקוף תקין או שיש כאן תקלה של הורדת נסיעה חדשה וכדומה)], כמו"כ קורה שהרב-קו נחסם לפתע פתאום ללא כל הודעה מוקדמת, ועוד.

9. היה נראה כי גובה תמריץ התיקוף משתנה בין הנסיעות העירוניות לבין הנסיעות הבינעירוניות, אולם טעיתי בזה, ובפועל גובה התמריץ אחיד בכל סוגי הנסיעות [בינעירוני כמו בעירוני] שבאשכול [אזור הפעלה], אולם יש שוני בין אשכול לאשכול, כמובא בנספח ג'.

[ואם ישאל השואל איזה היגיון יש בכך שהחברה מקבלת תשלום אחיד על נסיעה עירונית ובינעירונית, התשובה היא, שהיות ועיקר התגמול של משרד התחבורה להבירה הוא לפי ק"מ, א"כ מתאים שבנסיעות העירוניות המלאות ברמזורים ופקקים (באופן שיש פחות רווח על הק"מ, ומאידך יותר הפסד על זמן של נהגים וכן שריפת דלק מיותרת בעצירות) ירווחו על הנוסעים הרבים העולים ויורדים בכל אוטובוס (בפרט מאז ישנן 90 דקות של מעבר בכל הארץ וכן התרחבות חושים חדשים מוזלים וחינמיים), בעוד שבנסיעות בינעירוניות, הגם שאין תחלופת נוסעים בכל אוטובוס ועל כן כמות התיקופים מועטה, האוטובוסים 'גומאים' מרחקים גדולים שהם הרווח העיקרי].

10. פסק זה (להלן פרק א' הערה 28) היה כלפי מבקר המדינה על היחס בין משרד התחבורה לחברות המפעילות, וגם הוא התבסס גם על דיון נוסף שהתקיים בבג"ץ כשנתיים קודם לכן [על חברות המעוניינות לרכוש אוטובוסים מוכנים מ'צ'ינה מוטרס', ולא לרכוש שלדות מחו"ל ולהרכיבן בארץ ע"י חברות 'מרכבים' או 'הארגז'].

11. ואם בהמשך יוציאו הבג"ץ פסקים שונים בכך, וישתמע מהן שהחברות הן 'ידא אריכתא' של המדינה, א"כ אדרבא, הבאנו בסוף פרק א' שנסיעה עם המדינה רק מחמירה את ההלכות השונות.

אין ספק שהאבסורד המוצג לעיל זועק קושי וכאב, אולם שמעתי מאחד העוסקים בדבר המעורה היטב בפרטי התח"צ לדקדוקיה וקשייו של הציבור שלנו בה, שיש למנף את הסבל והקושי לתחושת גאווה על כך שאנו השרידים האחרונים בעולם הנשמרים מכל זיקת התחברות לרע, וגם מתמודדים יותר למול ציווי נוסף של גזל, וממילא צירוף שניהם אמנם יוצר קושי, אולם זוהי שמחה שבילנו לזכות לעשות את רצון ה' לגמרי בכל התחומים ולקדש שם שמים בהתנהגותנו.

כאמור למעלה, במהדורה זו מלבד ההתרחבות לשאלות החדשות שהתעוררו [בעיקר בגלל רפורמת 'דרך-שווה', חלקן ישירות וחלקן בעקיפין], ייחודיותה של המהדורה היא בעיקר בהבאת פסקים חדשים רבים מגדולי הפוסקים שליט"א¹² למכלול השאלות, חדשות גם ישנות [והמעייין היטב יראה בהם הרבה חידושי דינים מהמהדורת הקודמות, חלקם לקולא], כאשר בזכות הציבור [תרתי משמע] ניאותו הג"ר יהודא סילמן שליט"א והג"ר שריאל רוזנברג שליט"א להקדיש מזמנם הקצוב, ולהשיב כמה וכמה פעמים בבירות ובאופן ישיר על שאלות רבות וסיטואציות שונות שנתקלתי בהן בהזדמנויות שונות או שנשאלתי מהציבור, עד לירידה לרזולוציות דקות ולפרטי פרטים [וגם פסקי ההלכה של הגר"י סילמן שהובאו במהדורה הקודמת מדויקים יותר במהדורה זו], כמו"כ שמעתי מהגרמ"מ שפרן שליט"א והגרש"י זעפראני שליט"א כמה פסקי הלכה בנידון [ועיין בהערה¹³ את דעתו של הגרמ"מ על עצם הדיון בתשלום בתח"צ]. והמתבונן יווכח בכך שעקרונותיהם וגישותיהם של כל אחד מגדולי הדיינים שהוזכרו עוברים באחידות לאורך הקונטרס ושזורים באופן נפלא כחוט השני באחידות בכל פסקיהם בנידונים השונים, כל אחד לשיטתו וכגישתו היחודית לנושא.

ייחודיות משמעותית נוספת במהדורה זו היא בכך שלאחר שהרה"ג רבי שלום פריד שליט"א והרה"ג רבי יהודה ניהויזר שליט"א עזרו וסייעו במהדורות הקודמות [בהן נאלצתי להזכירם בעילום שם], וכמו"כ כתבו את התשובות ההלכתיות העיוניות לפונים, כל זה תוך השקעת מאות שעות מזמנם היקר ובמצבים שונים, ללא כל תמורה, במהדורה זו הם ניאותו לבקר ביסודיות את כל החומר ההלכתי שנכתב בקונטרס ולערך אותו מחדש, ורק בזכותם יכולתי להוציא את המהדורה הנוכחית כשליבי שקט ביודעי שהחומר עבר את ביקורתם. הקב"ה ישלם שכרם!

טרם סיום, אודה עד מאוד להרה"ג אברהם גרוס שליט"א על שתתם למהדורה החדשה מזמנו ומכשרונו ללא כל תמורה, וסידר את הקונטרס באופן נאה ביותר, מעשה אומן להפליא ובמסירות אין קץ. ישלם הקב"ה שכרו!

לסיום אחזור ואדגיש שוב, כי הפרטים המציאותיים [וכן הפרטים ההלכתיים התלויים במציאות] במהדורה זו תקפים אך ורק ליום הוצאתה, הן משום שנושא זה משתנה [מסיבה זו לא נוכל לעדכן את הקוראים בשינויים בזמן אמת, אלא אך ורק ע"י הצטרפותם לקבוצת מקבלי ההודעות למייל כמצויין בתחילת הקונטרס], והן משום שאנו מצפים לביאת משיח צדקנו ובנין בית המקדש במהרה בימינו, שאז מלבד שאיננו יודעים אם ואיך תתנהל התחבורה, הרי שיראת החטא תרבה בעולם, והכללים למניעת גזל לא יהיו מונחים בקרן זוית, מה גם שהחרדים לדבר ה' יקבלו את השירות הטוב ביותר תחת ממשלת הקב"ה שתשלוט בעולם. אמן!

12. אציין כי כשבקשתי לקבל פסקי הלכה בנושא מהג"ר נפתלי נוסבוים שליט"א, השיבני שאין כאן מקום להלכות שמקורם מהשו"ע, אלא יש לברר את כללי החברה וליישם כהלכה.

13. אף שרציתי שהגרמ"מ ירחיב את פסקיו בנושא, הדבר לא התאפשר, כיון שלדעתו אין הבדל בין כספי חברות פרטיות לכספי המדינה, וכל העיסוק בחילוק שביניהם הוא גזל גמור וחילול ה' שאסור לתת לכך יד. ולדעתו אף יותר מזה, גם בהרבה מהדברים שהחוק אינו מחייב, אזי כשהשכל הישר מחייב לשלם, וכמו תשלום על נסיעה באוטובוס תגבור ללא מכשיר תיקוף (שלא יתכן שנוסעי אוטובוס שלם לא ישלמו), או חובות (שלא יתכן לפטור את החזרתם), וכדומה, יש לשלם את התמורה על הנסיעה אותה קבלו, וא"כ בוודאי שאין כל מקום להתפלמס בנידון האם נוסעים עם התורה או עם המדינה ובחילוקים היוצאים מכך, אמנם בנושאים אחרים כן הובאו ממנו פסקי הלכה רבים המעטרים את הקונטרס, וכפי שיחזו עיני הקורא.

מבוא

התנהלות כספי התחבורה הציבורית כיום

שנים רבות התנהל מערך התחבורה הציבורית בארץ ע"י חברות שנתנו שירות לציבור תמורת תשלום שנאסף עבורן מהנוסעים ע"י הנהגים. במקביל, המדינה (משרדי האוצר והתחבורה) – שהיתה מעוניינת בעידוד התחבורה הציבורית כצורך חיוני, וביקשה שמחירי התחבורה יהיו סבירים – הזרימה תמיכות כספיות גדולות לחברות אלו כסובסידיה (סבסוד). סובסידיה זו נעשתה לפי מספר הנוסעים וכן עפ"י פרמטרים נוספים¹⁴.

החל משנת 1998 (למניינם), לאור הצורך הגדול שהתעורר לקידום התחבורה הציבורית, החליט משרד התחבורה להתערב בנושא התח"צ ולהיות רגולטור [מפקח¹⁵]. מאז, בעשורים האחרונים חלו, ועדיין חלים, באיטיות ובעקביות, שינויים רבים ומשמעותיים. משרד התחבורה ביצע רפורמות שונות בתחום, וכן הטיל נהלים, כללים וחוקים נוקשים על החברות והנהגים, החלטות רבות שהיו נתונות בידי החברות הועברו למשרד התחבורה, כמו"כ הוא יצר תחרותיות בהכנסת חברות חדשות¹⁶ ע"י מכרזים על 'אשכולות' של קווי תחבורה בהליך תחרותי¹⁷,

14. בשנים אלו שלטו 'אגד' ו'דן' כמעט בבלעדיות בשוק התחבורה הציבורית (אגד - 75%, דן כ-20%, החברות הערביות בנצרת כ-5%), התנהלות התחבורה הציבורית היתה בידיהם בכח מונופולי, הם אלו שקבעו את קווי התחבורה, את לוחות הזמנים ואת התגבורים, ומשרד התחבורה היה רק מאשר. כמו"כ אף סכום הסבסוד נקבע בעיקר על ידם, תוך כדי איום בהשבתת התחבורה.

15. כהגדרתו 'מנגנון ממשלתי האחראי להסדר ולפקח על תחום מסוים'.

16. הצלחת כניסת החברות החדשות לתחום כמתמודדות מול 'אגד' ו'דן' היתה בין היתר משום שהן התבססו בתחשיב הוצאותיהם על תשלום מחיר מינימום [יחסית] לנהגים, וכך בסופו של דבר חברות 'אגד' ו'דן' ששלטו שנים רבות על רוב רובו של שוק התחבורה איבדו את המונופול שהיה להם על התחבורה הציבורית בארץ, וממילא נפגע גם שכר הנהגים הוותיקים של 'אגד' ו'דן' [ומסיבה זו יש כיום מחסור בנהגים (עיי'ן להלן נספח ב')], רוב הנהגים החדשים הם ערבים].

17. 'מכרז' היינו שמדי תקופה של כמה שנים משרד התחבורה יוצא במכרז על זיכיון

דבר שהעלה את רמת השירות לציבור הנוסעים והביא להוזלת הסבסוד של המדינה [ביחס לכמות הנוסעים].

ועדיין, עד שנת 2014 (למניינם), מלוא דמי הפדיון מהנוסעים על הנסיעות נכנסו לקופת החברה המפעילה, והמדינה סבסדה והשלימה לחברה את עיקר הפער בין התשלום המתקבל מהנוסעים לבין המחיר האמיתי של הנסיעה. הסדר זה המשיך גם לאחר שנכנס כרטיס הרב-קו¹⁸ (החל מ-1/11/11 למניינם) כאפשרות הבלעדית שבה ניתן לקבל הנחות בנסיעה במקום כרטיסיות הנייר ההיסטוריות¹⁹.

הפעלת התחבורה הציבורית באשכול מסוים של נסיעות [אשכול' הוא הגדרת משרד התחבורה לאזור מסוים של נסיעות (היכול לכלול בתוכו כמה יישובים קטנים או לחילופין גם חלק מיישוב אחד גדול) שעליו אחראית חברת התחבורה הנכנסת]. החברה [מתוך כ-20 החברות שישנן כעת בארץ] שקיבלה את הניקוד [המורכב מתמלוגים למדינה, עלות ההפעלה, ועוד פרטים רבים] הגבוה ביותר, היא הזוכה במכרז, ומקבלת רישיון להפעלת מערך התחבורה באשכול על פי הכללים השונים שמציב משרד התחבורה מעת לעת.

18. הכנסת כרטיסי הרב-קו נדרשה בעקבות ריבוי חברות התחבורה שיצרו צורך בכך שכל אדם יחזיק מגוון כרטיסיות נייר, בעוד שבכרטיס רב-קו אחד ניתן להטעין עד 8 חוזים (כרטיסיות) שונים [מאוחר יותר החל ה'ערך הצבור' שהוא 'ארנק' המשותף למגוון חברות, וכיום הוא כבש את מקומן של הכרטיסיות], כמו"כ לצורך שימוש באוטובוסים של שני מפעילים שונים בתוך אותה נסיעת מעבר או חופשי.

שימוש נוסף ברב-קו התרחב החל מתחילת שנת 2016 (למניינם) עם רפורמת המחירים הראשונה בה ניתן היה לשלב בתשלום מוזל יומי/שבועי/חודשי נסיעות בחברות שונות באותו מטרופולין [עיר מרכזית שסביבה טבעת של יישובים אזוריים], דבר שהוזיל רבות את מחיר הנסיעות הבינעירוניות של הלוך - חזור שבאותו יום. רפורמה זו הסתיימה עם כניסת רפורמת 'דרך שווה' החל מ-8/22 (למניינם).

כמו כן השימוש ברב-קו מסייע רבות למשרד התחבורה למעקב ממוחשב אחר שימוש הנוסעים בקווים השונים, נותן מידע על הצורך בתגבור או להיפך, וכן מסייע לפיקוח על ביצוע נסיעות, טיפול בנוסעים, ועוד.

19. עד שנות ה-2000 (למניינם) היו באוטובוסים רק כרטיסי נייר שנתלשו מהכרטיס לפי שקלים ועשרות אגורות עבור נסיעות בודדות, או כרטיסיות מוזלות לכמה נסיעות, אלו נוקבו ע"י הנהגים כשלכל נהג מנקב בצורה ייחודית לו לצורך זיהוי הפקח את התשלום באוטובוס זה [אגב, השימוש בכרטיסיות היה הרבה יותר קל, פשוט ומהיר, הן לנהגים, הן לנוסעים והן לפקחים, מאשר התשלום ברב-קו והטענתו ע"י הנהג, דבר שגרם לנהג 'לנהל משרד' תוך כדי נהיגה, מה שייצר בסופו של דבר את הצורך לנתק אותו מההתעסקות בתשלום, כשההטענה והתשלום אינם נעשים יותר על ידו].

משנות ה-2000 (למניינם) הותקנו באוטובוסים מכשירי תיקוף אלקטרוניים שהדפיסו פתקיות של הנסיעות הבודדות עם פרטי הנסיעה. מאוחר יותר אף היתה מצויינת עליהם שעת סיום 90 הדק' של המעבר [כשלפני כן היה רק כרטיס מעבר לאוטובוס אחד ומחירו

השינוי המרכזי והמהותי בנושא הכספי אירע בין השנים 2014 ל-2016 (למנינים), שינוי שניתן לראותו כ'הלאמה' מוחלטת של התחבורה הציבורית, כאשר המדינה החליטה לעודד את הפעלת הנסיעות בקווים מעוטי נוסעים שאינם רווחיים לחברה, וכן להקל על תשלום הנוסעים בנסיעות המשך שבחברות שונות, וזאת ע"י שינוי באופן סבסוד התחבורה לחברות, וכדלהלן.

במקום הנוהג הישן שהחברה מנהלת את ענייניה הכספיים לעצמה, והמדינה מעבירה לה סובסידיה המתבססת בעיקר לפי מספר הנוסעים, המתווה החדש קבע כי פדיון הטענות חוזי הנסיעה ברב-קו ע"י הנוסעים מועבר כולו למשרד התחבורה²⁰ [ובהתאם לכך, קופת המדינה היא גם זו שסופגת את מלוא דמי הפרש ההנחות למיניהן²¹], ואילו המדינה משלמת לחברה:

גבוה יותר], כאשר כל נהג בתוך המעבר היה מנקב את הפתקית [ובד"כ אף היה מוותר על איחור של כמה דקות...].

20. דמי הטענות מועברות למדינה ע"י חברות הטענה ברב-קו 'פינסטרה' (רב-קו-אונליין) ו'הופ-און', וכן ארבע חברות הגובות את דמי התשלום באפליקציות. [כיום (עד השנה הבאה) התשלום בפועל עדיין נכנס אל החברות המפעילות (כהמשך היסטורי לתקופה בה הן מכרו בעצמן את החוזים ישירות לנוסעים), וכפי שמצוין באמצעי הטענה שונים המאפשרים לבחור בהטענה את המפעיל שדרכו יטעינו את החוזה (ואצל רב-קו אונליין, בעמדות נדרים פלוס זה מורכב יותר לבדוק מי המפעיל), אולם עדיין התשלום אינו נחשב לחברה כהכנסה מהנוסע, אלא הן נכנסות לחברה כחלק מהכספים שהמדינה חייבת לה, ואת יתרת הסובסידיות אותן המדינה חייבת מעבר לדמי ההכנסות מהטענות הנוסעים היא תשלם לחברה. ואין בכך כל נפ"מ הלכתית, אלא זה עדיין נחשב שהמדינה מקבלת את הפדיון ומשלמת לחברות].

21. ואמנם במכרזים ובהסכמים המפורסמים לציבור מוזכר כי ספיגת ההפסד עבור ההנחות תחולק ביחס של 90% על חשבון המדינה, ו-10% על חשבון החברה, אולם שמעתי מהפקיד במשרד התחבורה האחראי ע"כ, וכך גם הגר"י סילמן שמע מגורם בכיר ב'אגד', שבפועל המדינה היא זאת שסופגת את כל ההפרש ללא השתתפות החברות בהנחות, וכן ישנו קטע כזה במכתב שקבלתי מ'אגד': "זה נכון שאם אדם מתקף ברב-קו בפרופיל שאינו שלו (כגון אזרח רגיל שמתקף ברב-קו של ותיק) - אזי ההפסד אינו של חברת התחבורה, אלא של משרד התחבורה המסבסד את ההנחות" [ולמעשה אין בזה נפ"מ לעניין איסור גזל בנסיעה ללא תשלום בפרופיל שאינו מתאים, כדלהלן פרק ז', אלא רק לענין החזרת חובות, כדלהלן פרק ט"ו סעיף ו']].

נציין כי קיימים פרטים רבים המוזכרים במכרז ובחוזה אשר אינם מתבצעים בפועל, חלקם בידיעת משרד התחבורה וחלקם בהעלמת עין [משום שגם במשרד יודעים שעמידה על ביצוע פרטים אלו תביא לכך שהחברה לא תתן את השירות הנדרש]. וחוץ ממה שנוכחתי בכך, שמעתי מאנשי ציבור המכירים את התנהלות משרד התחבורה ופקידיו, ומבהירים שגם אם הציבור רואה את החוזים והמכרזים, הרי כל תקופה ישנם שינויים שבע"פ בנושאים שונים בין המפעיל לבין המשרד, וכך פעמים רבות לאחר ישיבות משותפות

- א.** סכום מסוים על כל ק"מ שמבצעים קווי השירות של החברה [וכן דמי השתתפות לתקופה של כמה שנים עבור כל רכישת אוטובוס חדש].
- ב.** דמי 'תמריץ תיקוף'. היינו סכום מסוים עבור כל תיקוף הנעשה באוטובוס²². סכום זה, כפי שנראה בנספח ג', משתנה בין חברה לחברה, בין אשכול לאשכול וכן בין שנה לשנה [לפי כלל כמות הנוסעים שנסעו באותה השנה], אולם הוא סכום קבוע על כל נוסע באשכול, בכל סוגי הפרופילים שבהם הנוסעים תקפו, כגון: ערך צבור רגיל, אזרח ותיק, נוער, זכאי, סטודנט, ועוד, וכן בכל סוגי הנסיעות החינמיות כמו: חופשי, זהב, נסיעת מעבר בתוך 90 דקות²³, ועוד.
- כך** יוצא שהמדינה משלימה את רוב המימון הדרוש להפעלת התחבורה הציבורית ותפעולה, כשעל פי פרסומים (עכ"פ לפני עליית המחירים בניסן תשפ"ה) המחיר האמיתי של נסיעה הוא פי 3 מהסכום שהנוסע משלם עליה²⁴ [ההוצאה של המדינה עבור הפעלת התחבורה הציבורית הסתכמה בשנת 2024 (למניינם) בסכום הקרוב ל-16 מיליארד שקל!].

שונות של משרד התחבורה והחברות על נושאים שונים, המשרד מתגמש ומחריג מההסכמים שבכתב המפורסמים לציבור.

עוד נציין כמהמשך להנ"ל, שבתקופה זו אגף הכלכלה פותח במשא ומתן על 'הסדרה ענפית' לפיה מעודדים להחליף את הנסיעות הלא יעילות והיקרות למדינה מחמת מיעוט נוסעים [כגון אוטובוסים ישירים בינעירוניים החוזרים ריקים מחוסר ביקוש, כמצוי בנסיעות שבין ערים מבוגרות לערים צעירות] בקווי נסיעות מרובות נוסעים, ובהם ליצור אמינות לתח"צ, כשמחד דמי התמריץ לחברות על כל נוסע יהיו גבוהים יותר (עיינין להלן סוף נספח ג'), ומאידך ידקדקו עם החברות על הפרות בהם ויקנסו אותן ברמה גבוהה יותר.

22. זאת בכדי לעודד את החברות להקפיד על גביית התשלום מהנוסעים [וזוהו בנוסף להתחייבות החברה לדאוג לאנוף את הגביה כמופיע בהסכם ההפעלה], וכן לתת לחברות אינטרס לאסוף מהתחנות כמות גבוהה ככל היותר של נוסעים [מהבחינה הזאת, קווים עירוניים רווחיים יותר מאלו הבינעירוניים, וכדלעיל הערה 9].

23. וממילא עלול לצאת שכשנוסע משלם 8 ש"ח על נסיעה, אזי כאשר הוא מספיק לדלג ולתקף בכמה אוטובוסים [וכן ברכבת הקלה או לחילופין בכרמלית או ברכבלית בחיפה] בתוך מעבר של 90 דקות, המדינה נותנת לחברות דמי תמריץ של כ-2.3 ש"ח על כל תיקוף, כשאלו מצטברים בסופו של דבר לסכום גבוה יותר ממה שהיא מקבלת מהנוסע [וזוהו חוץ ממה שהיא משלמת לחברות לפי ק"מ וכו'].

24. צאו וחישובו את מחיר הפעלת נסיעה באוטובוס פרטי רגיל [עלות דלק, נהג, שכירות רכב (או רכישה, החזקה וביטוח), ועוד], שאותו נחלק לפי מס' נוסעים, ומכאן שבמקרים רבים ציבור הנוסעים בתח"צ אינו מכסה את העלויות [בפרט שחלקם הגדול משלם תשלום מזערי בהנחה - כמו נוער, סטודנט או אזרח ותיק או שאינו משלם כלל - כמו חופשי, זהב, ילד עד גיל 5 בליווי, ועוד]. וזאת גם אם האוטובוס היה נוסע כשהוא מלא, על אחת

ועדיין יש לציין, כי למרות שהחברות מחויבות להפעיל את התחבורה הציבורית כפי המתווה שנקבע ע"י משרד התחבורה ואף מקבלות ממנו כמעט את כל ההכנסות, ההפעלה בפועל ממשיכה להיות על ידי החברות עצמן כבעבר, כאשר כל החברות [כולל חברת 'אגד'²⁵] אינן נחשבות כלל לזרוע ממשלתית [למעט 'רכבת ישראל' שהיא ממשלתית], אלא הן בעלות האוטובוסים, והן המעבידות הישירות של הנהגים ושאר העובדים, וככל חברות האוטובוסים הפרטיות (עיין הערה 26).

כמה וכמה שישנן נסיעות 'רפאים' רבות עם נוסעים מעטים שכמעט ואינם מתחילים לכסות את עלות דמי הנסיעה.

דוגמא לכך; נסיעה של אוטובוס פרטי הלוך-חזור מירושלים למירון מחירה 5000 ש"ח [הדלק לכל צד הוא כ-1000 ש"ח!] ואם 50 נוסעים ישלמו ע"ז 60 ש"ח הלוך-חזור, יתקבל סכום של 3000 ש"ח ויהיו חסרים 2000 ש"ח [ואם נסעו 20 ילדים אז התקבלו רק 2000 ש"ח ויהיו חסרים 3000 ש"ח!].

25. 'אגד' לעולם לא הייתה חברה ממשלתית, אלא מאז היווסדה בשנת 1933 (למניינם) הייתה חברה קואופרטיבית של חברים המאוגדים באגודה שיתופית לתחבורה בישראל, כשחבריה היו בעלי מניות בחברה, ומאמצע שנת 2019 (למניינם) היא הפכה לחברה פרטית רגילה, ככל החברות האחרות. כמו"כ חברת 'דן' מאז היווסדה בשנת 1945 (למניינם) הייתה חברה קואופרטיבית, ומאמצע שנת 2002 (למניינם) הפכה לחברה פרטית רגילה.

26. הרווח של החברות הוא ההפרש שנוצר להן בין התשלומים אותם הן מקבלות מהמדינה לבין ההוצאות שלהן בפועל [עבור שכר נהגים, סדרנים, פקחים ושאר אנשי מנהלה, ניקיון, דלק, תיקונים, שכירת אוטובוסים לתגבור, וכו'], אותן הצליחו לצמצם, כך שיתכן שהחברות ירוויחו או שיעמדו באיזון, ויתכן שאף יפסידו [גם כשיש בהן שיעור תיקופים גבוה], כיון שההוצאות יכולות לגדול מעבר לצפוי [כמו ע"י פקקים בדרכים, מסופים רחוקים, נסיעות החוזרות ריקות, וכדומה].

פרק א'

מי הבעלים של שירות התחבורה הציבורית כיום

ונפרט את הצדדים:

מצד אחד, לאחר השינוי בין השנים 2014 ל-2016 (למנינם) נוצר מצב שבו הנוסעים משלמים (בזמן הטענת הרב-קו) למערכת סליקה הסולקת את כספם למדינה (עיין לעיל במבוא הערה 20), ואילו המדינה משלמת לחברות התחבורה עבור הנסיעות שהן מבצעות ולפי תיקופי נוסע [ולא לפי הסכום שהנוסע הוציא על הנסיעה], ומשכך נראה שהחברות נשכרות למדינה²⁷ המסיעה את הנוסעים כנגד תשלום המשולם לה במכשירי התיקוף שבכלי התחבורה הציבורית השכורים על ידה, ומשכך

לאחר שביארנו במבוא כיצד מתנהלת מערכת היחסים בין המדינה לחברות המפעילות את התח"צ, עולה שאלה יסודית ועיקרית שעל פיה נדע מי קובע את כללי השימוש בתחבורה הציבורית ורשאי לעכב את השימוש או להתנות את השימוש בהוראת תשלום או בכל התניה אחרת, ועוד מההכרעות ההלכתיות בקונטרס, והיא: מי הם הבעלים על שירותי התחבורה הציבורית כיום ואצל מי נוסעים כל משתמשי התחבורה הציבורית, האם המדינה היא הבעלים, וחברות התח"צ הם באי כוחה, או שמא החברות המפעילות הן הבעלים.

²⁷ היה ניתן לומר כי אף לצד זה שהמדינה שוכרת את החברות, השכירות איננה למדינה אלא לציבור הנוסעים. וכאדם המשלם לפועל בכדי שישתעבד בשכירות לאדם שלישי, ומדין עבד כנעני המבואר בחו"מ סי' קצ"ד. אך לכאורה נראה שכל שלא פירש שישתעבד לשלישי, משתעבד הוא לשוכר, ועל אף שפירש לו שאת עבודתו יעבוד לשלישי כוונתו שישתעבד אליו לשוכר לעבוד אצל השלישי. וראיה לזה מחו"מ סי' קכט ס"כ "אבל אם לא דבר הלוה עם המלווה כלום, אלא ראובן אמר לשמעון הלוה ללוי מעות ואני פורע הלוה ואני נותן לך או הלוה ואני חייב לך, אין לשמעון על לוי כלום אפילו נתנם לו מידו, אלא על ראובן שא"ל הלוה, ובשליחותו של ראובן נתנם לו". הרי שמן הסתם כוונתו שהוא יהיה הלווה ובשליחותו יתן הכסף לשלישי, וה"נ הוא השוכר ובשליחותו נותן את העבודה לשלישי.

בגלל שיש מעורבות רגולטורית עמוקה ניתן לפנות גם לרגולטור [בדומה למפקח על הבנקים או הביטוח]."

יתרה מזו, האומדנא הברורה היא שכל החוזים הנערכים עכ"פ מול המדינה הינם ע"ד הפרשנות שניתנת ע"י בתי המשפט, ובפרט בית משפט העליון שלהם, ובפסקי דין של בג"ץ נקבע בבירור כי המדינה אינה שוכרת את חברות התח"צ, אלא כל התשלומים המועברים אליהן על ידי המדינה הם רק סבסוד בכדי לעודד ולאפשר את פעילותן²⁸. וכאמור, גם ההסכמים עצמם שנחתמו בין המדינה לחברות מוכיחים כן²⁹.

יעלה כי שירותי התחבורה הינן בבעלות המדינה.

מאידך, מעיון במכרזים ובהסכמים שבין המדינה לבין חברות התחבורה [המתפרסים על מאות עמודים!!] לא מוזכר ולו פעם אחת לשון שכירות [או התקשרות שהיא הלשון המקובלת בחוזים שהמדינה עורכת מול עבודות קבלנות שהיא שוכרת], אלא רק לשון 'מתן רישיון להפעלת שירות תחבורה ציבורית'.

גם במכתב שנכתב לשאילתנו כתב היועץ המשפטי במשרד התחבורה כדלהלן: "המדינה לא מספקת את השירות אלא המפעיל, יחד עם זאת

²⁸ נעתיק את לשון הבג"ץ (א' שבט ה'תש"פ בעניין צ'ינה מוטורס): "תמיכה זו שמעניקה המדינה למפעילות התח"צ באמצעות הסובסידיות אינה "תמורה" המשולמת ע"י המדינה עבור רכישת שירות או ביצוע עבודה במסגרת התקשרות מסחרית בחוזה. הסובסידיות הניתנות (ושניתנו) למפעילות התח"צ מבטאות מדיניות ממשלתית ארוכת שנים לתמוך בעלויות ההפעלה של חברות אלו, כדי לאפשר את קיומם של שירותים אלה לציבור וברמת מחירים מסוימת."

²⁹ ושמענו מהגר"צ ברוורמן, וכ"כ הרה"ג דוד בריזל (קובץ בית אהרן וישראל גיליון רכ"א עמ' קסד-קסה) להוכיח הוכחה נוספת לזה שאנו נוסעים עם החברה ולא עם המדינה, מזה שהמדינה איננה מסכימה לעמוד מול הנוסעים, וכך גם המרכז קובע כי החברה היא העומדת מול הנוסעים, והרי זה כפי שמצוי בתלמודי תורה או מוסדות חינוך ששוכרים חברת הסעות להסעת התלמידים, כאשר התלמוד תורה דורש שהחברה תעמוד מול ההורים והילדים.

[ואמנם קיימת אפשרות להתלונן על החברות במשרד התחבורה, אך זה רק משום שהם מהווים פיקוח עליון, אולם תביעה אמיתית על קבלת פיצויים בגין כשל במתן השירות בתחבורה, יכולה להיות רק נגד החברה ולא נגד משרד התחבורה].

אמנם יש לדחות ראיה זו, שהרי ממ"נ, אם נבוא להוכיח מתביעות על העדר שירות [ההפסדים שנוצרו כתוצאה מכך], הרי ודאי שאין כל עילת תביעה על המדינה, שהרי לא חתמה עם הנוסעים כל חוזה ואינה מחוייבת כלל להעמיד להם שירות הסעות, ואם נוכיח מתביעות על נזקים אקטיביים כגון אוטובוס שפגע באדם או ברכוש והזיק, א"כ אף בזה

אולם גם אם נאמר שהחברות הינן שכורות למדינה³² מ"מ בודאי שגוף כלי התחבורה שייך לחברות ורק הפירות שכורים למדינה, ומשכך הגדרת הבעלות על שירותי התח"צ תהיה מחולקת בין גוף השייך לחברות, ופירות השייכים למדינה.

אכן, לכאורה לא כל הפירות הינן בבעלות המדינה, שכן המדינה שכרה רק את זכות ההסעה של הנוסעים המתקפים כחוק, אך עדיין ביכולת החברה לעכב עלייה של נוסעים שאינם מתקפים כחוק, שאתם לא נשכרו להסיע, ומשכך נשתייר זכות עיכוב על פירות אלו בידי החברה למנוע את השימוש בהם, אף באופן שהמדינה תאשר³³.

נצטרך להסביר שהתשלום שהנוסעים משלמים למדינה אינו אלא תשלום לחברה, ובדומה לאדם האומר לחברו שכנגד מה שעושה עבורו הוא דורש שישלם לאדם שלישי, שהתשלום לאדם השלישי מהוה תשלום לפועל [מדין ערב³⁰], ואילו התשלום שהמדינה משלמת לחברות אינו אלא סבסוד ועידוד ותמיכה בכדי לאפשר את קיומם של החברות, וכמו שנכתב בפסק הבג"ץ הנ"ל³¹.

וכצד האחרון נקטו רוב ככל הפוסקים ה"ה הגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג, הגר"צ ברורמן, ודיינים גדולי תורה נוספים, ולדעתם החברות הינן הבעלים על שירותי התח"צ, ולא המדינה.

פשוט שהמדינה פטורה אף ששכרה אותן, שהרי קי"ל דשליח שעיוות אינו מחייב את המשלח משום סברת "לתיקוני שדרתיך ולא לעוותי".

30. הסבר זה יובן אם ננקוט שהמדינה היא ישות ממונית וא"כ דומה הדבר לאומר לחבירו תן מנה לפלוני שמשמעבד מדין ערב [ובהכרח שנחשב כאילו בא הממון לידו או עכ"פ שבאת הנאה לידו מחמת שמסך והוציא ממון על פיו], אך אם ננקוט שהמדינה אינה ישות ממונית, הרי זה כאומר זרוק מנה לים שנחלקו בזה הראשונים אם מועיל מדין ערב כיון שלא באת הנאה לידי בן דעת [והובאו בחו"מ סי' שפ ס"א]. ומ"מ גם בלא דין ערב יועיל הדבר מדין מחילה וכמבואר בס"י רכ"א דבאומר הנח ע"ג גבי קרקע והפטר דמועיל, וכאן אף בלא 'הפטר' יועיל שבהכרח אין כוונתו שישמור, וכמש"כ הסמ"ע שם סק"א.

31. הרה"ג ישראל מאיר דייטש (קובץ בית אהרן וישראל גליון רכ"א עמ' קנה-קנו) ושואלים רבים רצו להוכיח שהחברות שכורות למדינה מכך שהן מתחייבות לה התחייבות רבות ופועלות לגמרי לפי כללי משרד התחבורה

אמנם באמת זהו משום שהן מחויבות בכך בכדי לקבל את הרישיון, ובדומה לכל חברות הסלולר וכדומה המתחייבות בחיובים שונים בכדי לקבל רישיון. ולא עלה על דעת אף אחד לומר שהן שכורות למדינה, והגונב מהן כגונב מהמדינה [וכך היה בתח"צ קודם השינוי בפדיון הכספים].

32. כן דעת הגר"ש זעפראני שליט"א והגר"י קנר שליט"א [וצ"ע לדעתם מכוח פסק הבג"ץ שלכאורה על פיו נוהגות החברות]. מאידך הם גם סבורים שאסור לגנוב מהמדינה.

33. שכן ברור לכל, כי הסעת נוסעים חנימית הינה בהיקף גדול הרבה יותר מאשר הסעת

הבעלים, הרי לדעה זו שהמדינה היא השוכרת את זכות ההסעה בתחבורה הציבורית, נמצא שכאשר מיפר את כללי משרד התחבורה גם במקום שהחברה מתירה, הרי זה גזל מהמדינה לחוששים לגזל בכספיה [ואף באלו המקילים בגזל מכספי המדינה, אין זה פשוט להקל כאן כמבואר להלן פרק ב' הערה 36].

ולפי"ז, דעה זו הסבורה שהחברות שכורות למדינה מחמירה יותר מהדעה הקודמת הסבורה שאנו נוסעים רק עם החברה, מכיון שאם לדעה הראשונה במקרה שהחברות מקילות על הנוסעים יותר מכללי משרד התחבורה (וכגון להלן פרק ט' סעיף ב' ופרק י' סעיף ג') אף החוששים בגזל מכספי המדינה יכולים להקל כמותן, שהרי הן

נוסעים בתשלום, והחברות שנשכרו [לפי צד זה] למדינה, נשכרו להסיע רק כמות של נסיעות בתשלום, ולא כמות נסיעות חינמיות, ומשכך העולה ללא תשלום ללא ספק גוזל גם את החברות שכאמור לא נשכרו לכך.

פרק ב' נסיעה ללא תיקוף

שהחברות הינן הבעלים על שירותי התח"צ, נמצא שהמשתמש בשירותי התח"צ שלא בהסכמתם עובר על גזל מהחברות³⁵. וגם אם נאמר כצד שם ששירותי התח"צ שכורים למדינה, נמצא שאדרבא, נסיעה ללא תיקוף הינה גזילה הן מהמדינה והן מהחברה³⁶.

א. חובת התיקוף
הדרישה לתיקוף בתחילת כל נסיעה נדרשת הן על ידי המדינה וכמוגדר בחוק, והן על ידי החברות עצמן הדורשות זאת על ידי שילוט ופרסומת בתחנות ובכלי התחבורה³⁴, ואם כן למה שנתבאר לעיל פרק א' שדעת רוב הפוסקים

34. יש הטוענים כי מה שהחברות תולות שילוט אין זה אלא מן השפה ולחוץ, כדי לצאת ידי חובת משרד התחבורה המחייב אותן לדרוש תשלום, ובאמת לא מעניין אותן תיקופי הנוסעים.

אולם אין זה נכון, כי למעשה החברות מקבלות דמי תיקוף עבור כל נוסע שמתקף, והנוסעים בלא תיקוף גורמים להפסד משמעותי לחברות. ומלבד זאת עיין עוד להלן פרק ג' סעיף א' ב-5 טעמים נוספים שמחמתם החברות מקפידות על תיקוף בזמן הנסיעה.

35. ועל אף שהעולה על כלי התחבורה לא עשה שום מעשה קנין לקנות, וא"כ אין לו קניני גזילה בחפץ הנגזל, מ"מ נחשב הוא גזלן במה שלוקח את שימושי החפץ, דמה לי שגזל את החפץ ומה לי שגזל את שימושו.

וראיה לדבר מדברי הריטב"א בסוכה לא. דבתקף ונכנס לסוכת חבריו בע"כ הוי מצוה הבאה בעבירה, וכן כל האחרונים שם פשיטא להו דהוי גזילה וטרחו ליישב למה לא יהיה מצוה הבאה בעבירה. ובמג"א או"ח סי' תרל"ז סק"ג כתב דבעושה סוכה ברה"ר לא יברך עליה דהוי מצוה הבאה בעבירה. ועיין בחזו"א ב"ק סי' טז ס"ק יט בזה דכתב להדיא שגזל שימוש בכלל גזל הוא. ועיין עוד להלן פרק ט"ו הערה 210.

ומהגר"צ ברורמן שמענו שיש להוכיח כן, ממה שהמשתמש בקרקע שאינה נגזלת כ' הרא"ש (הביאו הטור סוף סי' שע"א) דעובר על איסור לא תגזול.

36. שהרי נתבאר לעיל סוף פרק א' שלא כל הפירות הינם בבעלות המדינה, שכן החברה

ג. חובת התיקוף כשיש חוזה חופשי או מעבר בתוקף

דרישה זו לתיקוף בתחילת כל נסיעה, הינה גם מהנוסעים המחזיקים ברב-קו המוטען בחוזה חופשי (יומי/חודשי/שנתי), זהב או נסיעת מעבר המזכה את הנוסע בנסיעה ללא

הלכה ברורה זו שיש לראות את הנסיעה בתח"צ ללא תשלום כגזל גמור³⁷ מוסכמת על כל גדולי הדיינים שליט"א ה"ה (לפי סדר א' ב') הגר"צ ברורמן, הגר"א וויס, הגרש"י זעפראני, הגר"נ נוסבוים, הגר"י סילמן הגר"ש רוזנברג והגרמ"מ שפרן³⁸.

שיירה לעצמה מכוח בעלותה על הגוף את הזכות לעכב על נסיעתם של אלו שאינם מתקפים כחוק, וא"כ הנוסע ללא תיקוף גוזל גם את החברה.

ומטעם נוסף יש לאסור נסיעה ללא תיקוף אף לצד שהחברות שכורות למדינה, ואף לאלו המקילים בגזל מהמדינה, שהרי בעיקר הסברא להקל בגזל מהמדינה נאמרו כמה טעמים: י"א (ומטו לה משמיה דהחזו"א) שמדינה אינה ישות ממונית ומשכך כל ממון שבידה אינו אלא הפקר בעלמא, ולסברא זו לא שייך כל נידון זה, שאין שייך לומר ששירותי התח"צ שכורים למדינה, שכיון שאינה ישות ממונית לא שייך בה שכירות, וא"כ נמצא ששירותי התח"צ נשארו בבעלות החברות. אמנם יש הנותנים טעם להקל שהמיסים והארנוניות שנגבים על ידי המדינה אינם אלא גזל, ומשכך רשאי האדם ליטול את מה שנגזל ממנו, אלא שגם לטעם זה צריך האדם להיות מחשב והולך אם נלקח ממנו יותר ממה שניתן לו ושכבר נטל, וזה חשבון מורכב מאד, ואכמ"ל.

ומהגר"צ ברורמן שמענו, שלדעתו השירותים שמקבל כל אזרח גילי מהמדינה לו ולמשפחתו, הכוללים תשתיות, בריאות, חינוך, ועוד רבות, הם פי ארבע וחמש, מהסכומים שהמדינה מקבלת ממנו במיסים ישירים ועקיפים, כולל תשלומי המע"מ, כי המימון האמיתי של תקציב המדינה אינו מתבסס על העשירוניים התחתונים ועל משפחות ברוכות לידים, ודי בזה.

37. יש שרצו להורות היתר לנסוע ללא תיקוף וזאת משום שבמידה ופקח יתפוס אותם יש תעריף מוגדל, ולפ"ז הם טוענים, שכביכול ישנם שני תעריפים, תעריף אחד זהו דמי התשלום הרגילים ותעריף שני הוא נסיעה בחינם בעד לקיחת סיכון של דמי תשלום גבוהים במידה והפקח יקנס.

אמנם באמת 'תעריף מוגדל' אינו אפשרות נוספת של תשלום, אלא נסיעה ללא תשלום הרי היא לדבריהם עבירה פלילית (פקודת התעבורה סעיף 61 ה' ד'), וה'תעריף המוגדל' זהו קנס ככל קנס [ומה שקראו לזה 'תעריף מוגדל' זהו בכדי שפקח יוכל לתת זאת, בעוד ש'קנס' רגיל יכול להינתן רק בבית משפט].

38. בנוסף יש לציין, כי בחודש טבת תשפ"ג התפרסם בבית שמש מכתב מרבני העיר, שיש איסור גזל בנסיעה ללא תשלום, ועל החתומים: הג"ר נתן קופשיץ, הג"ר משה טוביה דינקל, הג"ר מרדכי גולדשטיין, הג"ר אלחנן פריץ, הג"ר קלונימוס קלמן וויס, הג"ר דוד כהן והג"ר נפתלי צבי רוטנברג.

מטלפון כשר לא ניתן לשלם דרך האפליקציה], הן כלפי שאר הנוסעים הרואים אדם חרדי ו[לפעמים אף מראהו כת"ח] העולה לכלי התחבורה ואינו מתקף, ובשנים האחרונות שמשרד התחבורה מורה לחברות להגביר את האכיפה, חילול השם מתרבה כאשר עולה מבקר ומוצא נוסעים חרדים שלא תקפו כחוק, וכדי בזיון וקצף...

ד. הפסד הרבים

בנוסף על כל האמור, אי תיקוף מפסיד את הרבים על ידי שגורם לכך שמשרד התחבורה אינו נענה לבקשת הציבור ושלוחיו לתגבר את הקו כפי הצורך הנדרש, מכיון שבמערכות

תשלום. והטעם לכך פשוט ע"פ המבואר במבוא, שהחברה מזדכה על כל תיקוף מכל סוג שהוא בתמריץ כספי מהמדינה³⁹, וזאת בנוסף לטעמים נוספים שיתבארו להלן פרק ג' סעיף א'⁴⁰.

ג. חילול ה'

בנסיעה ללא תיקוף, בנוסף לאיסור גזל קיים גם חשש של חילול השם, הן כלפי פקידי משרד התחבורה הנוכחים לראות כי בקווי שירות העמוסים בקביעות המשרתים את הציבור החרדי - מספר התיקופים נמוך⁴¹, הן כלפי הנהגים בקווים בינעירוניים השמים לב שיש נוסעים העולים ואינם משלמים [ויודעים כי

39. ואף שתמריצי התיקוף שבחלק מההסכמים [בעיקר המאוחרים יותר], משולמים רק החל ממכסת תיקופים מסוימת לכל שנה [השונה מחברה לחברה ומאשכול לאשכול, כמובא להלן בנספח ג'], וא"כ מבחינת הנוסע קיים ספק אם אי התיקוף שלו יגרום הפסד לחברה, משום שיתכן שהחברה בין כה לא תגיע למכסה המינימלית שבהסכם, אך מלבד זאת שרוב הקווים המשרתים את המגזר החרדי הינם מרובי-נוסעים, כך שכמות הנוסעים עוברת את המכסה מעל ומעבר וכל תיקוף מזכה את החברה בוודאות, הרי באשכולות אחרים, אדרבא, בגלל אי תיקוף שלו ושל עוד נוסעים עלול להיות שהחברה לא תגיע כלל למכסה המינימלית הנדרשת וההפסד שלה יהיה גדול יותר.

40. יש לציין בלי קשר להלכה, שביטוחים נרחבים [כגון ביטוח על כבודה], תלויים רק בתיקוף הנוסע באוטובוס כחוק, ללא הבדל בין תיקוף ברב-קו אישי לתיקוף ברב-קו אנונימי [אמנם ביטוח חובה חל על האדם עצמו ובכל מקרה].

41. ומעשה באוטובוס שהתמלא כבר בתחנות הראשונות שלו ולכן לא עצר בתחנות האחרונות של העיר, ציבור הנוסעים שנשאר עומד בתחנה התלונן על כך למשרד התחבורה, והוא בדק ומצא שבנסיעה זו בוצעו 40 תיקופים בלבד, משום שחלק ניכר מהנוסעים לא שילמו, והחברה [איזיבס - פסגות' (כיום 'אקסטרה') בבעלות חרדית] קיבלה על כך קנס [ועיין בזה להלן הערה 42].

אמנם שמעתי גם על עיר מסוימת שאינה חרדית, שהתלוננו על צורך בתגבור בקו בוקר אשר 'מפוצץ' בילדים ובדיקה העלתה שנרשמו בו 7 תיקופים בלבד!

א"כ גם בחברה הנמצאת בבעלות גוי, יש בנסיעה ללא תשלום גזל גמור, כי איסור גזל נאמר גם בעכו"ם, כמבואר בשו"ע⁴³ [ורבים טועים ומקילים בגזל עכו"ם שלא כדין].

המחשוב לא מופיעה כמות תיקופים המצדיקה את תגבור הקו בשעות העומס, כך שהן החברה המפעילה את הקו והן הציבור יוצאים נפסדים⁴².

[יש לציין שכמעט לא קיימת כיום חברה המשרתת את הציבור היהודי שהיא בבעלות בלעדית של עכו"ם⁴⁴].

ה. חובת תיקוף בחברה בבעלות גוי
פ'י האמור לעיל סעיף א', שנסיעה ללא תיקוף היא גזל מהחברה,

42. כך שמעתי ממשרד התחבורה, ומכמה חברות הפועלות עם הציבור החרדי, וכן שמעתי מהנהלת 'קווים-עילית' על תלונות רבות הדורשות הגברת תדירות של אוטובוסים גדושים בנוסעים, אולם ספירת התיקופים לא מוכיחה כלל על עומס באוטובוס, והמבין יבין! אם כי ובנסיעות סופי-השבוע יתכן מאוד שהאוטובוסים מלאים במשפחות ברוכות ילדים אשר לא נעשה תיקוף עבור הילדים בני פחות מגיל 5 [המתלווים לנוסע משלם, כדלהלן פרק ט'], בעוד שילדים אלו תופסים מקומות ישיבה באוטובוס. אגב: זוהי אחת מהבעיות העיקריות הגורמות לאי העמדת אוטובוסים באופן מספק בסופי-השבוע לציבור החרדי המבורך בילדים מתחת לגיל 5, בעוד שמספר התיקופים באוטובוס אינו נותן אינדיקציה נכונה של כמות הנוסעים בכדי להעמיד את מספר האוטובוסים הדרוש.

43. מדברי הרמב"ם הל' גניבה פ"א ה"א והשו"ע סי' שמ"ח ס"ב משמע שהוא מן התורה, וכן פסק בשו"ע הרב הל' גזילה ס"א. ועי' בש"ך סי' שמ"ח סק"ב ובסי' שנט"ט סק"ב שהביא מדברי היש"ש פרק הגוזל בתרא סי' נ' שאינו אלא מדרבנן, והאריכו בזה האחרונים.

44. מלבד קו 828 מנוף הגליל לבני-ברק השייך לחברת 'נסיעות ותיירות נצרת' אשר בבעלותה הבלעדית של משפ' עפיפי.

אולם חברת 'נתיב/בית שמש-אקספרס' על אף שגם היא ברשותה של משפ' עפיפי, מ"מ החברה הישראלית 'קרן נוי' השקיעה בה 40% מהמניות (משנת 2021 למנינם), כמו"כ חברת 'גלים' היא חברה בבעלות של שותפים יהודים (אלי ודן בלליוס בעלי חברת 'סופרבוט') וגוי (משפ' אלעסד מהיישוב 'לקיה').

פרק ג' נסיעה בהקפה

והגם שעצם הקפדת הבעלים גם ללא כל היגיון או הסבר די בו כדי לאסור שימוש ללא הסכמתם, אך בכדי שלא יהיה מקום לטעון כי בהכרח החברות אומרות כן מן השפה ולחוץ מכוח דרישת המדינה ובאמת לא אכפת להן, נביא בזה מספר סיבות מדוע החברות מקפידות על תיקוף בנסיעה הנוכחית⁴⁶.

