

וכתב לי חכם אחד שליט"א על הדברים שכתבנו לעיל להתיר מדין סאה בסאה, וז"ל: לענ"ד אין כאן מקח של מכירת זכות נסיעה, בפרט אם מדובר בכרטיס אישי, שהחוב לא ניתן להעברה, כי אם העברת ניצול הזכות לאחר, וע"י שמתקף עבור חבירו העמיד לו את שירותי החברה, והרי זו העמדת שירותי החברה לנסיעה, ויש לדמותו לנכש ואנכש, שהיא סוגיא רחבה ועמוקה, שנחלקו בה רבונות האם יכולה להתפרש כהלואת סאה בסאה או שלעולם מקח היא, והדברים ארוכים. וע"פ דברים אלו שההלואה היא בהעמדת השירות, הרי לפי מה שיש לדון דשירותי הסעה אין בהם שעבוד הגוף ואין בו היתרא דהוולא, יש לדון דאין בזה גם היתרא דסאה בסאה, דלא חשיב יש לו, והדברים ארוכים ואכ"מ, עכ"ל.

ויש לציין שכל נדון זה הוא באחד שלוה מחבירו, אבל מה שאנשים חייבים לחברות התחבורה, ודאי שהחוב הוא לפי שעת הנסיעה ולא כפי המחיר הנוכחי, והרי זה כמו כל גזלן שמשלם כשעת הגזילה ואינו משלם כשעת הפרעון גם אם הוולא או התייקרה הגזילה.<sup>10</sup>

ג. עיקרי השינויים [הנוגעים לעניינים] הם כדלהלן<sup>11</sup>: עד עתה היה תעריף לכל נסיעה בין עיר לעיר, וכעת נקבעו ארבעה תעריפים שווים בכל הארץ. נסיעה במרחק של פחות 15 ק"מ בין תחנת המוצא לתחנת היעד - 5.5 ש"ח. נסיעה במרחק בין 15 ל-40 ק"מ - 12 ש"ח. נסיעה במרחק בין 40 ל-120 ק"מ -

10 בעיקר ענין זה, שהנוסע מבלי לשלם חייב לשלם ולתקף פעם אחרת, הנה בימים אלו יו"ל ע"י ידידי הרה"ג פנחס גרינברג שליט"א קונטרס 'סיכום הכללים וההלכות בתשלום בתחבורה ציבורית', [ובמאמר שהדפסנו בגליון רי"ט הבאנו כמה וכמה דברים ממנו בעילום שמו], והביא שם (בפרק י"ג) מכתב ממשרד התחבורה, שאם נסעו מבלי לשלם אין החוק מחייב לשלם פעם אחרת, ולכן אין חובה לשלם לאחר הנסיעה. מאידך הם כותבים במפורש שאין איסור על חברות התחבורה לתבוע תשלום לאחר שנסעו מבלי לשלם. והנה דברים אלו מוקשים מאד, שברור שעפ"י החוק ועפ"י ההגיון ככל שלא נקבע חוק או תקנה מפורשת שהנוסע יהיה פטור גם במידה והיה יכול לשלם, הרי שהחוב הכספי קיים כיון שנסיעה מחייבת בתשלום. וכדי לפטור את הנוסע מתשלום יש צורך לקבוע סעיף ותקנה מיוחדת לפטור. ואדרבה מכך שיש סעיף מיוחד לפטור מתשלום במקרה ומכשיר התיקוף מקולקל, הדבר מוכיח שעפ"י החוק במידה והמכשיר לא מקולקל יש חובה לשלם. ולכן נלענ"ד שכיון שברור שאין כל הגיון בהנחה זו, ואם ענין זה יבוא לבית המשפט [שחברות התחבורה ומשרד התחבורה התחייבו שהוא יהיה המוסמך לפרש את החוקים ופרשנות ההסכמים ביניהם], מסתבר ייקבע שיש חובה לשלם, לפיכך אין סמכות לפקידים הנ"ל לפרש כן את החוק ולפטור בכל מקרה מהשלם. ועל כן אם החברות דורשות לשלם בפעם אחרת, יש להם זכות לדרוש תשלום פעם אחרת. ואם החברות מוחלות בטעות מפני שסוכרים שההנחה היא שאסור להם לקבל הכסף, הרי זה מחילה בטעות שבאופן כזה אינה מחילה, והחוב נשאר בעינו, וכפי הנראה מרבית החברות מקפידות שישלמו גם אם נסעו מבלי לשלם.

