

בהערות למהדורה זו יש לציין שהן על מהדורת חשון שהיא אחרת מהמהדורות הקודמות

קונטרס

# סיכום הכללים וההלכות

## בתשלום בתחבורה הציבורית

משא ומתן בשאלות המצויות בנסיעה בתחבורה הציבורית

לאחר בירור מעמיק והכרת המציאות כיום

אלא ,

ע"פ הוראת הרבנים שליט"א

מתפרסמת להעלאת המודעות לנושא, ולקבלת ביקורת, הארות והערות, מכל הסוגים!

רוב הפרטים ההלכתיים המובאים בקונטרס נתלבנו והתבררו בפני

הגאון הגדול רבי צבי ברוורמן שליט"א

ראב"ד ביתר עילית

כמו"כ הובאו פסקים הלכתיים

מהגאון הגדול רבי יהודה סילמן שליט"א

ראב"ד בית הדין בני ברק

החומרים נתבררו, נערכו ונסדרו על ידי פינחס גרינברג, ירושלים תובב"א

היות ומהדורה זו הינה זמנית ומיועדת לביקורת, נשמח לקבל מהצבור הערות, הארות, שאלות ושאר סוגי הביקורת [לאחר קריאת כל החלקים הרלוונטיים להם בקונטרס] במייל בכתובת

[6007489@gmail.com](mailto:6007489@gmail.com)

בהערות על הערות שוליים על מהדורה זו יש לציין כי ההערות על 'מהדורת תשרי'. המהדורה נמצאת בעיצומה של ציפייה לתשובות מרבנים, ולהבדיל, משרד התחבורה, ועוד.

בכתובת המייל הנ"ל ניתן להשיג גם מאמר 'גישה להתנהלות התחבורה הציבורית כיום'.

מהדורה זו נערכה בהתנדבות מלאה ע"י כל השותפים בו, אולם היות ואנו מעוניינים בעז"ה לערוך מהדורה מעודכנת בפסקים סופיים יותר, יש צורך בתרומות לעריכה לשונית מקצועית, עימוד, הפצה, וכו' [יתכן שניתן לקיים בזה את "יעשה צרכי רבים" המוזכר בקונטרס פרק י"ד סעיף י' ובהערה 173].

אי"ה לאחר עריכת המהדורה הסופית היא תשלח בל"נ לכל אלו ששלחו בעבר מייל לכתובת הנ"ל, כמו"כ יהיה ניתן להשיג במייל ע"י בקשה בכתובת הנ"ל.

## תוכן העניינים

א. חוסר אמצעי תשלום באוטובוס.....	26
ב. חוסר אמצעי הטענה או רב-קו מקולקל.....	26
ג. זמני תגבור.....	27
ד. לעלות לאוטובוס לאחר גביית הכרטיסן או לרדת לפניו.....	27
ה. מכשיר הנהג המאפשר רק קוד גבוה מהמבוקש	28
ו. מכשיר המאפשר רק קוד נמוך מהמבוקש.....	28
ז. אוטובוס צפוף.....	28
ח. ביטול חופשי יומי כאשר המכשיר מקולקל....	29
ט. תקלה לטובת הנוסעים.....	29
פרק ה': תיקופים שגויים.....	30
א. תיקוף מס' נסיעות גבוה מהנדרש.....	30
ב. תיקוף בקוד גבוה מהנדרש.....	31
ג. נהג שתיקף מס' נסיעות נמוך מהנדרש.....	31
ד. נוסע שתיקף מס' נסיעות נמוך מהנדרש.....	31
ה. נהג שתיקף קוד נמוך מהנדרש.....	32
ו. נוסע שתיקף קוד נמוך מהנדרש.....	32
ז. ילד [או אב על ילדו] שתיקף בטעות ברב-קו של פרופיל רגיל.....	32
ח. ילד [או אב על ילדו] שתיקף בטעות ברב-קו של פרופיל רגיל וחזר ותיקף בשל נוער.....	32
ט. נוסע שעלה בטעות על אוטובוס אחר.....	32
פרק ו': סמכות הנהג.....	33
א. נהג הפוטר נוסע מתשלום ללא הגיון.....	33
ב. נהג שאינו מאפשר לנסע לתקף.....	33
ג. נהג הפוטר נוסע מתשלום מתוך הגיון.....	33
פרק ז': נסיעות מעבר.....	34
א. חיוב התיקוף בנסיעת המעבר.....	34
ב. האם מותר להתעכב עם התיקוף.....	34
ג. הפסיד את המעבר.....	35
ד. האם מותר לתקף כמה פעמים באותו אוטובוס.....	35
ה. הוספת נוסעים ברכבת הקלה.....	36
ו. תיקוף במעבר בין הקרונות ברכבת הקלה.....	36

## תוכן העניינים

## הקדמה.....

## מבוא: כיצד מתנהלים כספי התחבורה הציבורית

## כיום.....

## פרק א': חובת התיקוף בזמן הנסיעה.....

## א. מי הבעלים של שירות התחבורה הציבורית כיום

13

## ב. האם מותר לנסוע ללא תיקוף [גם כשיש חוזה

## חופשי או מעבר בתוקף].....

## ג. האם מותר לנסוע 'בהקפה' על דעת לשלם פעם

## אחרת.....

## ד. חילול ה'.....

## ה. הפסד הרבים.....

## ו. האם מגיעת תיקוף גוזלת את הנהג.....

## פרק ב': נסיעה כאשר כרטיס הרב-קו אינו ברשותו

## או אינו טעון דיו.....

## א. האם ניתן להקל כשתקוע ללא רב-קו או יתרה בו

19

## ב. בקשה מהנהג לנסוע על דעת להחזיר תיקוף

## למחרת.....

## ג. חזור מהכותל במוצ"ש.....

## פרק ג': נידונים שונים בחובת התשלום.....

## א. תשלום בחברה בבעלות גוי.....

## ב. כאשר החברה אינה מקפידה על התיקוף.....

## ג. מגיעת תיקוף בשל תביעות על החברה.....

## ד. נסיעה ללא צורך.....

## ה. המתכוין לקנות חופשי חודשי או יומי.....

## ו. ילדים הנוסעים למוסדות.....

## ז. קיזוז נסיעות באיבוד הערך הצבור שהיה לו ברב-

קו 25

## פרק ד': תקלות אמצעי תשלום.....

## 26

א. כשבאים להשיב את דמי הנסיעה, אין צורך להשיב את מלוא סכום הנסיעה .....53  
 ב. תשלום חובות על נסיעות ידועות.....55  
 ג. בחוב על הפרש פרופילים .....55  
 ד. בחוב על הפרש קודים .....56  
 ה. כאשר הנוסע גר רחוק ממקום פעילות החברה .....56  
 ו. בחוב עבור קטן שנסע ולא שילם .....56  
 ז. בחוב לחברה בבעלות גוי.....57  
 ח. אדם שאינו יודע כמה נסיעות הוא חייב .....57  
 ט. כשאנו יודע לאיזו חברה הוא חייב .....58  
 י. כשהחברה אינה קיימת.....58

פרק ט"ו: תשלום קנסות.....59  
 א. האם ע"פ התורה יש מקום לקנסות .....59  
 ב. האם מותר לקזז נסיעות תמורת תשלום קנס ..60

פרק ט"ז: תביעת החברה על מחדלים .....61  
 א. תביעת החברה על ליקויים בשירות .....61  
 ב. פנייה לערכאות על כך .....61  
 ג. איסור קיזוז עצמי .....61

פרק י"ז: נידונים של הרפורמה החדשה.....61  
 א. חלוקת קטע נסיעה ארוך לשניים קצרים .....62  
 ב. האם צריך לרדת כשמחלק את הנסיעה.....62

פרק ח': נסיעה ברב- קו של אחר.....37  
 א. שימוש בערך הצבור ברב-קו אישי של אחר בפרופיל זהה .....37  
 ב. שימוש בחוזה חופשי ברב-קו אישי של אחר בפרופיל זהה .....38  
 ג. שימוש במעבר ברב-קו אישי של אחר .....38  
 ד. שימוש בהסדר חופשי או בהמשך מעבר ברב-קו אנונימי של אחר .....38  
 ה. שימוש במעבר של נוסע אחר בו זמנית עמו....39  
 ו. שימוש ברב-קו בפרופיל שאינו מתאים לנוסע39  
 ז. שימוש מבוגר בשתי תיקופים של נוער .....40

פרק ט': הנפקת רב-קו אישי בפרופיל שאינו נכון40  
 א. החלטות שרירותיות של המדינה.....40  
 ב. הנחת סטודנט .....40  
 ג. כרטיס בפרופיל שאינו מתאים שהונפק שלא כדין.....41

פרק י': רב-קו אנונימי טעון ומוזל.....42  
 א. רכישת רב-קו זה .....42  
 ב. שימוש בדיעבד בכרטיסים אלו.....43

פרק י"א: תשלום על ילד מתחת לגיל 5.....44  
 א. פטור ילד מתחת לגיל 5 רק בליווי .....44  
 ב. גיל המלווה .....44  
 ג. הגדרת 'מלווה' .....45  
 ד. מלווה היורד קודם הילד .....46

פרק י"ב: שליחת חבילה, תשלום על מטען.....46  
 א. שליחת מטען באוטובוס .....46  
 ב. תשלום על מטען בליווי .....47  
 ג. תשלום על עגלת ילדים פתוחה.....47

פרק י"ג: האם צריך להחזיר חובות.....48  
 א. ההתייחסות לנסיעות שלא שולמו בעבר .....48  
 ב. מכתב מפתיע ממושרד התחבורה שהשלכותיו יפורטו להלן .....49  
 ג. לאלו חברות אין צורך להחזיר נסיעות כלל .....50  
 ד. כמה ספיקות ע"פ הוראת משרד התחבורה כלפי החברות שלא ויתרו על החזרת דמי הנסיעות.....51

פרק י"ד: אופן החזרת חובות.....53

## הקדמה

**אודה** לה' על שזיכני לברר ולחקור את נושא התשלומים בתחבורה הציבורית, לפרטיו המרובים. והבירור נעשה הן בחלק הטכני, שמאז כניסת הרב-קו כאמצעי תשלום, התעוררו שאלות רבות שאין להן מענה הלכתי וחוקי מספק וברור [בפרט מאז שהותרה העליה לאוטובוסים העירוניים גם מהדלתות האחוריות, מה שמשכיח לפעמים את התשלום], והן בחלק הכספי, כאשר הפדיון המתקבל מהטענות הנוסעים אינו מגיע לחברות אלא מועבר לרשויות המדינה, כך שישנם החושבים שמדובר בממון ציבורי של המדינה, ונוטים להקל בכך.

**ואחרון** הכביד, כאשר החל מ-8/3/2018 (למניינם) נקבע, כי באוטובוסים הפנימיים בירושלים לא ניתן להטעין את כרטיס הרב-קו אצל הנהג, רק ע"י מכשירי הטענה שונים או באמצעים אלקטרוניים<sup>1</sup>, ומתקופת הקורונה הדבר התרחב לכל האוטובוסים בארץ, מה שיצר מצב שאדם יכול למצוא את עצמו נוסע באוטובוס ללא כל אפשרות לתשלום [ועיין בהערה<sup>2</sup> בו הובאו שתי בשורות טובות בנושא].

**לאחר** שבעצמי לא ידעתי פרטים רבים בנושא זה של התשלום בתחבורה הציבורית, הופתעתי כשבמקרה התוודעתי לפני כשנה לחומרת הדברים ולמציאות שבה פרטים רבים אינם ידועים לציבור.

<sup>1</sup> כידוע מבין מגוון הדברים המושפעים מהתקדמות הטכנולוגיה, גם נושא זה הינו אחד מהקשים שנוצרו בציבור החרדי, כאשר לא ניתן לתקף באוטובוס באמצעות טלפון כשר, כמו"כ עמדות ההטענה של הרב-קו אינן זמינות בכל תחנה, ולרבים שזכו ואין להם בבית שום חיבור לאינטרנט, הקושי הוא עוד יותר גדול, כאשר הם מוגבלים מאוד בהטענת הרב-קו רק בחנויות מסוימות או בעמדות הטענה הפזורות במדרכות במרחקים גדולים יחסית [ובפרט אלו שאינם מחזיקים כרטיס אשראי נמצאים במצוקה אמיתית בתחום זה, מחמת שרק מעטות מהן מקבלות מזומן], וגם רבות מהן אינן פעילות, וב"ה שבחלק מעמדות 'נדרים פלוס' בבתי כנסת ניתן להטעין את הרב-קו [והיוזם להטענה בהם יבורך], אולם עדיין השכל הישר היה מצריך עמדת הטענה פעילה בכל תחנה או שתיים, בכדי לתת לציבור מחוסר טכנולוגיה את השירות ההוגן [בפרט כעת, לקראת רפורמת 'דרך-שווה', בה הצורך בשימוש בחופשי יומי - הדורש מכשיר הטענה קרוב לבית - יגבר, כדלהלן הערה **שגיאה! הסימניה אינה מוגדרת.**].

<sup>2</sup> נביא שתי בשורות טובות בנושא :

**א.** לאחרונה התפרסם ממשרד התחבורה, וכן קבלתי מהם מכתב, שמשרד התחבורה מבצע מס' נסיונות על תיקוף ישירות ע"י כרטיס אשראי. לעת עתה השירות יחל לפעול בקווי 'דן', בנסיעה בודדת וללא מעבר, ואם היא תצליח בס"ד הדבר ייושם בכל הארץ ואף יורחב לאפשרויות נוספות [מסתבר שפתרון זה יהיה רק בפרופיל רגיל ולא בפרופיל נוער או אזרח ותיק אשר בהעדר רב-קו הנסיעה תעלה להם ביוקר].

**ב.** קבלתי מכתב ממשרד התחבורה שכעת בודקים אפשרות לחבר את כרטיס הרב-קו המזוהה לחשבון בנק/כרטיס אשראי של הנוסע. ובכרטיס הרב-קו יהיה חוזה שיאפשר ביצוע נסיעות ללא הגבלה וללא צורך בטעינת חוזים, ובסוף חודש יצא חיוב לנסוע על פי כמות הנסיעות שביצע וחיוב מיטבי כפי שנעשה באפליקציות התשלום.

[פירושה של הבשורה האחרונה היא :

1. אין צורך להטעין מראש את הרב-קו, אלא כל אחד המעוניין יבקש שהנסיעות שנעשו ברב-קו האישי שלו ושל בני ביתו יקוזזו אחת לחודש מכרטיס האשראי שלו, ובזה יבוא על תקנתו מי ששכח להטעין את הרב-קו, ויופחת המתח והדאגה בזה (אמנם עדיין תמיד כדאי להצטייד ברב-קו אנונימי חילופי למקרה של שכחת הרב-קו האישי בבית, וכדומה).

2. אין צורך לצפות מראש כמה יסעו באותו יום או חודש ועפ"ז לרכוש מניי חופשי לנסיעות שיבוצעו ביום או בחודש הקרוב, אלא ברגע שסיכום מחיר כמות הנסיעות יגיע לתקרת המחיר של חופשי יומי, הוא לא ישלם יותר על נסיעות שנעשו באותו יום, כמו"כ אם הגיע בנסיעות בחודש זה לתקרה של מחיר כרטיס חופשי חודשי, הוא לא יצטרך לשלם מעבר לזה. וחוקן מזה יתכנו הוזלות נוספות ומשמעותיות בשימושים מעבר לסכומים כספיים מסוימים].

פתרון זה עדיין בבדיקה וכאשר ייושם, תצא על כך הודעה לציבור הנוסעים.

**לאור** זאת, הפצתי בחודש אלול תשפ"א מאמר [בן שני עמודים] בנושא על מנת להתחיל לברר את הדברים לעומקם, ואכן נעניתי ע"י הציבור, אשר העלה שאלות שונות ומגוונות הדורשות מענה, כמו כן הזדמנו לי ולבני ביתי מקרים שונים, וב"ה שזיכני הקב"ה וסייע בידי לברר את חלוקת הסמכויות ואת צורת ההתנהלות החוקית והמשפטית של המערכת, הן מבחינה מציאותית והן מבחינה הלכתית, לפתוח ולפרט נידונים שונים, בכדי להציג לציבור את הדברים כשולחן ערוך ומוכן.

**למרות** שרבות מהעובדות והפרטים המוזכרים בקונטרס זה נראים כחידושים לחומרה ו'מקשים' על אלו שנהגו להקל בתחום זה [ובאמת אני 'עיקלתי' את הדברים בזה אחר זה ולא בבת אחת כפי שהקורא מקבלם], ואולי היה מקום לומר בזה "מוטב יהיו שוגגין ואל יהיו מזידין", אולם הורוני הרבנים הגאונים שליט"א שכדי למנוע איסור חמור של גזל, אין מקום להשתמש, והחובה היא להעלות את הדברים ללא כחל ושרק, כפי האמור בקונטרס זה. לאור הנחיית הרבנים הגאונים שליט"א, הרגשתי חובה כפולה ומכופלת להקדיש זמן לביורור המציאות ולביורור הלכתי, לעריכת הדברים ופרסומם, כי ודאי רוב רובם של הציבור מעוניין להימנע ח"ו מאיסור.

**ובפרט** שב"ה אכשר דרא, שבני הציבור החרדי, ובפרט בני התורה הי"ו, מוציאים סכומים גדולים מידי חודש בחדשו על הידורי כשרות ודקדוקי מצוות, א"כ קל וחומר שיש חיוב להוציא ממון כדי להימנע אף בספק מכשול של עוון גזל החמור. וכבר אמר רב יהודה אמר רב (ב"ב קסה.) שרוב העולם נכשלים בגזל. וכן אמרו חז"ל כי גזל מקטרג בראש<sup>3</sup> (מדרש קהלת רבה פרשה א'). ואף מובא (נעימת החיים יראת שמים אות ס"ח) מהחזו"א כי יראת שמים אמיתית נמדדת בעמדו בנסיון של ממון שלא להקל ראש בממון שיש בו ספק ושאלה.

**אציין** שסייעתא דשמיא גדולה וזכות הציבור ליוותה אותי, הן בכך שזכיתי והגאון רבי צבי ברוורמן שליט"א ראב"ד ביתר עילית ומגדולי הדיינים פרס את חסותו על הקונטרס לרוב יקרת וחשיבות הענין, והן בכך שהגעתי אל פקידים וגורמים מוסמכים במשרד התחבורה ובחברות התחבורה, בכדי לקבל מהם מידע מדויק, כל אחד בתחומו שלו [וכאשר כידוע הקושי בכך, מאחר וגורמים אלו עסוקים מאוד, ואף אינם נגישים לציבור].

**ובזאת** אכיר טובה עצומה להגאון רבי צבי ברוורמן שליט"א ראב"ד ביתר עילית, על שבליבו הרחב הקדיש מזמנו היקר זמן רב לליבון הדברים, כאשר רוב ההכרעות ההלכתיות בקונטרס מבוססים על דבריו, להגאון רבי יהודה סילמן שליט"א ראב"ד ב"ד בני ברק, על שהקדיש מזמנו למענה על חלק מהנידונים ההלכתיים בקונטרס<sup>4</sup> [וברכת ישר כח לנכדו הרב יצחק סילמן שליט"א שהביא לנו את רוב הדברים ממנו, ובזה יודגש כי רוב התשובות המובאות כאן הן על דעתו והבנתו של הנכד בלבד (אא"כ כתוב בהן 'שמעתי')].

<sup>3</sup> עוד הוסיף הגרש"י זעפרני בהסכמתו לקונטרס זה כי עליו אמר איוב – "החלק לבי אחר עיני, אם בכפי ידבק מאוס", ואמר המס"י והבל היופי המשל אשר המשיל את הממון לדבק, ושמבלי עמידה על המשמר בזהירות יתירה הרי הוא נדבק בידיו של אדם"  
<sup>4</sup> נציין בזאת שיש על הקורא לדעת, שכל אחד שיש לו שאלה הלכתית מעשית בדיני ממונות, עליו לגשת לרב המתמחה במיוחד בדיני חו"מ, ושיש לו את הידע והנסיון הפרקטי בענינים אלו, המצויים בדוקא אצל העוסקים בענינים אלו הלכה למעשה. מסיבה זו הקונטרס התעכב חודשים רבים מלצאת לאור, כיון שלא אותי לישא על כתפי שום פסיקה הלכתית, אלא ציפיתי שהרבנים הגאונים יפנו מזמנם לצורך זה.

**אכיר** טובה עד למאוד להרה"ג רבי שלום פרידל שליט"א, אשר הקדיש שעות רבות מזמנו הקצוב והיקר להיכנס לעובי הקורה ולדון בעניינים אלו, ללבנם פעם אחר פעם, ביסודיות ובעמקות עד לבהירות, תוך עיון במסמכים הרלוונטיים, ובפני הגר"צ שליט"א, ואף השתתף עם הגר"צ בחלקים מהקונטרס ובתשובות לפונים.

**כמו"כ** אודה להרה"ג רבי יעקב רועי כהן שליט"א (דיין בביה"ד קרית אוננו, 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), הרה"ג רבי אליעזר שקול שליט"א (דיין בבד"ץ אלעד ובבד"ץ הגרנ"ק 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, וכן למו"ח הרה"ג רבי נפתלי צבי הילדסהיימר שליט"א אשר רבות מכתובת קונטרס זה בזכותו. וכן אזכיר את אחי הנעלה והמסור הרב דוד גרינברג שליט"א, שסייע לי בהערותיו המחכימות ובביקורתו על החומר.

**גם** בחלק העובדתי, אכיר טובה במאוד, לשלושה יראי ה' מסורים החפצים בעילום שמם, העוסקים בצרכי התחבורה הציבורית בזוויות שונות בציבור החרדי, וכן להרב יצחק אלינגר שליט"א מב"ב [שפועל זמן רב להגברת המודעות בנושא זה<sup>5</sup>], אשר סייעוני רבות והקדישו מזמנם לטובת הציבור, ועל ידם הצלחתי להגיע לבירור הדברים והעמדתם על דיוקם.

**הכרת** הטוב גדולה מגיעה גם לאלו מציבור הקוראים אשר הפנו שאלות הדורשות בירור, ובזכותם, המאמר מקיף מכלול נושאים, שאלות הלכתיות מגוונות, ומקרים שונים המוזכרים בקונטרס זה [ישנם נושאים נוספים בהלכה הקשורים לנסיעה בתחבורה הציבורית, אולם אינם קשורים ישירות לענין התשלום לנסיעות<sup>6</sup>, ואולי עוד חזון למועד בס"ד].

**החובה** לציין, כי אף שהדברים הנוגעים להלכה נתבררו בפני הרבנים הגאונים שליט"א, ובעיקר בפני הגאון רבי צבי ברוורמן שליט"א, בכל זאת על אף שזכיתי לחבוש את ספסלי כולל ישיבת מיר ירושלים המעטירה, לצערי אינני בקי בדיני ממונות החמורים, וק"ו שלא הגעתי להוראה בעניינים אלו, לכן הנני מגלה דעתי, כי לא ניתן לסמוך על הדברים המופיעים בקונטרס זה הלכה למעשה, מאחר והדברים נכתבו ונערכו ע"פ הבנתי, ומסיבה זו כמובן שאינני יכול לקחת שום אחריות מכל סוג שהיא על הדברים, לא מבחינה הלכתית ולא להבדיל משפטית!

<sup>5</sup> כמו כן 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

<sup>6</sup> 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 לקנס לחברה ע"י משרד התחבורה], וכדומה, על חלק מהדברים ראה במאמרו של הרה"ג רבי דוד בריזל שהתפרסמו בקובץ בית אהרן וישראל (קבצים ר"ח, ר"ט, ר"כ ורכ"א), ניתן להשיגם אצלו ע"י בקשה בכתובת המייל: [9298027@gmail.com](mailto:9298027@gmail.com)

[ובאותו ענין, יודגש, כי לאורך כל הקונטרס היה מן ההכרח להביא רבות נושא עיקרי ורגיש, והוא המחלוקת הידועה בהתייחסות לכספי המדינה, כשלדעת גדולים וטובים וכן דעת הגר"צ ברוורמן שליט"א 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 כך<sup>7</sup>, 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].

כמו"כ בחלק העובדתי, אף שהידע המופיע בקונטרס זה מתבסס על פגישות, שיחות טלפוניות רבות והתכתבויות עם גורמים שונים הפועלים ובקיאים בתחום זה, וזאת כדי שהקורא יקבל את החומר המנופה והטוב ביותר [זאת בניגוד למאמרים שונים המתפרסמים באמצעים הטכנולוגיים, שרבים מהם אינם מדויקים וחלקם אף אינם נכונים], אולם למרות זאת אינו מן הנמנע שקיימות טעויות מהותיות בידע המקצועי, או לחלופין שינוי חוקי המתחלף מזמן לזמן ע"י קובעי התקנות והממונים בדבר.

לאור האמור למעלה אבקש מהקוראים במהדורה זו [מהדורת ביקורת]: אנא, אף שעשיתי כל השתדלות שהקורא יקבל את החומר המושלם הן מבחינה הלכתית והן מבחינה מציאותית, בכ"ז אשמח מאוד לקבל הערות<sup>8</sup> והארות על תוכן הקונטרס [לאחר קריאת כל החלקים הנוגעים להערה], כדי להתעדכן ולעדכן את ציבור הקוראים<sup>9</sup>.

מן הנכון להדגיש, כי אין תועלת להעביר אלי פניות או בקשות למשרד התחבורה, כי אין לי קשרים מיוחדים 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 להדגיש, כי כל הדברים בקונטרס זה תקפים רק לזמן כתיבתם, כיון שהנחיות משרד התחבורה משתנות מעת לעת, כמו"כ קיימים שינויים טכניים המשתנים השכם והערב בהתנהלות התחבורה הציבורית [וכפי שכעת נכנסת רפורמת תעריפי הנסיעה 'דרך שווה' אשר מעוררת עוד שאלות הלכתיות], לכן, אשתדל לעדכן על שינויים ככל שיודעו לי בעניינים אלו, אולם כמובן שהדבר יעשה ככל שיתאפשר, ללא כל התחייבות !! !

ונסיים בתפילה להקב"ה שלא תצא תקלה ומכשול מתחת ידינו, ויה"ר שלא אכשל בדבר הלכה וישמחו בי חברי וכו', ולא אומר על מותר אסור ולא על אסור מותר וכו', ונזכה במהרה לעולם המושלם בבוא משיח צדיקנו, וירבה כבוד שמים בעולם, אמן !

פ. גרינברג, ירושלים

<sup>7</sup> יש שכתבו והעידו כן בשם מרן החזו"א, ואכ"מ [יודגש כי מגדולי הדיינים נמסר בשמו שעדיין שקר אסור, ובדומה למובא להלן הערה 124].

<sup>8</sup> נציין כי פסקים מרבנים בקיאים בחו"מ יהיו רלוונטיים רק אם הם הבינו לאשורו את המציאות שהוצגה בקונטרס.

<sup>9</sup> לציבור הקוראים המציניים למאמריו של הרה"ג רבי דוד בריזל בקבצי בית אהרן וישראל, אנו בקשר עוד לפני פרסום מאמרו הראשון בגליון רי"ח. ובמאמרו השני אף הביא מאתנו בעילום שם ממה שבררנו בזמנו ומתפרסם כאן. למעשה בבסיס ההלכתי הדעות אחידות, אמנם בכמה מהפרטים ההלכתיים והמציאותיים הדעות חלוקות.



## מבוא: כיצד מתנהלים כספי התחבורה הציבורית כיום

**שנים** רבות התנהל מערך התחבורה הציבורית בארץ דרך חברות שנתנו שרות לציבור תמורת תשלום שהנוסעים העבירו אליהן דרך הנהגים. במקביל, המדינה (משרדי האוצר והתחבורה) - שהיתה מעוניינת בעידוד התחבורה הציבורית כצורך חיוני, ושמחירי התחבורה יהיו סבירים - הזרימה תמיכות כספיות גדולות לחברות אלו כסובסידיה (סבסוד). סובסידיה זו נעשתה לפי מספר הנוסעים וכן עפ"י פרמטרים נוספים.<sup>10</sup>

**החל** משנת 1998 (למנינים), לאור הצורך הגדול שהתעורר לקידום התחבורה הציבורית, החליט משרד התחבורה להתערב בנושא התח"צ ולהיות רגולטור [מפקח<sup>11</sup>]. מאז, בשני העשורים האחרונים חלו, ועדיין חלים, באיטיות ובעקביות, שינויים רבים ומשמעותיים. משרד התחבורה ביצע רפורמות שונות בתחום התחבורה הציבורית, וכן הטיל נהלים, כללים וחוקים נוקשים על החברות והנהגים, החלטות רבות שהיו נתונות בידי החברות הועברו למשרד התחבורה, כמו"כ המשרד יצר תחרותיות בהכנסת חברות חדשות<sup>12</sup> ע"י מכרזים על 'אשכולות' של קווי תחבורה בהליך תחרותי ומסחרי<sup>13</sup>, דבר שהעלה את רמת השירות לציבור הנוסעים והביא להוזלת הסבסוד של המדינה [ביחס לכמות הנוסעים]. כל אלו יצרו מבנה הנותן רושם שכביכול משרד התחבורה הוא 'בעל הבית' על כל הנעשה בתחבורה הציבורית, והחברות הן רק נותנות את השירות עבור משרד התחבורה.

**ועדיין**, בשלב זה [עד שנת 2014 למנינים], יעד התשלום של דמי הנסיעה נשאר כשהיה, היינו, שדמי הפדיון מהנוסעים נכנסו לקופת החברה המפעילה, והמדינה סבסדה והשלימה לחברה את עיקר הפער בין התשלום

<sup>10</sup> בשנים אלו שלטו 'אגד' ו'דן' כמעט בבלעדיות בשוק התחבורה הציבורית (אגד – 75% ודן 20%), התנהלות התחבורה הציבורית היתה בידיהם בכח מונופולי, ולכן הם היו אלו שקבעו את קווי התחבורה ואת לוחות הזמנים, ומשרד התחבורה היה רק מאשר. כמו"כ אף סכום הסבסוד נקבע בעיקר על ידם, תוך כדי איום בהשבת התחבורה.

<sup>11</sup> כהגדרתו 'מנגנון ממשלתי האחראי להסדיר ולפקח על תחום מסוים'.

<sup>12</sup> הצלחת כניסת החברות החדשות לתחום כמתמודדות מול 'אגד' ו'דן' היתה, משום שבין היתר הן התבססו בתחשיב הוצאותיהם על תשלום מחיר מינימום [יחסית] לנהגים, מה שבסופו של דבר גרם שחברת 'אגד' ו'דן' ששלטו שנים רבות על רוב רובו של שוק התחבורה איבדו את המונופול שהיה להם על התחבורה הציבורית בארץ, וכך גם נפגע שכרם של הנהגים הותיקים של 'אגד' ו'דן' [ומסיבה זו יש כיום מחסור בנהגים].

<sup>13</sup> 'מכרז' היינו שמירי תקופה של כמה שנים משרד התחבורה יוצא במכרז על זיכיון הפעלת התחבורה הציבורית באשכול מסוים של נסיעות [אשכול' היא 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 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.

