

בית המשפט המחוזי בירושלים

2015 יול 16
37820-05-12

ת"צ 37820-05-12 רז ואח' נ' סיטיפס בע"מ

תמר בזק רפפורט

השופטת

1. שושנה רז
2. יעל הלוי
3. אופיר ניזרי
4. סמדר אדלשטיין
5. אביגיל שפרין
6. דנה אברבוך
7. מלכה אוחנה

המבקשים

ע"י עו"ד יוסי חביליו

- נגד -

סיטיפס בע"מ
ע"י עו"ד רוני ליבסטר
עו"ד טל אביגדורי

המשיבה

פסק דין

1. בקשה לאישור תובענה כייצוגית בעניין "חיוב מוגדל" המוטל על נוסעי הרכבת הקלה בירושלים, בגין נסיעה בלא כרטיס מתוקף.

רקע

2. החל מיום 19.8.11 פועלת בירושלים רכבת חשמלית קלה להסעת המונים, מכוח הסכם זיכיון עליו חתומה המשיבה (להלן – סיטיפס) עם מדינת ישראל (להלן – הרכבת הקלה). הלכה למעשה, ובהתאם להוראות הסכם הזיכיון, מופעלת הרכבת הקלה בידי קבלן הפעלה מטעם סיטיפס.

3. התשלום עבור הנסיעה ברכבת הקלה נעשה באופן שונה מכפי שהיה מקובל בתחבורה הציבורית בעיר ובארץ קודם לכן. כך, בניגוד למה שהיה מקובל, על האדם המעוניין לנסוע ברכבת הקלה, לרכוש קודם לעלייה לרכבת הקלה "חוזת נסיעה" בכרטיס נייר חד פעמי או באמצעות כרטיס "רב קו", המאפשר טעינות חוזרות, או לחלופין לרכוש כרטיס "חופשי חודשי". את הכרטיס יש להעביר במכונת תיקוף הנמצאת בקרון הרכבת הקלה, מיד עם העלייה לקרון (סעיף 16 לפקודת מסילות ברזל [נוסח חדש], תשל"ב-1972 (להלן – פקודת מסילות הברזל)). לא קיימת בקרה בכניסה לרכבת הקלה אודות רכישת הכרטיס ואודות תיקופו, ולא ניתן לרכוש את הכרטיס לאחר העלייה לרכבת הקלה, בקרון הרכבת. הרכבת הקלה היא, אפוא, "מערכת הסעת המונים פתוחה", אשר מאפשרת לנוסעים לעלות לרכבת באופן חופשי כנגד רכישת כרטיס מראש ותיקופו בקרון הרכבת. הבקרה על ביצועם של תשלום בגין הנסיעה ותיקוף כדין נעשית באופן מדגמי ובדיעבד, באמצעות פקחים הפוקדים מעת לעת את קרונות הרכבת ובודקים אם בידי כל אחד מן הנוסעים כרטיס מתוקף כדין.

4. אדם הנוסע ברכבת ללא כרטיס או ללא כרטיס מתוקף, מחויב לשלם את דמי הנסיעה בתוספת "פיצוי כספי" (סעיף 17א לפקודת מסילות הברזל). שיעור הפיצוי הכספי ברכבת הקלה נקבע על ידי שר התחבורה על סך של 180 ₪ (תקנה 23 לתקנות מסילות הברזל (הוראות שונות – מסילת ברזל מקומית), תשע"ב-2011; להלן – תקנות מסילות הברזל (הוראות שונות)). על פי הוראת סעיף 17 לפקודת

PsakDin®

אתר המשפט הישראלי

מסילות הברזל, דמי הנסיעה והפיצוי הכספי ישולמו לפקיד הרכבת (דמי הנסיעה בתוספת הפיצוי הכספי מכונים בפקודת מסילות הברזל "החיוב המוגדל", וכך הם יכנונו להלן). אם לא שולם החיוב המוגדל על אתר, מוסר פקיד הרכבת לחייב בתשלום דרישה בכתב לפרוע את החיוב המוגדל.

5. על פי הוראת תיקון מס' 7 לפקודת מסילות הברזל (שחוקקה ביום 12.11.12, כחצי שנה לאחר המועד בו הוגשה התובענה), ניתן לחלוק על חיוב מוגדל בהשגה שתוגש לבעל היתר להפעלת הרכבת ועל החלטה בהשגה זו ניתן לערור לפני ועדת ערר המוקמת בידי שר התחבורה ושר האוצר (סעיף 46ב1 לפקודת מסילות הברזל). עובר לתיקון זה, אדם שסבר שחיוב שלא כדין, יכול היה לפנות רק אל בעלת היתר, סיטיפס, שקיימה מנגנון פנימי לבירור השגות כנגד חיובים מוגדלים, ולא אל ועדת הערר שטרם כוננה בדיון.

6. כאמור, החל מיום 19.8.11 מסיעה הרכבת הקלה נוסעים, אולם בתחילה נעשתה ההסעה ללא תשלום. ביום 30.11.11 ניתן אישור משרד התחבורה להפעלת מערכת הכרטוס. אישור זה פורסם בילקוט פרסומים מיום 1.12.11 (נספחים 1 ו-2 לתשובת סיטיפס), וממועד זה נגבה תשלום בגין הנסיעה ברכבת הקלה.

7. על רקע זה, פנו המבקשים בבקשה לאישור תובענה כייצוגית בטענה כי סיטיפס גובה חיוב מוגדל שלא כדין, בין אם על שום שהתקנות שקבעו את שיעור החיוב המוגדל לוקות בחוסר סבירות קיצוני, העולה כדי חריגה מסמכות, ובין אם על שום שסיטיפס מיישמת את התקנות באופן לקוי ולא ראוי. במסגרת זו, פורט עניינם של שבעת המבקשים, שלהשקפתם, חויבו בחיוב מוגדל שלא כדין, תוך שהם מוסיפים וטוענים כי פניית הפקחים אליהם ברכבת הקלה נעשתה בצורה לא ראויה, שלא בנימוס, כמחויב בהתאם לדין (תקנה 7 לתקנות מסילות הברזל (הוראות שונות)), וגרמה להם עוגמת נפש ואי נעימות רבה. כך, המבקשת מס' 1, גב' שושנה רז, מציינת כי ביום 29.3.12 עלתה על הרכבת הקלה בסמוך למקום עבודתה והעבירה את הכרטיס במכשיר התיקוף, ואזי נדלקה נורה צהובה (כפי שיובהר בהמשך, במכשיר התיקוף נדלקת נורה ירוקה כאשר התיקוף מבוצע ומושלם, ונורה אדומה

כאשר יש תקלה ואין תיקוף מושלם). או אז, העבירה את הכרטיס במכשיר התיקוף פעם שנייה ושוב הבהבה הנורה. בשעה שעלו הפקחים לרכבת, היא פנתה אליהם בציון העובדות הנ"ל, אך לטענתה, אלו נהגו בה שלא בכבוד ורשמו לה דו"ח; המבקשת מס' 2, גב' יעל הלוי, מציינת כי ביום 18.2.12 עלתה לרכבת כשבידיה כרטיס "חופשי חודשי", אותו ניסתה להעביר במכשיר התיקוף, אך המכשיר לא הגיב. בעקבות כך, סברה שאין צורך להעביר כרטיס "חופשי חודשי" במכשיר התיקוף ואזי הושת עליה חיוב מוגדל והיא נאלצה לרדת מן הרכבת. גב' הלוי מציינת, כי לאחר שהוצא הדו"ח, אמר לה הפקח שעליה להתקשר אל המשיבה ואזי אותו דו"ח יבוטל, וכי הוא רשם את הדו"ח משום שאין לו שיקול דעת בעניין וכך הונחה לעשות; המבקש מס' 3, מר אופיר ניזרי, מציין כי ביום 18.3.12 ביקש לרכוש כרטיס לרכבת הקלה ולמטרה זו הכניס למכשיר שטר של 20 ₪, אך המכונה לא משכה את השטר, כך שהוא פנה לטעון את כרטיס ה"רב קו" שברשותו באמצעות תשלום בכרטיס אשראי. את כרטיס ה"רב קו" הוא תיקף ברכבת, אך כשהכרטיס נבדק בידי הפקחים, הם טענו כי הוא לא שילם עבור הנסיעה, ושלושה פקחים "כיתרו" אותו וחסמו את דרכו. על אף שהסביר להם כי מדובר בטעות, עמדו על דבריהם, והונפקה לו דרישה לחיוב מוגדל; המבקשת מס' 4, גב' סמדר אדלשטיין, מציינת כי ביום 29.1.12 עלתה לרכבת הקלה כשבידיה כרטיס "רב קו" טעון, אותו העבירה במכונת התיקוף. בעת ההעברה, נדלקה במכונת התיקוף נורה אדומה, ולפיכך ניגשה המבקשת 4 אל הפקחית שהייתה במקום, אשר הסבירה לה כי נראה שמדובר בהטענה שנעשתה קודם שהחל התשלום על נסיעות ברכבת הקלה וכי הכרטיס טוב לשימוש בנסיעה באוטובוסים בלבד. המבקשת 4 החליפה דברים עם אותה פקחית, ואזי הצטרפו אליה שלושה פקחים נוספים וכל אלו דרשו מהמבקשת 4 להציג לפנייהם תעודת זהות. המבקשת 4, מצדה, ביקשה לשלם עבור הנסיעה או לרדת מן הרכבת, אך הם עמדו על כך שיינתן לה "קנס", מילה שהשימוש בה הכניס את המבקשת 4 לשוק ולהלם. מבקשת זו מציינת כי הפקחים ציינו לפנייה, כי בכל מקרה של תקלה, עליהם לרשום לנוסע קנס ואסור להם להפעיל שום שיקול דעת; המבקשת מס' 5, גב' אביגיל שפרין, עלתה לרכבת הקלה ביום 14.3.12, כשעמה עגלה ובה בנה התינוק. המבקשת 5 תיקפה את כרטיס ה"רב קו" עבור נוסע אחד בלבד, משום שידעה שתינוקות אינם חייבים בכרטיס. הפקח במקום אמר לה "שיצא חוק חדש שצריך לשלם כרטיס גם עבור עגלת התינוק". בהמשך לדין ודברים שהיה בינה לבין הפקח, הוא אמר לה, לדבריה, שהוא יעזור לה וביקש כי תמסור לו את תעודת הזהות שלה. המבקשת 5 עשתה כן, ואזי הנפיק לה הפקח דרישת חיוב מוגדל, אך אמר לה שהיא תוכל