יתירה מכך נראה בפשיטות, שגם אם אין לנוסע זה חובה חוקית לשלם, אבל מ"מ אם ירצה לתקן הגזילה שעבר, הרי זה מוכרח לשלם, שהרי גם לשיטתם אין קפידא בתשלום הכסף לאחר הנסיעה, אלא שהם לא תובעים זאת, והם מוכנים לקבל התשלום באמצעות תיקוף נוסף בפעם אחרת, ובאופן כזה שישלם פעם נוסף יתברר שלמפרע לא היה גזלן על מה שגזל הערך של הנסיעה שנסע בחינם, ואע"פ שעבר על איסור גזילה שהשתמש בלא לשלם מיד, והגזול ע"מ לשלם עובר באיסור גזילה, מ"מ אם אחד גזל ע"מ לשלם ואח"כ שילם, ואחד גזל ולא שילם כלל, ברור שהשני עבר באיסור גזילה גדול יותר, שהראשון גזל הממון רק לזמן מועט עד השעה ששילם, והשני גזל הממון לעולמים, וסכום ההפסד הוא גדול יותר. ועל כן אם רוצה למנוע ולמטע האיסור גזילה, עליו לשלם מה שגזל. ועוד יש לדון שמסתבר שאין זה בגדר של מחילה, אלא שהם מצהירים שהם מתייאשים מהחוב שאינם יכולים לאכוף אותו, וזה תלוי במחלוקת הפוסקים אם יש יאוש בחוב, וגם לפי הפוסקים שמועיל יאוש בחוב, מ"מ באתי לידה באיסורא לא מהני יאוש כלל, וכיון שחוב זה נעשה בגזילה שנסע מבלי לשלם, לא מועיל היאוש וחייב לשלם החוב. [וגם אם נאמר שזה מחילה גמורה, אין לטעון שכיון שמחלו הרי זה כמו שהחזיר הגזילה וממילא התמעטת הגזילה וכאילו פרע החוב ממש. וזה אינו, שגם אם נאמר שמחילה רגילה היא בגדר של התקבלתי, מ"מ היינו באופן שהנגזל מוכן למחול מדעתו בזמן שיכול לתבוע, והוא מותר על התביעה מרצון, אבל כאן לפני הגזילה הוא אוסר על הגזלן לגזול וידוע מראש שלאחר הגזילה הוא ימחל לו מפני שאין לו דרך לאכוף החוב, ובאופן כזה ודאי שהגזילה היא חמורה יותר מפני שידוע שהלה ימחול לו, ולכן אם רוצה למטע הגזילה מוכרח לפרוע לו כיון שמוכן לקבל התשלום ממנו שתתמטע הגזילה למפרע].

11 הנתונים דלהלן נלקחו מקובץ התקנות (מתאריך א' אייר תשפ"ב) ופרסומים מטעם משרד התחבורה, ומפרסומים פנימיים של חברת קוים שפרסמה לכלל נהגי החברה.

16 ש"ח. נסיעה במרחק בין 120 ק"מ - 27 ש"ח. [נוצר וסטודנט ואזרח ותיק עד גיל 75 - משלמים 50% מהתעריפים דלעיל].