המתקבל מהנוסעים, לבין המחיר האמיתי של הנסיעה. הסדר זה המשיך גם לאחר שנכנס כרטיס הרב-קו<sup>14</sup> (החל מ-1/11/11 למנינים) כאפשרות הבלעדית שבה ניתן לקבל הנחות בנסיעה במקום כרטיסיות הנייר ההיסטוריות.<sup>15</sup>

**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 סובסידיה המתבססת בעיקר לפי מספר הנוסעים, המתווה החדש קבע, כי פדיון הטענות הרב-קו [בערך צבור, חוזה חופשי יומי, שבועי, חודשי, וכו'] שע"י הנוסעים מועבר אל משרד התחבורה<sup>16</sup> דרך מסלקה<sup>17</sup> [ובהתאם לכך, קופת המדינה היא גם זו שסופגת את מלוא דמי הפרש ההנחות למיניהן<sup>18</sup>], בעוד שהמדינה משלמת לחברה סכום מסוים על כל ק"מ שמבצעים קווי השירות של החברה [וכן דמי השתתפות לתקופה של כמה שנים עבור כל רכישת אוטובוס חדש].**

<sup>14</sup> הכנסת כרטיסי הרב-קו נדרשה בעקבות ריבוי חברות התחבורה שיצרו צורך בכך שכל אדם יחזיק מגוון כרטיסיות נייר, בעוד שבכרטיס אחד של הרב-קו ניתן להטעין עד 8 חוזים (כרטיסיות) שונים, וכן לצורך שימוש באוטובוסים של שני מפעילים שונים בתוך אותה נסיעת מעבר, בפרט בירושלים בה התחבורה הפנימית מבוססת על מעבר בין אוטובוסים של חברות שונות והרכבת הקלה [מאוחר יותר החל ה'ערך הצבור' שהוא 'ארנק' המשותף למגוון חברות, וכיום הוא כבש את מקומם של הכרטיסיות].

שימוש נוסף ברב-קו התרחב החל מתחילת שנת 2016 (למנינים) עם רפורמת המחירים בה ניתן לשלב בתשלום מוזל יומי/שבועי/חודשי נסיעות בחברות שונות באותו מטרופולין [גוש מרכזי שסביבו טבעת של יישובים איזוריים]. דבר שהוזיל רבות את מחיר הנסיעות הבינעירוניות של הלוח – חזור שבאותו יום.

כמו כן השימוש ברב-קו סייע ומסייע רבות למשרד התחבורה למעקב באמצעות המחשוב אחר שימוש הנוסעים בקווים השונים, נותן מידע על הצורך בתיגבור או להיפך, וכן מסייע לפיקוח על ביצוע נסיעות וטיפול בנוסעים, ועוד.

<sup>15</sup> עד שנות ה-2000 (למנינים) היו באוטובוסים רק כרטיסי נייר אשר נתלשו מהכרס לפי שקלים ועשרות אגורות עבור נסיעות בודדות, או כרטיסיות לכמה נסיעות, אלו נוקבו ע"י הנהגים כשלכל נהג מנקב בצורה ייחודית לו לצורך זיהוי הפקח על התשלום באוטובוס זה [אגב, השימוש בכרטיסיות היה הרבה יותר קל, פשוט ומהיר, הן לנהגים, הן לנוסעים והן לפקחים, מאשר התשלום ברב-קו והטענתו, דבר שגרם לנהג 'לנהל משרד' תוך כדי נהיגה, מה שייצר בסופו של דבר את הצורך לנתק אותם מהתעסקות בתשלום, כשההטענה איננה נעשית ע"י הנהג].

משנות ה-2000 (למנינים) 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 גבוה יותר], כאשר כל נהג בתוך המעבר מנקב את הפתקית [ובד"כ אף היה מוותר על איחור של כמה דקות...].

<sup>16</sup> ההכנסות הנכנסות לחשבון זה, הן דמי ההטענות של כלל חברות התח"צ, ושע"י חברות ההטענה 'פיסנטרה' (רב-קו-אונליין) ו'הופ-און', וכן ארבע חברות הגובה את דמי התשלום באפליקציות.

<sup>17</sup> את המסלקה מנהל לעת עתה בנק הדואר במימון משרד התחבורה, בעוד שבמכרזים עם החברות מופיע כי על כל חברה לדאוג למסלקה ואף לממן אותה [והדבר תואם את מסקנת הערה 18].

<sup>18</sup> 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 על כך, וכך הגר"י סילמן שמע מגורם בכיר ב'אגד', וכן מובא במכתב של 'אגד' להלן הערה **שגיאה! הסימניה אינה מוגדרת.**, שבפועל המדינה היא זאת שסופגת את כל ההפרש, ללא השתתפות החברות בהנחות [ולמעשה אין בזה נפ"מ לעניין איסור גזל בנסיעה ללא תשלום בפרופיל שאינו מתאים, כדלהלן פרק ח' סעיף ו', אלא רק לענין החזרת חובות, כדלהלן פרק י"ד סעיף א'].

נציין כי קיימים דברים רבים המוזכרים במכרז ובחוזה אשר אינם מתבצעים בפועל, חלקם בידיעת משרד התחבורה וחלקם בהעלמת עין [משום שגם במשרד יודעים כי עמידה על תנאים אלו תביא לכך שהחברה לא תתן את השירות הנדרש].

**תשלום** נוסף אותו המדינה משלמת לחברות הינו 'דמי תמריץ תיקוף', היינו תשלום של סכום מסוים עבור כל תיקוף הנעשה באוטובוס<sup>19</sup>. סכום זה משתנה מחברה לחברה ומאשכול לאשכול<sup>20</sup>, אולם הוא סכום קבוע על כל נוסע בקוד המסוים בקו, בכל סוגי הפרופילים שבהם הנוסעים תיקפו, כגון: ערך צבור רגיל, חופשי, נוער, חייל, סטודנט, נסיעת מעבר בתוך 90 דקות [ללא הבדל באיזה מספר נסיעה הוא במעבר<sup>21</sup>], וזאת למרות שהנוסע אינו משלם שוב על הנסיעה.

כך יוצא שהמדינה היא המשלימה את רוב המימון הדרוש להפעלת התחבורה הציבורית ותפעולה, כשעל פי פרסומים מחירה האמיתי של נסיעה הינו פי 3 מהסכום שהנוסע משלם עליה<sup>22</sup> [וכך לדוגמה, ההוצאה של המדינה עבור הפעלת התחבורה הציבורית הסתכמה בשנה האחרונה (שנת 2021 למניינם), בסכום הקרוב ל-12 מיליארד שקל!].

**ועדיין יש לציין**, כי אף שהחברות מחויבות להפעיל את התחבורה כפי המתווה שנקבע ע"י משרד התחבורה ואף מקבלים ממנו כמעט את כל ההכנסות, הפעלת התחבורה הציבורית בפועל ממשיכה להיות כבעבר – על ידי החברות עצמן, כאשר כל החברות [כולל חברת 'אגד'<sup>23</sup>] אינן נחשבות כלל לזרוע ממשלתית [למעט 'רכבת ישראל' שהיא ממשלתית], אלא הן בעלי הבית על האוטובוסים, והן המעבידות הישירות של הנהגים ושאר העובדים, כבכל חברות אוטובוסים פרטיות (עיין הערה<sup>24</sup>).

<sup>19</sup> וזאת כדי לעודד את החברות להקפיד על גביית התשלום מהנוסעים [זאת בנוסף להתחייבות החברה המופיעה בהסכם ההפעלה לדאוג לאכוף את הגביה], וכן לתת לחברות את האינטרס לאסוף מהתחנות ככל היותר נוסעים [ומהבחנה הזאת, קווים עירוניים רווחיים יותר מבינעירוניים].

<sup>20</sup> כגון: במכרז החדש של חברת 'בית שמש אקספרס' מוזכר סכום של 1.8 – 2.3 ₪ דמי תמריץ לתיקוף אחד, במכרז של 'סופרבוס' באשכול האוטובוסים בירושלים, מוזכר תמריץ תיקוף לחברה בסכום של 1.5 – 2 ₪ לתיקוף, ובקווי ב"ב ירושלים (שזכתה חברת 'ויאוליה' ולאחמ"כ הועבר לחברת 'אלקטרה – אפיקים') התמריץ עומד על 3.4 ₪ לכל נסיעה [ושוב, כדלעיל הערה 18 לא ניתן לדעת מהו הסכום העובר בפועל מהמדינה לחברות, רק הבאנו את הדברים בכדי לסבר את האוזן].

<sup>21</sup> וממילא עלול לצאת שכשנוסע משלם 4.8 ₪ על נסיעה, אזי כאשר הוא מספיק לדלג ולתקף בכמה אוטובוסים [וכן ברכבת הקלה בירושלים או לחילופין בכרמלית או ברכבילית בחיפה] בתוך מעבר של 90 דקות, המדינה נותנת לחברות דמי תמריץ כ-2 ₪ על כל תיקוף כשזה מסתכם בסכום גבוה יותר ממה שהיא מקבלת מהנוסע [וזה חוץ ממה שהיא משלמת לחברות לפי ק"מ וכו'].

<sup>22</sup> צאו וחישובו את מחירה של הפעלת נסיעה באוטובוס פרטי רגיל, עלות דלק, נהג, שכירות רכב (או רכישת, החזקה וביטוח), ועוד, בחלוקה לפי מס' נוסעים, ומכאן שבמקרים רבים ציבור הנוסעים [בפרט שחלקם הגדול משלם תשלום מזערי בהנחת נוער, סטודנט, אזרח ותיק או פטור של עד גיל 5 בליווי] בתח"צ, אינו מכסה את העלויות. וזאת גם אם האוטובוס היה נוסע כשהוא מלא, על אחת כמה וכמה שישנם נסיעות 'רפאים' רבות, עם נוסעים מעטים שכמעט ואינם מתחילים לכסות את עלות דמי הנסיעה.

דוגמא לכך; אוטובוס פרטי הלך-חזור מירושלים למירון מחירו 5000 ₪ [הדלק לכל צד הוא 1000 ₪!] ואם 50 נוסעים ישלמו ע"ז 60 ₪ הלך-חזור, יתקבל סכום של 3000 ₪ ויהיו חסרים 2000 ₪ [ואם נסעו 20 ילדים אז המדינה קיבלה 2000 ₪ וצריכה לסבסד 3000 ₪!].

<sup>23</sup> '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, ואילו מאמצע שנת 2002 (למניינם) הפכה לחברה פרטית רגילה.

<sup>24</sup> הרווח של החברות הוא ההפרש שנוצר להן בין תשלומי המדינה אליהן, לבין ההוצאות בפועל, עבור שכר נהגים, סדרנים, פקחים ושאר אנשי מנהלה, ניקיון, דלק, תיקונים, שכירת אוטובוסים לתגבור, וכו', אותן הצליחו לצמצם, כך שיתכן שהחברות ירוויחו או



הסבסוד אשר היה קיים כל השנים, אולם לנוסע אין כל קשר הלכתי וחוקי עם המדינה<sup>25</sup>.

**שאלה** זו קובעת להשלכות מעשיות רבות שיוצגו להלן בקונטרס, ובנוסף לכך היא גם נוגעת לאלו שאינם חוששים בכספי המדינה.

**דעת** הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן ודיינים גדולי תורה נוספים, כי מבחינה הלכתית, מי שמספק את השרות לנוסעים היא החברה עצמה ולא רשויות המדינה.

**ההגדרה** המשפטית ביחס של המדינה אל התקשרותה לחברות התחבורה נמצאת בפסק של

<sup>25</sup> וזהו בדומה לקבלני הדירות של 'מחיר למשתכן', שהקבלנים מתחייבים בחוזה למשרד השיכון לבנות ולמכור לציבור לפי הכללים שנקבעו, ובכ"ז אינם נחשבים לשליחים של המדינה, וזאת למרות שלפעמים הם מקבלים את הקרקע בחינם מהמדינה, וגם רוכשי הדירה אינם נחשבים שרכשו מהמדינה, וכמובן שאינם יכולים לבוא אליה בטענות אלא אל הקבלן, ומאידך, לקבלן ישנן התחייבויות רבות למדינה בכל הקשור לכך, כי ההסכם ביניהם נחשב ל'הסכם פיתוח', ובדומה לכך ההסכם עם חברות התחבורה הינו 'הסכם הפעלה' שיש בין החברות למשרד התחבורה.

ואמנם בדירות במחיר למשתכן הרוכשים משלמים את התשלום לקבלנים, בעוד שבתחבורה הציבורית הנוסעים משלמים למדינה, והחברה רק מעמידה אמצעי תיקוף, בכל זאת הגדרת החוזה הוא שהמדינה נותנת רישיון הפעלה וכנגד זה החברה מתחייבת תמורתה, ועניין יעד התשלום הכספי למדינה הוא נושא חיצוני, במסגרת ההתחייבות גרידא, אולם כל אלו אינם משנים את ההגדרה ההלכתית [ויל"ע אם יש לדמות ענין זה לחברות כרטיסי האשראי שאין כאן ערבות הלכתית אלא התחייבות של חברת האשראי לשלם לנותן השירות].

נוסיף עוד, שאפשר להגדיר שהחברה עובדת אצל הנוסעים לאור התחייבותה למדינה להעמיד שירות לנוסעים, תמורת התשלום שהמדינה מעבירה לה, וכפי שמצאנו שראובן יכול לשלם לשמעון כדי להשתעבד ללוי, כך כאן החברה מחויבת להשתעבד לנוסעים, והשעבוד הוא בהתאם לקריטריונים שהמדינה מחייבת אותם.

## פרק א': חובת התיקוף בזמן הנסיעה

א. מי הבעלים של שירות התחבורה הציבורית כיום

**לאחר** שנוכחנו במבוא כיצד מתנהל כיום מערך היחסים בין המדינה לחברות המפעילות את התחבורה הציבורית, עולה שאלה יסודית ועיקרית, שעליה מושתת חלק ניכר מההכרעות ההלכתיות בקונטרס, והיא - מי נותן את שירות התחבורה הציבורית כיום. האם השרות ניתן מהמדינה דרך חברת התחבורה שהיא באת כוחה, או שהשירות ניתן ע"י החברה המפעילה. ונפרט את הצדדים:

**מצד** אחד, המדינה היא זו המקבלת ישירות לקופתה את פדיון הטענות הנוסעים עבור שרות הנסיעות, ומממנת לחברות את עיקר הוצאות התחבורה הציבורית, כמו"כ היא גם הקובעת את כללי הנסיעה ותנאיה, וא"כ יש לראות אותה כמפעילת התחבורה הציבורית. וגם אם ההפעלה בפועל נעשית ע"י חברות תחבורה פרטיות, הרי הן עושות זאת בשליחותה הישירה ובאחריותה המלאה של המדינה.

**מצד** שני, ניתן להבין כי השרות עצמו הוא ע"י החברות עצמן [שכפי שנוכחנו לעיל במבוא הן פרטיות, למעט 'רכבת ישראל'], העומדות מול הנוסעים ומספקות להם את השרות ע"י האוטובוסים שלהן, הנהגים העובדים אצלן כשכירים, הדלק שהן מזרימות למיכלי האוטובוסים, ועוד, והמדינה רק גורמת לחברה שתמשיך להפעיל את השירות, ע"י שמזרימה להן כספים המוגדרים כ'תרומה' ו'עידוד' לאספקת שרות התחבורה הציבורית לציבור, ושינוי יעד פדיון כספי הנוסעים אל המדינה הוא מטעמי נוחות גרידא לתחשיב

הבג"ץ (א' שבט התש"פ בענין ציינה מוטרוס) בו הגדירו את עניין סבסוד התחבורה הציבורית "תמיכה זו שמעניקה המדינה למפעילות התחבורה הציבורית באמצעות הסובסידיות אינה "תמורה" המשולמת על ידי המדינה עבור רכישת שירות או ביצוע עבודה במסגרת התקשרות מסחרית בחוזה. הסובסידיות הניתנות (ושניתנו) למפעילות התחבורה הציבורית מבטאות מדיניות ממשלתית ארוכת שנים לתמוך בעלויות ההפעלה של חברות אלו, כדי לאפשר קיומם של שירותים אלה לציבור באיכות וברמת מחירים מסוימות".<sup>26</sup>

גם היועץ המשפטי במשרד התחבורה, כתב עבורנו ואלו דבריו; "המדינה לא מספקת את השירות אלא המפעיל. יחד עם זאת בגלל שיש מעורבות רגולטורית עמוקה מתאפשר לנוסע לפנות גם לרגולטור [בדומה לדוגמא למפקח על הבנקים או הביטוח]."

**בהתאם לכל זה, במכרזים וההסכמים (בני מאות עמודים!) של משרד התחבורה עם החברות לא מוזכר כלל לשון שכירות [וגם לא 'התקשרות' כפי שמוזכר בחוזים אחרים של המדינה עם חברות המבצעות לה עבודות קבלן], רק 'מתן רישיון להפעלת שירות תחבורה ציבורית'.**

וראה בהערה<sup>27</sup> מה שיש לדון ולחלוק בזה.

הנשכרת על ידה לספק את השרות לציבור הרחב, ובדומה למוסד ושיבה השוכרים קייטרינג לספק אוכל לתלמידים, שלמרות שהחברה היא העומדת מול התלמידים, ברור כי המוסד הוא נותן השרות, וכך יש לומר שהחברה מקבלת את כל עלות הנסיעות מהמדינה, וכן התשלומים של הנוסעים מועברים ישירות למדינה, א"כ יש לראות את השרות וביצוע הנסיעות כמי שנעשה ע"י המדינה. ומבנה וצורת המערכת גוברים על ההוכחה מהעדר לשון מפורש של שכירות.

אולם למעשה שמענו מהגר"צ ברוורמן, וכ"כ הרה"ג דוד בריזל (קובץ בית אהרן וישראל גליון רכ"א עמ' קסד-קסה) שאינו כן, כי במקרה זה, המדינה איננה מסכימה לעמוד מול הנוסעים, והמכרז 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.

אכן כך מבואר במכרזים של משרד התחבורה, כי השרות ניתן ע"י החברות, והנוסעים עומדים מול החברות בלבד, בלא שלמדינה תהיה כל אחריות או קשר לענין.

[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 ראייה זו שהרי ממ"נ, אם נבוא להוכיח מתביעות על העדר שירות [והפסדים שנוצרו כתוצאה מכך], הרי ודאי שאין כל עילת תביעה על המדינה, שהרי לא חתמה עם הנוסעים כל חוזה ואינה מחוייבת כלל להעמיד להם שירותי הסעות, ואם נוכיח מתביעות על נזקים אקטיביים כגון אוטובוס שפגע באדם או ברכוש והזיק, א"כ אף בזה פשוט שהמדינה פטורה אף ששכרה אותו, שהרי קיי"ל דשליח שעיוות אינו מחייב את המשלח משום סברת "לתיקוני שדרתיך ולא לעוותי".

הנה היה מקום להוכיח כי דרישת החברה לתקף את הכרטיסים עבור המדינה מוכיחה כי היא פועלת בעבור המדינה.

אמנם באמת אין בזה הוכחה שהרי זה כעושה מלאכה לאדם, ואומר לו שישלם את התשלום לאדם אחר, דוודאי שהוא חייב גמור לשלם לאחר, ואם אינו משלם לאדם האחר הוא גוזל את מי שעושה את המלאכה, כי זוהי צורת התשלום [והתשלום לאחר הוא מדין ערב או מדין עבד כנעני] אולם אי"ז מביא בהכרח לאיזה יחס של מחויבות בין הנוסע למדינה.

והנה הרה"ג ישראל מאיר דייטש (קובץ בית אהרן וישראל גליון רכ"א עמ' קנה-קנו) כתב שמסברא נראה שהמדינה

<sup>26</sup> ואגב, במסמך מדיון בבג"ץ שנערכה ביום ט"ו אלול התשפ"ב, כלפי אפשרות ביקורת של מבקר המדינה על החברות, יוצא, כי החברות 'אגד', 'דן' ו'נצרת' חברות הנחשבות למפעילות 'היסטוריות' [הפעלה ללא מכרזים ועוד בונסים שאין לחברות האחרות, מכח ההיסטוריה שלהן], הרי הסבסודיה של המדינה מוגדרת תמיכה בחברה, ואילו שאר החברות שנכנסו מאוחר יותר נחשבות לחברות 'תחרותיות', התמיכה בהן היא תמיכה בציבור הנוסעים. כך או כך לעניינינו אין בכך נפ"מ.

<sup>27</sup> היה מקום לטעון כי בעצם המדינה היא המספקת את השרות, וחברת התחבורה היא בסה"כ שליחה של המדינה

לשימוש ברכושה ובשירותיה, וככל תנאי שבממון [וראה להלן בקונטרס שמהנחה זו נובעות גם קולות רבות].

**עוד יש לציין.** כי אלו הסבורים כי אין לחשוש לגזל בכספי המדינה [מטעם שאין לה יישות דאין בה 'דינא דמלכותא דינא'], א"כ שאנו נוסעים עם החברות שהן פרטיות, משום שהיא כאן נותנת את השירות, והמדינה היא רק צינור ללא ישות המעבירה להן כספים.

**אמנם, גם מי שינקוט שהנסיעה היא עם המדינה ולא עם החברה, עדיין כל בר דעת מבין שיש כאן אומדנא ברורה בזה שהחברה שיירה את בעלותם וזכותם באוטובוס שלא להשכירו למשרד התחבורה במקרה שהנוסע אינו מתנהג בו כחוק. ובאמת אם היינו קובעים כי אנו נוסעים עם המדינה, א"כ לא די שלא היתה יוצאת מכך נפ"מ לקולא [אולי רק לעניין החזרת חובות], אלא אף היו יוצאים מכך נפ"מ לחומרא לחוששים לגזל בכספי המדינה, עיין הערה<sup>28</sup>.**

**והרי זה פשוט שזכותה של החברה למנוע עליית נוסע שאינו משלם, בדיוק כפי שזכותה של המדינה לחייב את החברה למנוע זאת. ולשם דוגמא, אם חבר כנסת [אשר זכאי לרב-קו בחינם, אולם מחוייב לתקף בו...] או ראש הממשלה ירצה לעלות על**

**ולפ"ז הכללים שהחברה קובעת [בד"כ כהוראות משרד התחבורה] הרי הם מחייבים לכל דבר ועניין**

שוכרת את החברות. אמנם הצבנו למעלה גם את הסברא הנגדית.

עוד רצה להוכיח שהחברות שכורות למדינה מכך שהם מתחייבות למדינה התחייבות רבות.

אמנם למעשה אין בזה כל הוכחה, כיון שיתכן שכל ההתחייבויות הן לצורך קבלת היתר ורשיון של הפעלת התחבורה הציבורית, ולא שהן נשכרות בכך.

ויש לטעון, כי העובדה היא שהנוסעים משלמים למדינה והמדינה משלמת לחברות, וא"כ מה נפ"מ בכך שלא מוזכר בה שכירות או התקשרות.

ויש ליישב, כי מה שהן דורשות לשלם למדינה הרי זה כאדם האומר לחבירו 'כנגד השירות שאני נותן לך תתן מנה לפלוני'.

ואף שיש לטעון כי החברות פועלות לגמרי לפי כללי משרד התחבורה.

אמנם באמת זהו משום שהן עושות הכול 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.

ויש שרצו לטעון שמכך שהובא להלן שבשנים האחרונות הנהגים לא יכולים להוריד מהאוטובוס נוסע שאינו משלם, א"כ החברה אינה בעלים על האוטובוס רק משרד התחבורה הכופה על החברה הוראה זו.

אמנם באמת, הגם שאין מסמכותם של הנהגים להוריד מהאוטובוס, וזהו משום שלנוסע ישנן אופציות תשלום אחרות, אולם לפקח מטעם החברה יש את הסמכות לכך, ובעצם כל תפקידם של הפקחים היא להרתיע את הנוסע מהשתמטות מתשלום [וזוהי הסיבה שהם התרבו בשנים האחרונות].

יש שרצו להוכיח ממוגבלות החברות בקשר לדרישת חובות [להלן פרק י"ג], שמזה מוכח שמראש אין כאן כל חוב ממוני. אולם הדבר טעות, משום שהחוב נוצר גם נוצר, אולם בדיעבד לאחר שגזל את השימושים אין לו כל תביעת תשלום. או ניתן לדמות זאת לאדם שיודיע שמי שגזל אותו הוא אינו מוכן לקבל את גזילתו בחזרה, וכי ניתן לגזול את האדם הזה לכתחילה?

<sup>28</sup> כי להלן נוכחנו כי במקרים שהחברה מקילה יותר מהמדינה [וכגון בפרק י"א לעניין מלווה מתחת לגיל 5 או בפרק י"ב לעניין תשלום על עגלת ילדים פתוחה], הולכים אחרי החברה ולא אחרי משרד התחבורה, כי אנו נוסעים עם החברה. אולם אם נחליט שהנסיעה היא עם המדינה, הרי שנצטרך להחמיר ולנהוג כהוראותיה היוצאות ממשרד התחבורה.

בשום פנים ואופן שנוסעים ייסעו ללא תיקוף [גם אם יש לנוסע ברב-קו חוזה חופשי או מעבר המזכה אותו בנסיעה ללא תשלום], וכפי שיבואר להלן סעיף ג'.

**הלכה ברורה זו, שיש לראות את הנסיעה באוטובוס ללא תשלום כגזל גמור<sup>32</sup>, מוסכמת על גדולי הדיונים שליט"א [כן שמעתי מהרבנים הגאונים (לפי סדר הא"ב): הג"ר צבי ברוורמן שליט"א, הג"ר אשר וייס שליט"א, הג"ר שלמה ידידיה זעפרני שליט"א, הג"ר יהודה סילמן שליט"א, הג"ר שריאל רוזנברג שליט"א והג"ר מנדל שפרן שליט"א]<sup>33</sup>.**

**ג. האם מותר לנסוע 'בהקפה' על דעת לשלם פעם אחת**

האוטובוס בלי לתקף, ויאמר 'אני המדינה והמדינה שכרה את האוטובוס מכס' האם יורשה לו? ודאי שלא! כי החברה שיירה לעצמה את הזכות לדרוש את התיקוף [וכן להיפך, אם מנכ"ל החברה ירצה לעלות על האוטובוס בלי לתקף, האם יורשה לו? ודאי שלא! כי המדינה שכרה את החברה על מנת להעלות רק אנשים שמתקפים]<sup>29</sup>.

**ב. האם מותר לנסוע ללא תיקוף [גם כשיש חוזה חופשי או מעבר בתוקף]**

**לנאמר לעיל סעיף א' שהנסיעה היא בכפוף להוראות החברה, א"כ נסיעה באוטובוס [או כל שירות נסיעות ציבורי אחר] ללא תיקוף, נחשבת לגזלת<sup>30</sup> החברה<sup>31</sup>, מכיון שהיא איננה מסכימה**

<sup>29</sup> ובלשון למדנית: עלייה לאוטובוס ללא תיקוף הרי הוא שימוש המוגדר כפרי, שהשוכר [המדינה] מעכב אותו על המשכיר [החברה], וגם המשכיר [החברה] מעכב על השוכר [המדינה].

<sup>30</sup> משום שהשימוש ברכוש החברה הרי זה כשואל שלא מדעת כמבואר בב"מ מ"ג ב' ועוד שואל שלא מדעת גזלן הוי, וכ"כ הרמב"ם בפ"א מגזילה ה"ג וז"ל איזה הוא גזול, זה הלוקח ממון האדם בחזקה, כגון שחטף מטלטלין מידו, או שנכנס לרשותו שלא ברצון הבעלים ונטל כלים משם, או שתקף בעבדיו ובבהמתו ונשתמש בהן, או שירד לתוך שדהו ואכל פירותיה, וכל כיצא בזה הוא הגזול, ע"כ.

וכ"כ בשו"ע סי' שנ"ט סעי' ה' וז"ל אפילו הלוקח בשאלה, שלא מדעת הבעלים, נקרא גזלן. ע"כ.

וכן בסי' שס"ג סעי' ה', משמע שגם עובר בלא תגזול וכ"ש לדעת הסמ"ע בסי' שמ"ח סק"ב שמפרש כן הך דגונב ע"מ להחזיר שם בסעיף א', וכן משמע מלשון השו"ע בסי' שנ"ט סעי' ז' איזהו גזלן וכו' או שתקף בעבדו או בבהמתו ונשתמש בהם, ומשמע דהוי דומיא דחטף מטלטלין, וכן משמע בלבוש שם, וכ"כ בשו"ת הרי"ף סימן קל"ג הובא גם בשו"ת הרשב"א ח"ו סימן רפו, וכן משמע בנה"מ סימן ל"ד סק"ה, ועוד יש להאריך בזה.

ועוד עיין להלן הערה 150.

<sup>31</sup> ואם אכן הסקנו שאנו נוסעים עם החברה, א"כ אין כאן גזל מהמדינה, אף שהיא המפסידה הגדולה ביותר מנסיעה ללא תיקוף ראשוני, כיון שזו התחייבות פנימית בין החברה לבין המדינה [שהאוטובוס אינו בבעלותה ואינו בשליטתה], ולכן אין זה מעניינו של הנוסע מה שהוא מהווה תנאי לזכאות

המדינה בתשלום עבורו [והרי זה דומה למי שהזיק אדם שמבוטח בחברת ביטוח, שעל החברה לשלם למבוטח את הנזק, ולכאורה המזיק אינו מחויב לחברת הביטוח ולא כלום, ורק הניזק יכול לתבוע את המזיק], ואפי' גורם לממון אין בזה.

<sup>32</sup> והיה מקום להורות היתר לנסוע ללא תשלום, בתירוץ שנוסעים בתשלום של 'תעריף מוגדל' במידה ופקח יתפוס אותו, ולומר, שכביכול ישנם שני תעריפים, תעריף אחד זהו דמי התשלום הרגילים ותעריף שני זהו נסיעה בחינם בעד לקיחת סיכון של דמי תשלום גבוהים במידה והפקח יקנוס.

אמנם באמת 'תעריף מוגדל' אינו אפשרות נוספת של תשלום, כי נסיעה ללא תשלום הרי היא לדבריהם עבירה פלילית בכל מקרה (פקודת התעבורה סעיף 61ה' ד'), וה'תעריף המוגדל' זהו קנס ככל קנס ולא תעריף אמיתי של נסיעה [ומה שקראו לזה 'תעריף מוגדל' זהו בכדי שפקח יוכל לתת זאת, בעוד ש'קנס' רגיל יכול להינתן רק בבית משפט. והדבר מוכח גם מכך שהקנס צריך לשלם את דמי הנסיעה בנוסף לקנס].

<sup>33</sup> יש לציין בלי קשר להלכה, שביטוחים נרחבים [כגון ביטוח על כבודה], תלויים רק בתיקוף הנוסע באוטובוס כחוק [ואין הבדל בין תיקוף ברב-קו אישי לתיקוף ברב-קו אנונימי]. אמנם ביטוח חובה חל על האדם עצמו בכל מקרה על כל אדם.



ולהלן פרק ב' סעיף א' יפורט שככל חברה או גוף ציבורי, גם חברות האוטובוסים אינן סוכות על יושרן של הנוסעים בכדי לאפשר להם נסיעה בהקפה'.

2. החברה מעוניינת להוכיח למשרד התחבורה על הצורך בנסיעה הנוכחית, ואף לקבל אישור להוספת נסיעות [שהן מקור ההכנסה העיקרי של החברה יותר מדמי התמריץ], וזאת היא יכולה להוכיח רק ע"י תיקופים בקו הנוכחי.

[ועיין בהערה<sup>37</sup> מה שביאר בזה הג"ר שלמה ידידיה זעפרני]

ד. חילול ה'

**בנסיעה באוטובוס ללא תיקוף, קיים גם חשש של חילול השם, הן כלפי משרד התחבורה הנוכח לראות שבאוטובוסים באזורים חרדיים העמוסים בקביעות - מספר התיקופים נמוך<sup>38</sup>, והן כלפי הנהגים באוטובוסים הבינעירוניים השמים לב לכך שנוסעים חרדים אינם משלמים [ויודעים כי בטלפון כשר לא ניתן לשלם באפליקציה], וגם כלפי שאר**

**בשנים האחרונות, בהעדר כניסה לאוטובוס דרך הנהג, בפרט מאז לא ניתן להטעין את הרב-קו באוטובוס, התרגלו רבים לנסוע 'בהקפה' על מנת לשלם פעם אחרת. אולם יש לדעת כי החברה מקפידה מאוד שלא לנסוע בהקפה [בפרט בשנים האחרונות שהיא תלויה יותר במשרד התחבורה], אף אם יוחזרו לה דמי הנסיעה.<sup>34</sup>**

והגם שעצם הקפדתה של החברה גם ללא היגיון די בה בכדי לאסור נסיעה ללא תיקוף, נביא את הסיבות של החברה לכך שמקפידה על תיקוף בנסיעה הנוכחית:

1. משום שאם הנוסע אינו מתקף את הרב-קו, החברה מפסידה את דמי תמריץ התיקוף<sup>35</sup> [כפי שנתבאר במבוא<sup>36</sup>].