לבטל אותה. המבקשת 5 הציעה לשלם עבור הנסיעה או לרדת מן הרכבת, ואף ביקשה לקבל את תעודת הזהות לידיה, ובשלב זה הגיעו למקום פקחים נוספים שלא נשאו תגי זיהוי והם לא החזירו לה את תעודת הזהות. המבקשת 5 התחילה לבכות בגלל הלחץ, והפקחים צחקו עליה; המבקשת מס' 6, גב' דפנה אברבוך, עלתה לרכבת הקלה ביום 22.2.12, כשבידיה כרטיס חד פעמי, שנרכש יום קודם לכן (ב - 21.2.12). כשהעבירה היא את הכרטיס במכונת התיקוף, גילתה כי הוא איננו נקרא. או אז, פנתה אל הפקח מיזמתה, וזה הנפיק לה דרישה לחיוב מוגדל. משירדה מן הרכבת, חיפשה בתחנה כיתוב האוסר שימוש בכרטיס שנרכש שלא ביום הנסיעה, ולא מצאה הוראה שכזו. לטענת המבקשת 6, בעקבות זאת היא ניסתה להתקשר למשרדי סיטיפס כדי לברר איך מגישים ערעור, ולא זכתה למענה מספק. או אז, שלחה מכתב אל סיטיפס, שלא נענה (מבקשת מס' 7 לא התייצבה לחקירה על תצהירה והוא נמחק).

8. המבקשים כולם מציינים כי חוו אי נעימות, כעס, תסכול, עוגמת נפש ופגיעה בשם הטוב בגין האירועים הנזכרים. בגין כך, דרשו הם סעד של ביטול החיובים המוגדלים שהושתו מאז הקמת הרכבת הקלה וכן החזר תשלומים שנעשו בגינם, כמו גם פיצוי בגין עוגמת נפש ונזק לא ממוני בסך של 3,000 ₪ לכל מי שהושת עליו חיוב מוגדל.

9. בתשובה לכך, טענה סיטיפס כי החיוב המוגדל נגבה מכוח סמכות מפורשת שניתנה לכך בהוראות הדין, הוראות שנועדו לשרת תכלית ראויה, ומכל מקום אין להתיר תקיפתן העקיפה במסגרת דנן. בנוסף, התייחסה סיטיפס לעניינם הפרטני של המבקשים השונים, ופירטה מדוע נהגו הפקחים כפי שהיו מחויבים על פי דין, שעה שהושת על המבקשים חיוב מוגדל משום שלא היה בידי מי מהמבקשים כרטיס מתוקף. בהתייחס למבקשת 1, גב' שושנה רז, נטען כי מגרסתה שלה עולה כי היא לא ביצעה תיקוף של הכרטיס, משום שכפי שהיא מציינת, נדלקה נורה צהובה במכונת התיקוף, ולא נטען כנגד כך כי נדלקה נורה הירוקה המלמדת על תיקוף כדיון. עוד צוין, כי פלט התיקופים של מבקשת זו, מלמד כי בבוקר יום האירוע, בשעה מוקדמת יותר, תוקף כרטיס ה"רב קו" של מבקשת זו, כך שמערכת התיקוף ידעה "לקרוא" את כרטיס ה"רב קו" של המבקשת 1, כאשר היא אכן העבירה אותו לצורך תיקוף; בהתייחס למבקשת 2, גב' יעל הלוי, נטען כי גם

מדבריה שלה ניתן ללמוד כי נסעה ברכבת הקלה ללא קיום חובת התיקוף, שכן היא עצמה מציינת כי העבירה את כרטיס ה"חופשי חודשי" שלה במכשיר התיקוף, ללא שהמכשיר הגיב לכך, והמשיכה בנסיעתה אף שלא הצליחה לתקף את הכרטיס; בהתייחס למבקש 3, מר אופיר ניזרי, צוין כי הלכה למעשה, הוא לא השלים את טעינת כרטיס ה"רב קו" בטרם עלה לרכבת הקלה, ובהתאם נאמר במכתב חברת האשראי שצורף כנספח י' לבקשה, כי עסקת התשלום שביקש מבקש 3 לבצע לשם טעינת ה"רב קו" הנטענת, "לא חויבה בפועל", כך שמדובר בנסיעה ללא תשלום; בהתייחס למבקשת 4, גב' סמדר אדלשטיין, הוסבר כי זו טענה את כרטיס ה"רב קו" שלה אצל "אגד", באמצעי כרטוס שאינם מתאימים לנסיעה ברכבת הקלה, כך שגם זו נסעה, למעשה, ללא תשלום בגין הנסיעה ברכבת הקלה; בהתייחס למבקשת 5, גב' אביגיל שפרין, נטען כי החובה לשלם עבור עגלת ילדים שאיננה מקופלת נקבעה בדין (צו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים) (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), תשס"ג-2003), וכי דרישה זו אף פורסמה בכרזות מטעם סיטיפס, כמו גם באתר האינטרנט של סיטיפס וחומר ההסברה שחולק בתחנות הנסיעה של הרכבת הקלה, כך שגם מבקשת זו נסעה, למעשה, ברכבת הקלה שלא כדין; בהתייחס למבקשת 6, גב' דפנה אברבוך, צורפו מספר פרסומים אשר יפורטו להלן, בהם יידעה סיטיפס את הנוסעים בכך שכרטיס נסיעה בודד תקף ליום הרכישה בלבד. הוסבר כי הדבר נעשה למניעת הונאה ו"מחזור כרטיסים" בידי נוסעים שירכשו כרטיס חד פעמי וייסעו ברכבת הקלה פעמים רבות כשהוא בידיהם, ללא תיקוף, כך שגם כאן מדובר בנסיעה שלא כדין. עם זאת, הוסיפה סיטיפס כי הלכה למעשה, החיוב המוגדל לגבי מבקשות 2, 4, 6 ו-7, בוטל בידיה לפני משורת הדין, כך שאין להם עילה אישית. בהקשר זה נטען, כי אין מקומן של טענות פרטניות כנגד חיוב מוגדל זה או אחר שהושת על נוסע בזמן מסוים, כמו גם טענה כנגד התנהגות לא הולמת של פקיד רכבת זה או אחר, בגדרי תובענה ייצוגית. מדובר בעניינים שיש לבררם במסגרת פרטנית, כפי שנעשה לא אחת בבית המשפט לתביעות קטנות, ולא בהליך דנן.

10. המבקשים מצדם הגיבו לתשובות הפרטניות שנתנה סיטיפס בהתייחס למבקשים 1-4 ו-6, והטעימו כי בידי המבקשים כולם היה כרטיס נסיעה (תוך שלא הכחישו כי הכרטיס לא היה מתוקף, אף כי לדבריהם, שלא באשמתם אלא בשל מחדלי סיטיפס). כך, מבקשת 1, גב' שושנה רז, טענה כי אכן ידעה שקיימת חובה

לתקף, אלא שלדבריה, מכשיר התיקוף לא היה תקין ולכן היא פנתה לפקח מיוזמתה; המבקשת 2, גב' יעל הלוי, טענה כי אביה חתם בשמה על כתב ויתור לטובת סיטיפס, עם ביטול החיוב המוגדל, ולא היא עשתה זאת; המבקש 3, מר אופיר ניזרי, טען כי למיטב הבנתו, טען את ה"רב קו" שלו באמצעות כרטיס האשראי לפני שעלה לרכבת, והתקלה הייתה במכונה, ולא אצלו, וכי פנה אל סיטיפס בבקשה לביטול דרישה לחיוב מוגדל, אך בקשתו נדחתה, למרות שהיה מקום להיעתר לה; המבקשת 4, גב' סמדר אדלשטיין, טענה כי עת שהונפק לה כרטיס ה"רב קו" על ידי אנשי סיטיפס, נאמר לה שהוא טוב לנסיעה באוטובוס וברכבת הקלה גם יחד, ואף נהג האוטובוס, אצלו הטעינה את הכרטיס, אמר כי ההטענה יפה הן לאוטובוס והן לרכבת הקלה, וכי היא לא ראתה כל פרסום שונה. בהתייחס לטענה כי החיוב שהוטל עליה בוטל, היא משיבה כי הדבר נודע לה אך מתשובת סיטיפס לתובענה; המבקשת 6, גב' דפנה אברבוך, שבה ומדגישה את תום לבה עת עלתה לרכבת כשבידה כרטיס שלא נרכש ביום הנסיעה, וכי האפשרות לרכוש מספר כרטיסים חד פעמיים גם יחד, מטעה לחשוב כי מדובר בכרטיסים שניתן להשתמש בהם לאורך זמן, ולא רק בו ביום, וכי הנפקת כרטיסים התקפים ליום הרכישה בלבד, איננה סבירה והמגבלה שבכרטיס החד פעמי לא הייתה ידועה לה כלל ועיקר.

