

- העותרים:**
1. מכנס יפה
 2. ברמן יהושע
 3. מרכז קהילתי ע"ש ברמן לתורה ולתפילה
כולם ע"י ב"כ עוה"ד אריה אדלמן
מרחוב בילו 17, רחובות 76420 ; טלפון : 08-9491510 ; פקס : 08-9455584

- נ ג ד -

- המשיבים**
1. שר התחבורה
 2. משרד התחבורה
 3. מר שי מלכה, המפקח על התעבורה
שלשתם ע"י פרקליטות מחוז ת"א והמרכז
רחוב הנרייטה סולד 1, ת"א 64924
 4. אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ
- ע"י ב"כ עוה"ד רם כספי ו/או גיא כספי ו/או נבות תל-צור ו/או ארנה קדר
ו/או גד טיכו ו/או עמי גלעד ו/או מנחם פדר ו/או יוסי עבאדי ו/או יאיר
כספי ו/או יצחק נעימי ו/או גבע חביב ו/או יורם בר ו/או דורון טאובמן
ו/או שלהבת טיקוצקי ו/או מיכל הקר ו/או לירית בארי ו/או צבי
קניגסבוך ו/או ירון ליפשיץ ו/או שחר מילצין ו/או עמית לייזרוב ו/או אסף
פריאל ו/או ירון קוכמן ו/או חגי טימנס ו/או אריאל כפרי ו/או אורית
אלמוזלינו רייז ו/או עומרי רוזנברג ו/או אדם רועה ו/או טל שפירא ו/או
יעל ביידא ו/או רונן משה ו/או חן דקל, ו/או כהן לירון ;
מרחוב יעבץ 33, תל-אביב 65258 ; טל' : 03-7961000 ; פקס : 03-7961001 ;

סיכומים בכתב

בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד מיום 5.5.2010, מתכבדת "אגד" אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ ("אגד" או "המשיבה 4"), להגיש לבית המשפט הנכבד את הסיכומים מטעמה בעתירה שבכותרת.

א. פתח דבר

1. העותרים מלינים בעתירתם ובשיהוי ניכר, על שינויים שנעשו בשנת 2005, בקווי שירות המופעלים על ידי אגד, ובעיקר לגבי קווי השירות בציר הנסיעה של העיר רחובות ואוניברסיטת בר אילן. היות והעקרון העומד בבסיס הניהול, התפעול ותכנון התחבורה הציבורית והסעת הממונים הינו שאין לאף נוסע (לרבות לא לעותרים) **זכות קנויה לכך כי תחנת איטובוס, תוצב בנקודה מסוימת על פני מהלך הקו על פי צרכיו האישיים של אותו נוסע**, הרי שדי בעקרון זה כדי לדחות את העתירה לגופה.

2. שירות תחבורה ציבורית אינו בגדר של "מוניות ספישל". הצבת תחנות, כמו גם קביעת מסלול הקו ותדירותו תלויים בגורמים רבים ובהם סוג הקו; מהירות הנסיעה בקו; כמות הנוסעים; והאלטרנטיבות הקיימות בקווי שירות אחרים. העותרים מבקשים הוספת תחנות עצירה בקווי שירות, בזמן שקיימות אלטרנטיבות ראויות להגעה לאוניברסיטה ובזמן שאגד אף הביעה נכונות להגדיל במידת הצורך את תדירות הנסיעה בקווי השירות אשר בפועל עוצרים באוניברסיטה ובכך ליתן מענה לצרכי הסטודנטים הלומדים באוניברסיטה. ואולם העותרים דחו פתרונות אלו על הסף, ולא בכדי, שכן כל מטרתה של עתירה זו הינה לתקוף את קווי השירות המשרתים את הציבור החרדי, כפי שיתואר להלן:

ב. קיומו של הליך קודם ומקביל המתקיים בבג"ץ

3. מהעתירה ומסיכומי העותרים, ניכר כי עיקר התרעומת מבחינתם מתמקדת בהיות אותם קווי שירות אשר לא עוצרים באוניברסיטת בר אילן, "קווי מהדרין". נוכח זאת ונוכח קיומה של עתירה בבג"ץ הנסובה כולה סביב קווי המהדרין: בג"ץ 746/07 **נעמי רגן ואח' נגד משרד התחבורה ואח'** (להלן: "**בג"ץ רגן**") אשר במסגרתה הוציא בג"ץ צו על תנאי וצו ביניים הנוגע לקווי המהדרין, סבורה אגד כי בכל הקשור לקביעות הנוגעות לקווי המהדרין ככאלה, מן הראוי להותיר קביעות אלו לבית המשפט הגבוה לצדק. העתק צו הביניים וצו על תנאי מצ"ב ומסומן **נספח א'**.