<sup>34</sup> יש שרצו לומר שישנה אומדנא שבעל החברה היה מסכים במקרה חד-פעמי שכשנתקע לנסוע בהקפה, אולם בשביל אומדנא צריך "בליבו ובלב כל אדם", וכאן זה לא בלב כל אדם, שהרי בעלי החברות אומרים במפורש אחרת. יוכיחו לכך רשתות המזון הגדולות שלא יסכימו ללקוח לצאת מהחנות ע"מ "לשלם פעם אחרת".

<sup>35</sup> ואמנם להלן הערה 153 נראה שחברת 'דן' מצהירים שאינם מקבלים דמי תמריץ תיקוף, אולם עדיין יהיה אסור לנסוע באוטובוסים שלה ללא תשלום, כדלהלן סעיף ג'.

<sup>36</sup> ואף שתמריצי התיקוף שבחלק מההסכמים [בעיקר המאוחרים יותר], משולמים רק החל ממכסת תיקופים מסוימת [השונה מחברה לחברה ומאשכול לאשכול], כך שרק אז כל תיקוף מזכה את החברה בסכום מסוים, וא"כ מבחינת הנוסע קיים ספק אם אי התיקוף שלו יגרום הפסד לחברה, כיון שיתכן והחברה בין כה לא תגיע למכסה המינימלית שבהסכם, אולם רוב הקווים המשרתים את המגזר החרדי הינם מרובי-נוסעים, כך שכמות הנוסעים עוברת את המכסה מעל ומעבר, וכל תיקוף מזכה את החברה בוודאות.

[יש לציין, כי בקרוב, החל ממכרז השרון ואילך התיקופים לא ישולמו מאז מכסה מינימלית מסוימת, אלא כבר החל מהתיקוף הראשון].

<sup>37</sup> הנה אע"ג שכתב במחנה אפרים (גזילה סי' ה') בשם הראב"ד וכן לומד בדעת הרא"ש דמותר לקחת דבר העומד למכירה ע"מ לשלם אח"כ כסף. מ"מ כ"ז נכון בסתמא ובדבר העומד לכך. אבל בנידון דידן שקיים גילוי דעת מפורש של קפידא, ומטעם שבנושא ציבורי שאין שליטה על הדבר, הרי שאסור ככל גזול ע"מ לשלם.

<sup>38</sup> ומעשה באוטובוס שכבר התמלא בתחנות הראשונות שלו ולכן לא עצר בתחנות האחרונות של העיר, ציבור הנוסעים שנשאר עומד בתחנה התלונן על כך למשרד התחבורה, אשר בדק ומצא שבנסיעה זו בוצעו 40 תיקופים בלבד, משום שחלק ניכר מהנוסעים לא שילמו, והחברה [איזיבס - פסגות] בבעלות חרדית] קיבלה על כך קנס (ועיין בזה להלן הערה 40).

ישנן חברות ('קווים-עילית', 'סופרבוס', 'דן בדרום', ובקרב ממכרז השרון ואילך הדבר יתבצע בכל החברות) המתגמלות את הנהגים בסכום כסף מזערי עבור כל תיקוף, אולם, אי התיקוף אינו יכול להיחשב כגזל כלפי הנהג, כפי שנתבאר בהערה<sup>41</sup>. אמנם יש לציין כי שמענו מהגר"י סילמן והגרש"י זעפרני שיש איסור גזל גם כלפי הנהג<sup>42</sup>.

הנוסעים באוטובוס, הרואים אדם חרדי [ולפעמים מראהו כת"ח], העולה לאוטובוס ואינו מתקף, ובפרט קיים חילול השם כאשר מבקר עולה ומוצא נוסעים חרדים שלא שילמו עבור הנסיעה<sup>39</sup>.

**בשנים הקרובות** [אם המשיח חלילה יתעכב עוד] בשל הדגש המכרזים החדשים על הגברת הפיקוח, א"כ חשש חילול ה' אמור לגדול בשל התרבות הפקחים.

**ה. הפסד הרבים**

**בנוסף על כל האמור, אי-תיקוף מפסיד את הרבים, משום שהוא גורם לכך שמשרד התחבורה והחברות אינם נענים לבקשת הציבור לתגבר את הקו, כיון שבמערכות המחשוב לא מופיע מספר תיקופים המצדיק את תגבורו בשעות מסוימות ביום או במועדים מיוחדים, כך שגם החברה וגם הציבור נפסד בעתיד<sup>40</sup>.**

**ו. האם מניעת תיקוף גוזלת את הנהג**

<sup>39</sup> אמנם ענין חילול ה' ומראית עין אינו מבורר כ"כ באופן שהוא עושה כדין, ויש בנ"א הטועים בזה, ואכמ"ל.

<sup>40</sup> 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 י"א], בעוד שילדים אלו תופסים מקומות ישיבה באוטובוס.

אגב: זוהי אחת מהבעיות העיקריות הגורמות לאי העמדת אוטובוסים באופן מספק בסופי-השבוע לציבור החרדי, כיון שמספר התיקופים באוטובוס אינו נותן אינדיקציה נכונה של כמות הנוסעים בכדי להעמיד את מספר האוטובוסים הדרוש. ואכן, לאחרונה ישנם דיבורים במשרד התחבורה על צורך בכרטיס רב-קו מגיל 0, שבו יתקפו עבור ילדים אלו ב'תיקוף' רק לצורך ספירת נוסעים.

<sup>41</sup> לכאורה אין כאן גזל מהנהגים [ובדומה לדלעיל הערה 31 עי"ש], כיון שזו התחייבות פנימית בין החברה לבין הנהגים [שהאוטובוס אינו בבעלותם], ולכן אין זה מעניינו של הנוסע מה שהוא מהווה תנאי לזכאות הנהג בתשלום עבורו, ואמנם ודאי שאין זה מן היושר לקפח את חלקו של הנהג.

[ואף 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?]

<sup>42</sup> וביאר הגר"י סילמן כי הוא נחשב לשותף, וגם אם היה רק פועל עדיין זה אסור.

ופירט עוד הגרש"י זעפרני שאע"ג שהוא רק במניעת רווח, מ"מ גורם לו הפסד, ואסור לגזול בגרמא של מניעת רווח כל שנעשה במכוון.

תשלום על סמך שיחזיר פעם אחרת, ואע"פ שהוא רעב מאוד, כך לא יכול לנסוע כעת ע"מ להחזיר את התיקוף בפעם אחרת. ומצד שני, וכי מתבקש ממנו לקחת מונית בסכום לא מבוטל או להישאר בתחנה לזמן רב ללא כל פתרון תחבורתי?<sup>45</sup> [הניסיון בזה קשה במיוחד, ובפרט לרדת מהאוטובוס לאחר שכבר עלו עליו, או אפי' כשעדיין נמצאים בתחנה, אולם המציאות (תור, פגישה, חתונה, וכדומה) מחייבת נסיעה באוטובוס הנוכחי ללא כל דיחוי].

**למעשה,** גם לאחר הפצרות ונסיון לשכנע את פקידי משרד האוצר, התחבורה והחברות, לאפשר נסיעה לאדם הנמצא באוטובוס ב-12 בלילה ללא אמצעי תיקוף, על סמך תשלום עתידי, הם לא הסכימו לאשר באופן גורף את הנסיעה ללא תשלום [למעט האפשרות שתובא להלן סעיף ב'].

**לדבריהם,** למרות שעפ"י ההיגיון והרצון הטוב שיש להם, הם היו מסכימים לנסיעה חד פעמית באופן שכזה, הרי שבפועל, הן כמדינה, והן כחברה מסחרית הפועלים עפ"י כללים, לא ניתן לאשר התנהלות שכזו. בפרט שהדבר יכול לגרום שבעקבות נתינת אפשרות שכזאת, כל מי שאינו מעונין לשלם, יטען לפקח טענה זו.

**הם** אף המחישו זאת, שכשם שלא יעלה על הדעת להיכנס למרכול ולקחת לכתחילה מוצרים

## פרק ב': נסיעה כאשר כרטיס הרב-קו אינו ברשותו או אינו טעון דיו

א. האם ניתן להקל כשתקוע ללא רב-קו או יתרה בו

**מצוי** שאדם עולה על אוטובוס, ומוצא את עצמו ללא רב-קו או ללא יתרה מספקת בו, או שאף בזמן ההמתנה בתחנה קודם העלייה לאוטובוס מתברר כי אין בידו את הרב-קו, השאלה היא מה יעשה [נידון זה מצוי במיוחד באזורים בהם אין עמדה או בשעות שאין עסק פתוח המאפשר את הטענת כרטיס הרב-קו].

**אזי** האפשרות הטובה והפשוטה<sup>43</sup> ביותר היא, לקנות תיקוף מנוסע אחר בעל פרופיל זהה לו<sup>44</sup> [וכדי להימנע מדו"ח יש לתקף אצל הנהג, הן כדי שיצא לו פתקית כהוכחת תשלום, והן כדי להראות לנהג שמתקף עבור הנוסע שאין בידו רב-קו טעון, וכך הפקח לא אמור לקנוס].

**אולם** במקרה שלא מוצא מישהו לקנות ממנו נסיעה, ומסתפק מה עליו לעשות, כאשר מצד אחד, חברות התחבורה מקפידות על כך שלא לנסוע ללא תיקוף עכשווי, ואף שהוא תקוע, הרי בעיניהם כשם שאדם אינו יכול לקחת מאכלים מהחנות ללא

<sup>43</sup> האמת היא שבאוטובוסים העירוניים בעידן ה'מעבר', האפשרות בזה אינה כה פשוטה, כיון שהנוסע המשלם עליו לא יתלווה אליו לכל האוטובוסים בהם הוא מעוניין לנסוע בהמשך.

<sup>44</sup> יש לציין שבאוטובוסים העירוניים של 'אגד' ו'סופרבוס' אין לחזור ולתקף לאחר 3 דקות מהתיקוף הראשון מפני שאז הוא מפסיד הרבה כסף, כדלהלן הערה 109 [ועדיין איננו יודעים איך פועלות התוכנות של מכשירי התיקוף בחברות האחרות לאחר כניסת הרפורמה 'דרך-שווה'].

<sup>45</sup> המצוקה בזה גדולה מאוד, שהרי מה ניתן לדרוש מאדם התקוע ברב-קו שאינו טעון וללא כסף באמצע כביש, ועוד באמצע הלילה, האם יצטרך להישאר שם כל הלילה, וגם מה יועיל לו ביאת הבוקר. ולחילופין גם כשיש לו כסף ואפי' באמצע היום, האם הוא יאלץ לקחת מונית בסכום גבוה בהרבה מנסיעה באוטובוס.

[ועיין לעיל הערה 2 בו הובאו שתי בשורות

ללא אמצעי תשלום על סמך תשלום מאוחר נוגם כשלקוח גילה בקופה שאין בידו כסף או כרטיס אשראי כדי לשלם על הקניה, ברור שיאלץ לפרק את המוצרים ולהחזירם למקומם], כך גם לא ניתן לעלות ולנסוע באוטובוס על דעת לשלם בעתיד.

ולפ"ז שנסיעה ללא תשלום הינה מעשה גניבה, והרי עפ"י דין אדם מחויב ליתן כל ממונו להימנע מכך, ככל איסור לאו, על כן דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן 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<sup>46</sup> לתקף לו, וככל שלא הצליח ליישם את הפתרון שיובא להלן סעיף ב'.

---

<sup>46</sup> עיין לעיל הערה 44.

טובות בנושא, ועיין בהערה<sup>47</sup> שהבאנו מסקנה מעשית כיצד לא להיתקע, ועיין בהערה<sup>48</sup> על דרכי

6. ניגשים עם כרטיס הרב-קו לאחת מעמדות הטעינה, מניחים במקום המיועד לכך והוא נטען אוטומטית. ניתן גם לטעון באמצעות ישומון או דרך התקן מיוחד למחשב.

ה. לבקש הצבת עמדות הטעינה נוספות באשראי או במזומן. אין לבקש זאת ממשרד התחבורה, משום שהיא תפנה לחברה הזכיינית כיום מטעם המשרד להצבת עמדות הטעינה שהיא חברת 'פינסטרה' (רב-קו אונליין), וזאת ע"י פנייה בכתובת מייל: [Support@ravkavonline.co.il](mailto:Support@ravkavonline.co.il) במקרה של צורך בעמדת הטעינה במזומן, יש לתווך להם בית עסק פעיל.

אפשרות נוספת היא לבקש מחברת 'קווים-עילית' [אשר לה גם עמדות הטעינה במזומן אשר נותנות עודף] שתציב עמדה או תתקן עמדה קיימת [עקרונית כל חברת תחבורה זכאית מטעם משרד התחבורה להציב עמדה. אמנם בפועל נוכחתי כי רק חברה זו הציבה כאלה עמדות (מלבד חברת 'כפיר' בתחנות הרכבת הקלה בירושלים)].

<sup>48</sup> היות ומדובר כאן במצוקה אשר גזל תלוי בה, אנו מבקשים כאן ממי שיש לו 'קשרים' במשרד התחבורה או עם חברי כנסת, לבקש מהם לתת לציבור שלנו המחזיק במכשירים כשרים פתרונות הולמים, ע"מ שלא נצטרך להגיע למצב של נסיעות בדיעבד שלא כדין, או להוציא הוצאה גדולה ללקיחת מונית וכדומה.

נציין כי הוצע בזמנו למשרד התחבורה, להקים מערכת טלפונית להטענת הרב-קו ע"י הקשת מספר הרב-קו הנטען ואת מס' כרטיס האשראי.

אולם התברר שהרעיון לא ניתן ליישום, כיון שנתוני הנסיעות אינן נרשמות מיידית במסלקה של משרד התחבורה אלא על השבב שברב-קו עצמו, ועל כן בכדי להטעין יש צורך להצמיד את השבב (צ"פ) המגנטי של הרב-קו אל עמדת הטעינה, מסיבה זו מכשירי התיקוף הרגילים בכלי התחבורה השונים, קולטים רק את נתוני הנסיעות הנרשמות ע"ג השבב שבכרטיס הרב-קו [ומסיבה זו כאשר נאבד רב-קו, אף שניתן להעביר בעמדות 'על-הקו' את הסכום שהיה בו גם על פי פרטי בעל הכרטיס בלבד, שם אכן הפעולה אינה מתבצעת מיידית, כיון שמדובר במסלקה מיוחדת המעבירה נתונים במהלך הלילה, ומצליבה בין כלל המכשירים, ועל כן השבת הסכום המוטען ברב-קו הקודם, תיעשה רק בהמתנה של עד 72 שעות עד להצלחת הנתונים].

ההצעה שכן הצעתי למשרד התחבורה [ועדיין לא קבלתי תשובה, ואולי כדאי שגם אחרים יבקשו] רעיון חלקי עבור ילדים, שהיות שמצוי שילד מאבד את כרטיס הרב-קו יותר

<sup>47</sup> לאור זאת שאסור לנסוע ללא תיקוף עכשוי, על כל נוסע לשים לב ליתרה שבכרטיס [בפרט בעידן האחרון כאשר התשלום באוטובוסים העירוניים וברכבת הקלה נעשה ע"י מכשירים שאינם פולטים נייר, וקשה לעקוב אחר סכום היתרה], ולדאוג כי תמיד יהיה בידו רב-קו עם יתרה מספקת של ערך צבור, וזאת כך:

א. מומלץ להטעין את כרטיס הרב-קו מידי פעם בסכומי כסף גדולים המספיקים לכמה שבועות או חודשים, ולהימנע מעגמת הנפש לגלות באוטובוס שהרב-קו ריק [ובנוסף, הדבר גם ימנע טרחה ובזבוז זמן הכרוכים בכל הטעינה].

ואין לחשוש מגניבה או אבידה, כיון שגם במקרים כאלו ברב-קו אישי [לא אנונימי] הזכאות בסכום הטעון נשמרת ומועברת לרב-קו החדש [וגם אם המוצא ישתמש ברב-קו בינתיים אף לנסיעה מחוץ לעיר, הוא לא יוכל לממש יותר מעשרות ש"ח בודדות].

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 הציע שיהיה זה כגמ"ח עבור נוסעים מזדמנים אחרים שנתקעים, בכדי למכור להם תיקוף. ובגליון 'מורה לצמא' פורסם מספר פעמים על רעיון של גמ"ח הנותן תיקוף בחינם ע"מ להחזיר בחינם לנוסע אחר שנתקע, וכן הלאה].

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 מיידית, וכך יש סיכוי נמוך יותר להיתקע.

ד. למי שלא יודע, משרד התחבורה עשה במיוחד עבור הציבור החרדי אפשרות הטעינה המשלבת בתוכה הטעינה טלפונית עם מס' כרטיס האשראי, כשהדבר מצריך את הנחת הרב-קו על מכשיר הטעינה [מיועד בעיקר להורים שלא מעוניינים שילדיהם יסתובבו עם כרטיסי אשראי]:

1. מחייגים למוקד הטעינה האוטומטי של 'רב-קו אונליין' שמספרו 03-7207406.

2. מקישים את מספר הרב-קו שלכם המופיע על גב הכרטיס.

3. בוחרים את פרופיל הכרטיס שלכם [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.

ואם הנהג לא מאשר ולא מסרב, רק אומר 'תעשה מה שאתה רוצה' או 'אין זה מענייני', שמעתי מהגר"י סילמן שגם בזה יש לראות כהסכמה בדיעבד, אולם צ"ע בזה, כפי שנתבאר בהערה<sup>54</sup>.

### ג. חזור מהכותל במוצ"ש

קיים חריג אחד של נסיעה ללא רב-קו, והיא הנסיעה במוצ"ש בנסיעה הראשונה של האוטובוס היוצא מהכותל המערבי לשכונות בעיר, בה ניתן לנסוע ללא תשלום במקום, וזאת על-מנת להחזיר [ואין צורך ממש למחרת, אלא העיקר שיהיה] ללא עיכוב שיכול לגרום לשכחה<sup>55</sup>.

השתדלות לבנתיים לדרישת פתרון לקושי באמצעי התשלום].

ב. בקשה מהנהג לנסוע על דעת להחזיר תיקוף למחרת

על אף הדברים דלעיל סעיף א', שמעתי בפגישה במשרד התחבורה מכמה פקידים, וכן טלפונית מרוב חברות האוטובוסים<sup>49</sup>, כי ישנו פתרון אחד לנסוע שנתקע בטעות ללא יתרה מספקת ברב-קו, וללא אפשרות לקנות ממישהו נסיעה, והיא, לבקש רשות מהנהג לנסוע ללא תשלום על סמך שישלם בהזדמנות הראשונה<sup>50</sup>, וזהו על תנאי שפקח יכול לקנוס אותו<sup>51</sup>, כיון שהדבר עדיין אסור חוקית<sup>52</sup> [ואם יגיע פקח אין להטיל זאת על הנהג<sup>53</sup>].

<sup>52</sup> ואף שהיה מקום להקשות שאם הדבר אסור חוקית, א"כ יש כאן משום גזל, בכל זאת היתר החברות לכך מהווה הסכמה שבשתיקה לנסיעה כזאת, ועל כן אין כאן משום גזל, אמנם מה שהן עדיין מתנות זאת באפשרות להיקנס ע"י פקח, זהו משום שעליו למלא את תפקידו ולקנוס את הנוסעים ללא הבדל, אחרת כולם ישקרו שקבלו אישור.

<sup>53</sup> יש להיזהר מלהטיל את ההיתר לנסיעה על הנהג, משום שיש שאמרו לי שהפקח יקנוס גם את הנהג על כך שהתיר לנסוע לנסוע ללא תשלום, כיון שע"פ החוק היבש אין היתר לנסיעה גם במקרים יוצאי דופן כאלה.

<sup>54</sup> הדבר צ"ע גדול, משום שכיום הנהג לא אחראי כלל על התשלום ואין בידו להוריד אדם שלא שילם, וא"כ כשלא מסרב זה לא שהוא מסכים, אלא שחושב לעצמו כי גם אם יסרב אין לו סמכות על הנוסע, ולכן משאיר את עצמו ניטרלי.

ולא ניתן לומר שהוא העומד הייצוגי מטעם החברה, משום שהדבר דומה לנסוע 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 [ואמנם אם נהג האוטובוס היה מאשר את הנסיעה בודאי שזה אישור, אולם תשובה אדישה זו המוכיחה שהנהג אינו רוצה להתערב בעניין התשלום, זהו משום שהוא באמת רוצה להחזיק את עצמו מבחור].

<sup>55</sup> גורם במשרד התחבורה ומכתב מ'אגד'.

יש לציין, כי הבעייה קיימת במקומות רבים בהם הולכים ברגל בשבת לאכול סעודה שלישית אצל קרובי משפחה בשכונה סמוכה במרחק הליכה, ובמוצ"ש כבר מאוחר והילדים עייפים, ובכל זאת אף ששירותי התחבורה כבר

ממבוגר, כמו"כ לאור תוכנית 'דרך-שווה', בה ההפרש בין נוער למבוגר משמעותי יותר, שיהיה ניתן להנפיק רב-קו אנונימי מיוחד לילדים, וכך תוסר המועקה המגבילה כל נסיעה לחפש את הרב-קו של הילד, וכן לא להיתקע כאשר הרב-קו של הילד נמצא אצל אחד ההורים שכעת אינו בשטח וכדומה.

[באמת זהו 'תזכיר חוק' (על שימוש בכרטיס חכם) משנת התשע"ג בו הוצע שלא יהיה צורך בהנחת פרופיל נוער דוקא רב-קו עם פרטים מזהים, כיון שילד נראה ילד (בודאי עד גיל 14), משא"כ סטודנט אשר תוי פניו אינם מעידים על כך שמגיע לו הנחה, ולכן יצטרך דוקא אישי ולא אנונימי].

גם אם הצעה זו משום מה לא תתקבל, הצעתי שיהיה ניתן להנפיק באופן רשמי כמה כרטיסי רב-קו פעילים על שם אותו הילד בכדי להקל על כולם, וכנ"ל.

<sup>49</sup> חברות 'אגד', 'סופרבוס', 'נתיב/בית שמש אקספרס', 'קווים עילית', 'אלקטרה - אפיקים', 'דן' ו'מטרופולין'.

<sup>50</sup> ובשונה מדיני חוב להלן פרק י"ג, הן מדגישות שזהו בתנאי שמשלם בפעם האחרת [ואילו בחברת 'מטרופולין' פטרו לגמרי מתשלום, ובתיאום הנהג עם הפקח], ויש שהזהירו אותי שלא לשכוח לשלם! בפרט לאחר שזו הייתה הסכמה לפנים משורת הדין, ולא מלכתחילה.

<sup>51</sup> ועיין להלן פרק ט"ו סעיף א', שאף שיש דעות שאין תוקף לקנסות, כאן יהיה הקנס תקף במקרה כזה גם ע"פ דין תורה, כיון שעל דעת כן עלה לאוטובוס.

אין עסקינו עם המדינה אלא עם החברה שאינה מקפידה על כך<sup>58</sup>.

ג. מניעת תיקוף בשל תביעות על החברה

**ישנם** רבים שיש להם טענות רבות, שחלקן מוצדקות, על התנהלות חברות התחבורה הציבורית, וישנם אף כאלו שיש להם תביעות כספיות נכונות כנגד החברה (עיי' בזה להלן פרק ט"ז), אולם למרות זאת, דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן, כי

## פרק ג': נידונים שונים בחובת התשלום

א. תשלום בחברה בבעלות גוי

**לפי** האמור לעיל פרק א' סעיף ב', שנסיעה ללא תיקוף היא גזל מהחברה, א"כ גם בחברה הנמצאת בבעלות גוי, יש בנסיעה ללא תשלום גזל גמור, כי איסור גזל ושואל שלא מדעת נאמרו גם בעכו"ם כמבואר בשו"ע<sup>56</sup> [ורבים טועים ומקילים בגזל עכו"ם שלא כדין].

**יש** לציין שבארץ, פרט לחברות התחבורה הערביות במזרח ירושלים, לא קיימת כיום חברה שהיא בבעלות בלעדית של עכו"ם<sup>57</sup>.

ב. כאשר החברה אינה מקפידה על התיקוף

**במקרה** שהחברה אינה מקפידה שהנוסעים יתקפו את הכרטיסים, כגון בשעות לחץ שהנהגים דוחקים בציבור להיכנס ללא תיקוף, או כפי שמצוי בחברות שונות, בזה אם נאמר שהנסיעה היא עם החברה ולא אצל המדינה, א"כ יש בזה קולא שהרי

<sup>58</sup> וצ"ע, שהרי החברה מקבלת כסף מהמדינה עבור הפעלת הקו, וזאת בדרישה שתדרוש תשלום מן הנוסעים, ועכ"פ לא תיצור אשליה שפטורים מתשלום במקום שהחוק מחייב, ואם כן כשהחברה פוטרת שלא ע"פ כללי משרד התחבורה נמצאת היא נוטלת ממון מן המדינה שלא כדין, ונמצא שהנוסע ללא תשלום גורם לגזל מהמדינה על ידי החברה.

אלא שיש מקום לדון שהחברה מעולם לא נדרשה לדרוש תשלום, אלא רק לתלות שילוט בדבר חובת התשלום ולאפשר תשלום ע"י מכשירי תיקוף. אך אין זה מסתבר, ובודאי שאומדנא דמוכח שעל דעת שהחברה תפטור מתשלום לא ניתן לה כסף להפעלת הקו.

ושמענו מהגר"צ ברוורמן, שאין לראות החלטה מקומית של החברה או נהג לפטור מתשלום, כדי לקבוע שהכסף שניתן מהמדינה לחברה הוא גזל, אלא גם כאשר יש הפרה קטנה של ההתחייבות לגבייה, עדיין ההסכם בתקפו עומד.

פעילים, תקועים מחוסר רב-קו [והלוואי ויהיה פתרון בנידון].

<sup>56</sup> מדברי הרמב"ם פ"א מה' גניבה ה"א והשו"ע סימן שמ"ח סעי' ב' משמע שהוא מן התורה, וכן פסק בשו"ע הרב הל' גזילה סעיף א'. ועי' בשו"ע סימן שמ"ח סק"ב ובסימן שני"ט סק"ב שהביא מדברי היש"ש פרק הגזל בתרא סי' נ' שאינו אלא מדרבנן, והאריכו בזה האחרונים.

<sup>57</sup> התברר כי בחברת 'נתיב/בית שמש-אקספרס' החברה הישראלית 'קרן נוי' השקיעה 40% מהמניות (כעת בשנת 2021 למניינם), ואילו חברת 'גלים' היא חברה בבעלות של שותפים יהודים (אלי ודן בליליוס בעלי חברת 'סופרבוס') וגוי (משפ' אלעסד מהיישוב 'לקיה').

עולה<sup>60</sup>, ועיין בהערה<sup>61</sup> [נידון זה פחות רלוונטי החל מרפורמת התעריפים 'דרך-שווה' בה ישנן 90 דק' של מעבר בכל הנסיעות העירוניות בארץ].

**אכן באופן שעלה לאוטובוס ומיד לאחר שעלה, עוד קודם שהתחיל הנהג בנסיעה גילה את טעותו,**

<sup>60</sup> ויש לדמות זאת למעשה על החזו"א המובא בספר חשוקי חמד (ביצה דף כ"א) וז"ל: סיפר לי גיסי מרן הגר"ח קניבסקי (שליט"א), שבבחרותו חזר פעם משיבת 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 שהיא משום שכירות פועלים או שכירות מקום, שכן היא הקציעה 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 אף משום אוכל חסרונו של חברו שחייב אף שלא נהנה, וכמבואר בסי' שס"ג ס"ו, אך אם מטעם זה לא יתחייב אלא כשיעור החסרון].

ויש להעיר, שבאופן זה שנרדם במהלך הנסיעה כמעשה הנ"ל הרי מתחילה קצץ על נסיעה קצרה, ואח"כ בעת שנרדם אין כאן קציעה נוספת, ומדוע חייב. אך נראה פשוט שהקציעה מתחילה על ב' האופנים, שאם יסע עד ב"ב ישלם סכום מסוים ואם יסע 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 קציעה מעיקרא על ב' האופנים, ולכן כיון שבפועל נסע עד ת"א הקציעה הראשונה מחייבתו על נסיעה זו.

ויש להעיר שלפי זה א"כ בזמנינו שהתשלום הוא ברב-קו, ואין אפשרות לתוספת תשלום במהלך הנסיעה של הפער הנ"ל, ואם ירצה להאריך נסיעתו יאלץ לשלם תשלום חדש על קטע הנסיעה הנוסף בפ"ע, א"כ בהכרח שהקציעה מעיקרא היא רק על הקטע שעלו שילם, ומעתה אם ירדם בנסיעה יש לפוטרו, כיון שאין כאן קציעה המחייבתו [הן אמת שיהיה מקום לחייבו כשיעור החסרון מטעם אכילת חסרונו של חברו, וכנ"ל].

<sup>61</sup> ועדיין מסתפק בזה הגר"צ ברוורמן בזה, כיון שהוא יודע את האמת שהעלייה היא בטעות.

וצ"ע מה בכך שהוא יודע את האמת, והרי סוף סוף דעת החברה [לפי מה שאמד אותה הגר"צ] שכל שהוא משתמש בשירותיה עליו לשלם לה.

הדבר אינו מתיר נסיעה ללא תשלום, וראה בהערה<sup>59</sup> מדוע לא ניתן לומר בזה "עביד איניש דינא לנפשיה".

**ד. נסיעה ללא צורך**

**כאשר נוסע עלה בטעות על קו אוטובוס עירוני אחר מהדרוש לו או שעלה על הקו הרצוי אולם במסלול הנגדי, ועדיין לא שילם, דעת הגר"צ ברוורמן שכל שהוא נסע כברת דרך באוטובוס, לכאורה עליו לשלם עבור הנסיעה, שכן החברה אינה נכנסת לדעתו של האדם, אלא כל שהוא משתמש בשירותיה עליו לשלם לה, ועל דעת כן הוא**

<sup>59</sup> שמענו מהגר"צ ברוורמן כי גם במקרים שיש עביד איניש דינא לנפשיה [מבואר בשו"ע חו"מ סי' ד', ועיין בפתחי חושן הל' הלוואה ריש פ"ו], הוא דווקא בחוב מבורר, ובסכום מבורר, כיון דבלא"ה יש טענת מאן שם לך, וזה צריך להתברר בדין תורה, או בערכאות בהיתר ב"ד, וודאי שאין האדם יכול להיות פוסק לעצמו ולקבוע אשמת החברה.

ולמעשה, ברוב פעמים תביעות בנ"א כנגד חברות התחבורה הציבורית אינן בהפסד ממון, אלא במניעת ריווח, או בענין של עגמת נפש, שעליהם הם פטורים בכל מקרה עפ"י דין, ואע"פ שהחברה מפעילה את התחבורה ומקבלת תקציבים מהמדינה, על דעת לשלם גם עבור הפסד ריווח, 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.