11. המבקשים הוסיפו והבהירו מדוע, לטעמם, טענותיהם עומדות על אף דברי סיטיפס, והדגישו את טענותיהם בדבר אי סבירות הוראת הדין בדבר חיוב מוגדל והיישום הלא ראוי של הוראות אלו. בתשובתם, אף הפנו המבקשים לדברי מ"מ מנכ"ל משרד התחבורה, שאמר בדיון בוועדה לפניית הציבור בכנסת, כי ברכבת הקלה יש ליקויים בכרטוס, בהסברה, בקנסות, בערר ובהתנהלות הפקחים. בהמשך, ברשות בית המשפט, הוגש תצהיר משלים מטעם סיטיפס בהתייחס לטענות העובדתיות שחידשו המבקשים בתגובתם.

12. בין לבין, התקבל אצל המבקשים מידע מסיטיפס, מכוח החלטתי מיום 25.12.13 ומכוח החלטת בית המשפט העליון מיום 6.8.14 בתיק רע"א 1579/14, בכל הנוגע להנחיות שניתנו לפקידי הרכבת, להימנע ממתן דרישות לחיוב מוגדל לפני משורת הדין, בנסיבות הנזכרות שם; בנוגע להפסקת העסקת פקידי רכבת

מסוימים ממועד הפעלת הרכבת ועד אוגוסט 2012; ובנוגע למספר הדו"חות שניתנו בידי סיטיפס עד נובמבר 2014, בהתפלגות חודשית.

13. בסופה של דרך, ביום 13.4.15, נחקרו המצהירים מטעם המבקשים (למעט מבקשת 7, שלא התייצבה לחקירתה, כך שתצהירה נמחק). כך גם נחקר המצהיר מטעם סיטיפס. ביום 16.4.15 נשמעו סיכומים בעל פה.

דין

14. אחר שעיינתי בחומר שבא לפניי ושנשמעו הטיעונים, סבורני כי אף אם המבקשים, שנסעו ברכבת בתום לב, בלא כל כוונת הונאה, חוו אי נעימויות במגיעיהם אל מול פקחי הרכבת הקלה, אין עניינם מצדיק אישור תובענה כייצוגית, כמוצע בידיהם. להלן אבחן, אחת לאחת, את הטענות המהותיות שבבסיס הבקשה ואת הסיכוי כי הן תתקבלנה במסגרת התובענה העיקרית, אילו הייתה מאושרת כייצוגית, ואף אתייחס למידת תאימותן של חלק מהטענות להליך של תובענה ייצוגית.

אשר לטענה כי גובה החיוב המוגדל מופרז ואחיד באופן בלתי סביר

15. בבקשתם, טוענים המבקשים כי החיוב המוגדל, העומד על סך של 180 ₪, בצירוף דמי הנסיעה, איננו סביר, איננו מידתי והוא מופרז בצורה קיצונית. על פי הנטען, מדובר בחיוב שגדול פי 27 ממחיר הנסיעה. המבקשים טוענים כי היחס בין דמי הנסיעה לבין החיוב המוגדל ברכבת ישראל נמוך במידה ניכרת מן היחס האמור. בנוסף, טוענים המבקשים, כי קיומו של חיוב מוגדל בשיעור אחיד וגבוה לגבי כל מי שאין בידיו כרטיס מתוקף, פסול ובלתי סביר. לדעתם, יש מקום להבחין, כפי שלדבריהם מקובל ברכבת ישראל, בין מי שלא רכש כרטיס כלל; בין מי שרכש כרטיס אך לא תיקף אותו; בין מי שבידיו כרטיס "חופשי חודשי" שלא תוקף; ובין מי שנסע ללא כרטיס מתוקף שעה שהייתה תקלה במכונת רכישת הכרטיסים או במכונת התיקוף.

16. אשר לטענה כי מדובר בסכום גבוה יתר על המידה – בשים לב למאפייני מערכת החיוב של נוסעי הרכבת הקלה, ובהיותה "מערכת פתוחה" שהאכיפה בה מדגמית, הרי שנראה כי קביעת סכום חיוב מוגדל גבוה במידה ניכרת מסכום דמי הנסיעה, הינו מתבקש. בנוסף, בנספח 2 לתצהיר המשלים, פירטה סיטיפס עשרות דוגמאות למדינות בהן היחס בין דמי הנסיעה לחיוב המוגדל הינו פי 19 עד פי 356, כך שהכפלת דמי הנסיעה באי אילו עשרות פעמים מקובל בלא מעט מקומות ברחבי העולם. אל מול אלו, מלבד טיעון כללי כי יחס של פי 27 אינו יחס סביר, לא העמידו המבקשים כל טיעון באשר לפרמטרים המתאימים לקביעת היחס הסביר בין דמי הנסיעה לבין שיעור החיוב המוגדל. שיעור החיוב המוגדל נקבע בידי שר התחבורה, בתקנה 23 לתקנות מסילות הברזל (הוראות שונות), אשר הותקנו, כאמור בהן, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת. מדובר בתקנות ייעודיות שהותקנו לצורך הפעלת הרכבת הקלה, ובוודאי שהן נהנות מחזקת תקינות מעשי המינהל. לא ניתן להסתפק בטיעון סתמי כנגדם, כי קבעו הם "סכום מופרז", שעה שטיבעה של המערכת הפועלת ברכבת הקלה מחייב פער ניכר ביותר בין עלות דמי הנסיעה לבין שיעור החיוב המוגדל, והפער הנוהג בירושלים בא בגדרי המקובל במדינות רבות.

17. זאת ועוד, אף כי בעניין ת"צ (ירושלים) 1786-10-10 קישון נ' מדינת ישראל, נפסק כי בנסיבות מסוימות ניתן לתקוף חוקיותן של תקנות בתקיפה עקיפה במסגרת תובענה ייצוגית מינהלית, הרי שלא נראה כי התובענה הייצוגית שלפניי מהווה מסגרת מתאימה למהלך זה. לתובענה זו שלפניי לא צורף מתקין התקנות כמשיב, וממילא לא ניתן לברר את השיקולים שעמדו בבסיס התקנת התקנות מפי מי שהתקין ובירור ההשלכות במלואן (ת"צ (ירושלים) 9535-03-12 מונצ'רס נ' חברת הגיחון בע"מ; ת"צ (ירושלים) 40779-05-12 דורון שטרן נ' דרך ארץ הייוויז (1997) בע"מ; ת"צ (מרכז) 1566-08-07 סקובייץ' נ' סלקום ישראל בע"מ). לא היה, אפוא, מקום לתקיפה עקיפה של התקנות במסגרת התובענה שלפניי, אף אילו פורטה בה תשתית מספקת לטענת אי הסבירות, דבר שלא נעשה במסגרת התובענה דנן, מלבד טיעון כללי וסתמי, כאמור. בהקשר זה יצוין, כי מדובר בתקיפה עקיפה שתכליתה, בין היתר, השבת סכומים שנגבו בעבר, בהסתמך על הוראות דין. כפי שנפסק ברע"א 729/04 קו מחשבה בע"מ נ' בזק בינלאומי בע"מ (פורסם במאגרים; 24.6.10) בטענה דומה, "מדובר בסעד מרחיק לכת, ובמיוחד הדבר כך משעסקין בתובענה ייצוגית".

18. מכאן לטענה בדבר היעדר הבחנה בין סיטואציות שונות של הפרה, והשתת חיוב מוגדל בשיעור 180 ₪ באופן אחיד על המפרים השונים – אמנם, יש טעם בטענת המבקשים, כי קיים שוני בעוצמת הפגם המוסרי בין סיטואציות שונות של נסיעה ברכבת הקלה שלא כדין, סיטואציות המכוסות כולן בחיוב המוגדל הקבוע על סך של 180 ₪. כך, למשל, ברור שקיים הבדל בעוצמת הפגם המוסרי בין מצב בו אדם עולה לרכבת הקלה, ללא שרכש כרטיס כלשהו, לבין מצב בו אדם מחזיק בידיו כרטיס "חופשי חודשי" – כלומר, הוא הוציא מכיסו את מלוא התשלום הנדרש לצורך הנסיעה, אך מסיבה כלשהי הוא נמנע מלתקפו. מנגד, מקובלת עליו טענת סיטיפס, כי מנקודת ראותה, בין אם אדם עלה לרכבת הקלה ללא כרטיס, בכוונת מכוון להתחמק מתשלום, ובין אם אדם רכש כרטיס ולא תיקף אותו, ולרבות כאשר מדובר בכרטיס "חופשי חודשי" – בכל המצבים הללו היא לא תקבל לידיה את התמורה המגיעה לה עבור הנסיעה, ומבחינתה ה"אזרחית", דין אחד לכל אותם המקרים (בכל הנוגע לכרטיס "חופשי חודשי", הוסבר כי הואיל וזה מאפשר נסיעה באוטובוס ציבורי בירושלים וברכבת הקלה גם יחד, ההתחשבות בדבר התמורה לה זכאית סיטיפס בגין מכירות ה"חופשי חודשי", נעשית על פי כמות התיקופים של כרטיס ה"חופשי חודשי" ברכבת הקלה). נוכח כך, טוענת סיטיפס, ובדין, כי קיימת מלוא ההצדקה להשתת חיוב מוגדל בשיעור אחיד בגין הסיטואציות השונות, הגורמות לה, כולן, נזק כספי באופן דומה. החיוב המוגדל נועד לטפל בהיבטים האזרחיים של נסיעה ללא תמורה, ולא לפגם המוסרי שבכך. בהתאם, אין למצוא פסול בשיעור האחיד של החיוב המוגדל בהתייחס לסיטואציות השונות, שהמשותף להן הוא נסיעה ברכבת הקלה בלא שסיטיפס מקבלת עבור כך תשלום כדין.

