

בירור הלכתי מעמיק ראשוני על תשלום בתחבורה הציבורית

לאחר שנים רבות בהן חברות הנסיעה של התחבורה הציבורית קבלו את תשלום הנסיעות לעצמם, החלה בשנים האחרונות התנהלות חדשה ביעד תשלום הנסיעות ואופן התחלוקות בין משרד התחבורה לבין חברת התחבורה ('המפעיל'). כתוצאה מכך, התעוררו אצל הציבור שאלות הלכתיות שונות.

כיון שיש לברר את המציאות לפני פסיקת ההלכה, בררתי לאחרונה אצל גורמים שונים במשרד התחבורה וחברות התחבורה, ולכן אשתף את הציבור בדברים הבאים, שהתוודעתי אליהם זה עתה, ואקטואלים מאוד לציבור [אדגיש שהדברים תקפים לשעה זו, כיון שההנחיות ממשרד התחבורה משתנות השכם והערב, וכמו"כ מסיבה זו לא נכנסנו לפרטים של הסדרי התשלומים הפנימיים במשרדים אלא במה שנוגע אלינו ציבור הנוסעים]:

1. בשנים האחרונות משרד התחבורה מעביר תשלומים לחברות, ומתחשבן איתם, מצד אחד את כמות הק"מ שבוצעו ע"י קווי השירות, ומצד שני את כמות התיקופים שבוצעו ע"י הנוסעים, כך שכל תיקוף מזכה את החברה בסכום מסוים [לכל חברה ובכל אזור סכום אחר].
ואף שהתגמול לפי תיקופים הינו החל מכמות מסוימת, ששונה מחברה לחברה ומאשכול (אזור) לאשכול; ורק כאשר החברה מגיע למכסת התיקופים שבהסכם – כל תיקוף מזכה את החברה בסכום מסוים, בכ"ז חשוב לציין, שזה נוגע לכלל האזורים בארץ [שגם בהם אי תיקוף מעכבת את החברה מלהגיע למכסה המינימלית המזכה אותה על התיקופים גם למפרע באותו פרק זמן בהסכם] אולם הקווים המשרתים את המגזר החרדי הינם מרובי-נוסעים, כך שכמות הנוסעים עוברים את המכסה מעל ומעבר, וכל תיקוף מזכה את החברה בוודאות.
2. חלק מהחברות ('קווים-עילית', 'סופרבוס' ויתכן שעוד חברות), מתגמלים את הנהגים גם בהתאם לכמות התיקופים היומית בנסיעות שהינם מבצעים, כך שכל תיקוף מזכה את הנהג בתוספת לשכרו.
3. לאור האמור, אי תיקוף הכרטיס מהווה גזל הן כלפי החברה והן כלפי משרד התחבורה, ובחלק מהקווים גם כלפי הנהג [מלבד זאת תיקוף בכל אוטובוס חיוני לביטוח הנוסע בנסיעה באוטובוס הנוכחי].
4. תיקוף, פירושו – העברת ה'רב-קו' במכשיר התיקוף, בין אם פעולה זו מחסירה לנוסע מכספו שבערך צבורי ובין אם היא אינה מחסירה אלא הנסיעה היא 'חינם', כגון שהוא כעת באמצע נסיעת מעבר, או שיש לו חוזה חופשי חודשי / יומי וכדומה. שהחברה מתוגמלת על כל תיקוף בלי הבחנה במקורה, על כן כשהנוסע אינו מעביר את ה'רב קו', החברה מפסידה, ולפעמים – כאמור – גם הנהג [ויש לדון הלכתית האם זה גזל כלפ הנהג או רק מניעת רווח].
5. בנוסף לאיסור גזל, יש לדעת, כי אי תיקוף מפסיד את הרבים, משום שגורם לכך שמשרד התחבורה וחברות התחבורה אינם יודעים לזהות, שאכן מספר הנוסעים בקו מצדיק את תגבורו בקביעות או במועדים מיוחדים, נמצא שהציבור נפסד בפעם הבאה. כמו"כ יש בזה חילול השם, כשמשרד התחבורה נוכח באוטובוסים שאמורים להיות עמוסים וכמות התיקופים שבהם מועטת. וביתר שאת יש חילול השם בנסיעה [אפי' ע"מ לשלם בעתיד] כשמבקר עולה ומגלה שלא שילמו, או כלפי שאר הנוסעים הרואים אדם [בפרט ת"ח] העולה לאוטובוס ואינו מתקף!
6. משרד התחבורה מאשר פטור מתשלום במידה וכל המכשירים באוטובוס מקולקלים, או באוטובוס תגבור כשלא התבצעה גבייה. אולם חשוב לדעת, כי אם ישנו מכשיר תיקוף תקין באוטובוס, גם אם חלק מהמכשירים תקולים, חובה לתקף, ובוודאי שעמדת הטענת רב קו שאינה עובדת או כרטיס רב קו שאינו עובד, אינם פוטרים מתשלום!
7. בזמני עומס, בהם חברת התחבורה מוציאה אוטובוסים רבים של חברה חיצונית: הנוהל אמנם קובע, שאם אין אמצעי תיקוף זמין, הנוסעים פטורים מלשלם. הוראה זו היא מתוך הבנה של משרד התחבורה, שתשלום על נסיעה מתבצע בזמן הנסיעה, וכשלפעמים קורות תקלות אזי משרד התחבורה סופג אותן. אולם בקוי תגבור של זמני לחץ ההפסד הוא גדול, ולכן בשנים האחרונות החברות עושות כל מאמץ לגבות בדרכים שונות גם את אוטובוסי התגבור. במקרה שבכל זאת לא הצליחה החברה להעמיד גובה לכל האוטובוסים, בררתי אצל כמה חברות, ותשובת חברות 'אגד' ו'סופרבוס' שהנוסע פטור לגמרי מתשלום, ואילו תשובת חברת 'קוים' – עילית' שאמנם לא ניתן לחייב את הנוסע לשלם, אולם הם מבקשים לשלם על נסיעות אלו בחזר או בימים הסמוכים לביצוע הנסיעה, ומהטעמים שבהערה¹ [ומהגרמ"מ שפרן שליט"א (ובשם עוד רבנים שעדיין לא בררתי אצלם) שמעתי שבחברות המבקשות את התשלום הרי זה גזל גמור שלא לשלם אח"כ].