והננו להביא את דעת הגר"י סילמן (ע"י נכדו) בזה, כדלהלן: **א.** תביעה ממונית ישירה, 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, אלא שרוצה לקבוע את דרכי הגבייה (כדלהלן הערה 83), מותר לגבות בדרך שנראית לאדם [וכגון באופן שתיקף פעמיים, שיכול לעלות פעם אחת בלי לשלם, במיגו שלא נסע בכלל, וכדלהלן פרק ד' סעיף א', ולשיטתו של הגר"י שם].

**ב.** תביעה ממונית שאינה ישירה, כגון קנסות או פיצויים על עבודה שהפסיד, אף שבבית משפט יוכלו להוציא, כל שלא תבע בב"מ"ש לא חשיב חוב ממון מבורר, ולא עביד דינא (וכדלהלן פרק ט"ז סעיף ג').



קטנים שלא תמיד זוכרים לתקף כשהם עולים עם חבריהם בעליזות לאוטובוס, האב מחויב לדאוג שהילד ישלם, וגם אם אין לאב תועלת בנסיעה ויכגון שמבחינתו יכול הילד ללכת ברגל, אזי מדין חינוך על ההורים לעמוד עליהם ולברר אם הם משלמים בזה כראוי [ועיין בהערה<sup>63</sup> כמה סיבות לכך].

ז. קיוונו נסיעות באיבוד הערך הצבור שהיה לו ברב-קו

**כאשר** היה לאדם רב-קו עם ערך צבור שהושמד בטעות, או רב-קו אנונימי שהושמד, ניזוק או נאבד [באופן שברור כי אין אפשרות שאדם אחר ימצא אותו וישתמש בו], כך שאינו יכול לממש את יתרת הערך הצבור בו, דעת הגר"צ ברוורמן שלא ניתן לקזז לעצמו את הסכום ע"י נסיעות ללא תשלום, כיון שהסכום הטעון ברב-קו נמצא אצל המדינה, ואין בכך היתר להתקזז מול החברה שלא תקבל את תמריץ התיקוף, ואף אוסרת לנסוע באוטובוס ללא תיקוף תקין – אף אם יחזיר את תמריצי התיקוף

<sup>63</sup> בכלל, 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 ולא ודאו שהוא תיקף [והוצי' ממעשה 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'.

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

ד. ישנם ילדים המשלמים על חבריהם בהמשך הנסיעה וגורמים להוריהם הפסד כספי גדול כאשר הדבר נעשה לאחר 3 דק' מהתיקוף הראשון בחברות 'אגד' ו'סופרבוס' כפי שנתבאר להלן הערה 109, וכן להיפך, הם לווים נסיעות מחבריהם לאחר 3 דק' וגורמים להורי הילדים האחרים נזק.

אלא שכאשר פנה לרדת אחר את המועד ויסגור הנהג את דלתות האוטובוס בעדו, ובעל כרחו נאלץ להמשיך בנסיעה עד התחנה הבאה, בזה נראה שפטור הוא מתשלום, כיון שהקציצה חלה בתחילת הנסיעה ובשעה זו כבר היה מצוי באוטובוס בעל כרחו וחזר בו מהקציצה<sup>62</sup>.

**ועוד** נראה, כי כשעלה בטעות על האוטובוס הבינעירוני הלא נכון, ועדיין לא תיקף, ובתוך תחנות האיסוף, עוד טרם היציאה מהעיר, ירד ועלה שוב על האוטובוס הנכון, אינו צריך לתקף על הנסיעה באוטובוס הראשון, שהרי תחנות האיסוף הללו אינן ברות תשלום.

ה. המתכוין לקנות חופשי חודשי או יומי

גם אדם העומד לרכוש חופשי חודשי או יומי באותו היום, ומטעמים שונים לא יכול לעשות זאת כעת, אסור לו לעלות לאוטובוס בלי לתקף (הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן), וגם לא יכול אח"כ לקזז אחורה את נסיעות אלו.

ו. ילדים הנוסעים למוסדות

**רבים** הם הילדים הנוסעים מידי יום בתחבורה הציבורית הלך ושוב, ופעמים רבות הם אינם מתקפים את הכרטיס, בפרט כאשר מדובר בילדים

<sup>62</sup> ובדומה לזה יש לדון באדם שעלה לאוטובוס וגילה שהרב-קו שלו ריק, ובפנותו לרדת אחר את המועד ונסגרו הדלתות בעדו, האם יצטרך לשלם על התחנה שנסע קודם שהתאפשר לו לרדת.

ונראה שבאופן זה, אף אם גילה שהרב-קו ריק לאחר שהתחיל הנהג בנסיעה פטור הוא מתשלום, שכן כאן מחוייב הוא לרדת מחמת דרישת החברה, וודאי שלא הסכים מתחילה לקציצת תשלום מלא עבור נסיעה של תחנה אחת בלבד שאינה מביאה אותו למחוז חפצו.

## פרק ד': תקלות אמצעי תשלום

## א. חוסר אמצעי תשלום באוטובוס

**הנוהל** של משרד התחבורה קובע, כי במידה וכל מכשירי התיקוף באוטובוס מקולקלים למשך כל זמן הנסיעה, הנוסעים פטורים מכל תשלום [גם כשהנהג מבקש לתקף במועד אחר. וראה להלן סעיף ג']<sup>66</sup>.

**פטור** זה נקבע בכל מצב שאין אפשרות לתקף ומכל סיבה שהיא, בין באוטובוס של החברה ובין באוטובוס תגבור של חברה חיצונית. אולם, אם במשך הנסיעה קיים זמן מסוים שבו המכשיר פועל, או שקיים מכשיר תיקוף תקין אחד באוטובוס [גם אם שאר המכשירים תקולים], חובה לתקף את הרב-קו<sup>67</sup>. כמו"כ מסיבה זו, במקרה שכרטיסן עלה לאוטובוס ועקף בטעות את אחד הנוסעים, נוסע זה אינו פטור מתשלום, מאחר והועמד לפניו אמצעי תשלום, והיה עליו לפנות לכרטיסן בבקשה לתיקוף.

## ב. חוסר אמצעי הטענה או רב-קו מקולקל

**כאשר** קיימת ליד התחנה עמדת הטענת רב-קו שאינה תקינה, ובעקבות כך הנוסע נשאר ללא ערך צבור בכרטיס, או שכרטיס הרב-קו של הנוסע אינו

באופנים אחרים (וכדלהלן פרק י"ד סעיף א'), וכפי שנתבאר לעיל פרק ב' סעיף ג'.

**ואמנם**, היה מקום לקזז את הסכום בנסיעה ללא תשלום ברכבת ישראל שהיא ממשלתית [במקרה שאין חילול ה'], אולם דעת הגר"צ ברוורמן שגם זה לא אפשרי כיון שכך נקבעו הכללים של משרד התחבורה, שבעל הכרטיס אינו יכול לדרוש את חובו כאשר כרטיסו נעלם, וא"כ יש כאן ויתור מראש של הנוסע על תביעה זו<sup>64</sup> [ובוודאי שבמקום שאפשר שאדם אחר מצא אותו וישתמש בו, שהמאבד אינו יכול לגבות את כספו בנסיעות חנימיות (וראה בהערה<sup>65</sup> לגבי דין המוצא כרטיס רב-קו)].

<sup>64</sup> כמובן שזהו לחוששים לגזל בכספי המדינה, בעוד שאלו שאינם חוששים לגזל, לא יפתרו את בעיית הרב-קו, כיון שבין כך הם ימצאו דרכים שונות בכדי להשתמש מתשלום בנסיעה ברכבת ישראל.

<sup>65</sup> אדם שמצא כרטיס רב-קו אישי עם פרטים מזהים, חייב בהשבת אבידה, כיון שיש לו סימן, וברוב עכ"ם וכדו' פטור מהשבה, אולם אסור למוצא להשתמש בכרטיס, מכיון והמאבד יכול לקבל את כספו בחזרה מהחברה, הרי השימוש בכרטיס והוצאת הכספים הנמצאים בו, מהווה מעשה גזילה. ואם מצא רב-קו אנונימי אף שאין בו פרטים מזהים, שמעתי מהגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן, שיש להשיבו, כיון שיש בכרטיס סימן מובהק כמה סכום היתרה בכרטיס, אשר רבים יודעים אותו, וא"כ הרי בזמן מציאת הכרטיס הוא עדיין לא התיאש, א"כ הרי יאוש שלא מדעת, וגם אם בסופו של דבר המאבד יתיאש, כיון שלא אמר' בזה אדם ממשמש בכיסו.

עוד שמענו מהגר"צ ברוורמן, שגם אם אפשר שהבעלים התיאשו כבר בזמן מציאת הרב-קו, אפשר שהוא ספק יאוש, ובאנו בזה לדברי הפוסקים, שלגבי ספק הינוח מחלוקת הראשונים אם הרי אלו שלו מספק, ולענין ספק יאוש עי' בספר חדושי רבי ראובן ב"מ סי' י"ח ובס' אריה דבי עילאי אהע"ז סי' ל"ה, שהביאו הרבה מקורות לענין זה.

ויש לעיין, האם המספר הייחודי של הרב-קו אנונימי הוא סימן או שנאמר כי בנ"א אינם יודעים את מס' הרב-קו האנונימי שלהם ואינם שומרים על החשבוניות.

ואחי הרב דוד העיר כי אדרבא, בד"כ בנ"א אינם זוכרים לא את מס' הרב-קו ולא את היתרה המדוייקת, ומה שגורם להם לדעת הם חשבוניות שנשמרו להם מנסיעות בינעירוניות,

וממילא יש יותר סיכוי לסימן של מס' הרב-קו המופיע על כל החשבוניות מאשר היתרה שאינה תמיד מעודכנת, משום שמצוי שנסעו כמה פעמים לאחר הנפקת החשבונית.

<sup>66</sup> ומובן שאין בעיה לעלות על אוטובוס כזה לכתחילה.

<sup>67</sup> הנה מכתב עדכני ממשרד 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".

לכל הפחות לתיקוף מינימלי כפי שנתבאר בהערה<sup>71</sup>.  
אולם דעת הגר"י סילמן (ע"פ נכדו) כי יש לחברה  
זכות לדרוש תשלום גם נגד כללי משרד התחבורה<sup>72</sup>  
[ויש לדון במקרה זה שמבקשים ואינם דורשים].

ד. לעלות לאוטובוס לאחר גביית הכרטיסן או לרדת  
לפניו.

**באוטובוסים של תגבור שעולה כרטיסן באחד**  
התחנות של הכניסה/יציאה מהעיר, דעת הגר"י  
סילמן והגר"צ ברוורמן, כי מותר לנוסע לעלות  
לכתחילה בתחנה שהוא יודע שהיא נמצאת לאחר  
התחנה שהמתקף עומד בה, או לרדת בתחנה שלפני  
התחנה שהמתקף עומד [בד"כ בכניסה/יציאה  
מהעיר], אפי' שעקרונית היה מעוניין לרדת רק  
בתחנה הבאה, ועושה זאת רק בכדי להפטר

תקין, כל זה אינו פוטר אותו מתשלום<sup>68</sup>, וכן הסכימו  
הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן.

ג. זמני תגבור

אף כי נוכחנו שע"פ הנוהל, כל עוד לא עלה  
כרטיסן לתקף את הרב-קו באוטובוסי תגבור,  
הנוסעים פטורים מתשלום, וזאת גם בנסיעות תגבור  
יוצאי דופן<sup>69</sup>, בכ"ז, חברת 'קווים-עילית' מבקשת  
[ואינה דורשת (שזה אסור להם חוקית)] תשלום  
בימים הסמוכים לנסיעה עבור האוטובוסים של  
חברות חיצוניות שהוצאו לתגבור בזמני עומס,  
מכיון שלא תמיד החברה מצליחה להעמיד כרטיסן  
לכל האוטובוסים [ובפרט במקרים שהנהג  
באוטובוס החיצוני לא עצר לגבייה על דעת עצמו,  
או על סמך נוסע שאמר לנהג שהנוסעים ישלמו  
בפעם אחרת].

**ונחלקו בזה גדולי הדיינים, דעת הגר"צ**  
ברוורמן, כי מעיקר הדין הנוסעים פטורים מלשלם  
על כך, משום שהנוהל הרשמי של משרד התחבורה  
פוטר זאת, והוא מזרים לחברות סכומי עתק על סמך  
כללים אלו. ואפשר שלפנים משורת הדין אין זה  
בדין שהחברה שמתאמצת להעמיד תחבורה לציבור  
תפסיד מכך<sup>70</sup>, ולכן מי רוצה לשלם להם יש לדאוג

<sup>71</sup> היות ולחברה אין שום תועלת מדמי הנסיעה בשלמותם  
כשזה לאחר מעשה, א"כ, די לעשות זאת בפרופיל של 'נוער'  
הנותן לחברה דמי תמריץ תיקוף וספירת תיקופים גבוהה  
לתקופת התגבור.

וראה להלן פרק י"ד סעיף א' האם מותר לעשות זאת בתיקוף  
באמצע מעבר (כעת לא כ"כ מצוי בחברה זו), מה שנותן  
לחברה את דמי תמריץ התיקוף, על חשבון המדינה שלא  
מקבלת את תמורתו.

<sup>72</sup> לכאורה מחלוקת זו תלויה היא בשאלה העקרונית האם יש  
לחשוש לגזל בכספי המדינה או לא. שלפי הסבורים שיש  
לחשוש לגזל בכספי המדינה, א"כ הוראה זו מחייבת את  
החברה - למרות שלחברה נגרם הפסד כספי של דמי התיקוף  
המגיעים לה, כיון בהסכם שהחברות חתמו עם משרד  
התחבורה הן התחייבו לנהוג לפי הוראות אלו, ועל סמך זה  
מועברים להן סכומי עתק.

אמנם, אלו שאינם חוששים לגזל בכספי המדינה, א"כ  
לשיטתם גם בעלי החברות יכולים שלא לחשוש לגזל בכספי  
המדינה, ועל כן אף שהמדינה קובעת לחברה כללים תמורת  
הכספים שהיא מזרימה להם, אין זה מחייב את החברות  
כלום, ולפ"ז הנוסעים יצטרכו לשלם בהזדמנות אחרת באופן  
שהחברה מבקשת תשלום גם כשהמכשירים תקולים.

<sup>68</sup> עפ"י מסמך שהתפרסם, וכן עפ"י התכתבות ופגישה עם  
משרד התחבורה.

<sup>69</sup> ואכן, אף שהדבר נוגד את ההגיון, בחברת 'אגד' לא בקשו  
תשלום באוטובוס שלא היה בו מכשיר פעיל, גם בתגבורים  
גדולים כמו במירון בל"ג בעומר או בלויית הגר"ח קניבסקי  
זצ"ל.

<sup>70</sup> השכל הישר אומר את מה ששמעתי מגורם בכיר בחברה,  
שאי תיקוף יגרום לחברה לאבד את המוטיבציה לתגבור  
בקצב שכזה.

## ז. אוטובוס צפוף

**במקרה** שהאוטובוס העירוני מלא וצפוף בנוסעים [כפי שמצוי בקווים רבים בערים הגדולות<sup>76</sup>], 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 אל מכשיר תיקוף תקין באופן אישי, או להעביר אותו דרך אחרים<sup>77</sup>, כמו כן, המצב באוטובוס אינו סטטי, אלא הוא נתון לשינויים עם ההורדה והאיסוף בתחנות במשך הנסיעה<sup>78</sup>.

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

<sup>76</sup> אגב, מן הראוי שבאוטובוסים 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 [ועיין להלן פרק י"ב סעיף ב' לגבי עגלת תינוק פתוחה].

<sup>77</sup> כפי שבעבר, טרום תקופת העלייה מכל הדלתות, בעלי עגלות התינוק העולים בדלת האחורית היו שולחים את הרב-קו לתיקוף אצל הנהג.

<sup>78</sup> הבשורה הטובה בנושא בירושלים היא, שבדיוק בתקופה זו בעז"ה התחבורה הציבורית בירושלים הולכת להיות מתוגברת מאוד, הן ע"י חברת 'סופרבוס' אשר מקבלת לידה עוד ועוד קווים [עד קרוב ל-50% מכלל הקווים העירוניים], הן ע"י חברת 'אגד' שיתגברו את הקווים שיישארו לה, והן ע"י חברה שלישית (יתכן חברת 'פסגות-איזיבס'), בתקווה שכך הצפיפות של האוטובוסים העמוסים של ירושלים תפחת.

מהתשלום. וזהו מכיון שעל פי כללי משרד התחבורה זכותו לבחור בכל קטע נסיעה שמעוניין בו [כל זמן שיוורד/עולה בתחנה רשמית], וא"כ גם ע"פ דין תורה, מותר לו לרדת בתחנה קודמת לתחנה בה קיים כרטיסן, ואיננו חייב להמשיך בנסיעה נוספת כדי לשלם.

**מובן** שאין היתר 'לברוח' ולרדת בדלת האחורית בעוד שהכרטיסן עולה בדלת הקדמית, משום שזה נחשב שהועמד לפניו אמצעי תשלום בזמן הנסיעה בקטע הדרך בו הוא נסע.

ה. מכשיר הנהג המאפשר רק קוד גבוה מהמבוקש

**כשאין** באוטובוס מכשיר בקוד מתאים לנסיעה, רק מכשיר המאפשר קוד גבוה מהמבוקש<sup>73</sup>, דעת הגר"צ ברוורמן, שבמקרה זה פטור הנוסע מתשלום, וכמכשיר מקולקל. וכך נתקבל מכתב מ'אגד' (ראה הערה<sup>74</sup>) אשר לכאורה רלוונטי לכל החברות.

ו. מכשיר המאפשר רק קוד נמוך מהמבוקש

**כאשר** מכשיר התיקוף מאפשר תשלום רק בקוד הנמוך מהקוד המתבקש לנסיעה זו, ככל שהנוסע תיקף את הכרטיס, יצא בזה יד"ח ואינו מחויב להשלים בפעם אחרת לפי הקוד המקורי, והוא אף אינו אמור להיקנס על כך<sup>75</sup>.

<sup>73</sup> וכגון; שמעתי על אוטובוס של קו מסויים במודיעין עילית שהנהג עדיין בטעות את המכשיר במספר קו נכון, אולם של עיר אחרת, שהקוד בו גבוה יותר. עוד שמעתי על אוטובוס בב"ב שהעדיכון של התחנות מהלווין נתקע על תחנת המוצא ברמת גן, כך שאמנם מחיר נסיעה בודדת זהה למחיר פנימי של נסיעה בב"ב, אולם מכשירי התיקוף לא הסכימו לקבל את החופשי פנימי של ב"ב כנסיעה פנימית בב"ב.

<sup>74</sup> "הדבר פשוט שדינו של מכשיר המראה קוד גבוה מהנצרך, ללא אפשרות לשנות את הקוד, כמוהו כמכשיר תקול שאינו מאפשר תשלום, ובמקרה זה איש לא יוכל לבוא אל הנוסע בטענות".

<sup>75</sup> ואם הנוסע נקנס עבור כך, עליו להתלונן והקנס יבוטל (מתבסס על פגישה עם משרד התחבורה).

2. באיזור מסויים בארץ הנפקת חופשי יומי מקומי נותן אפשרות לנסוע באותו יום בכל הארץ, השאלה היא האם אכן ניתן לממש זאת.

3. ישנם שהרב-קו הפך להיות חופשי עד לשנת

2041...

4. ישנם המחזיקים חופשי מוזל של איזור 1 אשר פועל גם על נסיעה מחוץ לאיזור.

**ואמנם** בשאלות אלו רק המדינה מפסידה ולא החברה המקבלת תיקוף תקין, אולם דעתו הכללית של הגר"י סילמן במקרים מעין אלו שבתקלה קבועה ושיטתית [מערכתית/סיסטמית], אין בכך בעיה ואף לא צריך להודיע על כך, כיון שמסתבר שמשרד התחבורה או החברה מודעים לזה ומקבלים זאת על עצמם.

והגר"צ ברוורמן מסתפק בסוגי תקלות שהחברה מקבלת דמי תמריץ בעוד שהמדינה לא קיבלה על כך כל תמורה, כך שעל ידי העברת דמי תמריץ מהמדינה לחברה יש כאן גזל מהמדינה [בניגוד למקרה שהמדינה מקבלת תשלום עבור התיקוף הראשון, ולכן אינה מפסידה מדמי התיקוף הנוסף שמועבר לחברה].

**יש** לציין כי הסכימו הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן, שמותר לנסוע לעלות לאוטובוס עמוס למרות שהוא יודע מראש שלא יוכל לתקף בו את הרב-קו].

ה. ביטול חופשי יומי כאשר המכשיר מקולקל

**אדם** שרכש חופשי יומי, וכשנסע באוטובוס נוכח כי המכשיר מקולקל וממילא התברר שלא היה לו צורך ברכישת חוזה החופשי לאותו יום, פשוט שיכול לבטל את חוזה החופשי [הדבר מתאפשר באופן שבו נעשתה הטעינה]<sup>79</sup>, ובכפוף לכך שנעשה בו רק שימוש אחד<sup>80</sup>.

ט. תקלה לטובת הנוסעים

**ישנן** כמה דוגמאות של תקלות לטובת הנוסע:

1. פעמים, כאשר הרב-קו עבר ביקורת אצל מבקר ברכבת הקלה, הרי שאח"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 שהוריד סכום חדש מהערך הצבור.<sup>81</sup> ויש לדון אם מותר להשתמש עם כל ה-90 דק'.

<sup>79</sup> לכאורה עמדת מזומן של 'קווים-עילית' לא תחזיר את התשלום, אולם לא בדקתי זאת מעולם.

<sup>80</sup> אין לי ניסיון בכך. וכששאלתי את האחראים מטעם 'על-הקו' או חברה 'רב-קו' אונליין' לא קבלתי תשובה ברורה על אפשרות ביטול כשנעשה שימוש אחד. אולם ע"פ הנוהל הדבר אמור להתאפשר [כמו"כ איני יודע האם הנסיעה שכבר נסעו מתבררת כנסיעה בחינם או שמקזזים אותה בזמן הביטול].

<sup>81</sup> לא רציתי להודיע על כך למשרד התחבורה. אולם זאת עוד הוכחה שישנם כשלים בתיאום בין המכשירים עבור 90 דק' של המעבר.

**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 "עבד אינש דינא לנפשיה"<sup>84</sup>, היות והוא מעדיף להימנע מהטרחה של הפנייה לחברה לצורך קבלת ההחזר, בפרט כשההחזרה מתבצעת רק בעמדות הרב-קו שזמן ושווי הנסיעה לשם הם יותר מדמי הנסיעה אותו הוא מבקש לקבל בחזרה.**

**ושמעתי בזה מהגר"צ ברוורמן, שלדעתו לא ניתן להתיר את הדבר, כיון שמי שתיקף תיקופים מיותרים התביעה שלו היא על המדינה שקיבלה את דמי התיקוף לחינם, ולא על החברה שאינה מרשה לו לעלות ללא תיקוף תקין, ומה שהמדינה העבירה לה דמי תמריץ תיקופים הוא תשלום עקיף שאינו ישיר מהנוסע<sup>85</sup> [וכך יצטרך לנהוג מי שחושש לגזל בכספי המדינה וסבור שיש לה ישות].**

**אמנם מהגר"י סילמן שמעתי, שיכול לגבות מהחברה בהזדמנות אחרת [כמובן באופן שאין חשש לחילול ה', בכך שיראהו אדם או שייתפס ע"י פקח], משום שהנסיעה היא מול החברה אשר חלק**

## פרק ה': תיקופים שגויים

### א. תיקוף מס' נסיעות גבוה מהנדרש

**נוסע תיקף בטעות מספר נסיעות גבוה מעבר למה שהוא מחויב, ואינו יכול לבטל את התיקוף, וכך גם כשהנהג תיקף כמות גבוהה מדי של נוסעים, ועבר זמן מכדי שיוכל לבטלו<sup>82</sup>, החברה איננה מאפשרת לנוסע לנסוע בהזדמנות אחרת ללא תשלום על בסיס התיקוף שתיקף בטעות, אלא מזמינה אותו לפנות אליה שתחזיר לו את הנסיעה<sup>83</sup> באופן שהיא מעוניינת להחזיר [ע"י גישה לאחד מקופותיה, קבלת שובר בדואר או זיכוי בחשבון הבנק].**

<sup>82</sup> כאשר הנוסע מתקף במכשירים האחוריים, לא ניתן לבטל את התיקוף, גם לא אצל הנהג, אולם כאשר התיקוף נעשה אצל הנהג, עדיין קיימת אפשרות לבטל את התיקוף תוך 5 דקות מהתיקוף [עקרונית לנהג קשה לבטל תיקוף כאשר הוא תיקף בינתיים לנוסע אחריו, אולם עדיין קיימת אופציה שכזאת לחפש את התיקוף לפי המס' המופיע בפתקית, וגם זה רק בתוך 5 דקות מהתיקוף (ונהגים מאוד אינם אוהבים לעשות זאת באמצע נהיגה)].

<sup>83</sup> (פגישה עם משרד התחבורה, התכתבות עם אגד, ושיחה עם 'קווים', 'מטרופולין', 'נתיב' בית שמש אקספרס' ו'סופרבוס').

וזהו ע"פ '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) אז אצל אחד מהם.**

**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 7 התנועות האחרונות ע"ג הכרטיס ו/או שאין בידי הנוסע קבלה מתאימה, יש להגיש זאת למחלקת פניות הציבור של משרד התחבורה.**

<sup>84</sup> וכרבי נחמן בב"ק כז: ושו"ע חו"מ סי' ד' "יכול אדם לעשות דין לעצמו" וכו'.

ואין בזה את הטענה של מי שם לך, כיון שהסכום ידוע.

<sup>85</sup> אמנם יש להעיר בזה, שגם בלי טענת "עבד אינש" לכאורה הרי אין מטרת החברה להתעשר שלא כהוגן על חשבון טעויות שביצעו הנוסעים [וכ"ש הנהגים], ופשוט שלולי חשש נזק שיגרם להם היו מאפשרים למי שידוע שאכן חויב מספר תיקופים שלא כדין, להחזירם לעצמו ע"י נסיעות ללא תיקוף. וכל הטעם שאין מסכימים לכך זהו רק משום שאם יאפשרו לעשות כן תבטל תורת הקנסות, ובעקבותיה תורת התשלומים בכלל. ומעתה, הרי אומדנא מוכרחת (והוגנת לכל הצדדים) היא, שמסכימים הם שיחזיר הנוסע את הנסיעות לעצמו ע"י נסיעה ללא תיקוף, אך על דעת שלא יהא בטיעון זה בכדי להצילו מקנס, וכך יצאו שתי הצדדים נשכרים והוגנים.

כאשר נוסע טעה ותיקף בקוד גבוה מהנדרש, וכן כשהנהג תיקף כך וכבר עבר זמן מכדי שיוכל לבטל אותו, לכו"ע אינו יכול לגבות את חובו ע"י נסיעה אחרת ללא תשלום, כיון שבנסיעה האחרת החברה תפסיד את דמי תמריץ התיקוף שהיתה אמורה לקבל, ובמקרה כזה הברירה היא רק לפנות לפניות הציבור של החברה, וע"פ הנוהל, היא אמורה להשלים את ההפרשים.

[וגם לדעה לעיל סעיף א' המתירה לקזז נסיעות, לכאורה כאן אין לומר שיסע ללא תשלום וישלים לחברה בהזדמנות אחרת את דמי תמריץ התיקוף, כיון שהפרש דמי הנסיעה בין הקוד הגבוה לקוד הנמוך נכנס למדינה, ואילו את הקיזוז משום "כעין עביד איניש" הוא גובה גם מהחברה שלא תקבל תמריץ תיקוף על הנסיעה].

ג. נהג שתיקף מס' 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 ברוורמן שהנוסע פטור מתשלום כיון שהוא מצידו עשה את הנדרש, והרי זה כמכשיר מקולקל שנתבאר לעיל פרק ד' סעיף א'<sup>90</sup>, שהרי הטעות נעשתה ע"י הנהג שהוא נציג החברה.

ד. נוסע שתיקף מס' נסיעות נמוך מהנדרש

<sup>90</sup> 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 הערות 93, 99).

מדמי הנוסע הגיעו אליה [הגם שזה דרך המדינה], וכן אין לה הפסד ממוני ממשי עי"ז שיסע כעת על חשבון מה שחייבים לו, וא"כ יש כאן כעין "עביד איניש דינא לנפשיה"<sup>86</sup> בסכום מבורר (כדלעיל הערה 59) כלפי החברה שחייבת לו נסיעה, וכאן הסכום מבורר מכיון שהחברה מחויבת להחזיר זאת<sup>87</sup> ע"פ 'נוהל החזרים וזיכויים בתחבורה הציבורית' (לעיל הערה 83)<sup>88</sup> [ועיין בהערה דצ"ע בזה<sup>89</sup>].

ב. תיקוף בקוד גבוה מהנדרש

<sup>86</sup> אמנם קשה, שכיון שאתנין עלה מכח עביד איניש דינא לנפשיה, א"כ צריך לחשב לפי שווי הנסיעה האמיתי, ולא לפי המחיר המסובסד, אולם דחה הגר"צ ברוורמן שכיון שיש קציצה למחיר נסיעה הרי עכשיו זהו המחיר.

<sup>87</sup> יש לציין, כי לדעה זו הגם שאדם יכול להחזיר את כספו לעצמו במקרה של תיקוף שגוי, אין שום היתר לתקף מראש מס' תיקופים, ובזה החברה תהיה 'חייבת' לו. כיון שכל המושג של "עביד איניש" הוא רק כשנוצר חוב, משא"כ אם יבוא אדם ויזרוק את כספו לאדם אחר, וכי יוכל אח"כ לתבוע אותו את כספו? הרי זה נחשב כמי שמאבד ממונו בידיים [הגע בעצמך! אדם ישלשל כסף לקופת המכולת השכונתית, האם יוכל אח"כ לעשות "עביד איניש" ולקחת מוצרים ללא תשלום לפי הסכום ששלשל אצלם?].

<sup>88</sup> ויש לעיין האם כמו"כ כשנוסע תיקף בטעות נסיעה חדשה ברב-קו מסויים, בשעה שהיה לו רב-קו אחר בעיצומה של נסיעת מעבר, מה דינו לפי הסברא (לעיל הערה 85) שאומדים את דעת בעלי החברה, האם ניתן לעשות "עביד איניש", או שזה דומה לדלהלן סעיף ח'.

<sup>89</sup> [אמנם סברא זו של הגר"י סילמן צע"ג:

א. למעשה פדיון התיקוף מגיע למדינה, וא"כ ממ"נ, אם נאמר שיש גזל בכספי המדינה, א"כ יש לה יישות והתשלום על הנסיעה הגיע אליה ולא שייך "עביד איניש" על חשבון החברה, וכסברת הגר"צ ברוורמן לעיל, ואם נאמר שאין גזל בממון המדינה א"כ אין לה ישות, והרי היא כקופת הפקר, וגם כן לא יוכל לגבות את חובו מהחברה.

ב. אם אכן יש כאן "עביד איניש", מה לי לחשוש אם יש נזק לחברה, והרי גמ' מפורשת בב"ק כח. שכישי רשות לעביד איניש אזי "משבר ויוצא משבר ונכנס". רצ"ע.]

**נוסע** שתיקף בטעות על ילד ברב-קו של מבוגר וחזר ותיקף ברב-קו של הילד, לכאורה היות וע"פ הנוהל לא חייבים לזכות אותו [הגם שיתכן שיהיו חברות שיזכו אותו כמתן שירות ללקוח], כיון שברגע שתיקף על הילד בכרטיס המבוגר התשלום חל עליו, א"כ לכל הדעות לא יכול לתקף שוב בנוער ולקזז לעצמו נסיעה, כיון שגם לדעה שיש "עבד איניש", הרי לא אומרים זאת בחוב שאינו מבורר, וכאן לא ברור שהחברה צריכה להחזיר תיקוף, כי אין כאן תיקוף שגוי בדמי הנסיעה עצמם אלא רק הפסד הנחה של פרופיל נוער [אמנם החברה תצטרך להחזיר לו את התיקוף בפרופיל נוער שדינו זהה לתיקוף מיותר, כפי שנתבאר לעיל סעיף א'].

