

בענין התשלום בתח"צ בזמנינו והמסתעף - במשנתם של רבותינו שליט"א



[סוגיא זו נראית בהשקפה ראשונה כדין קל הניתן להכרעה בניד ראש או באי אלו השקפות על המדינה ומוסדותיה וכדו'. אך בקצת עיון נגלה כמו שהתבטא גאון אחד שליט"א על אחד מן הסעיפים 'שיש ללמוד עשרים סוגיות בשביל להשיב עליו' וזאת בדיני חושן משפט החמורים, עוד קודם שנדון משום הונאת ממון ודברים, מדבר שקר וחילול השם שכולן עניינים בדאוו'.]

בשנים האחרונות נפוצה שמועה במחנה היראים כי עפ"י המכרזים החדשים הנעשים ע"י משרד התחבורה. כל התשלומים המתקבלים ע"י הנוסעים מועברים במלואם למשרד התחבורה, והוא מעביר לחברות המפעילות את התח"צ תשלום לפי מס' הנסיעות שבוצעו וללא קשר למס' הנוסעים ו/או הכרטיסים שנמכרו. ולכך יש הסבורים שאי התשלום על נסיעה בתח"צ ישולם לחברה ע"י המדינה וככל גזילת כספי המדינה ומעניינה וכו"ל. ויש לדעת המציאות האין היא, מה רכוש החברות התח"צ השונות ומה חלקו של משרד התחבורה בזה^א.

א. בירור המציאות והשתא

לאחר הבדיקה הוברר כי אף לאחר השינוי הנ"ל וכן **אחר רפורמת התשלום כעת (ריש מנ"א תשפ"ב)** מניעת תשלום/תיקוף בעליה לאוטובוס גורמת לחברה חסרון ישיר, ובמקרים רבים מגיע לידם נזק גדול בעקיפין. בכל ההסכמים החדשים הסבסוד נחלק לג' חלקים. הא' **'סובסידיה ייעודית'** - שאכמ"ל בה. הב' **'סובסידיה שוטפת'** והוא סכום השווה לסך הק"מ שבוצעו בפועל ע"י החברה, והוא מוכפל בעלות לק"מ כמסוכם, בניכוי ה'הכנסה בפועל'. והג' **'תמריצים'** - תשלום נוסף הנועד לקדם ולשפר את התנהלות החברות^ב. התמריץ העיקרי הוא **'תמריץ איסוף נוסעים'** שמטרתו לעודד את החברות להגדיל את כמות הנוסעים המשלמים, החברות מקבלות נוסף על התשלום הכללי סך קבוע^ג לכל תיקוף של כרטיס הרב-קו (ללא הבדל בין נסיעה חדשה, נסיעת המשך, מנוי חודשי או נסיעת מעבר). כמו"כ ישנם אשכולות בהם היקף התמריץ משתנה לפי מס' הנוסעים בפועל^ד.

לכך - בנסיעה ללא תיקוף החברה נמנעת מקבלת התמריץ הנ"ל ועלולה להפחית מגובה התמריץ המתקבל על כלל הנוסעים.

בחלק מהחברות ישנו ענין דומה כלפי הנהגים. כשבהסכם שכר הן מתחייבות להוסיף לנהג על בסיס השכר עבור כל תיקוף (הנקרא תוספת **'מנקו'**). **לכך - בנסיעה ללא תיקוף הנהג נמנע מקבלת התוספת הנ"ל.** ב' עניינים הנ"ל מהווים נזק ודאי לחברה ופעמים לנהג. בנוסף ישנם מצבים שונים שאי התיקוף עלול לגרום לחברה נזקים גדולים במצבים שונים.