19. זאת ועוד, גם בכל הנוגע לטענה זו, דומה כי אין בפניי בהליך זה המשיב הרלבנטי לצורך בירורה, ככל שהייתה מובאת בידי המבקשים תשתית מספקת לבירורה. כאמור, מי שהופקד על קביעת שיעור החיוב המוגדל הינו שר התחבורה (באישור ועדת הכלכלה של הכנסת), וכך עשה הוא בתקנה 23 לתקנות מסילות הברזל (הוראות שונות). בהתאמה, אף קביעת שיעורים שונים של "חיוב מוגדל" בגין סיטואציות שונות, הינה עניין לשר התחבורה לענות בו, בהיותו מופקד על עניין זה מכוח פקודת מסילות הברזל, ואחר שיינתן לכך אישור ועדת הכלכלה של הכנסת (סעיף 17 לפקודת מסילות הברזל, בשילוב עם סעיף 46ב(2) שם).

המבקשים לא הצביעו בפניי על מקור סמכות לסיטיפס לקבוע לפי שיקול דעתה והעדפותיה, שיעורים מדורגים של חיוב מוגדל, על פי הנסיבות השונות (ראו סעיף 148 לתגובה לבקשה, וההתייחסות לכך בסעיף 43 לתשובה לתגובה, ללא מענה קונקרטי לטענה כי סיטיפס איננה מוסמכת לקבוע חיוב מוגדל בשיעורים שונים).

20. נמצא, אפוא, כי לא קיים סיכוי סביר לקבלת טענת המבקשים בתביעה העיקרית דנן, כנגד החיוב המוגדל מחמת שהסכום איננו סביר ואיננו מידתי, כמו גם הטענה בדבר הפגם שבאחידותו.

אשר לטענה כנגד אי נשיאת תג זיהוי ואי הזדהות פקידי הרכבת

21. סעיף 46מח לפקודת מסילות הברזל, קובע כי פקיד רכבת לא יפעיל את סמכויותיו, אלא אם כן הוא לובש מדים המזדהים את תפקידו, עונד באופן גלוי תג המזהה אותו ואת תפקידו, וכן לאחר שהציג תעודת פקיד רכבת החתומה בידי בעל היתר ההפעלה. לטענת המבקשים, במקרים רבים פקידי הרכבת הקלה אינם עושים כך, ויש בכך כדי להביא לבטלות הדו"חות שניתנו. בהקשר זה, הפנה ב"כ המבקשים בבקשתו לאירועים שאירעו אצל חלק מהמבקשים. כך, בהתייחס למבקש מס' 3, הוזכר כי הפקחים שפנו אליו לא הזדהו בשמם ולא הציגו תעודה כלשהי (סעיף 33 לבקשה); לגבי מבקשת מס' 5, הוזכר כי פקחים נוספים שהגיעו למקום, לאחר שפקח אחד פנה אליה, לא נשאו תגי זיהוי ולא הזדהו לפניה (סעיף 60 לבקשה). בסיכומים בעל פה, לא הוזכרה טענה זו במפורש. עם זאת, הואיל וב"כ המבקשים הפנה בסיכומים לבקשה, מטעמי זהירות, אתייחס גם לטענה זו.

22. בתגובתה טענה סיטיפס, כי פקידי הרכבת כולם לובשים מדים ייחודיים ועונדים תג זיהוי הנושא את שמם, והטעימה כי החובה להציג תעודת פקיד רכבת הינה חובה לעשות כן על פי דרישת נוסע. בנוסף ציינה סיטיפס, כי במסמך הדרישה לחיוב מוגדל הנמסרת בידי פקיד הרכבת, נמסרים שמו ופרטיו של פקיד הרכבת שמסר את הדרישה, כך שגם מכיוון זה דרישת הזיהוי מקויימת.

23. נראה, כי אף ייתכן שבמקרה כזה או אחר היה פגם באופן הזדהות של פקיד רכבת, הרי שלא עולה לפניי תמונה המלמדת, ולו לכאורה, ובעוצמה הראייתית הנמוכה הנדרשת בשלב זה, על התנהלות שיטתית פגומה בכל הנוגע להזדהות פקידי הרכבת, אשר יש בה כדי להצדיק טענה לבטלות דרישות החיוב המוגדל במסגרת תובענה ייצוגית. כאמור, הוצהר, והצהרה לא נסתרה, כי ככלל, פקידי הרכבת לבושים מדים מזהים ועונדים תעודה מזהה. ככל שאכן היה פגם בהזדהות פקיד רכבת במקרה כזה או אחר, הרי שמקומן של טענות בהקשר זה בתובענות פרטניות, ולא בגדרי תובענה ייצוגית, שכן מדובר בטענה שיש לבררה באופן פרטני, על פי פרטי הפקיד כפי שמופיעים בדרישת החיוב המוגדל, אל מול גרסת כל נוסע הטוען לפגם בזיהוי. לא יהא זה סביר, יעיל או הוגן לברר טענה זו במסגרת תובענה ייצוגית, כך שגם טענה זו איננה מצדיקה היעדרות לבקשה לאישור תובענה כייצוגית.

אשר לטענה כי הוספת הכותרת "קנס" לדרישת החיוב המוגדל, מטעה

24. הדרישה לחיוב מוגדל כוללת את המילה "קנס". לטענת המבקשים, החיוב המוגדל איננו "קנס" פלילי עונשי, ויש בשימוש במילה זו, בדרישת תשלום החיוב המוגדל, כדי להטעות את מקבל הדרישה.

25. דין טענה זו להידחות. כעולה מהנספחים לבקשה, טופס המסמך מכוחו נדרשים נוסעים לשאת בחיוב מוגדל נושא את הכותרת המודפסת "דרישה לתשלום", לצד שמה של המשיבה, סיטיפס. המילה "קנס" מופיעה בשובר המודפס במסוף הידני שבידי פקידי הרכבת, שם, לצד מספרה הסידורי של דרישת החיוב המוגדל, מופיעות המילים "קנס מספר". הכללת המילה "קנס" בדרישת החיוב המוגדל, אין בה, לטעמי, כדי להטעות. "קנס" הוא תשלום שקיימת חובה חוקית לפורעו, ואכן החוק מחייב לפרוע דרישה לחיוב מוגדל (בכפוף לאפשרות להשיג כנגדה) (ראו סעיף 17 וכן 36 לפקודת מסילות הברזל). כפי שאכן מופיע במילון אבן שושן, בהגדרת המילה "קנס", מתוארת מילה זו, בין היתר, כתשלום שמחייבים כפיצוי על הפרת חוזה וכדומה, ולא רק חיוב בגין עבירה פלילית. בהקשר זה, ראו גם רע"פ 277/82 נירוסטה בע"מ ואח' נ' מדינת ישראל, פ"ד לז' (1) 829, 826:

PsakDin®

אתר המשפט הישראלי

"מקובלת עלינו ההבחנה בין 'קנס פלילי' מזה לבין 'קנס אזרחי' או 'קנס מינהלי' מזה... הראשון מהווה סנקציה בגין ביצועה של עבירה פלילית, האחרון מהווה אמצעי אזרחי או מינהלי לאכיפת החוק... לעיתים ההבחנה בין שני הקנסות האמורים אינה קשה כלל ועיקר... כך הוא הדבר, מקום שהקנס לא בא אלא כדי לכסות את הוצאותיה של המדינה בגין טיפולה המיוחד באזרח".

26. נמצא, אפוא, כי הסיכוי להכרעה בטענת המבקשים בעניין הכללת המילה "קנס" בדרישת התשלום לטובת חברי הקבוצה, נמוך ביותר, ואף היא איננה מצדיקה אישור התובענה כייצוגית.

אשר לטענה כי סיטיפס לא פרסמה כראוי עניינים שונים הנוגעים לחובת התיקוף

27. לטענת המבקשים, לא פרסמה סיטיפס באופן בולט ומספק את הדרישה לתיקוף, בפרט בכל הנוגע לתיקופו של כרטיס "חופשי חודשי". עוד בהקשר זה נטען, כי סיטיפס לא הודיעה כי גם במקרה של תקלה במכונת התיקוף, תינתן דרישה לחיוב מוגדל. כן, על פי הנטען, לא פורסם כי כרטיס נסיעה בודד שנרכש, תקף ליום אחד בלבד וכי כרטיסי "רב קו" שנרכשו על ידי נוסעים לפני תחילת פעולת הרכבת הקלה, אינם תקפים ברכבת הקלה. הוא הדין בפרסום בדבר החיוב ברכישת כרטיס ובתיקופו לצורך העלאת עגלת תינוק לקרון הרכבת הקלה.

28. אין די בעובדה שנוסע זה או אחר, לא היה מודע לעניינים שונים הנוגעים לחובת התיקוף, כדי ללמד כי סיטיפס לא נקטה באמצעי פרסום מתאימים. אכן, מטבע הדברים, כאשר נכנסת לפעולה מערכת תשלום חדשה דוגמת זו שנוהגת ברכבת הקלה, שהיא או המערכת כדוגמתה אינן מוכרות לעיקר הנוסעים, ניתן לצפות לכך שאצל חלק מן הנוסעים, חלק מן העובדות הנחוצות לנסיעה ולתיקוף כדון, לא תהיינה ידועות, ולצורך כך נדרשים פרסומים מתאימים. אלא שגם אם ייעשו הפרסומים המתאימים, לא כל הנוסעים יקראו כל תג ותג שבפרסום, וממילא לא יהיו מודעים לחלק מן העניינים. כך היא טבעה של מערכת חדשה, ואינני סבורה

PsakDin®

אתר המשפט הישראלי

כי מי שבחר שלא לקרוא את הפרסומים המפורטים, יכול לבוא בתלונה כלפי המפרסם על שלא ביצע פרסומים נוספים, והרי מי לידינו יתקע שבאותם פרסומים נוספים היה אותו אדם מעיין ואין לדבר סוף.