קו שיש בו אפשרות לנסוע בין פחות מ-15 ק"מ ובין למעלה מ-15 ק"מ, תהיה במכונת התיקוף שתי אפשרויות לתשלום, לדוגמא, קו שנוסע במרחק של יותר מ-15 ק"מ, אך קיימת אפשרות לרדת באמצע הנסיעה במרחק פחות מ-15 ק"מ, יצטרך הנוסע לבחור בתחילת הנסיעה אופן התשלום לפי היעד שאליו הוא נוסע.

יצוין עוד, כי כמות הק"מ אינה נמדדת לפי כמות הק"מ שהאוטובוס נוסע, אלא הכמות נמדדת לפי המרחק האווירי שבין תחנת המוצא לבין תחנת היעד, ופעמים רבות על אף שהאוטובוס נסע הרבה יותר מ-15 ק"מ, אך כיון שהוא נסע בכבישים עוקפים, והמרחק האווירי שבין תחנת המוצא לתחנת היעד הוא פחות מ-15 ק"מ, התשלום יהיה לפי המרחק האווירי ולא לפי כמות הק"מ שהאוטובוס נוסע. ולדוגמא, נוסע שעולה בגבעת זאב לאוטובוס שנוסע למודיעין עילית, לפי הנחיות משרד התחבורה וחברת קוים, באם הנוסע ירד בצומת מודיעין מזרח או בצומת חשמונאים [שתחנות אלו הם הרבה לפני מודיעין עילית], הוא יהיה חייב לשלם 12 ש"ח, אך באם הוא ימשיך לנסוע עד לתוך העיר מודיעין עילית, הוא ישלם רק 5.5, וזאת מפני שכשהוא מגיע לצומת מודיעין מזרח ולחשמונאים הוא מתרחק במרחק האווירי מגבעת זאב ומגיע במרחק אוירי מעל 15 ק"מ, אך כשהוא ממשיך לנסוע למודיעין עילית הוא נכנס שוב לטווח 15 ק"מ במרחק האווירי שבין גבעת זאב למודיעין עילית. [ולאור זאת, לא ניתן לקבוע מחיר לפי מחיר ידוע סופי של הקו, כי לפעמים ירידה של הנוסע באמצע מסלול הקו, גורמת לחייב תעריף גבוה יותר].

ולאור המבואר במאמרים הקודמים, מי שנוסע בנסיעה שהיא למעלה מ-15 ק"מ - אסור לו לתקף בתיקוף של פחות מ-15 ק"מ. [וגם באופן שאם היה ממשיך בנסיעה זו ויורד בתחנה מאוחרת, היה משלם פחות, מ"מ כיון שכך נקבע שהמחיר נקבע לפי המרחק האווירי, ובמרחק האווירי הוא מגיע למעלה מטווח 15 ק"מ, עליו לשלם התעריף הגבוה. וגם אם יטענו שאין בזה הגיון, מ"מ כיון שהחברות הן חברות פרטיות, וכך נקבע מחיר הנסיעה, אין היתר לנסוע עם תשלום מחיר אחר ממה שנקבע על ידם].

יש לציין כי נוסע שמציג במחשבון של משרד התחבורה שהוא נוסע מביתר עילית בחלק הפנימי והתחתון [רחובות: הרב שך ואוהב ישראל ואדמור"י ויזניץ והחווה מלובלין], הרי שאם ירשום שתחנת היעד שלו היא ברחוב ירמיהו בירושלים, ישלם 5.5 ש"ח. אך באם תחנת היעד שלו תהיה בהמשך ברחוב בר אילן ושמואל הנביא, המחשבון מציג שעליו לשלם 12 ש"ח. וכן מסרו גורמים במשרד התחבורה לגבי נסיעות מביתר עילית לירושלים, שכל נוסע יצטרך לבדוק מראש מתחנת המוצא שלו לתחנת היעד שלו אם עברו 15 ק"מ ויתחייב לשלם תעריף גבוה.

