

בעניין:

זיו מאור, ת"ז
עו"ד, מ.ר. 75050

טוען לעצמו

העותר

- נגד -

1. שר התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים
2. משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים
3. מר עקיבא רום, מנהל לעניין מסילת ברזל ארצית
שלושתם באמצעות פרקליטות המדינה, מחלקת הבג"צים, משרד המשפטים
צלח א-דין 29, ירושלים, 91181
טלפון: 02-6466588 | פקס' 02-6467011
4. חברת רכבת ישראל בע"מ, ח.פ. 520043613
מתחנת תל אביב מרכז ע"ש סבידור
ת"ד 18085, תל אביב 61180
טלפון: 03-6937401 | פקס' 03-6937480

המשיבים

עתירה למתן צו על תנאי

מוגשת בזה לבית המשפט הנכבד עתירה למתן צו על תנאי המופנה אל המשיבים יחד ולחוד, ומורה להם ליתן טעם, אם יש בידם, ולנמק:

- א. מדוע לא יקבע בית המשפט כי כל הוראה בדבר איסור או הגבלה על העלאת אופניים/הוברבורד/קורקינט לקו רכבת כלשהו, ובפרט ההוראה האמורה בקו שבין תחנת ירושלים יצחק נבון לבין תחנת נתב"ג, בטלה.
- ב. מדוע לא יקבע בית המשפט כי כל הוראה בדבר הגבלה החלה על המשתמשים בשירותיה של המשיבה 4 בטלה אם לא פורסם דבר ההגבלה כדין, ולרבות באמצעות שילוט בתחנות והודעות במעמד רכישת הכרטיסים.

א. הבהרה לשונית

ליבה של עתירה זו בזכויות הקניין של העותר בקורקינט חשמלי שרכש, ובפגיעה בזכויות אלה על ידי המשיבים, הכל כנטען בעתירה. העותר בירר ומצא כי בשנת 1993 החליטה האקדמיה ללשון עברית כי קורקינט ממונע ייקרא **גלגינוע**. הגלגינוע המסוים שרכש העותר נכנס, על פניו, בהגדרה "גלגינוע" כמשמעה בתקנה 1 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1963, ומשכך במילה זו ייעשה שימוש בעתירה.

ב. בקליפת אגוז

1. בספטמבר 2018 החלה המשיבה 4 להפעיל קו רכבת בין תחנת ירושלים יצחק נבון לבין תחנת נמל התעופה בן גוריון.
2. באתר האינטרנט של המשיבה 4 מתפרסם איסור להכניס אופניים והוברבורדים לקו רכבת זה, וכן הוראה כי הכנסתם של גלגינועים תותר באמצעות "תיק נשיאה ייעודי" (להלן: "ההוראה").

• מצ"ב ומסומנת א' ההוראה מאתר האינטרנט של המשיבה 4

3. בלב עתירה זו טענת העותר כי הוראה זו ניתנה שלא בסמכות, ומשכך דינה בטלות.
4. לחילופין יטען העותר כי הפגיעה בזכויות הגלומה בהוראה אינה מידתית, מחמת העדרו של קשר רציונלי בין ההוראה לבין כל תכלית ראויה.

ג. החשיבות הציבורית של העתירה

5. העותר בעצמו הוא "קרוב" של ההוראה מושא העתירה. ואולם עניינה של העתירה חורג מענייניו של העותר לבדו:
6. המשיבה 4 מספקת שירות ציבורי של הסעת המונים. שירות זה הוא חיוני להבטחת תפקוד החיים התקין במדינה, ובכלל זה הבטחת חופש התנועה, צמצום נזקים חומריים הנגרמים מעומסי תנועה ומגבלות תנועה, צמצום נזקים סביבתיים הנגרמים מעודף תעבורה פרטית ועוד כהנה תועלות ברורות שאין צורך לפרטן.
7. ואולם שירותיה של המשיבה 4 נבדלים מתעבורה ברכב פרטי בכך שאין אפשרות להשתמש בשירותיה כדי להוביל נוסע מפתח ביתו אל יעדו האחרון. ההגעה מהמוצא אל תחנת הרכבת, ומתחנת הרכבת אל היעד הסופי, היא אתגר שעומו מתמודדים מתכנני תעבורה בכל העולם.
8. לאתגר זה מספר פתרונות: מגרשי חניה בסמיכות לתחנות רכבת, תחבורה ציבורית מקומית וכן הלאה. השימוש בכלי רכב דו-גלגליים קלים הוא בעל חשיבות מרכזית בהבטחת שמישות הרכבת כאמצעי להסעת המונים וכחלופה משתלמת לתעבורה ברכב פרטי. הגבלת שימוש זה מעודדת משתמשי רכבת פוטנציאלית לשוב אל רכבם הפרטי, ובכך חותרת תחת התכליות שלשמן משקיעה המדינה משאבים ציבוריים אדירים בתשתיות הרכבת.
9. פגיעה ציבורית זו היא משמעותית ובעלת השלכות רחב המצדיקות את הדיון בעתירה, ואת הסעדים המבוקשים בה.

ד. מיצוי ההליכים

10. דבר קיומה של ההוראה נודע לעותר ביום 3.3.19. במועד זה לא כללה ההוראה את הסייג בדבר הכנסת גלגינועים בתיק ייעודי, והוחל איסור גורף גם על גלגינועים. במועד זה אף לא הוצבו בתחנת יצחק נבון שלטים המודיעים על קיומו של האיסור.
11. ביום 13.3.19 שלח העותר ללשכה המשפטית אצל המשיב 2 מכתב שכותרתו "מיצוי הליכים", ובו התריע מפני אפשרות הפנייה לערכאות, וביקש:
 - 11.1. את הטעם לאיסור הקבוע בהוראה;
 - 11.2. תיאור של עבודת המטה אשר הובילה לגיבוש ההוראה;
 - 11.3. פירוט בדבר בעל הסמכות לקבוע את ההוראה ולבטלה;

11.4. פירוט בדבר מקור הסמכות לקבוע את ההוראה ;

11.5. התייחסות לאי הצבת השילוט.

• **מצ"ב ומסומן ב' מכתב מיצוי ההליכים מיום 13.3.19**

12. ביום 2.4.19 השיבה לפנייה עו"ד הילה הדר, ממונה (ייעוץ משפטי) אצל המשיב 2, מכתב אשר עיקרו:

"נוכח שיקולי בטיחות בנוגע לנשיאת "כלי רכב קלים" בקו זה, נקבע כבר בתחילת הפעלתו כי עד הודעה אחרת, תאסר העלאתם לרכבות בקו זה. קביעה זו נעשתה לאחר שקילת הסיכונים בתחנה וברכבות, בשלות הקו ושגרת הנסיעה בו בנסיעות ההרצה. ויודגש כי בקו זה מונהגות מגבלות בטיחות מיוחדות, מחמירות יותר לעומת קווים אחרים.

ההתנהלות במסילת הברזל, ברכבות ובתחנות הינה באחריותה של חברת רכבת ישראל, לרבות שמירת בטיחות נוסעי הרכבת, נמצאת תחת פיקוח מנהל המסילה. חברת הרכבת מצאה כי דרישות הבטיחות מחייבות מניעת כניסת כלי רכב אלה לתחנת ירושלים- יצחק נבון ולרכבות הפעילות בקו זה. בהתאם לדין, ובין היתר תקנה 7 לתקנות מסילות הברזל (תנאי נסיעה ברכבת), תש"ס-2000, אישר מנהל המסילה כי יינתן שירות באופן הזה.

איסור כניסה כאמור מופיע באתר רכבת ישראל, ועם פתיחת הקו אף בחוברת הסברה שחולקה לציבור הנוסעים".