29. המבקשים לא צירפו לבקשתם פרסומים של סיטיפס ולא הצביעו על חוסר כזה או אחר בפרסומים. סיטיפס, מצדה, צירפה חומר פרסומי שהופץ בדרכים שונות, השולל את הטענה אודות היעדר פרסום. כך, בתגובה לטענה זו, צירפה סיטיפס לתגובתה, כנספחים 8, 9, 10 ו-11, פרסומים שהפיצה, בעיתונות, בפוסטרים המותקנים בתחנות ההסעה של הרכבת הקלה, כמו גם באתר האינטרנט שלה ובחומר פרסומי שהופץ בתחנות הנוסעים, ובהם מידע רב ומפורט באשר לנסיעה ברכבת הקלה ולדרישות החוקיות לצורך נסיעה בה כדין.

30. כך, ובהתייחס לטענה כי החובה לתקף כל כרטיס, לרבות "חופשי חודשי" - נראה מן הנספחים כי צוין בהם לגבי כל סוגי כרטיסי הנסיעה, חלה חובה לתקפם בכניסה לקרון (בנספחים 8 ו-9, תחת הכותרת "תיקוף, אכיפה וקנסות": "עם הכניסה לקרון, חובה לתקף את כרטיס הנסיעה (ללא קשר לסוג הכרטיס או החוזה)"). יצוין, כי במהלך חקירת המצהירים, המבקשים, הציגה סיטיפס לפנייהם ולפני בית המשפט את הפוסטרים דוגמת אלו שהוצגו בתחנות הרכבת הקלה (נספח 9). מדובר בכרזות גדולות, וניכר שעיצובן הגרפי נעשה על מנת שהמעיין בהן יוכל לקבל מידע משמעותי אודות השימוש והתשלום ברכבת הקלה. בנוסף, בחומר ההסברה שחולק בתחנות הנסיעה ואשר צורף כנספח 11, נכתב: "לתשומת לבכם, חובה על כל נוסע לבצע תיקוף מיד עם כניסתו לרכבת, ללא קשר לסוג הכרטיס או החוזה...".

31. בהתייחס לטענה כי סיטיפס לא ציינה ופרסמה כי כרטיס נייר לנסיעה בודדת, תקף ליום הרכישה בלבד – אף נתון זה מופיע במודעה שפורסמה בעיתונות (נספח 8); בכרזה בתחנות הנסיעה ("למעט כרטיס חד פעמי במחיר מלא, התקף ליום הרכישה בלבד"; נספח 9); בפרסום באתר האינטרנט של סיטיפס ("תוקף הכרטיס מוגבל ליום הרכישה בלבד"; נספח 10); בחומר ההסברה שחולק בתחנות הנסיעה ("תוקף הכרטיס מוגבל ליום הרכישה בלבד"; נספח 11).

32. הוא הדין באשר לטענה בדבר היעדר פרסום אודות החובה לשלם עבור עגלת ילדים שאיננה מקופלת. בהתייחס לעניין זה, נכתב בכרזה (נספח 9): "ברכבת הקלה, בדומה לאמצעי תחבורה ציבוריים אחרים, חלה חובה לשלם עבור עגלת ילדים שאינה מקופלת. מכיוון שהרכבת הקלה הינה אמצעי תחבורה נגיש ומותאם לכניסה ומעבר קל ונוח של עגלות ילדים, החליטה חברת סיטיפס להעניק פטור מתשלום עבור עגלת ילדים גם אם אינה מקופלת. הקלה זו הינה למשך תקופת ניסיון ותהיה תקפה אך ורק בשעות שאינן שעות העומס! (שעות עומס: בימים א'-ה' בין השעות 07:00-10:00 ו-15:00-19:00 ובימי שישי וערבי חג במהלך כל היום)". כך גם בפרסום באתר האינטרנט (נספח 10): "נסיעה ברכבת הקלה עם עגלת ילדים פתוחה חייבת בתשלום גם עבור העגלה בשעות ובימים הבאים...". בדומה גם בחומר ההסברה שחולק (נספח 11), שם מופיע ניסוח זהה לזה שבכרזות שבתחנות, נספח 9.

33. אשר לטענה כי סיטיפס לא פרסמה כי תשית חיוב מוגדל גם במקום בו מכשירי התיקוף או מכשירי הנפקת הכרטיסים אינם תקינים – נוכח דברי סיטיפס, כי בכל קרון 10 מכשירי תיקוף, ועל פי הנהלים, במקרה ששלושה מהם אינם תקינים, הקרון מסיים את פעילותו המסחרית עד לתיקון התקלה, לא נראה מדוע הייתה חובה על סיטיפס לפרסם דבר בעניין חיוב מוגדל בסיטואציה כזו, בהתחשב בנדירותה הפוטנציאלית, ובלא שהובאה לפניי תשתית ראייתית מינימאלית לחיובים שהושתו במקרים בהם מכשירי התיקוף היו כולם לא תקינים. יצוין כי המצהיר מטעם סיטיפס ציין בחקירתו כי קיימת הנחיה לאי חיוב במקרה של תקלה במכשירי תיקוף, ומכל מקום, לא נראה כי קיים חסר בפרסום בעניין זה בכל הנוגע לפגם במכשיר התיקוף אשר לאי תקינות מכשירי הנפקת הכרטיסים – מקובלת עליי עמדת סיטיפס, כי אין היתר בדין לנסיעה ברכבת הקלה ללא כרטיס, בשל תקלה במכשיר הנפקת כרטיסים כזה או אחר, כך שאינני סבורה שגם במקרה זה, נמנעה סיטיפס מלפרסם דבר שהיה חובה עליה לפרסם.

34. אשר לטענה כי סיטיפס לא פרסמה שלא תכבד כרטיסי "רב קו" שנרכשו קודם לתחילת פעילותה – כפי שהתברר בדיון, ניתן לנסוע ברכבת הקלה גם בכרטיסי

"רב קו" שנרכשו קודם לתחילת פעילותה. ואולם, על פי הוראת משרד התחבורה מיום 14.11.11 ו-15.11.11 (נספח 14 לתשובה), לא ניתן לשלם עבור נסיעה ברכבת הקלה באמצעות חוזי נסיעה שנרכשו באגד ושהוטענו על כרטיס "רב קו", ללא "קוד שיתוף" המאפשר שימוש בחוזים, הן באגד והן ברכבת הקלה. ואכן, בכרזה שפרסמה סיטיפס בתקנות הנסיעה של הרכבת הקלה (נספח 9 לתשובה), נרשם: "לתשומת לבכם, כרטיסיות נייר שנמכרו על ידי אגד לא תקפות לנסיעה ברכבת הקלה. כמו כן, חלק מהכרטיסיות שנקנו אצל אגד (באמצעות הטענה על גבי כרטיסי ה"רב קו") לא מאפשרות נסיעה ברכבת הקלה. על מנת לאפשר שימוש בכרטיסיות אלה גם ברכבת, יש לפנות לאגד לצורך עדכון החוזה". נוסח דומה מופיע גם בעלוני ההסברה שחולקו (נספח 11 לתשובה). בנוסף, ציינה סיטיפס בתשובתה, כי מדיניותה הייתה להיעתר לבקשות לביטול דרישות חיוב מוגדל שהונפקו בנסיבות כאמור, כפי שאף אירע בעניינה של המבקשת 4.

35. נמצא, אפוא, כי בכל הנוגע לטענה בדבר היעדר פרסום מספיק מצד חברת סיטיפס אודות עניינים שונים, לא הוצגה תשתית מספקת לטענה ולא נראים סיכויים סבירים כי הטענה תוכרע לטובת הקבוצה.

אשר לטענה כי שומה היה על סיטיפס ליתן לפקידי הרכבת הקלה שיקול דעת בהשתת חיוב מוגדל

36. לטענת המבקשים, פעלה סיטיפס שלא כדין ו/או בחוסר סבירות קיצוני ו/או בחוסר תום לב, שעה שהנחתה את פקידי הרכבת מטעמה להנפיק דרישות לתשלום חיוב מוגדל, ללא כל שיקול דעת, לרבות במקרים של תקלה במכונת תיקוף, תקלה במכונת מכירת הכרטיסים, רכישת כרטיס "חופשי חודשי" וגם במקרים שהנוסע פנה ביוזמתו לפקיד הרכבת, על מנת לברר מה התקלה שנגרמה וכיצד עליו לתקף את הכרטיס. המבקשים גורסים כי אי מתן שיקול הדעת הינו פסול במיוחד, בתקופת הפעלה הראשונית של הרכבת הקלה.