1. באי תיקוף החברות מפסידות דמי תמריץ תיקוף (בשווי של שקל או שניים, ואף יותר, כפי שהובא להלן נספח ג'), וככל חברה או גוף ציבורי הן

א. האם מותר לנסוע בהקפה

בשנים האחרונות בהינתן האפשרות להיכנס לכלי התחבורה הציבורית באופן עצמאי ולא דרך הנהג, ובפרט מאז שלא ניתן להטעין את הרב-קו אצל הנהג, התרגלו רבים לנסוע 'בהקפה' על מנת לשלם בפעם אחרת. אולם יש לדעת כי בנוסף לחוק האוסר זאת, החברות מקפידות על כך מאד ואינן מרשות להשתמש בשירותי התחבורה בלא תיקוף מראש, אף לא על דעת שיוחזרו דמי הנסיעה לאחר מכן⁴⁵.

⁴⁵ יש שרצו לומר שישנה אומדנא שבעל החברה היה מסכים לנסיעה בהקפה במקרה חד-פעמי כשנוסע נתקע, אולם בשביל להשתמש באומדנא צריך 'בליבו ובלב כל אדם', וכאן זה לא בלב כל אדם, יוכיחו על כך רשתות המזון הגדולות שלעולם לא יסכימו ללקוח לצאת מהחנות "על מנת לשלם פעם אחרת".

⁴⁶ ואין להקשות שכיון שידועים לנו שאף אם לא היתה החברה מקפידה היא היתה מוכרחת לומר כן מחמת דרישת המדינה, וא"כ אין כל משמעות לאמירה זו של החברה, שהרי היא נאמרה מחמת אונס. זה אינו, שכן גם כאשר ברור שהאדם אומר את דבריו מחמת אונס, כל שלא מוכרח באומדנא גמורה של בליבו ובלב כל אדם שדעתו אינה כן, הולכים אחר דבריו ואין חוששים שמא לא הסכים לכך בליבו, שכן דברים שבלב אינם דברים. וראיה מב"ק דף סב. שהחילוק בין חמסן לאדם שאונס את חברו למכור שמכירתו מכירה, שבאונס המוכר אומר לבסוף רוצה אני, משא"כ בחמסן שלוקח בע"כ ונותן לו דמים, הרי שאמירת רוצה אני אף שברור שנאמרה מחמת אונס מועילה כל שאין אומדנא מוכרחת שבוודאי איננו מסכים שאפשר שימחמת המעות שמקבל נתרצה למכירה.

- אינן סומכות על יושרת הנוסעים שיזכרו לתקף בנסיעה אחרת⁴⁷ [ולמען האמת די בצדק, ולב יודע מרת נפשו...].
2. החברות מעוניינות להוכיח למשרד התחבורה על הצורך בנסיעה הנוכחית, ואף לקבל אישור להוספת נסיעות [שהן מקור ההכנסה העיקרי של
3. החברות מתחייבות למדינה לדרוש מהנוסעים תיקוף עם עלייתם לכלי התחבורה, ומשכך הן מעוניינות לעמוד בהתחייבות שהתחייבו למדינה⁴⁸.
- החברות יותר מדמי התמריץ], וזאת הן יכולות להוכיח רק ע"י תיקופים בקו הנוכחי.

47. הרבה מהן אף המחישו זאת, שכשם שלא יעלה על הדעת להיכנס למרכול ולקחת מוצרים ללא אמצעי תשלום על סמך תשלום מאוחר, ואע"פ שהוא רעב מאוד [וגם כשלקוח גילה בקופה שאין בידו אמצעי תשלום על הקניה, ברור שיאלץ לפרק את המוצרים ולהחזירם למקומם]. כך גם לא ניתן לעלות ולנסוע באוטובוס על דעת לשלם בעתיד. נוסף עוד, שההקפדה על התיקוף ללא הנחות היא אף על ראש ממשלה או חבר כנסת, וכך גם על מנהל החברה, נהג או כל 'מקושר' אחר הנוסע בקו שירות שמחויב לתקף את הנסיעה [והתפקיד מועיל רק להוזלה בדמי החוזה או אף קבלתו בחינם, אולם לא לנסיעה חופשית ללא תיקוף].

48. שכן כל תקציבי המדינה הניתנים לחברות הם כנגד התחייבות זו, ומשכך הן אינן רוצות להפר את התחייבותן ולגזול את המדינה.

ועל אף שניתן היה לומר שבכדי לעמוד בהתחייבותן די בכך שתדרושנה זאת מהנוסעים ע"י הצבת שילוט וכד' ואין צורך שבאמת יקפידו על כך, אך האומדנא הברורה שהתחייבות לדרישה זו היא שהחברה תעשה את כל שבאפשרותה בכדי שהנוסע ישלם, ובכלל זה הוא שתקפדנה על כך, אם הקפדה זו היא שתביא לתשלום.

הנה מכתב מ'אגד': "אמנם איש לא בא בטענות בימינו לנהג אך בהחלט משרד התחבורה בא בטענות לחברות התחבורה באם הן לא אוכפות את חובת התיקוף באוטובוסים, ולכן משרד התחבורה מחייב אותנו ואת כל חברות התחבורה להחזיק מבקרים רבים (שמספרם הוכפל ושולש בשנים האחרונות) ולערוך בדיקות תדירות בכל הקווים, והוא כשלעצמו מעמיד מבקרים סמויים משלו לבדוק שהחברות עומדות בכל תנאי המרכז, לרבות בחובה לאכוף את חובת התשלום".

גם מהגר"י סילמן שמעתי כי כך סברת הדברים.

וכן שמעתי מהגר"צ ברווומן, שלדעתו אף להסוברים להקל בגזילת ממון המדינה, מ"מ האומדנא הפשוטה היא שבעלי החברות מעוניינים לעמוד בהתחייבותם למדינה, ומשכך הן דורשות תיקוף תקין בתחילת כל נסיעה, ומכיון והנסיעה היא אצל החברה כפי שנתבאר, העובר על דעתה גוזל אותה.

אמנם לדעת הגר"ש רוזנברג, בעניינינו יש כאן שתי אמירות, אמירה אחת לפיה החברה אוסרת נסיעה ללא תיקוף, ואכן היא מתכוונת בכל הרצינות להסיע את הנוסעים רק ע"י תיקוף הנותן לה דמי תמריץ וספירת תיקופים נכונה [ובאמירה זו כלול גם שאר החוקים והנהלים שנועדו לטובת החברה או הנוסעים, ובכללם תיקוף בתחילת הנסיעה, ועוד], ואמירה נוספת לאסור שימוש בפרופיל או תעריף שאינם מתאימים, שבאמירה זו יש

בנסיעה אחרת [עם נהג אחר], שכן הנהג עימו הוא נוסע מפסיד את התגמול המגיע לו.

ב. האם מניעת תיקוף בנסיעה הנוכחית גוזלת את הנהג

חלק מהחברות ('קווים-עילית', 'סופרבוס', 'אקספרס', 'דן בדרום', 'אקסטרה', וממכרו 'אקספרס בית שמש' ואילך - כל החברות הזוכות במכרזים) מתגמלות את הנהגים בסכום כסף מזערי (בסך 20-10 אגורות) עבור כל תיקוף⁴⁹, אמנם בפשטות אי תיקוף [או נסיעה בהקפה] אינו יכול להיחשב כגזל מהנהג, וכפי שנתבאר בהערה⁵⁰, וכך סבורים הגרמ"מ שפרן והגר"צ

4. בריבוי מקרים של אי תיקוף, משרד התחבורה יגלה זאת ע"י חוסר תיאום בין שידור מערכת ספירת הנוסעים (ע"י מצלמות ייעודיות מעל דלתות האוטובוסים) למערכת שידור ספירת התיקופים, ויקנוס את החברה על כך שאיננה מפעילה בקרה מספקת המרתיעה את הנוסעים כראוי [טעם זה נוגע רק בחלק מהאוטובוסים, בעיקר החדשים, בהם קיימות מערכות חדשות אלן].

5. ישנם מנכלי"ם שטענו שלחברה אכפת גם מכך שהנהגים מפסידים את דמי התמריץ אותו הם מקבלים על כל נוסע (כמבואר להלן סעיף ב'), וא"כ לא ניתן לנסוע בהקפה ע"ד שישלם

אומדנא ברורה שהיא אינה מרצונה המקורי, אלא היא עבור משרד התחבורה, וגם מה שהיא מעמידה פקחים על חשבונה כשאלו דורשים תיקוף תקין אין זה משום שזה מעניין אותה באמת, אלא רק משום שהמדינה חייבה אותה [אמנם ביצוע למעשה ע"פ סברא זו עלול להביא לחילול ה' הגרוע מגזל].

[ובאמת נוכחתי בחוש בקיום שני סוגי האמירות הנ"ל, שכששוחחתי עם אנשים בעלי דרג בחברות, הם הצהירו שלא מעניין אותם הפרשי התעריפים, משום שהכל הולך למשרד התחבורה, ומי שמשלם בתיקוף שאינו תקין אינו פוגע בהם (כמובן שאילו הדבר יהיה גורף אזי על כך יש את המכתב מ'אגד' להלן פרק ז' הערה 102), אולם האחראים על הפקחים וחלק מהפקחים בעצמם (כולם מטעם החברות) מדגישים שהתיקוף צריך להיות תקין, עד שהתחושה הנוצרת מהם היא שכביכול מי שלא שילם את התשלום המלא גנב מכיסם הפרטי].

וכלפי המכתב מ'אגד' (להלן פרק ז' הערה 102), דעת הגר"ש רוזנברג שאין לחשוש לכך שזה יגיע למצב של שימוש גורף של כלל הציבור בפרופיל או בתעריף שאינם מתאימים עד כדי שהחברה תינס.

49. בד"כ תמריץ זה מתחיל ממכסה מסוימת של תיקופים ליום, ולכן זה לא מצוי בנהגים בקווים בינעירוניים, אלא בנהגים בקווים עירוניים בהם ישנה תחלופה גבוהה של נוסעים.

50. הפשטות היא שאין כאן גזל מהנהג, כיון שזו התחייבות פנימית בין החברה לבין הנהג [שהאוטובוס אינו בבעלותו], ולכן אין זה מעניינו של הנוסע מה שהוא מהווה תנאי לזכאות הנהג בתשלום עבורו, ולפ"ז תמוה הוא לומר שקיים חיוב ישיר של הנוסע לנהג.

[זו היא השאלה הקשה ביותר בעולה ע"י הנוסעים בתחבורה הציבורית, שלא פעם נתקלים במצב של נסיעה דחופה, כאשר הם מגלים שאין בידם רב-קו מוטען].

51 הפי המבואר לעיל סעיף א' שנסיעה בהקפה הינה מעשה גזילה, והרי ע"פ דין אדם מחויב ליתן כל ממונו להימנע מכך, ככל איסור תורה, על כן דעת הגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברורמן, שלכאורה פשוט, כי אין רשות לנסוע באוטובוס על דעת לשלם פעם אחרת, כמו"כ במקרה שעלה לאוטובוס עליו לרדת ממנו, ככל שאינו מוצא נוסע אחר עם רב-קו מוטען בעל פרופיל זהה שמוכן ויכול לתקף לו⁵³, וככל שלא הצליח ליישם את הפתרון שיובא להלן סעיף ד' [וראה

ברורמן] אבל וודאי שיש בזה עוול להפסיד את הנהג בחלק משכרו⁵¹.
ואעפ"כ שמעתי מהגר"י סילמן והגרש"י זעפראני, שלדעתם יש כאן איסור גזל גם מהנהג⁵² [ולדעות אלו יקשה מאד להשיב זאת לנהג, וכדלהלן פרק ט"ו הערה 222].

ג. האם ניתן להקל כשנתקע ללא אפשרות תשלום

מצוי שאדם עולה על אוטובוס, ומוצא את עצמו ללא רב-קו או ללא יתרה מספקת בו, ופעמים אף בזמן ההמתנה בתחנה קודם העלייה לאוטובוס מתברר לו שאין בידו רב-קו מוטען, השאלה היא מה עליו לעשות [בפרט באזורים שאין בהם עמדת הטענה או בשעות שאין בית-עסק פתוח המאפשר את הטענת הרב-קו].

ולכאורה אף גרמת היזק אין כאן, שהרי אם יבוא ראובן ויאמר לשמעון שאם לוי יעבור כאן יתן לו סכום כסף נכבד, ולוי לא עבר כאן. וכי לוי צריך לשלם לשמעון בגלל תנאי שראובן עשה על גבו?

- 51.** כך שמענו מהגר"צ ברורמן, והוסיף שנאמר לו ע"י נהג חרדי, כי להשערותו הוא מפסיד כל חודש למעלה מאלף שקל מאי תיקוף שעל ידי הנוסעים, שזהו סכום משמעותי עבורו.
- 52.** הגר"י סילמן ביאר שתמריץ זה הוא חלק מקציצת שכירות הנהג מראש שיקבל את התמריץ מהנוסעים, ומשכך כל נוסע מתחייב לנהג בעלייתו לאוטובוס את תמריץ התיקוף. וכעין זה ביאר הגרש"י זעפראני, והוסיף, שאע"ג שהוא רק מניעת רווח, מ"מ גורם לו הפסד, ואסור לגזול בגרמא של מניעת רווח כל שנעשה במכוון.
- 53.** זאת האפשרות הטובה ביותר, לקנות תיקוף מנוסע אחר בעל פרופיל זהה לו [באוטובוס עירוני בתוך 3 דקות מהתיקוף הראשון שלו, כדלהלן בנספח א' סעיף ב'. והאמת היא שבאוטובוסים העירוניים בעידן ה'מעבר' כיום האפשרות בזה אינה כה פשוטה, כיון שהנוסע המשלם עליו לא יתלווה אליו לכל כלי התחבורה הציבורית בהם הוא מעוניין לנסוע בהמשך]. [ובחלק מהאוטובוסים הבינעירוניים בכדי להימנע מדו"ח יש לתקף אצל הנהג, הן כדי שיצא לו פתקית (באוטובוסים שעדיין יש בהם) כהוכחת תשלום, והן כדי להראות לנהג שמתקף עבור הנוסע שאין בידו רב-קו טעון, וכך הפקח לא אמור לקנוס].

לדבריהם, למרות שע"פ ההיגיון והרצון הטוב, הם היו מסכימים לנסיעה חד פעמית באופן שכזה, הרי שבפועל, הן כמדינה, והן כחברה מסחרית הפועלות עפ"י כללים, לא ניתן לאשר התנהלות שכזו. בפרט שהדבר עלול לגרום לכך שכל מי שאינו מעוניין לשלם, יטען לפקח טענה זו.

וראה בהערה 55 סברות מחודשות שניתן אולי באופנים מסויימים להקל בזה.

בהערה 54 מהגר"צ ברוורמן, שמותר לעלות על האוטובוס על סמך שיקח תיקוף מאדם אחר].

גם לאחר הפצרות וניסיון לשכנע את פקידי משרדי האוצר והתחבורה ואת החברות, לאפשר נסיעה לאדם הנמצא באוטובוס בחצות לילה ללא אמצעי תיקוף, על סמך תשלום עתידי, הם לא הסכימו לאשר זאת באופן גורף [למעט האפשרות שתובא להלן סעיף ד'].

54. מהגר"צ ברוורמן שמענו, כי ניתן לעלות על כלי התחבורה על דעת שימצא מי שיתקף בעבורו, שכן ע"פ רוב ימצא אחד שיסכים לתקף בעבורו. ואף כאשר אין נוסעים בעת עלייתו, אפשר שרשאי לעלות על דעת שימצא נוסעים שיעלו בהמשך הנסיעה ויתקפו בעבורו. וגם אם לבסוף לא נמצאו כאלו, אפשר שאין לו לרדת, מאחר שכבר נתחייב בדמי הנסיעה ואין בכך משום תיקון במה שירד, אלא שנמצא שנכשל בגזילה וישתדל להשיבה בהקדם האפשרי [ואעפ"כ רשאי לעלות מתחילה על סמך רוב הפעמים שימצא מי שיתקף בעבורו]. אך בנסיעה בינעירונית יש להסתפק שמא לא חל החיוב כל עוד שמאספים בתוך העיר, וכדלהלן פרק י"א סעיף ג', וא"כ עולה לכאורה שבאופן שרואה לקראת סיום האיסוף שאין מי שיתקף בעבורו, שיהיה עליו לרדת מהנסיעה.

אמנם למעשה צ"ע על סברות אלו של הגר"צ, שהרי החיוב הוא לתקף מיד עם העלייה לאוטובוס, וכפי דעת הגר"צ עצמו להלן פרק ד' סעיף ב' (ועי"ש הערה 64) ופרק ה' סעיף א', וא"כ כל רגע של שהייה באוטובוס, בין בנסיעה עירונית ובין בנסיעה בינעירונית, הרי זה גזל [ומה שמובא להלן פרק י"א סעיף ג', זהו רק לגבי העובדה שהנסיעה בתחנות אלו אינן בנות תשלום בפני עצמן, אולם חיוב התיקוף חל מיד עם עלייתו באוטובוס].

מאידך, אולי במקרים אלו ניתן להסתמך על סמכות הנהג בדבר הגיוני שכזה (עי' להלן פרק י"ד), ולשאול אותו אם ניתן להשתהות עד למציאת נוסע שיתקף עבורו.

55. הנה העיר ת"ח החפץ בעילום שמו, שבאופן שבו אם יעלה הנוסע בלא תשלום יגרם לו נזק רב, היה מקום להתיר לעלות ללא תשלום ע"פ המבואר ברמ"א (חו"מ סי' שח ס"ז) דמי שהיה נצרך לסוס של חבירו בכדי שלא יהיה לו הפסד ולקחו ללא רשותו דאינו נחשב גזלן בכך, שתנאי ב"ד הוא שיהיה זה שופך את יינו של חבירו בכדי להציל את דובשנו. וא"כ באופן שיהיה לנוסע הפסד גדול אם לא יעלה [לכל הפחות כשיעור ההפרש של איבוד דבש לאיבוד יין] הוא יהיה רשאי לעלות על דעת שישלם את דמי הנסיעה מאוחר יותר.

אך כששאלנו את הגר"י סילמן על כך השיב שאין להסתמך להתיר על סמך זה. אכן הגר"ש רוזנברג אמר כי יש מקום לסברא זו.

ועיין בהערה 56 בפתרון נוסף מסויים לדעתו של הגר"ש רוזנברג. **[ועיין להלן בנספח א' הערה 283 בו הובאו שתי בשורות טובות בנושא, ועיין שם הערה 284 בו הובאו** עצות איך לא להיתקע ללא רב-קו מוטען. ובכל מקרה כדאי שהנוסע יחזיק בתא צדדי רב-קו אנונימי זרבי מוטען בסכום כסף קטן למקרה של שכחת הרב-קו שעמו הוא משתמש בקביעות].

ומהגר"צ ברורמן שמענו שאין מקום להסתמך על היתר זה מכמה אנפי: א. דדין כתב בביהגר"א ששוני במחלוקת שהביא הרמ"א בסי' רס"ד ס"ה וסי' רע"ד ס"א, ובש"ך שם סק"א הביא בשם מהרש"ל להכריע לאיסור [אכן עיין בסמ"ע סי' שח ס"ק יד מש"כ לחלק בזה, ומ"מ מידי ספיקא דאורייתא לא נפיק]. ב. לא הותר זה אלא במקום הפסד שמפסיד יינו שהולך לאיבוד אך כאן אינו אלא רוצה להרויח לנסוע במחיר מוזל במקום במחיר גבוה אך אין כאן הפסד ואיבוד ממון. ג. שכאן אם נבוא להתיר כן מחמת הפסד הנוסעים, בודאי לבסוף יבוא מכך הפסד גדול יותר לחברות במה שאנשים יורו לעצמם היתר מחמת פסידתם, וזה ודאי שאין צריך לשפוך דובשנו בכדי להציל יינו של חבירו.

אך שמענו מהגר"צ ברורמן שיש לדון [אך לא למעשה] בסברא מחודשת להתיר להשאיר באוטובוס במקרה שעלה על דעת שיש לו לשלם, ונמצא ששכח את הרב-קו בביתו או שאין בו יתרה מספקת. וזה מהטעם דכיון שעל פי כללי החוק, שאדם עלה לאוטובוס ולא שילם אין לחברה או לפקח זכות להוריד אותו מהאוטובוס, [אם כי שהפקחים עושים כן שלא כדיון], אלא רק לקנוס אותו, וא"כ י"ל דכיון שאין מזכותם החוקית להוריד אותו, אינו חייב לירד, ודו"ק.

והגר"צ הדגיש שאין זה אלא להעיר לב המעיינים, אולם א"א לסמוך על כך להלכה למעשה, דאפשר שמכ"מ עצם השימוש באוטובוס הוי מעשה גזילה, ועדיין הדברים צריכים בירור, ובעז"ה עוד חזון למועד.

אמנם צ"ע על סברא מחודשת זו המבוססת על מציאות שמתבררת כשונה, שכן מה שהפקח לא יכול להוריד מהאוטובוס נוסע שלא שילם, זהו רק למניעת אלימות, אולם הוא יכול להזמין את המשטרה שיש לה סמכויות אכיפה והיא תוריד את הנוסע מכוח זכויותיה של החברה.

56. לדעתו, היות ותיקוף תקין אינו אלא חיוב מכח חוק המדינה ואין בכך גזל מהחברה, מי שאינו חושש לגזל מהמדינה יש בזה קולא אחרת, לנסוע בכל תיקוף שהוא, ואפילו על ידי נוער, חופשי או נסיעת מעבר של אחר, שע"ז החברה תקבל תמריץ תיקוף בנסיעה זו, ובהתבססות על הסברא שהובאה בשמו לעיל הערה 48, ובלבד שלא לבוא לידי חילול ה' [ואם בין כה התכוין להשאיר באוטובוס, לכאורה יש בזה פחות חילול ה' מאשר לא לשלם כלל].

ובאמת יש להסתפק שמה באופנים שמותר לו לנסוע [וכגון ע"י שאילת הנהג וכד'] שלכו"ע יצטרך לנסוע באופן זה של תיקוף כל דהוא כשיש לו אפשרות לכך, שהרי להלן פרק ט"ו סעיף ו' מובא שלרוב דעות הפוסקים ניתן להשיב חוב ע"י השבת דמי תמריץ תיקוף, וא"כ עבור החברה עדיף ש'החוב' ישולם כבר בנסיעה זו, גם אם זה ע"י פרופיל מוזל או חופשי או מעבר של נוסע אחר [כאופן שנתבאר שם איך להשיב חובות], ובלבד שהיא תקבל את התיקוף בנסיעה הנוכחית ולא באיחור.

אסור חוקית [ואם יגיע פקח מובן שאין להטיל זאת על הנהג⁵⁹].

[בקשה זו מסייעת גם להימנע מגזל מהנהג במקרים בהם הוא מקבל תמריץ על כל תיקוף – לדעות (לעיל סעיף ב') הסבורות שיש באי-תיקוף גזל גם מהנהג].

ואם הנהג אומר 'תעשה מה שאתה רוצה', לדעת הגר"י סילמן גם זה חשוב כהסכמה⁶⁰, אולם אם אומר 'אין זה מענייני', אין בכך אישור לנסיעה⁶¹, אלא הרי זה כאומר אל תערב אותי⁶².

ד. נסיעה בהקפה באישור הנהג

ע"א אף הדברים דלעיל סעיף א', שמעתי בפגישה במשרד התחבורה מראשי המחלקות האחראיות על התשלום, וכן טלפונית מחברות האוטובוסים המנויות בהערה⁵⁷, כי ישנו פתרון אחד לנוסע שנתקע בטעות ללא יתרה מספקת ברכ-קו וללא אפשרות לקנות ממישהו נסיעה, והוא, לבקש רשות מהנהג לנסוע ללא תשלום על סמך החזרה בהזדמנות הראשונה⁵⁸, וזאת בתנאי שפקח יוכל לקנוס את הנוסע, כיון שהדבר עדיין

⁵⁷ חברות: 'אגד', 'סופרבוס', 'נתיב/בית שמש אקספרס', 'קווים עילית', 'אלקטרה-אפיקים' ו'דן'.

⁵⁸ ובוזא לא יהיה את פטור ההשבה בחלק מהחברות שפטרו זאת להלן פרק ט"ו סעיף ד', כיון שהן התנו בכך לכתחילה את אפשרות הנסיעה, אולם עדיין ניתן להחזיר את תשלום זה כדין החזרת חובות המבואר שם סעיף ו'.

⁵⁹ וזהו משום שהנהג אינו קשור לענין התשלום לטוב ולמוטב, ועל כן יש לחשוש שהפקח יקנוס את הנהג על כך שהתיר לנוסע לנסוע ללא תשלום, כיון שע"פ החוק 'היבש' אין היתר לנסיעה גם במקרים יוצאי דופן כאלה.

⁶⁰ שכן לדעת הגר"י ההגדרה היא, שככל שיטען הנוסע כלפי הפיקוח שזהו הלשון שהנהג אמר לו ויזדכה, א"כ זהו נוסח שמתיר לו לנסוע כעת [ועל אף שכבר הבאנו לעיל הערה 59 שאין להטיל זאת על הנהג, מ"מ ניתן להשתמש בזה כמוודד להסכמה].

⁶¹ וזהו משום שכיום הנהג לא אחראי כלל על התשלום ואין בידו להוריד נוסע שלא שילם, וא"כ כשלא מסרב זה לא שהוא מסכים, אלא שאינו רוצה להתערב בענין התשלום, ומעדיף להחזיק את עצמו מבחוץ ניטרלי.

ולא ניתן לומר שהנהג הוא העומד הייצוגי מטעם החברה, משום שהדבר דומה לנוסע ברכבת הקלה אשר ידפוק על דלת הזכוכית של הנהג וישאל אותו אם יכול לנסוע בלי רב-קו, מובן שהנהג יסמן לו לזוז מהשטח ולא להטריד אותו בשאלות שאינן קשורות אליו.

⁶² ואף במקום שהנהג אומר את שתי הלשונות גם יחד 'תעשה מה שאתה רוצה, אין זה עניני', הורה הגר"י שיכול לעלות, משום שהכלל הוא שכל שניתנה לו רשות באופן שאי אפשר לבוא אליו בטענות מדוע עלה ללא תיקוף, נחשב הדבר כהסכמה (וכדלעיל הערה 60). ולפי פסק זה יוצא שכמעט אין מצב להיתקע באוטובוס [בחברות שנמנו לעיל הערה 57], כיון שכיום שהנהג לא אחראי על התשלום, בד"כ יענה תשובה זו ולא יאמר לנוסע לרדת מהאוטובוס.

כאן הפרת מדיניות, אולם מובן שהדבר מחייב אותו בהחזרה.

ה. קווי אוטובוס חוזר מהכותל במוצ"ש

בניגוד להיסטוריה רבת שנים בה היה 'הסכם לא כתוב' בין 'אגד' למגזר החרדי לפיו המגיעים לכותל ברגל במהלך השבת או החג יכולים לחזור מהכותל במוצ"ש בנסיעה בהקפה, עם החלפת קווי הכותל לחברות הצעירות 'אקסטר' ו'סופרבוס' הן לא מתירות זאת, לצערנו.

ומהגרמ"מ שפרן שמעתי שיכול להסתמך גם על נוסח של 'אין זה מענייני' ובתנאי שמחזיר למחרת.

ומהגרש"י זעפראני שמעתי יותר מכך, שבמקרים קיצוניים שהדעת מבינה שיש מקום לחריגה, אין צורך בדווקא לבקש מהנהג רשות, רק יש ליידע אותו שנוסע ללא רב-קו ע"מ להחזיר, וזאת משום שההקפדה על תיקוף נובעת ממדיניות, ובחריגה שכזאת הנעשית בתיאום עם הנהג אין

פרק ד'

נסיעות מעבר

הסכימו הגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברורמן שלא ניתן לעלות ולהשתהות עם התיקוף מעבר לפרק הזמן הסביר הנדרש להתארגנות ולגישה למכשיר התיקוף.

ולכן אלו המתקפים רק בסוף הנסיעה, כדי להאריך את סיום זכות נסיעת המעבר, באופן שיתאפשר להם נסיעות נוספות בתוך ה-90 דקות, הם אינם נוהגים כדיון.

וכשעבר ותיקף את הרב-קו רק בהמשך הנסיעה, דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברורמן שמותר לו להשתמש במעבר⁶⁵, ולדעת הגרמ"מ שפרן הדבר מותר רק אם

א. חיוב התיקוף בנסיעת המעבר

לפי מה שנתבאר לעיל פרק ב' סעיף ב' שהחברות מקפידות על תיקוף תקין בכל נסיעה, א"כ כאשר אדם נוסע בנסיעת מעבר [תוך 90 דקות מהתיקוף העירוני הראשון], עליו להקפיד ולחזור ולתקף בכל נסיעה בתוך המעבר, משום שכל הסיבות שנמנו לעיל פרק ג' סעיף א' שבגללם החברה מקפידה על התיקוף בנסיעה הראשונה קיימות באופן זהה גם בנסיעות הנוספות שבתוך המעבר⁶³.

ב. האם מותר להתעכב עם התיקוף

כפי שנקבע בחוק⁶⁴, החיוב לתקף הוא מיד עם העלייה לאוטובוס, ועל כן

⁶³ יש לציין שגם הביטוח המורחב על הנסיעה [שהובא לעיל פרק ב' הערה 40] יש רק בתיקוף באותו כלי הרכב בו תקפו, והתיקוף הראשון לא יועיל לביטוח על נסיעה באוטובוסים הנוספים שבתוך אותו המעבר.

⁶⁴ מתוך פגישה עם משרד התחבורה. וזה לשון החוק (פקודת התעבורה 261 א): "לא ייסע אדם באוטובוס בקו שירות, אלא אם כן שילם **מראש** את דמי נסיעתו ובידו אישור על תשלום דמי הנסיעה, שהונפק באמצעות אחד מאמצעי הכרטוס שקבע המפקח על התעבורה לעניין זה".

⁶⁵ כיון שאמנם עבר על גזל באוטובוס הראשון כשלא נהג לפי דרישת החברה [הדורשת לתקף מיד - ובשעה שמתקף הרי הוא משיב את גזילתו], אך עתה באוטובוס השני אין כל בעיה להשתמש במעבר, שהרי זכאי הוא לנסיעות מעבר עד לאחר 90 דקות מהתיקוף הראשון [וזכות זו אינה תלויה בשעת העליה אלא בשעת התיקוף].

הנסיעה הבאה בחינם. ואף שאינו צריך להפסיד ממחדלי החברה, בכ"ז היות וע"פ חוק סיבות אלו אינן פוטרות מתשלום, והרי על דעת כן נסע את הנסיעה הראשונה בה התחיל את המעבר, א"כ עליו לתקף תיקוף חדש עבור הנסיעה החדשה⁶⁷.

אמנם לדעת הגר"י סילמן והגר"ש רוזנברג, אם החברה אשמה באיחור, יכול להשתמט מלשלם, משום שהיא הפסידה אותו, וכמובן זהו רק באופן שלא יגיע לחילול ה' [וכן דעתם גם במקרה שאוטובוס בינעירוני ישיר לשכונה בעיר מרכזית לא עצר אף שהיו בו מקומות, או שיצא מאוחר, ובעקבות כך היה הנוסע צריך לקחת קו פנימי בעיר היעד או להפסיד נסיעת מעבר שהחלה בעיר המוצא, שיכול לנסוע ללא תשלום בקו הפנימי בעיר היעד (במקרה שהוא מאותה החברה של האוטובוס הבינעירוני), וגם בזה יזהר מחילול ה'].

ה. האם מותר לתקף כמה פעמים באותו אוטובוס⁶⁸

היות ותיקוף נוסף בנסיעה מביא לתשלום תמריץ מיותר מהמדינה לחברה, דעת הגר"צ רוורמן, כי אף שיש להיזהר בגזל

התעכב באונס שלא הגיע למכשיר התיקוף מחמת עומס וכדומה.

ג. מכשיר תיקוף שהחל לפעול רק לאחר שעברו לו 90 הדקות של המעבר

דעת הגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ רוורמן שכאשר נוסע תיקף בנסיעה הראשונה, אולם באוטובוס שבו נסע את נסיעת המעבר החל מכשיר התיקוף לפעול רק לאחר שכבר עברו לו 90 הדקות של המעבר, הוא אינו צריך לתקף בהמשך הנסיעה, כיון שחובת התיקוף היא בתחילת הנסיעה, ואז היה לו זכות נסיעת מעבר, ואינו צריך להפסיד ולתקף תיקוף חדש בגלל המכשירים התקולים. וכן קבלתי תשובה ממשרד התחבורה על שאלה זו, ראה הערה⁶⁶.

ד. הפסיד את המעבר

אוטובוס שלא עצר בתחנה, חיסר או איחר [בין אם הסיבה לכך מוצדקת - כגון שהיה חפץ חשוד או פקק, ובין כאשר אינה מוצדקת - שיצא באיחור וכדומה] ולכן הנוסע הפסיד את ה-90 דקות של זכות ה'מעבר', לדעת הגר"צ רוורמן אינו יכול לנסוע את

66. ז"ל: "במידה והמכשירים תקולים, אין צורך לשלם על נסיעת מעבר" [אמנם לא מוזכר בתשובתם שכך גם אם בהמשך הנסיעה המכשירים החלו לפעול, אולם בשאלתי פרטתי זאת].

67. ניתן להתלונן על כך בפניות הציבור של החברה, ויתכן שהם יזכו את הנוסע עבור התשלום החדש ששולם על הנסיעה שהיתה אמורה להיות בתוך מעבר (פגישה עם משרד התחבורה, ופשוט).

68. סעיף זה אמנם מצוי בד"כ בתוך נסיעת מעבר ולכן נכתב בפרק זה, אולם הוא נוגע לכל תיקוף של חוזה חינמי.

לדעת כמה דקות נשארו לו במעבר או להחזרת חובות (לשיטות הסבורות להלן פרק ט"ו סעיף ו' שאין בעיה להשיב באופן זה) וכדומה, הרי זה מותר, אולם אין לתקף אתם ללא סיבה, ואפי' לדעות הסבורות שאין לחשוש לגזל בכספי המדינה, משום שהדבר נחשב לרמאות שמוציא ממון מהמדינה ע"י הצגת מצג שיקרי שכביכול עשה נסיעה נוספת.

ואי"ש הגר"ש רוזנברג הורה שאף אם עושה כן בכדי להרויח לחברה רשאי.

ו. תיקוף במעבר בין הקרונות ברכבת הקלה⁷²

ברכבת הקלה 'כפיר' בירושלים, חובה לתקף במעבר בין קרון לקרון גם באותה הנסיעה, משום שהנהלת 'כפיר' סבורה שזהו כירידה מרכבת

מכספי המדינה, בכ"ז כיון שצורת השימוש של מכשירי התיקוף היא ללא הגבלת תיקופים ואין חוק האוסר זאת, א"כ כשיש צורך נורמלי לתקף, כגון כשהוא מסופק אם תיקף בנסיעה, או שהוא מעוניין לדעת כמה דקות נשארו לו עד סיום המעבר [או כששילם בתחילת המעבר על נוסע נוסף וממשיך לנסוע לבדו וממילא מתקף תיקוף כפול לחינם], הרי זה מותר. אולם אין לתקף אתם תיקופים ללא סיבה מספקת⁶⁹, ואפי' לא בכדי להחזיר חובות שיש לו לחברה, שאז יש בזה גזל מכספי המדינה⁷⁰ [במשרד התחבורה מבקשים להימנע מתיקופים מיותרים, כדי שיוכלו לקבל ספירת נוסעים נכונה לנסיעות]⁷¹.

והגר"י סילמן סבור, שכל זמן שיש לו איזו שהיא סיבה, וכגון בכדי

⁶⁹ שמענו מעשה מהגר"צ, שבאשכול נסיעות מסוים שהיה שייך לחברה שאינה יהודית, ובו אנשי החמולה היו מתקפים נסיעות מעבר בכמויות גדולות, בכדי להעביר כספים מהמדינה לחברה.

⁷⁰ אמנם אין לומר, שיש כאן גניבה של החברה מהמדינה, בכך שמקבלת תמריצי תיקוף ללא נסיעות נוסע, אלא כיון שזהו ההסכם מול המדינה, שעל כל תיקוף היא תקבל תמריץ, אף אם הוא יתבצע שלא כהוראות, והמדינה יודעת על אפשרות התיקופים הנוספים, א"כ אין בזה גזל של החברה מהמדינה.

⁷¹ והגר"צ העיר, דאמנם עדיין צריך הסבר למה המדינה אינה מפרסמת ומזהירה לא לעשות תיקופים אתם לטובת החברה, כיון שהנוסעים הרגילים שאינם מודעים לתוכן חוברת זו, אינם מעלים בדעתם שהחברה מקבלת תשלום עבור כל תיקוף גם לאחר שכבר תקפו בנסיעה זו.

⁷² הנאלצים לנסוע ברכבת הקלה בירושלים ומעוניינים להימנע מפריצות [או שמפריע להם חוסר הפרטיות] האופיינית בה יותר מאשר באוטובוסים, בשל היותה רחבה וארוכה, **ברכבות הישנות** מומלץ להיכנס לרכבת דרך הדלתות הקטנות הממוקמות בצמוד לחיבור שבין שתי הקרונות, ומ-3 סיבות:

מעבר, ולמובא לעיל סעיף ו' לענין הרכבת הקלה בירושלים שיש לתקף בה אף במעבר בין קרונות, בכרמלית בחיפה לא רק שאין צורך לתקף במעבר מקרון לקרון, אלא די בתיקוף בכניסה למתחם בכדי לנסוע ברכבלית ללא הגבלה [גם לאטרקציה של עליה וירידה שוב ושוב]⁷⁴.

ועלייה לרכבת אחרת⁷³. בניגוד אליהם, ב'דנקל' הרכבת הקלה של גוש דן אין צורך לתקף במעבר בין קרון לקרון בכניסה אחת, אלא אז הוא כהיגיון הפשוט שמדובר בכניסה אחת.

ז. תיקוף בין נסיעות שונות בכרמלית בניגוד למוזכר לעיל סעיף א' שיש צורך לתקף בכל נסיעה בתוך

1. ציבור העומדים שם קטן יותר [כיון שנטייית הנוסעים היא להיכנס בדלתות כפולות ומרווחות].

2. טווח שדה הראייה הפנימי שם קטן יותר [משום שמדובר בשטח צדדי ולא במרכז].

3. טווח שדה הראייה שמחוץ לרכבת הקלה גם הוא קטן יותר וחסום ע"י תא הנהג [סיבה זו שייכת גם ברכבות החדשות].

[בדלתות הקטנות שבקצוות החיצוניות של הרכבת גם ישנן חלק ממעלות אלו, אולם המקום צפוף יותר בשל הנוסעים אשר רצים ממרחק לתפוס את הרכבת ונכנסים בדלת זו הקרובה אליהם, וכן הנוף החיצוני אינו נחסם לגמרי, כיון שאזור תא הנהג חשוף לרציפים ולמדרכות שמשני צדי הרכבת].

יש להדגיש כי דלתות אלו ברכבות הישנות לא נועדו לכניסת עגלות ומזוודות, הפקחים טוענים כי הדבר חוסם ומאט את המעבר בכניסה צרה זו, וכן גורם סיכון למקרה חירום בו יאלצו לעזוב את הרכבת במהירות האפשרית.

שיחה עם חב' 'כפיר' מפעילת הרכבת הקלה. **73**

יש לציין כי רבים תמחו על דבר זה שאינו ידוע, וגם אני לא ידעתי זאת עד שאחד הקוראים יידע אותי בכך. חוסר הידיעה היא מחמת חוסר ההיגיון שבדבר, בצירוף העובדה שהמבקרים אינם מעירים על כך [ועיין להלן פרק י"ז הערה 255 מה שנכתב בזה].

מאידך יש לציין, שברכבת הקלה מצוי רווח שאינו מצוי בשאר כלי התחבורה, וזהו משום שיש בה כיום אפשרות לתיקוף ברציף התחנה, וזה יחול על הנסיעה גם כשעולה על הרכבת הקלה מאוחר יותר, כל עוד יורד ממנה טרם יעברו 90 דק' מאז התיקוף ברציף [גם אם התיקוף ברציף נעשה בדקה ה-90 מתחילת המעבר! (כן שמעתי מכמה פקחים בכפיר)].

אמנם יודגש [בפרט בענין זה של תיקוף ברציף זמן רב-קודם הנסיעה], שהיות ומבקר ב'כפיר' לא יקנוס נוסע רק כל עוד לא עברו שעה וחצי מהתיקוף האחרון (וכפי שהובא להלן פרק י"ז הערה 255), א"כ הימצאות ברכבת הקלה לאחר שעה וחצי מהתיקוף האחרון הרי זה גזל, כיון שאז כבר אין לו אישור נסיעה. כמו"כ, תיקוף ברציף יחול רק על הקרון הראשון בו נוסע לאחר התיקוף, בעוד שבמעבר לקרון נוסף יש לתקף שוב גם בתוך 90 דק' מהתיקוף הראשון, כדרישת 'כפיר' [והיה אם תיקוף ברציף בסיום המעבר הוא יצטרך לתקף מחדש מהערך הצבור].

שמעתי ממנכ"ל הכרמלית. והוסיף לי שברכישת כרטיס נייר לא צריך לתקף כלל. **74**

פרק ה'

תעריפי נסיעה לפי מרחק⁷⁵

עצמה, אלא לפי המרחק שהנוסע מבקש לנסוע, מצוי מאוד באוטובוסים בינעירוניים בהם יש מקדימה ולידטור שרק הנוסע מתעסק עמו ללא חקירת הנהג, ובו כמה קודים [לעת עתה ברירת המחדל בו הוא הקוד נמוך], והנוסע עומד בפני ניסיון להורות היתר, ולהיתמם ולתקף את התעריף הנמוך.

זהויות שהחברה מורה לנהוג כמו הכללים של משרד התחבורה, דעת הגר"י סילמן, הגר"מ שפרן

יש להקדים לפרק זה, שהיות ורפורמה זו נקבעה לפי כללים שאינם בדווקא הגיוניים, על כן החשוב ביותר הוא לברר היטב את החוק, ורק אח"כ להיווכח מה עדיין נשאר לדיון הלכתי⁷⁶.

א. האם צריך להקפיד על תיקוף בתעריף הנכון

מאז רפורמת 'דרך שווה' בה תעריף הנסיעה אינו מוגדר לפי הנסיעה

⁷⁵ ידונים אלו החלו מאז רפורמת 'דרך-שווה' מאב תשפ"ב.

⁷⁶ יש שהתלוננו על היתרים שונים המוזכרים בפרק זה, כאילו מדובר ב'תחכומים', 'קומבינות' או 'פולשטיקעס', וכו', אולם אדרבא, זוהי הוכחה שאין מטרת הקונטרס להקל או להחמיר, אלא להציג את ההלכה כפי שהיא, ומי שחש שהפסקים בפרק זה נוגדים את מצפוננו, שיוסיף לשלם כפי הנראה בעיניו.

[נוסיף שמי שחש על כספי המדינה המפסידה מתחכומים אלו, שיתבונן ברפורמות החדשות השונות ויווכח שהן בנויות במהלך שאינו חסכוני למדינה כלל. שכן בעלי החופשי הארצי לא די שאינם מכניסים מאומה למדינה הנמורת הק"מ שהיא משלמת לחברות, אלא הם אינם מכסים כלל את מאות תמריצי התיקוף הניתנים לחברות מחמת התיקופים שלהם בכלי התחבורה השונים שהם נוסעים במשך החודש. גם בעלי פרופיל מיטיב בד"כ אינם מוסיפים הכנסה בנסיעות עירוניות, אלא במקרה הטוב הם רק מכסים את תמריצי התיקוף הניתנים לחברות, ואילו בנסיעות מעבר המדינה משלמת עליהם יותר ממה שקיבלה מנוסעים אלו. ואפי' מבוגרים בעלי פרופיל רגיל המשלמים בנסיעות עירוניות מחיר מלא, פעמים רבות שתמריצי התיקוף הניתנים לחברות מחמת נסיעות המעבר שלהם עוברים את דמי התיקוף, כך שבסופו של דבר עיקר ההכנסה למדינה נותרה מהנסיעות הבינעירוניות של נוסעים שאינם חנימיים (ולכן צע"ג מדוע משרד

בזה גם אם לא יוסיף לשלם אין בכך משום רמאות.

ג. כשתחנת הביניים בתעריף גבוה מתחנות ההמשך

מצוי שנוצרים במסלולים מעגליים מצבים אבסורדיים, כאשר במשך הנסיעה האוטובוס הולך ומתרחק מנקודת המוצא וכך עולה התעריף לגבוה יותר, ואח"כ האוטובוס חוזר ומתקרב לתוך הטווח של התעריף הנמוך יותר.

ובזה, אף שאין היגיון לשלם את התעריף הגבוה עבור נסיעה עד תחנת האמצע, שהרי למעשה הוא יורד לפני הנוסע שישלם את התעריף הנמוך [ואולי ניתן להוסיף סברא שהנוסע מצידו רכש זכות נסיעה עד לטווח הרחוק, רק שלא מממש את זכותו, אלא יורד באמצע הנסיעה], בכל זאת דעת הגר"י סילמן, הגרמ"מ שפרן והגר"צ ברבורמן שצריך לתקף לפי המקום שבדעתו לרדת, כיון שהחברה מורה לתקף כהוראות משרד התחבורה שקבע כללים אחידים לתשלום לפי המרחק האוירי מתחנת העליה ועד הירידה⁷⁷

והגר"צ ברבורמן, שיש לשלם לפי התעריף המתאים [וראה לעיל פרק ג'] הערה 48 בדעתו של הגר"ש רוזנברג].

עוד הוסיפו הגר"י סילמן, הגרמ"מ שפרן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברבורמן, שאפי' כשהמרחק משתנה בטווח של רחובות סמוכים אין להשתנות עם התיקוף, אלא יש לתקף בתחנת העלייה אף שהתעריף גבוה יותר.

ובמקרה שהנהג מורה או מאשר נסיעה בתעריף נמוך, דעת הגר"י סילמן שהיות והחברה לא מפסידה יכול לסמוך על אישורו, וזהו רק במקרה שהמבקר לא יקפיד עליו ויוכל לתרץ לו שלא היה ברור לו וכו', אולם אין לו סמכות לעשות לנוסע 'טובות' כאשר התעריף ברור מעל לכל ספק.

ובמסופק היכן מתכוין לרדת, דעת הגר"י סילמן שאין הוראת היתר לשלם כמחיר הנמוך, וגם אם אין כאן גזל הרי יש כאן רמאות.

אך אם תכנן לרדת בתחנה מסוימת ואח"כ רואה צורך להמשיך עוד,

התחבורה מגביר את האכיפה על התיקוף בנסיעות העירוניות. א"כ נאמר שחשוב לו המידע והאינפורמציה של ספירת התיקופים לצורך התייעלות וכו').

אציין שאין חלילה בהצגת הדברים הנ"ל בכדי לתת גושפנקא לגנוב מכספי המדינה בתשלום בתחבורה הציבורית, אלא רק להבהיר מדוע הנהגה לפנינו משורת הדין בכדי להרוויח למדינה (מעבר לחיובות ע"פ חוק ובמקום שאין חילול ה') אינה בהכרח תואמת את התנהלות הכספים ברפורמות החדשות שבין כה אינו רווחיות למדינה].

77. אמנם גם לדעתם אם ראה צורך לרדת באמצע הנסיעה בתחנה האמצעית שהיה צריך לשלם עליה מלכתחילה בתעריף גבוה יותר, אין מניעה מלרדת [ולא צריך להשלים מאוחר יותר את ההפרש, כיון שאין בזה הפסד לחברה, וכדלעיל במבוא].

במציאות, כשנוסע עם אותו הרב-קו את הנסיעה הבינעירונית נקטע המעבר לעת עתה מחמת שמכשירי התיקוף אינם חכמים בכדי לזהות אותו ברב-קו, כיון שנעשה שימוש נוסף בערך הצבור בנסיעה החדשה, לכן הפתרון הוא להשתמש ברב-קו אחר עבור הנסיעה הבינעירונית וכך יהיה ניתן להמשיך לנסוע ברב-קו הראשון בתוך 90 דק' בנסיעת פחות מ-15 ק"מ בכל מקום בארץ.

וכששאלתי את הגר"י סילמן לדעתו בזה השיב שכל עוד לא הגבילו⁷⁹ והמכשיר נותן אז זה אפשר.

[אא"כ החברה עצמה מורה שלא להקפיד על כך⁷⁸].

[**ובדעת** הגר"ש רוזנברג בזה, עיין לעיל פרק ג' הערה 48].

ג. האם נסיעה בינעירונית קוטעת את נסיעת המעבר

בבירור חוקי לא מצאתי שמוזכר את הצורך להצמדת נסיעת המעבר לנסיעה הראשונה. ולפ"ז סברא פשוטה היא שבדיוק כמו שנוסע היורד מהאוטובוס הראשון יכול לצעוד רגלית ואז להמשיך בנסיעת מעבר, כך גם ביכולתו לנסוע לעיר אחרת בתחבורה פרטית או ציבורית ולהמשיך בה את המעבר מהנסיעה העירונית הראשונה.

⁷⁸ וכגון 'קווים-עילית' מירושלים לביתר עילית [ובעבר מאלעד למודיעין עילית].

⁷⁹ ואמנם בצו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית (תשפ"ב 2020) מובא: "מחיר הנסיעה לנסיעה בודדת בתעריף הקבוע למרחק של עד 15 ק"מ כמצוין בטבלה שבפרט 2, כולל נסיעת מעבר במרחק של עד 15 ק"מ ושבוצעה **ברציפות** במשך 90 דקות ממועד התיקוף הראשון, וזאת רק בין אוטובוס, רכבת מקומית ורכבל, ובתיקוף באמצעות רב-קו או באמצעי תשלום מתקדם; מחיר הנסיעה לפי פרט זה אינו כולל נסיעת מעבר בכל נסיעה שמשלבת את הרכבת, ונסיעה ברכבת תקטע את הזכאות להמשך נסיעות מעבר לפי פרט זה בפרק הזמן כאמור".

המתבונן ישים לב שהנסיעה השניה אינה מוגבלת למוצא במרחק מסויים מהנסיעה הראשונה, אלא רק בכך שהיא תהיה נסיעה קצרה מטווח של 15 ק"מ, ומותנית בכך שתהיה ברציפות (בשימוש ברב-קו) מהנסיעה הקודמת [ולכאורה לכן בצו הפיקוח על מחירי הרכבת פירטו יותר את העובדה שהנסיעה ברכבת קוטעת את הזכאות לנסיעה עירונית בתוך 15 ק"מ, כיון שאף שגם היא בתוך 15 ק"מ, בפועל היא מייצרת חוזה שונה הקוטע את חוזה הנסיעה הרגיל].

[לא הצלחתי לברר איך האפליקציה מתנהגת במקרה שכזה, אולם בשיחה עם מוקד חברת הופ-און נאמר לי שהנסיעה הבינעירונית אינה קוטעת את הנסיעה העירונית, וזה מוכיח לדברינו לעיל שמכשירי התיקוף מוגבלים].

ובן אישרו לי במשרד התחבורה את הדברים הנ"ל וכתבו לי על שאלה זו⁸¹: "משרד התחבורה מאפשר לכל נוסע לעשות את החישובים המתאימים לו על מנת להוזיל את עלות הנסיעה, והכל במסגרת החוק ותוך תיקוף כל נסיעה ונסיעה"⁸².