• **מצ"ב ומסומן ג' מכתב תשובת ב"כ המשיב 2 מיום 2.4.19**

13. העותר סבר כי אין במכתב התשובה כדי להשיב לטענותיו, ולכן השיב במכתב נוסף ביום 3.4.19, ובו כתב:

13.1. תקנה 7 לתקנות מסילת הברזל (תנאי נסיעה ברכבת) אינן מסמיכות את מנהל המסילה להגביל את כבודת הנוסעים ;

13.2. התשובה קבעה בעלמא כי האיסור נדרש לשם הגנה על בטיחות הנוסעים, מבלי לנמק כיצד מגן האיסור על בטיחות הנוסעים ומפני איזה סיכון ;

13.3. בלט בהיעדרו מהתשובה נימוק בדבר אפליית הקו שבו חל האיסור לבין הקווים האחרים ;

13.4. התשובה התעלמה כליל מסוגיית השילוט ;

13.5. בקשה מפורשת לבטל את האיסור והחלת הוראות חוק לתיקון סדרי המינהל (החלטות והנמקות), תשי"ט-1959 (להלן: "חוק ההנמקות") על הבקשה.

• **מצ"ב ומסומן ד' מכתב העותר מיום 3.4.19**

14. ביום 12.06.19 השיבה ב"כ המשיב 2 למכתבו השני של העותר מכתב מפורט (להלן: "מכתב התשובה"), אשר לשיטת העותר אינו משיב לטענותיו – הכל כמפורט בגוף העתירה. משכך מוגשת עתירה זו.

• **מצ"ב ומסומן ה' מכתב התשובה מיום 12.6.19**

15. התייחסות מפורטת של העותר למכלול טענות המשיבים שבמכתב התשובה תובא בגוף העתירה להלן.

ה. הצדדים

16. **העותר**, לצורך עתירה זו, הוא אזרח מדינת ישראל המחזיק גלינוע ונוזקק לשירותי המשיב 4 מעת לעת.

17. **המשיב 1** עומד בראש המשיב 2 ומופקד על כלל ענייני המשיב 2.

18. **המשיב 2** הוא המשרד הממשלתי המופקד על התחבורה היבשתית ובכלל זה פיקוח והרשאה לפעילותה של המשיב 4.

19. **המשיב 3** הוא מנהל המסילה, והוא הסמכות המקצועית העליונה בכל הנוגע לפיקוחו של המשיב 2 על המשיב 4. כמפורט במכתבי התשובה של המשיב 2 למיצוי ההליכים, המשיב 2 סבור שהמשיב 3 הוא בעל הסמכות ליתן את ההוראה מושא עתירה זו.

20. **המשיב 4** מפעילה שירותי רכבת ארצית בישראל, ובכלל זה הקו שבו חלה ההוראה מושא העתירה.

ו. העובדות

21. העותר גר באזור ירושלים ונדרש מתוקף עבודתו להגיע לעתים תכופות לאזורים שונים ברחבי הארץ, חלקם בקרבה יחסית לתחנות המשיב 4.

22. מאז השיקה המשיב 4 את הקו בין תחנת יצחק נבון לתחנת נתב"ג (להלן: "הקו") נסע בו העותר פעמים רבות וראה כי טוב. אולם שלטים האוסרים על הסעת גלינועים בקרוונות והכנסתם לתחנה, הוא לא ראה, משום שהמשיב 4 לא הציבה כאלה.

23. לאחר שהתנסה מספר חודשים בשירותי גלינוע חשמלי להשכרה הזמינים באזור תל אביב, רכש העותר, ביום 28.2.19, גלינוע לשימוש הפרטי.

24. ביום 3.3.19 ביקש העותר לנסוע ברכבת לחיפה ולהתנייד ברחבי העיר התחתית בגלינוע. מאבטחי המשיב 4 מנעו ממנו את הכנסת הגלינוע לתחנת יצחק נבון בירושלים. לשאלת העותר השיב אחד המאבטחים כי הסיבה לאיסור היא ריבוי המדרגות הנעות בתחנת יצחק נבון.

25. מאחר שבתחנה לא היה כל שילוט בדבר האיסור, העותר התעקש על זכותו לנסוע עם הגלינוע, והופנה להודעה באתר האינטרנט של המשיב (נספח א'). באותו הזמן לא כללה ההוראה את הסייג בדבר נשיאת גלינוע בתיק ייעודי. לאחר חילופי דברים נאלץ העותר לנסוע באוטובוס לחיפה, והגיע ליעדו באיחור ניכר בשל כך.

26. בדרכו חזרה הביתה נסע העותר ברכבת, ועלה על הקו לירושלים ללא כל בעיה. עם ירידתו בירושלים פנה העותר למנהל תחנת ירושלים וביקש לברר אודות האיסור. מנהל התחנה השיב כי הסיבה לאיסור היא ריבוי המנהרות שבקו נשוא האיסור.

27. ביום 11.3.19 נסע העותר באוטובוס לתל אביב, וביקש שוב לנסוע ברכבת בדרכו חזרה, אולם העלאת הגלגיוע לרכבת נמנעה על ידי מנהל תחנת נתבי"ג. לשאלת העותר, השיב מנהל התחנה כי הסיבה לאיסור היא היותו של הקו חשמלי.

28. העותר לא הסתפק בתשובות אלה ופנה לתקשורת. המשיבים 2 ו-4 השיבו לפניית גלי צה"ל בעניין, לאחר ראיון עם העותר, כי ההוראה נובעת מהעובדה שהקו פועל בתקופת הרצה.

29. במענה מטעם המשיבים לפניית התקשורת בעניין נשוא עתירה זו, השיבו דוברים מטעם המשיבים כי ניתן להסיע גלגיועים בקו נשוא ההוראה כשהם בתיק נשיאה ייעודי. בעת שנתקל העותר לראשונה בהוראה, היא לא כללה סייג זה אולם בעקבות הודעת המשיבים לתקשורת בדק העותר ומצא כי נוסח ההוראה שונה וכי הוא כעת כולל את הסייג.

30. ב-19.3.24 הזמין העותר תיק ייעודי לגלגיוע והתיק הגיע לחזקת העותר ביום 14.4.19. מאז נסע העותר בקו המדובר עם הגלגיוע, בתוך תיק, מספר פעמים. העותר מצא את סחיבת הגלגיוע בתיק לא נוחה ולא בטיחותית:

30.1. כשהגלגיוע במצב פתוח, ניתן לנייד אותו כשהוא מונח על הקרקע מבלי לסחוב את מלוא משקלו, ואילו כשהוא מקופל – כל משקלו מונח על כתפי העותר.

30.2. הגלגיוע שבבעלות העותר, שהוא מבין הדגמים הנפוצים בישראל, מצויד בגחון מחורץ המתוכנן להיתפס ביציבות על גבי מדרגות נעות. מאפיין זה קיים גם בדגמים נפוצים נוספים. התיק חוצץ בין הגחון המחורץ לבין המדרגות הנעות באופן המאפשר לגלגיוע להידרדר בקלות במורד המדרגות. היותו של הגלגיוע מקופל בתוך התיק לא מאפשרת לעותר להניחו על מדרגות בזמן שהוא מוחזק ביציבות בידיו, ולכן הנטייה היא להניח את הגלגיוע על הרצפה מבלי להחזיקו – באופן שמגביר את הסיכון שיידרדר במורד הגרם. **כלומר – ככל שמדובר בבטיחות במדרגות הנעות, מתן אפשרות לשאת את הגלגיוע כשהוא פתוח ומחוץ לתיק היא בטיחותית יותר.**

30.3. הגלגיוע שבבעלות העותר, ודגמים דומים, מתוכנן להסעה בקלות בקרונות עמוסי נוסעים, כך שניתן להחזיקו כשהוא מקופל באופן אנכי ויציב, כשאחד הגלגלים מונח על הרצפה וידיות הכידון מוחזקות בידי המשתמש. החזקת הגלגיוע בתוך תיק מונעת תנוחה זו, ומחייבת הנחת הגלגיוע באופנים פחות בטיחותיים: במעברים או במדפים מעל ראשי הנוסעים. **גם כשמדובר בנסיעה בקרון, ההוראה בדבר התיק פוגמת בבטיחות.**

ז. הטיעון המשפטי

31. העותר יטען כי ההוראה מגבילה את זכותו לקניין, בניגוד להוראות סעיף 3 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו (להלן: "חוק היסוד"); וכי לא מתקיימים הסייגים הקבועים בסעיף 8 לחוק היסוד. בפרט, ההוראה ניתנה שלא לפי חוק ובניגוד להסמכה מפורשת בו; וכי היא לא עומדת בדרישת המידתיות בהעדר קשר רציונלי בין ההוראה לבין כל תכלית ראויה.