ט. **נוסע שעלה בטעות על אוטובוס אחר**

**כאשר** נוסע עלה בטעות על קו אוטובוס אחר מהקו הדרוש לו או שעלה על הקו הרצוי אולם במסלול הנגדי, ותיקף, וכשגילה את טעותו ירד מיד מהאוטובוס, ראה לעיל פרק ד' סעיף ג' שישנם אופנים שגם נסיעה כזו חייבת בתשלום, ובאופנים אלו לכל הדעות הוא לא יכול לקזז לעצמו נסיעה עתידית.

**אמנם** אם הנהג [באוטובוס הבא שעליו עלה] פטרו מתשלום הרי הוא פטור מלשלם, משום שיש בזה סמכות לנהג מתוך שיקול דעת שהנוסע לא השתמש בפועל בדמי נסיעתו (וכמבואר לעיל פרק ב' סעיף ב')<sup>91</sup>.

<sup>91</sup> וכך אמרו לי בע"פ גם במשרד התחבורה ובשאר החברות המנויות לעיל הערה 49 שלנהג יש סמכות לדבר הגיוני כזה [ואמנם תשובת חברת 'קווים-עילית' על מקרה זה הייתה כי יש לתקף גם על הנסיעה השנייה, כיון שבפועל הוא נסע לפחות תחנה אחת, ועליו לשלם עבור כך כמו כל טעות כספית, ואין לנהג סמכות על מקרה כזה. למעשה אם הנהג פטור, הרי הוא הנציג מטעם החברה שעומד מול הנוסע].

**במקרה** שהנוסע הוא זה שתיקף מספר נוסעים נמוך מהנדרש, חובה עליו לתקף מידית את התיקוף המתאים. במקרה שכבר אינו יכול, דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן שהנוסע הנוסף יצטרך לרדת מהאוטובוס [אא"כ הנהג יאשר לו נסיעה ללא תשלום עכשוי, וכדלעיל פרק ב' סעיף ב'], כיון שהטעות היא שלו, ואינה קשורה לחברה שאפשרה לו את התשלום [ולכאורה אינה מחויבת לאפשר הוספת שני נוסעים על רב-קו אחד, אלא מצידה שיביא רב-קו אחר וישלם בו].

ה. **נהג שתיקף קוד נמוך מהנדרש**

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

ו. **נוסע שתיקף קוד נמוך מהנדרש**

**אם** הנוסע הוא זה שתיקף בטעות קוד נמוך מהנדרש, דעת הגר"צ ברוורמן שאף שלכתחילה יש לתקף את הקוד המתאים, אפשר שבדיעבד היות והחברה איננה מפסידה מכך, א"כ יכול לנסוע ללא תשלום נוסף, ועדיין צ"ע בזה להלכה.

ז. **ילד [או אב על ילדו] שתיקף בטעות ברב-קו של פרופיל רגיל**

**במקרה** שנתקע בלי הרב-קו של הילד ומשלם עליו ברב-קו של מבוגר, שמעתי מהגר"צ ברוורמן שבאופן זה לכל הדעות [גם לסוברים "כעין עבד איניש"] אינו יכול לחזור ולגבות את ההפרש בנסיעה אחרת, ע"י שיתקף המבוגר ברב-קו של נוער, כיון שהנחת הנוער מבוססת בתשלום ע"י הרב-קו בעל הפרופיל המוזל, בהעדר תיקוף ברב-קו זה מחובתו לשלם בפרופיל רגיל.

ח. **ילד [או אב על ילדו] שתיקף בטעות ברב-קו של פרופיל רגיל וחזר ותיקף בשל נוער**



וכן דעת הגר"י סילמן כי כל זמן שלא ברור שהוא ענה שלא במסגרת סמכותו – אפשר לסמוך עליו.<sup>93</sup>

**הסיבה לכך**, כפי שביאר לי הגר"צ ברוורמן,<sup>94</sup> שהנהג הוא המוסמך מטעם החברה לקבוע את התנהלות הנסיעה,<sup>95</sup> וכאשר הוא פוטר מתשלום, הנוסע יכול לסמוך על כך,<sup>96</sup> וזאת כל שיש להוראה שלו איזה שהוא מקום הגיוני וסביר [עניין לעיל פרק ב' סעיף ב' ולהלן פרק ה' סעיף ט'], כי יש בכך הסכמה ברורה של החברה לכל ההוראות ההגיוניות של הנהג, גם אם לפעמים הם נפסדים מכך.

[וכן מורה הגר"צ ברוורמן תמידין כסדרן, משום שכך מתנהלת כל מערכת מסודרת הפועלת דרך האצלת סמכויות לאנשים בשטח כמו בנק או קופ"ח

<sup>93</sup> ויש להסתפק האם כשהנהג עמד על טעותו הוא יהיה חייב לשלם זאת, או שהסכמת החברה היא שאם הנהג טועה מחמת טעות בשיקול הדעת הרי הוא פטור מתשלום.

<sup>94</sup> וכן שמעתי מהגר"ר אליעזר שקול שליט"א.

<sup>95</sup> ואף שעפ"י חוק כיום אין לנהג שום אחריות על גביית התשלום [הן באוטובוסים הבינעירוניים – מאז התיקוף באפליקציה, ובדאי 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 להשפט בבית משפט על כך שנסע ללא תשלום, ויטען ויוכיח כי כך היתה הוראת הנהג, ברור כי הוא יזכה במשפט.

ועניין לעיל הערה פרק ב' סעיף ב' וכן בהערה 49 שגם משרד התחבורה והחברות מכירים בשיקול הדעת של הנהג כשהוא הגיוני וסביר.

<sup>96</sup> 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.

## פרק ו': סמכות הנהג

א. נהג הפוטר נוסע מתשלום ללא הגיון

**פעמים רבות** קורה שהנהג פוטר נוסע מתשלום ללא הצדקה, כגון שהוא מחוסר סבלנות, או שקיימת ידידות בינו לבין הנוסע, או שהנהג סתם כך ממחר ומריץ את כל הנוסעים פנימה ללא תשלום, לכאורה באופן זה אין לנהג כל סמכות, ועל הנוסעים לציית להוראות החברה ולשלם במשך הנסיעה עבודה.

ב. נהג שאינו מאפשר לנסע לתקף

**אם** הנהג מתעקש ומסרב לתקף עבור הנוסע, אף שמכשיר התיקוף תקין [מצוי שהנהג עצבני ואינו רוצה שיבואו אליו, והנוסעים חוששים ממנו], הרי הנוסע פטור לגמרי מתשלום, ואף אינו צריך להשלימו בהזדמנות אחרת, ובדומה למכשיר תיקוף מקולקל (לעיל פרק ד' סעיף א').

[**אמנם** הנהג עובר בזה על איסור גזילה, שמשמש באוטובוס נגד הוראות החברה, ויל"ע אם יש חיוב להשתדל לשלם כדי למנעו מאיסור חמור זה מדין ערבות].

ג. נהג הפוטר נוסע מתשלום מתוך הגיון

**אם** הנהג פוטר נוסע מתשלום מחמת שיקול דעת אובייקטיבי, ומשום שהוא סבור כי כך הם ההוראות, בזה, גם אם לדעת הנוסע ההוראה שלו שגויה, הרי הוא יכול להסתמך על הוראת הנהג.<sup>92</sup>

<sup>92</sup> ושמענו מהגר"צ ברוורמן כי אסור לשכנע את הנהג לוותר.

## פרק ז': נסיעות מעבר

## א. חיוב התיקוף בנסיעת המעבר

**כפי** שנתבאר לעיל פרק א' סעיף ב' וג' שהחברות מקפידות על תיקוף תקין בכל נסיעה, א"כ, כאשר אדם נוסע בנסיעת מעבר [תוך 90 דקות מהתיקוף הראשון], עליו להקפיד לחזור ולתקף בכל נסיעה בתוך המעבר, משום שכל הסיבות שנמנו לעיל שבגללם החברה מקפידה על התיקוף בנסיעה הראשונה הרי הן קיימות באופן זהה גם בנסיעות הנוספות שבתוך המעבר<sup>100</sup>.

## ב. האם מותר להתעכב עם התיקוף

**כפי** שנקבע בחוק, החיוב לתקף הוא מיד עם העלייה לאוטובוס, ועל כן, לא ניתן לעלות ולהשתהות עם התיקוף מִעֲבָר לפרק הזמן הסביר הנדרש להתארגנות ולגישה למכשיר התיקוף<sup>101</sup>.

**ולכן** אלו שכאשר הם צריכים לתקף בנסיעה הראשונה, הם מתקפים רק בסופה, כדי להאריך את סיום זכות נסיעת המעבר, כך שיתאפשר להם

וכדו'. כי אין אפשרות שמנכ"ל של חברה יקבל כל החלטה קטנה כגדולה, אלא הסמכות לקבל החלטות בתחום מועברת מלמעלה אל הדרג הנמצא בשטח<sup>97</sup>, 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 השרות כל חיוב לתקן את הדבר<sup>98</sup>, וראה בהערה<sup>99</sup>.

<sup>97</sup> למרות זאת, כאשר החלטת הפקיד הנמצא במקום מקפח את מקבל השרות, ולדעתו החלטת הפקיד מוטעה ואינה נכונה, הוא יכול לפנות לחברה ולנותן השרות ולערער, כך שהחלטת האדם הנמצא בשטח תקפה רק לזכות ולא לחובה. ולמרות שלכאור הדברים סותרים, כי כיצד סמכות והחלטת הפקיד מחייבת רק כאשר היא לזכות מקבל השרות, ולא כאשר היא לחובתו, הרי בפועל כך בנויה התנהלות תקנית של כל חברה ושרות, ואכמ"ל.

<sup>98</sup> 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 חשבונות וכדו' מחשש שיש בהן טעויות, כמצוי, דודאי על דעת כן נעשית העיסקה שהקונה אינו צריך לבדוק החשבונות.

<sup>99</sup> אמנם קשה על כך, כי יש לדון בזה 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 ס"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 דוקא בשליח בחינם ולא בשכר].

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

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 גזול ומזיק בכך את הבעלים, הרי שהלוקח 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 דכל טעות סבירה של עובד, שנעשתה בתום לב, המעביד אינו יכול לתבוע על כך, כיון

שזה דרך העולם, שנעשות טעויות בעבודה, ומכ"מ אף אם הוא ספק, רבים הפוסקים שכתבו שבספק לפני עיוור ליכא איסורא, ואכמ"ל.

ובאמת שכן יש להוכיח מדברי הסמ"ע שם בסי' קפ"ב סק"ח עיי"ש ודו"ק.

<sup>100</sup> יש לציין שגם הביטוח המורחב על הנסיעה [שהובא לעיל הערה 33] יש רק בתיקוף באותו כלי הרכב בו תיקפו, והתיקוף הראשון לא יועיל לביטוח על נסיעה באוטובוסים הנוספים שבתוך אותו המעבר.

<sup>101</sup> מתוך פגישה עם משרד התחבורה. וזהו לשון החוק (פקודת התעבורה 61 ב 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".

הראשונה בה התחיל את המעבר<sup>103</sup>, א"כ עליו לתקף תיקוף חדש עבור הנסיעה החדשה<sup>104</sup>.

ד. האם מותר לתקף כמה פעמים באותו אוטובוס

היות ותיקוף נוסף בנסיעה מביא לתשלום מיותר מהמדינה של תמריץ התיקוף לחברה. דעת הגר"צ ברוורמן, שכאשר אדם מסופק אם תיקף בנסיעה, מותר לו לתקף מספק, כיון שצורת השימוש של המכשירים היא ללא הגבלת תיקופים ואין חוק האוסר זאת, אמנם זהו רק כשמסופק אם תיקף או לא [וכך גם המעוניין לדעת כמה זמן נשאר לו בדקות המעבר, דעת הגר"צ ברוורמן בזה להקל, וכן כששילם לראשונה על נוסע נוסף וממשיך לנסוע לבדו], אולם לתקף תיקופים ללא סיבה מספקת, הוא כגזל מהמדינה<sup>105</sup> [למעשה במשרד התחבורה מבקשים להימנע מתיקופים מיותרים, כדי שיוכלו

נסיעות נוספות בתוך ה-90 דקות, הם אינם נוהגים כדיון.

וכשעבר ותיקף את הרב-קו בהמשך הנסיעה, דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן שמותר לו להשתמש במעבר<sup>102</sup> [אמנם לכאורה הוא גזל מהמדינה שנתנה לו 90 הדק' של המעבר רק מתחילת הנסיעה הראשונה. וצ"ע].

ג. 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', הוא אינו יכול לנסוע את 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

<sup>103</sup> עם כל הכאב שבדבר, יש לזכור כי כרטיס מעבר הוא בעצם 'כונס' שלא היה בעבר. וגם כיום שמערך הנסיעות בערים הגדולות בנוי על החלפות, עדיין בד"כ ניתן לעבור מתחילת הנסיעה אל סופה בתוך 90 דקות [גם משכונת קמניץ בנוה יעקב שבמזרח ירושלים אל שכונות דרום-מערב ירושלים שהתחבורה אליהם מתחילה מהר הרצל], שזו היא המטרה האמיתית שלשמה יזמו את ה-90 דקות מעבר [בעוד שכיום בד"כ הפסד המעבר הוא בגלל שעצרו לסידורים בין אוטובוס לאוטובוס, או שאפי' ניסו להספיק את החזור, ולא שהפסידו נסיעת המשך אמיתית].

<sup>104</sup> ניתן להתלונן על כך בפניות הציבור של החברה, ויתכן שהם יזכו עבור התשלום החדש ששולם לנסיעה שהיתה אמורה להיות בתוך מעבר (פגישה עם משרד התחבורה, ופשוט).

<sup>105</sup> אמנם אין לומר, שאולי בעליה של החברה הופכים לגנבים בשוגג, וא"כ זה אסור גם כלפי החברה. אלא י"ל שכיון שזהו ההסכם מול המדינה, שעל כל תיקוף הם יקבלו, אף אם זה יתבצע שלא כהוראות, א"כ אין בזה גזל של החברה מהמדינה.

<sup>102</sup> כיון שאמנם עבר על גזל באוטובוס הראשון כשלא נהג לפי דרישת החברה [הדורשת לתקף מיד כפי הוראות משרד התחבורה, בכדי שלא להקנס], אך עתה באוטובוס השני אין לחברה כל בעיה עם כך שישתמש במעבר, שהרי התיקוף תקין לכל דבר.

**ברכבת הקלה בירושלים, חובה לתקף במעבר בין קרון לקרון גם באותה הנסיעה, משום שזהו כירידה מרכבת ועלייה לרכבת אחרת.**<sup>108</sup>

[ועיין לעיל פרק ד' סעיף ט' על תקלה בזמן מעבר מהרכבת הקלה אל האוטובוס לטובת הנוסעים].

**לטובת הציבור עיין בהערה<sup>109</sup> מה שיש לשים לב לתקלות מצויות בזמן מעבר לרעת הנוסעים!**

לקבל ספירת נוסעים נכונה לנסיעות, וכדלהלן הערה [171].

ה. הוספת נוסעים ברכבת הקלה<sup>106</sup>

**ברכבת הקלה בירושלים, לעת עתה לא ניתן להוסיף עוד נוסעים על אותו רב-קו, ולכן במשרד התחבורה הבהירו לי שאין כל בעיה לעלות לאוטובוס סמוך, לתקף את כמות התיקופים הרצויה ולרדת אל הרכבת הקלה, אף שבכך המדינה משלמת לחברה לחינם דמי תמריץ תיקוף, משום שזוהי האפשרות היחידה הניתנת להוסיף נוסעים על רב-קו אחד ברכבת הקלה.**<sup>107</sup>

ו. תיקוף במעבר בין הקרונות ברכבת הקלה

<sup>106</sup> הנאצים לנסוע ברכבת הקלה בירושלים ומעוניינים להימנע מפריצות [או שמפריע להם חוסר הפרטיות] האופיינית בה יותר מאשר באוטובוסים, בשל היותה רחבה וארוכה, מומלץ להיכנס לרכבת דרך הדלתות הקטנות הממוקמות בצמוד לחיבור שבין שני הקרונות, ומ-3 סיבות:

1. ציבור העומדים שם קטן יותר [כיון שנטיית 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 וחוסם ע"י תא הנהג [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 לא נועדו לכניסת עגלות ומזוודות, הפקחים טוענים כי הדבר חוסם ומאט את כניסה צרה זו, וכן גורמת סיכון למקרה חירום בו יאלצו לעזוב את הרכבת במהירות האפשרית.

[נקווה שפרסום מידע זה לא יהפוך את המקום להמוני... אולם היה שווה לי לוותר על כך בכדי שאחרים ישמרו על עיניהם].

<sup>107</sup> הם מסבירים זאת משום שזוהי בעיה של משרד התחבורה שלא סיפק את האפשרות להוסיף נוסעים במכשירי התיקוף של הרכבת הקלה [וזוהי לעת עתה, בתקופה ש'כפיר' יחליפו בקרוב את המכשור למתקדם יותר שיאפשר זאת].

<sup>108</sup> שיחה עם חב' 'כפיר' מפעילת הרכבת הקלה [הוראה זו היא בשונה מהכרמלית בחיפה, שם המעבר מקרון אחד למשנהו אינו טעון תיקוף נוסף (ואף לא מתאפשר תיקוף בתוך הכרמלית), כיון שהכרמלית היא בעצם קרון אחד ארוך אשר ביניהם דלתות נעולות מטעמי בטיחות. אולם באמת מי שעולה ויורד בשני נסיעות שונות ברצף יש לו להקפיד לתקף בכניסה למתחם הרציף על כל נסיעה בנפרד].

יש לציין כי רבים תמהו על דבר זה שאינו ידוע, וגם אני לא ידעתי זאת ועברתי רבות מקרון לקרון עד שמישהו יידע אותי בכך, אולם הסיבה לכך שאינו ידוע כיון שהמבקרים אינם מעירים על כך, ולא רק שאינם מעירים על כך, אלא גם אינם יכולים לדעת זאת. משום שבמכשיר שלהם מופיע העובדה שתיקפו ברכבת הקלה ותו לא [מסיבה זו, מי שתיקף ברכבת הקלה פעם אחת ואח"כ יסע בשעה הקרובה (בערך, אינני יודע את משך הזמן) בכמה רכבות ללא תיקוף, הפקחים לא יאמרו על כך מילה, כיון שאצלם מופיע התיקוף הראשון].

## פרק ח': נסיעה ברב-קו של אחר

א. שימוש בערך הצבור ברב-קו אישי של אחר  
בפרופיל זהה

לגבי שימוש בכרטיס אישי של נוסע אחר, קבלתי מכתב ממשרד התחבורה 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 קיימים גם - הסדרי נסיעה המקנים הנחות אישיות בהתאם לפרופיל מיטיב של נוסע מוגדר (כגון: אזור ותיק, נוער) כרטיס מהסוג הזה הינו אישי ולא ניתן להעברה, שכן הוא מותאם בקריטריונים לאותו נוסע מסוים.

**ישנה** החרגה לכרטיס מסוג זה, כאשר מדובר באזור 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".

**מכאן**, שאין כל בעייה להשתמש בערך הצבור ברב-קו אישי של אדם אחר בפרופיל זהה<sup>110</sup>.

למנוע הכחשה של החברה או של משרד התחבורה [כפי שקרה לי כעת שהכחישו במשרד התחבורה, ושלחתי תמונה שגרמה להם להודות].

<sup>110</sup> כששאלתי את משרד התחבורה האם ניתן להשתמש גם בפרופילים שונים אולם בדרגות הנחה שוות, כגון סטודנט על סטודנט אחר או אזור ותיק על נוער ולהיפך, ענו כך:

לגבי העברה מפרופיל לפרופיל זהה: "כאשר מדובר בשני כרטיסי רב-קו בהם מוטען פרופיל זהה, אין מגיעה לשלם

1. הוספת נוסעים לאחר תיקוף<sup>109</sup>

כאשר נוסע מבקש להוסיף ברב-קו שלו תיקופים עבור נוסעים נוספים לאחר שכבר תיקף לעצמו, מתברר כי במכשירים האחוריים [ולידטורים] באוטובוסים העירוניים של חברת 'אגד' ו'סופרבוס' [גם במטרונית בחיפה] ניתנת הוספת נוסעים רק בתוך 3 דקות מזמן התיקוף הראשון ורק באוטובוס הראשון בו תיקפו, בעוד שהוספה לאחר ה-3 דקות [לאחר תיקוף אישור על מעבר], או אפי' בתוך 3 דקות אולם באוטובוס אחר, גורמת לכך שהמכשיר כביכול 'שכח' את התיקוף הקודם, ובהתעלמות מהורדת התיקופים שבוצעו בזמן התחלת המעבר הוא מוריד מחדש את מספר התיקופים הרצוי כעת המוצג על המכשיר [ומורכב מהמספר הקודם בנוסף למספר הנוסעים הרצויים כעת].

ורק כאשר מדובר בכרטיס בפרופיל סטודנט או חופשי, או בחברת 'דן' בכל הפרופילים, כשמתקפים שוב [לאחר שהמכשיר אישר מעבר], תופיע על הצג שאלה האם ברצונו לבצע חיוב נוסף.

פניתי על כך לפניו הציבור של משרד התחבורה כדי שישנו את התוכנה או ידביקו מדבקות אזהרה להימנע מהוספת נוסעים לאחר 3 דקות או באוטובוס אחר, אולם נעניתי בתגובה: "כך פועלים מכשירים אלו"..." [ויש לפנות אליהם מחדש, ולבקש שלפחות יבהירו במדבקות בולטות את המציאות שהציבור אינו מודע לו, ומי יודע כמה כסף ציבור הנוסעים הפסיד בגלל משרד התחבורה].

## 2. שימת לב בתיקוף הנוסע

פעמים רבות, שבזמן מעבר בין חברה לחברה, המכשיר של החברה האחרת 'מפספס' את העובדה שהרב-קו נמצא כעת באמצע 90 דק' של מעבר, והוא מוריד נסיעה חדשה [יתכן שזהו משום תקלה בשעון של מכשיר אחד החברות המונע תיאום ביניהם] (הדבר יוסבר ע"פ מה שנתבאר לעיל פרק ב' הערה 48 שהרישומים אינם במחשוב כללי אלא ברב-קו עצמו אשר תלוי ועומד בכל מכשיר בפני עצמו).

זוהי סיבה נוספת לעקוב, לאחוז ראש ולשים לב בכל תיקוף לכיתוב המופיע על הצג, בכדי לוודא שהמכשיר מתקף כראוי, ולהימנע מאיבוד הממון לשווא [בפרט כשמדובר במשפחה שלימה המתקפת כמות תיקופים מכובדת].

במקרה של תקלות כאלו, כדאי להניח את הרב-קו במכשיר הטענה של חברת 'קוים-עילית', ללחוץ על 'פעולות אחרונות' ולצלם במצלמה את 6 הפעולות האחרונות שיוכיחו על 'שימוש' חדש הנעשה ברב-קו כשלידו מצויין הסכום שירד מחדש [ולא רק 'שימוש בזכות מעבר'], וכך

## ב. שימוש בחוזה חופשי ברב-קו אישי של אחר בפרופיל זהה

**לעיל** סעיף א' הובא מכתב ממשרד התחבורה האוסר להשתמש בחוזה תקופתי המוטען ברב-קו האישי של אדם אחר, בבירור אצל המשרד, מקורו הוא מנוהל 'הנפקת כרטיסים חכמים' (סעיף 5.11) "כרטיס חכם אישי לא ניתן להעברה לנוסע אחר".

**ולפ"ז**, אף שהחברה איננה מפסידה משימוש בחופשי ברב-קו אישי של נוסע אחר כלום, משום שמקבלת את דמי תמריץ התיקוף שלה עם ספירת התיקופים, עדיין יש בזה גזל מהחברה, כיון שהנוהל הרשמי של המשרד אוסר זאת, ושימוש חורג כזה הניכר לעין ע"פ תמונת הנוסע שעל הרב-קו, החברה מורה לאסור ואף קונסת על כך, ואין מעניינינו מה שבאמת לא איכפת לה ועושה זאת רק לקבל רישיון ממשרד התחבורה].

## ג. שימוש במעבר ברב-קו אישי של אחר

**בהתאם** לאמור לעיל סעיף ב', לאסור בשימוש בחוזה תקופתי של רב-קו אישי של אחר, ורק בערך

צבור ישנה החרגה להתיר שימוש גם ברב-קו שאינו אישי.

ההחרגה המובאת במכתב אינה מופיעה שם, ומתברר כי אכן רק מיום 07/08/17 (למניינם), לאחר תלונות רבות של הציבור על כך שנקנסו אף ששילמו דמי נסיעה מלאים, רק ברב-קו שאינו אישי, הוחלט להרשות שימוש ברב-קו גם למי שאינו בעליו ובתנאי שלא טעון בו הסדר נסיעה שכולל הנחה או מנוי תקופתי".

**ולפ"ז** יש להסתפק האם ציור כזה עדיין אסור ע"פ הנוהל המקורי ואינו מוגדר כשימוש בערך הצבור אשר הוחרג לטובה<sup>111</sup>, והחריגה בו הרי זה גזול מהמדינה את דמי תמריץ התיקוף שהיא נותנת לחברה בשימוש לא חוקי, או שנאמר שציור זה נפל בין הכסאות בזמן החרגת הנוהל בערך הצבור, וזאת ע"פ דברינו להלן הערה 112 שכל דבר שאין בו אכיפה גם אין בו חוק האוסר, וא"כ הדבר מותר.

ד. שימוש בהסדר חופשי או בהמשך מעבר ברב-קו  
אנונימי של אחר

**בניגוד** לרב-קו האישי, שבו עוד היה מקום לדון לעיל סעיף ב' וג', הרי שלפי הוראת משרד התחבורה (דוברות) בכרטיס אנונימי, אין הגבלה מבחינת השימוש – והוא ניתן לשימוש על ידי מספר משתמשים, וא"כ אין שום גזל בשימוש בחוזה חופשי יומי או בנסיעת מעבר ברב-קו אנונימי שנרכש ע"י נוסע אחר, משום שלא יכולים

האחד - על השני באמצעות הערך הצבור, שכן הוא נרכש מתוקף אותה הנחה".

לגבי העברה מסטודנט לסטודנט, מקורו מהנ"ל, אולם יש לציין, כי לכאורה בכדי לקבל אומן מהנהג או הפקח כדאי לנוסע הזכאי שמשלמים עליו כעת בפרופיל סטודנט להוכיח את היותו סטודנט (למשל ע"י החזקת הרב-קו שלו, גם אם הוא כעת ריק), ואם לא כן ניתנת הרשות לפקח להפעיל את שיקול דעתו. אולם גם אם יחליט לתת דו"ח, רשאי הנוסע להגיש ערעור למשרד התחבורה, ואם אכן יימצא זכאי כסטודנט - הקנס יבוטל].

לגבי העברה מפרופיל לפרופיל אחר, אף שיש להם הנחה זהה קבלתי מכתב: "למען הסר ספק לא ניתן לעשות שימוש עבור ילדים באמצעות כרטיס רב קו שמעודכן בפרופיל אזרח ותיק".

<sup>111</sup> ובאמת, המתבונן בנהלים יוכח כי המטרת כל הסעיפים הם למנוע שימוש שאינו הוגן, ושימוש כזה של שתי נוסעים על נסיעה אחת, גם אם לא הצליחו לחזק אותה, וגם לא ניתן לאכוף זאת, משרד התחבורה לא התכוין שנוסעים ינצלו את ההקלה שניתנה לציבור להשתמש בערך הצבור של מי שאינו בעליו.

מסכימה שיסעו ברב קו שניתן לברר כי הוא אינו נכון, והן משום שהיא עלולה להקנס על כך<sup>115</sup>, אלא גם בולידטור (מכשיר אחורי) הדבר אסור, משום שהחברה אומרת ומכריזה שאינה מסכימה לתיקופים לא תקינים ואף מעמידה פקחים מטעמה לקנוס על זה א"כ הרי זה כאמירה לאסור [וזהו חוץ מחילול ה' הן כלפי הפקח והן כלפי שאר הנוסעים הצופים בדבר] (התכתבות ושיחה עם 'אגד', שיחה עם בכירים ב'אגד' ו'קווים-עילית').

[ויש לשים לב שכל הדברים הנ"ל הם בשימוש ברב-קו אשר בולט לעין שאינו שלו, וכגון מבוגר שנסע בכרטיס אזרח ותיק, נוער, או סטודנט שאינו שלו. אולם לגבי שימוש ברב-קו אישי על שמו כאשר הונפק שלא כדין הדבר יבואר להלן פרק ט'].

<sup>115</sup> מסתובבים באוטובוסים כ-150 פקרים סמויים לבושים בבגדי אזרח של חברת מ.ג.ע.ר. הנשכרת ע"י משרד התחבורה [יתכן שבקרוב הם יתחלפו בחברת 'מלגם'], אשר תפקידם הוא לבקר ולדווח למשרד התחבורה על עשרות פרמטרים שונים בהתנהלות האוטובוסים והנהגים, כשעל פי דיווחם המשרד קונס את החברות על חריגות והפרות.

ועל כן הגם שבאוטובוסים בהם הנוסע אחראי על התיקוף הנהג אינו נקנס על כך, משום שהורידו מהנהג את האחריות על התשלום, מאז שעולים מכל הדלתות, וא"כ לכאורה אין כל תביעה של משרד התחבורה על החברה שאינה שולטת כלל על הנוסע.

אמנם באוטובוסים הבינעירוניים [חוץ מ'אגד' בהם גם מקדימה מותקן ולידטור], אף שמאז שניתן לשלם ע"י סריקת המדבקה באפליקציה גם הורידו את האחריות על התשלום מהנהג, עדיין במקרה שיעבירו את הרב-קו בפרופיל שאינו תקין דרך הנהג בנהג על כך שהעבירו דרכו רב-קו עם פרופיל שאינו מתאים, הרי פקד סמוי של משרד התחבורה יכול לדווח למשרד אשר יקנוס את החברה ב-5000 ₪ ע"י משרד התחבורה, ועל כן גם פקח החברה בו יגער ובד"כ הנהג יענה שהוא לא עקב אחריו.

ליצור חוק<sup>112</sup> ולא לבוא במענה וטענה בדבר שלא ניתן לאכוף אותו [כמו"כ אף לא אמורים להיווצר בזה שום עימותים, כיון שלא ניתן לזהות את הרוכש]<sup>113</sup>.

ה. שימוש במעבר של נוסע אחר בו זמנית עמו

**פשוט** וברור שלא מועיל לתקף תיקוף נוסף באותו מעבר עבור נוסע אחר [לאחר כמה דקות, וכדלהלן הערה 168], משום שהגם שהחברה מקבלת בזה תמריצי תיקוף כדבעי וכן ספירת תיקופים נכונה לאוטובוס זה, בכ"ז היא מקפידה על כך שהתיקוף יהיה כחוק, ומבחינה חוקית יש כאן רק נסיעה אחת בלבד.

ו. שימוש ברב-קו בפרופיל שאינו מתאים לנוסע

**מבוגר** המבקש לתקף ברב-קו בפרופיל 'נוער'<sup>114</sup> או 'סטודנט' של אדם אחר, אף שהחברה מתוגמלת על התיקוף בסכום השווה לתיקוף של פרופיל מבוגר רגיל (כמובא במבוא), ואינה סופגת את הפסד ההפרש (כפי שנתבאר לעיל הערה 18), וגם מקבלת את ספירת התיקופים, אזי הדבר אסור, ולא רק במכשיר הנהג הדבר אסור, הן משום שאיננה

<sup>112</sup> וזהו משום שבחוק מקפידים שלא לכתוב חוקים 'מתים' שאינם ניתנים לאכיפה, דבר שיביא לזלזול בכל מערכת החוקים.