משכך יש להתמקד בדיון זה בשאלת זכותם של העותרים לשנות את מהלך נסיעתם של קווי שירות (בין אם הינם קווי מהדרין ובין אם לאו) ולחייבם לעצור בתחנה מסוימת.

ג. קיומן של חלופות נסיעה והגדלת תדירות הנסיעות

4. כפי שצוין בתגובת אגד לעתירה, עצם קיומן של חלופות נסיעה לקווי השירות נשוא עתירה זו, כמו גם נכונותה של אגד להגדיל תדירות הנסיעות בקווי השירות שמגיעים לאוניברסיטה מן העיר רחובות (דהיינו בקו 318 עליו נסובה העתירה), די בהם כדי לדחות את העתירה לגופה שכן הללו מהווים פתרון נאות וראוי לטענות העותרים כי התחבורה הציבורית מרחובות לבר-אילן איננה מספקת את צרכיהם. **כך לדוגמא, לקו שירות 164, הפועל בין הערים רחובות ופתח תקוה, יש תחנת עצירה באוניברסיטת בר אילן. בקו זה קיימות כ-60 נסיעות בכל כיוון מדי יום (סה"כ 120 נסיעות בקו שרות זה).** העותרים מסרבים לעשות שימוש בחלופה זו, וכן מסרבים לקבל את הפתרון של העלאת תדירות הנסיעות בקו שירות 318. העותרים מבקשים לעשות שימוש דווקא בקווי שירות אשר משרתים את המגזר החרדי, מטעמים שאינם ממן העניין, אשר אין בינם ובין העתירה כל קשר.

5. למותר לציין כי גם סקר הנוסעים שבוצע עבור משרד התחבורה, על ידי חברת עדליא, יעוץ כלכלי בע"מ, לאחר הגשת העתירה (להלן: "הסקר") על אף ניהולו הוא מבוסס על מדגם מייצג. תומך בטענות המשיבים לעתירה זו.

6. כך לדוגמא, כאשר נשאלו המשיבים לסקר האם יש צורך בשיפור/שינוי מערך הקווים הקיים, 53.8% הצביעו על העלאת תדירות הנסיעות, ו- 22.6% נוספים הצביעו על הרחבת שעות הפעילות. דהיינו למעלה מ- 75% מהעונים על הסקר הצביעו על הצורך בהעלאת תדירות הנסיעות בקווי השירות הקיימים, להבדיל מדרישות העותרים להוספת תחנות עצירה בקווי שירות שכלל אינם מתוכננים לעצור באוניברסיטה.

7. גם בפרק המסקנות וההמלצות מציינים עורכי הסקר כי "יש מקום לשקול הרחבת שעות הפעילות והגדלת תדירות הנסיעות עד השעה 11:00 מרחובות. כמו גם יש מקום לשקול הגדלת הנסיעות בשעות אחה"צ, בין השעות 15:00-20:00 מהאוניברסיטה. שני השינויים הללו עשויים לתת מענה כיום ל-85% מהנוסעים אל/מהאוניברסיטה".

8. אגד הצהירה בפני בית המשפט הנכבד כי לא תתנגד להעלאת תדירות הנסיעה בקווי השירות ככל שיעלה הצורך לעשות כן, ואולם, כפי שעולה מפרוטוקול הדיון מיום 5.5.10 העותרים עצמם מתנגדים (באורח תמוה) להעלאת תדירות הנסיעות, וב"כ העותרים אף ציין בפני בית המשפט הנכבד כי "גם אם תוגבר התדירות, הדבר לא ישנה לגבי העתירה שמתיחסת לקוי המהדרין" (עמ' 4 לפרוטוקול מול הספרה 1).

די בתשובה זו ללמדנו כי דינה של עתירה זו להידחות.

4. שיהוי בהגשת העתירה

9. כפי שציינה אגד בתשובתה לעתירה, הסוגיות נשוא עתירה זו עלו עוד בשנת 2005 ובעקבות כך הופעל קו שירות 318 במתכונת ובלוחות הזמנים כפי שסוכם עם נציגי האוניברסיטה. לאחר כשנתיים, עקב התאמה של לוחות הזמנים לכמות הנוסעים ולביקושים בקו שירות זה, השתנו לוחות הזמנים בקו שירות זה וכיום פועלות 8 נסיעות מכוון רחובות לבני ברק, ו-4 נסיעות מכוון בר אילן לרחובות.

10. ב"כ המדינה אף ציין בדיון מיום 5.5.10 כי "רוב הקווים שמצוינים בעתירה מעולם לא עצרו באוניברסיטה. ההחלטה שקווים 318 ו-319 לא יעצרו באוניברסיטה ניתנה בשנת 2005 ומהבחינה הזו העתירה הוגשה בשיהוי רב".

