

קונטרס

סיכום הכללים וההלכות

בתשלום בתחבורה הציבורית

משא ומתן בשאלות המצויות בנסיעה בתחבורה הציבורית

לאחר בירור מעמיק והכרת המציאות כיום

ע"פ הוראת הרבנים שליט"א מהדורה זו אינה סופית ואינה מיועדת לפסיקה הלכתית, אלא 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

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

מהדורה זו נערכה בהתנדבות מלאה ע"י כל השותפים בו, אולם היות ואנו מעוניינים בעז"ה לערוך מהדורה מעודכנת בפסקים סופיים יותר ואף להפיץ אותה מודפסת, 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 170].

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

תוכן העניינים

פרק ד': תקלות אמצעי תשלום..... 26

א. חוסר אמצעי תשלום באוטובוס..... 26

ב. חוסר אמצעי הטענה או רב-קו מקולקל..... 27

ג. זמני תגבור..... 27

ד. לעלות לאוטובוס לאחר גביית הכרטיסן או

לרדת לפניו..... 28

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..... 32

ד. נוסע שתיקף מס' נסיעות נמוך מהנדרש..... 32

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..... 33

פרק ו': סמכות הנהג..... 33

א. נהג הפוטר נוסע מתשלום ללא הגיון..... 33

ב. נהג שאינו מאפשר לנוסע לתקף..... 33

ג. נהג הפוטר נוסע מתשלום מתוך הגיון..... 33

פרק ז': נסיעות מעבר..... 35

א. חיוב התיקוף בנסיעת המעבר..... 35

הקדמה..... 5

מבוא: כיצד מתנהלים כספי התחבורה הציבורית

כיום..... 10

פרק א': חובת התיקוף בזמן הנסיעה..... 14

א. מי הבעלים של שירות התחבורה הציבורית

כיום..... 14

ב. האם מותר לנסוע ללא תיקוף [גם כשיש חוזה

חופשי או מעבר בתוקף]..... 16

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

אחרת..... 17

ד. חילול ה'..... 17

ה. הפסד הרבים..... 18

ו. האם מניעת תיקוף גוזלת את הנהג..... 18

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

או אינו טעון דיו..... 19

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

בו 19

ב. בקשה מהנהג לנסוע על דעת להחזיר תיקוף

למחרת..... 21

ג. חזור מהכותל במוצ"ש..... 22

פרק ג': נידונים שונים בחובת התשלום..... 23

א. תשלום בחברה בבעלות גוי..... 23

ב. כאשר החברה אינה מקפידה על התיקוף..... 23

ג. מניעת תיקוף בשל תביעות על החברה..... 23

ד. נסיעה ללא צורך..... 24

ה. המתכוין לקנות חופשי חודשי או יומי..... 25

ו. ילדים הנוסעים למוסדות..... 25

ז. קיזוז נסיעות באיבוד הערך הצבור שהיה לו

ברב-קו..... 25

- ב. האם מותר להתעכב עם התיקוף.....35
 ג. הפסיד את המעבר.....35
 ד. האם מותר לתקף כמה פעמים באותו אוטובוס
 36

- ה. הוספת נוסעים ברכבת הקלה.....36
 ו. תיקוף במעבר בין הקרונות ברכבת הקלה.....36

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.....39
 ד. שימוש בהסדר חופשי או בהמשך מעבר ברב-
 קו אנונימי של אחר.....39
 ה. שימוש ברב-קו בפרופיל שאינו מתאים לנוסע
 39

- ו. שימוש מבוגר בשתי תיקופים של נוער.....40
 ז. שימוש במעבר של נוסע אחר בו זמנית עמו..39

פרק ט': הנפקת רב-קו אישי בפרופיל שאינו נכון.....41

- א. החלטות שרירותיות של המדינה.....41
 ב. הנחת סטודנט.....41
 ג. כרטיס בפרופיל שאינו מתאים שהונפק שלא
 כדין.....42

פרק י': רב-קוים אנונימיים טעונים ומוזלים.....43

- א. רכישת רב-קוים אלו.....43
 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'.....46
 ד. מלווה היורד קודם הילד.....46

פרק י"ב: שליחת חבילה, תשלום על מטען.....47

- א. שליחת מטען באוטובוס.....47

- ב. תשלום על מטען בליווי.....47
 ג. תשלום על עגלת ילדים פתוחה.....48

פרק י"ג: האם צריך להחזיר חובות.....49

- א. ההתייחסות לנסיעות שלא שולמו בעבר.....49
 ב. מכתב מפתיע ממשרד 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

- 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.....56
 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. כשאינו יודע לאיזו חברה הוא חייב.....58
 י. כשהחברה אינה קיימת.....58

פרק ט"ו: תשלום קנסות.....59

- א. האם ע"פ תורה 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

אודה לה' על שזיכני לברר ולחקור את נושא התשלומים בתחבורה הציבורית, אשר השאלות המתעוררות בזה התרבו מאוד לאור השינויים שנעשו ע"י הרשויות בשנים האחרונות (כדלהלן), הן בחלק הטכני, מאז כניסת הרב-קו כאמצעי תשלום, דבר הגורם לסיטואציות רבות המעוררות שאלות שונות ללא תשובות הלכתיות וחוקיות ברורות ומספקות [בפרט מאז שהותרה העלייה לאוטובוסים העירוניים גם מהדלתות האחוריות, מה שמשכיח לפעמים את התשלום, או לחילופין משחרר את הנוסע להתיר לעצמו לנסוע 'בהקפה', באין נהג העוקב אחרי הנוסעים ומוודא שכולם שילמו], 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 אלקטרוניים¹, ומתקופת הקורונה הדבר התרחב לכל האוטובוסים בארץ, מה שיצר מצב שאדם יכול להיתקע באוטובוס ללא כל אפשרות לתשלום [ועיין בהערה² בו הובאו שתי בשורות טובות בנושא].

¹ כידוע מבין מגוון הדברים המושפעים מהתקדמות הטכנולוגיה, גם נושא זה הינו אחד מהקשים שנוצרו בציבור החרדי, כאשר לא ניתן לתקן 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 [אשר יחיד הסגולה 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 [והיזום 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 9].

² 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 לנסע על פי כמות הנסיעות שביצע וחייב 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 חסל סדר המתח של הטענת הרב-קו (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 מנוי 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

לאחר שהקלתי לעצמי בכמה פרטים בנושא זה של התשלום בתחבורה הציבורית [ואציין שאף אני נמנה עם ציבור הנוסעים בקביעות בתחבורה הציבורית, וסובל כרוב הציבור מקשייה וליקוייה], הופתעתי כשבמקרה התוודעתי לפני כשנה לחומרת הדברים ולמציאות שבה פרטים רבים אינם ידועים לציבור.

לאור זאת, הפצתי בחודש אלול תשפ"א מאמר [בן שני עמודים] בנושא על מנת להתחיל לברר את הדברים לעומקם, ואכן הגיעו מהציבור שאלות שונות ומגוונות הדורשות מענה, וכן הזדמנו לי ולבני ביתי סיטואציות שונות, 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 ורבות מהעובדות והפרטים המוזכרים בקונטרס זה נראים כחידושים לחומרה ו'מכבידים' על רבים וטובים שנהגו להקל בכמה דברים, 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 להשתמט, והחובה היא להעלות את הדברים ללא כחל ושרק, כפי האמור בקונטרס זה. ובפרט שהשאלות הרבות הקיימות ומתהוות מידי יום ביומו הן בעיקרן מול חברות פרטיות שכמובן קשה להקל בהם, על כן הרגשתי חובה לעצמי להקדיש זמן לביורור המציאות, 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 (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 העניין, והן בכך שהגעתי אל פקידים וגורמים מוסמכים במשרד התחבורה ובחברות התחבורה, בכדי לקבל מהם ידע 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 [וברכת ישר כח לנכדו הרב יצחק סילמן שליט"א שהביא לנו את רוב הדברים ממנו, ובה יודגש כי רוב התשובות המובאות כאן הן על דעתו והבנתו של הנכד בלבד (אא"כ כתוב בהן 'שמעתי')].

שנעשו באותו יום, כמו"כ אם הגיע בנסיעות בחודש זה לתקרה של מחיר כרטיס חופשי חודשי, הוא לא יצטרך לשלם מעבר לזה. וחורף מזה יתכנו הוזלות נוספות ומשמעותיות בשימושים מעבר לסכומים כספיים מסוימים].

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

כמו"כ אודה להרה"ג רבי יעקב רועי כהן שליט"א (מח"ס שו"ת במחוקק משענתם ומערכי יושר), 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"צ 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]³, 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 כפסיפס מכלול נושאים, שאלות הלכתיות מגוונות, וסיטואציות שונות המוזכרות בקונטרס זה [ישנם נושאים נוספים בהלכה הקשורים לנסיעה בתחבורה הציבורית, אולם אינם קשורים ישירות לענין התשלום לנסיעות⁴, 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 הכותב אשר זכה וזוכה ללמוד בישיבה המעטירה מיר ירושלים, לצערו אינו בקי דיו בדיני ממונות החמורים, וק"ו שלא הגיע להוראה בעניינים אלו, לכן הינו מגלה דעתו, כי לא ניתן לסמוך על הדברים המופיעים בקונטרס זה הלכה למעשה, מאחר והדברים נכתבו ונערכו ע"פ הבנתו של הכותב, מסיבה זו הכותב כמובן אינו יכול לקחת שום אחריות מכל סוג שהיא על הדברים, לא מבחינה הלכתית ולא להבדיל משפטית!

[ובאותו ענין, יודגש, כי לאורך כל הקונטרס היה מן ההכרח להביא רבות נושא עיקרי ורגיש, והוא המחלוקת הידועה בהתייחסות לקיחה מכספי המדינה, כשלדעת גדולים וטובים וכן דעת הגר"צ ברוורמן שליט"א מדובר במעשה גזל מהציבור, כיון שיש לראות את כספי המדינה ככספי ציבור, וכקופת הקהל לצרכי הרבים, גם אם אלו

³ כמו כן יש בידיו מכתבים של רבנים שליט"א בענין זה. ליצירת קשר טל': 050:4135767 (בשעות הערב) או בכתובת מייל: e050413@gmail.com

⁴ 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, רי"ט, ר"כ ורכ"א), ניתן להשיגם אצלו ע"י בקשה בכתובת המייל: 9298027@gmail.com

נגבים שלא בסמכות הלכתית. ויש החולקים על כך⁵, 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.

לאור האמור למעלה נבקש מהקוראים במהדורה זו [מהדורת מייל]: אנא, אף שעשינו כל השתדלות שהקורא יקבל את החומר המושלם הן מבחינה הלכתית והן מבחינה מציאותית, בכ"ז נשמח מאוד לקבל הערות⁶ והארות על תוכן הקונטרס לסוגיו [לאחר קריאת כל החלקים הנוגעים להערה], כדי להתעדכן ולעדכן את ציבור הקוראים.⁷

מן הנכון להדגיש, כי אין תועלת להעביר לכותב קונטרס זה, פניות או בקשות למשרד התחבורה, כי אין לו קשרים מיוחדים עם משרד התחבורה או עובדיה, כך גם לא בחברות המפעילות, וגם הכותב אם רוצה כעת לבקש, לשאול או להתלונן, הוא נאלץ לעשות זאת דרך פניות הציבור של המשרד והחברות ולהמתין בסבלנות רבה לתשובה.

כאן המקום להתנצל בפני הפונים הרבים על העיכוב בהשלמת ושליחת המאמר, כי הכותב היה תלוי בדעת אחרים, הן בכל הנוגע לביורור מעשי וטכני אצל הגורמים השונים בתח"צ, והן בכל הנוגע לשאלות ההלכתיות שהיו תלויים ועומדים שבועות ואף חודשים (!) לסירוגין בפני הרבנים הגאונים שליט"א הבקיאים בחו"מ,⁸ ועמכם הסליחה!