<sup>113</sup> אני מצפה לתשובה ברורה ממשרד התחבורה בנושא.

<sup>114</sup> הגדרת סיום פרופיל 'נוער' נמדדת לפי גיל 18 או עד סוף כיתה י"ב, המאוחר מביניהם (מתוך פגישה עם משרד התחבורה).

יתכן שבקרוב יהיה ניתן לשלוח נציג אחד משיבה אל מוקד 'על-הקו' כדי להאריך את הפרופיל של כל הבחורים שבסביבות גיל 18 – עד סוף כיתה י"ב, וזאת לחסוך מכולם לבוא.

## פרק ט': הנפקת רב-קו אישי בפרופיל שאינו נכון

### א. החלטות שרירותיות של המדינה

**ישנם** הנוטים להורות היתר כאשר הממשלה 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 ברוורמן שאף שבמה שנוגע למדינה ודאי שאין כל תוקף לחוקים מפלים שנעשים להדיא לפגוע בציבור מסוים<sup>117</sup>, בכ"ז בנוגע לתחבורה הציבורית, שכפי שנתבאר בפרק 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.

### ב. הנחת סטודנט

**לעת** עתה החוק מאפשר הנחת סטודנט לכל אדם המחזיק בידו תעודת סטודנט, כאשר תעודת סטודנט ניתנת ע"פ חוק לכל סטודנט הרשום במוסד

ובדיעבד שעבר ותיקף בטעות הרב-קו בפרופיל נוער, דעת הגר"צ ברוורמן דיש לדון אם אפשר להקל בזה היות והחברה איננה מפסידה מכך.

### ז. שימוש מבוגר בשתי תיקופים של נוער

**מבוגר** שאין לו רב-קו, ומשלם עם שתי תיקופים של נוער, הרי זה גזל מהחברה האוסרת ומקפידה על תשלום בפרופיל חוקי, ואע"פ שלמעשה החברה מרוויחה מכך שהיא מקבלת שני דמי תמריץ תיקוף מכל מקום היא מקפידה על תשלום בפרופיל מתאים, בשל דרישת משרד התחבורה<sup>116</sup>.

<sup>117</sup> לאחרונה נשאלת שאלה זו בענין התקנות החדשות לקבלת הנחות למעונות ובסיוע בשכר דירה, שהאחראים בממשלה אומרים בפירוש ששינוי התקנות נעשה כנגד ציבור בני התורה, מאחר ויש בזה עוול גדול, ואי"ז מסמכות השלטון לקבוע כללי קיפוח של אוכלוסיות שונות. דהוי מוכס העומד מאליו, שאין משווה כולם במס, דליכא בזה דינא דמלכותא, וק"ו בעניינו.

<sup>116</sup> פגישה עם משרד התחבורה, שיחה עם חברות שונות.



אדם הנוסע עם כרטיס סטודנט או נוער על שמו כאשר אינו ראוי לכך [כגון פרופיל סטודנט כשאינו רשום במוסד מוכר<sup>121</sup>], אמנם אין כאן גזל מהחברה, כיון שמבחינתה הוא מציג כרטיס חוקי, ולה אין צורך ביותר מכך<sup>122</sup> [וגם אין בזה גזל מהמדינה בתיקוף הראשון<sup>123</sup>, משום שאף שהנוסע מפסיד לה את מלא הפרש ההנחה (וכפי שהבאנו לעיל במבוא הערה 18 שכל ההפרש הוא על חשבון המדינה), הרי הנסיעה אינה נעשית אצלה רק אצל החברה (וכפי שנחבאר לעיל הערה 31)].

**אולם** למעשה, לדעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן עדיין הדבר אסור מצד הנהגה ברמאות ובשקר [ראה בארוכה בהערה<sup>124</sup> את דעתו הכללית

<sup>121</sup> ולגבי בחור ישיבה שיש לו פרופיל נוער שרשום בישיבה כתלמיד בכיתה י"ב הגם שבפועל הינו תלמיד בכיתה י"ג, דעת הגר"צ ברוורמן להקל.

<sup>122</sup> וזהו משום שכשמתקף בכל פרופיל שיהיה, היא מקבלת את דמי התמריץ וספירת הנוסעים. כמו"כ היא איננה מפחדת להיקנס, משום שמתפקידה לוודא שהנוסע בעל ההנחה משתמש ברב-קו שלו, ואין מעניינה מהי הסיבה להנחה [הפקח לא יבקש להוציא את התעודה המעידה על כך שבעל הרב-קו הינו סטודנט במסלול לימודים קביל].

<sup>123</sup> אולם בתיקוף שני על נסיעת מעבר של אוטובוס עירוני כן יהיה משום גזל מהמדינה, משום שרק בנסיעה הראשונה אנו בטוחים כי גם בכרטיס בעל הנחה של 50% ישנו כיסוי מלא לדמי התמריץ שהמדינה נותנת לחברה על התיקוף, אולם בנסיעות נוספות באותו מעבר, הנוסע מוציא מהמדינה תמריצי תיקוף נוספים המסתכמים לכאורה ביותר מ-50% מדמי הנסיעה שאותם שילם בפרופיל נוער.

<sup>124</sup> דעתו הכללית של הגר"י סילמן (ע"פ נכדו) בנושאים אלו, שבכל אופן - גם באופן שאין איסור גזל, יש איסור לרמות ולשקר.

וכמובן שבמקום חשש לחילול השם - אסור בכל גוואר.

איסור שקר - הוא רק כשמשקר באופן אקטיבי, או במעשה אקטיבי - כגון זיוף [וכך גם בנידונינו, בכל פעם שמשמש

המוגדר בחוק<sup>118</sup>, וללא תלות בשעות לימוד וכדומה [וזאת משום שפשוט להם שאדם שבחר להיות סטודנט מטרתו היא ללמוד ולקבל תואר...]<sup>119</sup>.

**ולפ"ז** במקומות המתפרסמים מעת לעת על קורסים למיניהם, אפי' אחת לשבוע<sup>120</sup>, בכדי לקבל את תעודת הסטודנט, ומשתתפים שם בפועל, זה בוודאי בסדר.

**אולם** כאשר אדם 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 למי שלומד כמצופה, וכשלא עומדים בכך יש בזה בעיה של שקר.

**ודעת** הגר"צ ברוורמן שלכתחילה יש על מקבל ההנחה לכהפ"ח להשתתף בפועל באיזה שיעור אחד וכדו', שרק בזה נחשב לתלמיד המקום.

#### ג. כרטיס בפרופיל שאינו מתאים שהונפק שלא כדין

<sup>118</sup> 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.

<sup>119</sup> ניסיתי לברר רבות את פשר ההנחה לסטודנטים, במשרד התחבורה אמר לי הפקיד שזו הנחה היסטורית. רבים נוספים אמרו לי שזה כתמיכה לסטודנטים להקל מעליהם מאחר וגם כך הם משלמים הרבה על לימודיהם ואין להם מקור הכנסה, ואילו באחד מהמקומות אמרו לי ששמעו ממקור מוסמך, שהסיבה היא משום שהמדינה רוצה להתפאר בפני אומות העולם על כמות הסטודנטים הלומדים בה, ולכן אף ניתן להיות סטודנט עד גיל האזרח ותיק [כמובן שאין במידע זה בכדי להתיר משום גזל או שקר הנמדדים לפי החוק היבש].

<sup>120</sup> כגון כלכלה נבונה, פסיכולוגיה ע"פ ר' שלמה הופמן, ועוד קורסים מותאמים לאברכים.

## פרק י': רב-קו אנונימי טעון ומוזל

## א. רכישת רב-קו זה

**בשנים** האחרונות נמכרים במקומות שונים כרטיסי רב-קו אנונימיים מוטענים בסכומי כסף גבוהים ובמחירים מוזלים מעלות ההטענה הרגילה.

**במשרד** התחבורה סבורים<sup>125</sup>, וכך התפרסם בעיתונות, שכרטיסים אלו הוטענו בגזילה ע"י חיוב כרטיסי אשראי גנובים<sup>126</sup>.

**במקרה** שאכן מדובר בכרטיסים כאלו<sup>127</sup>, אף שאין כאן גזל מהחברה שהרב-קו מתנהג אצלה ככל רב-קו, דעת הגר"צ ברוורמן, שבכל ענין אסור לכתחילה לקנות כרטיסים אלו, גם לאחר שכבר הוטענו ונמצאים בידי מתווכים המוכרים אותם לציבור הרחב, כי אע"פ שהנזק לבעל כרטיסי האשראי כבר נגרם [כי גם אם רוכש הכרטיס לא ישתמש בכרטיס המוטען, הכספים לא יחזרו לנגזל],

של הגר"י סילמן בנושאים אלו, והדבר נוגע גם לאלו שאינם חוששים לגזל בכספי המדינה בנושאים שונים].

ובדיעבד, כאשר כבר הנפיק את הרב-קו שלא כדין, והרשמה למקום הגון כרוך בהפסד כספי, לדעת הגר"צ ברוורמן הרי זה מותר בשימוש. אולם זהו רק בנסיעה ראשונה, אולם נסיעה שניה ויותר מכך בתוך מעבר הרי זה בעייה של גזל מהמדינה שמוציא ממנה תמריץ תיקוף שלא כחוק ללא קבלת תמורה.

<sup>125</sup> מסיבה זו בר"ח מרחשון תשפ"ב הוציא משרד התחבורה הודעה (מסמך באתר בשם 'רכישת כרטיס אנונימי והטענתו מגורם שאינו מורשה'): "משרד התחבורה מודיע בזאת לציבור הנוסעים המשתמש בכרטיסי רב-קו, כי כרטיסי רב-קו אנונימיים אשר יימצא לגביהם כי לא נרכשו ו/או הוטענו באמצעות הגופים המורשים לכך, יבוטלו, לא ניתן יהיה לעשות בכרטיס או ביתרות הטענות בו כל שימוש ולא יינתן בגינם החזר כספי כלשהו".

<sup>126</sup> היינו שמטעיני הכרטיסים הטעינו אותם ע"י מספרי קוד של כרטיסי אשראי של אחרים, מתוך הסתמכות על כך שרבים מבנ"א בעלי יכולת כספית גבוהה, אינם בודקים את המשיכות של כרטיסי האשראי בסכומים כאלו [אמנם כשבעלי כרטיסי האשראי יתלוננו על משיכה בגניבה, במשרד התחבורה מבטלים את הכרטיס, והמטעינים, אף שכבר קיבלו את כספם, הם צריכים לדאוג ל'אמינותם' בשוק מכירות אלו, בפרט כלפי המתווכים המוכרים לציבור, ולכן הם מחזירים את הכסף].

<sup>127</sup> סימן לדבר כאשר כמה רב-קוים מאותו המקור נחסמים.

בסטודנט זהו שקר אקטיבי, שכן הוא מצהיר במעשהו שהוא סטודנט].

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 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 ל'פרשו' באופן מוטעה]. וכמו שטעות עכו"ם מותרת, אף שגניבת דעתו אסורה.

הרי לא גרע ממסייע לדבר עבירה, והרי זה בכלל הקונה מהגנב (ראה בהערה<sup>128</sup>).

**איסור זה הוא גם אם ננקוט שבשעת רכישת כרטיסי הרב-קו בעלי כרטיסי האשראי כבר התייאשו מהכסף, כיון שהאיסור לקנות מהגנב הוא אף לאחר יאוש, ראה בהערה<sup>129</sup> [אמנם עפ"ר בעלי הכרטיס לא יבחינו בשימוש בכרטיס שלהם, עד לאחר זמן רב, אם בכלל, וא"כ הוי יאוש שלא מדעת דקיי"ל שאינו ייאוש].**

**ב. שימוש בדיעבד בכרטיסים אלו**

**כאשר אדם כבר רכש כרטיס שכזה, אם מדובר בכרטיסים שהוטענו ע"י כרטיסי אשראי גנובים, דעת הגר"צ ברוורמן שיש להקל בזה, כיון שהממון כבר הוצא מחשבון בעל כרטיס האשראי, ואין לו בזה כל נזק<sup>130</sup>.**

<sup>128</sup> בשו"ע חו"מ ריש סי' שנ"ו מבואר דאסור לקנות מהגנב את החפץ שגנב ועון גדול הוא 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 יגזול, 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' שנ"ו ס"ק א' דהגם דיכול להוליכו למקום אחר מ"מ לא יהיה מצוי לגנוב ע"ש.

<sup>129</sup> עי' בשו"ע חו"מ סי' שס"ט ס"ב דאסור ליהנות בדבר הגזול ואפי' לאחר יאוש, כיצד, ידע שבהמה זו נגזלה אסור לרכוב עליה ע"ש, וא"כ הקונה ממנו ומטרתו להרויח אסור לו ליהנות מאותו ממון שהרויח, וע"ע בשו"ע שם בסעי' ד' דבני אדם שחזקתם גזלנים וחזקת כל ממונם גזל אסור ליהנות מהם, ע"ש.

<sup>130</sup> ישנה גרסה כי מדובר בכרטיסים שנטענו בהטענת דמה, ולגרסה זו הקונה כרטיסים אלו ומשתמש בהם אמנם אינו גוזל את החברה שאינה מקפידה על כך, כיון שהוא נראה ככל רב-קו אנונימי ולכן אינה אמורה להפסיד את התיקופים ואף לא להיקנס, אולם גזול בזה את המדינה, והדבר אסור

לחוששים לגזל בכספי המדינה, כיון שהיא משלמת לחברות דמי תמריץ תיקוף ללא קבלת כל תמורה.

ולדעת הגר"י סילמן (ע"פ נכדו) הדבר אסור משום רמאות, כפי שנתבאר לעיל פרק ט' הערה 124.

**אמנם** רבים מסתפקים מאוד, האם גם ילד שהוא מתחת לגיל 5 ומשלמים עליו [שאינן מבוגר נוסף המלווה אותו] נחשב ל'נוסע משלם' הראוי להחשב כ'מלווה' הפוטר מתשלום ילד אחר מתחת לגיל 5 או לא [ספק זה מצוי בהורה הלוקח שלושה ילדים מתחת לגיל 5].

**אכן**, נוסח התקנה בזה אינו ברור דיו<sup>134</sup>. 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 נוסף על הילד הראשון, מחיר הנסיעה בעד אותה הנסיעה".

<sup>134</sup> אציין שתקנה זו נכתבה לפני 60 שנה, וכשבררתי את החוק במשרד התחבורה (חשון תשפ"ב) השיבו שכבר זמן ממושך עולה בלשכה המשפטית של משרד התחבורה אי הבהירות בתקנת החוק, ואמורים לעדכן אותו, ואכן כעת (אייר תשפ"ב) החוק עודכן (קובץ התקנות 10136) ללא כל שינוי [למעט מילה לא רלוונטית אחת, והיא "כאמור" שהובא למעלה, אשר מוכנס כיום לכל משפט בנוסח משפטי, ואין לו משמעות לנידונינו].

[יש להודות להקב"ה על שהם לא החמירו את החוק יותר מכך, משום שכשהייתי במשרד התחבורה היה שם ויכוח 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 או הישארות לבד בבית 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 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, וב"ה שלא יושמה בפועל)].

## פרק י"א: תשלום על ילד מתחת לגיל 5

**א. פטור ילד מתחת לגיל 5 רק בליווי**

**ישנם** הטועים לחשוב שכל ילד מתחת לגיל 5 פטור מתשלום, אולם באמת פשוט שהפטור הינו רק בכפוף למלווה על כל ילד מתחת לגיל 5, וכפי שנכתב בחוק כי רק ילד הנוסע בליווי נוסע ששילם את דמי הנסיעה נפטר מתשלום<sup>131</sup>. כמו"כ כל מלווה רשאי לפטור מתשלום ילד אחד בלבד מתחת לגיל 5.

**שונה** מכך 'רכבת ישראל' בה כל ילד עד גיל 5 פטור מתשלום בכל מקרה, גם בלי מלווה וללא הגבלת ילדים, ועיין בהערה<sup>132</sup>.

**ב. גיל המלווה**

**נוכחנו** לעיל סעיף א' שבחוק נקבע, כי ילד מתחת לגיל 5 המתלווה לנוסע המשלם את דמי הנסיעה פטור מתשלום<sup>133</sup>. מובן כי 'נוסע משלם' אינו רק נוסע מבוגר המשלם דמי נסיעה מלאים, אלא גם ילד המשלם את דמי הנסיעה בהנחה של נוער.

<sup>131</sup> היות וכך, 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].

<sup>132</sup> הוראה זו נאמרה לכולם ע"י פקידי 'רכבת ישראל' פיזית וטלפונית.

ואף שהדבר סותר את התקנה המפורשת של החוק הוזהר לזאת של האוטובוסים, וא"כ אולי יש מקום ללכת אחרי התקנות, כפי שלהלן הערה 137 היה צד 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.

והגר"צ ברוורמן עדיין מסתפק בזה. וצ"ע.

<sup>133</sup> לפי החוק, הגיל נקבע לפי התאריך הלוועזי.

## ג. הגדרת 'מלווה'

**לעיל** סעיף א' נתבאר, שבכלל הגדרת 'מלווה' גם משפחה יכולה להתחלק באופן זה שההורים והילדים המשלמים<sup>135</sup> נחשבים מלוים של הילדים שמתחת גיל 5 [אף שלא מובן כי ילד בן 5 אכן 'מלווה' את הילד בן ה-4..].

**השאלה** תהיה האם גם נוסעים אחרים הנוסעים עם הילד באותו זמן, וגם אינם בני משפחה קרובה, ואפי' לא תכננו את נסיעתם מראש אלא רק נפגשו יחד בתחנה או באוטובוס, האם גם הם יכולים להחשב כ'מלווה' לילד.

**בפגישה** במשרד התחבורה אמרו לי, כי הגדרת 'מלווה' ניתנת לנוסע המלווה את הילד יחד לאותו יעד, וזהו גם אם התארגנו בתחנה עם אדם שמכירים אותו (כגון שהוא קרוב משפחה או שכן), אולם אין להעלות ילדים לאוטובוס ולהצמיד אותם לאנשים זרים בכדי להפטר מתשלום.

**והנה** במכתב שפורסם מהגרמ"מ שפרן נכתב בזה"ל: "אין היתר לקחת כמה ילדים על דעת שבמקרה ויעלה פקח על האוטובוס יעביר ילד למבוגר הנמצא על האוטובוס, אך לפני העליה לאוטובוס אפשר לחלק הילדים לאנשים שעולים עכשיו, ע"י סיכום מראש עם אותו נוסע שיקח עמו ילד זה, כמו שמותר לבקש מנוסע שיקח עמו

**מהמחצית** השנייה בתקנה, ההוראה די ברורה, וכך מורים בפועל משרד התחבורה<sup>135</sup>, שרק מלווה מעל גיל 5 יכול לפטור את הילד שמתחת לגיל 5.

**אמנם**, ישנם שדייקו [וכך ראיתי מעו"ד אחד] מהמחצית הראשונה, שכל "נוסע ששילם" [לא משנה מה גיל הנוסע] פוטר ילד אחר. וכך מורים לציבור חברות 'אגד', 'דן', 'קווים-עילית' ו'סופרבוס'<sup>136</sup>, שגם ילד מתחת לגיל 5 משלמים עליו יכול לפטור ילד מתחת לגיל 5 [ובלשונם "שני ילדים מתחת לגיל 5 משלמים על כיסא אחד"].

**ולהלכה**, הורו לי הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן כי בחברות המקילות בזה שנמנו לעיל, ניתן להקל ולשלם כהוראתם ולא כהוראת משרד התחבורה, וזהו כדעה שאנו נוסעים עם החברה היכולה להקל על נוסעיה<sup>137</sup> [בפרט שהדבר אינו נוגד חוק מפורש].

<sup>135</sup> מקור: הוראות משרד התחבורה לחברות, מכתבים ממשרד התחבורה וכך הורה לי פקיד משרד התחבורה הבכיר האחראי על הנושא.

<sup>136</sup> חברת 'סופרבוס', שאין בה שלוחת שירות לקוחות, הינה דוגמה טובה לכך שלא ניתן לסמוך על כל פקיד בטלפון. משום שניסיתי כמה פעמים לברר אצלם, 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 שלא יודעים, עד שקבלתי מהם מכתב מסודר מהם כי אין גיל למלווה, וגם ילד מתחת לגיל 5 המשלם יכול להחשב כמלווה של ילד אחר מתחת לגיל 5.

<sup>137</sup> ואף שהיה מקום לומר כי החוששים לגזל בכספי המדינה צריכים לחשוש שגורמים לחברה לגנוב את המדינה, אולם באמת לא מסתבר שחריגה קטנה של טעות כזאת [בפרט שגם לשון החוק מעורפל], תגרום לחברה להפרת חוזה או להיקנס ובדומה לדברי הגר"צ לעיל הערה 58]. ועוד, שגם אם יש כאן גזל של החברה, הרי היא נעשית כבר בעצם ההוראה

המוטעית, ואין כל תוספת בכך שהנוסע יסע בפועל בלי לשלם ע"פ ההוראה.

<sup>138</sup> ולגבי מתחת לגיל 5 – תלוי בכל חברה לשיטתה כדלעיל סעיף ב'.

## פרק י"ב: שליחת חבילה, תשלום על מטען

## א. שליחת מטען באוטובוס

**שליחת מטען** או חבילה באוטובוס שלא בליווי נוסע, אסורה ע"פ חוק<sup>140</sup>. כמו"כ שמעתי ממשרד התחבורה והחברות שהם אינם מוכנים לתת לכך שום היתר, כיון שקיים סיכון בטיחותי בשליחת מטענים עלומים בלי שהבעלים נוסעים באוטובוס<sup>141</sup>. בנוסף לכך, מטען שלא ניתן למעקב ע"י אדם הנוסע באוטובוס עלול לגרום לתקלות טכניות, כשכחה או לקיחה ע"י אדם אחר<sup>142</sup>.

**והיות** שהחברה איננה מוכנה לכך לכו"ע יש איסור גמור לעשות כן, וגם זה בכלל גזילה<sup>143</sup>, כיון

<sup>140</sup> הרי הנוסח המופיע בחוק (תקנות התעבורה 425 א ו'): "לא ירשו נוהג האוטובוס או כרטיסן להכניס לאוטובוס מטען יד או מטען אחר שאינם בלוויית נוסע הנוסע באותה נסיעה או המובלים על פי הסדרים של משלוח מטענים באמצעות בעל הרישיון".

<sup>141</sup> יש להוסיף, שמלבד עצם שליחת חבילה ללא רשות החברה, לעיתים נוצר מצב שתא המטען מתמלא עד שאין בו מקום לתיקים של הנוסעים, וכפי שלפני תקופה פרסמה משפחה שלא היה מקום לחבילותיה באוטובוס שנסע לזכרון יעקב מחמת שהורים שלחו לתלמידים בישיבה שם חבילות שגדשו את תא המטען.

<sup>142</sup> ומעשה שקרה לפני שנים בקו טבריה ירושלים של חב' 'אגד', שאשה הייתה רגילה להעביר לאורך תקופה מזוודה עם תרכיז שתייה, ופעם אחת כאשר בכביש הבקעה ירדו כל הנוסעים שהיו חיילים שנדרשו להגיע לבקעה, נשארה המזוודה ללא בעלים, והנהג הזמין חבלן משטרה וכו'.

כמו"כ מעשה לפני הרבה שנים באוטובוס הנוסע מירושלים לתפרח, כאשר היו מעמיסים מטען בירושלים תמורת תשלום 5 ₪ 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, הבעייה היתה לאחר שהנהג המשיך לאופקים, כשזוג היורד מהאוטובוס גילה שהעגלה שלהם ירדה בתפרח...

<sup>143</sup> הגר"צ ברוורמן הסתפק במי שעבר ושלח ללא צירוף לנוסע, כיון שלפעולה זו לא נקבע כל תשלום בחוק [בניגוד

חבילה, וגם זה, רק אם מסכמים עמו שיקח את הילד, ומי ששילם עבור עצמו, אינו יכול לצרף עמו ילד".

**אולם** מהגר"צ ברוורמן שמענו, שהגדרת מלווה הוא כפשוטו, ואדם זה, שהילד נרתע ממנו, ואינו מוכן להתלוות עמו, אינו יכול להיחשב כמלווה, ולכן יש לדון בכל מקרה לפי עניינו.

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 בתחילת הנסיעה (וכדלעיל פרק ז' סעיף ב'), ובזמן זה נפטר מתשלום, אינו צריך לשלם על התחנות אותן הוא נוסע ללא ליווי [הנושא לא נכתב בתקנות התשלום, משום שלא מקובל לשלוח ילד מתחת לגיל 5 לבד באוטובוס אף לא לזמן קצר<sup>139</sup>].

<sup>139</sup> 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...].

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" [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 לכלוך או לפגוע באדם או ברכוש או המפיץ ריחות רעים"]<sup>147</sup>.

ג. תשלום על עגלת ילדים פתוחה

המדייק מלשון החוק שהובא לעיל סעיף ב', יווכח כי עגלת ילדים פתוחה פטורה מתשלום רק כשיש בתוכה ילד או כשהיא מקופלת, אולם לא כשהיא פתוחה<sup>148</sup> [ובדומה לכיסא נכים, אופניים וקורקינט שצריכים להיות מקופלים].

וכך גם מורים משרד התחבורה, עיין הערה<sup>149</sup>.

שהוא משתמש ברכוש החברה בלא הסכמתה, והוא נכלל בדין שואל שלא מדעת הוי גזלן<sup>144</sup>.

ועל כן, הפתרון הפשוט הוא לצרף את המטען או החבילה לאחד מהנוסעים שיקח עליו חסות, ובמקרה שכזה, מותר לשלוח ללא תשלום ובאופן בטוח<sup>145</sup>.

ב. תשלום על מטען בליווי

נביא בהזדמנות זאת את נוסח החוק העדכני (צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים התשפ"ב 10136) לגבי תשלום על מטען:

"מחיר הנסיעה כאמור בתוספת זו, כולל הובלת מטען יד של נוסע, מזוודה, כיסא נכים מקופל, אופניים מקופלים<sup>146</sup>, קורקינט מקופל, עגלת ילדים

למטען חורג המתלווה לנוסע שנקבע יש תעריף, כדלהלן סעיף ב'.

ואמנם א"א לפטור משום זה נהנה וזה אינו חסר, דוודאי שימוש זה באוטובוס חשיב לחסר, מכמה טעמים, ואכמ"ל.

<sup>144</sup> כמבואר בגמ' ב"מ מ"ג: וברמב"ם הל' גזילה פ"א ה"ג. וכ"כ בשו"ע סי' שנ"ט סעי' ה' וז"ל אפילו הלוקח בשאלה, שלא מדעת הבעלים, נקרא גזלן. ע"כ.

<sup>145</sup> פגישה עם משרד התחבורה, התכתבות עם 'אגד', שיחה טלפונית עם 'קווים-עילית', וזה פשוט.

<sup>146</sup> נציין בזה, כי ישנו נוהל חדש יחסית (מתחילת 2010 למנינים) העוסק בענייני אופניים, שהיוצא מהדברים הוא, שמצד אחד אסור להכניס אופניים לא מקופלים לאוטובוס עירוני או לרכבת קלה [אף בתשלום], מטעמי בטיחות, תפיסת מקום באוטובוס והפרעה לתנועת הנוסעים, מאידך, באוטובוסים בינעירוניים יהיה מותר להכניס אופניים גם שאינם מקופלים לתא המטען ללא כל תשלום נוסף, כל עוד האופניים אינם פוגעים או מלכלכים את הציוד או הכבודה של הנוסעים האחרים [אולם במקרה של חוסר מקום למטען של נוסעים אחרים החברה אינה מחויבת לתגבר את האוטובוס].

<sup>147</sup> במשרד התחבורה שמעו על העברות באוטובוסים של מכונות כביסה, ספות, ועוד...

<sup>148</sup> ההגיון 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 הרבה באוטובוסים שיש בהם שפע של מקומות ישיבה ריקים, אולם לא ניתן לעלות עליהם בגלל כמה עגלות תינוק החוסמות את כל המעבר במרכז האוטובוס.

<sup>149</sup> משרד התחבורה מפרסמים 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-

## פרק י"ג: האם צריך להחזיר חובות

א. ההתייחסות לנסיעות שלא שולמו בעבר

**אחד** הנושאים הנוגעים כמעט לכל אחד מהנוסעים בתחבורה הציבורית, הוא ענין החובות לחברות התחבורה, כי לרבים מהציבור קרה ולו פעם אחת שנסעו בתחבורה הציבורית ללא תשלום, ויותר מצוי אצל רבים שאכן שילמו בנסיעה הראשונה, אולם לאחר שעברו לאוטובוס אחר בתוך 90 הדקות של המעבר הם לא חזרו ותיקפו את הרב-קו, וזאת מתוך הנחה כי אין בכך תועלת [אולם כפי שנתבאר לעיל במבוא ובפרק ז' הלכה א', חברות התחבורה מקפידות על תיקוף בתוך מעבר בדיוק כמו על תיקוף בתחילת מעבר].

**בנוסף** על הציבור שנכשל בלא מתכוין באי תשלום, ישנם רבים שהקילו לעצמם באופן תדיר וסדיר לנסוע ללא תשלום בחברות התחבורה מכל מיני סיבות וטעמים, והשאלה היא מה עליהם

**בפועל** [כפי הידוע לי] חברות התחבורה והפקחים אינן מקפידות על כך [ומסתבר שאף אינן מודעות לחוק זה...], וא"כ ההלכה בזה כדלעיל פרק י"א סעיף ב' שהולכים אחרי הוראות החברה ולא אחרי משרד התחבורה.

**אמנם** אלו הסבורים שהמדינה היא הבעלים על התחבורה כיום, וכמו"כ חוששים לגזל בכספי המדינה, א"כ עליהם לנהוג כהוראות החוק ומשרד התחבורה ולשלם על עגלה פתוחה.

[יש לציין, שהגם שמבחינה הלכתית לכאורה אין בכך בעיה, עיין לעיל הערה 76 שבאוטובוסים עמוסים מן הראוי לקפל את העגלה אא"כ יש בכך צורך אמיתי].



פרוזבול], כאן נזדמן לידינו לאחרונה מכתב מפתיע של משרד התחבורה, הבא כתשובה 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 להקנס כספית על ידי פקח תחבורה".

**פירושה של תשובה זו היא, כי מבחינת משרד התחבורה, אי תשלום על נסיעה מהווה עבירה פלילית, אולם הוא אינו הופך את הנסיעה שנעשתה ללא תשלום, כחוב כספי הניתן לתביעה ע"י הרשויות.**

[יש להדגיש כי עדיין אין זה אוסר את החברות לקבל תשלום על הנסיעה, וכפי שקבלתי מהמשרד מכתב אחר בזה"ל: "בנושא תשלום עבור נסיעה לאחר שזו בוצעה אשיבך, שניתן לבצע את התשלום על ידי פניה ישירה אל החברה המפעילה את השירות, על פי צו מצפוננו של הנוסע".]

לעשות בענין זה כדרך תשובה<sup>150</sup>, והדבר יפורט בס"ד להלן בפרק זה.