37. אכן, התמונה הכוללת הינה ששיקול הדעת שמותירה סיטיפס בידי פקידי הרכבת, שלא להנפיק דרישת חיוב מוגדל לאדם שנמצא ללא כרטיס מתוקף ברכבת הקלה, מוגבל מאוד. אמנם, כאמור, מר אייזנברג, נציג סיטיפס, העיד כי

סיטיפס מנחה את פקידי הרכבת מטעמה להימנע מהטלת חיוב מוגדל, כשפקיד רכבת רואה ויודע כי עקב תקלה במכשיר התיקוף, לא ניתן לתקף את הכרטיס וכן על פי הנחיות המתחדשות מעת לעת באשר לנסיבות מיוחדות בהן לא תונפק דרישה כאמור (עמ' 29, שורות 26-27; עמ' 30, שורות 1-2 וכן סעיף 5 ומסמכי נספח ב' המצורף שם לתצהיר מר אייזנברג בתגובה לדרישת תשובות ופרטים שהפנו המבקשים אל סיטיפס). עם זאת, התמונה הכוללת היא כי שיקול הדעת מוגבל ביותר. ואולם, אינני סבורה כי יש בכך כדי להקים עילה כנגד סיטיפס. באשר לטענת המבקשים, כי היה מקום להנחות את פקידי הרכבת להימנע מחיוב מוגדל, מקום שהנוסע פונה מיוזמתו אל פקיד הרכבת – בעניין זה, הסביר מר אייזנברג בחקירתו: "זה לא קשור אם הנוסע בא ואומר מיוזמתו, או לא מיוזמתו. צריך להבין שלא מעט מהנוסעים באים מיוזמתם, מתוך מחשבה שזה ישכנע את הפקח שהוא יש לו סיפור מוצלח והוא הגון. זו לא אינדיקציה לפקח להחליט במקום ולדון בזה" (עמ' 30, שורות 5-9). עם זאת, לצד שיקול הדעת המינימאלי שניתן לפקידי הרכבת בשטח, אפשרה סיטיפס, עוד בטרם נקבע הדבר בדין, מנגנון השגה פנימי, שלה, אליו יכול לפנות נוסע שקיבל דרישה לחיוב מוגדל, על מנת לבטל את החיוב, מקום בו סבור הוא כי הטלת החיוב נעשתה שלא כדין. בפועל, ביטלה סיטיפס רבות מן הדרישות לחיוב המוגדל, בעקבות השגות שהושגו. אינני סבורה כי התנהלות זו מקימה עילה לתובענה ייצוגית כנגד סיטיפס. השקפתה של סיטיפס, כי הסיטואציה של פקיד רכבת בשטח איננה מתאימה, ככלל, לבירור הסברים ותירוצים של נוסעים, תוך יצירת מנגנון השגה פנימי לבירור ההסברים או התירוצים שלא בידי פקידי הרכבת, סבירה. כפי שציינה סיטיפס, במנגנון ה"משרדי" מתאפשרת בדיקה טובה יותר של דרישת הביטול, לרבות התנהלותו של המבקש בעבר ובקשות קודמות שלו, ככל שקיימות, כמו גם של טענות בדבר תקלות במכשירים וכיוב'. לא נראה אפוא סיכוי ממשי לקבלת הטענה, כי הדרישות לחיוב מוגדל שהושתו על הנוסעים, בטלות מעיקרן בשל התנהלות זו בה שיקול הדעת של הפקחים בשטח לביטול דוחות מינימלי, כך שאף טיעון זה איננו מצדיק אישור התובענה כייצוגית.

אשר לטענה כי פקידי הרכבת נהגו בבריונות ובברוטאליות

38. בבקשתם, מפנים המבקשים לסעיף 7 לתקנות מסילת ברזל (הוראות שונות), בטענה כי פקידי הרכבת מפרים את חובתם להתנהג "כלפי הנוסעים באדיבות

ובנימוס". בתמיכה לטענתם, פירוט המבקשים השונים את ההתנהגות הלא נעימה של פקידי הרכבת כלפיהם עובר להנפקת הדרישה לחיוב מוגדל. בכל הנוגע לטענה זו, ואף בקשר לטענה הקודמת, מצביעים המבקשים על כך שכעולה ממוצג מב/3, בחודשים 1.12 עד 8.12 הונפקו מדי חודש אלפי דרישות לחיוב מוגדל, ואילו ב 9.12 חלה ירידה דרמטית בכמות הדוחות, שעמדו משך חודשים ארוכים על מאות בודדות, וגם כשבהמשך חלה עלייה, לא חזר היקף ההנפקה לזה שנהג בחודשים הראשונים. מחקירתו הנגדית של המצהיר מטעם סיטיפס עלה כי ירידה זו היא תוצאה של שינוי היקף פעילותם של פקידי הרכבת בפעולות פיקוח. לדברי המצהיר, מר אייזנברג, בקיץ 2012 הגיעו סיטיפס והמפעיל למסקנה שהושגה רמה טובה של תשלום ותיקוף, ורמה קבילה של השתמטות, ואזי ביקשה סיטיפס, והמפעיל הסכים, שחלק מזמנם של הפקחים יוקדש לסיוע למשתמשי הרכבת הקלה בשימוש במכשירי הכרטוס ועוד, כך שפחות מזמנם יוקדש לפעולות פיקוח. בנוסף, כך נאמר, באותה עת נעשה מהלך לגיוס עובדים בעלי פרופיל אישי שנמצא כמעורר פחות אנטגוניזם מצד הנוסעים (פקחים ופקחיות שהם אנשים מבוגרים ו/או נשים). גיוס העובדים החדשים ותקופת החגים גרמו לירידת כמות דוחות דרסטית בחודשים ספטמבר-אוקטובר 2012 לעומת החודשים הקודמים (יולי – 2,385; אוגוסט – 2818; ספטמבר – 126; אוקטובר 216). בהמשך, לדבריו, בסוף שנת 2013, התברר כי היקף הפיקוח הביא לעליה בשיעור ההשתמשויות, ואזי בתחילת שנת 2014 הוגברה רמת האכיפה, ובהתאם גדל מספר דרישות החיוב שהונפקו. לטענת המבקשים, יש בכך כדי להוות ראייה, ולמצער, ראשית ראייה לכך שבתחילת פעילות הרכבת הקלה פעלו פקידי הרכבת הקלה באגרסיביות מופרזת, שכן בהמשך, בעקבות שינוי מדיניות סיטיפס, פחתה הנפקת הדרישות באופן דרמטי. בהקשר זה מבקש ב"כ המבקשים למחות על כך שבקדה"מ בהם דרש לקבל מידע בעניין זה, הוצג כאילו ירידת הכמות נבעה מכך שהציבור "למד את המערכת", בעוד שמחקירת המצהיר מטעם סיטיפס עלה כי ירידת הכמות נבעה משינוי מדיניות מצד סיטיפס.

40. אכן, משעלה הנושא בקדה"מ, ראוי היה שב"כ סיטיפס ימסור מידע מלא יותר בקד"מ בכל הנוגע לנסיבות ירידת כמות הדו"חות. עם זאת, לא מצאתי בדברי ב"כ סיטיפס אמירה ישירה הסותרת את גרסת המצהיר מטעמו בחקירה הנגדית. מכל מקום, לגוף הטענה, לא נראה כי הנתונים שהוצגו והדברים שנשמעו בחקירה הנגדית, עליהם מבוקש לבסס את הטענות, מלמדים, ולו לכאורה, על כך שסיטיפס

נהגה שלא כדין בחודשי פעילותה הראשונים, ובוודאי לא באופן המקיים עילה לביטול גורף של כל דרישות החיוב המוגדל שהונפקו כמבוקש בתובענה. שינוי מדיניות אכיפה איננו מלמד כי המדיניות שקדמה לה הייתה פסולה. אדרבא, שינוי עשוי ללמד על בדיקה עצמית לשם התאמת המדיניות למצב בשטח, באופן שאיננו פסול כלל ועיקר. משאין השינוי כשלעצמו מוכיח מדיניות פסולה, לא נראה כי מקיים הוא עילה לאישור תובענה כייצוגית.

41. עוד בהתייחס לטענה כי פקידי הרכבת התנהגו בצורה פוגעת – אף כי מובן כי על פקידי הרכבת לנהוג באדיבות ובנימוס, ואף כי יש לראות בחומרה התנהגות אחרת מצדם, אינני סבורה כי יש בכך כדי להקים עילה להגשת תובענה ייצוגית לביטול כל דרישות החיוב המוגדל. סיטיפס מצדה הצהירה, והצהרתה לא נסתרה, כי פקידי הרכבת עוברים הכשרה מפורטת על מנת לוודא שהם מקיימים את תפקידם כראוי, לרבות מבחן ביניים והכשרה מעשית לצד פקיד מנוסה, בסיכומו ניתנת תעודת מינוי, המאשרת כי פקיד הרכבת נמצא כשיר למילוי תפקידו. בחקירתנו הנגדית, ציין מר אייזנברג, כי מדובר בתכנית הדרכה שאושרה בידי המדינה (עמ' 32, שורה 19). כלומר, לא נראית כי קיימת בעיה "מערכתית" בעניין ההכשרה בקשר עם התנהגותם של הפקידים, אף כי בהחלט ייתכן שבמקרים כאלה ואחרים, הייתה התנהגות פסולה. מכל מקום, הבירור האם במקרה כזה או אחר נהג פקיד הרכבת שלא באדיבות ובנימוס, הנו, מטבעו, בירור פרטני ואינדיבידואלי, שהליך של תובענה ייצוגית אינו מתאים לו, לא כדרך יעילה ולא כדרך הוגנת להכרעה בו. יצוין, כי מדובר בבירור לא פשוט. מטבע הדברים, אדם שמופנית אליו דרישה לחיוב מוגדל, חווה חוויה לא נעימה ועשוי לראות בהפניית הדרישה אליו כמעשה בלתי אדיב ובלתי מנומס, אף כשפקיד רכבת ממלא את תפקידו כדין ובאופן הולם (ראו והשוו רתק (י-ם) 44022-01-13 סיטיפס נ' ונטל, פורסם במאגרים 21.7.13). נדרש, אפוא, בירור רגיש על מנת לזהות בכל מקרה בו נוסע חווה חוסר נימוס מצד פקיד הרכבת, האמנם עסקינן בחוסר נימוס מצדו של הפקיד, או שמא במילוי תפקיד כדין, על אף אי הנעימות שבו. יצוין, כי כלל לא ברור שדרישת חיוב מוגדל שהונפקה בידי פקיד רכבת שנהג שלא בנימוס, בטלה מעיקרה ואף בעניין זה מעוררת טענת המבקשים קושי למיצער בכל הנוגע לסעד של ביטול דרישות החיוב בגין עילה נטענת זו.