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

⁵ יש שכתבו והעידו כן בשם מרן החזו"א, ואכ"מ [יודגש כי מגדולי הדיינים נמסר בשמו שעדיין שקר אסור, ובדומה לדלהלן הערה 122].

⁶ נציין כי פסקים מרבנים בקיאים בחו"מ יהיו רלוונטיים רק אם הם הבינו לאשורו את המציאות שהוצגה בקונטרס.

⁷ לציבור הקוראים המציינים 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 אחריות, אמנם בכמה מהפרטים ההלכתיים והמציאותיים הדעות חלוקות.

⁸ 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 אביתי לישא על כתפי שום פסיקה הלכתית, אלא ציפיתי שהרבנים הגאונים יפנו מזמנם לצורך זה.

שכעת נכנסת רפורמת תעריפי הנסיעה 'דרך שווה'⁹ אשר יתכן ותשפיע על נידונים שונים בקונטרס, ואולי תעורר בזה עוד שאלות הלכתיות], לכן, נשתדל לעדכן על שינויים ככל שיודעו לנו 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 חבירי וכו', ולא אומר על מותר אסור ולא על אסור מותר וכו', ונזכה במהרה לעולם המושלם בבוא משיח צדקינו, וירבה כבוד שמים בעולם, אמן !

פ. גרינברג, ירושלים

⁹ תכנית זאת אמורה לקבוע את תעריף הנסיעה לפי טבעות מרחק [ונקרא 'דרך-שווה' משום שבכך משוים את התשלום ברב-קו לתשלום בתוכנית הרב-פס הנהוגה לאחרונה למשלמים באפליקציה, בה החישוב נעשה לפי טבעות מרחק], כמו"כ הנחת הערך צבור תתבטל, ומאידך מבוגרים מגיל 75 ייסעו ללא תשלום כלל.

בפועל רפורמה זו תשפיע כך [המידע ללא אחריות, אלא לפי איך ש'למדתי' את הסוגיא מלמעלה]:

עיקר הפגיעה תהייה בערים הקטנות, בהם תעריף נסיעה פנימית עד היום הסתכם כ-2-3 ש"ח בלבד, בעוד שכעת הסכום יהיה מינימום 5.5 ש"ח [מאידך גם יתווסף בהם 90 דק' של מעבר - מה שלא היה בהם עד היום].

בערים הגדולות בהם נסיעה פנימית עד היום הייתה בפועל 4.8 ש"ח (6 ש"ח רשמית), כעת בעקבות ביטול ההנחה המחיר יעלה מעט ל-5.5 ש"ח לנסיעה [בעוד שתעריף נוער שהוא 50% הנחה ירד מזערית בהתאם], ורכישת חופשי יומי [שמחירו 12.5 ש"ח] תשתלם כבר ב-3 נסיעות ומעלה לאותו יום.

בנסיעות הבינעירוניות המדד יהיה לפי טווח הק"מ האוירי בין נקודת המוצא ליעד, ולפ"ז יהיו נסיעות שמחירם יעלה יותר מעד היום, ויהיו נסיעות שמחירם יפתיע ויהיה נמוך יותר מאשר עד היום [ובכל אופן, לאלו הנצרכים לאוטובוס פנימי נוסף בכדי להגיע אל האוטובוס הבינעירוני, יחסך מהם תשלום על הנסיעה הפנימית].

לנוסעים קבועים בתחבורה, מחיר החופשי יצא מוזל מאוד, הוא יכלול את כל הארץ, ואף יהיה ניתן לעשות חופשי נוער ב-50% ממנו.

בכל מקרה, מסתבר שרכישת חופשי חודשי יהיה נפוץ יותר [ובהתאם לכך כמות הנסיעות של הציבור תגדל].

שנים רבות התנהל מערך התחבורה הציבורית בארץ דרך חברות שנתנו שירות 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.¹⁰

החל משנת 1998 (למנינם), לאור הצורך הגדול שהתעורר לקידום התחבורה הציבורית, החליט משרד התחבורה להתערב בנושא התח"צ ולהיות רגולטור [מפקח¹¹]. 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 חדשות¹² ע"י מכרזים על 'אשכולות' של קווי תחבורה בהליך תחרותי ומסחרי¹³, 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 למנינם], יעד התשלום של דמי הנסיעה נשאר כשהיה, היינו, שדמי הפדיון מהנוסעים נכנסו לקופת החברה המפעילה, והמדינה סבסדה והשלימה לחברה את עיקר הפער בין התשלום

¹⁰ 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 בהשבתת התחבורה.

¹¹ כהגדרתו 'מנגנון ממשלתי האחראי להסדיר ולפקח על תחום מסוים'.

¹² 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].

¹³ 'מכרז' היינו שמידי 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-קו¹⁴ (החל מ-1/11/11 למנינים) כאפשרות הבלעדית שבה ניתן לקבל הנחות בנסיעה במקום כרטיסיות הנייר ההיסטוריות¹⁵.

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 התחבורה¹⁶ דרך מסלקה¹⁷ [ובהתאם לכך, קופת המדינה היא גם זו שסופגת את מלוא דמי הפרש ההנחות למיניהן¹⁸], בעוד שהמדינה משלמת לחברה סכום מסוים על כל

¹⁴ 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 הלך – 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.

¹⁵ עד שנות ה-2000 (למנינים) היו באוטובוסים רק כרטיסי נייר אשר נתלשו מהכרססת 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...].

¹⁶ 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.

¹⁷ 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].

¹⁸ 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

מבוא: כיצד מתנהלים כספי התחבורה הציבורית כיום
 ק"מ שמבצעים קווי השירות של החברה [וכן דמי השתתפות לתקופה של כמה שנים עבור כל רכישת אוטובוס חדש].

תשלום נוסף אותו המדינה משלמת לחברות הינו 'דמי תמריץ תיקוף', היינו תשלום של סכום מסוים עבור כל תיקוף הנעשה באוטובוס.¹⁹ סכום זה משתנה מחברה לחברה ומאשכול לאשכול,²⁰ 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 במעבר²¹], וזאת למרות והנוסע 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 עליה²² [וכך לדוגמה, ההוצאה של המדינה עבור הפעלת התחבורה הציבורית הסתכמה בשנה האחרונה (שנת 2021 למניינם), בסכום הקרוב ל-12 מיליארד שקל!].

שמע מגורם בכיר ב'אגד', וכן מובא במכתב של 'אגד' להלן הערה 113, 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 ובחווה אשר אינם מתבצעים בפועל, חלקם בדיעת משרד התחבורה וחלקם בהעלמת עין [משום שגם במשרד יודעים כי עמידה על תנאים אלו תביא לכך שהחברה לא תתן את השירות הנדרש].

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

²⁰ כגון: במכרז החדש של חברת 'בית שמש אקספרס' מוזכר סכום של 1.8 – 2.3 ש"ח דמי תמריץ לתיקוף אחד, במכרז של 'סופרבוס' באשכול האוטובוסים בירושלים, מוזכר תמריץ תיקוף לחברה בסכום של 1.5 – 2 ש"ח לתיקוף, ובקווי ב"ב ירושלים (שזכתה חברת 'ויאוליה' ולאחמ"כ הועבר לחברת 'אלקטרה – אפיקים') התמריץ עומד על 3.4 ש"ח לכל נסיעה [נושבו, כדלעיל הערה 18 לא ניתן לדעת מהו הסכום העובר בפועל מהמדינה לחברות, רק הבאנו את הדברים בכדי לסבר את האוזן. כמו"כ, במסגרת הרפורמה הקרובה 'דרך שווה', לא ניתן לדעת מה יהיו סכומי תמריצי התיקוף שהחברות יקבלו].

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

²² 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 ש"ח [הדלק לכל צד הוא 1000 ש"ח!] ואם 50 נוסעים ישלמו ע"ז 60 ש"ח הלך-חזור, יתקבל סכום של 3000 ש"ח ויהיו חסרים 2000 ש"ח [ואם נסעו 20 ילדים אז המדינה קיבלה 2000 ש"ח וצריכה לסבסד 3000 ש"ח!].

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'²³] 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 הערה²⁴).

²³ '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.

²⁴ 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 שיעמדו באיזון, ויתכן שאף יפסידו [גם כשיש בה שיעור תיקופים גבוה], כיון שההוצאות יכולות לגדול מעבר לצפוי, כמו פקקים בדרכים, מסופים רחוקים, נסיעות החוזרות ריקות, וכדומה.

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 חברות עצמן [שכפי שנוכחנו לעיל במבוא הן פרטיות, למעט ירכבת 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

הסבסוד אשר היה קיים כל השנים, אולם לנוסע אין כל קשר הלכתי וחוקי עם המדינה²⁵.

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 שמשפק את השרות לנוסעים היא החברה עצמה ולא רשויות המדינה. וההוכחה היא מכך שבמכרזים וההסכמים (בני מאות עמודים!) של משרד התחבורה עם החברות לא מוזכר כלל לשון שכירות, רק מתן

²⁵ 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].

נוסף 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.

גישה זו מוכחת גם מהדברים שכתב עבורנו היועץ המשפטי במשרד התחבורה, 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]".

ולפ"ז הכללים שהחברה קובעת [בד"כ כהוראות משרד התחבורה] הרי הם מחייבים לכל דבר ועניין לשימוש ברכושה ובשירותיה, וככל תנאי שבממון [וראה להלן בקונטרס שמהנחה זו נובעות גם קולות רבות].

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 חיוב 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 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.

רשיון להפעלת שרות תחבורה ציבורית, וראה בהערה²⁶ מה שיש לדון ולחלוק בזה.

²⁶ היה מקום לטעון כי בעצם המדינה היא המספקת את השרות, וחברת התחבורה היא בסה"כ שליחה של המדינה הנשכרת על ידה לספק את השרות לציבור הרחב, ובדומה למוסד וישיבה השוכרים קייטרינג לספק אוכל לתלמידים, שלמרות והחברה 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

בשום פנים ואופן שנוסעים ייסעו ללא תיקוף [גם אם יש לנוסע ברב-קו חוזה חופשי או מעבר המזכה אותו בנסיעה ללא תשלום], משום שאם הנוסע אינו מתקף את הרב-קו, החברה מפסידה את דמי תמריץ התיקוף²⁹ [כפי שנתבאר במבוא³⁰]. וכן משתי סיבות נוספות משמעותיות עוד יותר, שיבוארו להלן סעיף ג'.

הלכה ברורה זו, שיש לראות את הנסיעה באוטובוס ללא תשלום כגזל גמור,³¹ מוסכמת על

[אמנם, גם אם ננקוט שהנסיעה היא עם המדינה ולא עם החברה, עדיין יש כאן אומדנא ברורה בזה שהחברה שיירה את זכותם באוטובוס שלא להשכירו למשרד התחבורה במקרה שהנוסע אינו מתנהג בו כחוק, וממילא כמעט שאין נפ"מ לשאינם חוששים לגזל בכספי המדינה, גם אם אכן היינו קובעים כי אנו נוסעים עם המדינה].

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 לגזלת²⁷ החברה²⁸, מכיון שהיא איננה מסכימה

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.

²⁹ ואמנם להלן הערה 150 נראה שחברת 'דן' מצהירים שאינם מקבלים דמי תמריץ תיקוף, אולם עדיין יהיה אסור לנסוע באוטובוסים שלה ללא תשלום, כדלהלן סעיף ג'.

³⁰ 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.

³¹ והיה מקום להורות היתר לנסוע ללא תשלום, בתירוצו 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

²⁷ 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 כיוצא 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 147.