הפגיעה בזכות העותר לקניין

32. האופן שבו פוגעת ההוראה בקניינו של העותר ברורה על פניה, אך לשם הזהירות יבסס העותר טענתו זו.

33. העותר רכש את הגלגיוע שבבעלותו לאחר בחינת חלופות רבות. בין המוצרים המתחרים הקיימים בשוק ישנם גלגיועים חזקים יותר, בעלי טווחי נסיעה ארוכים יותר ובעלי תנוחות נסיעה נוחות

- יותר. היתרון שבגינו בחר העותר לרכוש את הדגם המסוים שאותו רכש היה **התאמתו לנשיאה בתחבורה ציבורית**. מאפיין זה בא לידי ביטוי בתכונות רבות של הגלגינוע, וביניהן:
- 33.1. קיפול מהיר וקל לצורה וממדים המאפשרים נשיאה בקלות והנחה קלה ובטיחותית בחללים אופייניים לאוטובוסים וקרונות רכבת;
- 33.2. משקל המאפשר הרמה בקלות יחסית למרחקים קצרים. לדוגמה: בהרמה לתוך אוטובוס עירוני;
- 33.3. גחון מחורץ המותאם להנחה בטוחה על גבי מדרגות נעות;
- 33.4. מבנה ארגונומי המקל על הרמה וכן על עמידה עם הגלגינוע בקרונות ואוטובוסים צפופים.
34. מאפיינים אלה – אשר היו שיקולים מרכזיים בהחלטת העותר לרכוש את הדגם המסוים שרכש – מקנים לו תכונה שהיא התאמתו לנשיאה בתחבורה ציבורית. **תכונה זו היא בליבת קניינו של העותר בגלגינוע, ומשכך פגיעה ביכולתו של העותר ליהנות מתכונה זו היא פגיעה בזכות הקניין שלו.**
35. סעיף 2 לחוק המטלטלין, תשל"א-1971 קובע כי **"הבעלות במיטלטלין היא הזכות להחזיק ולהשתמש בהם ולעשות בהם כל דבר וכל עסקה, בכפוף להגבלות לפי דין או לפי הסכם"**.
36. ה"דבר" שאותו מבקש העותר לעשות בקניינו, ושעשייתו נמנעת מכוח ההוראה, הוא **נשיאת הקורקינט ברכבת בקו בין ירושלים לנתב"ג, תוך הנאה ממאפייניו שתוכננו להקל על נשיאתו ברכבת.**
37. משכך ההוראה פוגעת בזכות העותר לקניינו.
38. אין ב"פטרור" שניתן לגלגינועים בתיק ייעודי כדי לרפא את הפגיעה, מאחר שנשיאת הגלגינוע בתיק פוגעת ביישום של כמה מהמאפיינים המרכזיים הנוגעים לנשיאת הגלגינוע בתחבורה ציבורית. בפרט:
- 38.1. כמפורט לעיל, התיק חוצץ בין הגחון המחורץ לבין המדרגות הנעות;
- 38.2. התיק משנה את הצורה הגאומטרית של הגלגינוע, מונע החזקתו באופנים שתוכננו על ידי מעצביו לשם נשיאה בקרון צפוף ואת הנחתו בצורה בטיחותית בחללים אופייניים לקרונות רכבת;
- 38.3. קיפול ופתיחת הגלגינוע הם מהירים מאוד – שניות בודדות. הכנסת הגלגינוע לתיק, ובכלל זה הוצאת התיק הייעודי מתיק הגב, פריסתו, הכנסת הגלגינוע ורכיסת הרוכסן תוך השארת כל החלקים בפנים – אורכת זמן רב משמעותית. כך גם הוצאת הגלגינוע מהתיק בסיום נסיעה;
- 38.4. התיק מאיין יתרונות ארגונומיים של הגלגינוע, ובפרט – נשיאתו כשהוא מקופל היא בלתי נוחה ומכבידה ביותר. זאת בשעה שהגלגינוע ללא תיק תוכן להינשא בקלות באמצעות מרקם וצורת אזור האחיזה ופיזור המשקל של הגלגינוע ביחס לאזור האחיזה.
39. מלבד הפגיעה הנובעת ממניעת השימוש בקניין, יש להוסיף גם את הפגיעה הקניינית הנובעת מהתניידות ללא גלגינוע: העותר, בטרם רכש את התיק הייעודי, וכן מי שלא רכש תיק כאמור או מי שמבקש להסיע בקו הרכבת האמור אופניים או רכינוע ("הוברבורד"), נאלצים להתנייד ביעדיהם באמצעים אחרים – אוטובוסים, מוניות, אופניים או גלגינועים מושכרים. התשלום היוצא מכיסם בגין שירותים אלו הוא פגיעה בקניינם.
40. **העותר יוסיף ויטען כי ההוראה בעניין תיק הנשיאה אף אינה שוויונית:** גלגינועים מהסוג מושא ההוראה מתוכננים להינשא בקלות מבלי שהמשתמש רוכב עליהם, כשגלגליהם מתגלגלים על הרצפה

והכידון מוחזק על ידי המשתמש. בדרך זאת ניתן, במקומות נגישים, להרים את הגלגיוע רק לפרקי זמן קצרים ביותר – לדוגמה בעת העלייה לקרון רכבת או הנפה לתוך תא מטען של אוטובוס. ההוראה מחייבת נשיאת מלוא משקלו של הגלגיוע על כתפיו של המשתמש למשך פרק זמן ארוך – מהכניסה לתחנה ועד לקרון הרכבת (או למצער – עד לדרגנועים והמעליות וביניהם).
העותר יטען כי בכך יש כדי לפגוע פגיעה מהותית בשימושיות הגלגיוע עבור משתמשים שנשיאת מלוא משקל הגלגיוע לפרק זמן כה ממושך היא בלתי מעשית עבורם – לדוגמה נשים וילדים.

אי עמידה בפסקת ההגבלה

41. בפסיקה נקבע כי –

“זכות הקניין - כשאר הזכויות הקבועות בחוק היסוד - אינה מוחלטת. ניתן לפגוע בה, ובלבד שהחוק הפוגע מקיים את דרישותיה של פסקת ההגבלה”.

עא 6821/93 בנק המזרחי המאוחד נ' מגדל כפר שיתופי

משביסס העותר טענתו כי ההוראה פוגעת בזכותו לקניין, יטען כעת כי ההוראה אינה מקיימת את דרישות פסקת ההגבלה.