ובן כתבו לי על כך גם 'אגד':

"אין בעיה חוקית לעשות זאת, כפי שלא היתה בעיה חוקית לעשות זאת גם עם המחירוניס הקודמים, ובלבד שמדובר בקו שיש בו תחנות איסוף והורדה בדרך, שהרי אם מדובר בקו ישיר או בקו שהתחנות בדרך הן לאיסוף בלבד, הרי שודאי לא ניתן לחלק את הנסיעה".

וההפבר בזה שרפורמת 'דרך-שווה' אינה מבוססת על תשלום

ד. האם ניתן לחלק קטע נסיעה ארוך לשניים קצרים

הנוסע קטע נסיעה ארוך המחייב אותו בתשלום של תעריף גבוה יכול לכתחילה לחלק תיאורטית את הנסיעה, ולהחשיבה כאילו נוסע מתחנת המוצא אל תחנה אמצעית, ומהתחנה האמצעית אל היעד, ובכך להרוויח כאשר יש לו חופשי לתעריף הנמוך יותר [הכולל את קטעי הנסיעה הקצרים] או אף מעבר [המשמש כ'חופשי' במשך 90 דק' לטווח נסיעה של פחות מ-15 ק"מ], וזאת ע"י שמתקף שוב בהגיע האוטובוס לתחנה האמצעית בתוך טווח הק"מ של התעריף הנמוך, וזהו בתנאי שתחנת האמצע מיועדת הן להעלאה והן להורדה⁸⁰, שרק כך התחנה יכולה לשמש הן כיעד לנסיעה עד כעת והן כמוצא של הנסיעה מכאן והלאה.

⁸⁰ דוגמא מצויה היא נסיעה ממודיעין עילית לירושלים, שניתן לשלם בה מחיר של נסיעה עירונית ולתקף שוב בצומת בית חורון.

דוגמא חזקה יותר היא נסיעה בקו 961 מטבריה לירושלים, כאשר כל התחנות משמשות לאיסוף והורדה, וביניהן יש פחות מ-15 ק"מ, כך שדי לתקף בתעריף של נסיעה עירונית ואח"כ לתקף בכל תחנה בטווח הנמוך מ-15 ק"מ מהתיקוף הקודם [לא בדקתי לעומק את המרחקים, וגם לא את זמן הנסיעה].

⁸¹ יש להדגיש שגם אם ימצא מכתב שונה ממשרד התחבורה, עדיין לא פג תוקף מכתב זה, משום שבבית משפט הוא בוודאי יועיל, ומצד החברות לא אמורה להיות התנגדות לכך, שכן הן רק מרוויחות מכך תמריצי תיקוף נוספים.

⁸² כמובן שהדבר הוא למורת רוחו של משרד התחבורה, ולפי היכרותי עמו לא כ"כ אכפת לו מהתשלום אותו מפסיד משרד האוצר [וכלפיו הנוסע מוגדר כ"נבל ברשות משרד התחבורה"] ע"י שמקבל תיקוף בתעריף נמוך, ובנוסף אף משלם לחברה על כך שני תמריצי תיקוף, כמו מהעובדה שהוא מאבד את האינדיקציה הנכונה של מס' הנוסעים ע"י שהנוסע מתקף מס' פעמים באותה הנסיעה (עיי' לעיל הערה 76). אולם מה לעשות, זהו תוצאות הרפורמה שרצתה לפשט ולאחד את מחירי הנסיעה בכל הארץ [ובפועל במקום לפשט זה רק סיבך, ואכמ"ל].

תחנת החיתוך, ובתחנת החיתוך משלם שוב עד תחנת החיתוך הבאה או עד היעד, וללא צורך לרדת מהאוטובוס בתחנת החיתוך ולעלות על האוטובוס הבא בקו זהה [ועיין בהערה 83 עוד כמה אופציות של חיסכון באדם הנוסע ברצף נסיעה בינעירונית ונסיעה עירונית].

ה. האם צריך לרדת כשמחלק את הנסיעה

לפי מה שנתבאר לעיל סעיף ד' שאין בעיה לחלק את הנסיעה, ונסיעת שני המקטעים נחשבת רשמית כשתי נסיעות שונות, א"כ פשוט שאין צורך להטריח את עצמו ולבזבז את זמנם של הנוסעים והנהג [ואף להתבזות] ולרדת ולעלות שוב לאוטובוס, אלא די בתיקוף בזמן שהאוטובוס חולף בתחנה

לפי נסיעה ספציפית [כפי שהיה כל השנים שלכל נסיעה או קטע ממנה היה קוד משלו, כמו"כ כרטיס החופשי (שאינו ארצי) היה לאזור מסוים (אם עירוני ואם מטרופוליני)], אלא לפי מרחק הנסיעה. והיות שלא תלו את החופשי או המעבר באזורים ספציפיים, אלא קבעו אותם בכל מקום בארץ, ממילא באותה מידה שהנוסע יכול לממש את החופשי [או המעבר - שהוא בעצם 'חופשי לנסיעות פחות מ-15 ק"מ למשך שעה וחצי] בקטעים שונים לחלוטין, או אף בשתי נסיעות שונות ברצף המרכיבות את המסלול שנוסע אוטובוס זה, אזי הוא גם יכול לממש זאת גם בנסיעה רציפה באוטובוס זה ע"י שחותך אותה לכמה מקטעים קצרים, כשעל הקטע הראשון משלם לפי מרחק מתחנת העלייה עד

- 83. א.** נוסע העולה על אוטובוס בינעירוני לנסיעה בת פחות מ 60 ק"מ יכול לתקף בתעריף של 40 ק"מ, ובהגיע האוטובוס לתחנת איסוף-הורדה בסוף ה-40 ק"מ הוא מתקף תיקוף חדש של נסיעה עירונית, ובזה מתחיל את המעבר שימשיך בנסיעה העירונית בעיר היעד. וכך חוסך את ההפרש שבין התעריף של 40 ק"מ ל-60 ק"מ.
- ב.** גם להיפך מהציוו הנ"ל, אם קודם נוסע נסיעה עירונית ואח"כ עולה על האוטובוס לנסיעה בינעירונית כנ"ל, יכול לתקף בראשונה באוטובוס הבינעירוני את המשך המעבר שהתחיל באוטובוס העירוני, ובהגיעו לגבול של פחות מ-15 ק"מ הוא מתקף את הרב-קו בתעריף של פחות מ-40 ק"מ. וגם בזה חוסך כנ"ל.
- ג.** בציוו הקודם, אם כשנוסע נסיעה עירונית ועולה על אוטובוס בינעירוני לנסיעה של עד 60 ק"מ אין תחנות בתוך 15 הק"מ הראשונים, הוא יכול לשלם ברב-קו אחר בתעריף של 40 ק"מ בלבד, ובהגיע האוטובוס לתחנת איסוף-הורדה בגבול ה-40 ק"מ הוא יתקף ברב-קו הראשון את המשך המעבר של הנסיעה העירונית [אם עדיין לא עברו 90 דק']. וגם בזה חוסך כנ"ל [ובזה צריך להשתמש בדווקא בשני כרטיסי רב-קו כפי שנתבאר לעיל סעיף ג' ולהלן נספח א' סעיף ג' שהנסיעה הבינעירונית משבשת את קריאת המעבר ע"י מכשיר התיקוף].

שמעיקר הדין מי שנוהג כהלכה אין בזה חילול ה', אולם למעשה היה ראוי לכתחילה להתנהג באופן חלק ולשלם בלי תחכומים בכדי שלא לבוא למצב של תמיהות של אחרים.

ומי שקשה לו הדבר מסיבות שונות⁸⁸ יש לחלק בין המקרים:

אם מדובר בתשלום עצמי בולידטור המותקן ליד הנהג, א"כ לכאורה אין בזה חילול ה', שהרי גם אם יש נוסעים הרואים אותו הם אינם אמורים לדעת היכן הוא יורד.

וגם אם מדובר בתשלום אצל הנהג עצמו, עדיין יש לחלק בין אם מדובר בנהג שלא מעניין אותו ענין התשלום, שאז לכאורה אין בזה חילול ה', לבין אם מדובר בנהג עירני מאוד

המשמשת לירידה ועלייה לקו זה⁸⁴, וכן הסכים הגר"צ ברוורמן [וכן כתבו לי 'אגד', עיין הערה⁸⁵].

ו. האם יש בכך בעיה של חילול ה'

באופן מעשי, רבים לא מנצלים את אפשרות חיתוך הנסיעה, בגלל המובא לעיל הערה 76, או מחוסר ידע או בגלל אי נעילות מהנהג והנוסעים [בפרט באוטובוסים בהם עדיין הנהג אחראי על התשלום]⁸⁶.

וכששאלתי את אבי מורי שליט"א ואת הג"ר דב גרשון מלצר שליט"א בענין חילול ה' שבדבר, ציינו לי שאכן הדבר אינו פשוט, וכפי שמוכא בהערה⁸⁷ ולפ"ז בנידוננו אף

⁸⁴ רק הסתפק הגר"צ, האם הנוסע יכול לחזור ולתקף גם קודם שהאוטובוס מגיע לתחנת הביניים, ולחילופין, עד מתי הוא יכול לתקף לאחר שהאוטובוס כבר עזב את תחנת הביניים, שהרי ודאי שאינו צריך לצמצם בדיוק כשהאוטובוס עומד בתחנת הביניים [ונראה שמעט אחרי התחנה מועיל, שהרי גם נוסע העולה בנסיעה בינעירונית הרי הוא מתקף לאחר שהנהג כבר עזב את התחנה והחל בנסיעה].

⁸⁵ וז"ל: "אמנם רשמית זה נחשב כאילו הנוסע ירד ועלה, אך ברור שבפועל אין צורך לעשות זאת אלא רק לתקף שוב".

⁸⁶ כמובן שהתחושה כאובה בידענו שגם הישרים במשתמשי האפליקציה עושים זאת לעצמם בשקט, ורק מחמת שאנו משלמים פזית ב'רב-קו' שהנהג מעורב בתשלום, ואף עיני הנוסעים מופנות לקדמת האוטובוס, אנו יוצאים נפסדים, אולם כבר הרחבנו בנושא ב'דברים אחדים למהדורה החדשה'.

⁸⁷ מצינו ברמ"א (חו"מ סי' שמ"ח ס"ב) שגם לדעה שמותר להטעות עכו"ם הרי זה אסור במקום של חילול ה'.

כמו"כ מצינו באג"מ (או"ח ח"א סי' צ"ו) שהעירו לו על כך שנוסע לאחר זמן הדה"נ, וכתב ע"ז שמוותר לגברים לנסוע לאחר הדה"נ, כיון שהם לא קבלו ע"ע שבת, ואין לאסור משום מראית העין, שהרי הרואים צריכים לדעת את ההלכה שהדבר מותר, ומ"מ היות ויכול להיווצר קלקול שיחשבו שהוא מזלזל בכבוד שבת אזי הוא יפסיק מכך.

⁸⁸ וכגון שהוא דחוק כספית או שלא מסוגל לשלם תשלום שלא חייב בכך...

זה לא מוצא כן בעיניו אזי ישלם את המחיר המלא (והתשלום בזה אינו עבור הנסיעה אלא עבור כבוד ה', והמקום ימלא את חסרונו).

וב' אחד יעשה בחכמה במקרים אלו שיש מחד חסכון כספי ומאידך חשש חילול ה' מחמת הרואים שלא מכירים את הרפורמה לעומקה [וכשבכ"ז רוצה לנהוג כמו עיקר הדין, והנהג לא מאפשר לו, עי' להלן פרק י"ד סעיף ב'].

כלפי התשלום⁸⁹, שבו יש הבדל בין אם הנוסע מתקף בתוך מעבר מאוטובוס קודם [שלא מתעסק בזה עם הנהג וגם יש לו צליל ואור ירוק כך שיכול להבין ש'הנסיעה אושרה'] למקרה שמתקף באוטובוס זה מחדש שהנהג שותף בתשלום בכך שצריך לבחור בין התעריפים השונים⁹⁰ [שאז אמנם לכתחילה יכול לבקש מהנהג את המחיר הנמוך ולומר לו שפועל ע"פ הוראות משרד התחבורה⁹¹, אולם אם בכל זאת

89. ואין בזה חילוק בין המגזרים, משום שבכל מגזר מצויים נהגים שלא מעניין אותם מה שיעשה הנוסע [שהרי החברה והנהג מקבלים תשלום זהה על התיקופים בלי הבדל בין התעריפים], ומאידך ישנם נהגים החשים כאילו כספי הפדיון אמורים להגיע אליהם, או שהם לא מסוגלים לראות נוסע מתחכם...

90. ובאמת הפתרון בד"כ להימנע מחיכוכים עם הנהג הוא לתקף קודם באוטובוס עירוני, וכך כשיעלה לאוטובוס הבינעירוני המכשיר יאשר את המעבר ומיד יכנס פנימה [כשבהמשך יתקף בתחנות החיתוך], ובלי להצטרך לחסדי' הנהג השולט על התעריף לתשלום.

91. ועדיף להצטייד עם המכתב של משרד התחבורה [ניתן להשיגו במייל של הקונטרס].

פרק ו' נסיעה ברב-קו של אחר

קיימים גם הסדרי נסיעה המקנים הנחות אישיות בהתאם לפרופיל מטיב של נוסע מוגדר (כגון: אזרח ותיק, נוער). כרטיס מהסוג הזה הינו אישי ולא ניתן להעברה, שכן הוא מותאם בקריטריונים לאותו נוסע מסוים".

ולפי דעת הגר"י סילמן שיש בזה גזל מהחברה. ואף שבאמת אין לה מכך הפסד מ"מ היא אוסרת על כך בכדי לעמוד בתנאי הרישיון של משרד התחבורה, והיא מעדיפה להיזהר מחשש רחוק שמא תיפסד ותיקנס על כך, מאשר להרויח לנוסע.

והוסיף הגר"צ ברורמן, שיש בזה גם גניבה מהמדינה, כיון שע"י תיקוף זה הוא מעביר דמי תיקוף מהמדינה לחברה ללא כל תמורה על כך⁹⁴.

א. שימוש בחוזה חופשי ברב-קו אישי⁹² של אחר

ישנם השואלים האם מותר לנוסע להשתמש ברב-קו המוטען בחוזה חופשי חודשי אישי של אחר, שהרי החברה איננה מפסידה מכך כלל, משום שמקבלת את דמי תמריץ התיקוף שלה עם ספירת התיקופים. ובפרט כשהנוסע מחזיק בחוזה חופשי פעיל ורק אינו נמצא בידו, שאז עקרונית גם המדינה לא מפסידה מכך.

ולמעשה קבלתי ע"כ תשובה ממשרד התחבורה (וכע"ז נאמר בנוהל להלן הערה 97⁹³) בזה"ל: "כאשר מדובר על "כרטיס רב-קו אישי" מדובר על כרטיס הכולל בתוכו הסדרים תקופתיים למשך תקופת זמן הנקובה בהסדר (כגון: חופשי חודשי) וכן

⁹² כרטיס רב-קו 'אישי', הוונה לכרטיס עליו מופיעה תמונתו של בעל הכרטיס, וזאת בניגוד לכרטיס אנונימי, שאין בו כל זיהוי של בעליו.

⁹³ וכן מקורו בנוהל 'הנפקת כרטיסים חכמים' (סעיף 5.11) "כרטיס חכם אישי לא ניתן להעברה לנוסע אחר".

⁹⁴ ואף שבפועל לפעמים הפקחים לא בודקים אם התמונה המופיעה על הרב-קו זהה לאדם שתקף בו (ובוודאי שלא מבקשים מהנוסע לפתוח את הנרתיק שבו נמצא הרב-קו בכדי להיווכח בזהותו), וא"כ היה מקום להוכיח מכך שהאינטרס של החברה הוא רק שהנוסע יתקף והחברה תקבל את דמי התיקוף. למרות זאת, ברור שהחברה דורשת לעמוד בכללים שהיא קבעה, והיא מכריזה בבירור שהיא אינה מוכנה לנסיעה ברב-קו אישי של אדם אחר.

לנוסע אחר, שכן נאמר שם שההנחות הן אישיות ומותאמות לנוסע המסויים המחזיק ברב-קו.

זע"ב קבלתי המשך הסבר במכתב הנ"ל ממשרד התחבורה: "ישנה החרגה לכרטיס מסוג זה, כאשר מדובר באזרח ותיק או נוער, ניתן להעביר את כרטיס הרב-קו לשימוש נוסע העונה על אותו הפרופיל לו הוא זכאי, תוך שימוש בערך הצבור בלבד ולא בחוזה תקופתי".

אולם: "למען הסר ספק לא ניתן לעשות שימוש עבור ילדים באמצעות כרטיס רב-קו שמעודכן בפרופיל אזרח ותיק".

ומכאן שעל אף האמור לעיל סעיף ב' שניתן לנסוע ברב-קו של אחר בפרופיל זהה, הרי שבפרופיל מיטיב של אחר ההיתר הוא רק לבעל פרופיל של נוער להשתמש בפרופיל נוער וכן לבעל פרופיל אזרח ותיק להשתמש בפרופיל אזרח ותיק⁹⁶, אבל נוער אינו יכול להשתמש באזרח ותיק או להיפך, וכמו"כ בהטבות אחרות לא ניתן להשתמש זה על זה, גם כשהסיבה להנחה היא זהה.

ב. שימוש בערך הצבור ברב-קו אישי של נוסע אחר בפרופיל מבוגר

לגבי שימוש ברב-קו אישי של נוסע אחר, קבלתי מכתב ממשרד התחבורה בזה"ל:

"כאשר מדובר בשני כרטיסי רב-קו בהם מוטען פרופיל זהה, אין מניעה לשלם האחד על השני באמצעות הערך הצבור, שכן הוא נרכש מתוקף אותה הנחה"⁹⁵.

ומכאן יוצא למעשה, שנוסע יכול להשתמש עם הערך הצבור בכרטיס האישי של נוסע אחר, וזאת כאמור רק כשמדובר בפרופיל זהה.

ג. שימוש בערך הצבור ברב-קו אישי של נוסע אחר בפרופיל מיטיב

לעיל סעיף ב' נוכחנו שאין בעיה להשתמש בערך הצבור של נוסע אחר, והדבר פשוט ברב-קו של מבוגר בו אין הנחה.

השאלה תהיה ברב-קו מיטיב [היינו שהוא מיטיב ונותן הנחה כספית] האם גם אותו ניתן להעביר

⁹⁵ החרגה זו היא מיום 07/08/17 (למנינים), זאת לאחר תלונות רבות של הציבור על כך שנקנסו אף ששילמו דמי נסיעה מלאים, רק השתמשו ברב-קו שאינו אישי, ואז הוחלט להתיר שימוש ברב-קו גם למי שאינו בעליו ובתנאי שלא טעון בו הסדר נסיעה שכולל הנחה או מנוי תקופתי.

⁹⁶ וסיבת ההיתר של המשרד באלו, הוא משום שברוב המקרים ניכר על פניו גילו של הנוער והאזרח ותיק, ולא שייך בזה כ"כ רמאות [אא"כ הם תושבי חו"ל שלא מגיע להם הנחה], משא"כ סטודנט, זכאי, וכו', התלויים ועומדים במסמכים שמאחוריהם.

ד. שימוש במעבר ברב-קו
אישי של אחר

לאחר שלעיל סעיף ב', הובא להתיר שימוש ברב-קו האישי של אחר כשזה מהערך הצבור, יש לדרון האם שני נוסעים יכולים להשתמש בנסיעה אחת מהערך הצבור, כשהאחד מתחיל אותה והשני ממשיך עמה בנסיעה אחרת בתוך 90 הדקות של המעבר. שהרי מצד אחד השימוש בערך הצבור אינו אישי, וא"כ גם כשממשיך את הנסיעה שהחל האחר שום פקח לא יכול לגלות זאת ולקנוס על כך, ומאידך, לא זאת היתה מטרת משרד התחבורה להתיר שימוש בערך הצבור של אחר (עייין לעיל הערה 95). ולמעשה דעת הגר"י סילמן, הגר"ש רזנברג והגר"צ ברוורמן, שכיון שבפועל אין חוק האוסר זאת מפורש א"כ אין בכך משום גזל, ואף

רמאות אין כאן [וגם חשש חילול ה' אין כאן].

ובאופן ששני הנוסעים נמצאים ביחד באותה הנסיעה, עיין להלן סעיף ו'.

ה. שימוש בחוזה חופשי או בהמשך מעבר ברב-קו אנונימי של אחר

בניגוד לרב-קו האישי שנתבאר פרטיו בסעיפים הקודמים, הרי שלפי הוראת משרד התחבורה מותר לכתחילה להשתמש ברב-קו אנונימי בחוזה חופשי יומי או בנסיעת מעבר שהחלה ע"י נוסע אחר, וכפי שמובא בהערה 97.

וטעמים הוא משום שלא יכולים ליצור חוק 98 ולא לבוא במענה וטענה בדבר שלא ניתן לאכוף אותו

97. נוסח השאלה שנשלחה למשרד התחבורה היה: "האם מותר לטעון חופשי יומי על כרטיס אנונימי, ואחרי השימוש להעבירו לאחר שישתמש בו עד סוף היום".

נוסח התשובה מהמשרד היה: "כרטיס רב-קו אנונימי ניתן להעברה למספר נוסעים שונים". נוסף בזה נוסח שקבלתי מהדוברות: "בכרטיס אנונימי, אין הגבלה מבחינת השימוש - והוא ניתן לשימוש על ידי מספר משתמשים".

והרי הנוסח בנוהל (פיקוח על תשלום דמי נסיעה בקו שירות באוטובוס' סעיף 6.4.1): "יש לשים לב כאשר מדובר על 'כרטיס רב-קו אישי' - מדובר על כרטיס שאינו ניתן להעברה שכן הוא מותאם בקריטריונים לאותו נוסע מסוים. ישנה החרגה לכרטיס מסוג זה, כאשר מדובר באזרח ותיק או נוער ניתן להעביר את כרטיס הרב-קו לשימוש נוסע העונה על אותו הפרופיל לו הוא זכאי, תוך שימוש בערך הצבור בלבד ולא בחוזה תקופתי. לעומת זאת, כאשר מדובר על 'כרטיס רב-קו אנונימי' - מדובר על כרטיס שלצורך הנפקתו לא נמסרים פרטים אישיים ולא ניתן להגדיר בו הסדרי נסיעה תקופתיים ואף לא לטעון בו זכויות אישיות, כרטיס מסוג זה ניתן לשימוש לכלל ציבור הנוסעים שכן אינו מייחד קבוצה מוגדרת הזכאית להטבות ולתנאים חריגים ולכן, ניתן להשתמש בו לתיקוף יותר מנוסע אחד".

98. זהו משום שבחוק מקפידים שלא לכתוב חוקים 'מתים' שאינם ניתנים לאכיפה, דבר שיביא לזלזול בכל מערכת החוקים.

ברב-קו של נוסע אחר הנמצא כבר בשימוש בנסיעה זו [בחופשי או מעבר - שניהם לאחר 3 דק' מהתיקוף הראשון], הגם שהחברה מקבלת בזה תמריצי תיקוף כדבעי וכן ספירת תיקופים נכונה לאוטובוס זה, משום שהחברה מקפידה על כך שהתיקוף יהיה כחוק, ומבחינה חוקית יש כאן כמובן רק נסיעה אחת בלבד.

[כמו"כ אף לא אמורים להיווצר בזה שום עימותים עם פקחים, כיון שלא ניתן לזהות על הנוסע אם הוא זה שהתחיל את המעבר].

ו. שימוש בנסיעה של נוסע אחר בו זמנית עמו

דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן שלא ניתן לתקף תיקוף נוסף

פרק ז'

נסיעה ברב-קו עם פרופיל מיטיב שאינו זכאי לו

ספירת התיקופים, בכ"ז דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן שהדבר אסור, משום שהחברה אומרת ומכריזה שאיננה מסכימה לתיקופים לא תיקניים ואף מעמידה פקחים מטעמה לקנוס על כך, וא"כ אמירתה מחייבת [וזהו חרץ מחילול ה' הן כלפי הפקח והן כלפי שאר הנוסעים הצופים בתיקוף לא תקיין].

חומר הדבר כשהתיקוף הוא במכשיר של הנהג, שאז החברה עלולה להקנס על כך ¹⁰¹.

א. שימוש ברב-קו של אחר בעל פרופיל מוזל שאינו מתאים לנוסע מבוגר [או צעיר תושב חו"ל⁹⁹] המבקש לתקף ברב-קו בפרופיל מיטיב (בעל הנחה) של אדם אחר [כגון נוער¹⁰⁰, זכאי, סטודנט, צעיר], אף שהחברה מתוגמלת על התיקוף בסכום שווה לתיקוף של פרופיל מבוגר רגיל, ואינה סופגת את הפסד ההפרש (כפי שנחבאר לעיל במבוא הערה 21), וגם מקבלת את

⁹⁹ תושב חו"ל אינו זכאי להנחות של פרופילים מוזלים להם זכאים רק תושבי א", למעט נוער תושב חו"ל שיש לו אישור לימודים במוסד ישראלי הזכאי לפרופיל נוער [ע"פ תקנה שתוקנה עבור ילדי עובדים זרים].

¹⁰⁰ הגדרת סיום פרופיל 'נוער' נמדדת לפי גיל 18 או עד סוף כיתה י"ב, המאוחר מביניהם (מתוך פגישה עם משרד התחבורה).

¹⁰¹ מסתובבים באוטובוסים כ-150 בְּקָרִים סמויים לבושים בבגדי אזרח של חברה חיצונית הנשכרת ע"י משרד התחבורה בכדי לבקר ולדווח לו על עשרות פרמטרים שונים בהתנהלות האוטובוסים והנהגים, כשעל פי דיווחם משרד התחבורה קונס את החברות על חריגות והפרות.

ועל כן באוטובוסים בהם הנוסע אחראי על התיקוף אזי הנהג אינו נקנס על תיקוף לא תקין, וגם למשרד התחבורה אין כל עלית תביעה על החברה שאינה שולטת כלל על הנוסע. אמנם באוטובוסים בינעירוניים בהם הנהג עדיין אחראי על התיקוף, אף שמאז שניתן לשלם ע"י סריקת המדבקה באפליקציה הורידו את האחריות על התשלום מהנהג גם באוטובוסים אלו, עדיין במקרה שיעבירו את הרב-קו בפרופיל שאינו מתאים דרך

ובדיעבד כשעבר ותיקף בטעות ברב-קו של פרופיל מוזל, דעת הגר"צ ברורמן דיש לדון להקל בזה היות והחברה איננה מפסידה מכך, והיא כבר קיבלה את התמורה והתשלום המגיע לה [ולכאורה זהו רק בשימוש אחד¹⁰⁴, משא"כ בשימוש נוסף בתוך זמן המעבר, בזה הוא גוזל מהמדינה שמוציא ממנה תמריץ בלי שהיא קיבלה על כך תמורה¹⁰⁵], אמנם לדעת הגר"י סילמן בכל תיקוף ותיקוף עובר על איסור גזל ואיסור רמאות.

כמו"כ ראה בהערה¹⁰² מכתב מ'אגד' שבתיקופים רבים בפרופיל שאינו מתאים, גם שלא אצל הנהג, החברה עלולה להיקנס ע"י משרד התחבורה¹⁰³.

[וייש לשים לב שכל הדברים הנ"ל הם בשימוש ברב-קו אשר בולט לעין שאינו שלו, וכגון מבוגר הנוסע בפרופיל אזרח ותיק, זכאי, נוער, או סטודנט שאינו שלו. אולם לגבי שימוש ברב-קו אישי אשר הונפק על שמו שלא כדין, הדבר יבואר להלן סעיף ג'].

הנהג, אזי בִּקְרָ סמוי של משרד התחבורה יכול לדווח למשרד אשר יקנוס את החברה ב-5000 ש"ח [בעוד שהנהג יענה לחברה שהוא לא עקב אחריו].

102. הנה הצטייטט של התשובה שקיבלתי מ'אגד' בנידון [והוא תואם ומקביל למכתבם שהובא לעיל פרק ג' הערה 48]: "זה נכון שאם אדם מתקף ברב-קו בפרופיל שאינו שלו (כגון אזרח רגיל שמתקף ברב-קו של ותיק) אזי ההפסד אינו של חברת התחבורה אלא של משרד התחבורה, המסבסד את ההנחות.

ברם, משרד התחבורה רגיש מאוד בנושא זה והוא מחייב את כל חברות התחבורה לאכוף את החוק באמצעות המבקרים העולים על האוטובוסים ואמורים לקנוס כל מי שנתפס בשימוש לא חוקי בכרטיס (נהגים בימינו, בפרט ברכבים עירוניים, פחות עוסקים בנושאי כרטיס אך גם הם כמובן מחויבים שלא לתקף באם הם רואים שימוש לא חוקי בכרטיס). ברור שאם יהיו מקרים רבים של שימושים לא חוקיים בכרטיסים, משרד התחבורה לא יראה זאת בעין יפה ומדובר הרי ברגולטור שלנו, המתקצב אותנו וקובע עבורנו את כל הנהלים ולכן ברור שאנו מחויבים להקפיד בנושא זה".

103. התכתבות ושיחה עם 'אגד', שיחה עם בכירים ב'אגד' ו'קווים-עילית'.

104. וגם זה לעת עתה, כל עוד גובה התמריץ מהמדינה לחברה אינו עובר את סכום התיקוף המוזל הנכנס למדינה, אולם עיין להלן סוף נספח ג' שיתכן שדמי התמריץ יעברו את הסכום הנכנס אפי' בפרופיל מיטיב, ואז לחוששים מגזל מכספי המדינה גם נסיעה ראשונה תהיה אסורה בדיעבד.

105. ובאופן בו התשלום המוזל מכסה שני תמריצי תיקופים נסתפק הגר"צ אם רשאי לתקף תיקוף נוסף במעבר, שכן מחד י"ל שלא נותר לו זכות ממונית אחרי התיקוף הראשון [על אף שהוא גבוה מתמריץ התיקוף] שנוכל לומר שהוא מקזז בו את הוצאת הממון מהמדינה לחברה בתיקוף השני, ומאידך י"ל שבמחיר התיקוף הראשון כלול זכות מעבר, ועל כן עכ"פ כל שלא עבר את הסכום שהכניס בדמי התיקוף המוזל למדינה אי אפשר למנוע ממנו לחזור ולתקף, וצ"ע.

ב. שימוש מבוגר בשני תיקופים של נוער

מבוגר שאין לו רב-קו, ומשלם עם שני תיקופים של נוער, דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן שהרי זה גזל מהחברה האוסרת ומקפידה על תשלום בפרופיל חוקי, ואע"פ שלמעשה החברה מרוויחה מכך, שהרי היא מקבלת דמי שני תמריצי תיקוף בעוד שבפרופיל מבוגר היא מקבלת תמריץ אחד, מכל מקום היא מקפידה על תשלום בפרופיל מתאים מחמת דרישת משרד התחבורה לתיקוף תקין בפרופיל מתאים¹⁰⁶.

אמנם לדעת הגר"ש רוזנברג הדבר בעייתי רק מכוח חוק המדינה ואין בכך גזל מהחברה, עיין לעיל פרק ג' הערה 48 [ולכאורה אין בכך חשש של חילול ה' אם יתפסהו פקח,

משום שההיגיון של הנוסע הרגיל מתיר זאת].

ג. שימוש ברב-קו אישי בפרופיל מוזל שהונפק שלא כדין

אדם הנוסע עם רב-קו אישי בעל פרופיל מיטיב על שמו כאשר אינו ראוי לכך¹⁰⁷, אין כאן גזל מהחברה, כיון שמבחינתה הוא מציג כרטיס רב-קו חוקי, וההנחה איננה על חשבונה¹⁰⁸ [ובתיקוף הראשון גם אין בזה גזל מהמדינה (לעת עתה - עיין לעיל הערה 104)], שהרי שהיא קיבלה כסוי לתמריץ], ורק המדינה נמנעת ברווח הנוסף של ההפרש אותו היתה מקבלת מעבר לדמי תמריץ התיקוף, בכ"ז לדעת הגר"י סילמן כל תיקוף ותיקוף ברב-קו אסור מצד הנהגה ברמאות ובשקר [ראה בהערה¹⁰⁹ של בארוכה את דעתו הכללית של

¹⁰⁶. פגישה עם משרד התחבורה, שיחה עם חברות שונות. וביאר הגר"י סילמן, שאפי' שהם מרוויחים מזה, הם לא מעוניינים בכך, כי מתחכמים אלו הם עלולים להגיע להפסדים.

¹⁰⁷. כגון שאינו רשום במוסד מוכר והנפיק פרופיל סטודנט במכשירי טעינה מסוימים, או שנרשם ברמאות לכתובת מגורים שבה יש דירוג סוציו-אקונומי נמוך / פריפריה, או שהוא ילד תושב חו"ל והנפיק פרופיל נוער.

¹⁰⁸. וזהו משום שכשמתקף בכל פרופיל שיהיה, החברה מקבלת את דמי התמריץ וספירת הנוסעים (כמובא לעיל במבוא הערה 21). כמו"כ היא איננה מפחדת להיקנס, משום שמתפקידה לוודא שהנוסע בעל ההנחה משתמש ברב-קו שלו, ואין מעניינה מהי הסיבה להנחה [הפקח לא יבקש, וכנראה אף אינו זכאי לדרוש, להוציא את התעודה המעידה על כך שבעל הרב-קו הינו סטודנט במסלול לימודים קביל].

¹⁰⁹. דעתו הכללית של הגר"י סילמן (ע"פ נכדו ר' יצחק בנושאים אלו, שבכל אופן - גם באופן שאין איסור גזל, יש איסור לרמות ולשקר. וכמובן שבמקום חשש לחילול השם - אסור בכל גוונא.

איסור שקר - הוא רק כשמשקר באופן אקטיבי, או במעשה אקטיבי - כגון זיוף [וכך גם בנידונו, בכל פעם שמשתמש בסטודנט זהו שקר אקטיבי, שכן הוא מצהיר במעשהו שהוא סטודנט].

ואיֵלֹו לדעת הגר"י סילמן, גם כשכבר הוציא כסף על סטודנט הנעשה באופן שאינו חוקי, אסור לו להשתמש עם זה משום רמאות. אולם כאשר נשאר לו פרופיל בעל הנחה מהעבר בלי שעשה כל פעולה חדשה מצידו, אין בכך משום רמאות להמשיך לנסוע בפרופיל זה¹¹².

ד. נסיעת לומד תורה ברב-קו של אחר בעל פרופיל מוזל

ישנם הנוטים להורות היתר לתלמידי ישיבה או כולל לנסוע ברב-קו אישי של אחר בעל פרופיל מוזל, משום

הגר"י סילמן בנושאים אלו, והדבר נוגע לנושאים שונים גם לדעות שאינן חוששות לגזל בכספי המדינה].

ובדיעבד, כשכבר הנפיק את הרב-קו שלא כדין, והרשמה למקום הגון כרוכה בהפסד כספי, לדעת הגר"צ ברוורמן אולי יש מקום להתיר בשימוש בנסיעה ראשונה [לעת עתה, עיין לעיל הערה 104], וכפי שנתבאר בהערה¹¹⁰ [בעוד שבנסיעה נוספת בתוך מעבר הרי זו בעיה של גזל מהמדינה כשמוציא ממנה תמריץ תיקוף שלא כחוק ללא תמורה¹¹¹].

אבל גם בלאו הכי לא ראוי להתנהג באופן של רמאות - עיין רמב"ם הל' דעות פ"ב ה"ו שאסור לאדם להנהיג בדברי חלקות ופיתוי ולא יהיה אחד בפה ואחד בלב. ומדבר שם גם במעשה שאינו אקטיבי, וכמבואר בעניין גניבת דעת (חולין צד.), שלא יצא מן העיר והשני יחשוב שהוא יצא לכבודו, ולדעת הריטב"א איסור גניבת דעת הוא מדאורייתא (וראה שו"ע סי' רכ"ח ו' ורמ"א סי' שמ"ח ס"ב).

ויש להוסיף שיש דרגה נמוכה יותר, כש'המערכת טעתה מעצמה', וכגון שהביטוח הלאומי שילם בטעות דמי לידה מוגדלים וכדו', שאז אין חיוב ליידע אותם [אם לא במקום של חילול השם, שהטעות היא גסה ואמורה להתברר להם בהמשך], ואין בזה גם גניבת דעת, כיון שהוא לא עשה כלום [וכל האיסור בגניבת דעת אף שאינה אקטיבית היא באופן ש'עשה מעשה סתמי' שניתן 'לפרשו' באופן מוטעה]. וכך מצינו גם בעכו"ם שטעותו מותרת ובכ"ז גניבת דעתו אסורה.

110. הטעם בזה הוא מכיון שהחברה דורשת מהנוסע לתקף עם כרטיס תקני כהתחייבותה למדינה, ואין מענינה ומתפקידה לברר איך הצליח הנוסע ליצור כרטיס זה.

וכלפי יתרת דמי התיקוף שהנוסע מונע מהמדינה להרויח, כבר נתבאר לעיל שלנוסע אין כל מחויבות למדינה, כיון שהוא לא נוסע אצלה אלא אצל החברה [משא"כ לתקף תיקוף שמעביר מהמדינה אל החברה כסף שלא כדין, זהו בכלל גזל מהמדינה].

111. אכן במקום שהתיקוף מכסה שני תמריצים מסתפק הגר"צ אם ראשי לעשות תיקוף נוסף, ראה את צדדי הספק לעיל הערה 105.

112. ולגבי בחור ישיבה שיש לו פרופיל נוער הרשום בישיבה כתלמיד בכיתה י"ב בעוד שבפועל הינו תלמיד בכיתה י"ג, דעת הגר"צ ברוורמן להקל בזה לכתחילה. אולם לדעת הגר"י סילמן הרי זה מותר בשימוש רק אם התלמיד לא עשה כל פעולה מיוחדת מצידו, וקיבל את ה'סטודנט' באופן אוטומטי, אולם אם עשה פעולה מיוחדת הרי זו רמאות ואסור.

ה. הגדרת הזכאות להנחת סטודנט

לעת עתה החוק מאפשר הנחת סטודנט לכל נוסע המחזיק בידו תעודת סטודנט, כאשר תעודת סטודנט ניתנת ע"פ חוק לכל סטודנט הרשום במוסד המוגדר בחוק¹¹⁴, וללא תלות בשעות לימוד וכדומה [וזאת משום שפשוט לכולם שאדם שבחר להיות סטודנט מטרתו היא ללמוד ולקבל תואר...].

ולפ"ז במקומות המתפרסמים מעת לעת על קורסים למיניהם, אפי' אחת לשבוע¹¹⁵, בכדי לקבל את תעודת הסטודנט, אם משתתפים שם בפועל, זה בוודאי בסדר.

אולם כאשר הנוסע אינו לומד כמצופה במוסדות פעילים או בקורסים הנ"ל, יש לדון בכך, משום שמצד אחד החוק המאפשר את ההנחה אינו מגדיר השתתפות בשיעורים וכדומה, ורק מצריך להיות רשום במוסד שכזה, ומצד שני תעודת הסטודנט אמורה להינתן

שהממשלה קובעת באופן שרירותי כללי הנחה שאינם הוגנים, וכפי שאנו נוכחים בתשלום בתחבורה הציבורית שרק סטודנטים הלומדים לימודי חול מקבלים הנחות משמעותיות, בעוד שבני התורה המוסרים את נפשם ושקועים בכל מאודם בעסק התורה הקדושה - אינם זכאים להנחות אלו.

אמנם דעת הגר"צ ברורמן שאף שבמה שנוגע למדינה ודאי שאין כל תוקף לחוקים מפלים שנעשים להדיא לפגוע בציבור מסוים¹¹³, בכ"ז בנוגע לתחבורה הציבורית, היות וכפי שנתבאר לעיל פרק א' הנסיעה נעשית אצל החברה ולא אצל המדינה, א"כ הכללים של החברה מחייבים את הנוסעים, למרות שהם מקפידים עליהם רק משום הוראות הממשלה.

וכן נראה דעת הגר"י סילמן שיש לעמוד בכללי התחבורה, גם כשאינם הוגנים.

113. לאחרונה נשאלת שאלה זו בעניין התקנות החדשות לקבלת הנחות למעונות וסיוע בשכר דירה, שהאחראים בממשלה אומרים בפירוש ששינוי התקנות נעשה כנגד ציבור בני התורה, ושמענו מהגר"צ ברורמן כי מאחר והם מכריזים במפורש כי למרות ולפי הכללים הבסיסיים מגיע לבני התורה זכות זו, הרי כדי לעקור את התורה מישראל הם מבטלים זכות זו, וודאי שאי"ז מסמכות השלטון לקבוע כללי קיפוח של אוכלוסיות שונות, כדי להעבירם על דתם. וזה גרוע טובא ממוכס העומד מאליו, שאין משווה כולם במס, דליכא בזה דינא דמלכותא אף במקום שיש דינא דמלכותא, [היינו שכספי המיסים במדינה הם ממון ציבור שצריך להתנהג בהם ע"פ הדין והיושר], וק"ו בעניינינו.

114. היינו מוסד שהוכר לחוק המועצה להשכלה גבוהה, מוסד להכשרת הנדסאים וטכנאים שבפיקוח משרד התעשייה המסחר והתעסוקה, מוסד להכשרת עובדי הוראה בישראל, מכינה קדם אקדמית במסגרת המוסדות הנ"ל ומוסד לאמנות.

115. כגון כלכלה נבונה, פסיכולוגיה ע"פ ר' שלמה הופמן, ועוד קורסים מותאמים לאברכים.

כתלמיד במוסד, וגם אם אינו משתתף בכלום הרי גם הרבה סטודנטים אינם משתתפים בשיעורים. אולם אם אינו משתתף בשום שיעור, א"א להחשיבו כתלמיד במוסד זה. ובדיעבד כשכבר הנפיק שלא כהוגן, יכול לסמוך על כך בדוחק רק בנסיעה ראשונה [שאינן בזה גניבה מהמדינה, לפי הכללים שנאמרו לעיל בסוף סעיף א' במוסגר].

וא"ל לדעת הגרש"י זעפראני די לעמוד בתקן ע"י רישום למקום תיקני.

וזה הגר"ש רוזנברג, כיון שבן תורה קיבל תעודת סטודנט בכל דרך שהיא הרי הוא זכאי להנחה, והטעם ראה לעיל פרק ג' הערה 48.

למי שלומד כמצופה, וכשלא עומדים בכך יש בזה בעיה של שקר¹¹⁶.

ומצאנו כמה דעות בנושא [מהחמור אל הקל]:

דעת הגרמ"מ שפרן שיש צורך בהשתתפות ובהשלמת השיעורים הניתנים מטעם המוסד¹¹⁷.

דעת הגר"י סילמן כי אף שאינן בזה גניבה מהחברה, חובה להשתתף ברוב השיעורים הניתנים במוסד החוקי [לפחות שני שלישי, ולא פחות מחצי], ואל"כ הרי זו רמאות.

דעת הגר"צ ברוורמן שלכתחילה יש על מקבל ההנחה להשתתף בפועל לכהפ"ח באיזה שעור אחד או שנים וכדו', משום שבזה כבר נחשב

¹¹⁶ לאחרונה כתבי עיתונים לא חרדיים גילו את נפישות רישום סטודנט מסוג זה, ומשרד התחבורה פסל מוסדות כאלו מלקבל הנחת סטודנט, כולל את התלמידים הלומדים שם באמת.

¹¹⁷ ולדעתו, אף שמוותר לנצל חורים בחוק, הציבור צריך ללמוד שלא לגנוב [ואין הבדל בין אם מהמדינה או מחברה פרטית, ולשיטתו לעיל ב'דברים אחדים' הערה 13].

פרק ח'

שימוש ברב-קו מוזל או חינמי

רב-קו, ואף לא מהמדינה שקיבלה את תמורתם ע"י חיובי האשראי, דעת הגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברוורמן, שאסור לכתחילה לקנות כרטיסי רב-קו אלו, גם לאחר שכבר הוטענו ונמצאים בידי מתווכים המוכרים אותם לציבור הרחב, כי אע"פ שהנזק לבעל כרטיסי האשראי כבר נגרם¹¹⁹ [כי גם אם רוכש הרב-קו המוטען לא ישתמש בו, הכספים לא יחזרו לנגזל], הרי לא גרע ממסייע לדבר עבירה, והרי זה בכלל הקונה מהגנב (ראה בהערה 120).

ובדיעבד כאשר אדם כבר רכש רב-קו כזה, דעת הגר"ש רוזנברג

א. רב-קו אנונימי טעון הנמכר במחיר מוזל

עד השנים האחרונות נמכרו במקומות שונים כרטיסי רב-קו אנונימיים מוטענים בסכומי כסף גבוהים ובמחירים מוזלים. לא הצלחתי לברר בוודאות את אופן הטעינה, אולם לפי בירור נראה שהם מגיעים משלוש מקורות [לא ברור כמה אחוזים משויכים לכל מקור]:

1. הטענה בגניבה ע"י כרטיסי אשראי של אנשים שונים¹¹⁸.

בזה אף שאין כאן גזל מהחברה שהרב-קו מתנהג אצלה ככל

¹¹⁸ היינו שמטעיני הכרטיסים הטעינו אותם ע"י מספרי כרטיסי אשראי של אחרים, מתוך הסתמכות על כך שרבים מבעלי יכולת כספית גבוהה אינם בודקים את המשיכות של כרטיסי האשראי בסכומים כאלו [אמנם כשבעלי כרטיסי האשראי יתלוננו על משיכה בגניבה, במשרד התחבורה מבטלים את החוזה, והמטעינים, אף שכבר קיבלו את כספם, הם צריכים לדאוג לאמינותם' בשוק מכירות אלו, בפרט כלפי המתווכים המוכרים לציבור, ולכן הם מחזירים את הכסף].

ולכאורה מה שבשנים האחרונות התמעטו כרטיסי רב-קו אלו זהו בעקבות שמועד התחבורה 'עלה' על כך, והוא הרבה לחסום את הכרטיסים שהוטענו באופנים אלו, וכדלהלן למעלה.

¹¹⁹ ושמענו מהגר"צ ברוורמן כי גם אם בעל כרטיס האשראי יגלה שמכרטיס האשראי שלו הוטען רב-קו שלא בהסכמתו, ואז יכול תוך תקופת זמן מסוימת לבטל את החיוב מול חברת האשראי בהליך הנקרא "הכחשת עסקה", עדיין מי שיספוג את הנזק היא חברת האשראי או חברת הביטוח שלה.

¹²⁰ בשו"ע ח"מ ריש סי' שני' מבואר דאסור לקנות מהגנב את החפץ שגנב ועון גדול הוא

בהם הגם שאינו גוזל את החברה שאינה מקפידה על כך, שהרי הערך צבור מוטען בו כבכל רב-קו אחר, הרי הוא גוזל בכך את המדינה שמעבירה תמריצי תיקוף לחברות התחבורה בלי שקיבלה תמורה עליהם.

וכן דעת הגר"ש רוזנברג שהוא חיוב מכוח חוק המדינה ואין בכך גזל מהחברה, ולכן לנהגים כדעה שאין חשש גזל בכספי המדינה אין בכך בעיה הלכתית.

אמנם לדעת הגר"י סילמן, גם לשאינם חוששים לגזל בכספי המדינה אסור להשתמש ברב-קו כזה, ואפי' בדיעבד כשכבר קנה אותו, משום שיש בזה רמאות, כפי שנתבאר לעיל פרק ז' הערה 109.

יש לדעת שבשנים האחרונות משרד התחבורה מודע לכרטיסי רב-קו אלו שבסעיף זה ומנפיק רשימה שחורה הנשלחת כל יום לחברות

והגר"צ ברורמן שיש להקל בזה, כיון שהממון כבר הוצא מחשבון בעל כרטיס האשראי [ואינו משתמש אלא בערך הצבור שנקנה ע"י הממון שיצא], ואין לנגזל בזה כל נזק.

2. הטענה בניגוד ע"ח חברות התחבורה.

גם במקרה שעובדי עמדות 'על-הקו' וכדומה הטעינו רב-קו אנונימי על חשבון החברה המפעילה את העמדה¹²¹, הדין זהה למה שנתבאר לעיל אפשרות 1, דמה לי אם הנגנב הוא אדם פרטי או חברה פרטית.

3. הנפקת חווי נסיעה ללא הכנסה למדינה.

ישנם אנשים שבאמצעים שונים¹²² הצליחו לרשום על הרב-קו חוזה של ערך צבור בלי שהיתה למדינה הכנסה ממשית עליהם.

ובזה אף שהקונה אותם בוודאי שאינו גוזל אף אחד, אולם המשתמש

שהרי מחזיק ידי עוברי עבירה וגורם לו לגנוב גניבות אחרות שאם לא ימצא לוקח לא יגנוב ע"ש, וא"כ הקונה ממנו מחזיק ידי עוברי עבירה שאם לא ימצא קונים לא יגזל, וכן מבואר להדיא בדברי השו"ע סי' שס"ט ס"א ע"ש. ומסתמיות דבריו משמע דגם אם ישנם לגנב קונים אחרים, אסור לקנות, ועי' בבאה"ט סי' שנו"ו ס"ק א' דהגם דיכול להוליכו למקום אחר מ"מ לא יהיה מצוי לגנוב ע"ש.

121. וזהו ע"פ מה שנתבאר במבוא הערה 20 שלעת עתה החוזים נרכשים מהמדינה דרך חברות התחבורה, וממילא בעמדת 'על-הקו' וכדומה המשויכת לחברה מסוימת, הטענה במרמה היא לכאורה גניבה מהחברה.

122. אף שניסיתי לחקור רבות את מקור ההטענה, לא הצלחתי להבין איך בדיק פעולת ההטענה, אולם יתכן שזהו ע"י גניבת רכיב אבטחה שעמו ניתן לכתוב על הרב-קו, או ע"י שימוש בסביבת בדיקות (הנ"ל הם במונחים מקצועיים) או באמצעות אפשרויות אחרות שעדיין אינן ברורות לי בכדי להציגן.

צה"ל מאפשר לכל מלש"ב להטעין חופשי ארצי יומי ברב-קו.

בניסיון לברר האם יש בכך גזל מהמדינה המשלמת לחברות ללא קבלת תמורה, נענתי ע"י משרד התחבורה כי משרד הבטחון הוא המשלם את החופשי למשרד התחבורה, וממילא אין כל בעיה להשתמש עמו באותו היום גם לנסיעות אישיות שלא לצורך ההתייצבות.

ויתרה מכך, בפנייה לגורמים הרלוונטיים בצה"ל הורו לי כי גם כשמסדרים להגיע ללשכה ע"י טרמפ וכדומה באופן שלא זקוקים להנפקת החוזה כלל¹²⁴, אין כל בעיה להטעין את הרב-קו אפי"ק עבור צרכים אישיים.

האוטובוסים ולעמדות על הקו¹²³, וכך רבים מכרטיסי רב-קו אלו נחסמים].