²⁸ ואם אכן הסקנו שאנו נוסעים עם החברה, א"כ אין כאן גזל מהמדינה, שאף שהיא המפסידה הגדולה ביותר מנסיעה ללא תיקוף, 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

2. החברה אחראית ומחוייבת למשרד התחבורה לדאוג שכל נוסע יתקף כחוק, כפי שמופיע בהתחייבות החברות למשרד התחבורה, ולא - היא תיקנס על ידו! [ולשם כך משרד התחבורה מפעיל בקרים³³].

סיבות אלו מביאות לכך שהחברה מקפידה על תיקוף תקין דווקא בנסיעה הנוכחית, והדבר חשוב לה לא פחות מאשר דמי התמריץ (שהובאו לעיל סעיף ג') אשר לפעמים נחשבים להכנסה שולית יחסית לעיקר ההכנסה (ועיין עוד להלן פרק ב').

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 נמוך³⁴, והן כלפי הנהגים באוטובוסים הבינעירוניים השמים לב לכך שנוסעים חרדים אינם משלמים [ויודעים כי בטלפון כשר לא ניתן לשלם באפליקציה], וגם כלפי שאר

גדולי הדיינים שליט"א [כן שמעתי מהרבנים הגאונים (לפי סדר הא"ב): הג"ר צבי ברוורמן שליט"א, הג"ר אשר וייס שליט"א, הג"ר ידידיה זעפרני שליט"א, הג"ר יהודה סילמן שליט"א, הג"ר שריאל רוזנברג שליט"א והג"ר מנדל שפרן שליט"א].³²

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

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 תלוייה יותר במשרד התחבורה], אף אם יוחזרו לה דמי הנסיעה, ומכמה סיבות:

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

³³ 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.

³⁴ 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 36).

רק בבית משפט. והדבר מוכח גם מכך שהנקנס צריך לשלם את דמי הנסיעה בנוסף לקנס].

³² 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.

כסף מזערי עבור כל תיקוף, אולם, אי התיקוף אינו יכול להיחשב כגזל כלפי הנהג, כפי שנתבאר בהערה³⁷. אמנם יש לציין כי שמענו מהגר"י סילמן שיש איסור גזל גם כלפי הנהג³⁸.

הנוסעים באוטובוס, הרואים אדם חרדי נולפעמים מראהו כת"ח], העולה לאוטובוס ואינו מתקף, ובפרט קיים חילול השם כאשר מבקר עולה ומוצא נוסעים חרדים שלא שילמו עבור הנסיעה³⁵.

ה. הפסד הרבים

בנוסף על כל האמור, אי-תיקוף מפסיד את הרבים, משום שהוא גורם לכך שמשדד 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 בעתיד³⁶.

ו. האם מניעת תיקוף גוזלת את הנהג

ישנן חברות ('קווים-עילית', 'סופרבוס', 'דן בדרום', ואולי עוד) המתגמלות את הנהגים בסכום

³⁵ אמנם ענין חילול ה' ומראית עין אינו מבורר כ"כ באופן שהוא עושה כדין, ויש בנ"א הטועים בזה, ואכמ"ל.

³⁶ כך שמעתי ממשדד 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 0' רק לצורך ספירת נוסעים.

³⁷ לכאורה אין כאן גזל מהנהגים [ובדומה לדלעיל הערה 28 ע"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?]

³⁸ כי הוא נחשב לשותף, וגם אם היה רק פועל עדיין זה אסור [ובביאור כוונתו שמעתי מנכדו, שיש איסור להפסיד ממון מהאחר, גם אם לא בגדרי איסור גזל].

שאדם אינו יכול לקחת מאכלים מהחנות ללא 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?⁴¹ [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 ועפ"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 מעוניין לשלם, יטען לפקח טענה זו.

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 והפשוטה³⁹ ביותר היא, לקנות תיקוף מנוסע אחר בעל פרופיל זהה לו⁴⁰ [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

³⁹ 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.

⁴⁰ יש לציין שבאוטובוסים העירוניים של 'אגד' ו'סופרבוס' אין לחזור ולתקף לאחר 3 דקות מהתיקוף הראשון מפני שאז הוא מפסיד הרבה כסף, כדלהלן הערה 104 [ועדיין איננו יודעים איך יפעלו התוכנות של החברות האחרות לאחר כניסת הרפורמה 'דרך-שווה'].

⁴¹ 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.

הם אף המחישו זאת, שכשם שלא יעלה על הדעת להיכנס למרכול ולקחת לכתחילה מוצרים ללא אמצעי תשלום על סמך תשלום מאוחר ונגם 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.

ולפי שניסיעה 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 ויכול⁴² לתקף לו, וככל שלא הצליח ליישם את הפתרון שיובא להלן סעיף ב'.

[ועיין לעיל הערה 2 בו הובאו שתי בשורות טובות בנושא, ועיין בהערה⁴³ שהבאנו מסקנה

⁴² עיין לעיל הערה 40.

⁴³ 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 הטענה].

ואין לחשוש מגניבה או אבידה, כיון שגם במקרים כאלו ברב-קו אישי [לא אנונימי] הזכאות בסכום הטעון נשמרת ומועברת לרב קו החדש ונגם אם המוצא ישתמש ברב-קו בינתים 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 'מרוה לצמא' פורסם מספר פעמים על רעיון של גמ"ח הנותן תיקוף בחינם ע"מ להחזיר בחינם לנסוע 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 מידית, וכך יש סיכוי נמוך יותר להיתקע.

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

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

2. מקישים את מספר הרב-קו 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.

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

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

אפשרות נוספת היא לבקש מחברת 'קווים-עילית' [אשר לה גם עמדות הטענה במזומן אשר נותנות עודף] שתציב עמדה או תתקן עמדה קיימת [עקרונית כל חברת תחבורה זכאית מטעם משרד התחבורה להציב עמדה.

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 האוטובוסים⁴⁵, 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 הראשונה⁴⁶, וזהו על תנאי שפקח יכול

מעשית כיצד לא להיתקע, ועיין בהערה⁴⁴ על דרכי השתדלות לבנתיים לדרישת פתרון לקושי באמצעי התשלום].

אמנם בפועל נוכחתי כי רק חברה זו הציבה כאלה עמדות (מלבד חברת 'כפיר' בתחנות הרכבת הקלה בירושלים).

⁴⁴ 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 הטענה, 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 ממנו מענה), שהיות שמצוי שילד מאבד את כרטיס הרב-קו יותר ממבוגר, כמו"כ לאור תוכנית 'דרך-שווה', בה ההפרש בין נוער למבוגר יהיה משמעותי יותר, הצעתי למשרד התחבורה [ועדיין לא קבלתי תשובה, ואולי כדאי שגם אחרים יבקשו] רעיון חלקי עבור ילדים, 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 שמגיעה לו הנחה, ולכן יצטרך דוקא אישי ולא אנונימי].

גם אם הצעה זו לא תתקבל (משום שיש לחשוש שיסע עם זה ילד שאין להוריו ת.ז. או דרכון ישראלי, ולכן אינו ראוי להנחה), הצעתי שיהיה ניתן להנפיק באופן רשמי כמה כרטיסי רב-קוים פעילים על שם אותו הילד בכדי להקל על כולם, וכן"ל.

⁴⁵ חברות 'אגד', 'סופרבוס', 'נתיב/בית שמש אקספרס', 'קווים עילית', 'אלקטרה - אפיקים', 'דן' ו'מטרופולין'.

⁴⁶ 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.

[ואין צורך ממש למחרת, אלא העיקר שיהיה] ללא עיכוב שיכול לגרום לשכחה.⁵¹

[יצויין, כי כעת לאחר הדפסה ראשונית, קבלתי תגובה כי לפני כמה חודשים, פורסם בעיתונות פטור רשמי על אוטובוס חזור מהכותל במוצ"ש לאלו שהגיעו בשבת. המכתב מ'אגד' אצלי הוא מתחילת טבת, ועל כן אני כעת מצפה לתשובה אם אכן יש אמת בפרסום או שיש לשלם].

לקנוס אותו,⁴⁷ כיון שהדבר עדיין אסור חוקית⁴⁸ [ואם יגיע פקח אין להטיל זאת על הנהג⁴⁹]

[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 בהערה⁵⁰].

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

⁴⁷ 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.

⁴⁸ 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 להקנס ע"י פקח, זהו משום שעליו למלא את תפקידו ולקנוס את הנוסעים ללא הבדל, אחרת כולם ישקרו שקבלו אישור.

⁴⁹ 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.

⁵⁰ 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 מבחורץ].

⁵¹ 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 פעילים, תקועים מחוסר רב-קו [והלוואי ויהיה פתרון בנידון].

אין עסקינו עם המדינה אלא עם החברה שאינה מקפידה על כך⁵⁴.

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 (עיין בזה להלן פרק ט"ז), אולם למרות זאת, דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן, כי הדבר אינו מתיר נסיעה ללא תשלום, וראה בהערה⁵⁵

⁵⁴ 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.

⁵⁵ שמענו מהגר"צ ברוורמן כי גם במקרים שיש עביר איניש דינא לנפשיה [מבואר בשו"ע חו"מ סי' ד', ועיין בפתחי חושן הל' הלוואה ריש פ"ו], הוא דוקא בחוב מבורר, ובסכום מבורר, כיון דבלא"ה יש טענת מאן שם לך, וזה צריך להתברר בדין תורה, או בערכאות בהיתר בי"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

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 נאמר גם בעכו"ם כמבואר בשו"ע⁵² [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"ם⁵³.

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

⁵² 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' בש"ך סימן שמ"ח סק"ב ובסימן שנ"ט סק"ב שהביא מדברי היש"ש פרק הגזול בתרא סי' נ' שאינו אלא מדרבנן, והאריכו בזה האחרונים.

⁵³ 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').

החל מרפורמת התעריפים 'דרך-שווה' בה יהיו 90 דק' של מעבר בכל הנסיעות העירוניות בארץ].

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 עולה,⁵⁶ ועיין בהערה⁵⁷ [נידון זה יהיה פחות רלוונטי

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 הקציצה בשעה שעולה לאוטובוס שכל שהוא משתמש בשירותי החברה עליו לשלם לה. ואף אם יתברר לו אח"כ שטעה ולא היה זקוק לשירותים אלו [אמנם היה מקום לדון לחייב 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 קציצה נוספת, ומדוע חייב. אך נראה פשוט שהקציצה 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 קציצה מעיקרא על ב' האופנים, ולכן כיון שבפועל נסע עד ת"א הקציצה 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 שהקציצה מעיקרא היא רק על הקטע שעלו שילם, ומעתה אם ירדם בנסיעה יש לפוטרו, כיון שאין כאן קציצה המחייבתו [הן אמת שיהיה מקום לחייבו כשיעור החסרון מטעם אכילת חסרונו של חברו, וכנ"ל].

⁵⁷ 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.

בכל מקרה עפ"י דין, ואע"פ שהחברה מפעילה את התחבורה ומקבלת תקציבים מהמדינה, על דעת לשלם גם עבור הפסד רווח, ואף על עגמת נפש, מכל מקום התחייבות זו של החברה היא דווקא כאשר היא מחוייבת בכך כדיניהם, 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 80), מותר לגבות בדרך שנראית לאדם [וכגון באופן שתיקף פעמיים, שיכול לעלות פעם אחת בלי לשלם, במיגו שלא נסע בכלל, וכדלהלן פק' ד' סעיף א'].

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

⁵⁶ 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

רבים הם הילדים הנוסעים מידי יום בתחבורה הציבורית הלך ושוב, ופעמים רבות הם אינם מתקפים את הכרטיס, בפרט כאשר מדובר בילדים קטנים שלא תמיד זוכרים לתקף כשהם עולים עם חבריהם בעליזות לאוטובוס, האב מחויב לדאוג שהילד ישלם, וגם אם אין לאב תועלת בנסיעה [וכגון שמבחינתו יכול הילד ללכת ברגל], אזי מדין חינוך על ההורים לעמוד עליהם ולברר אם הם משלמים בזה כראוי [ועיין בהערה⁵⁹ כמה סיבות לכך].