¹ א. הרי ע"פ הנוהל היבש משרד התחבורה מחייב את החברה לתגבר רק כשאין מספיק מקומות באוטובוס בתחנת המוצא הראשונה, ובפועל החברות באות לפנים משורת הדין לקראת הנוסעים, ובכאב ראש ובמאמצים אדירים מגייסים אוטובוסים מחברות שונות, מכל רחבי הארץ, בסדר גודל שאינו מצוי בכל העולם, בכדי לספק לציבור את המירב בזמני לחץ הייחודיים לציבור החרדי (סופי שבוע, חגים, בין הזמנים, לילות חנוכה, ועוד). וכי זוהי הכרת הטוב אליהם, ללכת אחרי הנוהל היבש ולהעניש את החברה ולא לשלם בניגוד לבקשתם! והרי זה תרתי דסתרי! [ובאמת, גם מי שכתב את ההנחיה במשרד התחבורה לא מעורה במה שקורה בשטח. הוא התכוון לאירוע חד פעמי בשגרה, בדומה למכשיר מקולקל, ולא לימנים נעדרים שליטה של תגבור אלפי אוטובוסים ביום!].

8. מחלוקת נוספת בין החברות גם במקרים הבאים :

א. נהג מקורי של החברה שפטר נוסע מתשלום שלא בצדק [וכפי שנהג אגד ירושלים בקש מהנוסעים שלא לתקף אצלו 'בכדי שלא יקלקלו לו את המכשיר', אף שמכשירי התיקוף בפנים האוטובוס לא עבדו]: 'ל'אגד', 'יסופרבוס' ו'נתיב אקספרס' סמכות הנהג היא כקברניט האוטובוס על כל המשתמע בכך, ועל כן בידו לפטור את הנוסע מתשלום [רק הזהירו אותי ב'אגד' שאם יעלה מבקר ונהג יכחיש אזי אקנס], ואילו 'קוים עילית' ו'דן' יבקשו לשמוע להוראות החברה ולא לנהג המפר אותם. [עדיין לא הספקתי לברר את דעת משרד התחבורה על נידון כזה. ואמנם בקובץ ווי העמודים מס' 63 טבת תשע"ט מדויק מכתב משרד התחבורה שאין לנהג סמכות, אולם מנסיוני הרב בחילופי מכתבים עם משרד התחבורה לא תמיד התשובות תואמות את כל השאלות, וגם כשכן, יש להם נוסחאות קבועות שאותן הם שולחים לפי סגנון השאלה, וממילא לא ניתן לדייק מחוסר התייחסות].

ב. אוטובוס תגבור שהנהג לא עצר לגבייה על דעת עצמו או על סמך נוסע שאמר לנהג שהנוסעים ישלמו פעם אחרת: 'ל'אגד', 'נתיב אקספרס' ו'יסופרבוס' עדיין הנסיעה פטורה מתשלום, משום שלא היתה לנוסע הזדמנות של תיקוף במשך אותה הנסיעה, העוד שהחברה המפעילה תצטרך להתדיין מול חברת התגבור על הנהג הרשלן, ואילו ל'קוים עילית' נהג אוטובוס תגבור שאינו כ"כ בשליטת החברה - בודאי אינו יכול להחשב כמייצגה.

ומהגרמ"מ שפרן שליט"א שמעתי [כמובן הדבר אמור בחברה מבקשת את התשלום כ'קוים-עילית'] שכל עוד הנהג [אפי' של החברה, וכ"ש של תגבור] אינו פוטר את הנוסע בצדק - חובת התשלום קיימת.²

9. לגבי כרטיסים הנמכרים בהנחה מיוחדת מעבר לתעריפים של משרד התחבורה: לאחר כמה שנים שהשתמשתי בכרטיסים כאלו, שמעתי לאחרונה כמה גרסאות על מקורן, ועדיין לא הצלחתי לברר אותו [נשמח למקור מהימן].