ב. חוזה חופשי שהוטען במרמה ללא תמורה למדינה

בשנים האחרונות התמעטו מכירות הרב-קו האנונימי הטעון מחמת שהם נחסמים כנ"ל סעיף א', ומאידך התרבו הטענות החוזים החופשיים ברב-קו האישי ע"ח המדינה, ויש שמפרסמים על הנפקתם במחירים מוזלים.

ולדלגה דינם זהה לדין הרב-קו האנונימי מסוג 3 שהוזכר לעיל סעיף א'.

ג. חופשי מלש"ב

ביום הראשון המיועד להתייצבות,

¹²³. בר"ח מרחשון תשפ"ב הוציא משרד התחבורה הודעה (מסמך באתר בשם 'רכישת כרטיס אנונימי והטענתו מגורם שאינו מורשה') בזה"ל: "משרד התחבורה מודיע בזאת לציבור הנוסעים המשתמש בכרטיסי רב-קו, כי כרטיסי רב-קו אנונימיים אשר ייצא לגביהם כי לא נרכשו ו/או הוטענו באמצעות הגופים המורשים לכך, יבוטלו, לא ניתן יהיה לעשות בכרטיס או ביתרות הטעונות בו כל שימוש ולא יינתן בגינם החזר כספי כלשהו".

¹²⁴. אמנם מי שאין בדעתו כלל להתייצב, הבנתי מהם שהוא אינו יכול לממש את החוזה. וזהו רק לחוששים לגזל מכספי המדינה, בעוד שמי שאינו חושש א"כ מה לי אם זה משרד התחבורה או משרד הביטחון, שהרי שניהם ניזונים מכספי המדינה.

פרק ט'

תשלום על ילד מתחת לגיל 5

לנוכחות מלווה לילד, וכפי שנכתב בחוק כי רק ילד הנוסע בליווי נוסע ששילם את דמי הנסיעה נפטור מתשלום¹²⁵. כמו"כ כל מלווה רשאי לפטור מתשלום ילד אחד בלבד מתחת לגיל 5¹²⁶.

שונה מכך 'רכבת ישראל' בה כל ילד עד גיל 5 פטור מתשלום בכל מקרה, גם בלי מלווה וללא הגבלת ילדים, וכמתבאר בהערה¹²⁷.

א. אופן הפטור מתשלום על ילד מתחת לגיל 5

ע"פ תקנות התעבורה (עיין להלן סעיף ב'), ילדים עד גיל 5 פטורים מתשלום עבור נסיעה כאשר מלווה אותם נוסע המשלם את דמי הנסיעה.

ישנם הטועים לחשוב שכל ילד מתחת לגיל 5 פטור מתשלום, אולם באמת פשוט שהפטור הוא רק בכפוף

¹²⁵. היות וכן, משרד התחבורה הנחה את עמדות 'על-הקו' כי יש להנפיק רב-קו לכל ילד, גם מגיל 0 [שמעתי שיש עמדות המסרבות לכך, ויש להתלונן עליהן].

¹²⁶. עיין להלן פרק י' הערה 150 לגבי תשלום על עגלת תאומים.

¹²⁷. הוראה זו נאמרת לכולם ע"י פקידי 'רכבת ישראל' פיזית וטלפונית.

ואף שהדבר סותר את התקנה המפורשת של החוק הזוהה לזאת של האוטובוסים, וא"כ אולי יש מקום ללכת אחרי התקנות, כפי שלהלן סעיף ב' היה צד כזה בחברות המורות אחרת ממשרד התחבורה, בכ"ז כאן היות ואותו גוף [היינו המדינה, שהיא גם הבעלים על 'רכבת ישראל'] מורה לנו בכתובה דבר אחד ובדיבור דבר אחר, א"כ ודאי שהולכים אחר המאוחר שבהם, דהיינו הדיבור שהוא עכשווי.

וכן שמעתי מהגרי" סילמן שבמקרים מעין אלו הולכים בזה אחרי הוראות הפקידים המורים בזה להיתר ולא אחרי התקנות [יש לשים לב שמדובר בפקידים שניתנת להם סמכות לדבר כזה, בשלוחת 'פניות הציבור' של החברות, ולא בפקידים המשיבים את הל"ז, ובודאי שלא כמו אלו שרצו לסמוך להלכה על אמירות של הפקידים הטלפוניים של מוקד 'בזק-אונליין' שע"י משרד התחבורה (*8787) שהמידע שברשותם מבוסס על נתוני מחשב, עד שפעמים רבות אנחנו הנוסעים יודעים יותר מהם... ועיין עוד בענין זה להלן הערה 132].

וכן הסכים הגר"צ ברוורמן, מהטעם שכלל שהנסיעה ללא תשלום שנעשתה עפ"י הוראות הפקידים, תובא לבירור משפטי בערכאות [כגון שהנוסע יקבל קנס], הנוסע יוכל להסתמך

ב. גיל המלווה

נוכחנו לעיל סעיף א', שבחוק נקבע כי ילד מתחת לגיל 5¹²⁸ ילד המתלווה לנוסע המשלם את דמי הנסיעה פטור מתשלום. מובן שהנוסע המלווה המוגדר כ'נוסע משלם' אינו רק נוסע מבוגר המשלם דמי נסיעה מלאים, אלא גם ילד המשלם את דמי הנסיעה בהנחה של נוער.

השאלה שרבים מתחבטים בה היא, האם גם ילד שהוא מתחת לגיל 5 שמשלמים עבורו על הנסיעה [כשאינן מבוגר המלווה אותו בכדי לפוטרו מתשלום] נחשב ל'נוסע משלם' המוגדר כ'מלווה' הפטור מתשלום ילד

נוסף מתחת לגיל 5 [אף שלא מובן כי ילד בן 5 אכן 'מלווה' את הילד בן ה-4...] או לא.

[ספק] זה מצוי בהורה אחד הנוסע עם שלושה ילדים מתחת לגיל 5, שאז הוא פוטר את הילד הראשון, משלם על הילד השני, ומעוניין שהילד השני יחשב כמלווה של הילד השלישי כדי לפוטרו].

אכן, נוסח התקנה בזה אינו ברור דיו¹²⁹. הנוסח הוא: "ילד שטרם מלאו לו 5 שנים הנוסע בלווי נוסע ששילם את דמי הנסיעה - פטור מתשלום בכל קווי השירות; אם היה עם הנוסע כאמור יותר מילד אחד שטרם מלאו לו 5 שנים, ישולם בעד כל ילד

על ההוראות שקיבל מהפקידים, והרי המדינה והחברות כפופות ופועלות לפי ערכאות אלו.

ולדבריו זהו כלל גדול בהרבה מהשאלות העולות בנסיעה בתחבורה הציבורית.

¹²⁸ ע"פ החוק, הגיל נקבע לפי התאריך הלועזי.

¹²⁹ אציין שתקנה זו נכתבה לפני 60 שנה, וכשבררתי את החוק בפגישה במשרד התחבורה (חשון תשפ"ב) השיבו שכבר זמן ממושך עולה בלשכה המשפטית של המשרד אי הבהירות בתקנת החוק, ואמורים לעדכן אותו, ואכן באייר תשפ"ב החוק עודכן (קובץ התקנות 10136) ללא כל שינוי [למעט מילה לא רלוונטית אחת, והיא "כאמור" שהובא למעלה, מילה המוכנסת כיום לכל משפט בנוסח משפטי, ואין לה משמעות לנידונו]. יש להודות להקב"ה על שהם לא החמירו את החוק יותר מזה, משום שכשהייתי במשרד התחבורה היה שם יכוח משולש בדבר, האם הקובע הוא כפי שהיה מבחינתם מאז ועד היום, שנוסע בן 5 ויום אחד (שהוא 'גיל משלם') פוטר נוסע בגיל 5 פחות יום (ובאמת זה עדיין 'לא פלוג' לקולא), או שהמלווה צריך להיות כשיר לליווי (והרי ילד עצמאי מבחינה בטיחותית לחציית כביש, לליווי פעוט לגן, להישארות לבד בבית, וכדומה, הוא רק מגיל 9), או שתכלית כוונת המחוקק היא לוותר למשפחה על תשלום של ילד אחד מתחת לגיל 5, ואין הבדל בין אם המלווה הוא אב המשפחה או שהוא האח הבר מצוה, אולם לא לעשות חלוקה משפחתית בין הנוסעים שמעל גיל 5 שיחשבו כמלווים לבין הנוסעים שמתחת גיל 5 שיהיו מלווים (וצ"ע בדעה זו שנאמרה ע"י גורם בכיר. ובי"ש שלא יושמה בפועל).

נוסף על הילד הראשון, מחיר הנסיעה בעד אותה הנסיעה.
 מהמחצית השנייה בתקנה, ההוראה די ברורה, וכך מורה בפועל משרד התחבורה¹³⁰, שרק מלווה מעל גיל 5 יכול לפטור את הילד שמתחת לגיל 5.

אמנם יש שדייקו מהמחצית הראשונה [וכך ראיתי מעו"ד אחד], שכל "נוסע ששילם" [לא משנה מה גיל הנוסע] פוטר ילד אחר¹³¹. וכך מורים לציבור חברות 'אגד', 'דן', 'קווים-עלית', 'סופרבוס'¹³² ו'אקסטרה', שגם ילד מתחת לגיל 5

ושמלמים עליו יכול לפטור ילד אחר מתחת לגיל 5 [ובלשונם "שני ילדים מתחת לגיל 5 משלמים על כיסא אחד"].
 וְהַלְבָּהּ, הורו לי הגר"י סילמן, הגרמ"מ שפרן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברורמן, שבחברות המקילות בזה שנמנו לעיל, ניתן להקל ולשלם כהוראתם ולא כהוראת משרד התחבורה¹³³, כי החברה יכולה להקל על נוסעיה.
 וכן זה מתאים למוכא לעיל פרק א' שאנו נוסעים עם החברה, אולם לדעות (שם הערה 32) הסבורות שאנו

מקור: הוראות משרד התחבורה לחברות, מכתבים ממשרד התחבורה וכך הורה לי במשרד התחבורה הפקיד הבכיר האחראי על הנושא.
 131. ושמעתי מהרב ב. פ. כי הפרשנות האמיתית של החוק היא לפי פסק בית המשפט על פיו, ועל כן בחוק שיש בו סתירה יש לברר אצל עו"ד האם יוכל לזכות בבית המשפט על פי נוסח החוק הנוכחי שיש בו צד לקולא, ואם אכן כן, יוצא שכך הוא באמת גם ע"פ החוק. וזהו בדומה לדברי הגר"צ לעיל הערה 127.
 132. בענין זה חויתי דוגמה טובה לכך שלא ניתן לסמוך על כל פקיד בטלפון, ומאידך שלוחת פניות ציבור של החברה המיועדת לכך הרי היא נחשבת לאמירה של החברה, כל עוד השאלה מתאימה לממדיה. היה זה כשניסיתי כמה פעמים לברר ענין זה אצל פקיד חברת 'סופרבוס' ללא שלוחה טלפונית של פניות ציבור, וקבלתי תשובות שונות ומגוונות. פעם ענו לי שהמלווה צריך להיות בן 18 [יש עוד שתי חברות שענו לי כך ולא ידעו את הוראת משרד התחבורה], פעם ענו לי שהמלווה צריך להיות דווקא ההורה של הילד, פעם ענו לי שהמלווה יכול לקחת עמו כמה ילדים שרוצה ללא תשלום, ופעם ענו לי שהם לא יודעים, עד שפניתי בכתב לפניות הציבור שלהם וקבלתי מהם מכתב מסודר כי אין גיל מלווה, וגם ילד מתחת לגיל 5 המשלם יכול להחשב כמלווה של ילד אחר מתחת לגיל 5.
 133. ויש לדון לחוששים לגזל בכספי המדינה, ובהנחה שנוסעים עם החברה, שאולי עובר בזה על לאו של לפני עיוור, שמכשיל את החברה בגזל המדינה.
 ובזה יש לצדד להיתר מכמה טעמים: א. שהחברה רשאית לסבור שאין איסור גזל מהמדינה. ב. שגזל המדינה נעשה כבר בעצם הוראתם, ואין כל תוספת בכך שהנוסע יסע בפועל בלי לשלם ע"פ ההוראה. ג. לא מסתבר שחריגה קטנה של טעות כזאת [בפרט שגם לשון החוק מעורפל], תגרום לחברה להפרת חוזה או להיקנס.

130. מקור: הוראות משרד התחבורה לחברות, מכתבים ממשרד התחבורה וכך הורה לי במשרד התחבורה הפקיד הבכיר האחראי על הנושא.
 131. ושמעתי מהרב ב. פ. כי הפרשנות האמיתית של החוק היא לפי פסק בית המשפט על פיו, ועל כן בחוק שיש בו סתירה יש לברר אצל עו"ד האם יוכל לזכות בבית המשפט על פי נוסח החוק הנוכחי שיש בו צד לקולא, ואם אכן כן, יוצא שכך הוא באמת גם ע"פ החוק. וזהו בדומה לדברי הגר"צ לעיל הערה 127.
 132. בענין זה חויתי דוגמה טובה לכך שלא ניתן לסמוך על כל פקיד בטלפון, ומאידך שלוחת פניות ציבור של החברה המיועדת לכך הרי היא נחשבת לאמירה של החברה, כל עוד השאלה מתאימה לממדיה. היה זה כשניסיתי כמה פעמים לברר ענין זה אצל פקיד חברת 'סופרבוס' ללא שלוחה טלפונית של פניות ציבור, וקבלתי תשובות שונות ומגוונות. פעם ענו לי שהמלווה צריך להיות בן 18 [יש עוד שתי חברות שענו לי כך ולא ידעו את הוראת משרד התחבורה], פעם ענו לי שהמלווה צריך להיות דווקא ההורה של הילד, פעם ענו לי שהמלווה יכול לקחת עמו כמה ילדים שרוצה ללא תשלום, ופעם ענו לי שהם לא יודעים, עד שפניתי בכתב לפניות הציבור שלהם וקבלתי מהם מכתב מסודר כי אין גיל מלווה, וגם ילד מתחת לגיל 5 המשלם יכול להחשב כמלווה של ילד אחר מתחת לגיל 5.
 133. ויש לדון לחוששים לגזל בכספי המדינה, ובהנחה שנוסעים עם החברה, שאולי עובר בזה על לאו של לפני עיוור, שמכשיל את החברה בגזל המדינה.
 ובזה יש לצדד להיתר מכמה טעמים: א. שהחברה רשאית לסבור שאין איסור גזל מהמדינה. ב. שגזל המדינה נעשה כבר בעצם הוראתם, ואין כל תוספת בכך שהנוסע יסע בפועל בלי לשלם ע"פ ההוראה. ג. לא מסתבר שחריגה קטנה של טעות כזאת [בפרט שגם לשון החוק מעורפל], תגרום לחברה להפרת חוזה או להיקנס.

לתכנן את הליווי מראש טרם המפגש בתחנה, או שניתן להתארגן יחדיו גם במפגש אקראי בתחנה ולהצמיד את הילד למלווה בכדי להפטר מתשלום.

ובכן, מהגר"י סילמן שמעתי שדרגת הקשר הנדרשת היא דווקא של

קרוב משפחה או ביבי סיטר, ובנוסף סבור הוא כי זמן תיאום הליווי צריך להיות מראש טרם המפגש בתחנה, שאם לא כן הרי זו רמאות.

אמנם בפגישה במשרד התחבורה נאמר לי כי המלווה אינו צריך להיות דווקא קרוב משפחה או ביבי סיטר, ודי בכל מכר או שכן, אך לא ניתן להשתמש באדם זר ולהצמיד אליו את הילד בכדי להיפטר מתשלום [ובדומה לזה שמעתי מהגר"ש רוזנברג שצריך שיהיה שכן או מכר].

ובענין זמן התיאום נאמר לי שם באופן ברור כי אינו צריך להיות מראש וניתן בהחלט להתארגן ולתאם את הליווי אף בתחנה¹³⁴.

לעומת זאת מגאון אחד שמעתי, שהמלווה אינו צריך להיות קרוב משפחה או ביבי סיטר, ואפילו לא

נוסעים עם המדינה ואף יש להזהר בגזל מהמדינה, א"כ גם הנסיעה באוטובוס כפופה לחוקי ונהלי משרד התחבורה ששכרה את שירותי התחבורה¹³⁴, ולפ"ז הנוסע המלווה צריך להיות לפחות בן 5 בכל חברות התחבורה.

ג. הגדרת 'מלווה'

בכ"ץ הגדרת 'מלווה' מובן בפשטות שגם משפחה יכולה להתחלק באופן זה שההורים והילדים המשלמים (כהגדרתם לעיל סעיף ב') נחשבים מלוים של הילדים שמתחת לגיל 5.

אכן שתי שאלות מתעוררות באופן תדיר: האחת - מהי דרישת הקשר הנדרשת בין הנוסע המלווה לבין הילד, האם צריך שיהיה דווקא קרוב משפחה או ביבי סיטר השומר על הילד או שדי בכל מכר או שכן, ושמה אין צורך אף בזה ואפשר להשתמש למטרה זו גם באדם זר לחלוטין, ואם כן האם צריך שיהיה לו איזה מגע או קשר לילד בנוסיעה או שאף בכך אין צורך.

והשאלה השניה - מהו הזמן בו יש לתאם את הליווי, האם צריך

¹³⁴. שעל אף שהמדינה לא שכרה ממנה אוטובוס מסוים אלא רק את כלל הנסיעות עבור הציבור, וא"כ היה מקום לומר שהאוטובוס המסויים עמו אנו נוסעים שייך לחברה המתירה לעלות באופן מיקל, אך זה אינו שהרי מצינו גם בשכירות חמור, שכששוכר חמור סתם, ברגע שבא החמור ליד השוכר נקנה שכירות החמור לשוכר (עי' בס' ש"י בש"ך ובנו"כ שם). וה"ה כאן, אע"פ שמראש לא שכרו אוטובוס מסויים אלא אוטובוס סתם, ברגע שהאוטובוס יצא למסלול הוא נקנה לשוכר, קרי - המדינה.

¹³⁵. יש לציין כי דברים אלו שנאמרו לי בפגישה זו לא הוצגו עדיין בפני הגר"י סילמן. אכן בפני הגאון האחר הוצגו דברים אלו, ואעפ"כ היקל יותר מהם.

בתחילת הנסיעה (וכדלעיל פרק ד' סעיף ב'), ובזמן זה נפטר מתשלום, אינו צריך לשלם על התחנות אותן הוא נוסע ללא ליווי¹³⁶ [הנושא לא נכתב בתקנות התשלום, משום שלא מקובל לשלוח ילד מתחת לגיל 5 לבד באוטובוס אף לא לזמן קצר¹³⁷].

ה. מלווה העולה בהמשך הנסיעה

מהגר^צ ברוורמן שמענו, שבמקרה שמעלים ילד פחות מגיל 5 לאוטובוס בתחנה קודמת, על דעת שהמלווה שלו יעלה בתחנה הבאה וכדו', אין חיוב לשלם עבורו, למרות שבתחילת הנסיעה לא היה לילד מלווה¹³⁸.

מכר או שכן, ואפשר להשתמש למטרה זו גם באדם זר לחלוטין, אכן המלווה צריך ליטול אחריות לשמור על הילד בנסיעה, ולדאוג לו למקום וכדומה [ובדומה לזה שמענו מהגר^צ ברוורמן, אך הוא הוסיף שבד"כ הילד נרתע ממלווה זר ואינו מוכן להתלוות אליו ולכן אינו יכול להיחשב למלווה].

ד. מלווה היורד קודם הילד

עוד נאמר לי בפגישה במשרד התחבורה, כי מלווה היורד מהאוטובוס לפני ירידת הילד שהוא פחות מגיל 5 הממשיך לנסוע לבדו עוד כמה תחנות, הגם שהנסיעה בתחנות אלו היא ללא ליווי, היות שהתשלום חל

¹³⁶. יש שהעירו בצדק, שבשלמא בנסיעה בינעירונית שהמלווה יורד ממנה קודם הילד, עוד ניתן לומר שעיקר הנסיעה היתה בליווי, אולם בנסיעה עירונית שכל תחנה היא ברת תשלום, כשהילד נוסע כעת כמה תחנות ללא מלווה הפוטר אותו, א"כ חל עליו חיוב מחדש בתחנות אלו.

אמנם כיון שכך ענו לי האחראים על כך במשרד התחבורה, א"כ למה לחפש להחמיר במקום שהחברה לא אמרה אחרת [ואין לחשוש לקנס, משום שפקח לא ירצה לקנוס בכזה גיל, וגם אסור לו לקנוס ילד מתחת לגיל 12 הנוסע ללא מלווה בוגר האחראי עליו].

¹³⁷. בפגישה במשרד התחבורה סופר, שבאחת הערים בארץ מצאו דרך קבועה לשליחת תינוק למעון, כאשר האמא עולה לאוטובוס, מושיבה בו ערסל עם תינוק, ומודיעה לנהג שבעוד שתי תחנות יעלה מישהו וייקח אותו... [כשניסיתי לשאול בקשר לתשלום היסו אותי שהדיון הוא על הרעיון...].

¹³⁸. וביאר הטעם בזה, כי גם זה בכלל מלווה, כיון שוודאי שלא היו שולחים את הקטן למחוז חפצו ללא מלווה ממתין בתחנה הבאה.

פרק י'

שליחת חבילה, תשלום על מטען ועגלה, העלאת אופניים לאוטובוס

בנוסף לכך, מטען שלא ניתן למעקב ע"י אדם הנוסע באוטובוס עלול לגרום לתקלות טכניות, כלקיחה ע"י אדם אחר, או שכחה באופן שהחברה תצטרך לטפל בו¹⁴¹.

והיות שהחברה איננה מסכימה לשליחת מטען כשהשולח איננו נוסע באותה הנסיעה, הרי לכו"ע

א. שליחת מטען באוטובוס

שליחת מטען או חבילה באוטובוס שלא בליווי נוסע אסורה ע"פ חוק¹³⁹. כמו"כ שמעתי ממשדד התחבורה והחברות שהם אינם מוכנים לתת לכך שום היתר, כיון שקיים סיכון בטיחותי בשליחת מטענים עלומים בלי שהבעלים נוסעים באוטובוס¹⁴⁰.

¹³⁹. הרי הנוסח המופיע בחוק (תקנות התעבורה 425 א ו'): "לא ירשו נוהג האוטובוס או כרטיסן להכניס לאוטובוס מטען יד או מטען אחר שאינם בליווי נוסע הנוסע באותה נסיעה או המובלים על פי הסדרים של משלוח מטענים באמצעות בעל הרישיון".

¹⁴⁰. יש להוסיף, שמלבד עצם איסור שליחת חבילה ללא רשות החברה, לעיתים נוצר מצב שתא המטען מתמלא עד שאין בו מקום לתיקים של הנוסעים, וכפי שפרסמה פעם משפחה שלא היה מקום לחבילותיה באוטובוס שנסע לזכרון יעקב, משום שהורים שלחו לתלמידים בישיבה שם חבילות שגדשו את תא המטען.

¹⁴¹. ומעשה שארע לפני שנים, אשה הייתה רגילה להעביר לאורך תקופה מזוודה עם תרכיז שתיה בקו טבריה - ירושלים של חב' 'אגד', ופעם אחת בכביש הבקעה ירדו כל הנוסעים שהיו חיילים שנדרשו להגיע לבקעה, המזוודה נשארה ללא בעלים, והנהג הזמין חבלן משטרתי וכו'.

כמו"כ מעשה לפני הרבה שנים באוטובוס הנוסע מירושלים לתפרח, כאשר היו מעמיסים מטען בירושלים תמורת תשלום של 5 ש"ח לנהג, ופעמים רבות הבחורים בישיבה לא ידעו או שכחו שהמשפחה שלחה להם חבילה, והנהג היה מוצא את עצמו בסוף המסלול עם 'אוצרות', עד שהחלו לנהוג שהנהג עצמו היה יורד ומרוקן את כל המטען על המדרכה וחלק מהבחורים הגיעו לקחת זאת מאוחר יותר, הבעיה היתה לאחר שהנהג המשיך לאופקים, כשזוג היורד מהאוטובוס גילה שהעגלה שלהם ירדה בתפרח...

התשפ"ב (10136) לגבי תשלום על מטען הוא כך:

"מחיר הנסיעה כאמור בתוספת זו, כולל הובלת מטען יד של נוסע, מזוודה, כיסא נכים מקופל, אופניים מקופלים, קורקינט מקופל, עגלת ילדים הנושאת ילד או מקופלת או בעל חיים שמותר להסיעו בהתאם לתקנה 462 לתקנות התעבורה;

בעד הובלת מטען שאינו נכלל בהנ"ל, ישולם מחיר הזהה למחיר נסיעה בודדת לאותה נסיעה" 146 [זהו למעט דברים האסורים לנשיאה ומובאים שם בתקנה 463: "דברים או מטען בגודל או בצורה או מסוג שיש בהם כדי לגרום הפרעה או נזק לנוסעים; דבר העלול

יש איסור גמור לעשות כן, ושימוש ברכוש החברה בלא הסכמתה הרי היא גזילה¹⁴², גם אם השולח ישלם את דמי נסיעה עם העלאת החפץ¹⁴³.

לדברים אלו, הפתרון הפשוט הוא לצרף את המטען או את החבילה לאחד מהנוסעים שיקח עליו חסות, וכיון שכך השליחה תהיה ללא תשלום ובאופן בטוח¹⁴⁴.

ולגבי אם עבר ושלח מטען אם צריך לשלם לחברה ראה בהערה¹⁴⁵.

ב. תשלום על מטען בליווי נוסע

נוסח החוק העדכני (צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים

142. וכמבואר לעיל פרק ב' הערה 36.

143. כך שמענו מהגר"צ ברוורמן.

144. פגישה עם משרד התחבורה, התכתבות עם 'אגד', שיחה טלפונית עם 'קווים-עילית', וזה פשוט.

145. בדיעבד כשעבר ושלח, שמעתי מהגר"י סילמן שיש לחייבו מדין נהנה, רק המציאות היא שאין מחיר אחר חוץ ממחיר הנסיעה, וע"כ צריך לשלם מחיר נסיעה [ולכאורה יספיק תמריץ תיקוף כדין החזרת חובות להלן פרק ט"ו סעיף ו'].
ואילו מהגר"ש רוזנברג שמעתי, שאף שאין כאן פטור של זה נהנה וזה אינו חסר, בדיעבד לא ניתן לחייבו משום שאין לכך מחיר קצוב בפ"ע, ואמנם אסור לעשות כך מלכתחילה. והגר"צ ברוורמן הסתפק בזה האם צריך לשלם, כיון שמחד לא נקבע לפעולה זו כל תשלום בחוק [בניגוד למטען חורג המתלווה לנוסע שנקבע בו תעריף, כדלהלן סעיף ב'], ומאידך א"א לפטור משום שהרי יש בזה משום נהנה, ואינו נחשב לזה נהנה וזה אינו חסר, דודאי שימוש זה באוטובוס חשיב לחסר, מכמה טעמים, ואכמ"ל. ועיין להלן פרק ט"ו הערה 210.

146. משרד התחבורה מפרש את התקנה הזאת, שיש לשלם מחיר כרטיס מלא בנסיעה עירונית רגילה. ובנסיעה שמחירה גבוה יותר יהיה התשלום בשיעור 50% ממחיר הנסיעה, אך לא פחות ממחיר נסיעה עירונית.

ילדים פתוחה פטורה מתשלום רק כשיש בתוכה ילד או כשהיא מקופלת, אולם לא כשהיא פתוחה ללא ילד בתוכה¹⁴⁹ [ובדומה לכיסא נכים, אופניים וקורקינט שצריכים להיות מקופלים]. וכך גם מורים משרד התחבורה, עיין הערה¹⁵⁰.

בפועל [כפי הידוע לי], הפקחים אינם מקפידים על כך, וכך שמעתי מכמה חברות תחבורה [ומסתבר שאף אינן מודעות לחוק זה, כמו גם חלק מפקידי משרד התחבורה שלא ידעו מכך...], וא"כ ההלכה בזה היא כדלעיל פרק ט' סעיף ב' שהיות ובפשטות (כדלעיל פרק א') אנו נוסעים עם החברה, א"כ גם הולכים אחרי הוראות

ללכלך או לפגוע באדם או בלבושו או המפיץ ריחות רעים"]¹⁴⁷.

מהמציאות בפועל ומשיחות עם כמה חברות נראה כי כל עוד מדובר במטען שהנהג לא מונע את הכנסתו לאוטובוס גם לא נדרש עליו תשלום, לא משנה באיזה גודל הוא. אמנם, כדלהלן סעיף ג', מי שסבור שהחברות שכורות למדינה ובנוסף הוא חושש לגזול בכספי המדינה, הרי הוא צריך לשלם על מטען חורג, כפי ההגדרות שהובאו בהערה¹⁴⁸.

ג. תשלום על עגלת ילדים פתוחה המדייק מלשון החוק שהובא לעיל סעיף ב', יוכח שעגלת

¹⁴⁷. במשרד התחבורה שמעו על העברות באוטובוסים של מכוונות כביסה, ספות, ועוד...

¹⁴⁸. משרד התחבורה מפרסם בפרשנותו לצו הפיקוח כי מטען יד הפטור מתשלום הוא:

תיק, מזוודה, עגלת ילדים מקופלת ו/או עגלת נכים מקופלת - בכל גודל שהוא.

מטען נייד (כלי נגינה, חבילה, ארגז, שק וכו') - במידות של 30x60x90.

מטען צר - שאורכו אינו עולה על 1.5 מטר.

במידה והמטענים האחרונים חורגים מהמידות הנ"ל יש לשלם כדלעיל הערה 146 [איני בקיא בהבדלים בין סוגי המטענים ובממדים השונים, משום שכאמור למעלה חברות לא דורשות על כך תשלום, וע"כ לא צברתי בכך ניסיון].

¹⁴⁹. ההיגיון בזה פשוט. שכן במשך שנים רבות היו משלמים על עגלה פתוחה, עד שלפני כמה שנים הקלו על הנוסעים המתקשים בהוצאת התינוק והחזרתו, בפרט באוטובוסים צפופים שאין מקום לשבת עם התינוק או לעבור עמו אל מקום סמוך פנוי, ועוד יותר - כשהתינוק ישן, אולם ברגע שהעגלה ממילא ללא תינוק, יש לקחת בחשבון את מה שמצוי רבות באוטובוסים שיש בהם שפע של מקומות ישיבה ריקים, אולם לא ניתן להגיע אליהם מחמת כמה עגלות תינוק החוסמות את כל המעבר במרכז האוטובוס.

¹⁵⁰. משרד התחבורה מפרסם כי עבור עגלת תינוק פתוחה יש לשלם כרטיס נסיעה מלא, אך אם העגלה מקופלת והתינוק מוחזק בידיים, אין צורך בתשלום עבור העגלה.

ולגבי עגלת תאומים, היא מתומחרת כעגלה אחת, אך התינוקות היושבים בעגלה מתומחרים כרגיל [ולדוגמא, כאשר עולה מבוגר עם עגלת תאומים ובה יושבים שתי תינוקות, עליו לשלם נסיעה אחת בפרופיל רגיל על עצמו ועל ילד אחד, ונסיעה נוספת בפרופיל נוער על הילד השני].

כל עוד הם אינם פוגעים או מלכלכים את הציוד או את הכבודה של הנוסעים האחרים [אולם במקרה של חוסר מקום למטען של נוסעים אחרים החברה אינה מחויבת לתגבר את האוטובוס].

יא באוטובוס עירוני או ברכבת קלה אסור להכניס אופניים לא מקופלים [אף בתשלום], מטעמי בטיחות, תפיסת מקום, הפרעה לתנועת הנוסעים, וכו' ¹⁵¹.

יב נוכחתי בנוסעים העוברים על כך ומכניסים לאוטובוס העירוני אופניים שאינם מקופלים, ולא ברור על מה הם סומכים, ומאידך גם לא ברור עד כמה החברות מקפידות על כך בכדי לאסור זאת.

יג שכן, במידה והנהג מאשר זאת, לדעת הגר"י סילמן והגר"צ ברורמן העלאת אופניים לאוטובוס בניגוד לחוק נחשבת להוראה סבירה והגיונית ¹⁵². ובדומה לזה דעת הגר"ש רוזנברג שאם הנהג רואה שהעלאת אופניים לא תפריע לנוסעים, אם משום שהאוטובוס ריק או משום שהאופניים אינם גדולות, ניתנת לנהג בזה שיקול הדעת ¹⁵³.

החברות המוותרות בזה ולא אחרי משרד התחבורה. אולם לדעות הסבורות שאנו נוסעים עם המדינה ושיש להיזהר בגזל מהמדינה (לעיל פרק א' הערה 32), א"כ גם הנסיעה באוטובוס כפופה לחוקי ונהלי משרד התחבורה, ויצטרכו שלם על עגלה פתוחה (ועי"ש סוף פרק א').

יד לציין, שהגם שמבחינה הלכתית אין בכך בעיה, מ"מ מן הראוי באוטובוסים עירוניים עמוסים לקפל את העגלה אא"כ יש בכך צורך אמיתי (עיין לעיל הערה 149 ולהלן פרק י"ב הערה 182).

ד. העלאת אופניים לאוטובוס

י סעיף ב' הבאנו תקנה המזכירה העלאת אופניים לאוטובוס. כהרחבה ופרשנות לתקנה זו ישנו נוהל ('העלאת אופניים לתחבורה הציבורית' מעורכן משנת תשפ"ג) המפרט את נושא העלאת אופניים לאוטובוס, שיוצא ממנו שיש חילוק בין אוטובוס עירוני לבינעירוני, וכדלהלן:

באוטובוס בינעירוני מותר להכניס לתא המטען אופניים [גם שאינם מקופלים] ללא כל תשלום נוסף,

¹⁵¹. כשביקשתי ממשרד התחבורה להקל באופניים קטנות שלא הגיוני לאסור את העלאתן, השיבו לי שבמקרה וברצוני לשנות את התקנות או לחרוג מהן, עלי לפנות למחוקק (כנסת), שכן אין זה מסמכותו של משרד התחבורה [מי שרוצה מוזמן לפנות למחוקק...].

¹⁵². וביאר לי הגר"י סילמן שהחברה לא מפסידה מכך כלום, ואין כאן אלא עבירה על הוראה כללית. והגם שהחברה אוסרת על הנהג מקרים כעין אלו, הרי כשהנהג אישר אותם החברה אמנם לא תהיה מרוצה מכך, אולם היא גם לא תפעל מולו בחומרה.

¹⁵³. וכשהנהג אינו מאשר אולם גם אינו מוחה, שמעתי מהגר"ש רוזנברג שנסתמא גם זה

פרק י"א

נידונים שונים בחובת התשלום

לו או שעלה על הקו הרצוי אולם במסלול הנגדי, ועדיין לא שילם¹⁵⁴, דעת הגר"צ ברוורמן שאם נסע כברת דרך עליו לשלם עבור הנסיעה, שכן החברה אינה נכנסת לדעתו של האדם, אלא כל שהוא משתמש בשירותיה עליו לשלם לה, ועל דעת כן הוא עולה¹⁵⁵.

ואי"ו לדעת הגר"י סילמן והגר"ש רוזנברג, אפי' אם הנהג לא

א. נסיעת תחנה אחת

נסיעה של תחנה אחת מחויבת בתשלום בדיוק כמו נסיעה בת כמה תחנות [יש כאלה שזה לא פשוט להם...].

ב. נסיעה בטעות ללא צורך

כאשר נוסע עלה בטעות על קו אוטובוס עירוני אחר מהדרוש

נקרא אישור [ובד"כ הנהג אמור לראות גם העלאת אופניים בדלת אחורית ע"י מראות חיצוניות ופנימיות ומסכים אלקטרוניים].

וניתן להוסיף בזה סברא, שבשונה מנסיעה בהקפה לעיל פרק ג' סעיף ד' בה דייקו הרבנים מלשונות הנהגים, שם אין לנהג כל סמכות למנוע מנוסע לנסוע ללא תשלום, וממילא בכדי שרשותו תהיה בת קיימא צריך אמירה ממשית המבטאת זאת, משא"כ כאן שבסמכותו של הנהג למנוע זאת, א"כ חוסר מחאה כבר מהווה הסכמה.

154. נידון זה פחות רלוונטי החל מרפורמת התעריפים 'דרך-שווה' בה ישנן 90 דק' של מעבר בכל הנסיעות העירוניות בארץ.

155. ויש לדמות זאת למעשה המובא בספר חשוקי חמד (ביצה כא) וז"ל: סיפר לי גיסי מרן הגר"ח קניבסקי (שליט"א), שבבחרותו חזר פעם מיישיבת פתח תקוה לבני ברק, ונרדם באוטובוס. וכשהתעורר, מצא את עצמו בתל אביב. ובא לשאול את דודו מרן החזון איש זצ"ל, האם הוא חייב לשלם את תוספת המחיר מבני ברק לתל אביב, כפי שהיה מקובל בזמן ההוא, שעל תוספת נסיעה זו יש להוסיף במחיר. והשיב החזון איש: משום שאתה נרדמת הנהג צריך לסבול עכ"ל.

וסיבת החיוב נראה, שכן היא הקציצה בשעה שעולה לאוטובוס שכל שהוא משתמש בשירותי החברה עליו לשלם לה, ואף אם יתברר לו אח"כ שטעה ולא היה זקוק לשירותים אלו [אמנם היה מקום לדון לחייב גם משום אוכל חסרונו של חבירו שחייב אף שלא הנהג, וכמבואר בס"ג ש"ג ס"ו, אך אם מטעם זה לכאורה לא יתחייב אלא כשיעור החסרון

ורק סיבתה היתה בטעות, וכגון שעלה לאוטובוס ע"מ לנסוע לאירוע מסויים והתברר לו שהוא התבטל או שהתחרט והחליט שעדיף לו ללכת רגלית, וכל כיוצא בזה.

ולדעת הגר"י סילמן דין זה הוא אפי' אם עלה לאוטובוס ומיד לאחר שעלה גילה שהרב-קן שלו ריק, אלא שכאשר פנה לרדת איחר את המועד ויסגור הנהג את דלתות האוטובוס בעדו, מ"מ כל שעלה ושהה

פתח בנסיעה אלא רק סגר את דלתותיו, הנוסע כבר התחייב בתשלום אף שאינו מעוניין להמשיך בנסיעה.

אמנם לכו"ע אם הנהג פטרו מתשלום במקרה כזה שלא השתמש בנסיעה הרי הוא פטור מלשלם, משום שיש בזה סמכות לנהג מתוך שיקול דעת שהנוסע לא השתמש בפועל בדמי נסיעתו (וכמבואר להלן פרק י"ד סעיף ג')¹⁵⁶, וזהו כשהנסיעה עצמה היתה בטעות, ובשונה מנסיעה שהתכוין אליה

(אך באמת זה תלוי בנידון אם אוכל חסרונו של חבירו משלם כשיעור החסרון או כשווי כל ההנאה, עיין בזה בשער המלך גזילה פ"ג ה"ט בסופו ובדברי משפט סי' שסג סק"ג). אמנם להמבואר להלן פרק ט"ו הערה 210 שהחסרון אינו רק הדלק, אלא אף כל הקמת מערך ההסעות לצורך הנוסעים נחשב כחיסרון, א"כ **לכאורה** אף בטעם אכילת חסרונו של חבירו יש לחייבו בכל שווי הנסיעה. אך יתכן לומר שהקמת מערך ההיסעים נועדה עבור הנוסעים הנהנים ממנה, וא"כ עבור נוסע זה לא הוקם המערך. ודו"ק].

ויש להעיר, שבאופן זה שנרדם במהלך הנסיעה כמעשה הנ"ל, הרי מתחילה קצץ על נסיעה קצרה, ואח"כ בעת שנרדם אין כאן קציצה נוספת, ומדוע חייב. אך נראה פשוט שהקציצה מתחילה היא על ב' האופנים, שאם ייסע עד ב"ב ישלם סכום מסויים ואם ייסע עד ת"א ישלם סכום אחר, שהרי נראה בפשיטות שאם היה נמלך במהלך נסיעתו להאריך נסיעתו עד ת"א לא היה צריך להוסיף תשלום כדמי נסיעה מב"ב לת"א, אלא רק להוסיף את הפער בין נסיעה מפ"ת לב"ב לבין נסיעה מפ"ת לת"א, וא"כ בהכרח שיש כאן קציצה מעיקרא על ב' האופנים, ולכן כיון שבפועל נסע עד ת"א הקציצה הראשונה מחייבתו על נסיעה זו.

ויש להעיר שא"כ בזמננו שהתשלום הוא ברב-קו, ופעמים שאין אפשרות לתוספת תשלום של הפער הנ"ל במהלך הנסיעה, ואם ירצה להאריך נסיעתו יאלץ לשלם תשלום חדש על קטע הנסיעה הנוסף בפ"ע, א"כ בהכרח שהקציצה מעיקרא היא רק על הקטע שעליו ישלם, ומעתה אם ירדם בנסיעה יש לפוטרו, כיון שאין כאן קציצה המחייבתו [הן אמת שיהיה מקום לחייבו כשיעור החסרון מטעם אכילת חסרונו של חבירו, וכנ"ל].

אכן הגר"צ ברורמן הורה לנו שאף באופן זה מחוייב לשלם את כל סכום הנסיעה, שכן כל מה שהרשוהו לעלות הוא על דעת שאם יסע מכל סיבה שלא תהיה [ואף אם ירדם] למקום המרוחק יתחייב לשלם את מלוא מחיר נסיעתו.

156. וכך אמרו לי בע"פ גם במשרד התחבורה ובשאר החברות המנויות לעיל פרק ג' הערה 57 שלנהג יש סמכות לדבר הגיוני כזה.

והחליט בדעתו שאינו נוסע, דעת הגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברורמן שהפסיד את זכאותו בנסיעה [ואם רוצה ינסה לפנות לחברה לקבלת החזר, ואולי היא תאמין לו].

ואם עלה אח"כ על אוטובוס בינעירוני אחר, אפי' מאותה החברה ובנסיעה בתעריף זהה, מכל מקום דעת הגר"י סילמן והגר"ש רוזנברג שעליו לשלם מחדש על הנסיעה השניה [ובד"כ בפנייה לחברה היא אמורה להשיב את דמי אחת מהנסיעות על בסיס רישום פעולות הרב-קו במסלקה].

אכן הורה לנו הגר"י סילמן וכן דעת הגר"צ ברורמן שכאשר עבר לאוטובוס במס' קו זהה ממש [מחמת שהאוטובוס הראשון היה עמוס והשני ריק, וכדומה] אינו צריך לתקף שוב, אך לדעת הגר"ש רוזנברג גם באופן זה חייבים בתשלום.

ד. נסיעה עירונית בקו בינעירוני

מצוי שנוסעים עומדים בתחנות אוטובוס המשותפות לאוטובוסים עירוניים ובינעירוניים, ומעדיפים לעלות על אוטובוס בינעירוני

באוטובוס בשעה שכבר אינו יכול לרדת נתחייב בתשלום¹⁵⁷.

אמנם לדעת הגר"ש רוזנברג, וכ"ש לדעת הגר"צ ברורמן לעיל, במקרה כזה שגילה שהרב-קו שלו אינו טעון ולכן יורד מהאוטובוס, הרי הוא פטור מתשלום, שכן בהעדר הרב-קו הוא אף מחויב לרדת מחמת דרישת החברה ולא השתמש בנסיעה זו¹⁵⁸ [אכן אם תכנן לנסוע מספר תחנות ומחמת שגילה שהרב-קו ריק ירד לאחר תחנה אחת אך גם היא הועילה לו, יתחייב מדין נהנה לשלם כפי הנאתו¹⁵⁹].

ג. ירד מאוטובוס בינעירוני בתוך תחנות האיסוף בעיר ולא נסע עוד או שהחליף לאוטובוס אחר

אם עלה בטעות על האוטובוס הבינעירוני הלא נכון, ועדיין לא תיקף, ובתוך תחנות האיסוף, עוד טרם היציאה מהעיר, ירד מהאוטובוס, שמענו מהגר"צ ברורמן שאינו צריך לתקף על הנסיעה באוטובוס הראשון, כיון שי"ל שתחנות איסוף הללו עדיין אינן בנות תשלום.

ואם כבר שילם ואז ירד מהאוטובוס הבינעירוני בתוך תחנות האיסוף

¹⁵⁷. והוסיף הגר"י סילמן, שאף אם לאחר זמן מה אירע שהנהג פתח את הדלתות מסיבה כלשהיא, מ"מ כיון שהדלתות נסגרו על דעת שלא לפותחן נתחייב בתשלום.

אמנם הורה הגר"י, שמי שעולה לאוטובוס רק ע"מ לשלם את חובותיו ולא משתמש כלל בנסיעה, אינו צריך לשלם על הנסיעה הנוכחית שכל כולה היא עבור החברה ולא עבורו.

¹⁵⁸. וזהו בשונה ממה שהובא לעיל שכאשר אדם נוסע נסיעה בכוונה תחילה, ולבסוף התברר שהיא היתה לחינם ולא היה צריך אותה שצריך לשלם עליה, שכן בה הוא התחייב על השרות שהחברה סיפקה לו.

¹⁵⁹. היינו כפי שיעור שאנשים מוכנים לשלם על הנאה שכזו.

העלאה אולם ע"מ לרדת כשהאוטובוס
עדיין מאסף.

אמנם אם הנהג אישר את הנסיעה,
לדעת הגר"י סילמן והגר"צ
ברוורמן הרי זה נחשב להוראה סבירה
והגינות¹⁶⁰. ובדומה לזה דעת הגר"ש
רוזנברג שאם הנהג רואה שהאוטובוס
ריק ולא יפריע לנוסעים העלאות אלו,
ניתנת לנהג בזה שיקול הדעת¹⁶¹.

ולגבי התשלום בנסיעה כזאת
שבאישור הנהג, נחלקו
הגר"י סילמן והגר"ש רוזנברג, שלדעת
הגר"ש גם זה תלוי בדעת הנהג, ואם
הנהג אומר שלא צריך לשלם אז
פטור¹⁶², אולם לדעת הגר"י אין לנהג
סמכות לפטור על תשלום בנסיעה זו,
אלא חייב בתשלום בתעריף עירוני, ואם
מכשיר התיקוף לא מאפשר תיקוף
בתעריף עירוני אזי יתקף בתעריף
בינעירוני.

המאסף או מוריד במסלול קצר העובר
בצירים מרכזיים וכך להגיע במהירות
למחוז חפצם, מאשר לנסוע באוטובוס
עירוני המתפתל בין רחובות רבים. וזהו
בפרט בשעות הלילה בהן תדירות
האוטובוסים העירוניים נמוכה, כך
שאוטובוס בינעירוני יכול פעמים רבות
להוות גלגל הצלה לחזרה הביתה.
השאלה היא האם אכן מותר לעלות על
כזה אוטובוס.

ולמעשה: לגבי עצם הנסיעה, ע"פ
חוק בד"כ אסור לנהג
להעלות נוסעים לנסיעה עירונית בקו
בינעירוני כשאין רישיון לכך, וזהו גם
במקום שהנוסע משלם את מלוא מחיר
הנסיעה הבינעירונית [ומצוי היום אצל
מחזיקי החוזה החופשי הארצי שאין
להם בעיה לתקף בכל תעריף שהוא].
ולפ"ז גם להלכה אסור לעלות לקו
אוטובוס בתחנות המוגדרות להורדה
ולא לאיסוף, או לעלות בתחנות

¹⁶⁰. וביאר לי הגר"י סילמן שבכל אלו החברה לא מפסידה כלום, ולשיטתו להלן למעלה
שהנוסע משלם על כך, ואין כאן אלא עבירה על הוראה כללית. והגם שהחברה אוסרת
על הנהג מקרים כעין אלו, הרי כשהנהג אישר אותם החברה אמנם לא תהיה מרוצה מכך,
אולם גם לא תפעל מולו בחומרה.

¹⁶¹. ויש לעיין כלפי העובדה שנוסעים אלו מוסיפים אח"כ תחנות הורדה המעכבות את
הנוסעים המקוריים של האוטובוס.

¹⁶². ולדעתו של הגר"ש זהו כמו שנהג יכול לקחת אדם באוטובוס אל החניון לאחר סיום
קו השירות ללא תשלום [וחילק הגר"ש בין המעשה עם החזו"א שלא רצה לעלות על
משאית בגשם מכיון שהמשאית הייתה שייכת לחברה, לבין כאן שהאוטובוס מיועד
להעלאת נוסעים (ואולי כוונתו שמחמת כן אינו נחשב כיאוש שלא מדעת כיון
שהרגילות היא בכך, אף לדעות שהובאו בש"ך חו"מ סי' שנוח סק"א דאף שיועד
שיתרצה כשידע אסור)].

וצ"ע בזה, שהרי בודאי שהחברה לא היתה מסכימה להסעת נוסעים באוטובוס כ'טרמפ',
וכן סבר הגר"י סילמן.

ה. נסיעה בטעות באשמת
האוטובוס

ו. כשעומד לקנות חופשי חודשי
או יומי

שמענו מהגר"צ ברוורמן שאדם שטעה ועלה על האוטובוס הלא נכון באשמת החברה, כגון שעל חזית האוטובוס לא הופיע באופן ברור מס' הקו, מה שגרם לנוסע לטעות, או שהמסלול שונה בלא הודעה מספקת לנוסעים, וכן כאשר מסלול הקו שונה או שובש עקב הפגנות וסגירת צירי נסיעה, באופנים אלו, גם אם הנוסע נסע כברת דרך, הרי הוא פטור מכל תשלום¹⁶³, וכן הורה הגר"י סילמן.

גם נוסע העומד לרכוש חופשי חודשי או יומי באותו היום, ומטעמים שונים לא יכול לעשות זאת כעת, שמעתי מהגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן, שאסור לו לעלות לאוטובוס בלי לתקף.

ז. ילדים הנוסעים למוסדות

ואי"ו הגר"ש רוזנברג הורה, שכאשר השיבוש הוא באשמת החברה אזי הנוסע פטור מתשלום, אולם כשמדובר בפקק כבד, או שינוי מסלול בעקבות נסיבות שאינן תלויות בחברה, הנוסע מחוייב בתשלום.

רבים הם הילדים הנוסעים מידי יום בתחבורה הציבורית הלך ושוב, ופעמים רבות עולים עם חבריהם בעליזות לאוטובוס ואינם מתקפים את הרב-קו, ושמעתי מהגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברוורמן שהאב מחויב לדאוג מדין חינוך שהילד יתקף בעת עלייתו, גם אם אין לאב תועלת בנסיעה, וכגון שמבחינתו יכול הילד ללכת ברגל¹⁶⁴ [ועיי'ן בהערה¹⁶⁵ כמה פרטים שיש להזהיר בהם את הילדים].

¹⁶³. ובמקרה כזה גם הגר"צ מודה שאומרים 'עביד איניש דינא לנפשיה', כיון שהחברה חייבת לו את הסכום [שהוא מבורר] ששולם תמורת התחייבותה להסיעו, ובשונה מתיקוף בטעות (להלן פרק י"ג סעיף א') שאין לו קשר לתשלום ששולם למדינה. ולכן יכול לנסוע נסיעה אחרת במקומה ללא תשלום.