אמנם הגיעו לידי ההוראות שחברת קוים הודיעה בכתב לנהגי החברה, והם כותבים לנהגים להורות לציבור הנוסעים שכל הנסיעות מביתר עילית לירושלים הינם בתעריף של 5.5 בלבד, ואין הם מתחשבים בכך שבסוף המסלול יוצא הנוסע מטווח 15 ק"מ מתחנת המוצא שלו [כנראה מפני שעיקר המסלול הוא פחות מטווח של 15 ק"מ].

ולפי מה שנתבאר במאמרים הקודמים שעיקר השכירות הוא בין חברות התחבורה לבין הנוסעים, והוראות החברה הן הקובעות, [אלא שהחברה התחייבה למשרד התחבורה להורות לנוסעים כפי ההוראות של משרד התחבורה, אבל באופן שהם מורים לנוסעים אחרת, נקבע הדין לפי הוראות החברה], לכן מסתבר שכיון שחברת קוים הודיעה שכל נסיעה מביתר עילית לירושלים משלמים התעריף הנמוך, אין צורך לחשב בכל נסיעה ונסיעה מביתר עילית לירושלים אם הוא יוצא מטווח 15 ק"מ.

ולמעשה לאחר שנכנסה הרפורמה לתוקף, התברר שמכונת התיקוף מבדילה בין סוגי התחנות, שתחנות ההעלאה בביתר עילית שיש אפשרות להגיע מהם לטווח של 15 ק"מ עד לירושלים, המכשיר גובה 12 שקלים, ואין אפשרות לתקף שם בתעריף הנמוך. אך תחנות שאין אפשרות להגיע לטווח של 15 ק"מ, גבה המכשיר התעריף הנמוך. ולכאוי מי שעולה בתחנה שהמכשיר לא נותן אפשרות לתקף התעריף נמוך, והוא זכאי לתעריף הנמוך, מפני שתחנת ההורדה שלו היא פחות מ-15 ק"מ, מותר לו לתקף לאחר תחנה או שתיים כדי שישלם התשלום הראוי שנקבע. אך באם הוא נוסע יותר מ-15 ק"מ, אסור לו להמתין ולתקף בתחנה אחרת כדי להריות את התעריף הנמוך.

ד. בכל תיקוף שיעשה הנוסע בסכום של 5.5 בנסיעה שהינה פחות מטווח 15 ק"מ, תהיה לו זכות נסיעת המשך עד 90 דקות מהשעה שתיקף בעלייתו לאוטובוס. לפי ההוראות, נסיעת המעבר הינה

נסיעה חדשה בטווח של 15 ק"מ חדשים, וגם אם הוא מגיע למקום היעד הסופי שהוא מעבר ל-15 ק"מ מתחנת המוצא שלו. [כלומר, אם יש טווח של יותר מ-15 ק"מ שחייב לשלם 12 ש"ח, יכול להחליט לרדת באמצע הדרך בתוך הטווח של 15 ק"מ, ואח"כ להמשיך עם אוטובוס אחר עד למקום היעד].<sup>12</sup>

אך כמובן שאין היתר להישאר באוטובוס ולתקף בתחילת הנסיעה עד התחנה שבמרחק פחות מ-15 ק"מ, ובהגיעו לתחנה לתקף מחדש כאילו הוא עלה מחדש, ובכך לחסוך ולשלם עבור נסיעה אחת בלבד, שכיון שהוא ממשיך באותו קו אוטובוס, יש חובה לשלם התעריף הגבוה, שכך היא ההוראה של החברות שאם הוא נוסע עם קו זה למרחק של יותר מ-15 ק"מ ולא משתמש עם כרטיס מעבר, אלא נשאר על האוטובוס, עליו לשלם התעריף הגבוה יותר, ורק אם יורד מהאוטובוס ונוסע עם קו אחר יכול להמשיך עוד נסיעה עד מרחק פחות מטווח 15 ק"מ. והוא הדין אם יירד מאותו אוטובוס, ובטרם שהאוטובוס יתחיל לנסוע, יעלה עליו שוב מיד באותה תחנה, שאין זה מוגדר כנסיעת המשך, ועליו לשלם התעריף הגבוה.