העדר מקור סמכות בחוק

42. סעיף 8 לחוק היסוד דורש כי פגיעה בזכות תיעשה בחוק או “לפי חוק כאמור מכוח הסמכה מפורשת בו”. הוראה זו היא שעומדת מאחורי שאלת העותר, בשלב מיצוי ההליכים, למקור הסמכות ליתן את ההוראה.
להלן יוצגו מקורות הסמכות השונים שהמשיבים ביקשו להיתלות בהם בתשובותיהם לעותר, והתייחסות העותר לגביהם:

סמכות כללית של “גורמי מקצוע”

43. בסעיף ו למכתב התשובה מיום 12.6.19, כתבה ב”כ המשיב 2:

המוביל הרכבתי ... כפופים לתנאים פיזיקאליים, ולא ניתן לכופף אותם. לכן קבעו גורמי המקצוע האמונים על התחום את הגדרות האפשריות המיטיבות עם השירות לנוסע.

44. העותר יטען כי המשיבים מסתירים את זהותם של “גורמי המקצוע האמונים על התחום”, ובפרט – איזה מקצוע, ואיזה תחום – שאלות אשר נשאלו מפורשות בשלב מיצוי ההליכים והמשיבים נמנעים מלהשיב להן.

45. יוסיף העותר ויטען כי הפיקוח מהסוג שאותו מתיימרים המשיבים להחיל באמצעות ההוראה אכן נתון לסמכותם של גורמים סטטוטוריים שונים – ובפרט גורמי התכנון והבנייה. עיון במסמכי התכנון הפתוחים לעיון הציבור של התחנה והמסילה שבהוראה, מלמד כי הגורמים האמונים על אישורן של תכניות אלה הקדישו משאבים ניכרים לשאלות הבטיחות בשימוש בתחנה ובמסילה, ואולם אין במסמכים אלה דבר שממנו ניתן לגזור את הסיכונים שההוראה מתיימרת למנוע.
כך, עיון בתת”ל 18 – **חישמול מערך המסילות הארצי** עוסק רבות בענייני בטיחות הנגזרים מקרינה אלקטרומגנטית. **דרישות כבאות להיתרי בניה – מנהרות רכבת ותוואי מסילה פתוח (נספח ו),**

- הפתוח לעיון באתר המשיב 2, כולל פרקים רבים, כולם עוסקים בבטיחות בחירום ואמצעי חילוץ, לרבות ממנהרות וגשרים – עניינים הנזכרים במכתב התשובה. בשני מסמכים אלו, ורבים אחרים הזמינים לעיון הציבור שבהם עיין העותר לאחר קבלת התשובה מיום 12.6.19, **אין כל דבר** אשר ממנו ניתן ללמוד כי אנשי מקצוע מתחום הבטיחות, המחזיקים גם בסמכות מינהלית ליתן הוראות לגבי שימוש במבנים מטעמי בטיחות, מבקשים להגביל את השימוש באופן הקבוע בהוראה.
46. אין העותר טוען כי עיין בכל המסמכים שבהם עשויה להופיע הגבלה כאמור, ואולם נוכח הוראות סעיף 6 לחוק הנמקות, נטל ההוכחה בעניין זה ממילא חל על המשיבים.
47. העותר יטען כי היעדר הגבלה מאת גורמי התכנון המוסמכים, שוללת בהכרח את הסמכות שהמשיבים מתיימרים ליטול לעצמם. עסקינן, כמפורט לעיל, בפגיעה בזכות מוגנת של אזרחים. פסקת ההגבלה שבחוק היסוד דורשת כי פגיעה מסוג זה תיעשה בידי מי שהוסמך לכך, וההסמכה להגביל שימוש במבני ציבור מהטעמים המפורטים בתשובה ניתנה לגורמי התכנון, ולא למשיבים.
48. היעדר סמכות של "גורמי מקצוע" לאסור את השימוש נוגע לא רק למבנה ומאפייניו, אלא גם לכלי הרכב מושא ההוראה: כלי רכב אלו, שהם מיובאים ברובם, הוכנסו למדינת ישראל בכפוף לבדיקות בטיחות סטטוטוריות של מכון התקנים הישראלי. תקן ישראלי 6230 הוא חלק מהותי מההגדרה "גלגיוע" שבתקנות התעבורה, והוא עוסק בהיבטים בטיחותיים שונים של השימוש בגלגיועים. אין בו כל הגבלה על שימוש בגלגיוע על גבי דרגנועים.
49. סימן 3א לחלק השני של תקנות התעבורה מסדיר את אופני השימוש בגלגיוע ואת השימושים האסורים בו. אין בו כל איסור אשר ממנו ניתן לגזור את האיסורים המפורטים בהוראה.
50. העותר יטען כי מכון התקנים ושר התחבורה במסגרת התקנות הם המוסמכים להגביל שימוש בגלגיועים, והחלטתם שלא לעשות זאת אינה מתירה למשיבה 4 להטיל הגבלות הפוגעות בזכויותיהם של אזרחים.
51. תקינה חמורה חלה לא רק על הגלגיועים, אלא גם על הדרגנועים והמעליות שבעטיים, לטענת המשיבים במכתבם מיום 12.6.19, הוטל האיסור.
- משהותר השימוש על ידי הגורם המוסמך להגביל אותו, מנועים המשיבים מלאסור אותו בעצמם.**

תקנה 7 לתקנות מסילות הברזל (תנאי נסיעה ברכבת, תש"ס-2000)

52. ב"כ המשיב 2 השיבה לעותר, בתשובתה מיום 2.4.19, כי:

"בהתאם לדין, ובין היתר תקנה 7 לתקנות מסילות הברזל (תנאי נסיעה ברכבת), תש"ס-2000, אישר מנהל המסילה כי יינתן שירות באופן הזה".

53. תקנה 7 האמורה מורה לאמור –

סמכויות המנהל

7. המנהל רשאי לקבוע, לגבי כל נסיעה או סוגי נסיעה בקו, את סוג הרכבת, מספר הקרונות, סוגיהם, סימון המקומות בהם, סוג השירות שיינתן בהם או הפסקתו של שירות כאמור, מספר העצירות שיבוצעו במהלך הנסיעה ומקומותיהן.

54. בתשובה לתשובת העותר, לפיה אין בתקנה זו כדי להקנות למשיב 3 סמכות להגביל את כבודת הנוסעים, השיבה ב"כ המשיב 2 במכתב התשובה מיום 12.6 :

להשלמת התמונה לעניין תקנה 7 לתקנות מסילות הברזל (תנאי נסיעה ברכבת), התש"ס-2000 – תקנה זו קובעת בין היתר דבר קביעת סוג השירות שיינתן. סוג השירות כולל גם נשיאת הכבודה. ובכל מקרה, יושם אל לב כי הוראות הדין מכילות הוראות רבות העוסקות בהפעלה וההוראות הנקובות במכתב זה ובמכתב שבסימוכין, הן רק דוגמאות למוטת כנפי האחריות והסמכות.

55. העותר יטען כי הפרשנות לפיה "סוג השירות כולל גם נשיאת כבודה" אינה מסתברת, וזאת משלושה טעמים :

55.1. ראשית, עיון במכלול אופני השימוש בביטוי "סוג השירות" בפקודה, מלמד כי הפירוש הנכון הוא הבחנה בין הסעת נוסעים לבין הסעת מטענים (ויובהר כי הכוונה כאן היא לשירותי רכבות משא, לא למטען יד של נוסעים ברכבות נוסעים).