ז. קיוזו 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

⁵⁹ 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 [וחוץ ממעשה גזילתם, הדבר עלול להגיע לחילול ה' כשתופס אותם פקח (אמנם הוא לא יכול 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 104, וכן להיפך, הם לווים נסיעות מחבריהם לאחר 3 דק' וגורמים להורי הילדים האחרים נזק.

אכן באופן שעלה לאוטובוס ומיד לאחר שעלה, עוד קודם שהתחיל הנהג בנסיעה גילה את טעותו, אלא שכאשר פנה לרדת איחר את המועד ויסגור הנהג את דלתות האוטובוס בעדו, ובעל כרחו נאלץ להמשיך בנסיעה עד התחנה הבאה, בזה נראה שפטור הוא מתשלום, כיון שהקציעה חלה בתחילת הנסיעה ובשעה זו כבר היה מצוי באוטובוס בעל כרחו וחזר בו מהקציעה.⁵⁸

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 המתעתד 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

⁵⁸ ובדומה לזה יש לדון באדם שעלה לאוטובוס וגילה שהרב-קו שלו ריק, ובפנותו לרדת איחר 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 לקציעת 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'.]⁶²

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.⁶³ כמו"כ מסיבה זו, במקרה שכרטיסן עלה

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 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', וההיכר תימצי לזה קשה], 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 זו⁶⁰ [ובוודאי שבמקום שאפשר שאדם אחר מצא אותו וישתמש בו, שהמאבד אינו יכול לגבות את כספו בנסיעות חנימיות (וראה בהערה⁶¹ לגבי דין המוצא כרטיס רב-קו)].

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 החשבונות.

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 חשבונות שנשמרו להם מנסיעות בינעירוניות, וממילא יש יותר סיכוי לסימן של מס' הרב-קו המופיע על כל החשבונות מאשר היתרה שאינה תמיד מעודכנת, משום שמצוי שנסעו כמה פעמים לאחר הנפקת החשבונות.

⁶² ומובן שאין בעיה לעלות על אוטובוס כזה לכתחילה.

⁶³ 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

⁶⁰ כמובן שזהו לחושישים לגזל בכספי המדינה, בעוד שאלו שאינם חוששים לגזל, לא יפתרו את בעיית הרב-קו, כיון שבין כך הם ישתמשו מתשלום ברכבת ישראל כל עוד הדבר יתאפשר להם.

⁶¹ אדם שמצא כרטיס רב קו אישי עם פרטים מזהים, חייב בהשבת אבידה, כיון שיש לו סימן, וברוב עכו"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 הוי 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 התייאשו כבר בזמן מציאת הרב-קו, אפשר שהוא ספק

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,⁶⁶ ולכן מי רוצה לשלם להם יש לדאוג לכל הפחות לתיקוף מינימלי כפי שנתבאר בהערה⁶⁷. אולם דעת הגר"י סילמן (ע"פ נכדו) כי יש לחברה זכות לדרוש תשלום גם נגד כללי משרד התחבורה⁶⁸ [ויש לדון במקרה זה שמבקשים ואינם דורשים].

⁶⁶ השכל הישר אומר את מה ששמעתי מגורם בכיר בחברה, שאי תיקוף יגרום לחברה לאבד את המוטיבציה לתגבר בקצב שכזה.

⁶⁷ 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.

⁶⁸ 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 ולחברה 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

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 תקין, כל זה אינו פוטר אותו מתשלום,⁶⁴ 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 באוטובוס תגבור, הנוסעים פטורים מתשלום, וזאת גם בנסיעות תגבור יוצאי דופן⁶⁵, 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,

עד ליעדם אלא אם נמצא פתרון בזמן סביר המאפשר את התשלום עבור הנסיעה".

⁶⁴ עפ"י מסמך שהתפרסם, וכן עפ"י התכתבות ופגישה עם משרד התחבורה.

⁶⁵ 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.

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 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, ואינו 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 מהמבוקש⁶⁹, דעת

הגר"צ ברוורמן, שבמקרה זה פטור הנוסע מתשלום, וכמכשיר מקולקל. וכך נתקבל מכתב מ'אגד' (ראה הערה⁷⁰) 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 כך⁷¹.

ז. אוטובוס צפוף

במקרה שהאוטובוס העירוני מלא וצפוף בנוסעים [כפי שמצוי בקווים רבים בערים הגדולות⁷²], 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

מכשירי התיקוף לא הסכימו לקבל את החופשי פנימי של ב"ב כנסיעה פנימית בב"ב.

⁷⁰ "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".

⁷¹ ואם הנוסע נקנס עבור כך, עליו להתלונן והקנס יבוטל (מתבסס על פגישה עם משרד התחבורה).

⁷² 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].

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.

⁶⁹ 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 מהליון נתקע על תחנת המוצא ברמת גן, כך שאמנם מחיר נסיעה בודדת זהה למחיר פנימי של נסיעה בב"ב, אולם

באופן שבו נעשתה הטעינה⁷⁵, ובכפוף לכך שנעשה בו רק שימוש אחד⁷⁶.

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.⁷⁷ ויש לדון אם מותר להשתמש עם כל ה-90 דק'.

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

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 בעייה ואף לא צריך להודיע על כך, כיון שמסתבר

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 אחרים⁷³, כמו כן, המצב באוטובוס אינו סטטי, אלא הוא נתון לשינויים עם ההורדה והאיסוף בתחנות במשך הנסיעה⁷⁴.

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

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

⁷⁵ לכאורה עמדת מזומן של 'קווים-עילית' לא תחזיר את התשלום, אולם לא בדקתי זאת מעולם.

⁷⁶ 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 [ובאמת מעניין האם הנסיעה שכבר נסעו מתבררת כנסיעה בחינם או שמקזזים אותה בזמן הביטול].

⁷⁷ לא רציתי להודיע על כך למשרד התחבורה. אולם זאת עוד הוכחה שישנם כשלים בתיאום בין המכשירים עבור 90 דק' של המעבר.

⁷³ כפי שבעבר, טרום תקופת העלייה מכל הדלתות, בעלי עגלות התינוק העולים בדלת האחורית היו שולחים את הרב-קו לתיקוף אצל הנהג.

⁷⁴ 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 שישארו לה, והן ע"י חברה שלישית (יתכן חברת 'פסגות-איזיבס'), בתקווה שכך הצפיפות של האוטובוסים העמוסים של ירושלים תפחת.

שמשרד התחבורה או החברה מודעים לזה ומקבלים

זאת על עצמם.⁷⁸

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 לבטלו⁷⁹, החברה איננה מאפשרת לנוסע לנסוע בהזדמנות אחרת ללא תשלום על בסיס התיקוף שתיקף בטעות, אלא מזמינה אותו לפנות אליה שתחזיר לו את הנסיעה⁸⁰ באופן שהיא מעוניינת להחזיר [ע"י גישה לאחד מקופותיה, קבלת שובר בדואר או זיכוי בחשבון הבנק].

⁷⁹ 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)].

⁸⁰ (פגישה עם משרד התחבורה, התכתבות עם אגד, ושיחה עם 'קווים', 'מטרופולין', 'נתיבאבית 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.

⁷⁸ אמנם יש לעיין בחברת 'קווים-עילית' שם מצוי שכשיש חוזה חופשי ברב-קו בקוד איזורי מסויים, גם כשהנוסע נוסע למקום אחר, המכשיר בתחילה יאשר את הנסיעה בחוזה החופשי הרגיל שאינו קשור לנסיעה, ורק אח"כ הוא יוריד נסיעה מהערך הצבור בקוד המתאים ליעד הנסיעה הרצוי.

השאלה תהיה לשאינם חוששים לגזל בכספי המדינה האם ניתן להסתפק בתיקוף שבחופשי בלי הורדה חדשה מהערך הצבור, אילו היה ברור לנו שהחברה לא תקבל בו תמריץ תיקוף נמוך יותר [קשה לדעת זאת], וכמו"כ לכאורה גם פקח לא יבחין בזאת, או שיש לאמוד את דעת בעלי החברה שהדבר איכפת להם.

[אמנם זה ודאי שהחברה אינה צריכה לחשוש לגזל מהמדינה' המשלמת לה פעמיים תמריצי תיקוף, כיון שמשרד התחבורה מודע לזה, וכך בנויים מכשירים אליו].

חשש לחילול ה', בכך שיראהו אדם או שייתפס ע"י פקח], דיש "עביד איניש דינא לנפשיה"⁸³ בסכום מבורר (כדלעיל הערה 55), וכאן הסכום מבורר מכיון שהחברה מחוייבת להחזיר זאת ע"פ 'נוהל החזרים וזיכויים בתחבורה הציבורית' (לעיל הערה 80).⁸⁴

[ויש לציין, כי לדעה זו אזי לאחר מעשה שכבר טעה בזה יש כאן עצה מצויינת כלפי פרק ב' סעיף א', לשמור את החיובים שהחברה חייבת לו להזדמנות כזאת שנתקע באוטובוס ללא רב-קו טעון, שאז יפרע את חובת החברה אליו].

ב. תיקוף בקוד גבוה מהנדרש

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.

⁸³ אמנם קשה, שכיון שאתינן 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.

⁸⁴ ויש לעיין האם כמו"כ כשנוסע תיקף בטעות נסיעה חדשה ברב-קו מסויים, בשעה שהיה לו רב-קו אחר בעיצומו של נסיעת מעבר, מה דינו לפי הסברא (לעיל הערה 82) שאומדים את דעת בעלי החברה, האם ניתן לעשות 'עביד איניש'.

השאלה היא, האם ע"פ הלכה הנוסע יכול לגבות את דמי הנסיעה מהחברה ע"י אי תיקוף בנסיעה אחרת [כמובן במקום שאין חשש לחילול השם], זאת על בסיס הדין של "עביד איניש דינא לנפשיה"⁸¹, היות והוא מעדיף להימנע מהטרחה של הפנייה לחברה לצורך קבלת ההחזר, בפרט כשהחזרה 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 שהנסיעה בתחבורה הציבורית היא עפ"י הכללים והנהלים שנקבעו, ועל פי הנוהל בזה מי שטעה ותיקף תיקופים מיותרים, צריך לקבל את ההחזר באופנים שהם קבעו ולא ע"י קיזוז עצמי.⁸²

אמנם מהגר"י סילמן שמעתי, שיכול לגבותו מהחברה בהזדמנות אחרת [כמובן באופן שאין

⁸¹ וכרבי נחמן בב"ק כז: וש"ע חו"מ סי' ד' "יכול אדם לעשות דין לעצמו" וכו'.

ואין בזה את הטענה של מי שם לך, כיון שהסכום ידוע.
⁸² אמנם יש להעיר בזה, שגם בלי טענת "עביד איניש" לכאורה הרי אין מטרת החברה להתעשר שלא כהוגן על חשבון טעויות שביצעו הנוסעים [וכ"ש הנהגים], ופשוט 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 תתבטל 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 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, עליו לחזור ולתקף תיקוף מתאים, ואח"כ לדרוש מהחברה החזר לתיקוף השגוי, מכיון שהחברה מקפידה על תיקוף בקוד תקין, ואף אפשרה לו זאת.

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 "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

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'].

[וגם לדעה לעיל סעיף א' המתירה לקזז נסיעות, לכאורה כאן אין לומר שיסע ללא תשלום וישראל לחברה בהזדמנות אחרת את דמי תמריץ התיקוף, כיון שהפרש דמי הנסיעה בין הקוד הגבוה לנמוך נכנס למדינה, ואילו את הקיזוז משום "עבד איניש" דינא לנפשיה" 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'⁸⁵, שהרי הטעות נעשתה ע"י הנהג שהוא נציג החברה.