^א כחלק משיטת הכלכלה המשולבת הנהוגה כאן, המדינה מסבסדת את עלויות התח"צ בישראל עד כדי כ-65% מעלויותיה. עד לשנת תש"ס 96% משירותי התח"צ נשלטו ע"י 2 קואופרטיבים - אגד ודן, היעדר התחרות השפיע רבות על רמת השירות וגרם למשתמשים ולמדינה עלויות גבוהות. בשנת תשע"א החל משרד התחבורה ברפורמה כוללת בתח"צ ובכללה שינוי שיטת חישוב הסובסידיה בין המשרד לחברות המפעילות ומעבר מחישוב 'עלות נטו' ל'עלות כוללת' בשילוב תמריצים. מטרת השינוי הייתה לגרום לחברות לספק שירות סדיר ושוטף ללא קשר למצב הנסיעות בפועל. עיקרו של שינוי זה לחשב את הסבסוד לפי מס' ק"מ נסיעות בפועל ללא תלות במס' נוסעים. כלומר עפ"י ההסכם החדש החברה מתחייבת לבצע X נסיעות, לדאוג להסיע X נוסעים ולגבות מהם X ₪ עפ"י תעריפי המשרד בכל עת. ומשה"ת ישלים את הפער בין ההכנסות מהגביה בפועל ועד לגובה התשלום המסוכם במכרז לכל ק"מ.

^ב גובה התמריצים הכולל יכול להוות עד כ-10% מסך ההכנסות לחברה.

^ג כשגובה התמריץ משתנה מאשכול לאשכול (ללא תלות בתחבורה פנימית לבין עירונית) מ 0.5 ₪ ועד 3.4 ₪.

^ד דרך משל באשכול בית שמש נקבע כי מפעיל השירות זכאי לתשלום עבור כל נסיעת נוסע בתשלום בהתאם למפורט: עד 3,760 נוסעים ראשונים - 0 ₪. מעל 3,760 נוסעים ועד 7,500 נוסעים - 1.8 ₪. מעל 7,500 נוסעים - 2.3 ₪.

תיקוף כרטיס הרב-קו משמש לאחד ממדדי הספירה למס' הנוסעים באוטובוס לשם השוואה עם מערכת אוטומטית לספירת נוסעים המותקנות מעל הדלתות. לאחמ"כ משרד התחבורה יכול להשוות את מס' הנוסעים המתקבל מהחברה עם מס' הנוסעים עפ"י רישומיו ע"י נתונים סלולריים ונתוני בקרה המובצעים על ידו. חריגה גדולה עלולה לגרום קנסות על אי אכיפת תשלום, על דילוגי תחנות ועוד מקרים רבים ושונים. כמו"כ הדבר יכול להשליך על התקשרויות עתידיות של החברה עם משרה"ת.

וכן שימוש בכרטיס בעל פרופיל שונה משל הנוסע. עלול גם הוא להביא קנסות על החברה¹.

לפיכך - מניעת התיקוף או שימוש שלא עפ"י הכללים עלול להשליך על החברה בקנסות והפסדים רבים שאין לשערם מראש.

ב. בעצם השימוש בממון החברה (כלפי העתיד).

הא מיהת פשיטא שאחר שכלל חברות התחבורה הינם בבעלות ישראל (באופן מלא או חלקי), יש בזכותם לאסור עליה לאוטובוס בלא תשלום בפרופיל הנכון לפי הכללים. ואף אם היו עושים כן ללא כל סברא או סיבה יש בכח הבעלים וכאמר לו צא. **על אחת כו"כ הכא שמקפידות על כך טובא וכפי המבואר לעיל בודאי אין כל רשות לעבור על דבריהם (ואף לא באונס-כשעלה ע"מ לשלם ונודע שאין ברשותו יתרה מספקת).** אלא שיל"ע הכא דלא עביד מעשה קניין אם חשיב גזלן כשאר שואל שלא מדעת או שלעולם אינו גזלן עד שיתחייב באונסין בקניין.

עי' נתיה"מ (ש"מ סק"ח) וז"ל ויל"ע בשואל שלא משך וגם לא היה סילוק שמירה ונשתמש בה, כגון ששאל ספסל לישוב עליו בחצר המשאיל ואצל המשאיל או ספר ללמוד ממנו ולמד ממנו בלא הגבהה ומשיכה ונאנס מידו אם נתחייב. ונראה לפענ"ד דודאי חייב בזה, וראה מב"מ (צט). דאמר רב הונא השואל קרדום מחבירו ביקע בו קנאו וכו' ועוד דלא אישתמיט שום פוסק לומר דלפעמים שואל אף שכבר שימש פטור מאונסין כגון שהוא ברשות המשאיל אלא ודאי דכששימש חייב באונסין לכו"ע.