55.2. שנית, אילו היו כוללים שירותיה של המשיבה 4 סוגים שונים של שירות הנוגעים לכבודה (לדוגמה : נסיעה עם וללא כבודה בתעריפים שונים, כמקובל בענף התעופה ; או הקצאת מקום לכבודה בדומה לשירות מקום שמור הקיים אצל המשיבה 4) אז ייתכן שהיה בסיס להבחין בין הנוסעים לפי סוגי הכבודה. אולם הקביעה כי נוסעים המצוידים בכלי הרכב הנקובים בהוראה הם "סוג שירות" אחד ; ואילו כל השאר הנוסעים – ללא קשר לתכולת, נפח ומשקל כבודתם – הם "סוג שירות" אחר, בכל הכבוד, היא ניסיון ללהטט בלשון התקנה כדי להצדיק את מתן ההוראה שאינה מוצדקת.

55.3. ולבסוף – כמפורט בהרחבה להלן, תקנה 23ב(ב) (4) לפקודה קובעת כי עניין כבודתם של נוסעים יוסדר במסמך המתוקן בידי המשיב 3 שכותרתו "תכנית הפעלה למסילה ארצית". אם לא כלל המשיב 3 הוראה בדבר הכבודה במסמך זה, הוא מנוע מלגזור סמכות לכלול אותו בכל הוראה אחרת.

56. העותר יוסיף ויטען כי הוא לא ביקש מן המשיבים "דוגמאות למוטת כנפי האחריות והסמכות", אלא במפגיע הוראה המסמיכה את המשיבים לקיים את ההוראה מושא העתירה. אם תקנה 7 האמורה אינה כוללת הסמכה זו, עצם קיומן של הוראות אחרות אינו מוסיף דבר לטענות המשיבים.

"תכנית הפעלה למסילת רכבת ארצית" לפי סעיף 23 לפקודה

57. ואולם קיים מקור חוקי אחר, אשר ב"כ המשיב 2 בחרה שלא להפנות אליו, המסמך, עקרונית, את המשיב 3 ליתן את ההוראה. סעיף 23 לפקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], תשל"ב-1972 (להלן : "הפקודה"), מורה לאמור :

23. (א) לא יפעיל אדם מסילת ברזל ארצית אלא על פי תכנית הפעלה שאישר המנהל.

(ב) תכנית הפעלה תכלול חובות בעניינים המפורטים להלן ... :

(4) סדרי ההפעלה של מסילת הברזל הארצית, ובכלל זה תנאי ההסעה של נוסעים ושל כבודתם ברכבת הארצית ותנאי ההובלה של מטענים ברכבת הארצית;

58. העותר כיתת אצבעותיו בין דפי הרשומות, ולא מצא זכר לתכנית ההפעלה. המשיך העותר וכיתת רגליו לתחנות הרכבת יצחק נבון בירושלים ונתב"ג, ופנה למנהלי שתי התחנות בשאלה האם קיים במשרדם העתק תכנית ההפעלה שהעותר יוכל לעיין בה. מנהלי שתי התחנות לא ידעו על קיומו של מסמך כזה. הוסיף העותר ופנה לארגון "15 דקות", עמותה העוסקת בתחבורה הציבורית ושעובדיה מומחים בתחיקה הנוגעת לתחבורה הציבורית. גם שם נענה העותר כי לא ידוע על קיומה של תכנית הפעלה. לבסוף פנה העותר לב"כ המשיב 2 וביקש לקבל העתק תכנית ההפעלה. תשובה לבקשה זו נכללה במכתב התשובה מיום 12.6.19, בזו הלשון:

לעניין דרישתך למסירת מקום פרסום תכנית ההפעלה ולקבלת התכנית. כפי שניתן ללמוד מסעיף 23 לפקודה, תכנית ההפעלה הינה מכלול רחב ומקצועי שמהווה את כל מרחב פעולתה של חברת הרכבת. לא בכדי לא קבע המחוקק הראשי שתכנית זו תפורסם. וכמובן שחוק חופש המידע אינו חל לגביה, אלא קיים פטור מחשיפתה, בין היתר מטעם הוראות סעיף 9(א) ו-9(ב) לחוק חופש המידע.

59. העותר יטען כי המחוקק הראשי דווקא כן קבע חובה לפרסם את תכנית ההפעלה: סעיף 17 לפקודת הפרשנות [נוסח חדש] מורה לאמור:

תקנות בנות-פעל תחיקתי יפורסמו ברשומות, ותחילת תקפן ביום פרסומן, אם אין הוראה אחרת בענין זה.

60. ההגדרה "תקנה" בסעיף 1 לפקודה זו מפרשת:

"תקנה" – תקנה, כלל, חוק עזר, מנשר, אכרזה, צו, הוראה, הודעה, מודעה, או מסמך אחר, שניתנו מאת כל רשות בארץ ישראל או בישראל, ... מכוח חוק, לרבות צו, הוראה, הודעה, מודעה או מסמך אחר שניתנו על יסוד תקנה, כלל או חוק עזר כאמור.

61. בהתאם לעקרונות שנקבעו בע"פ 213/56 היועמ"ש נ' אלכסנדרוביץ', התקנה היא בת פועל תחיקתי: היא משנה מצב משפטי של ציבור בלתי מסוים: למצער, בנוגע לעניינו, ציבור נוסעי המשיבה 4 אשר זמינות השירות עבורם הופכת כפופה להחלטת המשיב 3 לעניין הכבודה.

62. ההוראה, אפוא, בין בזכות עצמה ובין כחלק מתכנית הפעלה בהתאם לסעיף 23 לפקודה, היא "תקנה בת פעל תחיקתי", ונדרש פרסום ברשומות על מנת ליתן לה תוקף. **משלא פורסמה ברשומות, אין לה תוקף.**

63. כל זאת מבלי לחדד כי אפשר שתכנית ההפעלה – המסגרת היחידה שבה קיימת סמכות ליתן את ההוראה – כלל לא אושרה על ידי המשיב 3 (ויובהר כי סעיף 23 הנ"ל נכנס לתוקף ביום 3.4.18.

ראה ס"ח השע"ז, 2629, עמ' 600, סעיף 13(א) לעניין תחולה; וכי אם אושרה תכנית כאמור – אפשר שההוראה לא כלולה בה.

64. העותר יטען כי העובדה שב"כ המשיב 2 לא כתבה במכתבה במפורש, בין בהפניה ובין בדרך אחרת,

כי קיימת הוראה לעניין כבודה בהתאם לסמכות הקבועה בסעיף 23ב(4) לפקודה, מקימה חזקה כי הוראה כאמור לא קיימת. די בכך כדי לקבל את טענת העותר כי ההוראה ניתנה שלא בסמכות.

65. העותר לא פנה למשיבים בבקשה לפי חוק חופש המידע, ומשכך תמוהה ההפניה לחוק זה בתשובה. מכל מקום יטען העותר כי לפי הפסיקה הנוגעת לחוק חופש המידע, רשות מנועה מלדחות בקשה למידע תוך הפניה סתמית לסעיפים בחוק, ועליה לנמק כיצד המידע המבוקש נופל בגדרו של סעיף המשנה המסוים שעליו מבקשת הרשות להסתמך.

חובת ציות של נוסעים לפקידי רכבת

66. עיון בתשובות המשיבים מלמד כי קיימת אצלם הנחה לפיה המשיבה 4 ועובדיה רשאים לתת כל הוראה לנוסעי הרכבת, וכי אלה חייבים לציית. כך, לדוגמה, במכתב התשובה מיום 12.6 כתבה ב"כ המשיב 2:

נוסע נדרש להישמע לפקיד רכבת, להמנע מלפגוע בנוסע ובנסיעה. אנא ראה פקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], התשל"ב (להלן – הפקודה), וכדוגמה פרק ג' ופרק ד', והעונשים שלצד העבירות, וכן הוראות אכיפה כגון סעיפים 44 ו-45 לפקודה האמורה.