10. בניגוד לתשובות ראשוניות של חברת 'אגד' או אפי' 2800* שילד מתחת לגיל 5 פטור מתשלום - בתנאי שיש לו מלווה מעל לגיל 5, בירור מעמיק אצלם ובמסמכים הרלוונטים העלה, שבהנחייה כתוב: "כל נוסע שברשותו כרטיס נסיעה ששילם עליו, כולל ילדים מתחת לגיל 5, רשאי לקחת איתו ילד אחד מתחת לגיל 5 ללא תשלום" [ולפי' לדוגמא, אמא הנוסעת עם 3 ילדים מתחת לגיל 5 משלמת נסיעת מבוגר ונסיעת נוער, גננת העולה לאוטובוס עם 30 ילדים מתחת לגיל 5 משלמת רק על 15 מתוכם ב'נוער'].

11. תוכנת מכשירי התיקוף האחוריים החדשים של אוטובוסים העירוניים של 'אגד' ו'דן' [ויתכן שגם במקומות נוספים] אינה תקינה כלפי הוספת נסיעות לאחר תיקוף בכרטיס [בלי הבדל בין אם הוא באותה הנסיעה או בנסיעה אחרת לאחר אישור ה'מעבר'], דהיינו, שבהנחת הרב קו על מכשיר התיקוף ניתנת האפשרות של ביטול או הוספת נוסעים החל מ-1 נוסע **מעבר** לכמות שתוקפה קודם לכן. ועל כן, אדם שלא זיהה את הבעיה מבין שהמספר המוצג כולל את הנוסעים הקודמים עם הנוסעים הנוספים, אולם בפועל המכשיר מוריד כמות תיקופים [בכמות זהה לתיקוף של תחילת המעבר ובתוספת הכמות החדשה הרצויה] **נוספים** לאלו שכבר נעשו. הפנייה הועברה לפניות הציבור של משרד התחבורה בתקוה לטיפול בהקדם. ולבנתיים, התורה חסה על ממון של ישראל, ויש להיזהר לסמן מלכתחילה את מס' הנסיעות הרצוי ורק אח"כ לתקף.

12. שאלות הנוגעות לנוסעי הרכבת הקלה בירושלים שעדיין לא בררתי:

1. במכשירי התיקוף של הרכבת הקלה לא ניתן להוסיף תיקופים נוספים באותו הרב קו, הפתרון הוא לתקף את כמות הנוסעים הרצויה באוטובוס בתחנה סמוכה, לרדת מיד, ולתקף ברכבת. השאלה היא האם אין בכך גזל ממשרד התחבורה המזכה את אגד בתיקופים על נסיעות שלא נעשו אצלה.

2. במקרה של מעבר מקרון לקרון באותה הנסיעה, יש לדון האם יש צורך לתקף שוב משום חילול השם [לא בררתי על ביטוח] או שמא עדיף שלא לתקף שוב, כיון הדבר גורם למשרד התחבורה לשלם ל'כפיר' לחינם על תיקוף נוסף שנעשה באותה נסיעה המורכבת משני קרונות רכבת [המבקרים אינם מבחינים במכשיריהם במקור התיקוף מבין הקרונות].

הדברים הנ"ל הם חלקיים ולא סופיים. נשמח לקבל שאלות הלכתיות נוספות בענייני תשלום בתח"צ, או לחילופין תשובות מרבנים הבקיאים בחו"מ [המודעים היטב למציאות שהוצגה לעיל], חומרים בנושא וכדומה, ובל"נ בעז"ה נלבן את הדברים ונסכם אותם, ובהגיע העת ונשלח אותם לכל כתובות המייל.

בתקוה שלא נכשל חלילה, לא בגזל ולא בדבר הלכה!

פ. ג. ירושלים, אימייל: 6007489@gmail.com

ג. הדברים היו אמורים להתפרסם עוד לפני בין הזמנים מנ"א, אולם משמים דחו זאת בעיכובים שונים, ובכך הוספנו לברר את הדברים באופן נרחב ומדויק יותר.

ג. כשמשרד התחבורה או החברה מבחינים שכמות התיקופים מאוד נמוכה ביחס לכמות התגבורים, הם נמנעים מלתגבר בעתיד, ובכך נגרם הפסד לרבים.

² **ויש לדון בזה**, שהרי הנהג הוא הנציג שהחברה מעמידה כלפי הנוסע על מנת לבצע את התיקוף, וכי אדם שאינו נוסע בחברה זו בקביעות יצטרך לרדוף אחריה ולשלם לה, והרי זה דומה לנהג טעה ותיקף בתעריף שאינו נכון, האם הנוסע צריך להתאמץ לשלם לחברה את ההפרש בעוד שהטעות היא של נציג החברה [מה גם שכמעט אין אפשרות של תשלום ההפרש במדויק].
ואולי יש לתרץ שאכן 'קוים עילית' אינם מחייבים רק מבקשים ומצפים לתשלום בהזדמנות הראשונה שתתאפשר.