ד. נוסע שתיקף מס' נסיעות נמוך מהנדרש

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

⁸⁵ 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 88, 94).

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').⁸⁶

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 לנוסע 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.⁸⁷

⁸⁷ ושמענו מהגר"צ ברורמן כי אסור לשכנע את הנהג לוותר.

⁸⁶ וכך אמרו לי בע"פ גם במשרד התחבורה ובשאר החברות המנויות לעיל הערה 45 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].

החלטה קטנה כגדולה, אלא הסמכות לקבל החלטות בתחום מועברת מלמעלה אל הדרג הנמצא בשטח,⁹² 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,⁹³ וראה בהערה⁹⁴.

⁹² 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.

⁹³ 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.

⁹⁴ 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 בנתיח"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 גזול כיון שיש בכוח הפקיד לאשר לו, מ"מ כיון שהפקיד גזול ומזיק בכך את הבעלים, הרי שהלקוח עובר על לפני עוור שמכשיל בכך את הפקיד

וכן דעת הגר"י סילמן כי כל זמן שלא ברור שהוא ענה שלא במסגרת סמכותו – אפשר לסמוך עליו.⁸⁸

הסיבה לכך, כפי שביאר לי הגר"צ ברוורמן⁸⁹, שהנהגה הוא המוסמך מטעם החברה לקבוע את התנהלות הנסיעה⁹⁰, וכאשר הוא פוטר מתשלום, הנוסע יכול לסמוך על כך,⁹¹ וזאת כל שיש להוראה שלו איזה שהוא מקום הגיוני וסביר [עיי' 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 וכדו'. כי אין אפשרות שמנכ"ל של חברה יקבל כל

⁸⁸ 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.

⁸⁹ וכן שמעתי מהגר"ר אליעזר שקול שליט"א.

⁹⁰ ואף שעפ"י חוק כיום אין לנהג שום אחריות על גביית התשלום [הן באוטובוסים הבינעירוניים – מאז התיקוף באפליקצייה, ובודאי באוטובוסים העירוניים – מאז היתר העלייה מכל הדלתות], ואף אסור לו להוריד מהאוטובוס נוסע שלא שילם, וממילא לכאורה אינו צד בענין, מכל מקום הוא המייצג את החברה, ויש לו את הסמכות לכך.

ההוכחה הפשוטה לכך היא, שאם הנוסע יגיע להשפט בבית משפט על כך שנסע ללא תשלום, ויטען ויוכיח כי כך היתה הוראת הנהג, ברור כי הוא יזכה במשפט.

ועיין לעיל הערה פרק ב' סעיף ב' וכן בהערה 45 שגם משרד התחבורה והחברות מכירים בשיקול הדעת של הנהג כשהוא הגיוני וסביר.

⁹¹ 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.

ולכן אלו שכאשר הם צריכים לתקף בנסיעה הראשונה, הם מתקפים רק בסופה, כדי להאריך את סיום זכות נסיעת המעבר, כך שיתאפשר להם נסיעות נוספות בתוך ה-90 דקות, הם אינם נוהגים כדין.

וכשעבר ותיקף את הרב-קו בהמשך הנסיעה, דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן שמותר לו להשתמש במעבר⁹⁷ [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

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.⁹⁵

ב. האם מותר להתעכב עם התיקוף

כפי שנקבע בחוק, החיוב לתקף הוא מיד עם העלייה לאוטובוס, ועל כן, לא ניתן לעלות ולהשתהות עם התיקוף מעבר לפרק הזמן הסביר הנדרש להתארגנות ולגישה למכשיר התיקוף.⁹⁶

[והוא כתרי עברי נהרא ואולי אף יותר מכך שהרי מאכילו איסור בידים].

אולם שמענו מהגר"צ די"ל דכל טעות סבירה של עובד, שנעשתה בתום לב, המעביד אינו יכול לתבעו 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.

⁹⁵ יש לציין שגם הביטוח המורחב על הנסיעה [שהובא לעיל הערה 32] יש רק בתיקוף באותו כלי הרכב בו תיקפו, והתיקוף הראשון לא יועיל לביטוח על נסיעה באוטובוסים הנוספים שבתוך אותו המעבר.

⁹⁶ 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".

⁹⁷ 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.

ה. הוספת נוסעים ברכבת הקלה¹⁰¹

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 הקלה¹⁰².

ו. תיקוף במעבר בין הקרונות ברכבת הקלה

¹⁰¹ 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 שנוטיית הנוסעים היא להיכנס בדלתות כפולות ומרווחות].

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

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

¹⁰² הם מסבירים זאת משום שזוהי בעיה של משרד התחבורה שלא סיפק את האפשרות להוסיף נוסעים במכשירי התיקוף של הרכבת הקלה [וזהו לעת עתה, בתקוה ש'כפיר' יחליפו בקרוב את המכשור למתקדם יותר שיאפשר זאת].

הראשונה בה התחיל את המעבר⁹⁸, א"כ עליו לתקף תיקוף חדש עבור הנסיעה החדשה⁹⁹.

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], אולם לתקף תיקופים ללא סיבה מספקת, הוא כגזל מהמדינה¹⁰⁰ [למעשה במשרד התחבורה מבקשים להימנע מתיקופים מיותרים, כדי שיוכלו לקבל ספירת נוסעים נכונה לנסיעות, וכדלהלן הערה 168].

⁹⁸ עם כל הכאב שבדבר, יש לזכור כי כרטיס מעבר הוא בעצם 'בנוס' 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].

⁹⁹ 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).

¹⁰⁰ 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.

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:

ברכבת הקלה בירושלים, חובה לתקף במעבר
בין קרון לקרון גם באותה הנסיעה, משום שזהו
כירידה מרכבת ועלייה לרכבת אחרת.¹⁰³

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

לטובת הציבור עיין בהערה¹⁰⁴ מה שיש לשים לב
לתקלות מצויות בזמן מעבר לרעת הנוסעים !

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 הנוסף

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

¹⁰³ 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].

1. הוספת נוסעים לאחר תיקוף¹⁰⁴

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 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

שלעת עתה אין חוק הקובע כי חל¹⁰⁶ איסור על שימוש ברב-קו אישי של אדם אחר [ההבדל הרשמי היחיד בינו לבין כרטיס אנונימי הוא רק בזכות קבלת הערך הטעון במקרה של אובדן או גניבה].

ולפי"ז יש לעיין, שלכאורה גם לפוסקים החוששים לגזל בכספי המדינה יהיה מותר להשתמש ברב-קו האישי של השני אף בחוזה חופשי יומי/חופשי, והגם שההיגיון אוסר זאת, הרי למעשה אין חוק האוסר זאת, ומבחינת הכללים אזי כל שהחוק אינו אוסר הרי זה מותר. מאידך, הגר"י סילמן העלה צד כי כל ההגדרה 'אישי' משמעותה שאינה ניתנת להעברה.¹⁰⁷ ועוד יש להוסיף, שאולי יש כאן גזל הנוצר מעצם ההקפדה של החברות, גם אם הן אינן צודקות בהעדר בסיס חוקי.

ויש לעיין, כי גם על הצד שהדבר מותר, בכל זאת יש פקחים שמקפידים על כך, ועל כן מבחינה פרקטית יכולה להיות עגמת נפש במקרה שיוצרו ויכוחים ועימותים עם פקחים הסבורים שהדבר אסור¹⁰⁸, אף שלכאורה הנוסע יצא זכאי בבית המשפט בהעדר חוק האוסר זאת [בלי אחריות...]¹⁰⁹.

"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: אזרח ותיק, נוער) כרטיס מהסוג הזה הינו אישי ולא ניתן להעברה, שכן הוא מותאם בקריטריונים לאותו נוסע מסוים.

ישנה החרגה לכרטיס מסוג זה, כאשר מדובר באזרח ותיק או נוער ניתן להעביר את כרטיס הרב קו לשימוש נוסע העונה על אותו הפרופיל לו הוא זכאי, תוך שימוש בערך - הצבור בלבד ולא בחוזה תקופתי."

מכאן, שאין כל בעייה להשתמש בערך הצבור ברב-קו אישי של אדם אחר בפרופיל זהה.¹⁰⁵

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

לעיל סעיף א' הובא מכתב ממושרד התחבורה האוסר להשתמש בחוזה תקופתי המוטען ברב-קו האישי של אדם אחר, אולם יש לערער על כך שהמכתב הנ"ל נכתב ללא כל בסיס חוקי, משום

¹⁰⁵ כששאלתי את משרד התחבורה האם ניתן להשתמש גם בפרופילים שונים אולם בדרגות הנחה שונות, כגון סטודנט על סטודנט אחר או אזרח ותיק על נוער ולהיפך, הם התייחסו רק לדוגמא הראשונה והחזירו לי תשובה "כאשר מדובר בשני כרטיסי רב קו בהם מוטען פרופיל זהה, אין מניעה לשלם האחד - על השני באמצעות הערך הצבור, שכן הוא נרכש מתוקף אותה הנחה" [יש לעיין, כי לכאורה בכדי לקבל אומון מהנהג או הפקח צריך הנוסע הזכאי שמשלמים עליו כעת בפרופיל סטודנט להוכיח את היותו סטודנט ע"י החזקת הרב-קו שלו, גם אם הוא כעת ריק].

ואני עדיין מצפה מהם לתשובה ברורה יותר גם על הדוגמה השנייה.

¹⁰⁶ כבר משנת 2007 (למנינם) מדובר על כך שהרב-קו צריך להיות מעוגן בצורה חוקית בשם 'הסדרת השימוש בכרטיס חכם בתחבורה הציבורית', אולם הדבר עדיין לא נעשה עד היום... [ואמנם כעת זה מוזכר בצו התעריפים החדש, אולם זה רק כאיזכור ולא מנו שם דינים ופקודות מיוחדות לשימוש ברב-קו].

¹⁰⁷ אמנם יש לעיין בזה, כי מבחינת הפרסום שלהם כל ההבדל בין אישי לאנונימי הוא רק לגבי החזרת היתרה הצבורה במקרה של אובדן או גניבה.

¹⁰⁸ אתן דוגמא לחוסר הידע בכך, כאשר עשיתי סקר על כמה זוגות פקחי 'כפיר' ושאלתים האם שימוש בחופשי ברב-קו אישי של אחר אסור. זוג אחד אמר שהם יקנסו על כך, וזוג אחר ענה שאין בכך בעיה - כל זמן שמדובר בפרופיל מתאים למחזיק בכרטיס. שאלתים האם הורו להם כך. וענו שלא, אולם גם לא הורו להם להיפך,

שלא יכולים ליצור חוק¹¹⁰ ולא לבוא במענה וטענה בדבר שלא ניתן לאכוף אותו [כמו"כ אף לא אמורים להיווצר בזה שום עימותים, כיון שלא ניתן לזהות את הרוכש]. ולהלכה למעשה עדיין צ"ע.¹¹¹

ה. שימוש במעבר של נוסע אחר בו זמנית עמו

פשוט וברור שלא מועיל לתקף תיקוף נוסף באותו מעבר עבור נוסע אחר, משום שהגם שהחברה מקבלת בזה ספירת תיקופים נכונה לאוטובוס זה, בכ"ז הם מקפידים 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'¹¹² או 'סטודנט' של אדם אחר, למרות שאין בכך הפסד כספי לחברה, כיון שהיא מתוגמלת על התיקוף בסכום השווה לתיקוף של פרופיל מבוגר רגיל (כמובא במבוא), ואינה סופגת את הפסד ההפרש (כפי שנתבאר לעיל הערה 18), בכ"ז הוא גזל מהחברה המקפידה מאוד על תיקוף ברב-קו

¹¹⁰ וזהו משום שבחוק מקפידים שלא לכתוב חוקים 'מתים' שאינם ניתנים לאכיפה, דבר שיביא לזלזול בכל מערכת החוקים.