67. ברוח דומה כתבה ב"כ המשיב 2 בתשובתה מיום 2.4.19 (נספח ג') –

ההתנהלות במסילות הברזל, ברכבות ובתחנות הינה באחריותה של חברת רכבת ישראל, לרבות שמירת בטיחות נוסעי הרכבת, נמצאת תחת פיקוח מנהל המסילה.

68. ואולם עיון מדוקדק בתחיקות המצויינות בפסקה שהובא לעיל מתוך מכתב התשובה האחרון, מלמד כי המשיבים אינם מוסמכים ליתן את ההוראה. אך – ריבוי הסעיפים המעניקים להם סמכויות שונות, מלמד כי המחוקק גזר בקפידה את סמכויותיהם של "פקידי רכבת" והגדיר בפירוט רב מהן הפעולות שאסור לאדם לעשות בשטח המסילה. מה שלא הוגדר כאיסור, מותר. ומה שלא הוסמך פקיד רכבת לעשות – הוא איננו מוסמך לעשות, והגבלת כבודתם של נוסעים בכלל זה.

69. בפרט מטרידה טענת המשיבים כי "נוסע נדרש להישמע לפקיד רכבת". אין בפקודה דבר על חובת ציות לפקיד רכבת, זולת באותם עניינים בהם החוק הסמיך פקידי רכבת ליתן הוראות לנוסעים. המסילה (כפרשנותו הרחבה מאוד של הביטוי בפקודה – ובכלל זה תחנות רכבת) איננה רכוש הפרטי של המשיבה 4, כי אם רכוש ציבורי המופקד בידה. משכך "ההתנהלות" במסילה איננה "באחריות" המשיבה 4. כל אדם רשאי לעשות כרצונו בתחנת רכבת, זולת אותם תחומים שבהם הסמיך המחוקק את המשיבה 4 להגביל את רשותו של אדם לעשות כרצונו.

70. תחנת רכבת איננה "אקסטריטוריה", שבה חרותם של אזרחים הופכת לפתע כפופה לרצונותיהם החופשיים של פקידי הרכבת. על כל פקיד רכבת לידע מה בתחום סמכויותיו ומה מחוצה להם ולהקפיד לא לחרוג מהם. העותר, כמי שמשתמש מפעם לפעם בשירותי המשיבה 4, יטען מנסיונו כי עיקרון זה לא נאכף, וכי לא מעטים הם פקידי הרכבת אשר נוהגים בנוסעים כנתינים חסרי זכויות.

ההוראה מושא עתירה זו היא ביטוי לתופעה רחבה יותר, והדבר נאמר כאן כדי לטעת את נושא העתירה בהקשרו. ראוי כי תצא, כחלק מפסק הדין בעתירה זו, אמירה המבהירה כי נוסעי המשיבה 4 אינם כפופים להוראותיהם של פקידי הרכבת זולת באותם נושאים שבהם ניתנה הסמכה מפורשת בחוק.

71. בפסיקה נקבע כי -

"כאשר הפעולה המינהלית שבנדון עלולה להביא לפגיעה בזכויות הפרט, אין הרשות יוצאת ידי חובתה בהצבעה על הוראת חוק כללית שיכולה להתפרש כמקור הסמכה לפעולתה. במקרה שכזה, על ההסמכה לפעולה להיות ברורה, מפורטת ומפורשת בחקיקה ראשית".

בג"ץ 6824/07 ד"ר עאדל מנאע נ' רשות המסים, סד(2) 479 (2010)

72. תשובת ב"כ המשיב 2 (נספח ג') מבקשת לעשות בדיוק את זה: "הצבעה על הוראת חוק כללית שיכולה להתפרש כמקור הסמכה לפעולתה", ללא פירוט מניח את הדעת.

חוסר מידתיות

אי קיום "מבחן הרציונליות"

73. העותר יוסיף ויטען כי אף אם יימצא כי קיים מקור סמכות תקף למתן ההוראה, היא עדיין נכשלת בבחינת המידתיות.

74. התכלית שאותם מבקשים המשיבים להגשים בהוראה ברורה על פניה:

74.1. ההוראה (נספח א') נפתחת במלים: "על מנת להעניק שירות טוב לרווחת כל נוסעינו חשוב להקפיד על מספר כללים".

74.2. בתשובת ב"כ המשיב 2 מיום 2.4.19 נכתב במספר מקומות כי המניע להוראה הוא "שיקולי בטיחות".

75. העותר, כמובן, לא מעלה על דעתו לטעון כי שירות טוב, רווחת נוסעים ובטיחותם אינן תכלית ראויה. ואולם על מנת למלא את דרישות פסקת ההגבלה נדרשים המשיבים גם לעמוד בדרישות המידתיות.

76. מן הידועות היא כי מבחן המידתיות מורכב משלושה מבחני משנה, וכי -

"מבחן המשנה הראשון קובע כי אמצעי חקיקתי, הפוגע בזכות אדם חוקתית, הוא ראוי אם הוא מתאים להשגת המטרה. זהו מבחן "ההתאמה" (FIT, GEEINGNAT) או מבחן "הקשר הרציונאלי". נדרש קשר של התאמה בין המטרה לבין האמצעי. האמצעי צריך להיות גזור להשגת המטרה. האמצעי צריך להוביל, באופן רציונאלי, להגשמתה של המטרה.

עא 6821/93 בנק המזרחי המאוחד בע"מ נ' מגדל כפר שיתופי, פ"ד מט(4) 221, בעמ' 436

77. ליבת טענת העותר לעניין המידתיות היא כי מבחן הקשר הרציונלי לא מתקיים. ההוראה אינה משרתת את רווחת הנוסעים ובטיחותם, וביטול ההוראה לא תפגע ברווחה ובבטיחות.

במכתב מיצוי ההליכים (נספח ב') שאל העותר במפורש על עבודת המטה שנעשתה בטרם ניתנה ההחלטה. כתשובה ציפה העותר, באמת ובתמים, לקבל העתק חוות דעת של מומחה בטיחות; או למצער יידוע בדבר קיומה של חוות דעת שכזו. שתי תשובות המשיבים מכזיבות לעניין זה.

78. לראשונה התיימרו המשיבים להמציא טעם הקושר בין התכליות לבין ההוראה בתשובתם מיום 12.6.19. להלן החלקים מהתשובה הכוללים טעמים (לכאוריים) אלה, וטענות העותר בנוגע אליהם:

טעמים שלא פורטו

79. בפתח התשובה האחרונה כותבת ב"כ המשיב 2 כי –

מטבע הדברים לא ניתן לפרט את מכלול שיקולי הבטיחות, שכן יש בכך כדי להפר את הביטחון והבטיחות ועלול לפגוע בשיגרת פעולתה של חברת הרכבת.

80. העותר יטען כי המשיבים מחויבים לשקיפות בעבודתם מכוח הדין, ובפרט מכוח חוק ההנמקות. "מטבע הדברים" איננו טעם המתיר השתמטות מחובת הנימוק שחלה על המשיבים, ומשכך יבקש העותר לראות בנימוקים שכן הובאו – אשר אינם עומדים כפי שיפורט להלן – את מכלול הטעמים לאיסור. ככל שהמשיבים גורסים כי קיים נימוק אשר אין מקום לחשפו בשל טעמים המצדיקים זאת בדין, היה עליהם לנמק זאת בפירוט הנדרש בדין.

עניין הדרגנועים

81. סעיף ב' במכתב התשובה האחרון נפתח במלים "עקב סיכון בטיחותי הנושאים רכב דו גלגלי לא יורשו להשתמש בדרגנועים". המכתב אינו מפרט מהו הסיכון הביטחותי הנעוץ בנשיאת רכב דו גלגלי בדרגנועים.

