

## פרק י"ז: נידונים שונים בתעריפי נסיעה

## [בעיקר בעקבות הרפורמה החדשה]

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

א. חלוקת קטע נסיעה ארוך לשניים קצרים

**הנוסע** קטע נסיעה ארוך המחייב אותו בתעריף תשלום גבוה ורוצה לחלק את הנסיעה תיאורטית, ולהחשיבה כאילו נוסע מהמקור אל תחנה אמצעית, ומהתחנה האמצעית אל היעד, ובכך מרוויח כאשר יש לו חופשי לתעריף הנמוך יותר [שאז מתאפשר לו לנסוע קטעי נסיעה קצרים שכאלו ללא הגבלה] או אף נסיעה אחת כאשר יש בה מעבר [המשמש כ'חופשי' במשך 90 דק' בתעריף הנמוך של 5.5 ₪] הרי יכול לעשות זאת לכתחילה, ולתקף בהגיע הנהג לתחנה האמצעית בתוך 15 ק"מ, ובתנאי שהתחנה מיועדת הן להעלאה והן להורדה.<sup>229</sup>

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

[ויש לציין את שהעיר הרב יהואס כי לפעמים יש לחוש לחילול ה' במקום שהנהג או הנוסעים רואים זאת כגניבה או הערמה]

מאידך, יש הטוענים שאם זהו החוק, אז בעייה של מי שלא יודע זאת. ולכן הטוב ביותר הוא ליידע בזה את הנהגים והנוסעים].

<sup>229</sup> דוגמא מצויה בזה היא נסיעה ממודיעין עילית לירושלים, שניתן לתקף שוב בצומת בית חורון, או נסיעה ממודיעין עילית לבני ברק שניתן לתקף שוב בצמת גמזו.

דוגמא עסיסית יותר היא נסיעה בקו 961 מבית שאן לירושלים, כאשר כל התחנות משמשות לאיסוף והורדה, ובניהן יש פחות מ-15 ק"מ.

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 תעריפים<sup>230</sup> כאשר אין שום מניעה לנסוע בקטע מסוים בתחילת הנסיעה תמורת תעריף מתאים, ולעלות שוב בהמשך הנסיעה ולשלם עבור הקטע אותו הוא נוסע.<sup>231</sup>

<sup>230</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 תעריפי תשלום שונים. וחוק 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 התעריפים 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 תעריפים, 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 התעריף הגבוה], 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.

נוכל להוסיף בזה דוגמא הלכתית, שהרי ניתן לעשות עירוב תחומין ע"י נתינת פת או טיבול במרחק של פחות מאלפיים אמה בכדי לחבר את שני המקומות ע"י שקובע שביתה במקום העירוב, וכאן להבדיל 'קובע שביתה' מחדש בכל קטע דרך בו תיקף ברב-קו בכדי שיוכל להתחיל משם קטע נסיעה חדש בן פחות מ-15 ק"מ עד לתחנה שבה יש אופציה של ירידה ועלייה.

<sup>231</sup> כמובן שתיאורטית אף אחד לא עשה זאת, וגם ספק אם מכשיר התיקוף היה מאפשר לרב-קו תיקוף נוסף ושונה [בשל 'אגד' (הפועל ככל ולידטור – כן, ובשאר

הנוסע מתעסק עם מכשיר התיקוף, מצוי מאוד להורות היתר לתקף את התעריף הנמוך. השאלה היא האם אכן יש היתר לזה.

**לפי מה שנתבאר לעיל, היות והחברה מורה לנהוג כמו הכללים של משרד התחבורה, דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן שגם בכלל החדש שבו קבעו את תעריף הנסיעות לפי המרחק האווירי, א"כ יש לשלם לפי התעריף המתאים, ואפי' גם כשהמרחק משתנה בטווח של רחובות סמוכים [ועיין לעיל פרק ה' הלכה ו' את דעתו של הגר"צ ברוורמן בזה בדיעבד].**

**[מסיבה זו לא ניתן להשתהות זמן לא סביר מתשלום בכדי להתקרב לטווח של תשלום התעריף הנמוך, כיון שהתשלום מחויב עם העלייה לאוטובוס].**

אמנם מהגר"ש רוזנברג שמעתי, שאינו אלא חיוב מכח חוק המדינה ואין בכך גזל מהחברה אפי' לכתחילה לנסוע בתיקוף בתעריף הנמוך, כיון שלחברות באמת לא איכפת מהפרשי התעריפים ההולכים למדינה, בעוד שגובה תמריץ התיקוף המגיע אליהם אחיד בכל התעריפים [ואמנם זהו **בתנאי שאין בכך בעיה של חילול ה', וכמו כעת ששורר חוסר ידע או חוסר יחס לנושא מצד המוני נוסעים העולים ומתקפים בתעריף הנמוך, כמו"כ פעמים רבות הפקחים אינם קונסים על הפרשי תעריפים, רק על אי תיקוף. דאל"כ, הרי חילול ה' לא גרע מגזל שיש להוציא על כך את ממונו].**

**ואם מדובר ברחובות סמוכים כשהחברה נותנת הוראה שלא להקפיד על כך, דעת הגרמ"ם שפרן כי יכול לתקף כסכום הנמוך, ואף להשתהות מעט עם התיקוף, אולם לדעת הגר"ש רוזנברג אין להשתהות.**

[ועיין להלן סעיף ג' בדברי הגר"ש רוזנברג בזה, וכ"ש כאן שהחברה רק מרויחה על כך יותר, שמקבלת שני תמריצי תיקוף].