בברכה  
דוד בריזל

## בענין חובת התשלום בתחבורה הציבורית

לכבוד מערכת הקובץ בית אהרן וישראל הע"י.

הנה בעשור האחרון השתנו סדרי הסבסוד לתחבורה הציבורית. ובגליונות האחרונים האריך הג"ר דוד בריזל שליט"א והרבנים הגאונים שליט"א בטיב המציאות ובהשלכות ההלכתיות הנובעות מכך.

והנה בגליון האחרון האריך הרב ישראל מאיר דייטש שליט"א להעלות סנגוריה לטובת הנכשלים בזה ולדון לצדדי קולא בדבר. ואף שלא זכיתי להוראה ומי ראוי לבוא בסוד קדושים לא אמנע מלהאיר הפשוטין בבירור סוגיה זו.

ראשית אשנה המוסכמות בסוגיה חמורה זו.

א. כל חברות התח"צ הינם בבעלות ישראל (באופן מלא או חלקי, מלבד ג' חברות הפועלות ביישובים הערביים).

ב. כנסיעה ללא תשלום כלל - החברה מפסידה בוודאות מהרווח המצופה כפי המסוכס עימה.

ג. בתשלום שלא כפי הכללים או תשלום מאוחר (שלא בשעת הנסיעה) עלולה החברה להגיע לידי הפסד ממון רב.

ואחר שפנים הדברים, פשיטא לכל בר בי רב שהבא להנות ממון שחבירו מוחזק בו, מחובתו לוודאות מעל כל ספק שעושה כן מדעתו ובהסכמתו, או לחילופין שידע בבירור גמור שכבר יצא הממון מידי חבירו. אך לא יוכל להסתמך על סברות קלות וצידי צדדים ליכנס בספיקא דאורייתא דעוון גזל החמור.

והלא ידענו שלא כצורינו צורם ואוייבנו עושים פילולים למשפטם ואין מי שיוכל להכריע בלשון חוקיהם לפרש משמעות משפטית חלוטה.

ואחר שלשון כל ההסכמים מורה כי המכרזים והחוזים הנחתמים בין משרד התחבורה לחברות הינו על 'מתן רשיון להסעת נוסעים בתשלום' כהגדרתו בחוק, וכי בכל התנאים משרד התחבורה איננו מעוניין ליטול אחריות על כל המתבצע, אלא לעמוד כמפקח מן הצד על התנהלותם, מאין לנו להניח שהחברות שיעברו עצמם להיות כפועל ושכיר אצל משרד התחבורה.

וביותר דאפי' אם נניח שהחברות חשובות כשכירות, עדיין לא נמנעו מלהעמיד עצמם לשכירות הציבור. אלא אדרבה המדינה מפרשת שמשירת לחברה עיקר הגביה מהנוסעים ומותריה להם לעמוד כנגדם בכל עניין ממנוי או משפטי. (ומה שכתב הרב הנ"ל מהערוך השולחן אינו עניין, דהתם הנוסע עלה על דעת שיהיו שניים ולא שייר הבעה"ב כל זכות לעצמו, משא"כ הכא, ומשם ראייה!).

<sup>12</sup> היה מקום להבין שנסיעת המעבר הינה רק על הטווח הראשון של ה-15 ק"מ בלבד, ואין זו זכות נוספת ל-15 ק"מ נוספים, אך בפרסום רשמי של משרד התחבורה מפורש שאפשר להמשיך מעבר ל-15 ק"מ הראשונים, וכדלהלן: הנוסע לעבודה בשני אוטובוסים, ישלם על נסיעה אחת אם יבצע נסיעות שכל אחת מהן לא תעלה על 15 ק"מ והמעבר יהיה בתוך 90 דקות ע"כ.