אכן במקום שנהנה מכברת הדרך שעשה, וכגון שממשיך לילך ברגליו ובכך שנסע התקצרה לו הדרך, יתכן שיהיה חייב לשלם על מה שנהנה [וכמבואר בס' ש"י ס"ב], עכ"פ במקום שהדבר אירע שלא באשמת החברה.

¹⁶⁴. וכמ"כ במשנ"ב או"ח סי' שמ"ג סק"ח, שקטן שגנב או הזיק ראוי לב"ד להכותו שלא ירגיל בה עיי"ש, וק"ו שהאב מצווה בזה.

¹⁶⁵. בכל נושא זה של שליחת ילדים למוסדות באוטובוסים ציבוריים, מניסיון, כדאי לדרוש מהילדים מעקב, משום שמצויים אצלם סוגים שונים של תקלות:

א. פעמים רבות הילדים מעבירים את הרב-קו על מכשיר התיקוף ולא מוודאים שהוא תיקף [וחוץ ממצעיה גזילתם, הדבר עלול להגיע לחילול ה' כשתופס אותם פקח (אמנם הוא לא יוכל לקונסם מתחת לגיל 12 ללא ליווי מבוגר)].

ב. הילדים אינם עוקבים אחרי הערך הצבור ואז עלולים להגיע למצב של 'נסיעה בהקפה'.

שנתבאר לעיל במבוא, והחברה מקבלת את דמי התיקוף המגיעים לה רק כאשר הנוסע מתקף את הרב-קו, על כן הנוסע אינו יכול להימנע מתיקוף על חשבון הפסד החברה בכדי להתקזז עם המדינה בכסף שהיה צבור ברב-קו שלו.

אולם היות והמדינה חייבת לו את סכום זה, א"כ אע"פ שאינה מאמינה לו, הנוסע יכול לגבות את החוב מהמדינה¹⁶⁷ בנסיעה ללא תשלום בדרכים שונות ומגוונות ברכבת ישראל¹⁶⁸ שהיא ממשלתית, או באופנים אחרים שאינם נסיעות¹⁶⁹.

ה. קיזוז נסיעות בגלל איבוד ערך צבור שהיה לו ברב-קו

כאשר היה לנוסע רב-קו עם ערך צבור שהושמד בטעות, או רב-קו אנונימי שניזוק או נאבד [כשברור שאין אפשרות שאדם אחר ימצא אותו וישתמש בו] באופן שאינו יכול לממש את יתרת הערך הצבור בו¹⁶⁶, דעת הגר"צ ברוורמן שגם אלו שאינם חוששים מגזל בכספי המדינה, אינם יכולים לקזז לעצמם את הסכום ע"י נסיעות ללא תשלום, כיון שהסכום ששולם בזמן ההטענה ברב-קו נכנס לחשבון המדינה, כפי

ג. הילדים לווים נסיעה מחבריהם ואינם רושמים זאת ושוכחים ממי לוו וכמה, והדבר יכול להגיע לידי כך שלא משיבים חובות לאנשים פרטיים.

ד. גם כשמשיבים לחבריהם חשוב לוודא שני דברים, הא' שההשבה תיעשה ע"י תיקוף ולא במזומן [שיכול שלא לחזור לידי ההורים, וד"ל]. הב' שההשבה תהיה בתיקוף על נסיעה שיש להורי החבר תועלת ממנה, ולא על נסיעה שמבחינתם היה יכול ללכת ברגל, שבאופן זה השבה אין כאן.

ה. ישנם ילדים המשלמים על חבריהם בהמשך הנסיעה וגורמים להוריהם הפסד כספי גדול [-לעת כתיבת שורות אלו, וכדלהלן נספח א' סעיף ב'] כאשר הדבר נעשה לאחר 3 דק' מהתיקוף הראשון, וכן להיפך, הם לווים נסיעות מחבריהם לאחר 3 דק' וגורמים להורי הילדים האחרים נזק.

166. אמנם יש להחריג בזה את הרב-קו שנחסם ע"י משרד התחבורה (המנפיק בכל יום 'רשימה שחורה') המבטל כרטיסי רב-קו שנטענו כעת או בעבר שלא כחוק (גם אם כעת ההטענה היתה כחוק), שאז המדינה אינה מחויבת לו את התמורה, כיון שהיא הודיעה שרב-קו כזה פסול לשימוש ולא ינתן תמורתו ותמורת יתרותיו החזר, וכדלעיל פרק ח' הערה 123.

167. מדין עביד אינש דינא לנפשיה. וכפי הדין בכל שטר שנשרף שוודאי שהחוב קיים, וגם פשוט שמעולם הוא לא הסכים לוותר על הכסף ששילם במקרה שהרב-קו שלו יושמד וכדו', ובדעתו לגבות החוב כשיתאפשר.

168. ואין בדרכים אלו איסור מצד רמאות שלדעת הגר"י סילמן מהוה איסור אף במקום שאין איסור גזל.

169. והוסיף הגר"צ, כי שאלה זו מצויה במי שקיבל שובר זיכוי מחנות לאחר החלפת מוצר וכדו', אולם השובר הוזק והושמד כמו בהליך של כביסה, שיש לדון האם הוא יכול ליקח

ובכך שמענו מהגר"צ ברוורמן, וביאר בזה, שבעצם כשהמכשיר מקולקל אין כלל חיוב תשלום, ומה שיש בכיסו של הנוסע חוזה חופשי יומי, אין בזה שום שימוש בכרטיס, ופשוט כדלעיל.

י. דין המוצא רב-קו

ראה בהערה 171 מש"כ לגבי דין המוצא כרטיס רב-קו [וכן לגבי תווי קנייה וכדומה].

ט. ביטול חופשי יומי כאשר מכשיר התיקוף מקולקל

אדם שרכש חופשי יומי, וכשנסע באוטובוס נוכח כי המכשיר מקולקל וממילא התברר שלא היה לו צורך ברכישת החוזה החופשי לאותו יום, פשוט שיכול לבטל אותו [ועיין בהערה 170 את התנאים והאפשרויות השונות לביטול].

במקומו מוצרים מהחנות משום עביד איניש דינא לנפשיה. אולם למעשה אין הדבר דומה, כיון ששם עושה מעשה שמוציא חפץ מבית חבירו בחובו, משא"כ כאן, שרק מתקזז ואינו משלם מחמת פריעת חובו, ועוד יש להאריך בזה.

170. ע"פ נוהל "החזרים וזיכויים בתחבורה הציבורית" ניתן לבטל חופשי יומי כל עוד לא השתמשו בו שימוש אחד, וחופשי חודשי או שנתי כל זמן שלא נעשו בו 3 שימושים, ובכולם - כל עוד לא פג תוקף ההסדר [נציין כי הנסיעה שכבר נסעו מתבררת כנסיעה בחינם, כך שיכול אדם לנסוע בחינם כל חייו על בסיס הטענה וביטול, אולם בפועל כיום הפרוצדורה לביטול טעינה מורכבת, ומלבד זאת מובן שזו דרך פגומה].

171. אדם שמוציא רב-קו אישי עם פרטים מזהים, חייב בהשבת אבידה, כיון שיש בו סימן, וברוב עכ"ם וכדו' פטור מהשבה, אולם אסור למוציא להשתמש ברב-קו, כיון שהמאבד יכול לקבל את כספו בחזרה מהחברה.

ואם מצא רב-קו אנונימי שאין בו פרטים מזהים, שמעתי מהגר"י סילמן שאם הוא יכול למצוא את הבעלים ולהחזיר להם בודאי שצריך להשתדל לעשות כן, אולם באופן מעשי רוב האנשים אינם זוכרים את סכום היתרה, והגם שישנן מעט פתקיות שלפעמים נשמרות [אפי' אחת מהן, וכגון שכתב עליה משהו חשוב וכדומה] ויש את מס' הסידורי של הרב-קו שאין סימן מובהק ממנו, בכל זאת בדרך כלל המאבד מתייאש ולא חושב שיוכל להגיע למוציא.

[ולדעתו של הגר"י רשאי המוצא להשתמש עם רב-קו זה וכן עם תוי קניה וכדו' שאין בהם סימן, ואין אומרים שלא הייתה דעת המנפיק להשתעבד לזה המוצא, שמכיון שלא התנו על כך במפורש בכללי השימוש בודאי הייתה כוונתם להשתעבד אף למוציא. וכן מורה ובא הגר"צ ברוורמן].

אכן דעת הגר"ש רוזנברג שאין היתר להשתמש בתוי קניה שאין בהם סימן, כיון שלא נשתעבדו המנפיקים אלא לרוכש התוים או לאלה הבאים מכוחו, אך לא למוציא, וכמו בשטר ממרני שכתב הקצה"ח סי' סו ס"ק יג דאין המוצא יכול לגבות בו].

אמנם להגרמ"מ שפך המספר הייחודי של הרב-קו האנונימי [שיכול להשמר ע"ג חשבונות בנסיעות בינעירוניות בודדות שהונפק בהן נייר] הוא סימן גמור וחייב בהשבת

פרק י"ב

תקלות באמצעי התשלום

א. חוסר אמצעי תשלום באוטובוס
 ע"פ הנוהל של משרד התחבורה (נוהל אוטובוסים תקולים), במידה וכל מכשירי התיקוף באוטובוס תקולים למשך כל זמן הנסיעה, הנוסעים פטורים מכל תשלום¹⁷² [ומובן שאין בעיה לעלות על אוטובוס כזה לכתחילה].

אבידה [ויש להעיר עוד, שלכאורה ניתן לאמת נסיעות אחרונות ברב - קו (שבנ"א יכולים יותר לזכור) מול המוצא שיבדוק במכשירי ההטענה הפעולות האחרונות שנעשו ברב-קו]. כמו"כ להגר"ש רוזנברג והגר"צ ברוורמן יש להשיב את הרב-קו האנונימי כיון שיש בו סימן מובהק שרבים יודעים אותו והוא סכום היתרה בכרטיס.

עוד שמענו מהגר"צ ברוורמן, שגם אם נגדיר את הרב-קו כדבר המסופק אם יש בו סימן, הרי שהוא ספק יאוש, ובאנו בזה לדברי הפוסקים, שלגבי ספק הינוח נחלקו הראשונים אם הרי אלו שלו מספק, ולענין ספק יאוש עי' בספר אריה דבי עילאי אעה"ז סי' לה ובחדושי רבי ראובן ב"מ סי' י"ח, שהביאו הרבה מקורות לענין זה.

והנה יש עוד סברא לאסור שגם אם נאמר שהוא כדבר שאין בו סימן ובסופו של דבר המאבד מתיאש, הרי בזמן מציאת הכרטיס עדיין לא התייאש, והוי יאוש שלא מדעת, כיון שלא אמר' בזה אדם ממשמש בכיסו. והטעם ביאר הגר"ש רוזנברג שאין לנו אלא מה שאמרו חז"ל במטבע, ולא בכל דבר אחר כרב-קו או כרטיסי אשראי שבכל אלו אין אומרים שאדם עשוי למשמש בכיסו.

אך עיין בשו"ת בית יצחק אבהע"ז ח"א סי' סה אות כא דבשטרות מהני יאוש אף שבאיסורא אתי לידיה כיון שאין גופן ממון, וע"ע בפרי יצחק סי' סה אות ו מה שדן בזה.

וכן שמענו מהגר"צ ברוורמן דס"ל להלכה ולמעשה, שהמוצא שוברי תשלום והחזרים וכל כדו', שמעיל יאוש לאחר המציאה, משום ד' הרמב"ן שהטעם דיאוש שלא מדעת הוא משום חיובי שמירה של המוצא ויאוש ברשות, והכא בשטרות ליכא דין שמירה ויועיל יאוש, ואף דד' תוס' אינו כהרמב"ן, הוא בכלל ספק, בנוסף על הספק שאפשר שנתתיאש עוד קודם שבא לידו.

172. ישנה שאלה הנשאלת [החברות מאוד מאוד לא אוהבות לשמוע אותה]: בנוהל פיקוח על תשלום דמי נסיעה בקו שירות באוטובוס מובא: "יופטר מתשלום מלוא התעריף המוגדל, נוסע שהוכיח להנחת דעתו של המפקח כי משום שמכשיר הכרטיס/אמצעי

מפיבה זו, במקרה שכרטיסן עלה לאוטובוס ודילג בטעות על אחד הנוסעים, או בנסיעות מרוכזות כשהוא עומד בסמוך לאוטובוס, הנוסע אינו פטור מתשלום, מאחר והועמד לפניו אמצעי תשלום, והיה עליו לפנות לכרטיסן בבקשה לתיקוף.

כאשר החברה נוהגת לבקש מהנוסעים [כגון ע"י בקשת הנהג או שירות הלקוחות] שאעפ"כ ישלמו לה

פטור זה נקבע בכל מצב שאין אפשרות לתקף ומכל סיבה שהיא, בין באוטובוס של החברה שאין בו מכשיר תיקוף תקין, ובין באוטובוס תגבור של חברה חיצונית שאין בו כלל מכשיר תיקוף. אולם, אם במשך הנסיעה קיים זמן מסוים שבו המכשיר פועל, או שנמצא מכשיר תיקוף תקין אחד באוטובוס [גם אם שאר המכשירים תקולים], חובה לתקף את הרב-קו¹⁷³.

התיקוף לא היה תקין, בנסיבות שאינן קשורות בנוסע, נמנע ממנו לטעון הסדר נסיעה מתאים לנסיעתו באמצעות אמצעי הכרטוס השונים או האמצעים הטכנולוגיים העומדים לרשותו, לרבות אמצעי תשלום שיאשרו לשימוש התחבורה הציבורית".

לפ"ז יש ששאלו, במקרה שהאפליקציה לא עובדת, האם יכול נוסע המחזיק ברב-קו לומר שפטור מתשלום כיון שאילו היה רוצה לשלם באפליקציה הרי לא העמידו לו אפשרות כזאת [וישנם ששאלו כך גם להיפך].

השאלה מתעצמת כשמחזיק הרב-קו נוהג כהלכה ואינו מחזיק באפליקציה, כך שכל הטענה שלו היא תיאורטית.

ועוד יותר יש לשאול, כשגם רב-קו אין לו, האם אעפ"כ יכול להפטר, ובדומה לנוסע שגילה שהרב-קו שלו ריק אבל התברר לו גם שהמכשירים לא עובדים, שפשוט שלא עבר בזה על גזל.

ושמעתי מהגר"י סילמן ומהגר"ש רוזנברג שבמקרה זה אין פטור מתשלום, וכך משתמע מעיון בלשון הנוהל שרק במקום שנמנע ממנו לשלם בכל האמצעים העומדים לרשותו הוא נפטר [וכך משתמע מהחברות שלא היו מרוצות מהניסיון לנצל ולמצות חוק שנועד לפטור רק כשאין אופציית תשלום באופן שהנוסע אנוס מלשלם. ובאמת בשנת 2015 למניינם, גם אנחנו קוראי הקונטרס הזה הופתענו מהנוהל הפוטר לחלוטין נוסע מתשלום במקרה שהמכשירים תקולים].

173. הנה מכתב עדכני ממושרד התחבורה: "במידה ומכשיר התיקוף מקולקל (לא מצליח לקרוא אף כרטיס רב-קו) ואין באוטובוס - מכשיר תיקוף נוסף ותקין, האוטובוס אינו יכול לבצע את נסיעתו.

אם התקלה התגלתה במהלך נסיעת הקו, על הנהג להסיע נוסעים המחזיקים בכרטיס רב-קו ללא תשלום עד ליעדם אלא אם נמצא פתרון בזמן סביר המאפשר את התשלום עבור הנסיעה".

ואילו לדעת הגר"י סילמן אין חיוב לשלם לה, משום שלמעשה היא לא מחייבת אלא רק מבקשת [ואין זה מעניינינו שאי החיוב הוא רק מחמת שאינה יכולה לפעול נגד החוק].

ב. חוסר אמצעי הטענה או רב-קו מקולקל

כאשר אין בכל האיזור עמדת הטענה תקינה, או שהרב-קו של הנוסע אינו תקין, ואפי' אם הוא נחסם בין הנסיעות, שמעתי מהגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברוורמן שאופנים אלו אינם פוטרים אותו מתשלום¹⁷⁷.

ג. תקלה באפשרות להוספת נוסעים

שמעתי מהגר"י סילמן והגר"ש רוזנברג כי כאשר לא קיימת אפשרות להוסיף נוסעים¹⁷⁸, אין היתר לנוסע הנוסף לנסוע ללא

מאוחר יותר את דמי הנסיעה, לדעת הגר"צ ברוורמן אין לה זכות לבקש זאת כנגד החוק והכללים שנקבעו עימה בחוזה. ולדעתו גם אם החברה דורשת במפורש לשלם לה אח"כ, פטורים מלשלם, וראה הטעם בהערה¹⁷⁴ [אמנם גם לדעתו אפשר שבנסיעות תגבור, כגון בחגים ולהבדיל בלוויות גדולות ל"ע, אין זה ראוי שחברה שמתאמצת להעמיד תחבורה לציבור תפסיד מכך¹⁷⁵, ולכן מי שרוצה לשלם לה לפני משורת הדין יכול להחזיר תיקוף מינימלי כפי שנתבאר להלן פרק ט"ו סעיף ו'].]

אמנם לדעת הגר"ש רוזנברג יש להחזיר את הנסיעה לחברה זו בהזדמנות מאוחרת¹⁷⁶, משום שנתבאר לעיל פרק א' שאנו נוסעים עם החברה, והחברה מבקשת שישלמו לה לאחר מכן, אולם די להחזיר לה תמריץ תיקוף כדרך שנתבאר להלן פרק ט"ו סעיף ו'.

¹⁷⁴. וביאר שהטעם לזה הוא, שכיון שהחברה מקבלת מהמדינה את הוצאות הנסיעות בתנאי שתנהג רק לפי כללים אלו, וכספים אלו ניתנו לטובת אזרחי המדינה, הרי תביעה זו מהנוסעים היא מעשה גזילה, ועוד יש לפלפל.

¹⁷⁵. וכן שמעתי מגורם בכיר באחת מהחברות, שאי תיקוף יגרום לחברות לאבד את המוטיבציה לתגבר בכזה קצב.

¹⁷⁶. והגר"ש אישר לי שאיני צריך לפרסם את שם החברה.

¹⁷⁷. עפ"י מסמך שהתפרסם, וכן ע"פ התכתבות ופגישה עם משרד התחבורה.

וכשהרב-קו תקין בכל המקומות, ורק בחברה אחת ישנם מכשירי תיקוף שאינם קולטים אותו, דעת הגר"י סילמן שרק באופן חריג כזה שבמשרד התחבורה יקבלו את טענתו על אי התיקוף במכשירי תיקוף של החברה הזאת, אז הוא נפטר מתשלום (ועיין עוד להלן הערה 179 על נסיעה בה נחסם הרב-קו).

¹⁷⁸. במשרד התחבורה הבהירו לי שבמקרים כאלו אין כל בעיה לעלות לאוטובוס סמוך, לתקף את כמות התיקופים הרצויה ולרדת, אף שבכך המדינה משלמת לחברת האוטובוס הראשון דמי תמריץ תיקוף לחינם.

ע"פ דין תורה מותר לו לרדת בתחנה קודמת לתחנה בה עומד הכרטיסן או לעלות בתחנה אחריה, ואיננו חייב להוסיף בנסיעה כדי לשלם.

מובן שגם לדעה זו אין היתר 'לברוח' ולרדת בדלת האחורית בעוד שהכרטיסן עולה בדלת הקדמית, משום שזה נחשב שהועמד לפניו אמצעי תשלום בזמן הנסיעה בקטע הדרך בו הוא נסע, וכדלעיל סעיף א'.

ה. מכשיר תיקוף המאפשר רק תעריף גבוה מהמבוקש

כשאין באוטובוס מכשיר בתעריף מתאים לנסיעה, אלא רק מכשיר המאפשר תעריף גבוה מהמבוקש, דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברורמן, שבמקרה זה פטור הנוסע מתשלום, וכמכשיר מקולקל. וכך נתקבל מכתב מ'אגד' (ראה הערה 180) אשר לכאורה רלוונטי לכל החברות.

תשלום, אלא הוא צריך להצטייד מראש בשני כרטיסי רב-קו¹⁷⁹.

ד. לעלות לאוטובוס לאחר גביית הכרטיסן או לרדת לפניו

באוטובוסים של תגבור שעולה כרטיסן באחת התחנות של הכניסה/יציאה מהעיר, דעת הגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברורמן, שמותר לכתחילה לנוסע לעלות בתחנה הנמצאת לאחר התחנה שהמתקף עומד בה, או לרדת בתחנה שלפניה [בד"כ בכניסה/יציאה מהעיר]. וזאת אפי' שעקרונית היה מעוניין לעלות בתחנה הקודמת או לרדת רק בתחנה הבאה, ועושה זאת רק בכדי להפטר מהתשלום.

וזהו כיון שעל פי כללי משרד התחבורה זכותו לבחור בכל קטע נסיעה שמעוניין בו [כל זמן שיורד/עולה בתחנה רשמית], א"כ גם

¹⁷⁹ והוסיף הגר"י סילמן לגבי מה ששאלו על שני נוסעים שמתקפים ברב-קו אחד בנסיעה עירונית, וכשעוברים אח"כ לאוטובוס בינעירוני, מכשיר התיקוף אישר מעבר לשני הנוסעים אולם לא נתן להם לתקף על שניהם בערך הצבור, שאשר נוסעים נתקלים בכך בפעם הראשונה, כיון שלא ידעו מזה הרי זה אצלם כתקלה במכשיר ופטורים משלם, אולם בפעם הבאה שכבר יודעים מכך (או הקורא שהתוודע לכך כעת. ע"פ הוראת הגר"י) הרי הם מחוייבים לתקף על כל נוסע בכרטיס נפרד.

ולפ"ז נראה, שכך גם באופן כללי, אם נוסע נתקל בתקלה ברב-קו שלא ידע עליה מראש, והתקלה אינה תלויה בו, וכמו חסימת כרטיס (להבדיל מבלאי) שלא היתה בעקבות שימוש פסול [עד שאפי' יבטלו בה דו"ח אם צויין בערעור שלא נודע לנוסע על התקלה לפני כן, או שהיה סמוך מאוד ולא יכל להספיק להחליף כרטיס], א"כ לפ"ז יתכן לומר שגם בזה יהיה מותר להמשיך בנסיעה זו ללא תשלום.

¹⁸⁰ וז"ל: "הדבר פשוט שדינו של מכשיר המראה תעריף גבוה מהנצרך, ללא אפשרות לשנות את התעריף, כמוהו כמכשיר תקול שאינו מאפשר תשלום, ובמקרה זה איש לא יוכל לבוא אל הנוסע בטענות".

בקווים רבים בערים הגדולות¹⁸²], ואדם העולה בדלת האחורית אינו מגיע למכשיר, או שמוצא לפניו מכשיר תיקוף מקולקל, והצפיפות מונעת ממנו גישה לנהג או למכשיר תיקוף תקין.

בשיחות עם הגורמים המוסמכים, לא ניתנה הסכמה ברורה וגורפת לפטור את הנוסע מתשלום במקרה כזה, משום שלדעתם הדבר תלוי בכל מקרה לגופו, כי ברבים מהמקרים הצפיפות אינה כ"כ חמורה, וברצון אמיתי ניתן בד"כ להגיע באופן אישי אל מכשיר תיקוף תקין, או להעביר את הרב-קו דרך אחרים¹⁸³. כמו כן המצב באוטובוס אינו סטטי, אלא הוא נתון לשינויים עם ההורדה והאיסוף בתחנות במשך הנסיעה [יצויין, שישנן כמה עדויות על קנסות שהתקבלו באוטובוס כזה ללא יכולת לבטלם].

ואכן דעת הגר"י סילמן שצריך להתאמץ לתקף עד כמה שיכול.

ומהגר"צ ברוורמן שמענו, כי כאשר קיים קושי גדול להגיע למכשיר, או שצריך להידחף באופן שאינו בגדרי הצניעות, הנוסע פטור

אך דעת הגר"ש רוזנברג שאין זה נחשב למכשיר תקול שהרי כך המכשיר בנוי, ועל הנוסע לתקף בתעריף גבוה ולבקש את החזר לאחר מכן.

ו. מכשיר תיקוף המאפשר רק תעריף נמוך מהמבוקש

כאשר מכשיר התיקוף מאפשר תשלום רק בתעריף נמוך מהתעריף המתבקש לנסיעה זו, ככל שהנוסע תיקף את הכרטיס, יצא בזה יד"ח ואינו מחויב להשלים בפעם אחרת לפי התעריף המקורי, והוא אף אינו אמור להיקנס על כך¹⁸¹.

ושמענו מהגר"צ ברוורמן כי נראה לכאור' שגם באופן שהתעריף אותו הוא מחוייב על נסיעה זו כפול מסכום התיקוף שהמכשיר מציע, הוא אינו מחויב לתקף בנסיעה זו שני תיקופים שמגיעים לגובה התעריף של התיקוף הנצרך, כיון שהחברה כבר קיבלה את המגיע לה ע"י התיקוף (וכדלעיל במבוא).

ז. קושי בהגעה אל מכשיר התיקוף במקרה שהאוטובוס העירוני מלא וצפוף בנוסעים [כפי שמצוי

¹⁸¹. ואם הנוסע נקנס עבור כך, עליו להתלונן והקנס יבוטל (מתבסס על פגישה עם משרד התחבורה).

¹⁸². אגב יש להעיר, שמן הראוי שבאוטובוסים עירוניים צפופים הנוסעים יקפלו את עגלות התינוק הפתוחות החוסמות את המעבר במרכז האוטובוס, אא"כ יש בזה צורך אמיתי כגון שהתינוק ישן או שלהוריו אין מקום לשבת, או כשהנסיעה קצרה מאוד, וכפי שהובא לעיל פרק י' הערה 149 [ועיין לעיל פרק י' סעיף ג' לגבי תשלום על עגלת תינוק פתוחה].

¹⁸³. כפי שבעבר, טרום תקופת העלייה מכל הדלתות, בעלי עגלות התינוק העולים בדלת האחורית היו שולחים את הרב-קו לתיקוף אצל הנהג.

ורק אח"כ יציג את הערך הצבור בכדי שהנוסע יתקף שוב את הנסיעה הבינעירונית לפי התעריף הנכון.

ובזה דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברורמן שעל הנוסע לתקף את התעריף הנצרך, ולא להסתפק בתיקוף הראשון בכך שזה 'עבר' ואף הופיע אור ירוק, דיש בזה גזל מהחברה המורה לנסוע כחוקי משרד התחבורה המצריך תיקוף בתעריף מתאים [ומה שהחווה החינמי אושר זהו מחמת תכנות של מכשיר התיקוף להתייחס בראשונה לחווה החינמי]. וגם אם נאמר שהחברה איננה מקפידה על כך, שהרי היא כבר מקבלת את התיקוף הראשון על הנסיעה, הרי יש בזה משום רמאות לנסוע בתעריף שאינו מתאים¹⁸⁵.

ומהגר"ש רוזנברג שמעתי, שכאן על אף האמור לעיל פרק ג' הערה 48, גם אלו שאינם חוששים לגזל מהמדינה יצטרכו לתקף שוב¹⁸⁶, כיון

מתשלום, אמנם לדעת הגר"ש רוזנברג אין זה פוטר מתשלום.

[יש לציין כי הגר"י סילמן והגר"צ ברורמן הסכימו, שמותר לנוסע לעלות לאוטובוס עמוס למרות שהוא יודע מראש שלא יוכל לתקף בו את הרב-קן].

ה. תקלה קבועה בקליטת המכשיר בראשונה את החווה החינמי¹⁸⁴

היות ומכשיר התיקוף בנוי באופן כזה שקולט בראשונה את החווה החינמי, נוצר מצב (בעיקר מאז רפורמת 'דרך-שווה' בשנת תשפ"ב) שנוסע שברשותו חווה חופשי מקומי (פריפריה) או מעבר, המעוניין לנסוע אל יעד מרוחק שמחוץ לאזור המוגדר [ובד"כ יש בקו זה תחנות הורדה בהמשך המסלול בתוך האזור המוגדר, ולכן מתאפשר בו תשלום בכמה קודים], מכשיר התיקוף יתקף בראשונה את החווה החופשי ואף יחווה אור ירוק,

184. סעיף זה (ועוד סעיפים בפרק זה) רלוונטי רק לעת הוצאת מהדורה זו, ויתכן שתוכנת מכשירי התיקוף תשתנה והדבר ישפיע גם על מקרים אלו.

185. ומי שלא שילם בנסיעה כזאת, גם לדעת הגר"י סילמן לא צריך להחזיר לחברה שני תיקופים אלא רק את מה שהיתה אמורה לקבל ע"פ דין, ותקלה לא יכולה לחייב.

186. ועדיין לדעתו, אלו הסבורים שאין חשש גזל בכספי המדינה יכולים לצאת בזול ע"י המתנת 3 דק' עם התיקוף השני, ואז במקום שהמכשיר יציע את השימוש בערך הצבור הוא שוב יתקף במעבר, ובזה הנוסע נותן את התמריץ השני לחברה על חשבון המדינה [ואף שהיה מקום לומר שהובא לעיל פרק ד' סעיף ב' שאין להתעכב עם התשלום, וא"כ כעת צריך לתקף מיידית פעמיים, ביאר הגר"ש שבתיקוף הראשון עדיין אין הכרח לכך שנוסע את המרחק שבקוד הגבוה (שהרי מה שהמכשיר מתייחס קודם למעבר זהו משום שיש לו אופציה לנסיעה בתעריף נמוך), וא"כ לשיטתם אין כל בעיה לתקף בהמשך כתחליף לתיקוף השני הנצרך מחמת התקלה הקיימת לטובת החברה. וכל זה כמובן רק במקום שאין חילול ה'].

במקרים כאלו דעתם של הגר"י סילמן והגר"ש רוזנברג שלא לאלו הסבורים שאין חשש גזל בכספי המדינה אין בכך בעיה, משום שהחברה מקבלת תמריץ תיקוף והנוסע משתמש בפרופיל ובתעריף מתאימים.

אמנם הגר"צ ברוררמן נוטה לאסור בכל אלו, כיון שיש כאן גזל מהמדינה שמעבירה דמי תמריץ תיקוף אל החברה ללא כל תמורה.

ולגבי תקלות שעל חשבון החברה: בד"כ החברה איננה מפסידה מהתקלות המצויות [למעט חוסר מכשירי תיקוף תקינים, ואליהם היא מודעת], אולם במקרה שהחברה תפסיד, דעתו הכללית של הגר"י סילמן במקרים מעין אלו, שבתקלה קבועה ושיטתית [מערכתית/סיסטמתית] אין בעיה ואף לא צריך להודיע על כך, כיון שמסתבר שהחברה מודעת לזה ומקבלת זאת על עצמה. ואילו להגר"ש רוזנברג תמיד יש להודיע לחברה משום השבת אבידה.

י. תקלה לרעת הנוסעים

במקרים בהם הנוסע יודע שמכשיר התיקוף יחייב אותו בנסיעות חדשות לחינם מתוך הערך הצבור על אף שמגיע לו נסיעה חינמית [וכחלק

שבגלל הכשל במכשירים החברה אמורה לקבל שני תמריצי תיקוף, ובמניעת התיקוף השני המוריד מהערך הצבור אזי החברה תפסיד דמי תמריץ תיקוף נוסף שהיתה אמורה לקבל בעקבות התקלה¹⁸⁷.

אמנם כשידוע שהנהלת החברה אינה רואה צורך בתיקוף נוסף הנוצר מחמת תקלה, לכו"ע אינו צריך לתקף שוב אם לא משום חיוב מכח המדינה.

ט. תקלה לטובת הנוסעים

בתקלה שהחברה איננה מפסידה, וכמו מקרים שקרו:

1. אירע שכאשר הרב-קו עבר ביקורת אצל מבקר ברכבת הקלה, אח"כ בתיקוף במעבר לאוטובוס 'אגד' בתוך הזמן של נסיעת המעבר המקורי, המכשיר חידש את ה-90 דק' של המעבר, ולרווחת הנוסע הוסיף זמן על הנסיעה המקורית, בלי שחייב סכום חדש מהערך הצבור.

2. ישנם שבזמן המעבר לרפורמת 'דרך שווה' בשנת תשפ"ב הפך הרב-קו שלהם להיות בעל חוזה חופשי עד לשנת 2041...

3. ישנם כאלו שבזמן המעבר לרפורמה הנה"ל נוצר להם מעבר ע"י תיקוף בודד לשעות רבות.

¹⁸⁷. ובאמת עקרונית החברה הייתה יכולה לבקש בכל נסיעה שני תיקופים, והיינו צריכים לשמוע לה, משום שאנו נוסעים עם החברה, רק שמשרד התחבורה אינו מאפשר לה, אולם כאן שהנוסע מחויב בזה רשמית, א"כ אין סיבה שהחברה לא תצפה לכך [וישנה חברה שאף פרסמה על כך, ולכאורה זהו מסיבה זו].

אולם לדעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן, מצב זה מחשיב את המכשיר כתקול והנוסע פטור מלתקף, בפרט שקיים קושי רב לקבל בחזרה את המגיע לו מהחברה (וכל זה בדומה לשיטתם במחלוקתם לעיל סעיף ה').

מהדוגמאות שהובאו להלן בנספח א' סעיף ב' וסעיף ד'), שמעתי בזה מהגר"ש רוזנברג שהיות והחברה דורשת את התיקוף המגיע לה, רק שיש טעות שעל ידה מפסידים כסף, א"כ אין ברירה אלא לתקף ואח"כ לבקש החזר.

פרק י"ג

תיקופים שגויים

מקופותיה, קבלת שובר בדואר או זיכוי בחשבון הבנק].

השאלה היא, האם ע"פ הלכה הנוסע יכול לגבות את דמי הנסיעה מהחברה ע"י אי תיקוף בנסיעה אחרת [כמובן במקום שאין חשש לחילול השם], זאת על בסיס הדין של "עביד איניש דינא לנפשיה"¹⁹⁰, היות והוא מעדיף להימנע מהטרחה של הפנייה לחברה ואימות ההוכחות לצורך קבלת החזר, או לא.

ישמעתי מהגרמ"מ שפרן, הגר"ש רוזנברג והגרש"י זעפראני,

א. תיקף מספר נסיעות גבוה מהנדרש

נוסע שתיקף בטעות מספר נסיעות גבוה מעבר למה שהוא מחויב ואינו יכול לבטל את התיקוף, או נהג שתיקף עבור הנוסע כמות גבוהה מדי של נוסעים ועבר זמן מכדי שיוכל לבטלו¹⁸⁸, החברה איננה מאפשרת לנוסע לנסוע בהזדמנות אחרת ללא תשלום על בסיס התיקוף המיותר שבוצע בטעות, אלא מזמינה אותו לפנות אליה בכדי שתחזיר לו את הנסיעה¹⁸⁹ - במידה והיא רואה את הנוסע כדובר אמת ובאופנים שהיא מעוניינת להחזיר [ע"י גישה לאחד

¹⁸⁸. כאשר הנוסע מתקף בולידטור [מכשיר תיקוף עצמי], לא ניתן לבטל את התיקוף, גם לא אצל הנהג, אולם כאשר התיקוף נעשה אצל הנהג, עדיין אמורה להיות אפשרות לבטל את התיקוף [ונהגים מאוד לא אוהבים לעשות זאת באמצע נהיגה].

¹⁸⁹. פגישה עם משרד התחבורה, התכתבות עם אגד, ושיחה עם 'קוים', 'מטרופולין', 'נתיב\בית שמש אקספרס' ו'סופרבוס'.

¹⁹⁰. וכרי נחמן בב"ק כז: וש"ע חו"מ ס' ד' "יכול אדם לעשות דין לעצמו" וכו', וכיון שמחיר הנסיעה ידוע, יכול הוא לגבות זאת בעצמו.

ועל אף שנתבאר שם [ע"י נתיה"מ חידושים סק"א] שזה דווקא באופן שיכול לברר בפני ב"ד את זכותו וכגון שתופס שלא בעדים שאז נאמן במיגו על טענתו, אך לתפוס בעדים אינו רשאי כיון שלא יוכל לברר את זכותו, מ"מ ביאר לנו הגר"ש רוזנברג דכאן רשאי לתפוס אף אם יש עדים, כיון שאין חשש שיתבעוהו החברות ושיצטרך לברר זכותו בפני ב"ד.

אולם מהגר"צ ברורמן שמענו לפקפק בהיתר זה, כיון שהתיקופים המיותרים נכנסו לקופת המדינה, וא"כ התביעה שלו היא רק על קופת המדינה שקיבלה את דמי התיקוף לחינם, ולא על החברה שאינה מרשה לו לנסוע ללא תיקוף תקין [וימה שהמדינה העבירה לחברה דמי תמריץ על התיקוף השגוי הרי זה תשלום חלקי מתוך עלות הנסיעה הנוכחית שאותה נמנע מלשלם והחברה דורשת ממנו שישלם¹⁹⁷. וזהו

שיכול לגבותו מהחברה¹⁹¹ ע"י נסיעה ללא תשלום בהזדמנות אחרת¹⁹² [כמובן באופן שאין חשש לחילול ה', בכך שיראהו אדם או שייתפס ע"י פקח]¹⁹³, דיש בזה¹⁹⁴ "עביד איניש דינא לנפשיה"¹⁹⁵.

ולשיטתם יש בזה עצה טובה, 'לשמור' את התיקופים השגויים כחוב של החברה אליו בכדי לפרוע אותם לעת הצורך כשנתקע ללא רב-קו טעון¹⁹⁶].

191. והגר"צ ברורמן תמה על דבריהם, דא"כ כל אדם יתקף תיקופים מיותרים ויהיו בידי נסיעות חינם לו ולמשפחתו ככל שיתקעו בלי רב-קו, וזה וודאי שא"א לאמר.

אלא דעתו של הגר"צ ברורמן, כי כאשר הבעיה נגרמה באשמת הנוסע שתיקף יותר מהנדרש, הרי ברור כי מבחינת החברה הרי זה כמתנה ויותר של הנוסע לחברה, וזה אומדנה ברורה שהחברה אינה מוכנה לקבל ע"ע חוב שכזה (וכדלהלן למעלה), אולם כשהבעיה היא באשמת החברה, כגון שהמכשיר תקול ומחייב נסיעות יותר מהנדרש, בזה הם נוטלין ממון שלא כדין שיש בזה דינא דעביד איניש (ובדומה לזה לעיל פרק י"א סעיף ה').

192. וכלפי מה שהנהג באוטובוס הנוכחי יפסיד את התמריץ שהוא אמור לקבל, דעת הגר"י סילמן שאין לחשוש לכך [וזה מתבטא לשיטתו להלן הערה 194 במוסגר].

193. אמנם שמעתי מהגר"ש רוזנברג שכשמתקף תיקופים מיותרים מחמת אילוף, וכגון שנוסע ומתקף פעמיים על נוסע נוסף ובאוטובוס הבא הלה אינו ממשיך בנסיעה עמו, כך שכשמתקף והנסיעה תאושר לשני נוסעים החברה מקבלת עוד תיקוף בחינם, אין זה נחשב לתיקוף המתיר נסיעה עתידית ללא תשלום, וכך גם לא לפרוע חוב תמורת זה.

194. אמנם קשה לדעה זו, שכיון שאתינן עלה מכח עביד איניש דינא לנפשיה, א"כ צריך לחשב לפי שווי הנסיעה האמיתי, ולא לפי המחיר המסובסד ע"י המדינה, אולם דחה הגר"צ ברורמן שכיון שיש קציצה למחיר הנסיעה הרי עכשיו זהו המחיר, וכן שמעתי מהגר"י סילמן [וביאורים אלו של הגר"י והגר"צ הם כלפי מקומות אחרים בהם גם הם יסברו לומר "עביד איניש", וכמו לעיל פרק י"א סעיף ה' ולהלן פרק י"ז סעיף ב'].

195. ואף שהיה מקום לומר שהחברה מפסידה מזה ספירת תיקופים נכונה, הקפדה על כללי משרד התחבורה, וכדומה, דעת הגר"י סילמן והגר"ש רוזנברג שאין לחשוש לך, ואין הפסדים אלו משמעותיים [ואצל הגר"י זה יתבטא במובא לעיל הערה 194 במוסגר].

196. אמנם לדעת הגר"ש רוזנברג לכתחילה אסור לתקף הרבה תיקופים עבור העתיד, כיון שהחברה יכולה לומר שהיא לא מרשה זאת ולא מעוניינת בכך. ובדיעבד הדין הוא כפי שנתבאר למעלה שניתן לעשות עביד איניש.

197. אכן לדעת הגר"ש רוזנברג שהובאה לעיל פרק ג' הערה 48 עיקר קפידת החברה היא על

ג. נהג שתיקף מספר נסיעות נמוך מהנדרש

כאשר נהג תיקף בטעות כמות נוסעים נמוכה מהנדרש, יש לבקש ממנו להוסיף את הכמות הנכונה. במקרה שאין דרך להוסיף תיקופים נוספים, דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברורמן שהנוסע פטור מתשלום כיון שהוא מצידו עשה את הנדרש, והרי זה כמכשיר מקולקל שנתבאר לעיל פרק י"ב סעיף א' 200, שהרי הטעות נעשתה ע"י הנהג שהוא נציג החברה.

אולם אם הנהג לא שמע מהנוסע את כמות הנוסעים אותה ביקש לתקף עבורו, דעת הגר"י סילמן שזה נחשב לטעות של הנוסע ולא יכול לנסוע. ומהגר"ש רוזנברג שמעתי שהדבר תלוי אם הנוסע אמר בקול

בשונה מקנס הניתן שלא כהוגן להלן פרק י"ז סעיף ב', ששם החברה היא זו המקבלת את כספי הקנס, ולכן הקיזוז הוא ישירות מולה, ואז גם לדעתו של הגר"צ ניתן לעשות עביד איניש דינא לנפשיה ולהימנע מתשלום¹⁹⁸. וכן הסכים הגר"י סילמן¹⁹⁹.

ב. תיקף בתעריף גבוה מהנדרש

כאשר נוסע טעה ותיקף בתעריף גבוה מהנדרש, או כשהנהג תיקף כך וכבר עבר זמן מכדי שיוכל לבטל אותו, אינו יכול לגבות את חובו ע"י נסיעה אחרת ללא תשלום, כיון שהפרש התשלום בין התעריף הגבוה לנמוך לא הגיע לידי החברה, אלא נכנס אל קופת המדינה, ובמקרה כזה יש לפנות לפניות הציבור של החברה.

חלק תמריץ התיקוף שבאופן זה כבר הגיע לידיה, וע"כ לשיטתו אין בעיה לגבות את הנסיעה מדין עביד איניש.

198. ואף שיש לטעון שהחברות מחוייבות למדינה להסיע את כל הנוסעים, והיות שהמדינה מחוייבת לנוסע ששילם לה כעת יותר מדי, הרי זה כשיעבודא דרבי נתן, אינו כן, דמ"מ הן אינן מחוייבות להסיע רק את הנוסעים המשלמים, וא"כ אין לנוסע זכות להימנע מתשלום, כיון שבמקרה זה החברה לא מחוייבת ומעוניינת להסיעו.

199. אמנם יש להעיר בזה, שגם בלי טענת "עביד איניש" לכאורה הרי אין מטרת החברה להתעשר שלא כהוגן על חשבון טעויות שביצעו הנוסעים [וכ"ש הנהגים], ופשוט שלולא חשש שיגרם לה נזק היא היתה מאפשרת למי שידוע שאכן חויב מספר תיקופים שלא כדין, להחזירם לעצמו ע"י נסיעות ללא תיקוף. וכל הטעם שהיא איננה מסכימה לכך זהו רק משום שאם תאפשר לעשות כן תבטל תורת הקנסות, ובעקבותיה תורת התשלומים בכלל. ומעתה, הרי אומדנא מוכרחת (והוגנת לכל הצדדים) היא, שמסכימה היא שיחזיר הנוסע את הנסיעות לעצמו ע"י נסיעה ללא תיקוף, אך על דעת שלא יהא בטיעון זה כבדי להצילו מקנס, וכך יצאו שני הצדדים נשכרים והוגנים.

200. וכלפי הנהג שעשה את הטעות, עיין בפתחי תשובה בסוף סי' של"א שמביא שו"ת חוות יאיר בסי' קס"ט העוסק במשרתת ששברה כלים (ועיין להלן פרק י"ד הערות 202, 208).

דעת הגר"י סילמן שעל הנוסע לתקף את התעריף הנצרך, ואל"כ עליו לרדת מהאוטובוס, דיש בזה גזל מהחברה המורה לנסוע כחוקי משרד התחבורה. וגם אם נאמר שהיא לא מקפידה על כך הרי יש בזה משום רמאות לנסוע בתעריף שאינו מתאים.

ואי"ל לדעת הגר"צ ברוורמן עדיין יש לדון בזה, כי אף שלכתחילה יש לתקף את התעריף המתאים כבקשת החברה, אפשר שבדיעבד היות והחברה קיבלה את התשלום המגיע לה ואיננה מפסידה מכך [לעת עתה - עיין סוף נספח ג'], איננו מחויב לתקף פעם נוספת בתעריף גבוה [ואין כאן גזל מהמדינה כיון שאיננו נוסעים עמה, וכשיטתו לעיל פרק א']. ולהלכה למעשה עדיין צ"ע. ודעת הגר"ש רוזנברג, עיין לעיל פרק ג' הערה 48.

ז. תיקף בפרופיל רגיל במקום בפרופיל מיטיב

נוסע שנתקע בלי הרב-קו של הילד ומשלם עליו ברב-קו של מבוגר, שמעתי מהגר"צ ברוורמן שפשוט באופן זה לכל הדעות [גם לסוברים "עביד איניש"] שאינו יכול לחזור ולגבות את ההפרש בנסיעה אחרת, ע"י שיתקף המבוגר ברב-קו של נוער, כיון שהנחת הנוער מותנית בשימוש ברב-קו בעל הפרופיל המוזל, ובהעדרו על הילד לשלם בפרופיל רגיל.

ויש להוסיף שלא די בכך, אלא גם כשתיקף בטעות על הילד ברב-קו

מספיק או לא, ואם הנוסע עשה ככל שניתן מצדו א"כ זה לא טעות של הנוסע.

ד. נוסע שתיקף מספר נסיעות נמוך מהנדרש

במקרה שהנוסע הוא זה שתיקף מספר נוסעים נמוך מהנדרש, חובה עליו לתקף מידית את הכמות המתאימה. במקרה שכבר אינו יכול, דעת הגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברוורמן שהנוסע הנוסף יצטרך לרדת מהאוטובוס [אא"כ הנהג יאשר לו נסיעה ללא תשלום עכשוי, וכדלעיל פרק ג' סעיף ד'], כיון שהטעות היא שלו, ואינה קשורה לחברה שאפשרה לו את התשלום [שהרי החוק אינו מחייב לאפשר הוספת שני נוסעים על רב-קו אחד, בפרט לאחר שהתיקוף הראשון כבר בוצע], ועל כן מוטל על הנוסע להביא רב-קו אחר ולשלם בו.

ה. נהג שתיקף תעריף נמוך מהנדרש

כאשר הנהג תיקף בטעות בתעריף נמוך מהנדרש [ואינו יכול לבטל את התיקוף], הנוסע מילא את חובתו, כנ"ל סעיף ג', ואינו צריך להשלים יותר מזה.

ו. נוסע שתיקף תעריף נמוך מהנדרש

אם הנוסע הוא זה שתיקף בטעות תעריף נמוך מהנדרש, מצאנו בזה כמה דעות:

שבשונה מדלעיל סעיף ז' שאין לו כל זכות להנחת נוער כל עוד לא תיקף בכרטיס עם פרופיל נוער, וא"כ א"א להגדיר את התיקוף כשגוי, הרי בנסיעת חופשי או מעבר יש לו זכות נסיעה חנימית, רק שזכות זאת מותנית בתיקוף, ומכיון שבידו לתקף יש מקום לומר שמוגדר התיקוף החדש כתיקוף שגוי, ודו"ק.

אמנם נראה שכך או כך עליו לבקש את החזר הנסיעה ישירות מהחברה. ולא מבעיא לדעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן לעיל סעיף א' שלא אומרים בזה 'עביד איניש', וא"כ אף בתיקוף שגוי הוא לא יכול להתקזז מול החברה, אלא גם מהגר"ש רוזנברג הסובר שם להתיר משום עביד איניש בתיקוף שגוי, שמעתי, שלדעתו באלו הצעורים אינו יכול לקזז מהחברה, אלא יכול לחזור ולתקף, ואח"כ לנסות להזכות אצל החברה, ואולי יסכימו לו.

של מבוגר במקום ברב-קו בפרופיל נוער, לכאורה היות וע"פ הנוהל לא חייבים לזכות אותו, יש לדון שהתשלום חל עליו, כיון שאין כאן תיקוף שגוי בדמי הנסיעה עצמם אלא רק הפסד ההנחה שבפרופיל נוער, וא"כ הוא לא יכול לתקף שוב בנוער ולקזז לעצמו את דמי נסיעת המבוגר, וכן נקט הגר"צ ברוורמן [ואם רוצה לקחת סיכון, יכול לתקף שוב ברב-קו של הילד ולפנות לחברה בתקוה שתסכים להשיב לו את דמי הנסיעה של פרופיל המבוגר כמתן שירות ללקוח].

ה. תיקף בערך צבור במקום בחוזה חנימיו

נוסע שהחזיק שני כרטיסי רב-קו ובטעות תיקף נסיעה חדשה ברב-קו אחד בשעה שהיה לו רב-קו אחר עם חוזה חופשי או באמצעה של נסיעת מעבר, יש להסתפק שיש כאן צד גדול יותר להתיר לו לתקף שוב,

פרק י"ד

סמכות הנהג

והנוסעים חוששים ממנו], הנוסע פטור לגמרי מתשלום, ואף אינו צריך להשלימו בהזדמנות אחרת, ובדומה למכשיר תיקוף מקולקל (לעיל פרק י"ב סעיף א')²⁰¹.

ג. נהג הפוטר נוסע מתשלום מטעם סביר

א הנהג פוטר נוסע מתשלום מחמת שיקול דעת סביר, ומשום שהוא סבור כי כך הם ההוראות, בזה גם אם ההוראה שלו שגויה²⁰², יכול הנוסע להסתמך עליה²⁰³.

ב הפיבה לכך, כפי שביארו לי הגר"י סילמן הגר"צ ברוורמן, ועוד, שהנהג הוא המוסמך מטעם החברה לקבוע את התנהלות הנסיעה²⁰⁴, וכאשר הוא פוטר מתשלום אזי הנוסע

א. נהג הפוטר נוסע מתשלום ללא היגיון

פעמים רבות קורה שהנהג פוטר נוסע מתשלום ללא הצדקה, כגון שהוא מחוסר סבלנות, או שקיימת ידידות בינו לבין הנוסע, או שהנהג סתם כך ממהר ומריץ את כל הנוסעים פנימה ללא תשלום, ושמעתי מהגר"י סילמן, הגרמ"מ שפרן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברוורמן, שבאופן זה אין לנהג כל סמכות, ועל הנוסעים לציית להוראות החברה ולשלם במשך הנסיעה עבודה.