**ב. מכתב מפתיע ממשרד התחבורה שהשלמותו יפורטו להלן**

**בניגוד לדין הפשוט כי חוב כספי אינו פוקע מאליו [למעט שמיטה - כשהמלווה לא עשה**

<sup>150</sup> הנה בטעם לחיוב תשלום לאחר נסיעה שלא ברשות, יש להקדים דעל אף דכתבנו לעיל הערה 30 שדינו כגזול, מ"מ צריך הוא לשלם את דמי השימוש, דעל אף שקיי"ל דכל הגזלנים משלמים כשעת הגזילה, ואינם צריכים לשלם את דמי הגזילה שהשתמשו, מ"מ כבר כתב המחנ"א (גזילה סי' י"ב) דזהו דוקא כשעשה מעשה קנין בחפץ הנגזל, אך בשימוש בלא קנין בחפץ צריך להחזיר את דמי מה שנשתמש, 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 על מה שנהנה מהנסיעה [וכמבואר בסי' שס"ג ס"ו]. אך אכן הביאו הפוסקים שם דבכל מקום שמיחה בו שלא ישתמש ללא תשלום, יכול הוא לתבוע לאחר מ"כ שישלם, וכאן הרי החברות מודיעות בפירוש שאין לעלות ללא תיקוף. אמנם יש חולקים בזה וסוברין דאף בכה"ג פטור. ועיין נחל"ד ב"ק דכא: בשם מוהר"ח מוואלוואזין זצ"ל.

מטעם נוסף ניתן לחייב, שכן לפי המבואר שם די אף בחסרון קטן כשחורריתא דאשייתא בכדי לחייב את כל ההנאה. וגם בנסיעה באוטובוס ישנו חיסרון מועט, אם מחמת עיכוב הזמן המועט שמתעכב הנהג בעליית נוסע, ואם מחמת תוספת צריכת הדלק מחמת הנוסע, ואם מחמת הבלאי והצפיפות הנוצרים מחמת כל נוסע.

אך בזה יש לעיין, שכן ע"פ המבואר ברשב"א (ב"ק צו. 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 מיניה דאף היכא שלא עשה קנייני גזילה סובר הרשב"א דאין משלם כל ההנאה, ועיי"ש שהוכיח לפ"ז דדעת התוס' אינה כהרשב"א, ואף במטלטלים אומרים שצריך לשלם כל ההנאה].

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

החובה לשלם בזמן הנסיעה עצמה ללא היתרים של נסיעה בהקפה].

ג. לאלו חברות אין צורך להחזיר נסיעות כלל

במכתב שהובא לעיל סעיף ב' נעסוק תיכף להלן, אולם בראשונה יש מקום להביא שיש חברות המצהירות שאין כל עניין בהחזרה להן, ובהן פשוט וברור שאין צורך להחזיר שום נסיעה שנעשתה ללא תיקוף [אמנם חובה לציין, שגם בחברות אלו הדבר אינו מתיר נסיעה מלכתחילה ללא תשלום, ואדרבא, הדבר מוכיח כמה חשוב לתקף בזמן הנסיעה ולא לנסוע בהקפה, וכפי שנתבאר בארוכה לעיל פרק א' סעיפים ב' וג'].

(1) לחברת 'דן' ובנותיה, אין חובה להשיב נסיעות שלא שולמו בהן, כפי שנתבאר בהערה<sup>153</sup>.

(2) לחברת 'נתיב/בית שמש אקספרס' אין להשיב נסיעות שלא שולמו, וכפי שנתבאר בהערה<sup>154</sup>.

<sup>153</sup> בחוזה של דן מתאריך 17/09/17 מוזכר במפורש שגם חברת 'דן' מקבלת תמריץ תיקוף, אולם כשיצירתי קשר כמה פעמים עם פניות הציבור של החברה בקשר להחזרת חובות [עד שהממונה על פקידי פניות הציבור התפרץ לקו וגער בי שהפכתי למטרד...], כולם הבהירו שם שהם לא מקבלים תמריצי תיקוף וכל הכסף הולך לממשלה [והדבר תקף גם לחברות הבת 'דן בצפון' (מפעילת המטרונית בחיפה לשעבר) ולחברת 'דן בדרום'], ומי שרוצה להחזיר חובות יחזיר לכל חברה שהיא.

ואמנם נראה שהפקידים [כולל הממונה עליהם] אינם יודעים את החלק הכלכלי בחברה, אולם עכ"פ אלינו זה אינו נוגע, כיון שאף אם נאמר שהחברה מעוניינת גם בתשלום בדיעבד, הרי כאן הם אומרים להדיא שאינם מקפידים שיתקפו דרכם, ואף משמע מלשון תשובתם בע"פ שאין להם כל ענין בזה.

<sup>154</sup> נציג החברה הסביר לי שמי שמחזיר חובות, הרי הוא מחזיר לממשלה ולא להם, ומבחינתם תמריץ התיקוף הינו רק בונוס ואינו כואב להם. ועל כן כל אחד יעשה מה שרוצה, מי שרוצה יכול לא להחזיר, כיון שהחוק לא מחייב החזרת נסיעה שכבר בוצעה, ומי שרוצה יכול להחזיר, אולם רק על נסיעה ספציפית, דהיינו שהוא יודע את שעת הנסיעה שבה הוא נסע, בכדי שיוכלו לתת לו על כך קבלה עם פרטי

וראה בהערה<sup>151</sup> הסבר למכתב זה מהיועץ המשפטי, ומשא ומתן בזה.

יצויין שהדבר אינו מפתיע כלל את החברות, אשר גם הן מודעות לכך שהחוק מונע מהם לחייב נוסעים בתשלום לאחר נסיעה כזאת שכבר נעשתה ללא תשלום<sup>152</sup>, והן אף מבהירות שגם לולי החוק, אין להן יכולת לתבוע נוסעים על נסיעות ללא תשלום, בהעדר יכולת לעקוב אחר נוסעים לאחר ירידתן מהאוטובוס.

לדברים מחודשים אלו יש משמעות גדולה המשליכה על כל נושא החובות בתחבורה הציבורית, וכפי שיבואר בפרק זה [בד בבד מתחדדת

<sup>151</sup> בקשתי ביאור מהיועץ המשפטי של משרד התחבורה להגיון שבדברים, וזהו תורף דבריו; במידה ובעיית התיקוף היתה של המפעיל [כגון מכשיר תיקוף תקול] הרגולטור אומר שאין צורך לתקף שוב [חד משמעי!], אולם במידה והבעייה היתה של הנוסע, משרד התחבורה אינו 'דורש' תיקוף למחרת, אך מבחינת "הישר והטוב" יש לזה מקום. ע"כ.

ושמעתי מפרופ' יהודה נוייהויזר לבאר את הדבר, שזהו משום שחוקי המדינה בנויים כך שיהיה ניתן לאכוף עליהם, ואם לא כן הרי זה כ'אות מתה' שמוטב שלא יכתבו אותה בחוק לבל יאבדו מערכם החוקים האחרים.

אמנם, דברים אלו של היועץ המשפטי עדיין נשארים בקושיה, שאם כן מדוע כשאין מכשיר תקין באוטובוס יש צורך בנוהל ה'פוטור' מתשלום, וכי כולם מקפידים על "הישר והטוב" בכדי שיהיה צורך לפטור אותם 'חד משמע'?

וביותר צ"ע, שגם על מכשיר מקולקל קבלתי לאחרונה מכתב ממשרד התחבורה "תשלום עבור הנסיעה, לאחר שזו בוצעה, ניתן לבצע על ידי פניה ישירה אל החברה המפעילה את השירות, על פי צו מצפוננו של הנוסע". ומכאן שגם במכשיר מקולקל שייך "הישר והטוב".

<sup>152</sup> וכך גם קבלתי מכתב מ'אגד': "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 היתה כל דרך לאכוף אותו, "חייב הלכתי ומוסרי זה כמובן עניין אחר".

וכסגנון זה ביארו לי בע"פ גם שאר החברות.

**הספק הראשון הוא האם הוראה זו של משרד התחבורה מחייבת את החברה?**

[הגר"צ ברוורמן פשט את הספק כך: אלו הסוברים שאין חשש גזל בכספי המדינה, א"כ כאן זה יצא חומרה, משום שההוראות של המדינה אינן מחייבות את החברות, שזכותן לקבל כסף מהמדינה, ולמרות הנחיותיה לא מוחלות על דמי הנסיעה [ולמדינה גם אין ישות ממונית בכדי שהחברה תתחייב לה], ואילו הסוברים ששייך גזל בכספי המדינה, היות והחברה מקבלת מהמדינה סבסוד, א"כ היא אמורה לפעול לפי הנחיות משרד התחבורה, ולא לדרוש מהנוסעים חובות עבר].

**הספק השני הוא האם אי דרישת חובות נחשבת למחילה?**

**ספק** זה קיים לשני הצדדים של הספק הראשון, דהיינו, שבין אם נאמר שהחברה כפופה למדינה ואינה יכולה לדרוש את דמי הנסיעות שלא שולמו, ובין אם נאמר שהיא כן יכולה לדרוש, הרי בפועל, אין שום חברה הדורשת את הכסף.

**השאלה היא, האם אי דרישת החובות הרי היא כמחילת החברה על החובות [וכך דעת הגר"צ ברוורמן], או שעדיין אין מחילה וויתור של החברות על נסיעות שכבר התחייבו בהם בזמן הנסיעה בכפוף למשרד התחבורה, ואין סיבה שיפוגו**

**(3) לחברת 'סופרבוס' אין להשיב נסיעות שלא שולמו, משום שהיא מבינה שמשרד התחבורה אוסר לקבל תשלום רטרואקטיבי [הגם שהיא טועה בכך, כפי שהובא לעיל סעיף ב' במכתב השני של משרד התחבורה].**

**(4) בכל החברות - במקרים בהם היה ניתן לשלם עבור הנסיעה בתשלום מזומן בתוך האוטובוס<sup>155</sup> [עד רפורמת 'דרך-שווה'], ולנהג לא היה עודף עד מכפלת 10 (פי 10) מסכום הנסיעה, שאז משרד התחבורה פוטר את הנוסע מתשלום, ובדומה למכשיר מקולקל<sup>156</sup>.**

**ד. כמה ספיקות ע"פ הוראת משרד התחבורה כלפי החברות שלא ויתרו על החזרת דמי הנסיעות**

**כאמור בסעיף ב' משרד התחבורה קובע שלמרות שאי התיקוף בנסיעה מהווה עבירה פלילית, לא נוצר בכך חוב כספי שניתן לגביה. לאור זאת ישנן כמה ספיקות אשר קובעות בנושא זה של החזרת חובות לחברות.**

הנסיעה הנכונה, אחרת הם לא מוכנים לקבל תשלום על נסיעות עבר.

<sup>155</sup> היינו, בנוסע אורח ותיק בכל הקווים בארץ, וזאת בהצגת אמצעי זיהוי של תמונה יחד עם פרטי הגיל, או לכל נוסע באזורי יהודה ושומרון בהם היה ניתן לשלם במזומן ולקבל הנחה של 50% שהוא זול יותר מאשר אם משלם ברב-קו [כל זה היה תקף עד כעת עם כניסת הרפורמה החדשה 'דרך-שווה' בה תבטל לחלוטין אפשרות התשלום במזומן].

<sup>156</sup> כן נאמר לי בפגישה עם משרד התחבורה, ופשוט ע"פ החוק (פקודת התעבורה 434 ב') "הנהג והכרטיסן חייבים להסיע נוסע שהציע שכר הנסיעה בשטר שערכו לא יעלה על מכפלת תעריף הנסיעה בעשר".

הנחשבת להשבה (עיין הערה<sup>160</sup>), כך גם כאן הגזולן תיקן את הלאו של הגזילה, ובדומה לכל השבת גזילה שהוא לאו הניתק לעשה, או לא (עיין הערה<sup>161</sup>), ועל הנוסע לדאוג להחזיר את הגזילה, ובזה שב ורפא לו.

### ספק שלישי על הצד השני של הספק השני.

אם נפשוט בספק השני כי אי דרישת דמי הנסיעות אינו חשוב כמחילה, ויש להשיב את

מאליהם<sup>157</sup> [וכן דעת הגרמ"מ שפרן, עיין הערה<sup>158</sup>].<sup>159</sup>

### ספק שלישי על הצד האחד של הספק השני.

אם נפשוט בספק השני שאי דרישת דמי הנסיעות זהו כמחילה, האם כמו בסתם מחילה

<sup>160</sup> ונביא בזה כמה מקורות לפום ריהטי, ועדיין יש להאריך בזה.

א. אם נימא דלאחר מחילה א"א לתקן, א"כ מצינו בזה אופן של מלקות בגזילה.

ב. מצאנו לענין גזל פחות מש"פ שכתבו הרבה מהראשונים [וברש"י בסנהדרין מ"ז וכ"ה בערוכין ס"ב], דהא שאין חיוב השבה הוא משום שישראל מחיל על פחות מש"פ, הרי מוכח שלאחר מחילה אין מצוות השבה.

ועי' במנ"ח מצוה ק"ל דכיון שהטעם דפחות מש"פ לא בעי השבה הוא מדין מחילה, הרי כל דליכא מחילה חייב כגון גזל חש"ו או בצווח שלא מוחל עיי"ש. וכ"ה במחנה אפרים הל' גזילה הלכה א'.

ג. בפלוגתת הראשונים אם מועיל מחילה לענין החזרת ריבית, וכתבו דבגזל מועיל מחילה שאין חיוב השבה, ועי' ברא"ש ב"מ פ"ה סימן ב' שכ' ונראה לי שמחילה מועלת לו לפטרו מהשבת הריבית כמו הגזל ע"כ, ועי' בברכת שמואל ב"מ סי' מ"ח מה שהאריך בזה. וכ' בדעת הרמב"ם הרא"ש והראב"ד דס"ל דריבית הוא משום דגזילה היא וכן השבה היא ג"כ דין גזל הוא דממונו של לוה הוא, ועל כן אם מוחל הלוה ממילא ממונו לא הווי בידו ואין כאן חיוב השבה כלל וזה עיקר סברתם, ודוק.

ד. בב"ק ק"ג א' במתני' הגזול את חבריו שוה פרוטה ונשבע לו, יוליכנו אחריו למדי וכו', מחל לו על הקרן ולא מחל לו על החומש, מחל לו על זה ועל זה חוץ מפחות שוה פרוטה בקרן אינו צריך לילך אחריו, וכו'. הרי דכיון שמחל ליכא עליה דין השבה.

ה. באונאה יותר משתות, דאם עבר הזמן של כדי שיראה לתגר או קרובו חשיב מחילה, וודאי דליכא דין השבה.

<sup>161</sup> עיין יד המלך (פ"א מהל' גזילה ה"ה) שכתב דיוצא ידי השבה דהוי ליה כאילו התקבלתי [אך לפי מה שפירש שם שהוי ליה כאילו נותן במתנה לגזולן, קשה לומר כאן דאינו אלא אי דרישה ותו לא].

אכן בשו"ת שערי ציון (סי' מ"ד אות ג') כתב דאף סילוק חשיב כהשבה.

<sup>157</sup> ובשונה ממכשיר תיקוף תקול שם החוב כלל לא נוצר בגלל הוראות משרד התחבורה.

<sup>158</sup> שמעתי ממנו שהמכתב של משרד התחבורה אינו תקף כלפי מחילת החברות, כיון שהחברות אמנם אינן יכולות לדרוש תשלום ע"י פקח מול הנוסע שירד מהאוטובוס אולם אם יש להן הוכחות לאי התשלום, הן יכולות לתבוע את הנוסע בתביעה אזרחית גם לאחר ירידתו מהאוטובוס [ואמנם שבפועל החברות לא יתבעו, וכדבריהן, שהן אינן שולטות על הנוסע מרגע ירידתו מהאוטובוס, וגם איש לא יכול לשבת כל היום מול מצלמות האוטובוסים ולחפש נוסעים שלא מתקפים (והמצלמות נועדו רק כדי לתעד את האוטובוס במקרה של תלונות על עבירות פליליות או אלימות), בכל זאת, יש כאן ייאוש בעלמא, ולא מחילה על החוב].

<sup>159</sup> עיין בשערי ציון המובא בהערה 161 שדן אם מחילה הוא בגדר סילוק או בגדר כאילו נתקבלתי. ולכאורה תלוי בזה.

### פרק י"ד: אופן החזרת חובות<sup>162</sup>

א. פרק זה רלוונטי על הצד שהוחלט לעיל פרק י"ג כי יש להחזיר חובות, ובו יבואר אופן החזרת החובות במי שנכשל ונסע ללא תשלום.

ב. לפני השבה, הפתרון הקל והזול ביותר הוא לפנות לחברה במכתב נאה, ולשאול אותה מתוך קבלה לעתיד שלא לנסוע יותר ללא תשלום, האם היא מוכנה למחול על החובות.

א. כשבאים להשיב את דמי הנסיעה, אין צורך להשיב את מלוא סכום הנסיעה

אם אכן נסיק כי יש להחזיר חובות מכל סיבה שהיא, היות ואת החברה לא מעניינים דמי הנסיעה בשלימותם המגיעים אל המדינה, אלא רק דמי התמריץ<sup>163</sup> שהיו אמורים להגיע אליה<sup>164</sup>, א"כ יש לדאוג להחזיר לחברה רק את דמי תמריץ התיקוף [המשתנה מאשכול לאשכול, ואף תלוי בגובה

החובות, השאלה היא, היות ובד"כ חברות התחבורה נסחרות בבורסה וכדו', א"כ לכאורה ישנם בתמידות שינויים בבעלי המניות, וכשגזל מבעלי המניות בזמן מסוים, אולי אינו יוצא ידי חובת השבה כשהוא משלם לאחר התחלפות בעלי המניות [וגם בחברות שאינם נסחרות בבורסה, פעמים רבות ישנם שינויים בבעלי המניות, ויש להסתפק האם לא יוכל להשיב להן או שהחוב נוצר לחברה ולא לבעלי המניות באופן אישי].

<sup>162</sup> פרק זה הינו לפי חישוב דמי הנסיעות מאז שנות 2014-2016 (למנינים) אולם בשנים קודמות יותר, כאשר פדיון כל דמי הנסיעה היתה לחברה (כמבואר במבוא), ההחזרה מורכבת מאוד, מכיון שיש צורך להחזיר את דמי הנסיעות במלואן.

<sup>163</sup> ואין לומר שהנוסע יתחייב לשלם תעריף מוגדל על כל נסיעה בה נסע ללא תשלום, משום שגם ע"פ חוק האדם מתחייב בזה רק אם הוא נקנס ע"י פקח.

<sup>164</sup> וגם אותנו לא מעניינת היתרה אשר הייתה אמורה להגיע למדינה, משום שאנו נוסעים עם החברה ולא עם המדינה [שגם היא מוחלת על כך, רק אומרת שיש בהשבה משום "הישר והטוב" כדלעיל הערה 151].

ויש מי שהעיר, שיש לצדד שמא החברה מעוניינת בתשלום מלא לצורך התמחרות עתידית או מסיבות אידאולוגיות.

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

להחזיר בדוקא לפי סדר החברות עמם נסע ולא תיקף<sup>167</sup>. ועיין להלן הערה 171.

[נציין כי באוטובוסים העירוניים של חברת 'אגד'<sup>168</sup>, לעת עתה אין צורך לעלות על אוטובוס נוסף, לתקף ולרדת, אלא באוטובוס שנוסע ממילא, לאחר שעברו 3 דקות מהתיקוף הקודם יתקף שוב, וחוזר חלילה (כי לאחר 3 דק' המכשיר כביכול "שוכח" מהתיקוף הקודם)].

אם מדובר בהשבה של נסיעת מעבר בנוסע המחזיק בדרך כלל בפרופיל מיטיב (נוער, אזור ותיק, סטודנט) או חופשי<sup>169</sup> אשר לא תיקף: יש לדון בזה, האם יכול להחזיר גם בתיקופים שבתוך מעבר בפרופיל נוער או חופשי או שצריך להחזיר במעבר בפרופיל רגיל או תיקוף ראשון בנוער וכדומה, עיין בהערה<sup>170</sup>.

הנסיעות שנעשו באשכול באותה התקופה], ואופן ההחזרה יתחלק לפי החוששים לגזל בכספי המדינה ולשאינם מקפידים בכך:

לאילו החוששים לגזל בכספי המדינה, הדבר תלוי:

אם מדובר בהשבה של נסיעה שלא תיקף בה כלל תיקוף של שימוש ראשון בערך הצבור בפרופיל רגיל: יכול לתקף בפרופיל נוער [או בפרופיל אחר בעל הנחה דומה] ולא צריך דווקא פרופיל רגיל<sup>165</sup>.

אם מדובר בהשבה של נסיעה שלא תיקף בתוך מעבר קיים של נסיעה בפרופיל רגיל, מאז שלא ניתן לרכוש אצל הנהג נסיעה בודדת במזומן: יכול לתקף בחוזה חופשי או בתוך מעבר על הנסיעות שלא תיקף<sup>166</sup> [ואין צורך

<sup>167</sup> משום שדמי התמריץ של כל התיקופים זהים, והסכום הבסיסי של התיקוף הראשון ממילא לא מגיע לחברה רק למדינה (וכדלעיל במבוא).

<sup>168</sup> אנו יודעים על חברות 'אגד' ו'סופרבוס' שבהן רווח נסיעת המעבר עד היום [001המכשירים של שתי החברות זהים, כדלעיל הערה 109]. ומה שלא ציינו את חברת 'סופרבוס' כיון שהיא אינה מעוניינת בהשבה (כדלעיל פרק י"ג סעיף ג'), כמו"כ בחברת 'דן' שבמרכז, הגם שהמכשירים אינם בעייתיים לא הבאנו אותה, כיון שממילא אין צורך להשיב בה (וכדלעיל הערה 153). בחברות אחרות כמעט אין כיום נסיעות מעבר, ואיננו יודעים כיצד מכשיריהן יפעלו עם כניסת רפורמת 'דרך-שווה' [נשמח לשמוע מהציבור].

<sup>169</sup> אין מדובר על נסיעות שנעשו לפני שרכש את החוזה חופשי, גם אם נעשו באותו יום/חודש שבהמשכו היתה הרכישה, משום שבשעת הנסיעה היה מחוייב בתיקוף רגיל, ודינו כנסיעה שלא תיקף תיקוף ראשון בפרופיל רגיל, וכדלעיל פרק ג' סעיף ה'.

<sup>170</sup> מצד אחד, עקרונית, ללא הרב-קו הנותן את הנסיעה בהנחה, היה צריך לשלם נסיעה מלאה בפרופיל רגיל, א"כ כעת אינו יכול להחזיר ע"י תיקופים בתוך מעבר של נוער או חופשי, כיון שהמדינה לא תקבל תמורה על דמי התמריץ שמוציא ממנה כעת, בעוד שכשנסע היה מחוייב בדמי נסיעה מלאים, מצד שני, זה ודאי שלכתחילה היה צריך לשלם בפרופיל רגיל, בהעדר הרב-קו הנותן את ההנחה, אולם

<sup>165</sup> משום שבכך החברה מקבלת את דמי תמריץ התיקוף, והיתרה שעד 50% [עלות הנסיעה בפועל] נכנסת למדינה.

אמנם אין לומר שבנסיעה עירונית יכול לתקף פעם נוספת בתוך מעבר קיים בפרופיל רגיל, כשבד"כ דמי הנסיעה (אחרי הנחת 20%) מכסים שני תמריצי תיקוף, כיון שלאחר שהכסף נכנס לארנק המדינה בזמן התיקוף הראשון, אין לו רשות להוציא ממנה.

<sup>166</sup> ואף שהיה מקום לומר שאנו מתייחסים לכל נסיעה שלא שילם 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 שלו לרכוש את הנסיעה היא רק בקבלת 90 דק' חינם של מעבר, וא"כ המדינה ממילא היתה צריכה להוציא לחברות את תמריצים אלו ללא תוספת מיוחדת מהנוסע.

אמנם באמת אם מדובר בהשבה של נסיעה שנסע בתוך מעבר ולא תיקף - כשעוד היה ניתן לרכוש במזומן נסיעה בודדת ללא מעבר באוטובוס העירוני (עד אמצע שנת 2018 למנינים), א"כ כל נסיעה שנסע בתוך מעבר מחוייבת בהשבה של תיקוף ראשון ע"י נוער וכדומה. וזהו כיון שבהעדר רב-קו לא היה מקבל מעבר חינם בן 90 דק', אלא היה משלם על כל נסיעה בנפרד, וא"כ גם כעת אינו יכול לקחת מהמדינה תמריצי תיקוף מעבר למה שהיא מקבלת.

לתקף דווקא באותו קו בו הוא נסע ללא תשלום, וגם לא אצל אותו הנהג, ועיין בהערה <sup>173</sup>.

**יש להדגיש,** כי לפי האמור לעיל הערה 36 הרי שבחלק מהחברות יש להשתדל להחזיר את דמי הנסיעות מהר ככל הניתן, בפרט באשכולות מעוטי נוסעים אשר כל תיקוף קובע למכסת התיקופים של אותו רבעון / חצי שנה / שנה קלנדרית.

ג. **בחוב על הפרש פרופילים**

**כאשר** שילם בפרופיל נמוך מהפרופיל הנצרך, אין צורך להשיב את ההפרש, כיון שהחברה לא הפסידה כלום, ועל אף שלתחילה החברה מקפידה לאסור לעלות עם פרופיל שאינו מתאים, בכ"ז לאחר מעשה אין מעניינה שארית הכסף שהייתה אמורה ללכת למדינה [שגם היא מחלה על כך, אם לא מצד "הישר והטוב", וכדלעיל פרק י"ג סעיף ב' הערה 151].

**ולא** שאינם חוששים לגזל בכספי המדינה, יכולים להחזיר כל תיקוף שהוא ללא כל הוצאה כספית <sup>171</sup>, ע"י תיקוף בתוך מעבר [וכפי שנתבאר לעיל התהליך בחברת 'אגד' או חוזה חופשי, ועל אף שבהשבה שכזאת יש גזל מהמדינה, משום שהוא מוציא ממנה דמי תמריץ ומעביר לחברה בלי שנותן למדינה כל תמורה על כך, מכל מקום הם אינם חוששים לכך.

ב. **תשלום חובות על נסיעות ידועות**

**כאשר** אדם יודע כמה נסיעות הוא חייב ולא יזוז חברה הוא חייב עליו לנהוג כך:

**בחוב** שנוצר עבור תשלום רגיל של נסיעה, בין אם מדובר בתיקוף הראשון ובין אם מדובר בתיקוף של נסיעת מעבר שלא בוצע, תמיד החוב יוחזר כדרך שנתבאר לעיל סעיף א', באותו סוג הנסיעה שלא שולמה, דהיינו, באותה חברה, באותו אשכול <sup>172</sup> [אזור הפעלה] ובאותו קוד. ואין צורך

הפעלה, יתכן שגם בחברה אחת המשרתת שני ערים שונות ומחיר הנסיעה הוא זהה, דמי תמריץ התיקוף שהחברה מקבלת ממשרד התחבורה יהיו שונים בין אשכול לאשכול, לפי החוזה שנחתם בזמן זכייתה במכרז, או לפי שינויים ידועים שחלו לבנתיים בין משרד התחבורה לחברה [אכן אציין שמחברת 'אגד' שמעתי שניתן להחזיר בה חובות באותו קוד בכל האשכולות, וכגון מי שחייב נסיעה של 6 ש"ח בקוד 2 באגד בחיפה יכול להחזירו גם בקוד 62 בגוש דן או בקוד 2 בירושלים].

<sup>173</sup> כבר נתבאר לעיל (פרק א' סעיף ו' ושם הערה 41) שגם בחברות שהנהג עצמו מקבל איזה בונוס עבור תיקופים אין כאן חיוב תשלום על הנוסע, ואפי' גרמא אין כאן.

אמנם לדעת הגר"י סילמן שם שכן יש בזה גזל מהנהג [בחברות שהנהגים מקבלים אחוזים על התיקופים], לכאורה יש לחזר אחר אותו הנהג, אולם הדבר כמעט ואינו בר ביצוע [ולביאור נכדו, יהיה הדין שיעשה בסכום זה צרכי רבים].

במסגרת החזרת חובות, נאמר כי ההנחה מגיעה לאדם בכל מקרה, והתיקוף ברב-קו מיועד רק בכדי להוכיח את ההנחה, ולא בכדי ליצור אותה [אמנם, כשהסתפקנו לעיל פרק ח' סעיף ב' האם ניתן לנסוע בחוזה חופשי ברב-קו אישי של אחר או לא, אזי אם נפשוט שמותר, א"כ כאן ייווצר חומרא, כיון שמתברר שתיקוף ברב-קו עם חוזה חופשי אינו הוכחה להנחה אלא הוא זה שיוצר אותה].

<sup>171</sup> אגב: במשרד התחבורה לא אהבו לשמוע על השבת חובות ע"י תיקופים סתמיים, ולא מצד הפסד התמריצים שהוא בעיני הפקידים כסף קטן יחסית לסכומים הגדולים המתגלגלים שם, אלא משום שהדבר גורם להם לאבד את הנתונים האמיתיים של ספירות הנוסעים. אולם מה לעשות, כאשר זוהי הדרך להחזיר לחברות את דמי תמריץ התיקוף.

<sup>172</sup> וההסבר, שאמנם באותו אזור הפעלה אין הבדל בין הקווים [עכ"פ באותו קוד הנסיעה], אולם בשני אזורים

## ד. בחוב על הפרש קודים

**כאשר** אדם היה צריך לתקף בקוד מסויים ותיקף בקוד נמוך יותר [כמצוי בקווי אוטובוס מרובי קודים], אין הפרש בסכום דמי התמריץ מהמדינה לחברה בין קודים שונים באותו קו נסיעה<sup>174</sup>, וכל ההפרש היה אמור ללכת למדינה, והמדינה הרי מחלה על חובות כנזכר לעיל פרק י"ג סעיף ב', א"כ אין צורך להחזיר את ההפרש.

## ה. כאשר הנוסע גר רחוק ממקום פעילות החברה

**כשאדם** חייב תיקופים לחברה, אולם הוא גר במרחק מהאשכול בו החברה מספקת את השרות, וקשה לו להגיע למקום כדי לשלם עבור הנסיעה, או כשחברה עזבה את האשכול<sup>175</sup>, יש לבקש ממכר שגר באשכול בו החברה פעילה שיתקף בעבורו, כדרך שנתבאר לעיל סעיף א' [כמובן שבמקרה שמדובר רק בתיקוף המשך, לא יצטרך לשלם אח"כ למכר, כיון שיכול לתקף בתוך מעבר].

**וכשאין** לו מכר שגר באזור ומוכן לשלם בעבורו, דעת הגר"י סילמן שאינו צריך לטרוח הרבה, אמנם עיין בהערה<sup>176</sup>.

## ו. בחוב עבור קטן שנסע ולא שילם

**קטן** שנסע בתחבורה הציבורית ללא תשלום, אם ההורה העלה אותו לאוטובוס או שההורה הורה לו לנסוע עם אוטובוס [ולאו דווקא ב'דין שליחות'], לכאורה ההורה הוא המתחייב. אולם אם הילד עלה לבדו ומדעתו לאוטובוס, לכאור' האב פטור מלשלם עליו, אע"פ שהוא נהנה שהבן חסך עבורו את עלות דמי הנסיעה<sup>177</sup>. אולם לכשיגדיל הבן, עליו לשלם לפניו משורת הדין, או שאביו ישלם עליו כעת, באופן שנתבאר לעיל סעיף א', כיון שלעתיד הבן לא ידע ולא יזכור לשלם<sup>178</sup>, וגם יתכן מאוד שהחברה כבר לא תפעל באותו מקום.

**יש** ששאלו, האם על ההורים לשלם לחברות כל תקופה סכום מסוים המשווער שהילדים לא שילמו, ודעת הגר"י סילמן שאם אינו יודע אז לא צריך].

---

להם, אפילו הם באיי הים", עכ"ל. וכן מבואר להדיא ברשב"א ב"ק קג: אמנם להלכה יל"ע בזה משני צדדים.