¹¹¹ אני מצפה לתשובה ברורה ממושרד התחבורה בנושא.

¹¹² 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.

ג. שימוש במעבר ברב-קו אישי של אחר

על אף האמור לעיל סעיף ב', להסתפק בשימוש בחוזה תקופתי של רב-קו אישי של אחר, לכאורה יש יותר מקום להקל בשימוש במעבר שהראשון התחיל אותו ברב-קו האישי שלו, כיון שנתבאר לעיל סעיף א' שמשרד התחבורה התיר שימוש בערך הצבור ברב-קו אישי של אחר, ולפי הסברא השניה לעיל סעיף ב' א"כ כאן אף אחד בעולם לא אמור 'לתפוס' שימוש שכזה, והרי כל ההקפדה של החברות היא במקום שמפסידים תיקופים או שיכולים לתפוס אותם, כדלעיל פרק א' סעיף ב' וג'. אמנם לפי הסברא הראשונה שהעלה הגר"י סילמן, אם אכן הדבר אסור חוקית אזי גם אם פקחים לא יקפידו על כך, הרי יש בזה משום רמאות, וכדלהלן הערה 122. ולהלכה למעשה עדיין צ"ע.

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

בניגוד לרב-קו האישי, שבו עוד היה מקום לדון לעיל סעיף ב' בסברתו של הגר"י סילמן שה'אישי' מעיד על אישיותו ואיסור העברתו, הרי שלכאורה אין שום גזל בשימוש בחוזה חופשי יומי או בנסיעת מעבר ברב-קו אנונימי שנרכש ע"י נוסע אחר, משום

והעיקר זה לתקף ברב-קו בעל פרופיל מתאים בעוד ששאר הפרטים אינם מעניינים.

¹⁰⁹ אני מצפה לתשובה ממושרד התחבורה אשר אמורה לתת מקור מבוסס יותר לאיסור זה.

נִישׁ 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'.

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.¹¹⁵

בפרופיל מתאים, כמתבאר בפירוט בהערה¹¹³ (הגר' צ' ברוורמן, התכתבות ושיחה עם 'אגד', שיחה עם 'קווים'), וראה בהערה¹¹⁴ מכתב מ'אגד' בנושא.

¹¹³ כן שמעתי מהחברות, שהן אינן מוכנות שיעלו על האוטובוס בלי לתקף בפרופיל המתאים, והן מקפידות על כך מאוד, משום שמשרד התחבורה מורה להם להקפיד ולאכוף את הנושא, ואף במקרה שהחברה קבלה את דמי התמריץ בכל זאת פקח יקנוס נוסע ששילם ברב-קו בפרופיל שאינו מתאים לו [אמנם הנהג אינו נקנס על כך, משום שהורידו מהנהג את האחריות על התשלום, באוטובוסים העירוניים - מאז שעולים מכל הדלתות, ובאוטובוסים הבינעירוניים - מאז שניתן לשלם ע"י סריקת המדבקה באפליקציה (אולם בבינעירוני עדיין פקח החברה יגער בנהג על כך שהעבירו דרכו רב-קו עם פרופיל שאינו מתאים, ובד"כ הנהג יענה שהוא לא עקב אחריו. אולם אם ישב שם פקח סמוי שראה שהנהג נוכח בכך שהרב-קו אינו בפרופיל המתאים לאותו אדם אזי החברה תיקנס!)]

אציין כי ניסיתי רבות לבדוק פרט זה, שהרי מסברא נראה שיש הבדל בדרגת האכיפות של החברות על שימוש בפרופיל לא מתאים, בין אוטובוסים עירוניים - בהם לכאורה אין כל תביעה של משרד התחבורה על החברה שאינה שולטת כלל על הנוסע, לבין אוטובוסים בינעירוניים - בהם הנוסע עובר דרך הנהג, ולא הצלחתי להבין את המציאות לאשורה [ואף הגעתי לשוחח עם מנהל הבקרים הסמויים, אבל הוא לא הסכים לשתף פעולה]. אולם אח"כ חשבתי שלמעשה אין בזה נפ"מ, משום שהחברות מקפידות ע"ז מאוד גם באוטובוסים העירוניים, ויוכיח לכך שפקח יקנוס ע"ז, ומה לנו א"כ לחשבן לחברה למה זה לא אמור להפריע להם בעוד שבמציאות זה למורת רוחם...

נוסיף לכל זה, שיש כאן חשש לחילול ה' במקרה שיתפוס אותו פקח עם כזה פרופיל.

¹¹⁴ הנה הציטוט של התשובה המדויקת והיפה שקיבלתי מ'אגד' בנידון: "זה נכון שאם אדם מתקף ברב-קו בפרופיל שאינו שלו (כגון אזרח רגיל שמתקף ברב-קו של ותיק) אזי ההפסד אינו של חברת התחבורה אלא של משרד התחבורה, המסבסד את ההנחות.

ברם, משרד התחבורה רגיש מאוד בנושא זה והוא מחייב את כל חברות התחבורה לאכוף את החוק באמצעות המבקרים העולים על האוטובוסים ואמורים לקנוס כל מי שנתפס בשימוש לא חוקי בכרטיס (נהגים בימינו, בפרט ברכבים עירוניים, פחות עוסקים בנושאי

כרטיס אך גם הם כמובן מחויבים שלא לתקף באם הם רואים שימוש לא חוקי בכרטיס).

ברור שאם יהיו מקרים רבים של שימושים לא חוקיים בכרטיסים, משרד התחבורה לא יראה זאת בעין יפה ומדובר הרי ברגולטור שלנו, המתקצב אותנו וקובע עבורנו את כל הנהלים ולכן ברור שאנו מחויבים להקפיד בנושא זה."

¹¹⁵ פגישה עם משרד התחבורה, שיחה עם חברות שונות.

לעת עתה החוק מאפשר הנחת סטודנט לכל אדם המחזיק בידו תעודת סטודנט, כאשר תעודת סטודנט ניתנת ע"פ חוק לכל סטודנט הרשום במוסד המוגדר בחוק¹¹⁷, וללא תלות בשעות לימוד וכדומה [וזאת משום שפשוט להם שאדם שבחר להיות סטודנט מטרתו היא ללמוד ולקבל תואר...]¹¹⁸.

ולפ"ז במקומות המתפרסמים מעת לעת על קורסים למיניהם, אפי' אחת לשבוע¹¹⁹, 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

¹¹⁷ 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.

¹¹⁸ 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 האזרחות ותיק [כמובן שאין במידע זה בכדי להתיר משום גזל או שקר הנמדדים לפי החוק היבש].

¹¹⁹ כגון כלכלה נבונה, פסיכולוגיה ע"פ ר' שלמה הופמן, ועוד קורסים מותאמים לאברכים.

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 מסוים¹¹⁶, 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

¹¹⁶ 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 מאלי, שאין משווה כולם במס, דליכא בזה דינא דמלכותא, וק"ו בענינינו.

ובשקר [ראה בארוכה בהערה¹²² את דעתו הכללית של הגר"י סילמן בנושאים אלו, והדבר נוגע גם לאלו שאינם חוששים לגזל בכספי המדינה בנושאים שונים].

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

אדם הנוסע עם כרטיס סטודנט או נוער על שמו כאשר אינו ראוי לכך [כגון פרופיל סטודנט כשאינו רשום במוסד מוכר, או פרופיל נוער שרשום כתלמיד בכיתה י"ב הגם שבפועל הינו תלמיד בכיתה י"ג], אמנם אין כאן גזל מהחברה, כיון שמבחינתה הוא מציג כרטיס חוקי, ולה אין צורך ביותר מכך¹²⁰ [וגם אין בזה גזל מהמדינה בתיקוף הראשון,¹²¹ 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 שנתבאר לעיל הערה 28)].

אולם למעשה, לדעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן עדיין הדבר אסור מצד הנהגה ברמאות

¹²² 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 גוונא. איסור שקר - הוא רק כשמשקר באופן אקטיבי, או במעשה אקטיבי - כגון זיוף [וכך גם בנידונינו, בכל פעם שמשתמש 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, כשהמערכת טעתה מעצמה, וכגון שהביטוח הלאומי שילם בטעות דמי לידה מוגדלים וכדו', שאז אין חיוב לידע 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 'לפרשו' באופן מוטעה]. וכמו שטעות עכו"ם מותרת, אף שגניבת דעתו אסורה.

¹²⁰ 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 [הפקת לא יבקש להוציא את התעודה המעידה על כך שבעל הרב-קו הינו סטודנט במסלול לימודים קביל].

¹²¹ 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.

הרחב, כי אע"פ שהנזק לבעל כרטיסי האשראי כבר נגרם [כי גם אם רוכש הכרטיס לא ישתמש בכרטיס המוטען, הכספים לא יחזרו לנגזל], הרי לא גרע ממסייע לדבר עבירה, והרי זה בכלל הקונה מהגנב (ראה בהערה¹²⁵).

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 בהערה¹²⁶ [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 יאוש].

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

פרק י': רב-קוים אנונימיים טעונים ומוזלים

א. רכישת רב-קוים אלו

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

במשרד התחבורה סבורים¹²³, וכך התפרסם בעיתונות, שכרטיסים אלו הוטענו בגזילה ע"י חיוב כרטיסי אשראי גנובים¹²⁴.

במקרה שאכן מדובר בכרטיסים כאלו, 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

¹²³ 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 ימצא 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".

¹²⁴ 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].

¹²⁵ 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.

¹²⁶ 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.

כבר הוצא מחשבון בעל כרטיס האשראי, ואין לו
בזה כל נזק.¹²⁷

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.¹²⁸ 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 בהערה¹²⁹.

ב. גיל המלווה

נוכחנו לעיל סעיף א' שבחוק נקבע, כי ילד מתחת לגיל 5 המתלווה לנסע המשלם את דמי הנסיעה פטור מתשלום¹³⁰. מובן כי 'נוסע משלם' אינו רק נוסע מבוגר המשלם דמי נסיעה מלאים, אלא גם ילד המשלם את דמי הנסיעה בהנחה של נוער.

¹²⁸ 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].
¹²⁹ הוראה זו נאמרת לכולם ע"י פקידי 'רכבת ישראל' פיזית וטלפונית.

ואף שהדבר סותר את התקנה המפורשת של החוק הזהה לזאת של האוטובוסים, וא"כ אולי יש מקום ללכת אחרי התקנות, כפי שלהלן הערה 134 היה צד בחברות המורות אחרת ממשרד התחבורה, בכ"ז כאן היות ואותו גוף [היינו המדינה, שהיא גם הבעלים על 'רכבת ישראל'] מורה לנו בכתיבה דבר אחד, ובדיבור דבר אחר, א"כ ודאי שהולכים אחר המאוחר שבהם, דהיינו הדיבור שהוא עכשווי.

והגר"צ ברורמן עדיין מסתפק בזה. רצ"ע.
¹³⁰ לפי החוק, הגיל נקבע לפי התאריך הלוועזי.

¹²⁷ 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 גוזל 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 122.

נוסף על הילד הראשון, מחיר הנסיעה בעד אותה הנסיעה".

מהמחצית השנייה בתקנה, ההוראה די ברורה, וכך מורים בפועל משרד התחבורה¹³², 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'¹³³, שגם ילד מתחת לגיל 5 שמשלמים 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,

¹³² מקור: הוראות משרד התחבורה לחברות, מכתבים ממשרד התחבורה וכך הורה לי פקיד משרד התחבורה הבכיר האחראי על הנושא.