82. העותר יטען כי אין סיכון בטיחותי בנשיאת רכב דו גלגלי בדרגנועים:

82.1. מן הדין לבדו, היעדר הנימוק מעביר למשיבים את נטל ההוכחה לעניין זה מכוח הוראות סעיף 6 לחוק ההנמקות;

82.2. ברמה המהותית, העותר יטען כי כלי רכב דו גלגליים רבים תוכננו בדיוק לתכלית שאת קיומה אוסרת ההוראה: נשיאה באמצעים להסעת המונים, ורכיבה עליהם אל תחנות המוצא ומתחנות היעד. משכך, ובהיות דרגנועים כלי נפוץ ופופולרי בתחנות רכבת, מתכננים יצרני כלי הרכב הללו את מרכולתם כך שיוכלו להינשא בצורה נוחה ובטיחותית על גבי דרגנועים – ואף משווקים מאפיינים אלה לציבור, הכל כמפורט לעיל.

82.3. זאת ועוד: גם יצרני דרגנועים יודעים כי משתמשי רכב דו גלגלי נוהגים לשאת את כלי הרכב שלהם על גבי דרגנועים, ומתכננים אותם בהתאם. מאחר שפרקטיקה זו כה נפוצה ומקובלת, אם תיגרם חלילה תאונה שמקורה בתכנון דרגנוע באופן שאינו מותאם לנשיאת כלי רכב דו גלגלי, עלול יצרן הדרגנוע לשאת באחריות נזיקית כלפי נפגעי התאונה.

82.4. המשיבים לא פירטו במה נבדלים הדרגנועים בתחנות שבקו מושא ההוראה לבין דרגנועים בתחנות אחרות של המשיבה 4, או בדרגנועים במקומות רבים אחרים שבהם לא נוהג האיסור – לרבות מקומות הנתונים לפיקוח המשיב 2.

אמנם הדרגנועים בתחנת יצחק נבון הם ארוכים במיוחד, אולם זהו המצב רק ביחס למקובל בישראל. תחנת יצחק נבון רחוקה מלהיות תחנת הרכבת העמוקה בעולם, והשימוש בכלי רכב דו-גלגליים נשוא ההוראה נפוץ גם בתחנות המצוידות בדרגנועים עמוקים יותר.

עניין אכיפת האיסור על דרגנועים:

83. בהמשך סעיף א' למכתב התשובה מיום 12.6.19, נכתב:

מצב בו נוסע לא יישמע לאיסור, וירד דרגנוע אחד, יחייב אותו לחזור למפלס התחנה בדרגנוע, יחד עם כלי הרכב, ובכך לגרום לסכנה כפולה ומודעת. מצב זה מצריך כוח אדם מוגבר בתחנה כדי לאכוף את האיסור. קצב ההתנהלות בתחנה אינו מאפשר התנהלות בלתי מבוקרת בעניין.

84. נימוק זה מתיימר להבהיר כיצד אכיפת איסור השימוש בדרגנוע עלולה ליצור סיכונים ומצריכה אכיפה מוגברת. כדי להצדיק טיעון זה, על המשיבים להוכיח כי עצם הסעת כלי הרכב בדרגנוע הוא מסוכן – נטל שלא הורם על ידי המשיבים כאמור לעיל.

מניעת אפשרות לרכיבה בשטח התחנה

85. בסיפה של סעיף א' למכתב מיום 12.6.19 נכתב:

עוד יצויין כי עקב המרחקים ברציף, נשיאת רכב דו גלגלי עלול לגרום נסיעה באמצעותו, סיכון בטיחותי לנוסעים אחרים וצורך בהגברת האכיפה.

86. העותר יטען כי:

86.1. טעם זה רחוק מאוד מלהיות מידתי. הוא דומה לאיסור גורף על נסיעה ברכב שמא ייסע מישהו בגילופין; או איסור על בריכות ביתיות שמא מישהו יטבע.

86.2. ברור כי בנוגע לתכלית זו ההוראה אינה עומדת במבחן **החלופה הפוגעת פחות**, המהווה חלק מבחינת המידתיות. קנס גבוה או ענישה מחמירה למי שייתפס רוכב ברציפים הוא חלופה אשר פגיעתה ממוקדת במי שיבחר לעבור על החוק, ולא במי שבחר לנהוג כחוק. פגיעה בזכויותיהם של כל שאר משתמשי הרכב הדו-גלגלי מהחשש שמי מהם יחליט לעבור על החוק היא פגיעה שאינה מידתית.

86.3. זאת ועוד: המכתב מתייחס ל"מרחקים ברציף", מבלי לפרט למה הכוונה. העותר אינו יודע מה אורך הרציפים בתחנת יצחק נבון, אולם העותר יטען כי אורך הרציף אינו רלוונטי. אם קיים חשש שמרחקי תנועה ארוכים במיוחד של נוסעים "יעודדו" נסיעה בלתי חוקית ומסוכנת על גבי הרציפים (חשש שלא הוכח), אזי מה שרלוונטי הוא המרחק שאותו נוהגים נוסעים ללכת. העותר יעיד מניסיונו כי מקצה גרם המדרגות למפלס הרציף בתחנת יצחק נבון ועד לדלת קרונות הרכבת המרחק הוא מטרים בודדים, מרחק אשר אינו מקים את החשש שבתשובת המשיבים. **בפרט, לא באופן המבדיל את תחנת יצחק נבון מתחנות אחרות, שבהן המרחק בין המדרגות לבין פתח הרכבת הוא דומה ואף גדול יותר.**

עניין המעליות:

87. בסעיף ב' למכתב נכתב כך:

מעליות התחנה תוכננו להעלות נוסעים בצורה מווסתת בין המפלסים, קיים חשש שכבודה חריגה תפגע בהספק כמות הנוסעים המשתמשים במעליות, וכי משך הזמן שיידרש לנוסעים לצאת מהרציף עד למפלס היציאה יתארך. מעליות הירידה והעליה לרציפים אינן מותאמות לשימוש רב קיבולת של כלים דו גלגליים מעל גודלו של תיק נשיאה. שימוש כזה, באופן שוטף, יפגע במעליות. עוד יצויין כי הובלת כלי רכב דו גלגליים במעליות יפגעו בשירות לנוסעים בעלי מוגבלות ותגרם חבלה לנוסעים אלה ולציודם.

88. העותר יטען כי טעם זה אינו מתיישב עם ההיגיון הסביר: עסקינן בקו המחבר את נמל התעופה הבינלאומי המרכזי של ישראל, עם העיר הגדולה ביותר בה, שהיא גם בעלת תנועת תיירים משמעותית. שיעור גבוה מהנוסעים המשתמשים בקו מלווים במזוודות גדולות המלוות אותם בטיסות, שנפחן ומשקלן עולים בהרבה על זה של כלי רכב דו גלגליים.

89. בטעמים שבעטיים טוענים המשיבים כי הובלת כלי הרכב במעלית היא מסוכנת, לא קיים כל הבדל בין כבודת יד מסוג כלי רכב דו גלגלי, לבין כבודת יד מסוג מזוודה. היטפלות המשיבים דווקא לכלי הרכב הדו-גלגליים מתמיהה ושרירותית.

העומס בתחנות אחרות:

90. בסעיף ג' למכתב, נכתב:

מגבלות העומס רק צפויות לגבור בתחנות מודיעין וההגנה, ובכך לסכן את הנוסעים

91. בכל הכבוד, העותר יטען כי אין כל קשר בין האמור לבין ההוראה.

קושי בחילוץ

92. בסעיף ד' למכתב, נכתב:

תוואי הנסיעה של קו יצחק נבון כולל מנהרות וגשרים אשר חילוץ נוסעים ממנו הינו מורכב וכולל אפשרות לחילוץ באמצעות סולמות ובמחלצת. כל אלה אינם אפשריים בשילוב עם כלים דו-גלגליים, והדבר עלול למנוע חילוץ מהיר ובטוח של נוסעים.