[מאידך בקצה"ח (שמ"ח סק"א) הסתפק בגונב על מנת למיקט אם הו"ל דין גנב ממש להתחייב באונסין, או נימא כיון דבדעתו להשיבו ואינו עושה אלא על מנת לצערו לשעה, נהי דאיסורא עביד אבל אין בו דין גנב להתחייב באונסין. ובחו"ב (ב"מ סא.) פלפל בכל הנך וכ' דלדעת מרן ז"ל כה"ג חייב באונסין עיי"ש].

ועי' בתוס' ב"ק כ. ד"ה זה ואפי' באונס שחשב שיש בידו אמצעי תשלום כל שלא קיבל רשות מאת הבעלים. ואין לומר דהחברות חשובות כשכירות אצל המדינה ועניין התשלומים הם דברים שבינם לבין עצמם ומה שמפסידיים מחמתו אינו אלא בגרמתו. דהלא ידענו שאין כח בידם שבאים בכח הזרוע והשלטון כלום מדינא וכו' לא' חשובים וממילא אין כאן 'שוכר ומשכיר', וממון החברה נותר בידיה וביכולתה לדרוש מהנוסעים ממון ככל שתחפוץ, אלא שבחרו הבעלים לכפוף דרישותיה לתקנות המדינה, אך המחוייבות כלפיה היא ברורה וגמורה.

(ואף אם יבא מאן ויאמר שקיימת ישות שהוחלטה ו/או הוסכמה על דעת רוב הקהל ו/או בכל נוסח אחר, ויש בידה הכח האמיתי לקבוע את חלוקת ורמת הסבסוד בין החברות, לדבריו ודאי היה אסור לעבור על דבריה לנסוע ללא תשלום ככל דרישתה. ועוד דבלשון החוזה מוכח שאף בעיני עצמן אין חשוב כי אם נתינת רשיון לחברה להסיע נוסעים בתשלום, וחזינו בכל תנאי הם שאינם נוטלים אחריות על המתבצע, אלא עומדים כמפקח מן הצד).

וביותר דאפי' א"נ שהחברות נחשבות כשכירות, עדיין לא נמנעו מלהעמיד עצמם גם לשכירות הציבור. אלא אדרבה המדינה מפרשת שמשיירת לחברה עיקר הגביה מהנוסעים ומותירה להם לעמוד כנגדם בכל עניין ממוני או משפטי. **ולהכי פשוט שאיסור גמור לעלות על אוטובוס כשאין בדעתו לשלם כנדרש לפי דיניהם.**

ג. חובת התשלום לשעבר

הנידון אחר שבסתם חשיב כחצר דקיימא לאגרא דהלא כל נסיעתו ע"מ להשכיר עצמו אצל הנוסעים, וכגברא דעביד למיגר' וחייב כפשטות סוגיא בב"ק (כ.).

¹ ישנם כ 150 בקרים סמויים ברחבי הארץ שתפקידם לערוך בדיקות לאימות הנתונים ובחינת התנהלות כלפי משה"ת.

¹ מלבד ג' חברות הפועלות ביישובים הערביים, ורכבת ישראל שהינה חברה ממשלתית.

¹ (דהא שתיק). וגבי גברא דלא עביד למיגר בחצר דקיימא לאגרא ברשב"א הביא דעת הרי"ף שחייב דהא חסריה, ובתוס' כ' דפטור. והרמב"ם והרא"ש פסקו כהרי"ף.

ובגוונא שהיו מקומות פנויים יש לדון אי הוי חסר, דכתבו התוס' (שם ד"ה זה) דכל זמן שרואין את זה עומד בביתו אין מבקשין ממנו להשכיר. וכע"ז ברשב"א שם וז"ל וא"ת ומה חסרו והרי לא באו אחרים להשכירו, וי"ל חסרו שכל שאחרים רואין שזה דר שם אין באין לשכרו.