דמבואר שם בסמ"ע דהטעם שאינו צריך לילך אחריו הוא מחמת תקנת השבים, ויל"ע אם בנסע בלא לשלם שייך דינא דתקנת השבים, עי' בנתי"מ סי' רל"ב סק"י, אמנם רבים החולקים על הסמ"ע.

שנית, שיש מהאחרונים שכתבו דהא שאינו צריך לילך אחריו למדי, הוא כשהנגזל עזב מקומו, ולכן אינו צריך לרדוף אחריו, אבל אם הגזלן עבר ממקומו, בזה חייב לילך אחריו.

ועי' מש"כ בזה הרה"ג דוד בריזל במאמר בקובץ בית אהרן וישראל גליון רי"ט אות א'.

<sup>177</sup> והנידון בזה, אם יש לראות את ההנאה כאילו היא נעשית להורה עצמו, ואז הוי כממוני גבך, וכיורד בשדה העשויה ליטע, ואכמ"ל.

<sup>178</sup> כמש"כ הב"ח בשם אור זרוע פסקי ב"ק קמ"ג, הגהות אושרי ב"ק פ"ח סי' ט', שכ' וז"ל ומיהו קטן חייב לשלם כשיגדיל וכן ועי' בבאור הגר"א סי' שמ"ג ה"א, ועי' במשנ"ב או"ח סי' שמ"ג סק"ט שכ' קטן שגנב או שהזיק אין צריך לשלם אם אין הגנבה בעין. וכ"ז מדינא אבל לפניו משורת הדין בין שחבל בו בגופו או שהזיק לו בממונו צריך לשלם לו, ע"כ, ומקורו מדברי הט"ז.

---

<sup>174</sup> במסגרת חקירותי לא הצלחתי להגיע לנושא זה אשר יודעים אותו רק מתי מעט במחלקות הכלכליות של החברות ומשרד התחבורה [ובוודאי שפקידי פניות הציבור של החברות אינם יודעים זאת].

<sup>175</sup> כגון 'סופרבוס' שעזבה את בית שמש לטובת 'בית שמש אקספרס' ואת פרוזדור ירושלים לטובת 'תנופה', 'אגד' שעזבה את בית שמש לטובת 'תנופה' ואת אשכול רהט (נתיבות, אופקים ותפרח) בדרום לטובת 'גלים'.

<sup>176</sup> והנה לכאורה דברי הגר"י סילמן הם ע"פ הנפסק שאדם גזל את חברו אם לא נשבע אינו צריך להוליכו אחריו למדי, כמש"כ בשו"ע סי' שס"ו סעי' א' וז"ל: "הגזלן את חברו אע"פ שכפר בו הואיל ולא נשבע, אם חזר והודה אינו חייב לרדוף אחר הבעלים להחזיר להם, אלא יהא בידו עד שיבואו (ויודיע אותם) (טור ס"א) ויטלו את שלהם, אבל אם נשבע על שוה פרוטה ומעלה, חייב לרדוף אחר הבעלים עד שיחזיר



כמובן, שבתחילה הרי הוא צריך לשלם כדרך שנתבאר לעיל סעיף א' את הנסיעות אותן הוא בטוח חייב, וכלפי הנסיעות המסופקות, לשאינו חושש לגזל בכספי המדינה, אזי כדלעיל סעיף א' הוא יכול להחזיר ע"י שיתקף פעמים רבות בתוך מעבר או חופשי עד שיצא הספק מליבו.

**אולם** אם הוא חושש לגזל בכספי המדינה, א"כ אינו יכול לתקף פעמים רבות, שהרי בכך גורם שהמדינה תשלם תמריצי תיקוף רבים לחברה ללא כל תמורה, ושמענו מהגר"צ ברורמן כי מכיון ומעיקר הדין אין חיוב [לאלו החוששים לגזל בכספי המדינה] לשלם עבור נסיעות שנסע ללא תשלום (וכפי שנתבאר לעיל פרק י"ג סעיף ד'), א"כ אין סברא שיגנוב מהמדינה בכדי להחזיר לחברה, ויצא שכרו בהפסדו, ודו"ק [אך עדיין השאלה היא אם צריך להוציא מכיסו בכדי לצאת מן הספק, ועיין הערה <sup>182</sup>].

<sup>182</sup> תירוצן ספק הוא ע"פ המבואר בסי' ע"ה ס"י, ובסי' שס"ה ס"ב ברמ"א, כי יש חילוק בין אם אדם מסופק 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 הוא כאיני יודע אם נתחייבתי [אך גם בזה יש לדון עפ"ד הרה"ג דוד בריזל במאמרו בקובץ בית אהרן וישראל גליון ריח הערה 9 שהביא דברי הנודע ביהודה (מהדו"ת סי' קנ"ה) שכאשר על החייב לידע אם חייב ועל חבירו אין לו לידע אם חייבים לו, שבזה חייב לצי"ש גם באיני יודע אם הלוייתיני].

אמנם יש מקום לומר שזה תלוי במציאות, שאם אינו יודע כמה פעמים נסע הרי זה בכלל איני יודע אם גזלתי, אך כשברור לו שנסע כמות מסוימת של נסיעות, ורק אינו יודע כמה פעמים מתוכם שילם [לדוגמא, תלמיד ישיבה שיועד שנוסע כל יום פעמיים לישיבה הלוח וחוזר, ויודע שבכל פעם שאין לו כסף ברב-קו הוא מתכנן לשלם פעם אחרת,

## ז. בחוב לחברה בבעלות גוי

**חוב** לחברה שהיא בבעלות גוי [כמו שעד אמצע שנת 2021 (למנינים) היתה 'נתיב אקספרס' בבעלותה הבלעדית של משפחת עפ"י – ממוצא דרוזי], הרי למרות שלכתחילה אסור לנסוע ללא תשלום, משום איסור גזל הקיים אף בעכו"ם, וכפי שכתבנו לעיל פרק ג' סעיף א', מכל מקום כשמדובר על חוב, יש לפטור את הנוסע מתשלום החוב, משום דדינו הפקעת הלוואתו של עכו"ם <sup>179</sup>.

**ועדיין** יל"ע, דאם נחשיב את הנסיעה ללא תשלום כגזילה, הרי יש מהפוסקים שכתבו שבגזל עכו"ם יש חיוב השבה מדרבנן, אולם כיון שחיוב ההשבה הוא רק מפני קידוש ה', י"ל דהכא לא שייכי <sup>180</sup>, אמנם דעת רוב הפוסקים שאין מצוות השבה בגניבת או גזל עכו"ם אלא במקום שיש חילול ה' <sup>181</sup>.

**יש** לציין כי למעשה כיום לא קיימות בארץ חברות בבעלות מלאה של גויים, וכדלעיל פרק ג' סעיף א' ובהערה 57 שם].

## ח. אדם שאינו יודע כמה נסיעות הוא חייב

**מי** שאינו יודע מהו סכום הנסיעות אותן הוא חייב [וע"פ רוב כך דרך בנ"א, ובפרט אלו שהיו רגילים לזלזל בתשלום במשך תקופה ארוכה].

<sup>179</sup> המבואר בשו"ע סי' שמ"ח ס"ב ברמ"א.

<sup>180</sup> עי' ברמ"א אה"ע סי' כ"ח סעי' א' שכ' קדשה בגזל או גניבת עכו"ם הוי מקודשת דהא אינה צריכה להחזיר רק מכח קידוש השם, ועיי"ש היטב באריכות הדברים בנו"כ, ובנתה"מ בסי' שמ"ח סק"א, ורבו בזה הדברים באחרונים ואכמ"ל.

<sup>181</sup> פתחי חושן גניבה ואונאה פ"ד אות י"ד.

בעניינינו יעשה צרכי רבים<sup>185</sup> בסכום אותו הוא צריך להחזיר, כפי שנתבאר לעיל סעיף א'.

ט. כשאנו יודע לאיזו חברה הוא חייב

**כאשר** אינו יודע באיזו חברה נסע ללא תשלום, לכאור' הוי כגזל אחד מחמישה ואינו יודע ממי גזל, שהלכה ערוכה בזה שבדיני אדם חולקים ביניהם, אך בבא לצאת יד"ש עליו לשלם לכל אחד ואחד מהם<sup>183</sup>.

**ושמענו** מהגר"צ ברוורמן כי מכיון ומעיקר הדין [לאלו החוששים לגזל בכספי המדינה], אין חיוב לשלם חובות עבור נסיעות (כפי שנתבאר לעיל פרק י"ג סעיף ד'), הרי גם אם אדם מחמיר לשלם, י"ל דאינו חייב לשלם לכל החברות שמסופק בהם לצאת יד"ש, ואולי ישלם לאחת מהם, ואכמ"ל [ולאלו שאינם חוששים לגזל בכספי המדינה, יש לעיין].

י. כשהחברה אינה קיימת

**בחוב** אצל חברה שכבר אינה קיימת<sup>184</sup> ואין אפשרות להשיב לה, הרי זה כגזל ואינו יודע ממי גזל, שהדין הוא שיעשה בהם צרכי רבים, וה"ה

ובסוף השנה אינו זוכר כמה פעמים היה חסר לו אמצעי תיקוף, בזה לכאורה הו"ל כאיני יודע אם פרעתיך.

ועדיין יל"ע בזה, כי באמת כאשר אדם נוסע בלא לתקף נוצר כאן חיוב חדש מדין גזלן, שהרי מחמת קציצת השכירות עליו לשלם למדינה, אלא שכל שלא שילם מתחילה הוי ליה גזלן מהחברה וצריך לשלם לה להשיב את גזילתו, ולעניין זה הוה ליה כאיני יודע אם נתחייבתי שהרי אינו יודע כמה פעמים גזל, ודו"ק.

ולמעשה שמעתי מהגרמ"מ שפרן, שיש לחשב מהו הסכום המינימלי אשר חייבים אותו בוודאות, ואותו להחזיר מעיקר הדין.

<sup>183</sup> כמבואר בשו"ע סי' שס"ה ס"ב, ועי' בנו"כ שם.

<sup>184</sup> כמו חברת 'סיטיפס' שנסגרה ובמקומה נכנסה חברת 'כפיר' מ-16/04/21 (למניינם), או חברת 'אגד תעבורה' שנרכשה ע"י חברת 'אלקטרה' - אפיקים' מ-04/05/21 (למניינם).

<sup>185</sup> כמבואר בשו"ע חו"מ סימ' שס"ו סעי' 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.

ואמנם יש שכתבו דהאי דינא דעושה בהם צרכי רבים, הוא דוקא בגזל רבים כמו רועים וגבאים, אבל לא בגזל יחיד ואינו יודע ממי גזל, עי' בפתחי חושן גניבה ואונאה פ"ד סעי' י"ח ובהערה שם.

הנוסע ללא תשלום מחוייב בתשלום הקנס [וזהו לשיטתו, עיין בהערה<sup>190</sup>].

ועפ"ז כתב שהתשובה לשאלה האם ניתן לקזז נסיעות בכספי קנסות שנגבו הינה חד משמעית שאסור<sup>191</sup>.

אמנם לדיינים אחרים הדבר יחולק ל-3 אופנים:

### 1. שכח לתקף.

דעת הגר"י סילמן<sup>192</sup> שאם הנוסע לא התכוון לנסוע בגזילה אלא שכח לשלם, מכיון שעלה על דעת התעריפים והכללים של החברה, הוא מתחייב בתשלום הקנס [ובדומה לתנאי שעושים במקומות ציבוריים, שכל מי שנכנס למקום הוא על דעת כן, שאם ישכח חפצים במקום זה, לאחר ל' יום אלו יהיו הפקר וכדו']. אולם עיין בהערה<sup>193</sup>.

### 2. אם עלה על דעת שלא לשלם את דמי הנסיעה

דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן שלא ניתן לחייב אותו לשלם, שהרי לא קיבל על עצמו את

<sup>190</sup> זאת כפי דעתו שבכל ענייני הממון צריך לנהוג ע"פ חוקי המדינה [כאשר הם הגיוניים ומוכרחים] שכוחם ככח תקנת הציבור.

<sup>191</sup> והוסיף שם שגם לולי זה, מירב הסיכויים שאדם שנתפס באי תשלום, אם יעשה חשבון מסודר יגלה שנסע ללא תשלום יותר מכדי שיעור הקנס שלו [ולכאורה דבריו אלו אמורים כשנתפס מחמת שלא התכוין לשלם, ולא מחמת שכחה או שהפקח תפס אותו בדרך למכונת התיקוף כפי שקורה רבות].

<sup>192</sup> הרה"ג דוד בריזל במאמר בקובץ בית אהרן וישראל קובץ רי"ט עמ' צ"ח.

<sup>193</sup> יש להעיר, שבכלליהם נקבע כי הנוסע ללא תשלום עובר על עבירה פלילית (כדלעיל הערה 32), א"כ מוכח שאין כוונתם לקצוץ מחיר מוגדל עבור גזילה אלא רק לקנוס, ומכח זה צריך להיות פטור גם כשעלה ולא שילם בשוגג.

## פרק ט"ו: תשלום קנסות

[נבחר שכל הנידון כאן הוא ע"פ הלכה ודין תורה, בעוד שע"פ חוקי מדינת ישראל אין מקום לדין, כי מוכרחים לשלם כל קנס].

א. האם ע"פ התורה יש מקום לקנסות

נוסע שנסע ללא תיקוף ונקנס<sup>186</sup> ע"י פקח<sup>187</sup>, יש לדון האם ע"פ דין תורה, מחויבים בקנס או שמותר להשתמט מזה כשהדבר מתאפשר<sup>188</sup>.

ולהלכה, לדעת הגרמ"מ שפרן דיש כח ויכולת לציבור לקבוע קנסות לנתפסים בגניבה<sup>189</sup>, ולכן

<sup>186</sup> הקנס מורכב מהמחיר המקורי של סכום הנסיעה, בתוספת של 100 שקל בקו עירוני, ושל 180 ₪ בקו בינעירוני או ברכבת הקלה [הטעם לקנס הגבוה המשולם ברכבת הקלה (אף שמחיר הנסיעה נמוך מ-10 ₪), משום שבשנת תשע"א תוקנו 'תקנות מסילות הברזל' (להגדיל את הכנסות הרכבת הקלה), לפיהן הקנס ברכבות עירוניות (מקומיות) יהיה בסך 180 ₪].

<sup>187</sup> בכל ענין ברור, כי עצם הנסיעה ללא תשלום אינה מחייבת את הקנס, אלא הדו"ח שפקח מוציא כשתופס נוסע שנסע ללא תשלום, או שאינו מוכן להציג בפניו את הכרטיס, אף כששילם.

<sup>188</sup> שמעתי מהאחראי על הפקחים בחברת 'אגד' בירושלים, שעד לפני כשנתיים, 80% מאלו שקבלו קנסות מאגד לא שילמו אותם כיון שלא היה מי שיאכוף אותם, אולם מלפני כשנתיים 'אגד' שכרה את חברת 'מלגם' כדי לפקח על הקנסות, ומאז קיימת אכיפה מוגברת על כך. וכיום מי שלא משלם את ה-100 שקל תוך 30 יום, הקנס מוגדל ל-206 ₪, ואם עדיין לא משלמים את הקנס התביעה מועברת להוצאה לפועל [ובדומה לזה שמעתי מחברת הרכבת הקלה "כפיר" כי מי שאינו משלם את הקנס בסכום של 180 שקל, התביעה מגיעה ללשכה המשפטית וישולם לפי קביעת העו"ד, כולל את שכרו].

<sup>189</sup> מכתב שהתפרסם בקובץ בית אהרן וישראל גליון רכ"א עמ' קנ"ג.

גזילה, יוכל הנגזל לגבות חובו, כפי שכתבנו לעיל פרק ד' סעיף א' לדון בזה [ועיין בהערות<sup>198</sup> כיצד מחשבים את הקיזוז].

**ונראה שבכל אופן יש להיזהר מאוד בזה, משום שבקיזוז כמות נסיעות כה גדולה עלולים להגיע בקלות לחילול ה'.** אמנם במקרה של חוב מהעבר נראה שניתן לסמוך על כך בשופי, ולקזז את כל תמריצי התיקוף שהוא חייב בסכום המגיע לחברה מתוך הקנס.

התנאים של החברה, שהרי אפי' את המחיר הבסיסי של הנסיעה הוא אינו משלם, וא"כ אינו מכיר בסמכותה. ומה שאינו חושש לשלם מיד, הוא מכיוון שבטוח ומקווה שלא יעלה פקח.

**בנוסף על כך, גם אם היו מתנים עמו מתחילה על כך, והיה מסכים ומתחייב ע"כ, מסתבר שחיוב זה של קנסות בסכומים מופרזים<sup>194</sup> שכאלו חשיב לאסמכתא<sup>195</sup> ואינו מחייב ע"פ דין תורה<sup>196</sup>.**

**3. קיבל רשות מהנהג לנסוע ללא תשלום עכשוי,**

**אך ההיתר הוא עם אופציה לקנס**

**באופן שהנוסע קיבל רשות מהנהג לנסוע ע"מ שאם יעלה פקח הוא יחויב בקנס, וכפי שהבאנו לעיל פרק ב' סעיף ב', אם אח"כ עלה פקח הנוסע מתחייב בזה, וכדלעיל שם הערה 51<sup>197</sup>.**

**ב. האם מותר לקזז נסיעות תמורת תשלום קנס**

**במקרה שאכן אדם נקנס ע"י חברה, והם גבו ממנו את הקנס, לדעות לעיל סעיף ב' שיכול להשתמש מהקנס, א"כ יכול לקזז את סכום הקנס ששילם, ע"י נסיעות שיסע בעתיד ללא תשלום בחברה זו, שהרי אם נקבע שגביית הקנס היא מעשה**

<sup>198</sup> ולכאורה יש להקשות, שהיות והחברה אינה מרשה לנסוע ללא תשלום, אלא שעושה כאן דין לעצמו, וא"כ אינו יכול לגבות אלא לפי השווי האמיתי של הנסיעה, ולא כמחיר מסובסד מהממשלה, אלא כשווי מלא [שעלול להגיע לפי 3 ואף יותר ממה שהנוסע שילם. תלוי כמה נוסעים היו באוטובוס זה, וכיצד שילמו].

אולם כבר כתבנו לעיל הערה 86, דלכא' כיון שיש קציעה למחיר הנסיעה, א"א לגבות יותר מכך, ולכן באמת לא מקוזים את הקנסות על ידי נסיעות להבא ללא תשלום העולות לדמי תמריץ תיקוף אלא לפי תשלום של תיקוף מלא.

<sup>199</sup> בתחילה ניסיתי לברר אצל נהגים, מבקרים ומסמכים מפורסמים לציבור, אולם חלקם צידדו שכל הכסף מגיע למדינה וחלקם צידדו שכל הכסף מגיע לחברה.

כשניסיתי לברר ב'אגד' נכתב לי כי מגיע אליהם 'סכום מכובד', וביורורים נוספים עדיין לא העלו את המבוקש, עד שמצאתי מסמך רשמי מטעם מחלקת האכיפה במשרד התחבורה, בו נכתב שהחברה מקבלת לעצמה 92% מהקנס ואילו משרד התחבורה מקבל 8% [נדגיש, כי אמנם נראה שהמסמך מיושם, אולם כפי הנאמר לעיל הערה 18, עדיין לא ניתן לסמוך על מסמכים בוודאות].

יצויין כי בחברת הרכבות 'כפיר', יתכן שכל הסכום מגיע לחברה [וכך גם ערעור ראשוני על דו"ח נעשה אצלה. בשונה משאר חברות האוטובוסים שהערעור נעשה אך ורק בפני משרד התחבורה. אמנם גם ב'כפיר' כשהערעור לא התקבל, יש אפשרות להגיש ערעור במשרד התחבורה, ע"מ לבטל את הקנס].

<sup>194</sup> אמנם במה שלוקחים סכום כה מופרז אינו נכלל בדין אונאה, ראשית, משום שזה קנס [ואע"פ שזה נקרא 'תעריף מוגדל', כבר נתבאר לעיל הערה 32 שהוא קנס]. שנית, כיון שהנוסע יודע מראש שבמקרה כזה יחויב בתשלום גבוה, הרי זה כהתנה מתחילה על המחיר הידוע.

<sup>195</sup> דין אסמכתא מבואר בשו"ע בסי' ר"ז ס"ט ואילך.

<sup>196</sup> ויש להעיר שמטעם זה שגובים ממון שלא כדין, לכא' אדם שומר תו"מ אסור לו להחזיק בחברת נסיעות או מניות בכזו חברה, ואולי אף דינו כגזלן ומשחק בקוביא, כיון שפקחי החברה הם שנותנים את הקנסות, [ואף גובים את הכספים].

<sup>197</sup> אמנם אם לא מתכוין לשלם את הקנס אפשר שיתבטל ההיתר לעלות ללא תשלום, אא"כ נאמר שאעפ"כ החברה מסכימה לכך כיון שבפועל הם יגבו את הקנס גם אם ע"פ הלכה פטורים.

דעת הגר"י סילמן (שם) וכן שמעתי מהגר"צ ברוורמן, שמותר לפנות לערכאות ובתי המשפט בתביעה כנגד החברות, כיון שהחברות אינם מוכנות לדון בדין תורה [ופעמים רבות כבר נקראו לדין תורה וניתן היתר כנגדם], כך שהיתר זה מועיל לכל ואין צריך להיתר בית דין על כך.<sup>203</sup>

[אמנם יש שהעירו בשם הגר"ש רוזנבלט שליט"א, שבדידו הוה עובדא שתבעו את חברת 'סופרבוט' לדין תורה, והם שלחו נציג מטעמם לדין תורה. וכן העידו בשם הג"ר יואל פרידמן שפעם באו לפניו לדין תורה חברת 'אגד'].

ג. איסור קיזוז עצמי

יש לציין את שנוכחנו לעיל פרק ג' סעיף ג' ושם הערה 59 כי לא ניתן לקזז נסיעות מהחברה כל עוד לא ניתן פסק מבית המשפט, גם אם האדם בטוח שבית המשפט יקבע שהוא ראוי לפיצוי כספי נכבד.

## פרק ט"ז: תביעת החברה על מחדלים

א. תביעת החברה על ליקויים בשירות

**שמענו** מהגר"צ ברוורמן וכן דעת הגר"י סילמן<sup>200</sup>, שמותר לתבוע את החברה על ליקויים בשרות שהסבו לו הפסדים, צער וכדומה, כיון שהן התחייבו בהסכם כלפי משרד התחבורה על ההליך של חיובי החברה הכוללים בתוכם פיצויים או תשלומים אחרים ללקוחות על חוסר שרות, ועיין הערה<sup>201</sup>.

[ויש 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 קיצוני<sup>202</sup>, הדבר אף רצוי בכדי להעמיד את החברה על מקומה].

ב. פנייה לערכאות על כך

<sup>200</sup> קובץ בית אהרן וישראל גיליון רי"ח במאמרו של הרב בריזל הערה 16.

<sup>201</sup> אולם צע"ג בדבר, דזה רק למחמירים בכספי המדינה, אולם אלו המקילים בכספי המדינה הלא החברות זכו בממון המדינה מן ההפקר וכיצד תחול כנגד זה התחייבות החברה למשרד התחבורה [שהרי לדעתם אין למדינה ישות ממונית. וגם אם נגרוס שהחברה מקבלת על עצמה את כללי משרד התחבורה זה לא אומר שיש כאן אומדנא מוכרחת שהיא מקבלת אותם על עצמה בכל לב, משום שאין לה ברירה אלא להישמע לכללים]. ובוודאי שהמתיר לעצמו לגזול מהמדינה וגם תובע את החברות הרי זה תרתי דסתרי.

<sup>202</sup> וכפי שהגיע לידי מסמך של בית משפט לתביעות קטנות, בו הוצגו כמה תלונות על חברה שזלזלה כמה פעמים והשמיטה אוטובוס בינעירוני המגיע אחת לשעתיים.

<sup>203</sup> אמנם מה שחכ"א ציין בזה לדברי הסמ"ע בסימן ס"א ס"ק י"ד שכתב, בהא דשטר שכתוב בו שיש רשות למלוה לירד לנכסי לזה בין בפניו בין שלא בפניו בלא רשות בית דין ובלא שומא והכרזה, שאם המנהג פשוט כן בעיר וקיבל עליו בשטר, רשאי לעשות כן, למעשה לא קי"ל להלכה כדברי הסמ"ע, והכא הטעם להתיר הוא כאמור.

## פרק י"ז: נידונים של הרפורמה החדשה

יש להקדים לפרק זה, כי היות ורפורמה זו נקבעה לפי כללים שאינן בדוקא גינניים, על כן החשוב ביותר הוא לברר היטב את החוק, ורק אח"כ להיווכח מה עדיין נשאר לדין הלכתי. אמנם לעת עתה עדיין לא קבלנו חוות דעת על החוק ממשרד התחבורה על הנושא, רק של 'אגד' ושל ההיגיון למכיר את המערכת.

א. חלוקת קטע נסיעה ארוך לשניים קצרים

**הנוסע** קטע נסיעה ארוך המחייב אותו בקוד תשלום גבוה ורוצה לחלק את הנסיעה תיאורטית, ולהחשיבה כאילו נוסע מהמקור אל תחנה אמצעית, ומהתחנה האמצעית אל היעד, ובכך מרוויח כאשר יש לו חופשי לקוד הנמוך יותר [שאו מתאפשר לו לנסוע קטעי נסיעה קצרים שכאלו ללא הגבלה] או אף נסיעה אחת כאשר יש בה מעבר [-הקוד הנמוך 5.5] הרי יכול לעשות זאת לכתחילה, ובתנאי שהתחנה מיועדת הן להעלאה והן להורדה. כן שמענו מהגר"צ ברוורמן שליט"א.

**וזאת משום** שהרפורמה החדשה משווה את התיקוף ברב-קו לתשלום שהיה עד היום באפליקציה, וגם עד היום היה ניתן לעשות זאת ע"פ חוק. והסברא בזה שמאז הנסיעה נמדדת לפי קטעי נסיעה, הרי זה כקו מאסף מרובה קודים<sup>204</sup> כאשר

<sup>204</sup> הקו הדומיננטי ביותר לתיאור קו כזה הינו קו 947 [עד לפני שנה] שהיה נוסע מירושלים לחיפה במשך 3 שעות דרך פתח תקוה, הוד השרון, רעננה ונתניה, כשבדרכו 24 תחנות עליה והורדה (עם כ-15 קודי תשלום שונים. וחץ מהנהג, אף אחד לא היה נוסע את כל המסלול...). וברור שיכול אדם לעלות בירושלים ולשלם עד פתח תקוה בקוד 11 ואח"כ לרוץ איכשהו אחרי האוטובוס ולעלות עליו שוב בנתניה ולנסוע איתו עד חיפה, ולשלם שוב בקוד 11 [במקרה הקודים זהים, אולם ודאי שיצטרך ואף יוכל לשלם שוב].

וכי נאמר לו שהיות וכבר נסע באוטובוס זה אינו יכול לנסוע בו שוב? ולו יצויר שמשרד התחבורה היה מכריז על חופשי לפי קודים, האם נמנע אותו מלהרוויח את החופשי על קוד 11 בגלל שכבר נסע באוטובוס זה?

כך גם בעניינינו, ברגע שהנסיעה נמדדת לפי המרחק, א"כ לא ניתן לטעון כי הנוסע כבר תיקף בנסיעה זו ואינו יכול לתקף שוב [ועל כן מראש צריך לבחור את הקוד הגבוה],

אין שום מניעה לנסוע בקטע מסוים בתחילת הנסיעה תמורת קוד מתאים, ולעלות שוב בהמשך הנסיעה ולשלם עבור הקטע אותו הוא נוסע<sup>205</sup>.

והיה אם משרד התחבורה יאסור את הדבר, יש לדון לדעת הגר"צ ברוורמן לאסור את חלוקת הנסיעה גם ב'אגד' ביותר משתי תיקופים במעבר זה, משום שאף שאנו נוסעים עם החברה ולא עם המדינה, הרי זה גזל מהמדינה בכך שמוציא ממנה תמריצי תיקוף ללא קבלת תמורה.

ב. האם צריך לרדת כשמחלק את הנסיעה

**לפי** מה שנתבאר לעיל כי אין בעיה לחלק את הנסיעה, ולא משום שנוסע שתי נסיעות שונות, אלא שנסיעת שתי מקטעים היא רשמית שתי נסיעות שונות, א"כ פשוט שאין צורך להטריח ולבזבז זמנם של הנוסעים והנהג [ואף להתבזות...]. ולרדת ולעלות שוב לאוטובוס, אלא די בתיקוף בזמן שהאוטובוס עובר בתחנה המשמשת לירידה ועלייה לקו זה.<sup>206</sup>

אלא נסיעה זו הינה מרובת מקטעים, וכמו שהייתה לאדם אפשרות לתקף על כמות הק"מ הראשונה עד התחנה האמצעית, ושוב לתקף ולשלם מחדש על הכמות השנייה שאחרי התחנה האמצעית, א"כ יכול גם לנצל את העובדה שיש לו חופשי או מעבר, ולתקף את אותן קטעי נסיעה – ובחינם.

<sup>205</sup> כמובן שתיאורטית אף אחד לא עשה זאת, וגם ספק אם מכשיר התיקוף היה מאפשר לרב-קו תיקוף נוסף ושונה [צריך לשאול נהג], אבל ודאי שמשרד התחבורה והחברה מאפשרים כזה דבר, משום שזכותו של כל נוסע לעלות ולרדת בכל תחנה בה הוא מעוניין.

<sup>206</sup> וכך נהגו עד היום גם הישרים שבמשטמשי האפליקציה. הכי הרבה ניתן לומר על זה את מה ששמעתי ממישהו "נבל ברשות משרד התחבורה..."

ובכל זה, במקרה שהנהג מסרב אין זה מאשמתו של הנוסע, ודינו כפי שנתבאר לעיל פרק ו'.<sup>207</sup>

ג. האם יכול לשלם עם קוד נמוך על ירידה בתחנה שבקוד גבוה

לפי מה שנתבאר לעיל, היות והחברה מורה לנהוג כמו הכללים של משרד התחבורה, א"כ גם בכלל החדש שבו קבעו את תעריף הנסיעות לפי המרחק האווירי, א"כ יש לשלם לפי הקוד המתאים, גם כשהמרחק משתנה בטווח של רחובות סמוכים.

כמו"כ לא ניתן להשתוות זמן לא סביר מתשלום בכדי להתקרב לטווח של תשלום התעריף הנמוך, כיון שהתשלום מחוייב עם העלייה לאוטובוס.

אמנם יש לעיין במסלולים מעגליים בהם נוצרים אבסורדיים כדוגמת כך שבמשך הנסיעה האוטובוס הולך ומתרחק מנקודת המוצא וכך עולה התעריף לקוד גבוה יותר, ובהמשך הנסיעה האוטובוס חוזר ומתקרב בתוך הטווח של הקוד הנמוך יותר, כך שהאדם מצידו יכול לומר שהוא רכש זכות נסיעה עד לטווח הרחוק, בעוד שהחוק לא יכול לאסור מאדם לרדת באמצע הנסיעה.

<sup>207</sup> ובוודאי לא גרענו ממחזיקי האפליקציה שעושים זאת לעצמם בשקט, ואין צורך להבהל מנהג אשר צרה עינו בנוסע המנצל את החוק וחוסך לעצמו דמי נסיעה מיותרים.

ויש לציין, שבמקרה זה לא די שאין נזק לחברה, אלא היא אף מרוויחה מכך, משום שאין הבדל בגובה התמריץ בין התיקופים בקודים השונים, וא"כ כעת היא מקבלת 2 תיקופים במקום אחד.

לזכרון עולם

לע"נ

מרת שושנה שיינדל רוזא ע"ה

בת

רבי יוסף אלחנן ז"ל

נלב"ע ו' טבת