93. העותר יטען כי כדי שנימוק זה יעמוד, גם כאן על המשיבים להבהיר במה נבדלו כלי רכב דו-גלגליים מסוגים אחרים של כבודות, כגון מזוודות, אשר הסעתן בקו רכבת לשדה התעופה הינו שכיח ומתבקש.

94. עוד על המשיבים להבהיר האם נשקלו אמצעי בטיחות אשר נעשה בהם שימוש בקווים עתירי מנהרות וגשרים אחרים ברחבי העולם, שבהם לא נאסרה נשיאת כלי רכב דו-גלגליים.

סכנת התלקחות:

95. בסעיף ה' למכתב, נכתב:

פוטנציאל סכנת התלקחות מסוללות במערכי כלי הרכב, ולהבדיל מקורקינטים

96. העותר יטען כי המשיבים אינם יכולים לבדות סיכונים בלתי קיימים כתירוץ להוראה דרקונית ושרירותית. אין סכנת התלקחות בסוללות כלי הרכב, והמשיבים אף לא התיימרו לבסס טענה מופרכת זו.
97. רוב מוחלט של כלי הרכב נשוא ההוראה מיובאים וכפופים לבדיקות מחמירות של מכון התקנים על כל מכלוליהם. משנבדקו כלי רכב אלה ונמצאו בטיחותיים על ידי מכון התקנים, מנועים המשיבים מלהגביל את השימוש בהם.
98. זאת ועוד: ההוראה חלה גם על כלי רכב דו גלגליים ללא סוללה.
99. על המשיבים להבהיר במה הטענה הזו מחריגה את הקו נשוא האיסור מקווים אחרים שבהם האיסור לא חל.

קרונות ייעודיים להסעת אופניים

100. בשולי הדברים, ובהתייחס למכלול טענות המשיבים הנוגעות להסעת כלי הרכב מושא ההוראה ברכבת (להבדיל מהטענות הנוגעות לנשיאתם בתחנה) ישיב העותר כי הרכבות המשמשות את המשיבה 4 בקו נשוא ההוראה מצוידות, ככלל, בקרון ייעודי המתוכנן לנשיאת אופניים אף כשאינן מקופלות. העותר יטען כי בכל עשרות נסיעותיו בקו מאז רכש את הגלגיוע ועד למועד כתיבת העתירה בדק ומצא קרון כאמור בקצה המזרחי של הרכבת.
101. משציידה המשיבה 4 את רכבותיה בקרונות ייעודיים לנשיאת אופניים, מנועה היא מלטעון כי נשיאתם ברכבת אינה בטיחותית. ואם באופניים בגודל מלא אין סכנה, קל וחומר שהיא אינה מתקיימת בגלגיוע מתקפל.

ההוראה בטלה בהיותה מפלה

102. מההוראה (נספח א') ומשתי תשובות המשיבים עולה בבירור כי ההוראה תקפה אך ורק לקו המחבר בין תחנת ירושלים יצחק-נבון לבין תחנת נתב"ג. ההוראה אינה חלה, ומשכך גם פגיעתה אינה מתקיימת, ביחס לכל קווי הרכבת האחרים בישראל. זוהי הפליה.
103. העותר ער להבדלים בין קו זה לבין קווים אחרים: זהו הקו היחיד במסילה הארצית המונע בחשמל; חלק ניכר ממנו עובר במנהרות ארוכות ולתחנת יצחק-נבון מבנה ייחודי. אפשר שיש לקו זה מאפיינים ייחודיים נוספים אשר העותר אינו ער להם.
104. ואולם אין בהבדלים אלה כדי להצדיק את ההפליה, אם אין המשיבים מציגים טעם הקושר בין ההוראה המפלה, לבין המאפיינים הייחודיים של הקו.
105. בפסיקה נקבע כי –

"הזכות לשוויון נפגעה באופן שאינו עולה בקנה אחד עם פסקת ההגבלה, שכן לא הובהרה כלל התכלית של אותה הפליה".

בג"ץ 8487/03 ארגון נכי צה"ל נ' שר הבטחון, סב(1) 296 (2006)

ובמקום אחר :

"עצם הרלוואנציה של השונות, ואת מידתה, יש לבחון, בכל מקרה נתון, בשים לב למטרה הפרטיקולרית שלשם השגתה מיושמת ההבחנה. לאמור: הזיקה הנדרשת בין התכונות המיוחדות המצויות באחד ואינן מצויות בזולתו, לבין המטרה שלשם השגתה מותר להעדיף את האחד על פני האחר, חייבת להיות ישירה וקונקרטיית"

בגץ 4541/94 אליס מילר נ' שר הביטחון, פ"ד מט(4) 094

106. אכן, על מנת לקיים את דרישות פסקת ההגבלה על המשיבים להסביר לא רק את הקשר הרציונלי בין ההוראה לבין בטיחות ורווחת הנוסעים באופן כללי, אלא גם להבדלים בין הקו נשוא ההוראה לבין קווים אחרים.
107. סוגיית ההפליה בין הקו נשוא העתירה לבין קווים אחרים נשאלה מפורשות במכתב מיצוי ההליכים (נספח ב') וביתר הדגשה במכתב העותר מיום 3.4.19 (נספח ד'), ואולם המשיבים לא הראו כל טעם לאפליה זו.

היעדר קציבת מועד

108. המשיבים בתשובותיהם התייחסו לכך שאחד הטעמים להוראה הוא היותו של הקו נשוא ההוראה בתקופת הרצה. כל הטענות שהעלה העותר עד כה תקפות גם לשאלת תקופת ההרצה, אולם עצם הטענה – הסתומה – מעלה טענה נוספת: המשיבים לא כללו בתשובותיהם תאריך יעד לסיום ההרצה וביטול ההוראה. משכך יש לדחות את טענתם כאילו ההוראה היא זמנית.

ה. סיכום

109. העותר הוכיח בעתירה זו כי –
- 109.1. האפשרות לשאת עימו את הגלגיוע היא חלק מזכות הקניין שלו, וכי ההוראה מקפחת זכות זו בניגוד להוראת סעיף 3 לחוק היסוד ;
- 109.2. המשיבים אוכפים את ההוראה, וזאת מבלי שניתנה "מכוח הסמכה כדין" – זאת כל עוד לא מתפרסמת תכנית ההפעלה ברשומות, וההוראה כלולה בתכנית הפעלה זו.
- 109.3. ההוראה לא מקיימת את דרישות הסבירות משום שהמשיבים לא הראו קשר רציונלי בין ההוראה לבין התכליות שלה היא נועדה.
- 109.4. ההוראה מפלה בין נוסעי הקו נשוא ההוראה לבין נוסעי קווים אחרים, וזאת מבלי שהמשיבים הראו כל טעם להפליה זו.
110. לאור כל האמור מתבקש בית המשפט לקבל את העתירה וליתן צו על תנאי כמבוקש בפתיחתה.
111. עתירה זו נתמכת בתצהירו של העותר.

זיו מאור, עו"ד

העותר

תצהיר

אני, זיו מאור, נושא ת"ז 039561105, מצהיר בזה כי העובדות הכלולות בעתירתי הנ"ל נכונות לפי מיטב ידיעתי ואמונתי.

זיו מאור

אני, עו"ד רן שטיינברג, מאשר בזה כי ביום 30.6.19 הופיע בפניי זיו מאור, המוכר לי אישית, במשרדי ברח' כנפי נשרים 15 בירושלים. לאחר שהזהרתיו כי עליו לומר את האמת וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר את נכונות תצהירו וחתם עליו בפניי.

רן שטיינברג, עו"ד