אך בחו"ב הקשה דלדבריו אם ידוע ומפורסם שהבית עומד להשכיר, או שזה שדר בו רק משתמש בו בדברים בצינעא, או ספינה דקיימא לאגרא ועדיין יש בה הרבה מקום פנוי, ואין מבקשין ממנו להשכיר, יהיו בדין זה נהנה וזה לא חסר, ולו"ד ז"ל היה נראה דמידי דקיימא לאגרא הרי כל שימוש בזה נחשב כחסר, שזה הפירות של הדבר, והרי אם כולם לא ישכרו ממנו בגלל זה וידורו בחנם, הר"ז בודאי חסר, וה"נ יחיד הדר בלא שכר.

ומכח קו' הנ"ל יש לדון שאף התוס' מוכרח להסכים לחו"ב וכוונת התוס' דהוא רק סימן ולא סיבה.

אלא דבלאו הכי כבר פסק הטור (שם"ג) לפיכך אם חסרו אפילו דבר מועט וכו' צריך לשלם לו כל מה דאתהני מיניה. והכא לכאור' עצם הפעלת הקו כחסר, ובנוסף בד"כ יש חסרון מועט כבלאי ודלק וכדו"ל.

עוד יש לדון במה שאמר לו מראש לשלם אי חשיב כאמר לו לצאת. ובזה כתב הטור (שם) וז"ל שאם א"ל צא ולא יצא ודאי חייב ליתן לו כל שכרו.

ד. באופן ההשבה

יש לדון אחר שאין דעת הבעלים לדרוש תשלום ישיר מהנוסעים, אלא שיפעלו אצל הממשלה בדרך של תיקוף בכרטיס הרב-קו וקבלת התשלום תעשה דרך משרד התחבורה (וזאת בכדי לקבל את מלא התשלום המובטח להם שהוא גדול מתשלום מהנוסע). אפשר דיש לחשוב את ההימנעות כגורם לממון, כיון שאינו מעוניין שאתחייב כלפיו אלא כלפי אחר-משה"ת.

ויש בזה צד חומרא כשיבא לתקן מעשיו ע"י שיגרום הנאת רווח לא מהני ליחשב השלמה כנגד גרמת ההיזק ודו"ק.

לכך יש להסתפק האין ניתן להשיב את הנסיעות לשעבר ויעשה שאלת חכם.

וכבר נתבאר לעיל שאין להתיר לנסוע ללא תשלום ע"ס שישלם בפע"א דיש בזה פנים שכלפיהם הוי מעוות לא יוכל לתקון.

ה. תוספת 'מנקו'

ילה"ס במה שלא מתקף נמנע הנהג מהרווח הנ"ל, דהלא איננו בעל דין כנגד הנוסע שאינו מחוייב לו ואף החברה לא תובעת התוספת עבור הנהג מידי הנוסע. אלא דסו"ס בגרמת מעשיו הופסד לאחר.

ו. בסמכות הנהג

יש להסתפק טובא אם יש כח ביד הנהג להקל בתשלום שלא כפי הכללים. אם יש להוכיח ממה שלא שמענו שהבעלים מוחים בדבר מחלי גביהו, או דלמא דכל שלא ידענו שקיבל בפירוש הורמנא להקל אין לסמוך על דבריו כלל, והא דשתקי דאין כח בידם לזה.

ז. עלה בידן:

(א) רכבי התח"צ הינם בבעלות ישראל. (ב) יש זכות בידו לעכב את הנוסעים מלעבור על הכללים. (ג) מניעת התיקוף מחסרת ממנו ממון. (ד) תיקוף שלא לפי הכללים יש בו לגרום הפסד מרובה. (ה) השלמת תיקוף שלא במועד הנסיעה אין בהכרח שהיא תיקון למעשיו.

ויה"ר שלא יצא מכשלה תח"י ונזכה לילך בדרך טובים ולשמור ארחות צדיקים כה"י - אמן.



^ח ואיה הסופר ואיה המונה שידענו בכמה חיסר ומה שיעור הנאתו.