¹³³ 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.

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.¹³¹ 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

¹³¹ 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)].

לאוטובוס אפשר לחלק הילדים לאנשים שעולים עכשיו, ע"י סיכום מראש עם אותו נוסע שיקח עמו ילד זה, כמו שמותר לבקש מנוסע שיקח עמו 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]¹³⁶.

משום שאנו נוסעים עם החברה היכולה להקל על נוסעיה¹³⁴ [בפרט שהדבר אינו נוגד חוק מפורש].

ג. הגדרת 'מלווה'

לעיל סעיף א' נתבאר, שבכלל הגדרת 'מלווה' גם משפחה יכולה להתחלק באופן זה שההורים והילדים המשלמים¹³⁵ 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

¹³⁴ 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 54]. 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.

¹³⁵ ולגבי מתחת לגיל 5 – תלוי בכל חברה לשיטתה כדלעיל סעיף ב'.

¹³⁶ 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 מישוה וייקח אותו... [כשניסיתי לשאול בקשר לתשלום היסו אותי שהדיון הוא על הרעיון...].

והיות שהחברה איננה מוכנה לכך לכו"ע יש איסור גמור לעשות כן, וגם זה בכלל גזילה¹⁴⁰, כיון שהוא משתמש ברכוש החברה בלא הסכמתה, והוא נכלל בדין שואל שלא מדעת הוי גזלן.¹⁴¹

ועל כן, הפתרון הפשוט הוא לצרף את המטען או החבילה לאחד מהנוסעים שיקח עליו חסות, ובמקרה שכזה, מותר לשלוח ללא תשלום ובאופן בטוח.¹⁴²

ג. 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,

פרק י"ב: שליחת חבילה, תשלום על מטען

א. שליחת מטען באוטובוס

שליחת מטען או חבילה באוטובוס שלא בליווי נוסע, אסורה ע"פ חוק¹³⁷. כמו"כ שמעתי ממושרד התחבורה והחברות שהם אינם מוכנים לתת לכך שום היתר, כיון שקיים סיכון בטיחותי בשליחת מטענים עלומים בלי שהבעלים נוסעים באוטובוס¹³⁸. בנוסף לכך, מטען שלא ניתן למעקב ע"י אדם הנוסע באוטובוס עלול לגרום לתקלות טכניות, כשכחה או לקיחה ע"י אדם אחר.¹³⁹

¹³⁷ הרי הנוסח המופיע בחוק (תקנות התעבורה 425 א ו'): "לא ירשו נוהג האוטובוס או כרטיסן להכניס לאוטובוס מטען יד או מטען אחר שאינם בלויית נוסע הנוסע באותה נסיעה או המובלים על פי הסדרים של משלוח מטענים באמצעות בעל הרישיון".

¹³⁸ 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.

¹³⁹ ומעשה שקרה לפני שנים בקו טבריה ירושלים של חב' 'אגד', שאשה הייתה רגילה להעביר לאורך תקופה מזוודה עם תרכיז שתיה, 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...

¹⁴⁰ הגר"צ ברוורמן הסתפק במי שעבר ושלח ללא צירוף לנסע, כיון שלפעולה זו לא נקבע כל תשלום בחוק [בניגוד למטען חורג המתלווה לנסע 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.

¹⁴¹ 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.

¹⁴² פגישה עם משרד התחבורה, התכתבות עם 'אגד', שיחה טלפונית עם 'קווים-עילית', וזה פשוט.

וכך גם מורים משרד התחבורה, עיין הערה ¹⁴⁶.

[נציין שלאחר הדפסה ראשונית תמהו רבים על חוק לא ידוע זה, כשהדבר קשה מאוד, בפרט כמצוי שמרימים מהעגלה תינוק בוכה ע"מ להרגיע אותו, האם צריך יחד עם זה לקפל את העגלה. אשתדל בל"נ לברר האם אכן יש מקום להקל בזה (אולי החברות עצמן מורות להקל, ובדומה לעיל פרק י"א סעיף ג').]

אופניים מקופלים¹⁴³, קורקינט מקופל, עגלת ילדים הנושאת ילד או מקופלת או בעל חיים שמותר להסיעו בהתאם לתקנה 462 לתקנות התעבורה;

בעד הובלת מטען שאינו נכלל בהנ"ל, ישולם מחיר הזהה למחיר נסיעה בודדת לאותה נסיעה" [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 ללכלך או לפגוע באדם או בלבושו או המפיץ ריחות רעים"]¹⁴⁴.

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 פתוחה¹⁴⁵ [ובדומה לכיסא נכים, אופניים וקורקינט שצריכים להיות מקופלים].

¹⁴³ נציין בזה, כי ישנו נוהל חדש יחסית (מתחילת 2010 למניינם) 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 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 מחוייבת לתגבר את האוטובוס].

¹⁴⁴ במשרד התחבורה שמעו על העברות באוטובוסים של מכוונות כביסה, ספות, ועוד...

¹⁴⁵ 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.

¹⁴⁶ 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- כאשר עולה מבוגר עם עגלת תאומים ובה יושבים שתי תינוקות, עליו לשלם פרופיל רגיל ופרופיל של ילד].

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 לעשות בענין זה כדרך תשובה¹⁴⁷, והדבר יפורט בס"ד להלן בפרק זה.

¹⁴⁷ הנה בטעם לחיוב תשלום לאחר נסיעה שלא ברשות, יש להקדים דעל אף דכתבנו לעיל הערה 27 שדינו כגזלן, 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

ב. מכתב מפתיע ממושרד התחבורה שהשלמותו יפורטו להלן

בניגוד לדין הפשוט כי חוב כספי אינו פוקע מאליו [למעט שמיטה - כשהמלווה לא עשה פרוזבול], כאן נודמן 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.

דבכל מקום שמיחה בו שלא ישתמש ללא תשלום, יכול הוא לתבוע לאחמ"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 כשחורויתא 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.

יצויין שהדבר אינו מפתיע כלל את החברות, אשר גם הן מודעות לכך שהחוק מונע מהם לחייב נוסעים בתשלום לאחר נסיעה כזאת שכבר נעשתה ללא תשלום¹⁴⁹, 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 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 בהערה¹⁵⁰.

¹⁴⁹ 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, "חיוב הלכתי ומוסרי זה כמובן עניין אחר".

וכסגנון זה ביארו לי בע"פ גם שאר החברות.

¹⁵⁰ בחוזה של דן מתאריך 17/09/17 מוזכר במפורש שגם חברת 'דן' מקבלת תמריץ תיקוף, אולם כשיצאתי

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"].

וראה בהערה¹⁴⁸ הסבר למכתב זה מהיועץ המשפטי, ומשא ומתן בזה.

¹⁴⁸ 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 מהרב י. נ. 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 משמעי'?

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".

[עד רפורמת 'דרך-שווה'], ולנהג לא היה עודף עד מכפלת 10 (פי 10) מסכום הנסיעה, שאז משרד התחבורה פוטר את הנוסע מתשלום, ובדומה למכשיר מקולקל¹⁵³.

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

כאמור בסעיף ב' משרד התחבורה קובע שלמרות ואי 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.

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, ואילו הסוברים ששייך גזל בכספי המדינה, היות והחברה מקבלת מהמדינה סבסוד, א"כ היא אמורה

לכל נוסע באזורי יהודה ושומרון בהם היה ניתן לשלם במזומן ולקבל הנחה של 50% שהוא זול יותר מאשר אם משלם ברכ-קו [כל זה היה תקף עד כעת עם כניסת הרפורמה החדשה 'דרך-שווה' בה תבטל לחלוטין אפשרות התשלום במזומן].

¹⁵³ 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".

(2) לחברת 'נתיב/בית שמש אקספרס' אין להשיב נסיעות שלא שולמו, וכפי שנתבאר בהערה¹⁵¹.

(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 האוטובוס¹⁵²

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.

¹⁵¹ 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 הנסיעה הנכונה, אחרת הם לא מוכנים לקבל תשלום על נסיעות עבר.

¹⁵² היינו, בנוסע אזורי ותק בכל הקווים בארץ, וזאת בהצגת אמצעי זיהוי של תמונה יחד עם פרטי הגיל, או

הנחשבת להשבה (עיין הערה¹⁵⁷), כך גם כאן הגזלן תיקן את הלאו של הגזילה, ובדומה לכל השבת גזילה שהוא לאו הניתק לעשה, או לא (עיין הערה¹⁵⁸), ועל הנוסע לדאוג להחזיר את הגזילה, ובזה שב ורפא לו.

¹⁵⁷ 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 בערובין ס"ב], דהא שאין חיוב השבה הוא משום שישאל מחיל על פחות מש"פ, הרי מוכח שלאחר מחילה אין מצוות השבה.

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

ג. בפלוגת 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 ס"י 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 חברו 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.

¹⁵⁸ 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 לגזלן, קשה לומר כאן דאינו אלא אי דרישה ותו לא].

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

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 מאליהם¹⁵⁴ [וכן דעת הגרמ"מ שפרן, עיין הערה¹⁵⁵].¹⁵⁶

ספק שלישי על הצד האחד של הספק השני.

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

¹⁵⁴ ובשונה ממכשיר תיקוף תקול שם החוב כלל לא נוצר בגלל הוראות משרד התחבורה.

¹⁵⁵ 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].

¹⁵⁶ עיין בשערי ציון המובא בהערה 158 שדן אם מחילה הוא בגדר סילוק או בגדר כאילו נתקבלתי. ולכאורה תלוי בזה.

ספק שלישי על הצד השני של הספק השני.

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

פרק י"ד: אופן החזרת חובות¹⁵⁹

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 התמריץ¹⁶⁰ שהיו אמורים להגיע אליה¹⁶¹, א"כ יש

¹⁵⁹ 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.

¹⁶⁰ 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.

¹⁶¹ 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 148].

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 הרב-קיום בהם בוצעו התיקופים, בסופו של דבר התמחרות 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 תיקף¹⁶⁴]. ועיין להלן הערה 168.

[נציין כי באוטובוסים העירוניים של חברת 'אגד'¹⁶⁵, 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 חופשי¹⁶⁶ אשר לא תיקף: יש לדון בזה, האם יכול להחזיר גם בתיקופים שבתוך מעבר בפרופיל נוער או חופשי או

לדאוג להחזיר לחברה רק את דמי תמריץ התיקוף [שהובא לעיל בסוף המבוא, והוא נע בד"כ בין שישית (בנסיעה בינעירונית) לשליש (בנסיעה עירונית) מדמי הנסיעה], ואופן ההחזרה יתחלק לפי החוששים לגזל בכספי המדינה ולשאינם מקפידים בכך:

לאלו 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.¹⁶²

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 תיקף¹⁶³ [ואין צורך

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 חינוך בן 90 דק', אלא היה משלם על כל נסיעה בנפרד, וא"כ גם כעת אינו יכול לקחת מהמדינה תמריצי תיקוף מעבר למה שהיא מקבלת.

¹⁶⁴ משום שדמי התמריץ של כל התיקופים זהים, והסכום הבסיסי של התיקוף הראשון ממילא לא מגיע לחברה רק למדינה (וכדלעיל במבוא).

¹⁶⁵ אנו יודעים על חברות 'אגד' ו'סופרבוס' שבהן רווח נסיעת המעבר עד היום [והמכשירים של שתי החברות זהים, כדלעיל הערה 104]. 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 150). בחברות אחרות כמעט אין כיום נסיעות מעבר, ואיננו יודעים כיצד מכשיריהן יפעלו עם כניסת רפורמת 'דרך-שוה'.

¹⁶⁶ 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'.

¹⁶² 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.