11. מכיוון שאגד התייחסה בתגובתה לעתירה לנושא השיהוי הרב שחל בהגשתה, לא תורחב היריעה בסוגיה זו, ואולם נבקש לציין כי היות והעותרים ידעו על עצם השינוי עוד משנת 2005, הרי שבהתאם לסעיף 3ב' לתקנות בתי המשפט לעניינים מנהלים (סדרי דין) תשס"א-2000, ובהתאם לדעת הפסיקה שהוצגה בתגובת אגד לעתירה, דינה של עתירה זו להידחות על הסף.

ה. התערבות בשיקול הדעת של הרשות המינהלית

12. כפי שהוצג בפני בית המשפט הנכבד הן בכתבי הטענות והן באולם הדיונים של בית משפט נכבד זה, שיקולי משרד התחבורה והמפקח על התעבורה בכל הקשור לקווי השירות נשוא עתירה זו, היו ראויים, במתחם הסבירות, ולא נפל בהם כל פגם מהותי -- העותרים לא הרימו את נטל ההוכחה ולא

הציגו ראייה אשר יש בה כדי לשכנע את בית המשפט הנכבד כי יש להתערב בשיקול דעתה של הרשות המנהלית, אשר החלטותיה התקבלו כדון.

13. על פי ההלכה הפסוקה, בית משפט נכבד זה אינו שם עצמו בנעלי הרשות המנהלית, וכאשר באה לפתחו החלטה של רשות מנהלית בית המשפט לא יתערב בה אלא במקרה של אי-סבירות קיצונית, ראו גם בג"צ 7712/04 **אהובה וינברג ואח' נ' עיריית תל אביב-יפו ואח'**, תק-על 2006(3) 438, 453, וכן בג"צ 397/84 **בנק דיסקונט לישראל בע"מ נ' עיריית גבעתיים**, פ"ד לט (2) 13, 21 (ו).

14. בעתירה דנן, העותרים לא הרימו את הנטל הראייתי המוטל עליהם ולא הוכיחו חוסר סבירות קיצוני ו/או מניעים לא כשרים בהליכי קבלת ההחלטות ובהחלטת המפקח על התעבורה לשנות את תוואי הנסיעה, ולהוסיף קווי שירות. היות ומעשיה של הרשות המנהלית נהנים מחזקת התקינות – קרי, כל זמן שלא הוכח אחרת המעשה המינהלי נתפס ככשר וראוי, **והיות והעותרים לא עמדו בנטל ההוכחה המוטל עליהם להוכיח אחרת – הרי שדין עתירתם להדחות.**

15. כפי שעולה מתשובת אגד לעתירה לרבות בסיכומים דנן, ניכר בבירור כי הרשות המנהלית הפעילה את שיקול דעתה המקצועי ובחנה את המצב הקיים לעומת המצב המוצע, רק לאחר שקילת כל הנתונים כולם, שינתה הרשות את רישיונות הקווים אשר ניתנו לאגד ואגד נדרשה לשנות את מסלולי הקווים בהתאם לרישיונות הקו החדשים שניתנו לה. בהפעלת שיקול דעתם, כל שעמד לנגד עיניהם של הרשות המנהלית ושל הגופים הרלוונטיים במשרד התחבורה, הינו טובת הציבור וייעול שירותי התחבורה הציבורית המסופקים לציבור הנוסעים. **העותרים לא הוכיחו כי שיקולי הרשות הציבורית נגועים בחוסר סבירות קיצוני – נהפוך הוא, הרשות המנהלית שקלה ובחנה והביאה לייעול שירותי התחבורה הציבורית הן בזמן והן במשאבים, והדבר מוכיח את טענותיה כי מעשיה והחלטתה היו סבירים וראויים.**

16. על פי ההלכה הפסוקה יימנע בית המשפט משים עצמו תחת הרשות המנהלית, ומהורות לה כיצד עליה ליישם סמכותה. בית המשפט אינו נדרש לבצע את שיקול הדעת במקום הרשות, אין לו את הכלים ואין זה מתפקידו לקבוע מהו ההסדר הנכון והראוי ביותר בעניין מינהלי-מקצועי, שכן תפקידו של בית המשפט לקבוע האם ההסדר שגובש על-ידי הרשות המנהלית הוא חוקי, אם לאו. זאת ועוד הרשות המנהלית עשויה לגבש כמה וכמה הסדרים חלופיים, שכולם ייחשבו כראויים ובתוך מתחם הסבירות - כפי ההסדר במקרה דנן, **המצוי במתחם הסבירות ואף הביא לשיפור בשירותי התחבורה הציבורית הניתנים לציבור הנוסעים**. ראו גם בג"ץ 82/02 **קפלן נ' מדינת ישראל**, משרד האוצר, אגף המכס פ"ד נח(5) 901.