ב. נהג שאינו מאפשר לנוסע לתקף

א מכשיר התיקוף תקין, רק שהוא נשלט בידי הנהג והנהג מתעקש ומסרב לתקף עבור הנוסע [מצוי שהנהג עצבני ואינו רוצה שיבואו אליו,

²⁰¹. אמנם הנהג עובר בזה על מזיק בגרמי שמפסיד את זכות החברה לגבות מהנוסעים, ויל"ע אם בנהג ישראל יש חיוב על הנוסע להשתדל לשלם כדי למנעו מאיסור.

²⁰². ויש להסתפק האם כאשר הנהג עמד על טעותו יהיה הנוסע חייב לשלם זאת, או שהסכמת החברה היא שאם הנהג טועה מחמת טעות בשיקול הדעת הרי הוא פטור מתשלום, וראה בזה באריכות להלן הערה ²⁰⁸.

²⁰³. ושמעתי מהגר"צ ברוורמן כי מכ"מ אסור לנוסע לשכנע את הנהג לוותר בטענות שאינם נכונות, ובמקרה כזה מסתבר שהיתור גם לא יועיל.

²⁰⁴. ואף שע"פ - חוק כיום אין לנהג שום אחריות על גביית התשלום [הן באוטובוסים

החלטה קטנה כגדולה, אלא הסמכות לקבל החלטות שוטפות בתחום מועברת מלמעלה אל הדרג הנמצא בשטח²⁰⁶, ולכן גם אם הדרג הנמוך בשטח טעה, אין בכך כלום, ואף אם לדעת הלקוח סביר להניח שמדובר בטעות בשיקול הדעת או במידע המדויק, אין על מקבל השירות כל חיוב לתקן את הדבר²⁰⁷, וראה בהערה²⁰⁸].

בענין סמכות הנהג לאשר נסיעה בהקפה - ראה לעיל פרק ג' סעיף ד'.

יכול לסמוך על כך גם אם החברה עלולה להיפסד מכך²⁰⁵, וזאת כל עוד יש להוראה שלו איזה שהוא מקום הגיוני וסביר.

[וכן מורה הגר"צ ברורמן תמידין כסדרן (בתחומים רבים נוספים של פקידים העומדים מול הציבור), משום שכך מתנהלת כל מערכת מסודרת הפועלת דרך האצלת סמכויות לאנשים בשטח כמו פקידי בנק או עובדי קופ"ח וכדו'. כי ברור שאין כל אפשרות שמנכ"ל של חברה יקבל כל

הבינעירוניים - מאז התיקוף באפליקצייה, ובודאי באוטובוסים העירוניים - מאז היתר העלייה מכל הדלתות], ואף אסור לו להוריד מהאוטובוס נוסע שלא שילם, וממילא לכאורה אינו צד בענין, מכל מקום הוא המייצג את החברה, ויש לו את הסמכות לכך. ההוכחה הפשוטה לכך היא, שאם הנוסע יגיע להישפט בבית משפט על כך שנסע ללא תשלום, ויטען ויוכיח כי כך היתה הוראת הנהג, ברור שהוא יזכה במשפט.

205. ואמנם בקובץ ווי העמודים מס' 63 טבת תשע"ט דייק ממכתב תשובה של משרד התחבורה שאין לנהג סמכות. בכ"ז לא ניתן לדייק מאי התייחסות בתשובתו לנושא שהועלה בשאלה, כיון שחלק מהתשובות נכתבות ע"י סטודנטים וחלקן אף 'שבלונות' קבועות של תשובות מוכנות אשר לא תמיד מתייחסות ישירות לפניות (וכפי שהורחב בזה להלן נספח ב').

206. ולדעת הגר"צ למרות האמור, כאשר החלטת הפקיד הנמצא במקום מקפח את מקבל השירות, ולדעתו החלטת הפקיד מוטעה ואינה נכונה, הוא יכול לפנות לחברה ולנותן השירות ולערער, כך שהחלטת הפקיד הנמצא בשטח תקפה רק לזכות ולא לחובה. ולמרות שלכאן הדברים סותרים, כי כיצד סמכות והחלטת הפקיד מחייבת רק כאשר היא לזכות מקבל השירות, ולא כאשר היא לחובתו, הרי בפועל כך בנייה התנהלות תקנית של כל חברה ושירות, ואכמ"ל.

207. אולם בטעות חשבונית מוכחת של הפקיד או המוכר בחנות וכדו', ודאי שיש חיוב להעמידו על הטעות ולשלם את היתרה. ומכל מקום אין שום חיוב לבדוק חשבוניות וכדו' מחשש שיש בהן טעויות, כמצוי, דודאי על דעת כן נעשית העיסקה שהקונה אינו צריך לבדוק החשבוניות.

208. אמנם קשה על כך מהלכה פסוקה בסי' קפ"ב ס"ג ששליח שטעה ואפילו בפחות משתות המקח בטל משום דלתקוני שדרתיך ולא לעוותי, וא"כ כל פקיד לכאורה הוא בגדר שליח [הן אמת דשם בסעי' ד' נתבאר שאם שלחו בין לתקון ובין לעוות המקח קיים, ושעל המשלח להוכיח שלא שלחו בין לעוות בין לתקון, אך בנתי"מ שם חידושים סק"ח מבואר שהוא דווקא בשליח בחינם ולא בשכר].

בענין סמכות הנהג לאשר העלאת **בענין** סמכות נהג להעלות נוסע
אופניים לאוטובוס עירוני -
בנסיעה עירונית בקו בינעירוני
- ראה לעיל פרק י' סעיף ד'.
- ראה לעיל פרק י"א סעיף ד'.

אלא שצריך לומר לדעתו של הגר"צ ברוורמן שבחברות גדולות כיון שזו צורת ההתנהלות האומדן דעת הוא שאף במינוי בסתמא קיבלו כוח לעוות, כיון שא"א להתנהל בצורה אחרת, ובשונה מאדם השולח שליח באופן פרטי.

אולם עדיין יש כאן מקום לדון האם עכ"פ יוכלו בעלי החברות ע"פ דין תורה לתבוע את הפקיד שקיבל החלטה שגויה או מעוותת, ואם נאמר שעל אף שקיבלו כוח לפעול כן מ"מ עדיין ניתן לתבוע אותם על החלטתם השגויה, א"כ שוב נפל פיתא בבירא, דאמנם הלוקח אינו נחשב גזלן כיון שיש בכוח הפקיד לאשר לו, מ"מ כיון שהפקיד גזל ומזיק בכך את הבעלים, הרי שהלקוח עובר על לפני עוור שמכשיל בכך את הפקיד [והוא כתרי עברי נהרא ואולי אף יותר מכך שהרי מאכילו איסור בידים].

אולם שמענו מהגר"צ ד"ל שכל טעות סבירה של עובד, שנעשתה בתום לב, המנהג הוא שהמעביד אינו יכול לתבעו על כך, כיון שזה דרך העולם, שנעשות טעויות בעבודה, ומכ"מ אף אם ההוראה של הפקיד הוא בכלל ספק, רבים הפוסקים שכתבו שבספק לפני עיוור ליכא איסורא, עי' משנה ברורה הל' נט"י סי' קס"ג סקי"א ובה"ל שם, ובפתח הדביר ח"ג סי' ש"ו כ' שהתוס' הריטב"א והרדב"ז ס"ל דהאיסור הוא דווקא בוודאי, ואכמ"ל.
ובאמת שכן יש להוכיח מדברי הסמ"ע שם בסי' קפ"ב סק"ח דמסתבר שהשליח התנה שאפילו יעוות עיי"ש ודו"ק.

פרק ט"ו

האם, למי ואיך צריך להחזיר חובות²⁰⁹

מקבלות תשלום זהה על כל תיקוף וגם על נסיעות אלון].

א. ההתייחסות לנסיעות שלא שולמו בעבר

הובא לעיל פרק ב' סעיף א' וכן פרק ג' סעיף א' שבנסיעה ללא תיקוף יש גזילה בעצם השימוש נגד רצון החברה המקפידה על כך, ועל כן כשבאים להחזיר את הגזילה דעת הרבנים היא שתיקוף הגזילה יעשה ע"י תיקוף באוטובוס בהזדמנות קרובה²¹⁰

פרק זה מתייחס לעניין החובות לחברות התחבורה הציבורית, לאלו שעברו על המובא לעיל בפרקים ב' וג' ונסעו ללא תשלום על בסיס הקפה או עפ"י היתרים שונים, ולאילו שלא תקפו בשגגה בנסיעה חנימית כגון חופשי, זהב, בתוך 90 דק' של מעבר וכדומה, מתוך הנחה שאין בכך תועלת [אולם כפי שנתבאר לעיל פרק ב' סעיף ב' ופרק ד' סעיף א', חברות התחבורה מקפידות על תיקופים אלו בדיוק כמו על תיקוף של נסיעה חדשה, כיון שהן

²⁰⁹. פרק זה הינו לפי חישוב דמי הנסיעות מאז שנות 2014-2016 (למנינם) אולם בשנים קודמות יותר, כאשר פדיון כל דמי הנסיעה הייתה לחברה (כמבואר במבוא), ההחזרה מורכבת מאוד, מכיון שיש צורך להחזיר את דמי הנסיעות במלואן [אא"כ החברה מוחלת עליהן, וכדלהלן סעיף ד'].

²¹⁰. הנה בטעם לחיוב תשלום לאחר נסיעה שלא ברשות, יש להקדים דאף שכתבנו לעיל פרק ב' הערה 36 שדינו כגזלן, מ"מ צריך הוא לשלם את דמי השימוש, דעל אף שקי"ל דכל הגזלנים משלמים כשעת הגזילה, ואינם צריכים לשלם את דמי השימוש בגזילה, מ"מ כבר כתב המחנ"א (גזילה סי' י"ב) דזהו דווקא כשעשה מעשה קנין בחפץ הנגזל, אך בשימוש בלא קנין בחפץ צריך להחזיר את דמי מה שנשתמש בו, ועיין בדברי חיים (דיני הלוואה סי' ס"ז) שהוכיח וביאר את דבריו.

אך מה שיש לדון בזה הוא מטעם דזה נהנה וזה לא חסר, ומחמת כן לא יצטרך לשלם בדיעבד על מה שנהנה מהנסיעה [וכמבואר בסי' שס"ג ס"ו].

אך נתבאר בשו"ע שם דבכל מקום שמיחה בו שלא ישתמש ללא תשלום, יכול הוא לתבוע לאחמ"כ שישלם, וכאן הרי החברות מודיעות בפירוש שאין לעלות ללא תיקוף. מטעם נוסף ניתן לחייב, לפי המבואר שם (ס"ז) שדי אף בחסרון קטן כשחרויתא דאשייתא בכדי לחייב את כל ההנאה. וגם בנסיעה באוטובוס ישנו חסרון מועט, אם מחמת עיכוב הזמן המועט שמתעכב הנהג בעליית נוסע, אם מחמת תוספת צריכת הדלק

[זאת מלבד חלקי התשובה הידועים], והדבר יפורט בס"ד בפרק זה.

ב. האם יש פטור מתשלום נסיעות עברו

בניגוד לדין הפשוט שחוב כספי אינו פוקע מאליו [למעט ע"י שנת השמיטה - כשהמלווה לא עשה פרוזבול], כאן נזדמן לידינו תשובה מפתיעה של משרד התחבורה, הבאה כמענה לשאלה האם צריך לשלם על נסיעות עבר, ותשובתם הייתה בזה"ל: **"במידה ולא בוצע תשלום במהלך הנסיעה, אין מחובתך לשלם**

בנסיעה הבאה. יחד עם זאת, ברצוני להדגיש כי נוסע אשר לא שילם תעריף נסיעה עלול להיקנס כספית על ידי פקח תחבורה".

במהדורה הקודמת הועלה צד ע"פ דברים אלו ולפירושו של היועץ המשפטי במשרד התחבורה שזהו חוק הפוטר את החזרת החובות לחברות, ואולי אף אוסר על החברות לקבל את דמי הפירעון, אולם לאחר בירור חוזר אצל היועץ המשפטי שנה אח"כ²¹¹, הוא הבהיר שאין שום פטור כזה, ופירוש התשובה הנ"ל הוא,

מחמת הנוסע, ואם מחמת הבלאי והצפיפות הנוצרים מחמת כל נוסע [כל זה הוא בפרט כשהוא הנוסע היחיד העולה / יורד בתחנה].

אך בטעם הנוסף יש לעיין, לאור המבואר ברשב"א (ב"ק צז. ד"ה אמר ר"פ) דבמטלטלין אין אומרים שמחמת פחת קטן יצטרך לשלם את כל דמי ההנאה, אלא משלם הפחת בלבד [ועיין בשער המלך (פ"ג מהל' גזילה ה"ט) דמבואר מינה דאף היכא שלא עשה קנייני גזילה סובר הרשב"א דאין משלם כל ההנאה, ועיי"ש שהוכיח לפ"ד דדעת התוס' אינה כהרשב"א, ואף במטלטלים אומרים שצריך לשלם כל ההנאה].

עוד יש לעיין שהרי דעת הרמ"ה (הו"ד בנמוק"י ב"ק לד: מדפי הרי"ף) שלעולם אין צריך לשלם כל ההנאה רק מה שחיסר, ובנוב"י (תנינא חו"מ סי' כד) צידד שכן הוא גם דעת הרמב"ם ותמה על השו"ע שהשמיט דעתו, ובתרוה"כ (סי' שסג ס"ה) פירש שזהו כוונת הרמ"א שם שכתב שם שיש חולקים עיי"ש.

אך באמת נראה כמש"כ הרה"ג דוד בריזל במאמרו (קובץ בית אהרן וישראל גיליון ר"ח), שכאן החברה חיסרה את הכל בעבור כל נוסע ונוסע, שהרי בעבור הנוסעים היא הקימה את כל מערך ההסעים, ועל כן א"א לומר כאן זה נהנה וזה לא חסר.

ואין לומר שהפסיד לחברה רק בגרמא בעלמא, שגרם שמשרד התחבורה לא יתן דמי תמריץ לחברה, ולא גזל כאן בידיים, כיון שהחוב הוא על גזילת הנסיעה ולא על הפסד התיקוף, רק ששווי הנסיעה לחברה בכדי שיוכל לשלם לה את הגזילה הוא בשווי דמי תמריץ התיקוף.

211. לאחר המכתב הנ"ל הפניתי למשרד התחבורה את התמיהה הפשוטה דלהלן: כיצד ומדוע משרד התחבורה כופה על החברות למחול על חוב שכבר נוצר כלפיהן לאחר שהנסיעה נעשתה והנוסע התחייב כחוק בתשלום לחברה. ועוד הוספתי לשאול [טענה ששמעתי מהגרמ"מ שפרן], וכי חברות התחבורה אינן יכולות לתבוע את הנוסע שלא שילם בתביעה אזרחית על ההפסד שנגרם להם בנסיעה ללא תיקוף?

וגם מכאן נראה בכירור כדברי היועץ המשפטי דלעיל, שהחוק בוודאי לא מונע מחברה מלקבל את התשלום, ולפ"ז חוק התורה של 'והשיב את הגזילה' [ובלשונם: חובה 'מוסרית' או 'מצפונית'] בעינו עומד, אא"כ החברה הצהירה שהיא מוחלת, כדלהלן סעיף ד'.

[ונפ"מ חשובה מהתשובה הנ"ל עיין בהערה 213].

ג. גישה לחובות של דמי נסיעה המתייחסים למדינה

במקרה שאדם נסע ללא תיקוף ברכבת ישראל שהיא בבעלות המדינה, או לחילופין, לדעות הסוברות כי התחבורה הציבורית שכורה למדינה - גם בשאר כלי התחבורה הציבורית

שהחוק המחייב את הנוסע בתשלום על הנסיעה נחקק רק על זמן הנסיעה, בכדי שהחברה תוכל לקנוס נוסע שלא שילם, אולם כשהנוסע ירד מהאוטובוס - אין חברה שתפעיל משאבים בכדי לרדוף אחריו ולקנוס אותו, ולכן לא ראו צורך לחוקק את החובה לשלם על הנסיעה גם לאחריה, אולם אין כאן כל איסור על החברה לבקש את דמי הנסיעה, ובודאי שהיא לא חייבת למחול עליהם [ובדומה לזה התקבל מכתב מ'אגד' 212].

נביא בזאת תשובה אחרת שקבלתי מהמשרד בזה"ל: "בנושא תשלום עבור נסיעה לאחר שזו בוצעה, אשייך שניתן לבצע את התשלום על ידי פניה ישירה אל החברה המפעילה את השירות, על פי צו מצפוננו של הנוסע".

וע"כ השיב לי היועץ המשפטי במשרד התחבורה [באמצעות עסקן חרדי בעל קשרים במשרד התחבורה שסייע רבות לקונטרס זה] כדלהלן:

"המבט של משרד התחבורה הוא מהי החובה החוקית של הנוסע בזמן נסיעה - כשהנסקציה שעומדת מולו זה אכיפה של קנס. והיות שאין בחוק התייחסות לחובות תשלום על נוסע שלא שילם, המשרד לא יכול לכתוב שיש חובה כזאת, אף שהוא מבין לגמרי שיתכן ובדיני גזל וכו' יש כאן פגיעה במפעיל, ותיאורטית יכול להיות שבאמת המפעיל יכול לתבוע נסיעות שלא שולמו בעבר [או לחילופין, לפרסם שע"פ התורה יש להשיב חובות], אך המשרד לא יכול להיכנס לרמת מוסריות כזו או אחרת או לחובת תשלומי החזרה על פי דיני התורה [לצערנו לא קיים שם מושג של "והשיב את הגזילה"]. ובאמת תיאורטית המפעיל יכול לתבוע את הנוסע בתביעה אזרחית על דמי נסיעתו".

212. נוסח המכתב מ'אגד' [כשעוד היתה מורה לציבור להשיב חובות]: "אין התייחסות בחוק למקרה של אדם שלא שילם באוטובוס וירד מהנסיעה, יש התייחסות רק למקרה של אדם שלא שילם ונתפס ע"י המבקר.

לפיכך, לא קיים חוק רשמי המחייב החזר של נסיעה כזו וגם אם היה, לא הייתה כל דרך לאכוף אותו", "חייב הלכתי ומוסרי זה כמובן עניין אחר". וכסגנון זה ביארו לי בע"פ גם חברות נוספות.

213. לפי הוראה זו שלאחר נסיעה באוטובוס אין חוק המחייב בתשלום, אין לפקח זכות לגשת אל נוסע שירד מהאוטובוס ולבקש את כרטיסו.

חוב קיים, או שאין זו מחילה אלא רק הנחיה שלא לדרוש את התשלום.

ב. אם ננקוט שמדובר במחילה, האם יש ממש במחילה כזאת המבוססת על הנחה שגויה שכביכול תמיד אין כל סיבת חיוב מצד עצם הנסיעה אלא רק משום החיוב לתשלום הקבוע בחוקי המדינה, כי לכאורה זוהי מחילה בטעות, כיון שע"פ התורה הקדושה ישנו חיוב השבת הגזילה.

ובנידון א' שמעתי מהגרמ"מ שפרן, הגר"י סילמן והגר"ש רוזנברג לגבי נושא אחר, כי אי דרישת תשלום הרי היא כמחילה [ועייין בהערה 215 האם מקיים בזה מצוות והשיב את הגזילה].

ובנידון ב' שמעתי על מקרה דומה דעות שונות בין פוסקי זמננו, לדעת הגר"י סילמן והגרמ"מ שפרן, אדם שאינו שומר תו"מ הסבור

[ביחס להשבת יתרת הסכום שמעל דמי התמריץ²¹⁴ שלגביו יש זכות למדינה] - ורוצה להשיב למדינה את מה שהיתה אמורה להרויח, [וסובר לחשוש לגזל בכספי המדינה], דינו יתבאר בסעיף זה.

הנה על אף הדברים דלעיל סעיף ב' לפיהם אין כל השלכה בין תקנות התעבורה לבין חיוב החזרת החובות לחברות, הרי שבחובות הנוגעים ישירות לכספי המדינה יש לדון במשמעות החוקית של ההוראה שהובאה לעיל סעיף ב' בה המדינה אינה דורשת החזרת חובות עבור נסיעות שהנוסע לא שילם עבורם, מאחר וכספי המדינה מנוהלים ע"י חוקיהם, והנידונים הם כדלהלן:

א. האם העדר חוק המחייב את הנוסע בתשלום לאחר ירידתו מהאוטובוס/רכבת נחשב כמחילה על

ויש להיזהר שלא להתפתות לפקה, בפרט שלצערנו המציאות היא שבמשרד התחבורה פעמים רבות לא מוותרים לנוסעים המגישים ערעור גם במקרים שהם צודקים לגמרי, ומלבד שע"פ הלכה לרוב הפוסקים אין זכות לקנוס בזה, כדלהלן פרק י"ז סעיף א', הרי כאן להבדיל גם ע"פ חוק, מרגע ירידת הנוסע מהאוטובוס - הפקה הפסיד!

[ומה שלעיתים נצפים בתחנות האוטובוס/רכבת קלה נוסעים העומדים לצד פקחים הקונסים אותם (יה"ד שלא נגיע חלילה לידי הפסד ממון, ויותר מכך - בזיון והשפלה שכאלו), זהו לאחר שתפסו אותם בתוך האוטובוס או הרכבת קלה].

214. זהו כפי שהתבאר במבוא שבכל תיקוף המדינה נותנת לחברה דמי תמריץ, וא"כ הרווח של המדינה הוא יתרת הסכום שנותר בידה מדמי הנסיעה מעבר לדמי התמריץ.

215. מהגר"ש רוזנברג שמעתי שאי דרישת תשלום היא כהשבה ויש בזה תיקון הלאו.

ועיין יד המלך (לנדא, פ"א מהל' גזילה ה"ה) שצידד לומר דעיקר ההשבה היא שיוציא הגזלן את הגזילה מתחת ידו, ומה שיוצא ידי השבה על ידי מחילה הוא משום דהוי ליה כאומר כאילו התקבלתי וחוזר ונותן במתנה לגזלן, וא"כ באופן זה שאינו אלא אי דרישה ותו לא, תמוה לומר שיש כאן כאילו התקבלתי וחוזר ונותן לגזלן.

אכן בשו"ת שערי ציון (שטרנפלד, סי' מ"ד אות ג') כתב להדיא שגם סילוק נחשב כהשבה.

חילוק בגישתן לנסיעות שלא שולמו, וכדלהלן:

חברות: 'אקסטרה', 'גלים', 'מטרופולין', 'קווים-עילית', 'דנקל' (רכבת קלה גוש דן), 'כפיר' (רכבת קלה ירושלים) ו'תנופה' הצהירו כי הן מצפות לתשלום על נסיעות שלא שולמו.

חברות: 'אגד' (וכן 'דרך-אגד'), 'אלקטרה אפיקים', 'אקספרס' לסוגיה ('נתיב אקספרס', 'בית שמש אקספרס', רכבלית חיפה), 'דן' (וכן 'דן בדרום'), 'סופרבוס' (וכן המטרונת חיפה) והכרמלית בחיפה מוחלות על נסיעות שלא שולמו.

אור זאת דעת הגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברוורמן, שפשוט וברור כי בחברות המוחלות אין צורך להחזיר שום נסיעה שנעשתה ללא תיקוף²¹⁸ [אמנם חובה לציין, שגם בחברות אלו הדבר אינו מתיר נסיעה מלכתחילה ללא תשלום שהיא מעשה גזל, ואדרכא, הדבר מוכיח כמה חשוב לתקף בזמן הנסיעה ולא לנסוע בהקפה, וכפי שנתבאר בארוכה לעיל פרק ב' וג'].

כי אין חובת תשלום, מחמת שאינו מאמין במצוות 'והשיב' אלא רק בחוקי מדינת ישראל, הרי זה חשוב כמחילה. ואילו לדעת הגר"ש רוזנברג, הרי זו מחילה בטעות²¹⁶.

כהש"כ מהמחלוקת הנ"ל תצא מחלוקת בנידוננו האם מחילת המדינה הינה מחילה, או שהיא מחילה בטעות ויש להשיב לה את החוב [ובדעת הגרמ"מ שפרן דלעיל יש להדגיש שוב שהיא נלקחה משאלות אחרות בעוד שבעניינינו נראית דעתו בזה כדעת הגרש"י זעפראני דלהלן בסמוך ובהערה [217].

ומהגרש"י זעפראני שמעתי מפורשות על ענין זה כי על אף חוסר החוק, פשוט שיש להשיב את דמי הנסיעה גם בחלק הנוגע לכספי המדינה²¹⁷.

ד. בחברות שהצהירו שאין צורך להחזיר נסיעות

בבירור מעמיק אצל חברות התחבורה למיניהן עולה

²¹⁶ ועיי' באחרונים חו"מ סוף סי' יז על מקום שמחל על חלק מתביעתו מחמת טענה בדין, שהסמ"ע הש"ך והנתי"מ כתבו דכיון שלא ידע מזכותו כלל מחמת טעותו אין זו מחילה וכמו אונאה דלא ידע דמחיל, ועיי' בזה.

²¹⁷ וטעמו של הגרש"י הוא שיש להחזיר חובות בשלמות בלי להיכנס לסברות שהם נגד השכל הישר האומר שיש לשלם את התמורה על השירות [וכן ביאר הגרמ"מ שפרן לעיל 'דברים אחדים' הערה [13].

ועוד הוסיף, שבאמת המדינה אינה מוחלת על כך, שהרי היא מחייבת את החברות להעמיד פקחים בזמן הנסיעה, ומה שהיא אינה דורשת את התשלום לאחר הנסיעה זהו משום שהתביעות בבית המשפט יקרות יותר מאשר הסכומים השוליים של דמי הנסיעה.

²¹⁸ ובנידון האם מקיים בכך החייב את מצוות השבת הגזילה, ראה לעיל הערה 215.

באותו אשכול [אזור הפעלה] בו בוצעה הנסיעה שלא שולמה²²¹. אולם אין צורך להחזיר דווקא באותו הקו בו הוא נסע ללא תשלום. ולגבי החזרה לאותו הנהג, עיין בהערה²²² [ולגבי החזרה בפרופיל או תעריף נמוכים יותר, עיין להלן סעיף ו'].

אמנם לדעת הגרש"י זעפראני לעיל סעיף ג'²¹⁹, הגם שחברות אלו יכולות למחול על הנזק שנגרם להן בגין אי התיקוף, הן אינן יכולות למחול על יתרת התשלום המגיעה למדינה.

ה. אופן החזרת החובות לחברות המצפות לכך

יש להדגיש, כי לפי האמור לעיל פרק ב' הערה³⁹, בחלק מהחברות יש

ההחזרה צריכה להתבצע באותה החברה²²⁰ ובד"כ גם

219. וכך יהיה הדין לכל מי שסיבור ששירותי התחבורה הציבורית שייכים למדינה, ושיש להיזהר בגזל מכספי המדינה, ושחוסר החוק אינו מהווה מחילה.

220. ושמעתי מהגר"י סילמן, הגרמ"מ שפרן והגר"ש רוזנברג, שאף שחברות התחבורה נסחרות בבורסה וכדו' ונוצרים חילופי בעלים בכל רגע ורגע [וגם בחברות שאינן נסחרות בבורסה, פעמים רבות ישנם שינויים בבעלי המניות בין זמן הנסיעה לזמן החזרה], בכ"ז השבה לאותה חברה מועילה להיחשב כהשבה לבעלים.

221. וההסבר בזה כמובא בנספח ג', שאמנם באותו אשכול [אזור הפעלה] אין הבדל בין הקווים [ולדוגמא, חברת 'נתיב אקספרס' תקבל על מבוגר בעל פרופיל רגיל הנוסע מירושלים לצפת - בדיוק כפי שהיא מקבלת על ילד שנסע תחנה אחת בתוך צפת], אולם בשני אזורי הפעלה, גם כשחברה אחת מפעילה את שניהם היא תקבל תמריץ בגובה שונה בין אשכול לאשכול - אפי' כשמחיר הנסיעה זהה, וכפי החוזה שנחתם בזמן זכייתה במרכז על האשכול, וכדלהלן נספח ג' [ולדוגמא: חברת 'אקספרס' מקבלת על העיר בית שמש דמי תמריץ גבוהים יותר מאשר בצפת, אם משום שכך סוכם בהסכם החדש שחתמה עם משרד התחבורה, או משום שסכום התיקופים הגבוה שבאיזור חרדי (ב"ש) מעלה את רף גובה דמי התמריץ שהמדינה נותנת לה על כל תיקוף], וע"כ צריך להשיב את דמי תמריץ התיקוף באותו אשכול בו נסע, על מנת שהחברה תקבל את סך דמי התמריץ אותו היא הפסידה [בפועל אין צורך להחזיר לחברת 'אקספרס', וכדלעיל סעיף ד'].

222. הובא לעיל פרק ג' סעיף ב' ושם בהערה⁵², שלדעת הגר"י סילמן והגרש"י זעפראני בנסיעה ללא תשלום יש גם גזל מהנהג, וא"כ לדעתם בחברות בהן הנהג מקבל תמריץ על כל תיקוף, יש להשתדל במידת האפשר להחזיר דרך אותו הנהג [ובד"כ הדבר אינו מציאותי ואז אין מה לעשות].

ואם לאחר שהשיב את התיקופים לחברה פגש את הנהג [ומדובר בנהג ישראל, בעוד שלגוי פטור מלהשיב, כמבואר להלן בפרק ט"ז סעיף ג'], דעת הגר"י סילמן שיש להשיב לנהג במזומן את הסכום שהצטבר מהעשרות אגורות שלא הרויח על הנסיעות שלא שולמו, ואם אין לו שיתקף [ומסתמא אם יבקש ממנו מחילה הוא ימחל].

ו. באיזה סוג תיקוף ניתן להחזיר את נסיעות העבר

בהחזרת נסיעה ראשונה שלא שולמה ע"י נוסע בעל פרופיל רגיל:

הוראת הגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברוורמן היא, כי לאחר מעשה די להחזיר לחברה רק את דמי התמריץ²²³ שאותם היא הפסידה²²⁴, ולכן [בזמן הוצאת הקונטרס²²⁵] אין בעיה אם ההחזרה תתבצע ע"י תיקוף ברב-קו בעל פרופיל נמוך (כגון ברב-קו נוער עבור נסיעת

להקפיד להחזיר את דמי הנסיעות עד סוף השנה הלועזית, בפרט באשכולות מעוטי נוסעים אשר כל תיקוף קובע למכסת התיקופים של אותה שנה קלנדרית [ויתכן בזה שינוי, עיין בזה להלן נספח ג'].

[יש לציין, כי לפני החזרה, יתכן שהפתרון הקל והזול ביותר הוא לפנות לחברה במכתב נאה - ולשאול אותה מתוך קבלה לעתיד שלא לנסוע יותר ללא תשלום - האם היא מוכנה למחול על החובות].

223. ואין לומר שהנוסע יתחייב לשלם תעריף מוגדל על כל נסיעה בה נסע ללא תשלום, משום שגם ע"פ חוק הנוסע מתחייב בזה רק אם הוא נקנס ע"י פקח.

224. וזאת על אף שמתחילה היה אמור לשלם תיקוף מלא וכדלעיל פרק ז' שהחברות מקפידות שישעו בתיקוף תקין, אך לאחר מעשה לא מעניינת את החברות היתרה שהייתה אמורה להגיע למדינה.

ויש מי שהעיר, שמא יש לחוש שהחברה מעוניינת בתשלום מלא לצורך התמחרות עתידית שבה יוכיחו למשרד התחבורה כי הקווים שלה מניבים סך גבוה למדינה.

אולם, לפי בירור המציאות נראה לכאורה, שהגם שיש למשרד התחבורה אופציה לראות מה הם פרופילי הרב-קו בהם בוצעו התיקופים, בסופו של דבר התמחור בין החברות למשרד התחבורה הוא רק על רקע כמות התיקופים, ובלי להתעניין בסוגי הפרופילים בהם בוצעו הנסיעות, אף שהם יוצרים בפועל את ההכנסות למדינה.

עוד יש שהעירו, הכיצד אנו בטוחים שבעלי החברות מוכנים להסתפק בהחזרת דמי תמריץ התיקוף אליהם, שמא הם מחובבי המדינה ומעוניינים להרבות את כספה ולדרוש מהנוסע תשלום מלא כחוק.

אמנם למעשה שמעתי מהגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברוורמן, כי אנו אומדים את דעתם בפשטות שהם מעוניינים רק בדמי התיקוף אותם הם הפסידו באי התיקוף ולא ביותר מכך.

225. עיין להלן סוף נספח ג' שיתכן שתמריצי התיקוף יעלו לכ-4 ש"ח לתיקוף, ואז לא בטוח שנסיעה בעלת 50% הנחה תכסה את גובה התמריץ שינתן לחברות.

ולענין אם יכול להחזיר את החוב ע"י תיקוף חנימי, כגון בחוזה 'חופשי' או 'זהב' או בנסיעת מעבר בתוך 90 דקות [כאופן שנתבאר בהערה²²⁹], כך שהחברה תקבל באלו את דמי תמריץ התיקוף המגיעים לה, דעת הגר"צ ברורמן שיש בהחזרה שכזאת גזל מהמדינה משום שבכך הוא מעביר כסף מהמדינה לחברה בלי שהמדינה מקבלת על כך תמורה²³⁰.

מבוגר) או בתעריף נמוך (כגון בנסיעה פנימית עבור נסיעה בינעירונית שבאותו אשכול)²²⁶, כיון שגובה התמריץ שהחברה מקבלת מהמדינה אחיד בכלם²²⁷, וכדלהלן נספח ג'.

וזהו גם לדעות החוששות לגזל בכספי המדינה, וכדלעיל סעיף ב' [רק ע"ש ובהערה 217 שמהגרמ"מ שפרן והגרש"י זעפראני שמעתי שמתעם אחר יש להשיב דמי נסיעה מלאים²²⁸].

226. וניתן אפי' בשילוב של שניהם, היינו דמי פרופיל נמוך בתעריף נמוך תמורת נסיעה שנעשתה בפרופיל רגיל או בתעריף גבוה.

227. ואין לומר שכיון שהוא לא חייב להחזיר לא מאפשרת לו להשיבם בפני עצמם בלי התוספת עד לדמי התיקוף, זה אינו, שהרי עקרונית הוא חייב להחזיר לחברה כשיעור עלות נסיעה [ראה בזה לעיל פרק י"ג הערה 194 ודו"ק], אלא שהחברה אינה תובעת את כל הסכום ומסתפקת בכך שיעמיד לה את דמי תמריץ התיקוף, וא"כ פשוט הוא שמחויב להוסיף את הסכום הנדרש מעבר לדמי התמריץ בכדי שדמי תמריץ יוחזרו לחברה.

228. דעת הגרש"י זעפראני היא לשיטתו לעיל סוף פרק א' הערה 32 שהחברות שכורות למדינה ומשכך אנו נוסעים עם המדינה ומחוייבים לשלם לה את שכר הנסיעה, ובצירוף שיטתו שאין היתר לגזול מהמדינה. ולענין האם המדינה מוחלת על החובות אליה ראה לעיל סוף סעיף ג' את דעתו.

229. באוטובוסים העירוניים לעת עתה אין צורך לעלות על אוטובוס נוסף ולתקף ולרדת, אלא אף באותו אוטובוס לאחר שעברו 3 דקות מהתיקוף הקודם ניתן לתקף שוב, וחוזר חלילה (כי לאחר 3 דק' המכשיר כביכול "שוכח" מהתיקוף הקודם).

ובאמת אין זה רק במכשירי התיקוף באוטובוסים העירוניים, אלא גם במכשירים של הבינעירוני המכשיר 'שוכח' לאחר 3 דק' [עכ"פ באוטובוסים בהם מקדימה ג"כ מותקן ולידטור לשימוש הנוסעים], רק שבנסיעות הבינעירוניות פחות מצוי תיקוף חנימי במעבר אלא בחופשי, שבו אכן ניתן לתקף שוב לאחר 3 דק' [אולם יש לשים לב, שתשלום חוזר ונשנה בסמיכות לנהג מודגש יותר ומוזר].

230. ואין לומר שבנסיעה עירונית יכול לתקף פעם נוספת באמצע מעבר של נסיעה בפרופיל רגיל [שלכאורה מכסה שני תמריצי תיקוף], שהרי לאחר שהכסף נכנס לארנק המדינה בזמן התיקוף הראשון, אין לו רשות להוציא ממנה.

[ובזה הוא שונה מדלעיל פרק ז' הערה 105, שכן שם מדובר על אדם שבדיעבד תיקף פרופיל מוזל שאז יש להסתפק האם רשאי לחזור ולתקף שוב (במקרה שתמריץ התיקוף לא יקר מדמי הנסיעה), שמא חלק מזכות הנסיעה הוא גם זכויות מעבר של נסיעה זאת,

כמו"כ כאשר היה לו באותה שעה שנסע ללא תשלום חוזה חינומי בתוקף, לכל הדעות יכול הוא לתקף בחוזה חופשי או זהב או מעבר על הנסיעות שלא תיקף, וזאת על אף שבפועל הרב-קו לא היה איתו בעת הנסיעה.

בהחזרת מספר נסיעות שנסע בתוך 90 דק' כאשר גם על הנסיעה הראשונה לא תיקף:

כאשר נוסע נסע ללא תשלום כמה נסיעות עירוניות ברצף ולא תיקף גם בפעם הראשונה, היה מקום לומר שבשאר הנסיעות לא היתה לו זכות נסיעה חינומית, אולם בכל זאת, אף אם בפועל הרב-קו לא היה איתו, יכול הוא לתקף בחוזה חופשי או בתוך מעבר על כל הנסיעות שלא תיקף²³⁴, ולדעות

אכן לאלו שאינם חוששים לגזל בכספי המדינה ניתן להשיב אף בדרך זו²³¹.

בהחזרת נסיעה שלא שולמה ע"י נוסע בעל פרופיל מיטיב (נוער, אורח ותיק, סטודנט) או בעל זכות נסיעה חינומית (כגון שמחזיק²³² חופשי, מעבר או זהב):

כאשר נוסע החזיק בפרופיל מיטיב ולא תיקף, אזי לכל הדעות, גם לדעת הגרמ"מ שפרן והגרש"י זעפראני, הרי הוא יכול להחזיר בפרופיל המתאים לו, ואינו צריך להחזיר דמי נסיעה מלאים, וזאת על אף שבזמן הנסיעה בה הוא לא שילם לא היה בידו רב-קו המיטיב את ההנחה כך שעקרונית הנוסע היה נאלץ לשלם דמי תיקוף רגיל [ועיין בהערה²³³ מה שהקשה הגר"צ ברורמן על דעת הגרמ"מ והגרש"י].

אך כאן מדובר שתיקף עבור הנסיעה שנוסע עכשיו וחוזק מזה רוצה לתקף בשביל להחזיר חובות שבזה אין לו שום זכות בתיקוף הראשון להחזיר חובות בהמשך המעבר].

231. הגם שיש מקום לאמוד בדעת החברה שאיננה מסכימה שיגנבו מהמדינה בכדי להחזיר לה את דמי התמריין, מ"מ כך שמעתי מהגר"י סילמן והגר"ש רוזנברג כי לאלו שאינם חוששים לגזל בכספי המדינה אין בעיה להשיב אף בדרך זו.

232. אין מדובר על נסיעות שנעשו לפני שרכש את החוזה חופשי, גם אם הן נעשו באותו יום/חודש שבהמשכו היתה הרכישה, משום שבשעת הנסיעה היה מחויב בתיקוף רגיל (וכדלעיל פרק י"א סעיף ו'), ודינו כנסיעה שלא תיקף תיקוף ראשון בפרופיל רגיל להלן.

233. הגר"צ ברורמן תמה על הגרמ"מ שפרן והגרש"י זעפראני, שלפי דעתם שיש צורך להשיב דמי נסיעה מלאים, א"כ במקרה כזה שהרב-קו לא היה אצלו בשעת הנסיעה, לא מגיעה לו ההטבה אליה זכאי בהעדר הרב-קו המיטיב [וזהו בשונה מנוסע שלא היה לו כלל רב-קו בזמן הנסיעות שביצע בתוך 90 דק' שלא צריך להחזיר על כל נסיעה בנפרד (עיין להלן הערה 234), כיון ששם היה מוכרח לקבל את נסיעות אלו ללא תשלום אילו היה משלם על הנסיעה הראשונה, משא"כ הנחת פרופיל היא רק בהחזקה ברב-קו המיטיב].

[אכן לדעתו של הגר"צ למעלה, בדיעבד כל אחד יכול להחזיר בפרופיל מיטיב].

234. ואף שהיה מקום לומר שאנו מתייחסים לכל נסיעה שלא שולמה כאל נסיעה ראשונה שיש לתקף בה תיקוף ראשון, היות והיא לא בפועל בתוך מעבר שלפניה, וא"כ אין די כעת בהשבת תמריצי התיקוף באופן זה. אינו כן, כיון שהאופציה היחידה לרכוש את

החוששות לגזל בכספי המדינה יצטרך להחזיר כנגד הנסיעה הראשונה בתיקוף מתאים ולאחר מכן יוכל לתקף בחופשי או מעבר על המשך הנסיעות וכנ"ל [ובכל מקרה אין צורך להחזיר דווקא לפי סדר החברות עמם נסע²³⁵].

הנסיעה היא רק בקבלת 90 דק' חינם של מעבר, וא"כ המדינה ממילא הייתה צריכה להעניק לחברות את תמריצים אלו ללא תוספת מיוחדת מהנוסע.

אמנם אם מדובר בהחזרה של נסיעה שנסע בתוך מעבר ולא תיקף - במקום ובזמן שבאוטובוס העירוני עוד היה ניתן לרכוש במזומן נסיעה בודדת ללא מעבר, א"כ כל נסיעה שנסע אז בתוך מעבר דינה כנסיעה שלא תיקף בה תיקוף ראשון בפרופיל רגיל, כיון שבהעדר רב-קו לא היה מקבל מעבר חינם בן 90 דק', אלא היה משלם על כל נסיעה בנפרד [ודין זה הוא אף אם היה תחת ידו רב-קו, שהרי כל עוד לא תיקף בו הוא עדיין לא רכש זכות נסיעה ל90 דקות].

235. משום שדמי התמריץ של כל התיקופים זהים, והסכום הבסיסי של התיקוף הראשון ממילא לא נכנס אל החברה אלא אל המדינה (וכדלעיל במבוא).

פרק ט"ז

דינים נוספים בהחזרת חובות

שנתבאר שם סעיף ו') כמובן שלא יצטרך לשלם אח"כ למכר].

ולדעת הגרמ"מ שפרן והגר"ש רוזנברג צריך לוודא אח"כ אצל המכר שהוא החזיר עבורו ואין לסמוך על חזקה ששליח עושה שליחותו²³⁷. ואילו לדעת הגר"י סילמן אין צורך לברר.

ובשאיין לו מכר שגר באזור ומוכן לשלם בעבורו, דעת הגר"י סילמן והגר"ש רוזנברג שמעיקר הדין אינו צריך לטרוח ולנסוע למקום

א. כאשר הנוסע גר רחוק ממקום פעילות החברה

כשנוסע חייב תיקופים לחברה, אולם הוא גר במרחק מהאשכול בו החברה מפעילה את השירות וקשה לו להגיע לאזור ההפעלה בכדי להחזיר את הנסיעה, או כשהחברה עזבה את האשכול²³⁶, יש לבקש ממכר שגר באשכול בו החברה פעילה שיתקף בעבורו כדרך שנתבאר לעיל פרק ט"ו [ובמקרה שהמכר מחזיר עבורו בתיקוף חינמי (ע"פ מה

236. כגון 'קווים עילית' שעזבה את אלעד לטובת 'מטרופולין' [ישנן דוגמאות נוספות, אלא שהן של חברות שמחלו, ראה לעיל פרק ט"ו סעיף ד'].

237. והיה מקום לומר שבדאורייתא אין סומכים על חזקה ששליח עושה שליחותו בכדי לשלוח אחר שיתקף, אולם מכיון שנוצר עכ"פ ספק מחמת חזקה זו א"כ הוי כאיני יודע אם פרעתין דבשמא ושמא אינו מחוייב אלא לצי"ש [אם לא נימא כהמל"מ ואכמ"ל], ואפשר שחייב זה אינו אלא מדרבנן, ולענין דרבנן סומכים על חזקה זו. אלא שבנתיה"מ (סי' קפ"ג ס"ק ו') כתב דהיכא שלא נתן לשליח מעות לא אמרינן בזה חזקה שליח עושה שליחותו, עי"ש מילתא בטעמא, ולפ"ז יצטרך ליתן לו מעות קודם.

אך כל זה רק אם אומר לחברו ותו לא, אך אם שואלו לאחר מכן ואומר שהחזיר, בודאי יכול להאמינו על כך, וכדין כל עד אחד נאמן באיסורין, ועי' בזה בב"מ סד. "איניש אחרינא גזליה" וכו', ודו"ק [ונחשב הוא כאיסורין ולא כממונות משום שאין כאן תובע כנגדו, או משום שכיון שאינו אלא חיוב לצי"ש וכדלעיל, הוי כאיסורין כיון שאין מועיל בו תפיסה. ונפק"מ אם החברה תתבענו אם יועיל עדות חבירו לפוטרו, ומהגר"ש רוזנברג שמענו כצד הראשון].

שהחברה פועלת ולהחזיר, אמנם עיין בהערה 238.

ע"כ קשה להקל בדבר זה של חיוב השבת גזל.

ב. בחוב עבור קטן שנסע ולא שילם

קמ"ן שנסע לכדו בתחבורה הציבורית ללא תשלום [כשאי"ן לאב תועלת וצורך בנסיעתו], שמעתי מהגר"י סילמן

ואי"ן לדעת הגר"צ ברוורמן היות ולהרבה מהפוסקים אע"פ שבגזל ולא נשבע אינו צריך לילך אחריו למדי אבל חייב להודיעו, ולהרבה פוסקים אף צריך להוציא ע"ז ממון²³⁹,

238. הנה לכאורה דבריהם הם ע"פ הנפסק בשו"ע סי' שס"ז סעי' א' שאדם שגזל את חברו אם לא נשבע אינו צריך להוליכו אחריו למדי, כמש"כ זו"ל: "הגוזל את חברו אע"פ שכפר בו הואיל ולא נשבע, אם חזר והודה אינו חייב לרדוף אחר הבעלים להחזיר להם, אלא היא בידו עד שיבואו (ויודיע אותם) (טור ס"א) ויטלו את שלהם, אבל אם נשבע על שוה פרוטה ומעלה, חייב לרדוף אחר הבעלים עד שיחזיר להם, אפילו הם באיי הים", עכ"ל. אמנם יל"ע בזה משני צדדים:

א. מבואר שם בסמ"ע דהטעם שאינו צריך לילך אחריו הוא מחמת תקנת השבים, ויל"ע אם בנסע בלא לשלם שייך דינא דתקנת השבים, עי' תוס' ב"ק צה: ד"ה בשבח וכו' התם דלא נחת בתורת גזילה לא שייך תקנת השבים וכו', ובנתיה"מ סי' רל"ב סק"י, אמנם רבים הם החולקים על הסמ"ע וס"ל שמעיקר הדין אינו מחוייב לילך אחריו.

ב. באופן שהנוסע התרחק ממקום פעילות החברה, יש מהאחרונים (ערוה"ש ומנחת פיתים שם) שכתבו דהא שאינו צריך לילך אחריו למדי, הוא דווקא כשהנגזל עזב את מקום הגזילה, ולכן אינו צריך לרדוף אחריו, אבל אם הגזלן עבר ממקום הגזילה, בזה חייב לילך אחריו ולהשיב במקום הגזילה. וכדבריהם מבואר להדיא ברשב"א (ב"ק קג:).

ובפגישות נוספות שערכנו עם הגר"י סילמן ועם הגר"ש רוזנברג הורו לנו כי באופן שהנוסע הוא זה שהתרחק ממקום פעילות החברה בוודאי שיש לחוש לדעות אלו ולהחזיר למקום הגזילה.

והוסיף הגר"י סילמן שאף באופן שהחברה עזבה את האשכול, רחוק הדבר שלא ימצא דרך להשיב בלא שיצטרך לנסוע למקום פעילות החברה, שכן כל העולם הינו כפר קטן, כלשונו.

וכן טען הגר"צ ברוורמן שברובם של המקרים מדובר בטירחא בעלמא, ובקצת מאמץ יכול להמצוא אדם שגר באזור הפעילות של החברה שישלם עבורו, והוא יעביר לו התמורה בקלות בהעברה בנקאית.

ועי' מש"כ בזה הרה"ג דוד בריזל במאמרו בקובץ בית אהרן וישראל גליון רי"ט אות א'.

239. כמש"כ הרמ"א בסי' שס"ז א' ויודיע אותם, והוא מדברי הטור בשם הרא"ש, ועיי"ש בסמ"ע דאף הרמב"ם מודה שצריך להודיעו אלא שאינו צריך לרדוף אחריו עיי"ש, ועיי"ש בש"ך דמשמע מהטור שחייב להוציא כל ההוצאות להודיעו במקום שהוא שם, ורק שאינו צריך לטפל בשליחות הגזילה לשם ולקבל עליו אחריות הדרך, עיי"ש [והחזו"א כ' שאינו צריך להוציא הוצאות].

הגר"י סילמן שאם אינו יודע אז לא צריך, ומהגר"צ ברורמן שמענו שאם האב מכיר את ילדיו ויודע כי פעמים רבות הם אינם משלמים הרי"ז נחשב כוודאי נתחייב ולא כספק נתחייב, אולם כיון שההשבה לכשיגדיל אינו אלא מידת חסידות או לפנים משוה"ד יש להקל בזה].

ג. בחוב לחברה בבעלות גוי

בחוב לחברה שהיא בבעלות גוי²⁴², למרות שלכתחילה אסור לנסוע בה ללא תשלום משום איסור גזל הקיים אף בעכו"ם, וכפי שכתבנו לעיל פרק ב' סעיף ה', מכל מקום כשמדובר על חוב, יש לפטור את הנוסע מתשלום החוב, משום דדינו כהפקעת הלוואתו של עכו"ם²⁴³.

והגר"צ ברורמן כי האב פטור מלשלם עליו²⁴⁰, אולם לכשיגדיל, על הבן לשלם לפנים משורת הדין²⁴¹, ועדיף שאביו ישלם עליו כבר כעת, באופן שנתבאר לעיל פרק ט"ו, כיון שלעתיד הבן לא ידע ולא יזכור לשלם, וגם יתכן מאוד שהחברה כבר לא תפעל באותו מקום.

אמנם אם האב העלה את הקטן ולא שילם עליו, או אפי' אם הקטן עלה לבד אולם לאב יש צורך ותועלת בנסיעת הקטן, שמעתי מהגר"י סילמן, הגר"מ שפרן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברורמן, שהאב חייב לשלם.

[יש ששאלו, האם על ההורים לשלם לחברות כל תקופה סכום מסוים משוער על אי תשלום הילדים, ודעת

²⁴⁰ והנידון בזה, אם יש לראות את ההנאה כאילו היא נעשית להורה עצמו, ואז הוא כממוני גבן, וכיורד בשדה העשויה ליטע, ואכמ"ל.