42. מוצאת אני, אפוא, כי הטענה האמורה איננה מקימה עילה לאישור תובענה כייצוגית.

אשר לטענה כנגד סבירות הטלת החיובים בידי עובדי חברה פרטית וחשש מחיובי יתר

43. בבקשתם טענו המבקשים (סעיף 119 לבקשה), כי קיים חוסר סבירות בכך שעובדים של סיטיפס, שהיא חברה פרטית, מוסמכים להטיל חיובים כספיים מוגדלים, משום שיש חשש שסיטיפס, כחברה פרטית, "תעודד את פקחיה לפעילות יתר נמרצת של מתן קנסות".

44. במענה לטענה זו, משיבה סיטיפס, כי מדובר בהסדר שנקבע בפקודת מסילות הברזל ובתקנות שהותקנו מכוחה, בהן הסמיך המחוקק את המשיבה באמצעות פקידי רכבת מטעמה למסור את דרישות החיוב, תוך שהודגש כי מדובר בחיוב אזרחי. עוד צוין בתשובה, כאמור, כי פקידי הרכבת עוברים הכשרות ומבחנים כדי לוודא שימלאו את תפקידם כיאות, לרבות מבחן שנערך בסיום ההכשרה, וכן הכשרה מעשית הכוללת הצמדה לפקיד רכבת מנוסה, שבסיומה מוענקת לפקיד תעודת מינוי. בהקשר זה אף צוין, כי לא הובאה ראיה ל"פעילות יתר נמרצת של מתן קנסות" מצד פקידי הרכבת.

45. אכן, ההסדר על פיו פקיד הרכבת המוסמך להנפיק דרישה לחיוב מוגדל, הינו הסדר שנקבע בדין וכפי שפורט לעיל, אינני סבורה כי המסגרת לפניי מתאימה לקביעת בטלותן של הוראות מסוג זה. בהתאם, אף טענה זו איננה מהווה עילה לאישור התובענה כייצוגית.

אשר לטענות כנגד היעדר אפשרות להשיג בפני גוף בלתי תלוי כנגד החיוב המוגדל

46. כאמור, עד לתחילתו של תיקון מס' 7 לפקודת מסילות הברזל (תיקון מיום 12.11.12), לא היה מובנה בחוק מנגנון השגה כנגד חיוב מוגדל. אמנם, מי שהושת עליו חיוב מוגדל, יכול היה להעלות טענות כנגד החיוב על דרך הגשת

תביעה לבית משפט לתביעות קטנות, כפי שעשו, כנטען, רבים. כן יכול היה הוא להתגונן מפני הדרישה בבית משפט השלום, אילו היה בוחר שלא לפרוע את דרישת החיוב המוגדל – אילו כך עשה, אזי היה על סיטיפס להגיש נגדו תביעה לתשלום סכום קצוב, תוך שדרישת החיוב המוגדל שנמסרה בידי פקיד הרכבת, נחשבת כמסירת התראה לפי סעיף 81א(ב) לחוק ההוצאה לפועל, התשכ"ז-1967, והחייב רשאי היה להתגונן כנגדה בבית המשפט. עם זאת, כאמור, מנגנון מובנה להשגה כנגד חיוב מוגדל, לא היה קיים בדיון. בפועל, כפי שעלה מן הראיות, ניתן היה לפנות אל סיטיפס ולבקש את ביטול החיוב המוגדל. צוות סיטיפס בדק את הפניות הללו, ובעקבותיהן בוטלו חלק גדול מהחיובים המוגדלים (בתקופה שעד לתיקון מס' 7 לפקודת מסילות הברזל – 11.11.12 – הוגשו לסיטיפס בקשות לביטול 52% מכלל הדו"חות שהונפקו, וכ-32% מכלל הדו"חות, בוטלו; ראו מב/3).

47. כאמור, בשעה שהוגשה הבקשה, לא היה קיים מנגנון השגה חוקי מובנה, להבדיל מן המנגנון הפנימי שהנהיגה סיטיפס. לטענת המבקשים, היעדר מנגנון מעין זה עולה כדי חוסר סבירות וחוסר מידתיות, ופוגם בתוקפן של דרישות החיוב המוגדל שהופנו אל הנוסעים. לטעמם של המבקשים, מנגנון ה"השגה" הפנימי שהפעילה סיטיפס, איננו מהווה מענה מספק, משום שסיטיפס מצויה בניגוד עניינים, שכן היא הנהנית מכספי החיובים המוגדלים שעה שאלו משולמים, ובאופן זה איננה יכולה לדון באופן אובייקטיבי בטענות כנגד החיובים.

48. טענת המבקשים, כי טוב וראוי שיתקיים מנגנון השגה חוקי כנגד השתת חיוב מוגדל, מקובלת עליי, וכעולה מתיקון מס' 7 לפקודת מסילות הברזל, היא אף נראתה ראויה בעיני המחוקק, שעה שתיקן את הוראות החוק. אכן, האפשרות להשמיע את הטענות כנגד החיוב המוגדל בבית משפט לתביעות קטנות או בהגנה מפני תביעה לסכום קצוב, איננה שקולה כנגד מנגנון השגה דוגמת זה שהוסיף המחוקק בתיקון מס' 7 לפקודת מסילות הברזל. מנגנון ההשגה החוקי הקיים כיום מאפשר למי שסבור שהושת עליו חיוב מוגדל שלא כדין, להעלות את טענותיו, תחילה לפני סיטיפס ובהמשך לפני גורם בלתי תלוי (ועדת ערר) תוך הקפאת החיוב המוגדל וכל הליך משפטי בגינו, ללא תשלום אגרה וללא סיכון כספי של חיוב בהוצאות. המנגנונים שהיו קיימים קודם לתיקון מס' 7, מסורבלים ונחותים עבור הנוסע מאלו הקיימים כיום, אף כי גם להם ערך מסוים כשלעצמם. אכן, התיקון הקל

במידה ניכרת על האפשרות המעשית ועל הכדאיות של ההשגה על חיוב מוגדל בפני גורם אובייקטיבי. עם זאת, אינני סבורה כי מצב דברים זה גרע מחוקיות דרישות החיוב המוגדל שהופנו כלפי נוסעים בעבר. דרישות החיוב המוגדל עד לתיקון מס' 7 התבססו על המצב החוקי הקיים, על פיו המחוקק איפשר השתתת חיוב מוגדל באופן הקבוע בדין והשגה עליו על דרך פנייה לבית משפט לתביעות קטנות או על דרך הגנה מפני תביעה לסכום כספי קצוב, על המגבלות הנובעות מכך. אף אם המצב החוקי הנוכחי, בכל הנוגע לאפשרויות הפתוחות להתגוננות מפני חיוב מוגדל, ראוי ועדיף על פני המצב הקודם, אין בכך כדי להביא לביטול חיובים מוגדלים שהושתו בעבר, בהסתמך על המצב החוקי שנהג באותה עת. מדובר בחיובים שהוטלו מכוח הוראות דין מפורשות, ואינני סבורה כי יש בנחיתות של דרכי ההשגה החוקיות עליהם קודם לתיקון מס' 7, עילה לביסוס הוראה בדבר בטלותם. בפרט, אינני סבורה כי ניתן לבוא בתלונה כנגד סיטיפס על המצב החוקי ששרר קודם לתיקון מס' 7. המחוקק, והוא בלבד, מפקד על קביעת והקמת מנגנוני השגה אובייקטיביים חוקיים. סיטיפס לא יכולה הייתה, אף אילו חפצה בכך, להקים מנגנון השגה אובייקטיבי. מטבע הדברים, כל מנגנון שהיה מוקדם בידי סיטיפס (ועל חשבונה), איננו מנגנון אובייקטיבי לחלוטין, וכאמור, סיטיפס הנהיגה מנגנון השגה פנימי אצלה אודות החיוב המוגדל. כך או אחרת, היעדרו של מנגנון השגה חוקי אובייקטיבי קודם לתיקון מס' 7 לפקודת מסילות הברזל, הוא תוצאה של המצב החוקי שהיה קיים בעבר, וכאמור, אינני רואה עילה, מכוחו, לקבוע כי חיובים מוגדלים שהושתו, נעשו שלא בסמכות, שכן נעשו הם על פי הסמכה שניתנה בדין, תוך קיומן של אפשרויות – אף אם נחותות באיכותן אל מול המצב הקיים – להשמעת טענות כנגד החיובים המוגדלים.