1. התייחסות לסיכומי העותרים

17. בסעיף 4 לסיכומיהם, טוענים העותרים כי העדר תחנה ליד אוניברסיטת בר אילן בכל הקווים נשוא העתירה מגביר את הנסיעות ברכבים פרטיים המעמיסים על הכבישים בפקקים. **טענה זו מעולם לא הוכחה והעותרים לא הציגו כל ראייה התומכת בה.**

18. העותרים אף מעלים בסעיף 16 לסיכומיהם, טענת אפליה בהתאם לחוק איסור הפליה במוצרים, בשירותים ובכניסה למקומות בידור ולמקומות ציבוריים, התשס"א – 2000 (להלן: **"חוק איסור הפליה"**). סעיף 3א' לחוק איסור הפליה קובע: **"מי שעיסוקו בהספקת מוצר או שירות ציבורי או בהפעלת מקום ציבורי, לא יפלה בהספקת המוצר או השירות הציבורי, במתן הכניסה למקום**

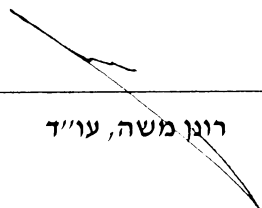
הציבורי או במתן שירות במקום הציבורי, מחמת גזע, דת או קבוצה דתית, לאום, ארץ מוצא, מין, נטיה מינית, השקפה, השתייכות מפלגתית, מעמד אישי או הורות". אין כל מחלוקת כי החוק חל על אגד בהיותה מספקת שירותי תחבורה ציבורית. ואולם אגד אינה מפלה את הציבור באופן השימוש בשירותים אותם היא מספקת – שהרי כל אדם רשאי לעשות כל שימוש שיחפוץ בכל אחד מקווי השירות של אגד.

19. זאת ועוד, אגד מספקת שירותי תחבורה ציבורית לעותרים, כמו גם לקבוצות אוכלוסייה רבות ושונות (חילונים, חרדים, ערבים נוצרים וכיוצ"ב) כיצד אפוא ניתן להצביע על הפלייה בכל הקשור לאספקת שירותי התחבורה לעותרים – שהרי הם מקבלים שירותי תחבורה מגוונים ואף הובעה נכונות להגדיל את תדירותם!! הוספת תחנות הסעה בקווים נשוא העתירה, לא תביא "לביטול האפליה" **שכלל אינה קיימת**, אלא תביא להוספת עלויות ותאריך את זמני הנסיעה של קווי שירות אחרים ללא כל תועלת.
20. מבלי לגרוע מהאמור לעיל נדגיש כי העותרים מעולם לא הוכיחו את טענתם בדבר קיומה של הפליה.

ז. סיכום

21. כפי שהוצג לבית המשפט הנכבד, הן בתגובה לעתירה והן בסיכומי המשיבה דלעיל, עתירה זו מבוססת על מניעים שאינם ממין העניין, שכן כל מטרתה של עתירה זו לפגוע בקווי המהדרין המשרתים את האוכלוסייה החרדית. העתירה הוגשה בשיהוי ניכר, העותרים כשלו מלהציג כי הרשות המנהלית חרגה מסמכותה או שהחלטותיה חרגו ממתחם הסבירות באופן קיצוני, ולאור קיומו של הליך מקביל המתקיים בבית המשפט לצדק והנוגע לקווי המהדרין, **דומה שהחלטה הראויה במקרה דנן הינה דחיית העתירה.**

22. אגד תבקש לשוב ולציין בפני בית המשפט הנכבד את המשמעויות העומדות בבסיס העתירה, אם וכל שתקבל. היית שלעותרים (ככל אדם) לא קנויה זכות כי תחנות העצירה בקו שירות מסוים יהיו בהתאם לצרכיהם ורצונם; והיות שמטבעה של מערכת הסעת המונים שהשירות נותן מענה לצרכי כלל האוכלוסייה **קבוצה**, (ולא לפרט הבודד המבקש להגיע ליעדו באופן היעיל ביותר), היענות, במסגרת פסק דין, לדרישתו של פלוני כי קו שירות ספציפי יעצור בתחנה הקרובה למעונו או למקום עבודתו, יש בה כדי לגרור עתירות נוספות והתדיינות משפטית מאנשים שיבקשו לשפר את השירות הניתן להם באופן אישי, משל היה מדובר במונית ספיישל, מבלי להתחשב בצרכי הציבור כקולקטיב.
23. לאור האמור בתגובת המשיבה 4 לעתירה כמו גם בסיכומים דלעיל, מתבקש בית המשפט הנכבד להורות על דחיית העתירה על הסף ו/או לגופה תוך חיוב העותרים בהוצאות בצירוף מע"מ כדין.


רונן משה, עו"ד


ארנה קדר, עו"ד

ב"כ אגד