²⁴¹ וכמ"כ המשנ"ב או"ח סי' שמג סק"ט בשם הט"ז. ועי' בב"ח שם ס"א שהביא בשם אור זרוע פסקי ב"ק קמ"ג, והגהות אשרי ב"ק פ"ח סי' ט', שהקטן חייב לשלם מדינא כשיגדיל, אך מ"מ הסיק שאינו מחוייב מן הדין, אך טוב לו שישלם כשיגדיל.

והנה בשו"ת שבות יעקב ח"א סי' קעז חידש דכל מה שקטן שגנב או הזיק פטור מן הדין הוא דווקא כשלא נהנה מהממון, אך כשנהנה הקטן חייב הוא לשלם מן הדין כשיגדיל, אך עיי' בשו"ת מהר"ם שיק יו"ד סי' שעה מה שתמה על דבריו והניחו בצ"ע. כמו החברות שבמזרח ירושלים או נצרת (ובכללה קו 828 מנוף הגליל לבני-ברק) השייכות לחברת 'נסיעות ותירות נצרת' אשר בבעלותה הבלעדית של משפ' עפ"י.

²⁴³ וכמבואר בשו"ע סי' שמ"ח ס"ב ברמ"א. ואין זה דומה לעושק שכר שכיר, כיון שהוא לא שכר אותם, אלא רק השתמש בממונם וחייב לשלם מדין נהנה.

ועדיין יל"ע, שכיון שנסיעה ללא תשלום נחשבת לגזילה, הרי יש מהפוסקים שכתבו שבגזל עכו"ם יש חיוב השבה מדרבנן, אולם כיון שחיוב ההשבה הוא רק מפני קידוש ה', י"ל דהכא לא שייך זה [עי' ברמ"א אה"ע סי' כ"ח סעי' א' שכ' קדשה בגזל או גניבת עכו"ם הוי מקודשת כיון שאינה צריכה להחזיר רק מחמת קידוש השם, ועיי"ש היטב באריכות הדברים בנו"כ, ובנתה"מ בסי' שמ"ח סק"א, ורבו בזה הדברים באחרונים ואכמ"ל].

ד. אדם שאינו יודע כמה נסיעות הוא חייב

מי שאינו יודע מהו סכום הנסיעות אותן הוא חייב [וע"פ רוב כך דרך בנ"א, בפרט אלו שהיו רגילים לזלזל בתשלום במשך תקופה ארוכה], כמובן, שבתחילה עליו לשלם את הנסיעות אותן הוא ודאי חייב כדרך שנתבאר לעיל פרק ט"ו, וכלפי הנסיעות המסופקות, במי שחושש לגזול מממון המדינה [ולכן אינו מתקף

תיקופים חנימיים לטובת החברה על חשבון המדינה], עיין בהערה 244 דיש לרדן בהם.

ולדעת הגר"צ ברוורמן אם רוצה לצאת יד"ש לכאן חייב להחזיר עד שיצא הספק מליבו (וכפי שנתבאר לעיל הערה 244).

ואי"ו מהגר"י סילמן, הגרמ"מ שפרן והגר"ש רוזנברג שמעתי, שאין צריך להחזיר מספק, אלא רק לפי אומדנא את הסכום המינימלי אותו

וכן דעת רוב הפוסקים שאין מצוות השבה בגניבת או גזל עכו"ם אלא במקום שיש חילול ה' (ראה בזה בפתחי חושן גניבה ואונאה פ"ד אות י"ד).

244. הנה מבואר בס' ע"ה ס"י, ובס' שס"ה ס"ב ברמ"א שכ' אבל אם אמר לאחד איני יודע אם גזלתך אם לאו אפילו בלא לצי"ש אינו חייב לשלם לו עכ"ל. והיינו שיש חילוק בין אדם המסופק אם נתחייב או שהוא מסופק אם פרע. שבאופן הראשון פטור הוא אף לצאת י"ש אם התובע אינו תובעו בברי, ובאופן השני חייב עכ"פ לצאת י"ש.

והנה כאן לכאורה היה נראה שהוא כאיני יודע אם נתחייבתי, אמנם באמת נראה לומר שזה תלוי במציאות, שאם אינו יודע כמה פעמים נסע הרי זה בכלל איני יודע אם גזלתך, אך כשברור לו שנסע כמות מסוימת של נסיעות, ורק אינו יודע כמה פעמים מתוכם שילם [לדוגמא, תלמיד ישיבה שיודע שנסע כל יום פעמיים לישיבה הלך וחזור, ויודע שבכל פעם שאין לו כסף ברב-קו הוא מתכנן לשלם פעם אחרת, ובסוף השנה אינו זוכר כמה פעמים היה חסר לו אמצעי תיקוף], בזה לכאורה הו"ל כאיני יודע אם פרעתיך.

אך עדיין יש להסתפק בזה, כי באמת כאשר אדם נוסע בלא לתקף אין כאן חיוב של תשלום שכירות שיש להסתפק אם נפרע, אלא נוצר חיוב חדש של השבת הגזילה [שהרי קציצת השכירות של החברה היא שישלם בתחילת הנסיעה ולא שישע בהקפה ובלא זה אינה מוכנה להשכר], ולענין זה הוה ליה כאיני יודע אם נתחייבתי, שהרי אינו יודע כמה פעמים השתמש ונהנה, ודו"ק [והנה הרה"ג רבי דוד בריזל בקובץ בית אהרן וישראל (גיליון ר"ח הערה 9) כתב לדמות נידו"ד למש"כ הנודע ביהודה (מהדו"ת י"ד סי' קנ"ה) שכאשר לוח ואינו יודע כמה לוח באופן שעל החייב לידע כמה חייב ועל חברו אין לו לידע כמה חייבים לו, שבאופן זה חייב לצי"ש לכו"ע. אך לכאורה יש לדחות, דיש לחלק בין מקום שבודאי לוח ונתחייב, ומסתפק כמה נתחייב על ידי אותו מעשה שבודאי היה, אך כאן הא גופא מסתפק אם היה מעשה מחייב מעבר למה שברור לו שהיה, וא"כ לא עדיף משאר איני יודע אם נתחייבתי שפטור אף לצי"ש].

ואפשר שבאופן זה אף חייב לשלם מעיקר הדין²⁴⁷.

אך הגרמ"מ שפרן הורה לנו שאינו צריך להשיב לכל החברות שמסופק בהם אלא דינו כאדם שגזל ואינו יודע את מי גזל שיעשה בהם צרכי רבים²⁴⁸.

ו. כשהחברה נסגרה

בחוב לחברה שכבר אינה קיימת²⁴⁹ ואין אפשרות להשיב לה, לדעת הגרמ"מ שפרן אין מה לעשות [וגם למדינה לא צריך להשיב את חלקה]. ואילו לדעת הגר"י סילמן, הגר"ש רונברג והגר"צ ברורמן, יש לנסות להשיג את בעלי החברה, ואם הם

זוכרים שחייבים בוודאות, ומה שמסופק אינו צריך לשלם.

אך הוסיפו הגרמ"מ שפרן והגר"ש רונברג, שמ"מ כדאי וראוי לשלם עד שיצא הספק מליבו שלא ימצא את עצמו עם ממון שאינו שלו תחת ידו²⁴⁵.

ה. אדם שאינו יודע לאיזה חברה הוא חייב נסיעות

שמענו מהגר"צ ברורמן כי במקרה שאדם יודע שנסע נסיעות ללא תשלום, אבל אינו זוכר באיזה חברה נסע, מצד הדין עליו לשלם פעם אחת והם חולקין ביניהם, אולם כדי לצאת יד"ש עליו לשלם לכל חברה את מלוא דמי הנסיעות, ראה בהערה²⁴⁶,

²⁴⁵. בפרט לדעות שאינן חוששות לגזל מהמדינה שאז אין לו הפסד ממון כלל במה שמתקף להחזיר חובותיו, שהרי יכול להחזיר בחופשי או בנסיעות מעבר ככל שיחפון, וכדלעיל פרק ט"ו סעיף ו'.

²⁴⁶. דהוא בכלל דינא דהגוזל אחד מחמשה ואינו יודע מאיזה מהם גזל בשו"ע סי' שס"ה, דאם כל אחד מהם אומר אותי גזל כ"א מהם נשבע שזה גזלו ועליו לשלם להם, אבל כשהנגזלים אינם יודעים משלם את הגזילה והם חולקים בעיניהם, ואם בא לצאת יד"ש חייב לשלם כל הגזילה לכל אחד מהם.

²⁴⁷. עי' ערוה"ש שם סעי' ו' דבאומר לשנים גזלתי מאביו של אחד מכם ואיני יודע ממי דבגזילה שפשע חייב לשלם לכל אחד ואחד עיי"ש, ובדרכי חושן הגר"י סילמן בסי' ש"י דחה דבריו. ועי' מש"כ בזה בפתחי חושן גניבה פ"ד הערה מ"ה. ועיי' במילואים מש"נ בזה.

²⁴⁸. וביאר, דדין גזל אחד מחמשה שחייב להחזיר לכל אחד ואחד עכ"פ לצי"ש, אינו אלא כשגזל מקבוצה של חמשה בני אדם שבזה יש לו סיבה להסתפק בכל אחד ואחד מהחמשה, אך כשגזל ואינו יודע ממי גזל אין צריך להשיב לכל מי שאפשר שגזל ממנו, כיון שאין לו סיבה להסתפק בו, ואינו אלא חסרון ידיעה בעלמא. והוכיח כן מדין דגזל ואינו יודע ממי גזל שעושה צרכי רבים (חו"מ שסו"ב), ולא אמרינן שיחזיר לכל אחד ואחד ממי שאפשר שגזל ממנו, ועיי' במילואים מש"נ בזה.

²⁴⁹. כמו חברת 'סיטיפס' מפעילת הרכבת הקלה בירושלים שנסגרה ובמקומה נכנסה חברת 'כפיר' מ-16/04/21 (למניינם).

מזהירים שאין אפשרות להשיב להם הרי זה כמחילה ופטור, ואם לא תופס אותם ²⁵⁰ יעשה צרכי רבים ²⁵¹ בסכום תמריצי התיקוף אותו הוא צריך להחזיר (עי' בנספח ג').

אכן בחברה שנרכשה ע"י חברה אחרת ²⁵², צריך לשלם את החוב לחברה הרוכשת, כיון שהיא זכתה בחוב של החברה הנרכשת כחלק מקניית החברה ²⁵³.

250. וכפלי לנסות להשיג את בעלי המניות שהיו בחברה ולשלם להם או לבקש מהם מחילה, לדעת הגר"ש רוזנברג יש צורך להתאמץ לעשות זאת, ואילו לדעת הגרמ"מ שפרן והגר"י סילמן אין צורך בכך, וביאר הגר"י סילמן שהנוסע אמור לעמוד מול החברה ולא מול אנשים פרטיים בעלי המניות.

251. והרי זה כגזל ואינו יודע ממי גזל, שהדין הוא שיעשה בהם צרכי רבים. וכמבואר בשו"ע חו"מ סי' שס"ו ס"ב הרועים והגבאים והמוכסים תשובתן קשה מפני שגזלו את הרבים ואין יודעים למי יחזרו לפיכך יעשו בו צרכי רבים כגון בורות שיחין ומערות, ע"כ. ועיי' במילואים מש"נ בזה.

ולדעת הגר"י סילמן והגר"ש רוזנברג חיוב זה לעשות צרכי רבים זהו רק אם נסע לכתחילה על מנת לא לשלם ואפילו אם חשב שאין צורך לשלם, אך לא בחוב בעלמא [וכגון כשנוסע בהקפה כשנתקע באישור הנהג וכדלעיל פרק ג' סעיף ד'], שבזה לא תיקנו שיעשה בו צרכי רבים ואינו מחויב אלא כשתובעו הבעלים, ועיי' בשו"ת חת"ס חו"מ סי' קמז בסופו, וצ"ע.

252. כגון חברת 'אגד תעבורה' אשר נרכשה ע"י חברת 'אלקטרה - אפיקים' מ 04/05/21 (למנינים).

253. כך הורו לנו הגרמ"מ שפרן והגר"ש רוזנברג.

פרק י"ז

תשלום קנסות

[נבחר שכל הנידון כאן הוא ע"פ הלכה ודין תורה, בעוד שע"פ חוקי מדינת ישראל אין מקום לדיון, כי מוכרחים לשלם כל קנס²⁵⁴].

א. האם ע"פ התורה יש מקום לקנסות ע"י 257 פקח 258, יש לדון האם ע"פ נוסע שנסע בלי לתקף 255 ונקנס 256 דין תורה הוא מחויב בקנס או שמותר

254. כאן המקום לציין לשבח את העסקנים החרדיים אשר פעלו רבות להורדת סכומי הקנס המופרזים, לפחות למחזיקים בחוזי נסיעה חנימיים, שהרי בשנים האחרונות רבים מהמקרים של אי תשלום אינם מהשתמטות, אלא משכחה, מוסחות, קושי להגיע למכשירי התיקוף או להבין את תגובתם [ובאמת גם בעל ערך צבור עלול לשכוח לתקף בדיקו כמו המחזיק בחוזה החנימי, אולם מה לעשות, שאין לפיקוח את האופציה להבדיל בין שוגג למזיד].

255. אציין בהזדמנות זאת, כי אף שבוודאי חובה גמורה לתקף כל נסיעה, אולם לא תמיד צריך להיבהל מפקח במקרה של אי תיקוף אם כבר תיקף בחברה באותו המעבר, וכפי שנוכחתי ברכבת הקלה 'כפיר', שאף שיש לפקחים את ההיסטוריה של השימוש ברב-קו, הרי שאם תקפו באיזושהי רכבת קלה [במהלך נסיעת המעבר], גם אם לא ברכבת הנוכחית, מכשיר הפקח ישימיע צליל תקין ויחווה אור ירוק לכל בדיקה הנעשית בתוך 90 דק' מאז התיקוף האחרון ברכבת הקלה, גם אם תיקוף זה הוא בדקה ה-90 של המעבר [ועיין לעיל פרק ד' הערה 73 שכל דברינו הם לעניין שלא להיבהל מקנס, אולם חיוב הלכתי וחוקי ישנו בתיקוף בכל נסיעה].

אמנם אף שלא הצלחתי לוודא זאת על נסיעות מעבר בשאר חברות האוטובוסים, אולם דומני שאצל כולם או חלקם הפקח עלול להעמיק בהיסטוריה של המכשיר ולקנוס מחמת חוסר בהתאמה לברקוד של האוטובוס [כל זה כמובן ללא אחריות, אלא לפי ניסיון חלקי ומידע מפקחים רבים של 'כפיר'].

256. יש לציין שדו"ח שניתן רק ע"פ מס' רב-קו בלבד ללא אמצעי זיהוי, ע"פ חוק דו"ח כזה לעת עתה אינו תקין, אולם כדאי לשומרו או לסרוק אותו למקרה שיזהו אותו ע"י נתוני מאגרי הרב-קו שאז יהיה ניתן להוכיח להם שמקור הדו"ח אינו תקין.

257. אציין, כי בשיחות שונות עם הנהלות החברות ומדבריהם בוועדות שונות בענין זה, נוכחתי כי הן לא מעוניינות להגיע לקנוס את הנוסע, והן לא מחשיבות זאת ל'מקור הכנסה', והקנס ניתן בליט ברירה [כל הנ"ל חוץ מ'אגד' שגישתה אחרת בכל ענין זה ואכמ"ל].

258. בכל ענין ברור כי עצם הנסיעה ללא תשלום אינה מחייבת את הקנס, אלא הדו"ח שפקח

בסכומים מופרזים שכאלו לכאורה נחשב לאסמכתא²⁶³ ואינו מחייב ע"פ דין תורה.

ולדעת הגר"י סילמן²⁶⁴, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברוורמן, אפי' אם הנוסע לא התכוון לנסוע בגזילה אלא שכח לשלם, הוא ג"כ אינו מתחייב בקנס, כי בעלייתו לאוטובוס הוא לא התכוון להתחייב לשלם את הקנס.

ב. האם מותר לקזז נסיעות תמורת תשלום קנס

במקרה שנוסע נקנס ע"י חברה, והם גבו ממנו את הקנס, א"כ לדעות לעיל סעיף א' שיכול להשתמט מהקנס, הוא יכול לקזז את סכום הקנס ששילם, ע"י נסיעות²⁶⁵ ללא תשלום

לו להשתמט מזה כשהדבר מתאפשר לו²⁵⁹.

דעת הגרמ"מ שפרן שיש כח ויכולת לציבור לקבוע קנסות לנתפסים בגניבה²⁶⁰, ולכן הנוסע מחויב בתשלום הקנס [וזהו לשיטתו, עיין בהערה²⁶¹].

אמנם לדעת הגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג, הגר"צ ברוורמן והגרש"י זעפראני לא ניתן לחייב את הנוסע לשלם, משום שהוא לא קיבל על עצמו את התנאים של החברה, שהרי אפי' את המחיר הבסיסי של הנסיעה הוא אינו משלם, וא"כ אינו מכיר בסמכותה.

בנוסף על כך, גם אם היו מתנים עמו מלכתחילה על כך, והיה מסכים ומתחייב לזה²⁶², חיוב של קנסות

מוציא כשתופס נוסע שנסע ללא תשלום, או שאינו מוכן להציג בפניו את הכרטיס - אף ששילם.

²⁵⁹ נציין כי יש חברות שדרשו לאחרונה מנוסעים לשלם "דמי טיפול" בנוסף לקנס. בהוצאה לפועל לא אושר דבר זה, ובפרט לא בסכומים שנדרשו, כעת ישנה תביעה ייצוגית על סכומים שנגבו באופן זה והסוגיה תלויה ועומדת. לבידור נוסף על כך יש לפנות לעמותת 'דרך-כבוד' בכתובת המייל המצוינת בסוף נספח ב'.

²⁶⁰ מכתב שהתפרסם בקובץ בית אהרן וישראל גליון רכ"א עמ' קנ"ג.

²⁶¹ זאת כפי דעתו שבכל ענייני הממון צריך לנהוג ע"פ חוקי המדינה [כאשר הם הגיוניים ומוכרחים] שכוחם כח תקנת הציבור.

²⁶² וכפי שהובא לעיל פרק ג' סעיף ד' בנוסע שעלה ללא תשלום באישור הנהג, ע"מ לקבל קנס במקרה שפקח יתפוס אותו.

²⁶³ דין אסמכתא מבואר בשו"ע בסי' ר"ז ס"ט ואילך.

²⁶⁴ שמענו מהגר"י סילמן, וחזר בו ממה שכתב בשמו הרה"ג דוד בריזל בקובץ בית אהרן וישראל גליון ר"ט עמ' צ"ח.

²⁶⁵ ולגבי קיזוז הקנס ע"י אי תשלום של נוער שנוסע כעת, יש לדון האם צריך שיהיה בצמוד לילד רב-קו נוער בכדי שתהיה לו אפשרות תיאורטית לזכות בהנחה או שאין צורך. ושמעתי מהגר"י סילמן שלדעתו אין צורך ואילו מהגר"ש רוזנברג שמעתי שצריך.

הנוסע לסמוך על כך בשופי ולקזז כנגד סכום הקנס²⁶⁷ את כל תמריצי התיקוף או דמי הנסיעות שהוא חייב לחברה [עיין בהערה²⁶⁸ את אופן חישוב הקיזוז].

אמנם הגרמ"מ שפרן לדעתו לעיל סעיף א' השיב על שאלה האם ניתן לקזז נסיעות בכספי קנסות שנגבו שחד משמעית שאסור²⁶⁹.

ולדעת הגרש"י זעפראני הדבר תלוי: אם הוא יודע שהקנס הוטל עליו שלא כהוגן, וכגון שהיה בדרך

בחברה זו²⁶⁶, למעט כנגד דמי הנסיעה ההיא [שהרי על סמך התשלום המוגדל מותר להמשיך את הנסיעה עד סופה], שהרי אם נקבע שגביית הקנס היא מעשה גזילה של החברה, זכותו של הנגזל לגבות ממנה את חובו.

ושמעתי מהרבנים הגאונים הנ"ל, שבכל אופן יש להיזהר בזה מאוד, משום שבקיזוז כמות נסיעות כה גדולה עלולים להגיע בקלות לקנס חוזר, וגרוע מכך לחילול ה'. אמנם במקרה של חוב מהעבר לכאורה יכול

266. ולכאורה יש להקשות, שהיות והחברה אינה מרשה לנסוע ללא תשלום, אלא שעושה כאן דין לעצמו, א"כ אינו יכול לגבות אלא לפי השווי האמיתי של הנסיעה, ולא כמחיר הנוכחי שהוא מסובסד מהמדינה [והמחיר האמיתי עלול להגיע לפי כמה ממה שהנוסע שילם. תלוי כמה נוסעים היו באוטובוס, באיזה פרופיל שילמו, ועוד פרמטרים]. אולם כבר כתבנו לעיל פרק י"ג הערה 194, שכיון שיש קציצה למחיר הנסיעה א"כ א"א לגבות יותר מכך.

267. הנה עקרונית היה מקום לטעון שלא ניתן לקזז כנגד כל סכום הקנס, כיון שחלק מתשלום הקנס מגיע למשרד התחבורה [מצאתי מסמך רשמי מטעם מחלקת האכיפה במשרד התחבורה, וכן נאמר בישיבת כנסת על קנסות, שהחברה מקבלת לעצמה 92% מהקנס ואילו משרד התחבורה מקבל 8% (ובחברת 'כפיר', יתכן שכל הסכום מגיע לחברה)], אולם שמעתי מהגר"ש רוזנברג שאין זה מעניינינו להיכן התשלום הולך, כיון שלמעשה החברה גזלה את התשלום שלא כדין, וא"כ מותר לקזז כנגד כל הסכום.

268. שמענו מהגר"ש רוזנברג דכשנוסע בנסיעה עירונית רשאי לחשב את כל הנסיעות שנוסע בתוך 90 דק' [זמן המעבר], ולקזזם תמיד בחישוב שהן דמי נסיעה אחת, וזאת על אף שהחברה מפסידה דמי תמריץ על כל נסיעות המעבר שנוסע בתוך נסיעה זו, כשאלו עלולים להסתכם גם ביותר מדמי הנסיעה, אלא הסיבה היא כיון שסו"ס זהו שווי מחיר נסיעה ואותה הוא גובה כנגד מה שהחברה לקחה ממנו שלא כדין. אכן הגר"צ ברורמן הסתפק במקרה כזה שדמי התמריץ גבוהים מדמי הנסיעה, דשמה יצטרך לקזז כפי דמי התמריץ שהחברה הייתה מקבלת.

269. והוסיף שם שגם לולא זה, מירב הסיכויים הוא שאדם שנתפס באי תשלום, כשיעשה חשבון מסודר יגלה שנסע ללא תשלום יותר מכדי שיעור הקנס שלו [ולכאורה דבריו אלו אמורים כשנתפס מחמת שלא התכוין לשלם, ולא מחמת שכחה].

לתקף וכדומה, אין לו רשות להתקזז, כיון שבסופו של דבר השכל מחייב להחיל קנסות למען הסדר הטוב, ואף אם מלכתחילה מותר לו להשתמט מהקנס אין זה נחשב שהחברה גולה ממנו, משום שההרתעה נצרכת²⁷⁰.

לתקף ותפסו פקח [כפי שלדאבוננו מצוי באחת מהחברות], וכדומה, א"כ יכול לעשות בזה לעצמו 'עביד איניש', רק יזהר מאוד שלא יבוא בזה לידי חילול ה', וכדלעיל, אולם אם הקנס הוטל עליו כהוגן, ואפי' מחמת שכחה

²⁷⁰. אך דבריו צריכים הבנה, שמכיון שאף לדעתו ליכא חיוב תשלום וכמבואר לעיל סעיף א', א"כ היאך הגביה של חיוב שאינו מחויב בו אינה נחשבת לגזל, וצ"ע.

פרק י"ח

תביעת החברה על מחדלים

א. תלונה למשרד התחבורה על ליקויים בשירות

שמעתי מהגר"י סילמן, הגרמ"מ שפרן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברורמן, שמותר להתלונן למשרד התחבורה על ליקויים של החברה [ולכאורה ה"ה על הנהגים הכלולים בה], אף שהמשרד יקנוס את החברה על כך, משום שזהו חלק מההסכם בין משרד התחבורה והחברות²⁷¹, ועיין בהערה²⁷².

ב. פנייה לערכאות על כך

כשהנוסע רוצה לפנות לערכאות בכדי שהחברה תפצה אותו כספית על ליקויים בשירות שהסבו לו הפסדים, צער וכדומה [בעוד שבתלונה למשרד התחבורה אין פיצויים], הרי הדין בזה כדלהלן:

מהגר"י סילמן, מהגרמ"מ שפרן ומהגר"צ ברורמן שמעתי, שמותר לתבוע אותה בערכאות, כיון

271. והוסיף הגר"צ ברורמן, שאין זה דומה לנידון אם יש תוקף לקנסות שמטילים על נוסעים שלא שילמו, שהארכנו בזה לעיל פרק י"ז סעיף א', כיון ששם הנוסעים לא קיבלו עליהם קנסות אלו, משא"כ כאן שהחברה מקבלת את כל הסכומים העצומים מהמדינה על דעת כן שאם היא תפר את הכללים היא תחוייב בקנס. וגם התחייבות זו אינה נחשבת לאסמכתא, מכמה טעמים.

272. ויל"ע בדבר, דבשלמא למחמירים בכספי המדינה שייך לומר שהחברות התחייבו למדינה כנגד הסובסידיות שהן מקבלות ממנה, אולם אלו המקילים בכספי המדינה הלא כשם שהם מתירים לעצמם לגנוב מהמדינה, הרי גם לחברות מותר לעשות כן, וא"כ הן זכו בממון המדינה מן ההפקר, וכיצד תחול כנגד זה התחייבות החברה למשרד התחבורה. ולכאורה המתיר לעצמו לגזול מהמדינה וגם תובע את החברות הרי זה תרתי דסתרי. אמנם הגר"י סילמן הורה שגם לדעות אלו מותר לתבוע את החברות, כי בודאי כוונת החברות להתחייב כלפי הנוסעים ובלא זה לא יוכלו לקבל את זכות הפעלה, ואין לחשוש שמה כוונתן הייתה רק לפנים ולא גמרו דעתן להתחייב, שכיון שקיבלו על עצמן התחייבות כלפי ציבור כה גדול בודאי גמרו דעתן להתחייב.

תורה רק כשזה משתלם להן א"כ ניתן לכתחילה ללכת ישירות לערכאות, וא"צ לקבל על כך היתר מב"ד²⁷⁴.

אולם מהגר"צ ברורמן שמעתי, שבד"כ ההיתר לפנות

לרשויות נגד כלל סוגי החברות, הוא רק כשהן כבר סירבו להגיע לדין שהוזמנו אליו וניתן היתר ערכאות [גם אם זה במקרה אחר²⁷⁵], וכמו"כ בענייני התחבורה יש לבדוק בכל חברה לגופה האם היא מוכנה להגיע לב"ד²⁷⁶, ובמקרה שידוע שהיא השתמטה²⁷⁷, ניתן להתיר לתבוע אותה מכאן ואילך בערכאות בלי היתר מיוחד²⁷⁸.

שהחברה התחייבה בהסכם עם משרד התחבורה על חיובים שונים הכוללים בתוכם פיצויים או תשלומים אחרים ללקוחות על חוסר שירות [והאם צריך לפנות לב"ד קודם לכן יבואר להלן סעיף ג'].

ואילו הגר"ש רוזנברג סבור שאין לתבוע חברה כלל בערכאות, כיון שמחייבים אותה שם בחיובים יותר ממה שהיו מחייבים בב"ד²⁷³.

ג. האם צריך לפנות קודם לבית דין

מהגרמ"מ שפרן שמעתי שהיות והחברות מגיעות לדין

והגר"ש רוזנברג ביאר, שהחברות מחויבות כלפי הנוסעים בכל כללי משרד התחבורה, שהרי במה שקיבלו את הזכיון להסיע הן מונעות בכך חברות אחרות מלהסיע, ומשכך הן מחויבות כלפי הנוסעים בכל כללי משרד התחבורה.

273. אולם הגר"צ ברורמן העיר, כי מכיון שהחברה קיבלה ע"ע את הקנס תמורת הכספים הרבים המועברים אליה, שפיר י"ל דגם בית דין יחייבו את הקנסות שנקבעו בהסכמים, וכאמור לעיל הערה 271 דנראה דאין בזה משום אסמכתא.

274. ויש להוסיף ששמעתי ממנו שבאופן כללי מה שהוא מיקל לתבוע רק חברה חילונית שאינה כפופה לבוא לב"ד, זהו רק בחברה רגילה, משא"כ בחברה המפעילה תחבורה ציבורית הוא מיקל לתבוע בערכאות בלי היתר ב"ד גם חברה חרדית (וכגון חברת 'אקסטרה' שהיא בבעלות חרדית), משום שהיא קיבלה רישיון להסיע נוסעים ע"פ תנאי המכרז וחוקי המדינה, ואם נאסור לתבוע אותה היא תהתל בציבור החרדי ותחסר ותאחר אוטובוסים, בידועה שהציבור לא יוכל לתבוע אותה על כך.

275. ובואר, כי ככל שאדם הוכרז כמסרב לדין בענין אחד, כמעט תמיד אפשר להתיר לפנות כנגדו לערכאות ובפרט אם הוא בדו"ד דומה, וכפי שהאריך במק"א.

276. והגר"צ ברורמן הביא לכך כדוגמא את חברת 'תנופה' שהסכימה לבוא לדיון בבית דינו 'נתיבות חיים' שבב"ש.

כמו"כ שמעתי בשם הגר"ש רוזנבלט, שבדידו הוה עובדא שתבעו את חברת 'סופרבוס' לדין תורה, והם שלחו נציג מטעמם לב"ד.

277. ויש לעיין בדעתו, מדוע די בפעם אחת שהשתמטו בכדי לומר שהם מזלזלים בב"ד, והרי יתכן שכל פעם הם שוקלים מחדש אם לבוא, וכדעת הגר"י סילמן להלן.

278. ושמענו מהגר"צ, כי לאחרונה הוא מתחבט אם להתיר לתבוע את החברות אף בתביעה

יש לציין את מה ששמעתי מאחד הרבנים שליט"א, כי אין מן הראוי לפנות לערכאות על כל חריגה, כיון שלפעמים החברה עושה כל מאמץ והיא אנוסה בכך. אולם בחברה המזלזלת בקביעות, או כשהמחדל הוא קיצוני²⁸⁰, הדבר אף רצוי בכדי להעמיד את החברה על מקומה].

ד. מניעת תיקוף בשל תביעות על החברה

ישנם שלא פונים לערכאות, ומחמת

ומהגר"י סילמן שמעתי, שרק חברה המצהירה רשמית שאין כוונתה לבוא לשום דין תורה נכחברת 'אגד' שהצהירה לא מתכוונת להופיע בב"ד²⁷⁹], ניתן לתובעה בערכאות אף בלא בקשת רשות מב"ד, ואילו חברה שלא הצהירה רשמית, אבל במציאות מסרבת הרבה פעמים לבוא לדין תורה, יש איזה גבול שבו יקבעו ב"ד שהתנהגותה נחשב כהצהרה, ושוב ניתן לתובעה לערכאות בלא בקשת רשות מב"ד.

ייצוגית עבור דילוג קבוע של נסיעות מסוימות המופיעות בלו"ז, וזאת לאחר שהחברות נמנעו מלהופיע בבית הדין, שלדעתו זו העצה היחידה לכפות עליהם את קיום התחייבויותיהן ומניעת הפסדים מציבור המשתמשים.

עוד שמענו מהגר"צ ברורמן, שלדעתו חברות התחבורה והנהגים מנצלים את העובדה שלציבור החרדי יש רתיעה הלכתית מלפנות לרשויות ובהמשך לערכאות, וכן מלפגוע בפרנסה של נהג, ולכן אלו מרשים לעצמם להתנהג במקרים רבים באופן כזה שהם לא היו מעיזים לנהוג כן בנסיעות המיועדות לציבור הכללי, לדבריו, קיימים נהגים גסי רוח ואלימים שמסתמכים על העובדה שלמרות התנהגותם החמורה במשך שנים רבות, לא מגיעים עליהם שום תלונות לרשויות [ויש להוסיף על דבריו שאמצעי התיעוד הזמינים מצומצם מאוד, בעוד שבציבור הכללי התלונות אפקטיביות יותר ע"י תיעוד מוסרט, וכך גם הנהג מאוים יותר].

לצערנו, מצב זה, של זלזול בציבור החרדי, קיים גם במוסדות ממלכתיים וציבוריים נוספים, כאשר הפקידים מכירים את נפשם של ציבור זה, שלא יתלונן עליהם. לכן לדעת הגר"צ במקרה של התנהגות לא ראויה, או הפרת הכללים, בהחלט יש תועלת רבה בהגשת תלונות לרשויות, וזאת רק לאחר התייעצות עם רב מומחה.

279. ואמנם הגר"י יואל פרידמן זצ"ל העיד (בשיעורו המרתק והמקיף בנושא זה, ניתן לשמוע בקול הלשון שיעור כ"ט ניסן תשע"ה) שכמה פעמים באו חברת 'אגד' לפניו לדין תורה, לכאורה זהו בזמנו, בעוד שבשנים האחרונות שמעתי ממזכירות של אחת מבתי הדינים שהיו כמה פעמים שהיא סרבה להגיע לדין תורה. וכך גם בחורף תשפ"ה סרבה להופיע בבית דינו של הגר"צ ברורמן והתיר לפנות לערכאות. ויתירה מזאת, העו"ד של החברה הצהיר בפני ש'אגד' אינה מתכוונת להופיע בדין תורה בכל מקרה.

280. וכפי שהגיע לידי מסמך של בית משפט לתביעות קטנות, בו הוצגו כמה תלונות על חברה שזלזלה כמה פעמים והשמיטה אוטובוס בינעירוני המגיע אחת לשעתיים.

שיש להם טענות רבות, חלקן מוצדקות, על התנהלות חברות התחבורה הציבורית, או אף יש להם תביעות כספיות נכונות כנגד החברה, הם נוהגים להתקזז עם החברה ולנסוע ללא תשלום.

אולם דעת הגר"י סילמן, הגר"ש רוזנברג והגר"צ ברוורמן, שלמרות זאת הדבר אינו מתיר נסיעה ללא תשלום, וראה בהערה 281 מדוע לא ניתן לומר בזה "עביד איניש דינא לנפשיה", ומתי כן ניתן לומר זאת.

281. שמענו מהגר"צ ברוורמן כי גם במקרים שיש עביד איניש דינא לנפשיה [מבואר בשו"ע חו"מ סי' ד', ועיין בפתחי חושן ה' הלוואה ריש פ"נ], זהו דווקא בחוב מבורר, ובסכום מבורר, ובלא זה צריך להתברר בדין תורה, או בערכאות בהיתר בי"ד, ובודאי שאין האדם יכול להיות פוסק לעצמו ולקבוע אשמת החברה.

ולמעשה, ברוב פעמים תביעות בנ"א כנגד החברות אינן בהפסד ממון, אלא במניעת ריווח, או בענין של עגמת נפש, שעליהם הם פטורים בכל מקרה עפ"י דין, ואע"פ שהחברה מקבלת תקציבים מהמדינה על דעת לשלם גם עבור הפסד רווח, ואף על עגמת נפש, מכל מקום התחייבות זו של החברה היא דווקא כאשר היא מחוייבת בכך בדיניהם, ולא שכל אחד יכול לגבות על דעת עצמו.

ואף שבתביעות רבות של נוסעים כנגד חברות תחבורה הוטל על החברה לשלם לנוסעים סכומים משמעותיים, וא"כ יש לומר שגם כאן נלך על המינימום שרגילים לפסוק בבתי המשפט, עדיין אין בזה שומא מבוררת, כיון שהחיוב שלהן תלוי בהכרעת בית המשפט המשקלל את כל הנתונים, וא"כ היא יכולה להוכיח שהיא הוציאה אוטובוס ובתחילת הנסיעה נהיה פנצ'ר וכדומה.

והננו להביא את דעת הגר"י סילמן (ע"י נכדו) בזה, כדלהלן:

א. תביעה ממונית ישירה (וכדלעיל פרק י"א סעיף ה' ופרק י"ז סעיף א'), נחשבת כתביעה ממונית מבוררת, ויכול לעשות דין לעצמו, אלא שצריך שיוכל להוכיח בב"ד, ואף אם יכול להוכיח בכגון שיש לו מיגו, יכול להוציא, וכמבואר בשו"ע סימן ד.

ואין לומר שכללי החברה לא מאפשרים לנסוע אלא לתבוע את החברה, כי כל שבוודאי החברה חייבת, וכגון באופן שהחברה לא שלחה אוטובוס חילופי לאחר שאוטובוס אחרון באותו יום לא יצא או לא עצר בתחנה (נוהל עבודה מול מרכז השירות הטלפוני ואתר מרכז מידע ארצי של הרשות הארצית לתח"צ. נספח ז'), אלא שרוצה לקבוע את דרכי הגבייה, מותר לגבות בדרך שנראית לאדם.

ב. תביעה ממונית שאינה ישירה, כגון קנסות או פיצויים על עבודה שהפסיד, אף שבבית משפט יכול להוציא, כל שלא תבע בבימ"ש לא חשיב חוב ממון מבורר, ולא עביד איניש דינא לנפשיה בכה"ג.

מילואים

בענין גזל ואינו יודע ממני גזל יעשה בהם צרכי רבים

מהרה"ג רבי שלום פרידר שליט"א

שיסבב ה' שיהנו הנגזלים או יורשיהם כפי ערך גזילתם צריך לומר שצריך לעשות דבר שהקדן קיימת שיהיה שייך במציאות שיהנו מפירותיו כפי שיעור שעלה הקדן, אך לעשות צרכי רבים שיתחלק הקדן כשיעור הגזילה לרבים בודאי לא יהני, שבוזה לא שייך שיהנו הנגזלים או יורשיהם כשיעור הגזילה, וז"ב.

אך עדיין יש לדקדק שבב"ב פח: אמרינן שקשה עונשן של מידות מעונשן של עריות שזה אפשר בתשובה ובמידות א"א בתשובה, וכתבו הרשב"ם והתוס' שם דאע"ג שבמידות נמי אפשר לעשות צרכי רבים מ"מ לאו תשובה מעלייתא היא. וכ"כ הסמ"ע סי' רלא ס"ק לד שאין זו תשובה הגונה. ולכאורה לדברי הערוך השולחן הרי יש כאן ספק תשובה שאם תבוא ההנאה ליד הנגזל הרי זו תשובה מעולה, ואם לא תבוא הנאה ליד הנגזל אין זו תשובה כלל, ומהו הלשון שאין זו תשובה מעולה והגונה.

ועוד יש לתמוה דהרי בורות שיחין ומערות שנמסרו לרבים הלא מימיהן מימי הפקר הן וכמבואר בביצה לט. דבור העשוי לעוברי דרכים באמצע הדרך הוא כרגלי הממלא מפני שהוא הפקר לכל הממלא ע"ש ברש"י, וכן הוא בנדירים מז: ועיי"ש בר"ן שהפקירוהו לכל ישראל, וא"כ היאך ישיב גזילתו במה שיהנה הנגזל במימיהן כיון שבלא"ה יכול הנגזל לזכות במימיהן מן ההפקר.

א. ביצה כט. תניא גזל ואינו יודע למי גזל יעשה בהם צרכי רבים. מאי נינהו אמר רב חסדא בורות שיחין ומערות. וכ"ה בב"ק צד: ונפסק להלכה בשו"ע חו"מ סי' שסו ס"ב הרועים והגבאים והמוכסים תשובתן קשה מפני שגזלו את הרבים ואין יודעים למי יחזרו, לפיכך יעשו בו צרכי רבים כגון בורות שיחין ומערות. וביאר הסמ"ע שם סק"ה דהטעם שיעשה צרכי רבים דאז גם הנגזל יהנה מן הדברים הנעשים מדמי הגזילה [וכ"ה ברש"י ב"ק שם בורות שיחין ומערות להכניס בהן מים לשתות דהוי דבר הצריך לכל ויהנו מהן הנגזלים].

והנה בהך דינא צ"ע דאם ההשבה היא במה דמטי הנאה לנגזלים, היאך ס"ד שיעשה בדמי הגזילה בורות שיחין ומערות ויבוא מהן שיעור הנאה לנגזלים כשיעור דמי הגזילה, והלא בשביל כך היה צריך שיתן רבי רבבות פעמים שגזל וכולי האי ואולי יבא שיעור גזילה בהנאה שיהנה הנגזל.

ומצאתי שעמד בזה בערוך השולחן סי' שסו ס"ג וביאר, דכשיעשה צרכי רבים יסבב ה' שכל אחד מהנגזלים או מיורשיהם יהנה כפי ערך גזילתו ושימחלו לו והבא לטהר מסייעין אותו מן השמים. ומש"כ שימחלו לו צ"ע דהיאך ידעו למחול לו אחר שאינן יודעים מהגזילה וכמש"כ הוא גופיה לעיל מיניה בסמוך. אך לפי מש"כ

ובני נ"י הקשה לי לפ"ז דא"כ כגבאיין ומוכסין שגזלו מכמה וכמה בני אדם אמאי לא סגי במה שיעשה רק בדמי גזילה אחת בורות שיחין ומערות, ובוהו ישיב לרשות כל הנגזלים שיעור מה שנגזל מהם. אך באמת זה לא קשה דהנה זה ודאי בגזילה קיימת כשלוקח את גזילת אחד מן הנגזלים ועושה בה צרכי רבים זה ברור שאי אפשר שישביע עם גזילת ראובן את מה שגזל משמעון, ועל אף שנכנסה גזילת ראובן גם לרשותו של שמעון מ"מ א"א להשיב את גזילת שמעון על ידי גזילת ראובן. וכמו"כ אף באין גזילה קיימת שאז מתחייב בתשלומי הגזילה [וצריכים אנו לזה לדעות דאף בגזלן מפורסם כגבאיין ומוכסין צריך להחזיר אף באין גזילה קיימת, עיי' פת"ש חור"מ סי' שסו סק"ב] מ"מ הגדרת חיוב התשלום הוא להשיב את הגזילה על ידי השבת דמי הגזילה, ומעתה כל שמשלם את דמי גזילת ראובן א"א שישלם בכך את גזילת שמעון, וע"כ צריך לעשות בכל דמי הגזילות שגזל מכולם צרכי רבים, ולהשיב בכך לנגזלים השבה פורתא וכנ"ל.

ואם כנים הדברים, צ"ע בזמננו היאך יוכל להתקיים הך צרכי רבים ליתן לממון שהוא בבעלות הרבים, ואולי לבתי כנסיות של כרכים שהוא ממון הרבים שאינם יכולים לאוסרן זע"ז עיי' ביצה לט: בקובץ שיטות קמאי בשם הרא"ה והרד"ך. וע"ע בשו"ת שבה"ל ח"א סי' כח, ועוד צ"ע.

ב. והנה במה שהקשה הגרמ"מ שפרן שליט"א מדוע בגזל ואינו יודע למי גזל סגי ליה בהך השבה פורתא שיעשה בהם צרכי רבים, ומ"ש מגזל מכמה בני אדם ואינו יודע ממי גזל שלצאת ידי שמים מתחייב להשיב לכל אחד ואחד [חור"מ סי' שסה ס"ב], וה"נ יתחייב להשיב כשיעור גזילה שאפשר שגזל מאחד, לכל אחד ואחד מכל מי שאפשר להסתפק בו שגזל ממנו.

ולא"כ דמיסתפינא אמינא בזה דבר חדש, דהנה הך בורות שיחין ומערות נהי דמימיהן הופקרו לכל הקודם לזכות בהן, מ"מ ז"ב שאין גופן הפקר ולא יוכל לבא אדם ולזכות בגופן מן ההפקר ולעכב אחרים מלדלות מימיהן, ובהכרח שגופן שייך לרבים וצורת שימוש הרבים בממון שלהם הוא שכל הרוצה לקדום ולזכות במימיהן רשאי. והנה הך בעלות הרבים בגוף הבורות שיחין ומערות אינו בתורת שותפות דעלמא, וכמבואר בנדירים הנ"ל שאין יכול אחד לאסור על חבריו חלקו [ודלא כמו בכור של בני העיר שהוא בגדר שותפות], אלא שהגדר הוא ששייך הבור לרבים וכל אחד זכאי גם הוא כחלק מן הרבים להשתמש בו, נמצא שלכל אדם יש לו שני גדרי בעלות, אחת בעלות פרטית בחפץ ששייך לו בין לבדו ובין חפץ ששייך לו חלק ממנו כשותף, והשני בעלות כללית בחפץ ששייך לו כחלק מן הרבים שיש להם חפץ זה שהוא ממון רבים.

ומעתה נראה לומר, דבגזל ואינו יודע ממי גזל, נהי שאינו יכול להשיב את הגזילה לבעלות הפרטית של הנגזל, מ"מ מצאו לו חכמים תקנה מועטת במה שיחזיר לנגזל לבעלות הכללית של הנגזל עיי' שישבי הגזילה לרבים, שגם הנגזל הוא חלק מן הרבים, ונמצא שהושב לו בודאי כל הגזילה עיי' גוף הבורות שיחין ומערות שהוא ממון הרבים, אך אינו השבה מעלייתא כיון שלא בא לבעלותו הפרטית המיוחדת לו.

ומה שכתב רש"י ויהנו בהם הנגזלים אין הכוונה שבהנאה זו משיב את האבידה, אלא דאף אם מחזיר לרשותו הפרטית לגמרי באופן שלא יוכל הבעלים ליהנות ממנו א"כ אבוד החפץ ממנו ואין זו השבה כלל, וכ"ש שלא תועיל השבה לרשותו הכללית באופן שאינו יכול ליהנות ממנו, אך כל שיכול ליהנות מן החפץ שוב הוא השבה פורתא במה שהשיב גוף החפץ לרשותו הכללית.

הגזלן על חזקת הממון ולפוטרו, כיון שהספק על ההשבה נולד בבת אחת על כל החמשה וא"א שמחמת החזקה יפטר מלשלם לכולם שהרי בודאי גזל לאחד, והוי כשני שבילין דכשבאו לישראל בב"א שאין מעמידין על החזקה. והנה גם לדבריו יעלה שאם אחד מן החמשה א"א בשום אופן להשיב לו ואינו מכלל הנידון אם להשיב לו, א"כ שפיר נעמיד את הגזלן על חזקת הממון ולא נחייבנו לשלם כלום מספק, כיון שאפשר שזה שא"א להשיב לו הוא הנגזל, ושוב ל"ד לשני שבילין [אלא דלסברת חידושי הרי"מ יהיה תלוי בשעת לידת הספק, ולסברא דידן לכאורה יהיה תלוי בשעה שמשביב בפועל. עוד נפק"מ אם גזל אחד מחמשה ואחד מהם גר ומת ואין לו יורשים דלסברת הרי"מ שוב אינו מחוייב להשיב להנותרים דאין כאן נידון ביחס לגר ואינו דומה לב' שבילין, ואילו לסברא דידן כיון דשפיר יוצא מידי ספיקו במה שישלם להנותרים צריך לעשות כן לצי"ש].

נמצא דכשלא תיקף ואינו יודע באיזה חברה נסע, לדעת הגרמ"מ שפון שליט"א לשיטתו אין כאן אלא אי ידיעה מאיזה חברה גזל ומשכך יעשה בו צרכי רבים. ולתירוץ הב' שכתבנו יהיה הדין תלוי אם כל החברות המסופקות נמצאות ויכול להשיב להם צריך להשיב לכל אחת ואחת, אך אם אחת מן החברות שבכלל הספק נסגרה שוב לא יצטרך להשיב להנותרות [אכן לדעת הגרמ"מ בפרק ט"ז סעיף ו' שחברה שנסגרה אין צורך להשיב לה, יהיה תלוי הדבר אם נימא כסברת חי' הרי"מ שאין כאן ב' שבילין כיון שאינו בודאי שחייב לאחד, וא"כ כאן יהיה פטור, או כסברא שכתבנו שצריך שיצא בודאי מידי ספיקו, והכא נמי יוצא בודאי מידי ספיקו אם ישלם לנותרות].

ומחמת כן יצא לחדש דכל גזל אחד מחמשה הוא דווקא כשיש סיבה להסתפק באלה החמשה וכגון שגזל מקבוצה של חמשה בני אדם שיש סיבה להסתפק בכל אחד מהם שמא הוא הנגזל, אך כשאינו יודע ממי גזל אינו מחוייב ליתן לכל מי שבכלל הספק מחמת אי ידיעתו, ובאופן זה צריך לעשות צרכי רבים (והובאו דבריו בהערה לפק ט"ז הערה 248).

ובעיקר שאלתו היה אפשר לומר שתי ספיקי אין לחוש שגם אינו יודע כמה גזל וגם אינו יודע ממי גזל ושיצטרך מחמת כן ליתן לכל אחד ואחד כל מה שנסתפק שאפשר שגזל מאחד, אך אה"נ ששיעור גזילה היותר גדול שבודאי גזל עכ"פ מאחד חייב להשיב לכל אחד ואחד, ומלבד זאת חייב שוב לעשות בכל דמי הגזילה צרכי רבים [כי עדיין אפשר שגזל יותר מכך], אך זה חידוש גדול ולא נזכר בשום מקום.

ואפשר לומר דלא חייבו חכמים שיחזיר גזילה לכל אחד אלא היכא שבודאי יוצא בכך מידי גזילו, וע"כ בגזל את הרבים שא"א שיחזיר לכל המסופקים, שבודאי לא ימלט שאחד מן המסופקים אינו כאן, וכיון שאף אם יחזיר לכל אחד ואחד עדיין לא יצא מכלל ספיקו לא חייבוהו חכמים להשיב לכל אחד ואחד וסגי ליה בעשיית צרכי רבים. אלא שא"כ יעלה נפק"מ גדולה לדינא בגזל אחד מחמשה ואחד מן החמשה א"א להשיב לו, שוב לא יתחייב להחזיר לכל אחד מן הנותרים, וזה חידוש גדול.

הן אמת שבחי' הרי"מ (ב"מ לו.) כתב לבאר הטעם דחייב לצי"ש להחזיר גזילה לכל אחד ואחד, שהוא משום שא"א להעמיד

נספח א'

זהירויות במערכות התיקוף הקיימות
כיום

א. עצות כדי שלא להיתקע באוטובוס ללא רב-קו טעון

לאחר שלעיל פרק ב' וג' הובאה החומרה הרבה שישנה בנסיעה ללא תשלום או בהקפה, וכל עוד מערכת התיקוף לא משתנה²⁸² כפי שהובא בהערה²⁸³, על כל נוסע לשים לב

282. בזמנו הוצע למשרד התחבורה, להקים מערכת טלפונית להטענת הרב-קו ע"י הקשת מספר הרב-קו הנטען ומס' כרטיס האשראי.

אולם התברר שהרעיון לא ניתן ליישום, כיון שנתוני הנסיעות נרשמות על השבב שברב-קו עצמו, ומכשירי התיקוף בכלי התחבורה השונים הקולטים ואף רושמים את הנתונים של הרב-קו מעבירים אותם אל המסלקה של משרד התחבורה באיחור של עשרות שעות [מסיבה זו, כשנאבד רב-קו, העתקת הסכום המוטען ברב-קו הקודם תתבצע רק בהמתנה של עד 72 שעות עד להצלבת הנתונים], ועל כן בכדי להטעין יש צורך להצמיד את הרב-קו את השבב (צ"פ) המגנטי של אל עמדת הטענה.