אשר לטענות כי פקידי הרכבת הקלה פועלים בחוסר סמכות, משום שמדובר בהאצלת סמכות שלא כדין ובהיעדר הסמכה פורמאלית בידי סיטיפס

49. בסיכומיו בעל פה, טען ב"כ המבקשים כי דין החיובים המוגדלים להתבטל, אחר שפקחי הרכבת הקלה, אשר מסרו את דרישת החיוב המוגדל לנוסעים, לא הוסמכו לכך כדין. בהקשר זה הפנה ב"כ המבקשים למספר הוראות חוק:

סעיף 1 לפקודת מסילות הברזל ובו הוגדר פקיד רכבת לעניין %
מסילת ברזל מקומית כ"מי שהוסמך לכך... בידי בעל היתר
הפעלה, כהגדרתו בסעיף 46";

% סעיף 46 לפקודת מסילות הברזל, לפיו "היתר הפעלה" הינו היתר להפעלת מסילת ברזל מקומית;

% סעיף 13 לחוק הפרשנות, תשמ"א-1981, הקובע, על פי הנטען, כי ההסמכה תיעשה פרטנית על ידי הגורם בעל הסמכות. 50. לטענת ב"כ המבקשים, נוכח הוראות החוק האמורות, על מנת שפקחי הרכבת הקלה יהיו בעלי סמכות כדין כ"פקיד רכבת", כאמור בפקודת מסילות הברזל, נדרשת הסמכתם הפרטנית, השמית, בידי סיטיפס. לדבריו, מתשובותיה של סיטיפס בדרישות המידע עולה, כי אין בידיה את שמות הפקחים שפעלו מטעמה בעבר, ומכאן כי לא נעשתה הסמכה כדין בידי סיטיפס, אשר היא בעלת הסמכות. טענה נוספת שנטענה בהקשר זה בסיכומים בעל פה, היא כי מן הראיות התברר שהפקחים אינם עובדי סיטיפס, ואף אינם עובדי החברה שמונתה בידיה כמפעילת הרכבת הקלה, על פי תנאי הזיכיון, אלא מדובר בעובדי חברות כוח אדם. לטענת ב"כ המבקשים, מדובר בפסול מהותי במינוי פקחים, היורד לשורש הדברים וגורע מסמכותם. בהקשר זה הפנה הוא, בין היתר, לבג"צ 39/82 הלפלינג נ' ראש עיריית אשדוד (פ"ד לו(2) 537), ולבג"צ 4884/00 עמותת תנו לחיות לחיות נ' מנהל השירותים הווטרינריים (פורסם במאגרים; 2.6.04). 51. מקובלת עליי טענת ב"כ סיטיפס כי מדובר בטענות המהוות הרחבת חזית, שאין להתירה בשלב זה של הדיון. 52. אשר לטענת ב"כ המבקשים, כי הכלל הבסיסי הוא כי בכתבי טענות יש לפרש עובדות ולא טענות משפטיות, כך שאין פגם בכך שלא פירט בבקשה את הטענות הנ"ל, המתבססות על עובדות שהתבררו במהלך שמיעת הבקשה – אינני מקבלת טענה זו. ראשית, בהליך של תובענה ייצוגית, הכלל הוא כי בבקשה עצמה, יש לפרט הן את העובדות המקימות את עילת התביעה של הקבוצה, והן את הוראות הדין המקימות את עילת התביעה (ראו תקנה 2(א)(5) לתקנות תובענות ייצוגיות, תש"ע-2010). בנוסף, והוא עיקר: הטענות האמורות אינן מצריכות אך בירור משפטי, אלא גם בירור עובדתי. כאמור, הן מתבססות על רכיבי עובדה שהתבררו, לטענת ב"כ המבקשים, במהלך שמיעת הבקשה. אין די בכך

שעובדה כזו או אחרת נשמעת במהלך הליך כדי לאפשר הקמת עילה בהתבסס עליה, אף שלא נטענה בכתבי הטענות. הדרישה שבדין לפירוט העובדות בכתב הטענות הפותח בהליך, היא דרישה מהותית ונועדה לכך שהצד שכנגד יוכל לנהל את הגנתו בהתייחס לטענה ידועה וברורה - לאשר את הטענה העובדתית או לסתור אותה, וכן להביא ראיות ולטעון בתגובה לאותה עובדה, הן עובדות משלימות הנחוצות, להבנתו, להצגת עמדתו, והן ראיות לסתור. אין די בכך שרכיב עובדה "התברר" במהלך הליך, כדי להרחיב את החזית ולאפשר לתובע לתבוע מכוח אותה עובדה, אף שזו כלל לא הוזכרה בעת פתיחת ההליך. מדובר בתנאי חיוני כדי לאפשר לנתבע הליך הוגן והזדמנות סבירה להתגונן. 53. בענייננו אנו, אין כל טענה בבקשה או בתובענה כי פקחי הרכבת הקלה לא הוסמכו כדין בין אם על שום שהסמכתם לא נעשתה באופן פרטני, שמי, ובין אם על שום שהסמכתם נעשתה שלא בידי סיטיפס, כנטען עתה. כמו כן, אין כל טענה בבקשה ובתובענה כי פקחי הרכבת הקלה אינם עובדי סיטיפס. אכן, כתב התביעה כולל טענות כנגד כשירות הפקחים, אך לא בהתבסס על העובדות האמורות, שכאמור, כלל אינן נזכרות בבקשה או בתובענה, וללא כל אזכור של טענה משפטית בהתבסס על עובדות. בנסיבות אלו, לא הייתה לסיטיפס ההזדמנות להתגונן מפני הטענות – הן על דרך התייחסות לעובדות הנטענות עתה והשלמת התמונה העובדתית הרלבנטית, והן על דרך מענה משפטי לטענות. 54. אף כי ב"כ המבקשים הציע לפנות לסעיפים שונים בבקשה וטען כי ניתן למצוא באלו עיגון לטענות האמורות (סעיפים 85-94; סעיף 106 ואילך – בהם עיינתי ולא מצאתי כי כך הוא), נראה כי למעשה, ב"כ המבקשים מקבל כי הטענות הללו אינן מצויות בבקשה, שכן לטענתו, מדובר בעובדות שנודעו לו לראשונה בחקירתו הנגדית של המצהיר מטעם סיטיפס (אף כי הוא מודה כי ניתן היה להבין את הדברים מנספח לתצהיר גילוי המסמכים) (עמ' 51 שורות 18-22). מדובר, אפוא, בטענות שלא נזכרו בבקשה לאישור תובענה כייצוגית ואף אינן מפורטות בכתב התביעה, ובהתאם לא ניתן ואין מקום לדון בהן בהליך דנן, בהינתן המסגרת הקיימת. 55. אשר לבקשתו של

ב"כ המבקשים במהלך שמיעת הסיכומים, לאפשר לו תיקון כתבי הטענות עם שמיעת הסיכומים, כך שבתובענה דנן תתבררנה הטענות האמורות – אינני סבורה כי יש לכך מקום בנסיבות העניין. מדובר בתיק התלוי ועומד מזה כ-3 וחצי שנים ונמצא בשלב מתקדם. תיקון כתבי טענות בשלב הסיכומים, הינו מהלך חריג שניתן לאשרו לצורך מניעת חשש עיוות דין למבקש, כשלא קיים יצירת חשש לעיוות דין לצד שכנגד ולסרבול ההליך. כמו כן, אחד הפרמטרים להיעתר לבקשה יהא המועד בו התחדש הבסיס לבקשה, ובדיקה האם אין מדובר בטענות שניתן היה להעלותן בשלב מוקדם יותר. בענייננו, מדובר בטענות שניתן היה להעלותן זה מכבר. העובדה ש"פקידי הרכבת" מועסקים בידי חברות כוח אדם, ולא בידי חברת סיטיפס עצמה, גלויה וידועה לפני ב"כ המבקשים מזה למעלה משנה, עת השיבה סיטיפס לדרישת הנתונים, בהתאם להחלטה מיום 25.12.13, בתצהיר מיום 10.4.14 (מב/1), שמנספחיה עולה בבירור העובדה כי הפקידים מועסקים מטעם המפעיל, באמצעות חברות כוח אדם, וכי בשלב זה אין לסיטיפס את שמות הפקידים. בנוסף, לא ראיתי כי במהלך הדיון, התבררו עובדות מהותיות שלא היו ידועות או שלא ניתן היה לבררן על נקלה, הנוגעות לאופן ההסמכה בידי סיטיפס. אשר לחשש מפני סרבול הדיון, המהווה אף הוא שיקול בהיתר לתיקון בשלב מאוחר – נראה כי היתר לתיקון הבקשה בשלב זה, היה מסרבול ומאריך את ההליך, ללא כל הצדקה לכך. אינני מקבלת את הערכת המבקשים, כי ההשלמה הנדרשת לצורך היתר לתיקון הבקשה, כך שגם הטענות שהתחדשו בשלב הסיכומים, תתבררנה במסגרת ההליך שלפניי, היא השלמה מינימאלית שניתנת לביצוע תוך ימים בודדים (עמ' 51 שורה 32). משעה שמתקנת בקשה לאישור תובענה כייצוגית, זכאי המשיב להגיש כתב תשובה מתוקן על מנת לפרט את התייחסותו לבקשה המתוקנת, לרבות פירוט הטיעון העובדתי והמשפטי הנוגע לטענות שהתחדשו, אך לא רק להן. בתגובה לכך, מטבע הדברים, זכאי המבקש להגיש אף הוא תגובה מתוקנת. כל אלו פותחים את הפתח להליכי גילוי נוספים, ולאחריהם אף חקירות נגדיות חוזרות וסיכומים חוזרים. מדובר, אפוא, בסרבול עצום,

PsakDin®

אתר המשפט הישראלי

בבחינת "והתחלנו את שירנו מהתחלה", ולא רק בסרבול עסקי, אלא גם בפוטנציאל לעיוות דין כתוצאה מחקירה חוזרת של עדים, שחקירתם כבר הושלמה. מנגד, אין בהימנעות מהיתר לתיקון הבקשה בשלב מתקדם זה של ההליך, כדי לחסום את נוסעי הרכבת הקלה מפני העלאת הטענות האמורות והעמדתן לבירור משפטי ועובדתי. לא נראית כל מניעה בדין להגשת בקשה נפרדת ונוספת לאישור תובענה ייצוגית בטענות חדשות אלו, תוך מתן הזדמנות הוגנת לסיטיפס להשיב להן כיאות. 56. לסיכום: דין הבקשה להידחות, על שום שלא נראית אפשרות סבירה שהעילות שנטענו בבקשה תוכרענה לטובת המבקשים, וכן על שום שלגבי חלקם, מדובר בעניינים המצריכים בירור פרטני כך שתובענה ייצוגית איננה דרך יעילה והוגנת להכריע בהן. הבקשה לאישור תובענה כייצוגית נדחית אפוא. המבקשים יישאו בהוצאות המשיבה בסך של 25,000 ₪. ניתן היום, כ"ט תמוז תשע"ה, 16 יולי



2015, בהעדר הצדדים. תמר בזק רפפורט, שופטת