¹⁶³ 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' חינוך 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

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 אשכול¹⁶⁹ [אזור הפעלה] ובאותו קוד. ואין צורך לתקף דווקא באותו קו בו הוא נסע ללא תשלום, וגם לא אצל אותו הנהג, ועיין בהערה¹⁷⁰.

ויש להדגיש, כי לפי האמור לעיל הערה 30 הרי שבחלק מהחברות יש להשתדל להחזיר את דמי הנסיעות מהר ככל הניתן, בפרט באשכולות מעוטי

שצריך להחזיר במעבר בפרופיל רגיל או תיקוף ראשון בנוער וכדומה, עיין בהערה¹⁶⁷.

ולאלו שאינם חוששים לגזל בכספי המדינה, יכולים להחזיר כל תיקוף שהוא ללא כל הוצאה כספית¹⁶⁸, 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

¹⁶⁹ וההסבר, שאמנם באותו אזור הפעלה אין הבדל בין הקווים [עכ"פ באותו קוד הנסיעה], אולם בשני אזורי 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 לא 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].

¹⁷⁰ כבר נתבאר לעיל (פרק א' סעיף ו' ושם הערה 37) 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].

¹⁶⁷ 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 מחויב בדמי נסיעה מלאים, מצד שני, זה ודאי שלכתחילה היה צריך לשלם בפרופיל רגיל, בהעדר הרב-קו הנותן את ההנחה, אולם 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 יוצר חומרא, כיון שמתברר שתיקוף ברב-קו עם חוזה חופשי אינו הוכחה להנחה אלא הוא זה שיוצר אותה].

¹⁶⁸ 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.

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 148].

ד. בחוב על הפרש קודים

כאשר אדם היה צריך לתקף בקוד מסויים ותיקן בקוד נמוך יותר [כמצוי בקווי אוטובוס מרובי קודים], לא ברור בכלל שאכן יש הפרש בסכום דמי התמריץ מהמדינה לחברה בין קודים שונים באותו קו נסיעה.¹⁷¹ בחברת 'אגד' כתבו לי שהם מוחלים על ההפרש, ולא מטריחים לאחר ירידה מהאוטובוס לתקן שוב את התיקוף הנכון. ובשאר החברות, דעת הגר"צ ברוורמן, שהיות ולדעתו כאמור לעיל פרק י"ג סעיף ד' אי יכולת החברות לדרוש את חובות העבר הרי היא כמחילה, וכל חובת ההחזרה אינה ברורה, א"כ פשוט שאין צורך להחמיר ולחזור ולתקן במקום ספק [ויש לעיין באלו שאינם חוששים לגזל בכספי המדינה].

ה. כאשר הנוסע גר רחוק ממקום פעילות החברה

כשאדם חייב תיקופים לחברה, אולם הוא גר במרחק מהאשכול בו החברה מספקת את השרות,

¹⁷¹ במסגרת חקירותי לא הצלחתי להגיע לנושא זה אשר יודעים אותו רק מתי מעט במחלקות הכלכליות של החברות ומשרד התחבורה [ובודאי שפקידי פניות הציבור של החברות אינם יודעים זאת].

וקשה לו להגיע למקום כדי לשלם עבור הנסיעה, או כשחברה עזבה את האשכול¹⁷², יש לבקש ממכר שגר באשכול בו החברה פעילה שיתקן בעבורו, כדרך שנתבאר לעיל סעיף א' [כמובן שבמקרה שמדובר רק בתיקוף המשך, לא יצטרך לשלם א"כ למכר, כיון שיכול לתקן בתוך מעבר].

וכשאין לו מכר שגר באזור ומוכן לשלם בעבורו, דעת הגר"י סילמן שאינו צריך לטרוח הרבה, אמנם עיין בהערה¹⁷³.

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

¹⁷² 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'.

¹⁷³ 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: "הגוזל את חבירו 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 להם, אפילו הם באי היס", 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'.

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 שייכי¹⁷⁷, אמנם דעת רוב הפוסקים שאין מצוות השבה בגניבת או גזל עכו"ם אלא במקום שיש חילול ה'¹⁷⁸.

[יש לציין כי למעשה כיום לא קיימות בארץ חברות בבעלות מלאה של גויים, וכדלעיל פרק ג' סעיף א' ובהערה 53 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]. 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

¹⁷⁷ ע"י 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, ובנתיב"מ בסי' שמ"ח סק"א, ורבו בזה הדברים באחרונים ואכמ"ל.

¹⁷⁸ פתחי חושן גניבה ואונאה פ"ד אות י"ד.

לבדו ומדעתו לאוטובוס, לכאו' האב פטור מלשלם עליו, אע"פ שהוא נהנה שהבן חסך עבורו את עלות דמי הנסיעה¹⁷⁴. 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 לשלם¹⁷⁵, וגם יתכן מאוד שהחברה כבר לא תפעל באותו מקום.

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

ז. בחוב לחברה בבעלות גוי

חוב לחברה שהיא בבעלות גוי [כמו שעד אמצע שנת 2021 (למניינם) 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"ם¹⁷⁶.

¹⁷⁴ והנידון בזה, אם יש לראות את ההנאה כאילו היא נעשית להורה עצמו, ואז הוי כממוני גבך, וכיורד בשדה העשויה ליטע, ואכמ"ל.

¹⁷⁵ 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.

¹⁷⁶ המבואר בשו"ע סי' שמ"ח ס"ב ברמ"א.

שהלכה ערוכה בזה שבדיני אדם חולקים ביניהם, אך בבא לצאת יד"ש עליו לשלם לכל אחד ואחד מהם.¹⁸⁰

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 קיימת¹⁸¹ ואין אפשרות להשיב לה, הרי זה כגזל ואינו יודע ממי גזל, שהדין הוא שיעשה בהם צרכי רבים, וה"ה בעניינינו יעשה צרכי רבים¹⁸² בסכום אותו הוא צריך להחזיר, כפי שנתבאר לעיל סעיף א'.

כל תמורה, ושמענו מהגר"צ ברוורמן 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 הערה¹⁷⁹].

ט. כשאינו יודע לאיזו חברה הוא חייב

כאשר אינו יודע באיזו חברה נסע ללא תשלום, לכאור' הוי כגזל אחד מחמישה ואינו יודע ממי גזל,

¹⁷⁹ תירוצ' 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 הליתיני].

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 שיודע שנוסע כל יום פעמיים לשיבה הלך וחזור, ויודע שבכל פעם שאין לו כסף ברב קו הוא מתכנן לשלם פעם אחרת, ובסוף השנה אינו זוכר כמה פעמים היה חסר לו אמצעי תיקוף], בזה לכאורה הו"ל כאיני יודע אם פרעתי.

ועדיין יל"ע בזה, כי באמת כאשר אדם נוסע בלא לתקף נוצר כאן חיוב חדש מדין גזל, 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.

¹⁸⁰ כמבואר בשו"ע סי' שס"ה ס"ב, ועי' בנו"כ שם.

¹⁸¹ 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).

¹⁸² 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 בהערה¹⁸⁷].

ועפ"ז כתב שהתשובה לשאלה האם ניתן לקזז נסיעות בכספי קנסות שנגבו הינה חד משמעית שאסור.¹⁸⁸

אמנם לדיינים אחרים הדבר יחולק ל-3 אופנים:

1. שכח לתקוף.

דעת הגר"י סילמן¹⁸⁹ 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 בהערה¹⁹⁰.

2. אם עלה על דעת שלא לשלם את דמי הנסיעה

¹⁸⁷ זאת כפי דעתו שבכל ענייני הממון צריך לנהוג ע"פ חוקי המדינה [כאשר הם הגיוניים ומוכרחים] שכוחם כח תקנת הציבור.

¹⁸⁸ 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].

¹⁸⁹ הרה"ג דוד בריזל במאמר בקובץ בית אהרן וישראל קובץ רי"ט עמ' צ"ח.

¹⁹⁰ יש להעיר, שבכלליהם נקבע כי הנוסע ללא תשלום עובר על עבירה פלילית (כדלעיל הערה 31), א"כ מוכח שאין כוונתם לקצוץ מחיר מוגדל עבור גזילה אלא רק לקנוס, ומכאן 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 ונקנס¹⁸³ ע"י פקח¹⁸⁴, יש לדון האם ע"פ דין תורה, מחויבים בקנס או שמותר להשתמט מזה כשהדבר מתאפשר.¹⁸⁵

ולהלכה, לדעת הגרמ"מ שפרן דיש כח ויכולת לציבור לקבוע קנסות לנתפסים בגניבה¹⁸⁶, ולכן

¹⁸³ הקנס מורכב מהמחיר המקורי של סכום הנסיעה, בתוספת של 100 שקל בקו עירוני, ושל 180 ₪ בקו בינעירוני או ברכבת הקלה [הטעם לקנס הגבוה המושלם 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 ₪].

¹⁸⁴ 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.

¹⁸⁵ 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].

¹⁸⁶ מכתב שהתפרסם בקובץ בית אהרן וישראל גליון רכ"א עמ' קנ"ג.

להשתמש מהקנס, א"כ יכול לקזז את סכום הקנס ששילם, ע"י נסיעות שיסע בעתיד ללא תשלום, שהרי אם נקבע שגביית הקנס היא מעשה גזילה, יוכל הנגזל לגבות חובו, כפי שכתבנו לעיל פרק ד' סעיף א' לדון בזה [ועיין בהערות¹⁹⁶¹⁹⁵ 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.

¹⁹⁵ 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 83, דלכא' כיון שיש קציצה 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.

¹⁹⁶ 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', ובירורים 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].

יצוין 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].

דעת הגר"י סילמן והגר"צ ברוורמן שלא ניתן לחייב אותו לשלם, שהרי לא קיבל על עצמו את 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 מופרזים¹⁹¹ שכאלו חשיב לאסמכתא¹⁹² ואינו מחייב ע"פ דין תורה.¹⁹³

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 47.¹⁹⁴

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

¹⁹¹ אמנם במה שלוקחים סכום כה מופרז אינו נכלל בדין אונאה, ראשית, משום שזה קנס [ואע"פ שזה נקרא 'תעריף מוגדל', כבר נתבאר לעיל הערה 31 שהוא קנס]. שנית, כיון שהנוסע יודע מראש שבמקרה כזה יחויב בתשלום גבוה, הרי זה כהתנה מתחילה על המחיר הידוע.

¹⁹² דין אסמכתא מבואר בשו"ע בסי' ר"ז ס"ט ואילך.

¹⁹³ 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].

¹⁹⁴ 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.

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.²⁰⁰

ג. איסור קיזוז עצמי

יש לציין את שנוכחנו לעיל פרק ג' סעיף ג' ושם הערה 55 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 סילמן¹⁹⁷, שמותר לתבוע את החברה על ליקויים בשירות 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 שירות, ועיין הערה¹⁹⁸.

[**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 קיצוני¹⁹⁹, הדבר אף רצוי בכדי להעמיד את החברה על מקומה].

ב. פנייה לערכאות על כך

דעת הגר"י סילמן (שם) וכן שמעתי מהגר"צ ברוורמן, שמותר לפנות לערכאות ובתי המשפט

¹⁹⁷ קובץ בית אהרן וישראל גליון רי"ח במאמרו של הרב בריזל הערה 16.

¹⁹⁸ 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. ובודאי שהמתיר לעצמו לגזול מהמדינה וגם תובע את החברות הרי זה תרתי דסתרי.

¹⁹⁹ וכפי שהגיע לידי מסמך של בית משפט לתביעות קטנות, בו הוצגו כמה תלונות על חברה שזלזלה כמה פעמים והשמיטה אוטובוס בינעירוני המגיע אחת לשעתיים.

²⁰⁰ 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 לווה 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.

לזכרון עולם

לע"נ

מרת שושנה שיינדל רוזא ע"ה

בת

רבי יוסף אלחנן ז"ל

נלב"ע ו' טבת