283. נביא שתי בשורות טובות בנושא:

א. בקווי 'דך' קיימת אפשרות של תיקוף ישירות בכרטיס האשראי, רק התיקוף מתבצע בפרופיל רגיל, בנסיעה בודדת וללא מעבר. לגבי הרחבת פיילוט זה נכתב לי ע"י משרד התחבורה שאם הוא יקבל עבור כך תקצוב, יתכן שהדבר ייושם בכל הארץ ואף יורחב לאפשרויות נוספות.

ב. קבלתי מכתב ממשרד התחבורה, וכך גם שמעתי מס' פעמים מלשכתו של הרב אורי מקלב, שעובדים על אפשרות לחבר את כרטיס הרב-קו אל חשבון הבנק או אל כרטיס האשראי של הנוסע, וכך יתאפשר ביצוע נסיעות ללא הגבלה וללא צורך בטעינת חוזים, ובסוף חודש יצא לנוסע חיוב ע"פ כמות הנסיעות שביצע, באופן המיטבי והמוזל [כפי שנעשה כיום באפליקציות התשלום].
[פירושה של הבשורה האחרונה היא:

1. אין צורך להטעין מראש את הרב-קו, אלא כל אחד יוכל לבקש שהנסיעות שבוצעו ע"י הרב-קו האישי שלו ושל בני ביתו יקוזזו אחת לחודש מכרטיס האשראי שלו, ובזה יוסרו המתח והדאגה הקיימים כיום לרב-קו טעון (אמנם עדיין תמיד כדאי להצטייד ברב-קו אנונימי חילופי למקרה של שכחת הרב-קו האישי בבית, וכדומה).

2. אין צורך לצפות מראש כמה ייסעו באותו יום או חודש ועפ"ז לרכוש מנוי חופשי לנסיעות שיבוצעו ביום או בחודש הקרוב (ולתחרט שלא רכשו חופשי כשאירעו נסיעות לא צפויות, או לחילופין, להתאכזב שרכשו חופשי כאשר מתברר שמכשיר התיקוף באוטובוס לא היה תקין כך), אלא כאשר סיכום עלות הנסיעות באותו יום יגיע לתקרת המחיר של חופשי יומי, לא ישלמו יותר על נסיעות שנעשו באותו יום, כמו"כ אם הנסיעות בחודש זה הגיעו לתקרת מחיר כרטיס חופשי חודשי, לא יצטרכו לשלם מעבר לזה. מלבד זאת יתכנו הוזלות נוספות ומשמעותיות

ליתרה שברב-קו, ולדאוג כי תמיד תהיה בו יתרה מספקת של ערך צבור. ועיין בהערה 284 בה הבאנו כמה עצות מעשיות כיצד לא להיתקע באוטובוס ללא רב-קו טעון [בפרט בעידן האחרון כאשר התשלום ברוב כלי התחבורה הציבורית נעשה ע"י מכשירי תיקוף שאינם פולטים נייר, וקשה לעקוב אחר סכום היתרה].

ב. הוספת נוסעים לאחר 3 דק' מתחילת המעבר

כאשר נוסע מבקש להוסיף ברב-קו שלו תיקופים עבור נוסעים נוספים לאחר שכבר תיקף לעצמו, מתברר שבמכשירים לתיקוף עצמי [ולידטורים] באוטובוסים העירוניים ברוב

בשימושים העוברים מכסות שונות של סכומים כספיים].

284. א. מומלץ להטעין את הרב-קו מדי פעם בסכומי כסף גדולים המספיקים לכמה שבועות או חודשים, ולהימנע מעגמת הנפש בגלות באוטובוס שהרב-קו ריק [ובנוסף, הדבר גם ימנע טרחה ובזבוז זמן הכרוכים בכל הטענה].

אין צורך לחשוש מגניבה או אבידה, כיון שגם במקרים כאלו ברב-קו אישי [ולא אנונימי] הזכאות בסכום הטעון נשמרת ומועטת לרב-קו החדש [ואם המוצא ישתמש ברב-קו בינתים, הוא לא יוכל לממש יותר מכמה עשרות שקלים (אפי' לנסיעה מחוץ לעיר), וגם רוב הסיכויים שהסכום יוחזר במלואו, משום שהם מטעניים בכרטיס החדש לפי הנתונים של כ-72 שעות קודם לכן. כמו שנתבאר לעיל הערה 282].

ב. גם מי שאין ביכולתו להטעין סכום גדול ברב-קו, כדאי להשאיר תמיד בתא צדדי בארנק רב-קו אנונימי טעון בסכום קטן של ערך צבור בכדי שלא להיתקע [והרב יעקב זאב גולדקנופף הצייע שיהיה זה כגמ"ח עבור נוסעים מזדמנים אחרים שנתקעים, בכדי למכור להם תיקוף. ובגיליון 'מרווה לצמא' פורסם מספר פעמים על רעיון של גמ"ח הנותן תיקוף בחינם ע"מ להחזיר בחינם לנוסע אחר שנתקע, וכן הלאה].

ומי כעמך ישראלי: פגשתי נהג בקו 402 של אגד (המוכר בשם: "עם הכובע-מתל אביב") שסיפר לי שיש לו כמה כרטיסי רב-קו מוטענים בפרופילים שונים בכדי למכור במזומן נסיעות לנוסעים שנתקעו בלי רב-קו טעון].

ג. ניתן לקבל החלטה שבערך הצבור שברב-קו הקיים יהיה תמיד סכום מינימלי מסוים [כל אחד לפי סוג נסיעותיו], אשר בירידת היתרה עד לסכום זה, הרי זה נחשב לרב-קו ריק שצריך להטעינו מידיה, וכך יש סיכוי נמוך יותר להיתקע ללא יתרה.

ד. משרד התחבורה הפעיל במיוחד עבור הציבור החרדי אפשרות הטענה המשלבת בתוכה הטענה טלפונית עם מס' כרטיס האשראי, כשהדבר מצריך את הנחת הרב-קו על מכשיר הטענה [מיועד בעיקר להורים שלא מעוניינים שילדיהם יסתובבו עם כרטיסי אשראי]:

1. מחייגים למוקד הטענה האוטומטי של 'רב-קו אונליין' שמספרו 03-7207406.
2. מקישים את מספר הרב-קו המופיע על גב הכרטיס.
3. בוחרים את פרופיל הכרטיס [אנונימי, רגיל (מבוגר), נוער, אזרח ותיק, סטודנט מורחב, סטודנט רגיל, נכה, זכאי ביטוח לאומי].
4. בוחרים סכום לטעינת ערך צבור בין 30 ל-300 שקלים.
5. מקישים את מספר כרטיס האשראי לתשלום.

6. ניגשים עם כרטיס הרב-קו לאחת מעמדות הטענה, מניחים במקום המיועד לכן והוא נטען אוטומטית. ניתן גם לטעון באמצעות יישומון או דרך התקן מיוחד למחשב.

החברות הוספת הנוסעים ניתנת רק בתוך 3 דקות מזמן התיקוף הראשון, בעוד שהוספה לאחר 3 דקות ²⁸⁵ [לאחר תיקוף המעבר], למרות שהמצג על מכשיר התיקוף זהה למצג של הוספת נוסעים בתוך 3 דק', הוא יחייב **מחדש** את מספר התיקופים של כלל מס' הנוסעים המוצג על המכשיר ²⁸⁶ [מורכב ממספר הנוסעים הקודם בנוסף לנוסעים הנוספים כעת], ויש לשים לב לכך ²⁸⁷.

ג. שתי נסיעות עירוניות בתוך 90 דק' שבוצעה ביניהן נסיעה בינעירונית

מאז רפורמת 'דרך-שווה' בה נסיעת המעבר תקפה לנסיעה קצרה מ-15 ק"מ בכל רחבי הארץ, מצוי שנוסעים בתעריף עירוני המזכה ב-90 דק' של מעבר, עוברים לנסיעה בינעירונית בעלת תעריף גבוה יותר, ושוב נוסעים (בתוך 90 דק' מתחילת הנסיעה הראשונה) בעיר היעד באוטובוס עירוני, אלא שהשימוש הנוסף בערך הצבור של הנסיעה הבינעירונית 'מסתיר' למכשיר התיקוף את הגישה לשימוש הראשון של הנסיעה העירונית שיצר את המעבר שהוא עדיין זכאי לו, על כן בכדי למנוע הפסד כספי יש להצטייד בשני כרטיסי רב-קו, האחד לנסיעות הפנימיות והאחד לנסיעה הבינעירונית ²⁸⁸ [ובהתייחסות ההלכתית לכך עיין לעיל פרק ה' סעיף ג'].

ה. ניתן לבקש הצבת עמדות הטענה נוספות של אשראי או מזומן. אין לבקש זאת ממשרד התחבורה, משום שהוא פנה לחברה הזכיינית כיום מטעם המשרד להצבת עמדות הטענה - חברת 'פינסטרה' ('רב-קו אונליין'), והאת ע"י פנייה בטל' 077:2244080 או בכתובת מייל: Support@ravkavonline.co.il. ובמקרה של צורך בעמדת הטענה במזומן, יש לתווך להם בית עסק פעיל.

אפשרות נוספת היא לבקש מחברת 'קווים-עילית' [אשר גם לה עמדות הטענה במזומן הנותנות עודף] וכן 'בית שמש-אקספרס' בעיר בית-שמש, שיציבו עמדה, או יתקנו עמדה קיימת [עקרונית כל חברת תחבורה זכאית מטעם משרד התחבורה להציב עמדה ברחוב, אמנם בפועל נוכחתי כי רק חברות אלו הציבו כאלה עמדות ברחובות].

285. התקלה המוצגת למעלה אינה רק לאחר 3 דק', אלא היא קיימת גם במקרה של מעבר לאוטובוס אחר אפי' בתוך 3 דק'.

286. לדוגמא, אם בוצע חיוב על 3 נוסעים ומעוניינים להוסיף נוסע נוסף, מסמנים + 4 וכך הוא מחייב רק את הנוסע הנוסף, אולם אם עברו 3 דקות [או שהנוסעים עברו לאוטובוס אחר גם בתוך 3 דק', וכדלעיל הערה 285], ומעוניינים להוסיף נוסע נוסף, מכשיר התיקוף יציג את שלושת הנוסעים שתוקפו קודם לכן, כך שלצורך הוספת הנוסע יהיה הכרח להוסיף את הנוסע הנוסף בסימון + 4, ובפועל יחויבו מחדש עוד 4 תיקופים בנוסף לשלושת התיקופים הקודמים שכבר ירדו.

287. נציין כי עד לחודש תמוז תשפ"ה לא היתה כלל התראה על כך לנוסע [מלבד בחברת 'דן' בה המכשיר שואל את הנוסע האם ברצון המתקף לבצע תיקוף מחודש של קבוצת נוסעים], וכעת לאחר ישיבה עם 'אגד' בס"ד היא החלה בשינוי שאמור להתרחב אצלה אי"ה במשך קיץ תשפ"ה לכל הקווים, זאת בכיתוב המתריע קודם ההוספה: "הוספת נוסעים תתחיל נסיעה חדשה בתשלום לכולם. זכות המעבר מהנסיעה הקודמת תסתיים" [בתקוה שהשינוי יתבצע גם בשאר החברות, כמו 'קווים-עילית', 'אקספרס', 'כפיר', 'סופרבוס', ואולי עוד, שגם הן משתמשות בשירות חברת 'שימוקטק' האחראית לתיקון תקלה זו].

288. עקרונית בתכנון רפורמת 'דרך-שווה' היו פרסומים על כך שמחיר הנסיעה לפי ק"מ יחושב

ד. שימת לב שתיקוף הינמי לא יתבצע מהערך הצבור

פעמים רבות מצויים מקרים שבזמן מעבר בין אוטובוס לאוטובוס [או אפי' לאחר הטענת רב-קו באמצע מעבר], המכשיר השני 'מפספס' את העובדה שהרב-קו נמצא כעת באמצע 90 דק' של מעבר, ומחייב בנסיעה חדשה.

כמו"כ מצויים מקרים רבים בהם נוסע מחזיק בחוזה חופשי יומי / חודשי / שנתי פעיל, ובשעת התיקוף יורד לו מהערך הצבור [ולכן יש שהמליצו שהרב-קו המוטען בחוזה החופשי יהיה מרוקן מערך צבור].

תקלה נוספת שנפוצה לאחרונה היא כשלאחר תיקוף בחופשי מתקפים שוב, אזי בתיקוף הנוסף יורד מהערך הצבור באופן מידי ללא התראה מוקדמת.

תקלות אלו מהוות סיבה להיזהר, לעקוב, לאחוז ראש ולשים לב בכל תיקוף לכיתוב המופיע על הצג, ע"מ לוודא שהמכשיר מתקף נכון, ולהימנע מאיבוד הממון לשווא [בפרט כשמדובר במשפחה שלימה המבצעת כמות תיקופים מכובדת].

במקרה שארעו תקלות כאלה²⁸⁹, כדאי להניח את הרב-קו במכשיר הטענה המציג 'פעולות אחרונות' ולצלם את הפעולות האחרונות שיוכיחו על 'שימוש' חדש הנעשה ברב-קו כשלידו מצויין הסכום שירד מחדש²⁹⁰, וכך למנוע הכחשה של החברה או של משרד התחבורה [כפי שקרה לי בעבר שבמשרד התחבורה הכחישו, ושלחתי תמונה שגרמה להם להודות...].

מהמוצא עד היעד, כולל הקו העירוני, וללא צורך בתשלום כפול, אולם כנראה שלא הצליחו להתאים לכך את מכשירי התיקוף [שמניסיון רב הוכח בנידונים שונים בקונטרס זה שהם אינם חכמים מספיק...].

289. יש על כך 'נוהל החזרים וזיכויים בתחבורה הציבורית' (סעיף 4.1.1 'פניית נוסע בדבר חיוב שגוי, לרבות חיוב יתר בגין נסיעת מעבר וחיוב גבוה מהנדרש בגין קטע נסיעה ארוך מהמבוקש') המחייב את החברות להחזיר דמי תיקופים שגויים, וזאת:

א. ע"י פנייה אל החברה שבה בוצע החיוב השגוי, ובמקרה בו מעורבות שתי חברות או יותר בביצוע החיוב השגוי (כמו בנסיעת מעבר) ניתן לפנות לאחת מהן.

ב. דווקא במקרה בו החיוב השגוי יופיע במסגרת 7 התנועות האחרונות הרשומות ע"ג כרטיס רב-קו תקין, או על סמך הצגת קבלה מתאימה.

ג. במקרה שאינו מופיע במסגרת שבע התנועות האחרונות ע"ג הכרטיס ו/או שאין בידי הנוסע קבלה מתאימה, יש להגיש זאת למחלקת פניות הציבור של משרד התחבורה.

290. גם כשהפעולות הרצויות כבר נמחקו מהיסטוריית שבע הפעולות האחרונות, ישנו פתרון אמין וקביל ביותר, והוא להנפיק מסמך עם פעולות אחרונות בעמדת 'על-הקו' בה ניתן להשיג היסטוריה החל משנה אחורה ועד כמה ימים לפני הדפסת המסמך [הנפקה זו היא רק ברב-קו אישי ולא באנונימי].

ה. זהירות מהוספת נוסעים קודם התיקוף החינמי

כשנוסע מחזיק בחוזה חינמי ורוצה לתקף על נוסע נוסף יש להזהר שלא להגדיר מראש בולידטור 2 נוסעים ואח"כ לתקף ²⁹¹, משום שבמקרה כזה הולידטור כלל לא מתייחס לחופשי או למעבר המגיעים לנוסע אלא יחייב את שתי הנסיעות מהערך הצבור, ולכן יש להקדים לתקף את הנסיעה החינמית ורק אח"כ להוסיף חיוב נוסף [וחוזר חלילה במעבר לאוטובוס אחר].

291. וכל שכן כשיש לו מעבר לשלושה נוסעים ורוצה להוסיף עוד נוסע ועל כן מסמן מראש 4 נוסעים לאחר 3 דק' מהתיקוף הקודם [או לאחר מעבר לאוטובוס אחר], שמכשיר התיקוף יחייב מחדש את ארבעת הנסיעות [לעת עתה אין דרך להוסיף נוסע בזמן מעבר לאחר 3 דק' מהתיקוף הראשון בלי לחייב מחדש על 4 נוסעים, וכפי שנתבאר לעיל סעיף ב'].

נספח ב'

ההתייחסות להתנהלות התחבורה הציבורית ולפניות הציבור

לאחר שהובהרה בקונטרס חומרת חובת התשלום בתח"צ, מתעוררת במקביל תערומת רבה על אופן התנהלות התח"צ ע"י משרד התחבורה והחברות הטעון שיפור רב. **אני** אישית נוסע בתח"צ וחווה ככולם את הקשיים המצויים בהתנהלות התח"צ, ואין לי שום קרבה למשרד התחבורה או לחברות ולא אינטרס לטובתם, רק היות ובשנים האחרונות נחשפתי מעט להתנהלותם הפנימית, אשתף את הציבור במענה על שאלות שונות שהתקשיתי בהן. את חלקן תירצתי בעצמי, וחלקן תורצו לי ע"י אנשי ציבור המכירים את ההתנהלות הפנימית במשרד. זאת מתוך תקווה ששיתוף זה יהיה לתועלת הציבור שיתייחס נכונה למתרחש, ימתן התרגזויות מיותרות, ומאידך יפנה במקרה הצורך לכתובות הנכונות. **הדברים** נערכו בצורה של שו"ת, אולם לפני כן חשוב להקדים רקע מהנעשה במשרד התחבורה הציבורית, כך שרבות מהשאלות הבאות יתורצו ע"ז.

משרד התחבורה הינו כמו כל משרד ממשלתי או תאגיד גדול, ועל כן בניגוד לחברה פרטית קטנה בה יש אמביציה ומוטיבציה חזקה למינוף העסק, הרי שהממשלה איננה עסק פרטי של אף אחד, ומשכך קשה לצפות ממשרד התחבורה המשמש כרגולטור שיפעיל את מערך התחבורה הציבורית ב-100% הצלחה.

בנוסף על כך, כח האדם במשרד התחבורה הציבורית מצומצם מאוד ביחס לעומס המוטל על כתפיהם יותר משאר משרדי ממשלה, ישנן בו רק כמה עשרות בודדות של פקידים המנהלים את המערך המסועף והענקי הזה, ולכן בשונה ממשרדי ממשלה אחרים בהם העבודה מסתיימת בארבע אחה"צ, באגף התחבורה הציבורית ממשיכים פעמים רבות עד שעות הלילה, לפעמים אף בדומה לחדר מיון או טראומה²⁹².

בהתאם להנ"ל, המשרד מנסה להסיר מעצמו כמה שיותר פרויקטים ולהטיל אותם על חברות התחבורה או על חברות ניהול מגוונות הנשכרות על ידו²⁹³ ומבצעות עבורו פרויקטים שונים המסייעים לניהולה התקין של התחבורה הציבורית.

²⁹². הבשורה בנושא היא שאולי יהפכו אותו ל'גוף סמך' שאז הוא 'ממשלתי-ל' חוץ ממשלתי' כך שתתאפשר בו הוספת עובדים ועוד שיפורים.

²⁹³. אחת מחברות אלו שהציבור חשוף אליהן היא חברת בזק-אוניליין [שמפעילה כבר שנים את מוקד המענה הטלפוני *8787 (שלצערנו מוסר הרבה מידע שגוי או מסורבל)], שבשנתיים האחרונות אחראית על מענה פניות הציבור בכתב, זאת מאחר שפניות הציבור גדלו לאין ערוך מהעבר [משרד התחבורה נחשב למשרד המקבל פניות ציבור יותר משאר משרדי הממשלה], והגורמים המקצועיים אינם יכולים לטפל בכל הפניות, על כן המוקד מטפל בפנייה, מקבל אותה

וכעת לשו"ת:

שאלה: מדוע מורגש כי משרד התחבורה לא אכפתי דיו לפרטים שונים בצרכי כלל האזרחים בתחבורה הציבורית? האם בגלל שפקידיו אינם נוסעים בתחבורה הציבורית?
תשובה: באמת משרד התחבורה כן אכפתי לצרכי הנוסעים. מצאתי מסמך פנימי המתדיין בין המשרד לחברות ובו נאמר: "משרד התחבורה שם את הנוסע במרכז, הוא בראש מעייניו והשירות שאותו הוא מקבל נמצא וימשיך להימצא בראש מעייניו".

כמו"כ רבים מעובדי המשרד נוסעים בתחבורה הציבורית, ועד לאחרונה היו גם כמה מהבכירים שבו שנסעו בקביעות רק בתח"צ, ועדיין ניתן לומר שלחלקם הגדול שכעת אינו נוסע בקביעות בתח"צ יש מעט ניתוק מהמציאות בפרטים שונים, כך שהם אינם חווים כ"כ את הציבור שנוסע אך ורק בתח"צ, מחליף אוטובוסים, לפעמים מתוך מתח לתפוס את האוטובוס הבא, מטלטל בדרכים במזגי אויר שונים, ופעמים רבות ממתין בתחנות זמן ממושך לאוטובוס מאחר או מחסר, או שהאוטובוס אף חולף על פני הממתנים בלי לעצור, בעוד שיש בו מקומות ישיבה ריקים [ואין מהנוסעים שפוצה פה ומצפצף (ולכן פניות הציבור חשובות מאוד, כדלהלן)].

מלבד זאת, כבר נוכחנו בעומס הקיים על צוות הפקידים המצומצם שחולש על מערך ענק שכזה, וממילא אך טבעי הדבר שאין להם את הזמן והפניות לרדת לפרטים קטנים.
עוד נוסף, שעם כל הרצון הטוב של המשרד למקסם את השירות לציבור, הוא עדיין מוגבל ותלוי בתקציב המצומצם אותו הוא מקבל ממשרד האוצר [בפרט מאז עליית מחירי הנסיעה בעקבות המלחמה עם איראן, אף שזה למורת רוחו של משרד התחבורה שמגמתו למעט את הרכב הפרטי גם ע"י הוזלת עלות הנסיעה בתחבורה הציבורית].

שאלה: מדוע משרד התחבורה אינו מתחשב בצרכי הציבור החרדי?

תשובה: בראשונה יש לדעת כי משרד התחבורה אינו מתעלם מהציבור שלנו. אדרבא, אנחנו מהיום קליינט נכבד של המשרד [למרות שרוב ציבור הנוסעים בתח"צ אינו חרדי, רוב הציבור שלנו משתמש בתח"צ] ומשכך הם חושבים על שיפורים שונים לטובתנו. אך עדיין אורח החיים וסגנון הנסיעות של הציבור החרדי שונה מכל ציבור אחר בעולם, הן בעומסי הנסיעות הנוצרים בזמנים שונים בהם צריך להשיג אוטובוסים ונהגים יש מאין [עומסים קיצוניים אלו לא מצויים ולא מקובלים בעולם, ובודאי שאינם מובנים בטבעיות לשאינם שומרי תו"מ], והן בנושא התנזרות הציבור מהטכנולוגיה המתקדמת, בו הוא 'נשאר מאחור' מכל אדם סטנדרטי בכדור הארץ, מצב המכביד על אמצעי ההטענה והתשלום.

ואעפ"כ ביחס לעומסים, בזכות עסקנים מהציבור המשרד הפעיל קווים ישירים בין ערים ושכונות, שיפר לעין ערוך את התחבורה בין ירושלים לב"ב²⁹⁴, והוא מתגבר אלפי נסיעות בסופי שבוע, חגים, חנוכה, ל"ג בעומר, בין הזמנים²⁹⁵, ועוד.

ומשיב עליה בעצמו, וכשיש צורך הוא שולח אותה אל הגורם המקצועי הרלוונטי במשרד, ולאחמ"כ הוא עורך את התשובה שקיבל ממנו ומשיב אותה לפונה.

294. לאחר שנים רבות שקווי ירושלים - בני ברק (400, 402, 422) היו עמוסים ולא עצרו בתחנות, בשנים האחרונות נוספו עוד קווים קבועים (401, 404, 411, 412, 413, 416, 421, 423) כך שכלל הקיים נוסעים בד"כ עם מקומות פנויים ובפריסה רחבה ונוחה יותר של אוסוף / פיזור בשני הערים.
295. כל משרד התחבורה [כולל המנכ"ל] נמצא בהערכות לקראת בין הזמנים, עד למצב שיש

גם ביחס להתקדמות טכנולוגיית התשלום, אף שהרבה מהפקידים במשרד אינם מכירים את מוגבלויותינו הרבות ואת קשיינו באמצעי ההטענה והתיקוף, ואינם מבינים את העיקרון העז והעצום בנפשנו להימנע מלהשתמש בטכנולוגיה המתקדמת, אעפ"כ המשרד שילם מאות אלפי שקלים לכמה חברות כדי שינסו להפוך את הרב-קו לפעול כמו כרטיס אשראי הנטען מרחוק וכו', אולם הן נתקלו במוגבלויות רבות כמובא לעיל נספח א' הערה 281. ועדיין, עיין שם הערה 282 בה הובא שבלשכתו של הרב אורי מקלב ממשיכים לעבוד על כך תוך השקעת ממון רב, ובתקוה שהדברים ייצאו לפועל בקרוב.

שאלה: כל עוד אין שינוי במערך התיקוף, השכל הישר מצריך עמדת הטענה פעילה בכל תחנה או שתיים בכדי לתת לציבור מחוסר טכנולוגיה מתקדמת את השירות ההוגן²⁹⁶, ומדוע עמדות ההטענה אינן נפוצות בכל מקום?

תשובה: לצערנו עמדות ההטענה סבלו מאלימות והשחתה, בפרט באזורים ברוכי ילדים, וד"ל. ובאמת גם אם היה ניתן לחשוב ברצינות יתר על פתרונות נוספים לכך, לצערנו כנ"ל, המשרד מתמקד יותר בשיפור שירות הנסיעה ופחות באמצעי הטענה ותשלום שבעיניהם נגישים לכל אדם בטלפון שאינו כשר הצמוד אליו.

שאלה: האם יש תועלת להתלונן/לפנות בפניות שונות למשרד התחבורה, או שחבל על ההשקעה [בפרט על תקלות שהיו, ומטבע הדברים גם אין כח להתאמץ בנושאים שלא רואים בהם תועלת אישית]?

תשובה: כאחד שפונה שנים רבות, בשנתיים האחרונות ישנו שיפור מסוים בתשובות פניות הציבור (כפי שהובא לעיל הערה 289), הן במענה המתקבל תוך כמה ימים או שבועות ולא רק לאחר כמה חודשים, והן באיכות המענה שמתייחס יותר לשאלה בפרטנות. **ועדיין יש מקום לחלק את הפניות לסוגיהן:**

1. תלונות על אי ביצוע נסיעה, איחור או הקדמה

תלונות מסוג זה מהוות כ-70% מפניות הנוסעים במשרד, ואכן, המשרד המעוניין לשפר ולתת לציבור אימון בתח"צ מעודד אותן, ומוסיף לקנוס את החברה בעקבות תלונת נוסע על האירוע, מלבד הקנס האוטומטי שהוא מטיל על החברות לאחר ליקויים אלו המשודרים אליו ע"י מערכות טכנולוגיות שמזהות אוטומטית את החריגה [ישנו מסמך הנקרא "מנגנון פיצוי בקרה אלקטרונית מלאה" המפרט את גובה הקנסות המושתים על החברות].

רק יש לציין, שהקנס הוא פתרון מוגבל למחדלים אלו, משום שעדיין המציאות חזקה מהכל, זוהי הבעיה המוכרת והידועה - מחסור בנהגים!

כח האדם של הנהגים מצומצם מאוד [בפרט של נהגים יהודים], ועל כן, עם כל הרצון הטוב של החברה לתת שירות ולהימנע מקבלת קנסות ממשרד התחבורה, קורה שאין נהג שיבצע את הנסיעה ולכן האוטובוס מחסר.

עובדים הדוחים את חופשת הקיץ שלהם אחרי ימי בין הזמנים!

²⁹⁶. בפרט מאז רפורמת 'דרך-שווה' המוזילה את מחיר הנסיעה בשימוש בחופשי יומי הדורש מכשיר הטענה קרוב לבית.

בנוסף לכך, עומסי התנועה בא"י בשנים האחרונות מאריכים את זמני הנסיעות, וכן תגבור קווים רבים דורשים גם הם זמן רב של שימוש בנהגים, כך שהמחסור בנהגים רק גובר מכל ההיבטים.

כמו"כ, מצוי שפקקי תנועה בלתי צפויים מעכבים את הנהגים בנסיעתם הקודמת, כך שהם נמנעים מלהתחיל את נסיעתם הבאה בזמן, ואין עודף נהגים כדי להחליף אותם.

המחסור בנהגים גורם להגבלת פתרון הקנס גם מהיבט נוסף, משום שהנהגים לא אכפתיים אלא עושים ככל העולה על רוחם, מאחרים, מדלגים על תחנות, וכו', והם יודעים שמחמת מחסור בנהגים הם מקסימום ינזפו, אולם לא יסולקו מהעבודה כבעבר, משום שכל נהג שווה זהב... וגם אם יסלקו אותו הוא יעבור לחברה אחרת כל עוד יש לו רישיון נהיגה...

באופן לא נראה כ"כ פתרון לבעיה זו. המשרד והחברות מפרסמים רבות על חיפוש נהגים תוך מימון לימודים ושאר הטבות [וכמו"כ מעוויינים גם בנהגים חרדיים (סבלניים). בפרט עבור האזורים החרדיים לטובת שני הצדדים], אולם מה לעשות שעבודת הנהג נחשבת לקשה מול התגמול שמקבלים עליה [ומחמת כך מתרבים בשנים האחרונות הנהגים הערבים שאינם בוחלים בעבודות קשות, גם בשעות העבודה הפחות נוחות, ובהתאם לכך חלקם הגדול גם מזלזל בציבור].

2. תלונות על דילוג תחנה או התנהגות לא נאותה של נהג או פקח וכו'

תלונות מסוג זה הן מצד אחד חשובות ביותר, כיון שבלעדיהן האירוע לא היה ידוע למשרד [בשונה מהסוג הקודם של האירועים בהם יש זיהוי אוטומטי], אך מצד שני, חוץ מכך שהאפקטיביות שלהן מוגבלת בגלל המחסור בנהגים כפי שהוסבר לעיל, כבר קודם לכן נתקלים בחוסר אימון והכחשה מצד המשרד והחברות, משום שכנגד תלונת הנוסע עומד הנהג ומכחיש את האירוע, ובניגוד לחיסורים ואיחורים הניתנים לבדיקה במערכת 'כל נתון' (המתבססת על GTFS²⁹⁷), וגם אי עצירה של אוטובוס ריק למחצה בתחנה עדיין ניתנת לבדיקה ע"י ספירת תיקופים [אא"כ הנהג יכחיש שהתחנה היתה ריקה], הרי כשהאוטובוס די מלא, אם נתלונן על אוטובוס שדילג כשלא היו בו עשר בעמידה ואף היו מקומות בשיבה, הנהג יענה שהיו באוטובוס הרבה נוסעים קטנים מתחת לגיל חמש, כמו"כ בהתנהגות לא נאותה של נהג או פקח הם יכחישו כל תלונה נגדם. הפתרון [הפחות מציאותי] היחיד לכך הוא להסתובב עם מצלמה ולתעד אירועים. תיעודים אלו שווים יותר מכל מילה.

3. פניות של הצעות ובקשות

המשרד מעודד פניות גם מסוג זה, אלא שבפניות אלה יש חלוקה קיצונית בקבלת היחס מפקידי המשרד. ישנן פניות רבות הנדחות מידית מתוך תירוצים שונים²⁹⁸, ומאידך, ישנן פניות שמקבלות יחס יותר משאר סוגי הפניות, יושבים עליהן בכובד ראש והן עוברות לצוותי תכנון. אלה פניות של 'חכמת הנוסעים' שהפקידים מאד אוהבים, וכגון פנייה על

²⁹⁷. ישנו אתר 'דאטאבוס' שגם הוא מתבסס על GTFS שבו כל אדם יכול לראות את היסטוריית כלל האוטובוסים של כל החברות.

²⁹⁸. פעמים שהדחיות הן לאחר שהפניות נבדקו, אולם פעמים הן גם כשלא נבדקו מספיק או אף לא נבדקו כלל, וזאת כפי שהקודם, משום שהפקידים עמוסים מכדי לרדת מידידה לפרטים.

שיפורים ברשת התחבורה באופן שהיררכיית השירות או השתלבותו יכולות להיות טובות יותר, כמו שינוי נקודתי במסלול של קו מסוים באופן שיתן מענה נוסף, או שתשוך לו תחנה נוספת, וכדו'.

4. פניות של בירור חוקים, כללים שונים בתשלום, וכו' [בדומה לסגנון הדברים בקונטרס זה]

בפניות מסוג זה המשרד בד"כ מפנה בתשובתו לחוקים ולנהלים שונים שכבר נכתבו בעבר שלא תמיד עונים על השאלות, ופעמים רבות המענה עליהן מעורפל ואינו מספק, וצריך לחזור ולהתמקח אתו עד ייאוש...

הסיבה לכך היא, כפי שהובא לעיל בהערה 293, שבאופן ראשוני הפניות מגיעות למוקד חיצוני שמנסה לענות עליהן בעצמו ולא תמיד בהצלחה, וגם כשהן עוברות לפקידי המשרד בעצמם, פעמים רבות הן מאתגרות אותם וגורמות להם למבוכה, מאחר שמי שחקק את החוקים לא חשב עליהם לעומק כמו אלה הלומדים גפ"ת...

הוכחה ליסוד הנ"ל היא סדרת פניות ששלחתי לקראת המהדורה המעודכנת, כשאת חלק נכבד מהתשובות הייתי צריך 'ללמוד לעומק', להבין את כוונת המשיב, ולנחש מהי ההשלמה לתשובות החלקיות. ואחרי הכל ניכר כנ"ל שהם מנסים ככל היותר להסתמך על נוסחאות שקיימות בחוקים או בנהלים ולא להפעיל את סמכותם בתשובות על שאלות חדשות ש'אינן כתובות בספר'.

שאלה: איך צריך לפנות? האם כדאי להאריך בתיאורים או לקצר? והאם כשלשון הפנייה תהיה יותר נחרצת תגדל ההשפעה על פקידי המשרד?

תשובה: ממידע שקבלתי מתוככי המשרד, מתברר שלצערנו רוב הפניות של הציבור שלנו נראות כמו כתבה של עיתון או פשקווילים, כשהכותרת היא "שערווריה והתעללות", ולאחריה ישנן מילים חריפות עם הרבה סימני קריאה, השמצות ומילות כעס וזעם...

תופעה זו לא מקובלת במקומות אחרים והפקידים המקבלים את הפניות לא מתייחסים אליהן באופן רציני²⁹⁹ כי בעיניהם התבטאות זו מאוד זרה ומוזרה, עד כדי שהם מתקשים להאמין שאדם מן הישוב כתב את הדברים... שלא לדבר על חילול השם והתנהגות בלתי ראויה לאנשים שאמורים לייצג מכובדות ונועם הליכות.

כמו"כ ישנן עצומות על תוספות קווים וכדומה, שאין להן שום משמעות וחבל על מאמץ הכתיבה וההחתמה, משום שישנם קווים שהמשרד לא יכול לאשר אותם מפני שעלותם יקרה מאוד למדינה, או מפני סיבות אחרות המנוגדות לכל המדיניות בהפעלת קווים³⁰⁰.

²⁹⁹ גם בנוהל טיפול בפניות הציבור מוזכר שאין להגיב על פניות הכתובות בצורה לא ראויה.
³⁰⁰ ולדוגמא, אברך עובד קשה ומחתים עשרות ומאות איש הרוצים קו מיישוב כלשהו לב"ב, העצומה כתובה במילים קשות ומתלהמות המפרטות זעזוע והתעללות וכו', וכגון: למה אין קו מאותו ישוב לב"ב בזמן שיש לנו חתונות בארמונות פרידמן ואנחנו חייבים לנסוע עם הילדים וכו', ואנחנו דורשים ונצא למאבק שיוקם קו כזה, והוא חייב לנסוע פעם אחת ביום ולצאת בשעה 16:45 בדיוק (כ-י האברכים עשו חשבון שזה הזמן הטוב להגיע לחתונה), ושיחזרו 2 אוטובוסים, אחד בשעה 23:15 והשני בשעה 1 בלילה (כ-י יש כמה חסידים שרוצים לחזור אחרי ה'מצוה טאנץ')...

התלונות והפניות צריכות להיות ענייניות וברורות, מצד אחד לא ארוכות ומעייפות, ומצד שני מפרטות את כל החלקים הרלוונטיים לתלונה/הערה ע"מ שפקידי המשרד יוכלו לבדוק את הדברים לעומקם.

שאלה: מה עושים עם נושא הקנסות המושגים על הנוסע פעמים רבות ללא כל הצדקה, ובפניה למשרד נתקלים בקשיחות רבה ובחוסר אימון.

תשובה: לצורך כך הוקמה עמותה בשם 'דרך כבוד' (כתובת המייל: A1253312@gmail.com) הפועלת משפטית מכיוונים שונים למיגור ריבוי הקנסות, ואכן בס"ד בוטלו התמריצים שקבלו הפקחים על כל קנס שנתנו, ומנעו מהם לקנוס ללא שיקול דעת, במקביל, העמותה ביטלה מול משרד התחבורה מאות רבות של קנסות שהוטלו על נוסעים שלא כדין.

שאלה: למי כדאי להתלונן, האם למשרד או לחברות.

תשובה: בפשטות היה נראה שהטוב ביותר הוא לפנות לחברות היכולות לטפל באירוע כשהוא טרי והן גם אלה שעומדות ישירות מול הנהג וכו', וכך גם נמנעים מהחברות להיקנס כשאינן אשמות במקרה [כשלפעמים הן מזכות את הנוסע בפיצוי כספי קטן], אלא שבפועל הן יכולות להתנער מהמתלונן, בעוד שמשרד התחבורה ³⁰¹ יקנוס את החברה ויש יותר סיכוי שזה יביא לשינוי ³⁰² [למי שפונה לחברות (ניתן גם טלפונית, אולם פניות בכתב עדיפות יותר, וכמובא לעיל פרק ט' הערה 132) הבאנו בהערה ³⁰³ את מספרי הטלפון והפקס של החברות (ולהזכיר, ניתן לברר ולוודא טלפונית אצל החברה בזמן אמת האם

301. לעת עתה פניות הציבור למשרד התחבורה הן רק בכתב ע"י מילוי טופס פניות ציבור באתר משרד התחבורה או בשליחת מייל לכתובת: pniocterm@mot.gov.il.

לאילו שאין גישה לאינטרנט ניתן למלא בקלות טופס פניות למשרד התחבורה ב'נדרים פלוס' [ע"י חיפוש הטופס בשם קופה: 'פניות', 'תלונות', 'משרד' או 'תחבורה'].

[כמו"כ מפורסם כעת על פיילוט ניסיוני (שלא ע"י משרד התחבורה) של תלונות טלפונית בטל'-08:3132903 (לצורך כך יש להירשם ב'נדרים פלוס' בקופת "זמן אמת"). התלונות הנשלחות למשרד בכתב והתשובות המתקבלות ממנו גם הן בכתב מתורגמות אוטומטית ע"י המערכת (כל זה בלי אחריות ובלי לדעת אם מערכת זו אפקטיבית ובעלת עתיד)].

ניתן לפנות למשרד התחבורה גם בדואר ישראל רח' בנק ישראל 5 ת. ד. 867 ירושלים [ישנו גם מס' פקס, אולם לצערנו הוא לא פעיל כבר כמה שנים].

302. המציאות היא שכל פקיד מעדיף להתנער מהפונה ולהמשיך לשבת ברוגע עם כוס הקפה, ללא הטרדות שיאלצו אותו לחולל שינוי...

303. לתועלת הפונים לפניות הציבור של חברות התחבורה, להלן מספרי הטלפון והפקס של החברות:

'אגד' (וכן 'דרך-אגד')-2800*(פקס: 03:9142237). 'אלקטרה אפיקים'-6686* (פקס: 073:7803919). 'אקסטרה'-03:9677339 (פקס: 074:7745997). 'גלים'-6657* 'דן'-3456* (פקס: 03:6933466). 'דנקל'-9943* 'כפיר'-2779* (פקס: 1532:5453055). 'מטרופולין'-5900* (פקס: 073:2634938). 'אקספרס' (ב"ש, נתיב, רכבלית) 3553* (פקס: 04:6463804). 'סופרבוס'-08:9205005 (פקס: 073:2226135). 'קוים עילית' - 2060* (פקס: 03:5570610). 'תנופה'-8797* (פקס?: 03:6141282).

האוטובוס מאחר או מחסר, כמו"כ ע"פ נוהל די חדש³⁰⁴ ניתן לדווח בזמן אמת למוקד הארצי *8787³⁰⁵ שיודיע לעמדת הפיקוד על צורך בתגבור אוטובוס. במקרה שהאוטובוס האחרון של השירות לאותו היום לא העלה נוסע, ניתן אף לקבל אישור מהחברה לקחת מונית ולקבל ממנה החזר ע"י שליחת הקבלה).

ועיין בהערה³⁰⁶ במסר מחברות התחבורה³⁰⁷.

304. 'נוהל עבודה מול מרכז השירות הטלפוני ואתר מרכז מידע ארצי של הרשות הארצית לתח"צ' (מתחילת שנת 2023 למניינם) נספח ז'.

305. לפי נתב השיחות לעת הוצאת הקונטרס, אין צורך לחכות לניתוב, אלא מיד עם המענה האוטומטי ניתן להקיש ברצף את הספרה 1 אח"כ 1 ואח"כ 0.

306. בשיחות עם סדרנים ונהגים בחברות הם ביקשו להעיר את תשומת לב הציבור החרדי לכמה נקודות המיוחדות לו:

א. יש לדאוג לרב-קו טעון וכן לשים לב שהרב-קו נקלט והתבצע תיקוף במכשיר.

ב. יש לשמור על האוטובוס נקי.

ג. יש להגיע לאוטובוס לפני הרגע האחרון [בפרט בתחנות מוצא], ובמיוחד לא לצפות מהנהג שיסכים לעיכוב הנסיעה ע"י הנחת הרגל על הדלת עד להגעת בני המשפחה...

ד. לא להעיר הערות לנהגים [אא"כ הנהג מועל בתפקידו, וכגון שאינו אוסף נוסעים כשיש לו מקומות ריקים בישיבה או פחות מ-10 בעמידה - וגם בזה, יש להסתפק בדבר, מחמת שברוב הפעמים הנהג לא יוותר על כבודו ולא יתייחס להערת הנוסע הגם שהיא נכונה].

ה. יש להשיגה שלא להשאיר חפצים ואבדות.

ו. נהגים מצפים לתודה רבה [בהסתייגות... רק לאדיבים. עוד יצוין, כי יש נהגים אנושיים הנוהגים לפנים משורת הדין, והרוצה להכיר להם טובה באופן משמעותי, יתקשר לפניית הציבור של החברה לצל"ש עליו, ויש חברות שיציינו זאת בתיק הנהג].

ז. באוטובוסים אחרונים להקדים לאוטובוס אחד או שתים לפני האחרון [על אף ההבנה שבימי שישי לא רוצים להכביד על המארחים, למניעת כמה דקות הקדמה חבל להפסיד אוטובוסים מרווחים ולעיתים אף להכביד על החברות במציאת נהגים ואוטובוסים בשעות לחץ אלו, כשבקווים בינעירוניים לפעמים הדבר עלול לגרום לחילול שבת של הנהג המגויס בפתאומיות למסלול נסיעה המתחיל בשעות יום שישי מאוחרות ומסתיים במרחק מביתו בשונה מנסיעה מתוכננת].

307. ישנו נושא כאוב, לפי מה שנוכחתי המציאות היא שפעמים רבות הנהג מחלל שבת לפני סיומה, ויוצא מביתו קודם השקיעה או בזמן בין השמשות אל מסוף האוטובוסים, משם הוא לוקח את האוטובוס לתחנת האיסוף הראשונה, וכל זה עברונו - הנוסעים באוטובוסים הראשונים במוצ"ש! [ובזה ישנה מעלה גדולה למציאות של הנהגים הערביים, שאיתם נוכל לנסוע מתוך ידיעה שהשבת לא חוללה עברונו].

מי שיכול לפעול בנושא, אשרי חלקו! [וברוך ה' שבימי שישי הנושא השתפר מבעבר, והאוטובוסים האחרונים יוצאים בד"כ באופן שיש לנהג זמן לשוב לביתו עד שקיעת החמה של כניסת השבת].

נספח ג'

דוגמאות לתמריצי התיקוף

להלן מסמך מקורי שהופק ע"י משרד התחבורה [לאחר בקשה מיוחדת מחופש המידע] בשלהי חודש תמוז תשפ"ה, תקופה קצרה טרם יציאת הקונטרס.

לצורך הבנת המסמך אקדים כמה הקדמות:

א. הצגת המסמך נועדה להבהיר ולהמחיש לקורא את גודל ההכנסה שיש לחברות מהתיקופים, כך שיבין שאין מדובר בכמה אגורות, אלא בשקלים משמעותיים המצטרפים לעשרות מיליוני שקלים.

כמו־כ יש בזה נפ"מ לדיני החזרת חובות במה שנוגע לתקופה זו [יש בידי מסמך ישן יותר (עם פירוט של פחות חברות), כנראה משנת התשפ"ב, ובו סכום תמריצי התיקוף נמוכים יותר].

ב. כפי שהוזכר כמה פעמים בקונטרס, דמי התמריץ מתחלקים לפי האשכולות השונים, גם באותה החברה, בהתאם לסיכום במכרז על הפעלת האשכול (עיין לעיל פרק ט"ז הערה 221).

ג. הכותרת 'נומינלי' היינו הסכום המקורי שסוכם במכרז, אולם בפועל החברה מקבלת מחיר גבוה יותר כיון שיש בו ריבית והצמדה.

ד. דירוגי ה'מדרגות' במסמך מתייחסים לסך תיקופים כללי באשכול, היינו, שבסוף כל חודש החברה מקבלת תגמול על כל תיקוף לפי התעריף שנקבע למדרגה ראשונה, והיא אם סך התיקופים באותה שנה לועזית יסתכם כמדרגה השניה או השלישית אזי החברה תקבל לפ"ז למפרע את תוספת ההפרש על כל התיקופים שנעשו בשנה זו.

[כל הנ"ל הוא בכדי לעודד ולדרבן את החברות לגרום לכמה שיותר תיקופי נוסעים, ולכן הן יכולות להגיע ע"י שיפור השירות המתמרץ את הנוסע להשתמש בתח"צ, וכן ע"י הפעלת בקרה טובה המרתיעה את הנוסעים מאי תיקוף (והמתבונן יראה שבכל האשכולות במכרזים החדשים בשנים האחרונות שיטת תמרוץ זו היא קיצונית עד כדי שבמדרגה הראשונה החברה לא מקבלת כלל תמריצי תיקוף)].

ויש בכך נפ"מ גם למה שהוזכר לעיל פרק ב' הערה 39 ופרק ט"ז סעיף ה' שתיקופי הנוסעים אינם נותנים רק את דמי התיקוף הספציפי, אלא משפיעים על גובה התגמול אותו תקבל החברה על כלל התיקופים שנעשו באותה השנה.

ה. טבלה זו זמנית ביותר (!). ממידע שנמסר לי, בקרוב, עם שינוי בהסדרה הענפית שנתבאר במבוא הערה 21, תמריץ התיקוף אמור לעלות ל-4 ש"ח על כל תיקוף של נוסע! **איני** יודע אם זה יהיה בכל החברות ובכל הקווים, אולם מלבד שמדובר בסכום מכובד ביותר [שלפיו מחירי הנסיעות לא אמורים לרדת בעתיד], הרי שיש בזה נפ"מ למובא לעיל פרק ט"ז סעיף ו' בהחזרת חובות בפרופיל נוער [לחוששים לגזל בכספי המדינה] - במקרה שהתמריץ יהיה יותר מהסכום הנכנס למדינה מהנוסע.

תעריפי תיקונים מחירי מאי 2025

מדרגה שלישית		מדרגה שנייה		מדרגה ראשונה		אשכול	חברה
מחירי 05/2025	מחירי 05/2025	מחירי 05/2025	מחירי 05/2025	מחירי 05/2025	מחירי 05/2025		
2.436	2.25	2.165	2.00	-	-	אגד	
		2.328	2.00	0.757	0.65	עוטף ירושלים	אגד תעבורה
		2.341	2.00	1.093	0.934	אשדוד יבנה תל אביב	אלקטרה אפיקים
		2.341	2.00	0.351	0.30	אשדוד עירוני	אלקטרה אפיקים
		2.341	2.00	0.484	0.413	פתח תקווה ראש העין	אלקטרה אפיקים
2.285	2.00	1.714	1.50	-	-	נתניה עירוני	אקסטרה
2.285	2.00	1.714	1.50	-	-	צפון ירושלים	אקסטרה
2.675	2.30	2.093	1.80	-	-	בית שמש	בית שמש אקספרס
		2.682	2.50	1.974	1.84	נצרת	ג'י.בי.טורס
				1.730	1.50	רהט והנגב המערבי	גלים
2.955	2.50	2.364	2.00	0.946	0.80	באר שבע עירוני	דן
		2.341	2.00	0.562	0.48	צפון הנגב	דן באר שבע
		2.341	2.00	0.304	0.26	עוטף ירושלים מערב	דן בדרום
3.625	3.25	2.788	2.50	-	-	רכבת קלה ירושלים	דרך אגד
1.386	1.17	6.278	5.30	2.311	2.00	רמת הגולן	כפיר
				7.640	6.45	אילת	כרמלית
				4.467	3.88	אנוני אלעד	מועצה אזורית גולן
				5.513	4.65	הנגב	מועצה אזורית חבל אילות
2.275	2.00	1.820	1.60	-	-	שרון	מטרופולין
		2.329	2.00	1.618	1.39	שרון חולון מרחבי	מטרופולין
2.496	2.25	2.163	1.95	1.941	1.75	נצרת	מטרופולין
		2.330	2.00	0.840	0.72	הגליל	מטרופולין
				3.789	3.50	העמקים	נטיעות ותירות נצרת
		2.371	2.00	0.866	0.73	מטחנות	נתיב אקספרס
		2.328	2.00	0.629	0.54	מרכז ירושלים עירוני	סופרבוס
		2.285	2.00	1.714	1.50	ביתר עילית	סופרבוס
2.285	2.00	1.485	1.30	-	-	חדרה נתניה	סופרבוס
		2.328	2.00	0.757	0.65	חשמונאים	קווים
		2.238	2.00	0.940	0.84	נצרת	קווים
		2.328	2.00	1.234	1.06	פחדור ירושלים	קווים
1	1.00	0.75	0.75	-	-	שומרון	רכבלית
				2.382	2.20	ש.א.מ.	רכבלית
3.508	3.00	2.339	2.00	-	-	תנופה	ש.א.מ.
5.263	4.50	2.924	2.50	-	-	תנופה	תנופה