**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>232</sup>**

**ובכל זה, במקרה שהנהג מסרב אין זה מאשמתו של הנוסע, ודינו כפי שנתבאר לעיל פרק ו'.<sup>233</sup>**

**ג. האם צריך להקפיד על תיקוף בתעריף הנכון**

**לאחרונה מאז שתעריף הנסיעה אינו מוגדר לפי הנסיעה עצמה, אלא לפי המרחק שהנוסע מבקש לנסוע, בפרט בקווים הבינעירוניים של 'אגד' בה רק**

---

החברות צריך לשאול נהג], אבל ודאי שמשרד התחבורה והחברה מאפשרים כזה דבר, משום שזכותו של כל נוסע לעלות ולרדת בכל תחנה בה הוא מעוניין.<sup>232</sup> וכך נהגו עד היום גם הישרים שבמשתמשי האפליקציה. הכי הרבה ניתן לומר על זה את מה ששמעתי ממישהו "נבל ברשות משרד התחבורה"....<sup>233</sup> ובוודאי לא גרענו ממחזיקי האפליקציה שעושים זאת לעצמם בשקט, ואין צורך להיבהל מנהג אשר צרה עינו בנוסע המנצל את החוק.

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

#### ד. שימת לב לתקלה קבועה בקליטת המכשיר את התעריף הנכון

היות ומכשיר התיקוף בנוי באופן כזה שקולט בראשונה את החוזה החינמי, א"כ נוסע שברשותו חוזה חופשי מקומי (פריפריה), או מעבר, אזי גם כשנוסע אל יעד מרוחק אשר מחוץ לאזור המוגדר [ובד"כ יש לו תחנות בדרך בתוך האזור המוגדר], א"כ מכשיר התיקוף יאשר בראשונה את החוזה החופשי ואף יסמן לו אור ירוק, ואח"כ יתן לו לגשת לערך הצבור בכדי להוריד נסיעה לפי תעריף נכון.

גם בזה מצינו שלדעת הגר"י סילמן על הנוסע לתקף את התעריף הנצרך, ולא להיתמם ולהסתפק בכך שזה 'עבר' ואף הופיע אור ירוק, דיש בזה גזל מהחברה המורה לנסוע כחוקי משרד התחבורה המצריכים תיקוף בתעריף מתאים [ולא בחוזה חינמי שאושר מחמת שישנן בקו זה תחנות הורדה קרובות אשר העלות אליה בתעריף הנמוך], וגם אם נאמר שהיא לא מקפידה על כך הרי יש בזה משום רמאות לנסוע בתעריף שאינו מתאים.

עוד שמעתי מהגר"ש רוזנברג, שבניגוד לנתבאר לעיל סעיף ג', הרי כאן גם לחוששים רק לגזל מהחברה יצטרכו לתקף שוב<sup>234</sup>, ואף שאת החברה

אינו מעניין היתרה מעבר לתיקוף הנוסף הרי בגלל הכשל במכשירים החברה אמורה לקבל שני תמריצי תיקוף, ובמניעת התיקוף החוזר החברה תפסיד זאת<sup>235</sup>.

ה. כשיעד הנסיעה הוא בתעריף נמוך ויורד בתחנה בדרך שהיא בתעריף גבוה, האם יכול לשלם את תעריף נמוך

מצוי במסלולים מעגליים שנוצרים בהם מצבים אבסורדיים, כשבמשך הנסיעה האוטובוס הולך ומתרחק מנקודת המוצא וכך עולה התעריף לתעריף גבוה יותר, ובהמשך הנסיעה האוטובוס חוזר ומתקרב בתוך הטווח של התעריף הנמוך יותר, לדעת הגרמ"מ שפרן אין היגיון לשלם את התעריף הנמוך, כיון שלמעשה שהוא יורד לפני זה שישלם את התעריף הנמוך [ואף ניתן להוסיף סברא כי האדם מצידו רכש זכות נסיעה עד לטווח הרחוק, רק שלא מממש את זכותו, ויורד באמצע הנסיעה].

וגם לדעת הגר"ש רוזנברג לעיל סעיף ג' הנידון כאן הוא רק בחוקי המדינה אולם אין בכך גזל מהחברה שלדעתו מבחינתה לכתחילה יכול לשלם את התעריף הנמוך.

אולם לדעת הגר"י סילמן הדבר אסור משום רמאות.

<sup>235</sup> עקרונית החברה הייתה יכולה לבקש בכל נסיעה שני תיקופים, והיינו צריכים לשמוע לה כי אנו נוסעים עם החברה, רק שמשרד התחבורה אינו מאפשר לה, אולם כאן שהנוסע מחוייב בזה רשמית, א"כ אין סיבה שהחברה לא תצפה לכך [וחברת 'תנופה' כנראה מודעת לכך, ולכן היא פרסמה בבית שמש בחודש כסליו תשפ"ב על כך שיש לבעלי החופשי (המצויים בבית שמש שהיא באזור 1) לתקף פעמיים בכדי להוריד מהערך הצבור].

<sup>234</sup> אמנם לאלו עדיין ישנה אפשרות לצאת בזול, להמתין 3 דק' עם התיקוף השני, ואז במקום שהמכשיר יציע את השימוש בערך הצבור הוא שוב יתקף מעבר, ובמעבר בלי שהוא מוציא שקל מכיסו [ואף שהיה מקום לומר שנוכחנו לעיל פרק ז' סעיף ב' כי אין להתעכב עם התשלום, וא"כ כעת צריך לתקף מידית פעמיים, ביאר הגר"ש רוזנברג כי בתיקוף הראשון הוא עדיין לא חייב להיות מוחלט שנוסע את המרחק שבקוד הגבוה (שהרי בד"כ המכשיר מתייחס למעבר הוא משום שיש לו אופציה לנסיעה בתעריף נמוך), וא"כ אין כל בעיה לתקף בהמשך עבור התיקוף השני תמורת התקלה הקיימת לטובת החברה בנסיעה בתעריף הגבוה].