

בית המשפט המחוזי בירושלים כבית-משפט לערעורים אזרחיים

14 יוני 2016, 4267-03-16, 54924-02-16

רע"א 54924-02-16  
ואח' סיטיפס בע"מ נ' זדה  
ואח'

ד"ר יגאל מרזל

השופט

סיטיפס בע"מ ע"ד רון ליבסטרעו"ד דנה ברנס

מבקשת

- נגד -

1. ברע"א 54924-02-16: אריאל זדה 2. ברע"א  
4267-03-16: אורנה פפרמון ע"ד מטרי

המשיבים

### פסק דין

ב"כ היועץ המשפטי לממשלה

באמצעות פרקליטות מחוז ירושלים (אזרחי)

ע"י ב"כ עו"ד נחמה ברוק-שקי

1. לפניי בקשות רשות ערעור על שתי החלטות של "ועדת הערר בנושא חיובים מוגדלים ברכבת הקלה". המדובר בהחלטה בענייניו של מר אריאל זדה (מיום 12.1.2016); ובהחלטה בעניינה של הגב' אורנה פפרמן (מיום 18.1.2016). בשתי ההחלטות הללו, דנה ועדת הערר בסוגיה דומה - והיא הטלת "חיוב מוגדל" ("פיצוי כספי") על נוסעים ברכבת הקלה בירושלים. החיוב המוגדל הושת באמצעות בעלת "היתר ההפעלה" - היא חברת סיטיפס בע"מ (המבקשת). בשני המקרים מדובר בנוסעים ברכבת הקלה שלא תיקפו את הכרטיס שהיה ברשותם, כלומר שלא העבירו את הכרטיס במתקן המיועד לכך לפני תחילת הנסיעה או בתכוף לאחר

תחילתה. בעניינינו של מר זדה מדובר בנוסע שרכש מבעוד מועד כרטיס טעון מסוג "חופשי סמסטריאלי". בעניינה של הגב' פפרמן מדובר בנוסעת שרכשה כרטיס לשם נסיעה באוטובוס והייתה זכאית ל"זכות מעבר" 90 דקות לאחר מכן. החלטות ועדת הערר

2. בעניינינו של מר זדה (המשיב ברע"א 16-02-54924) קבעה ועדת הערר שיש לבטל את החיוב המוגדל שהושת עליו. צוין בהחלטה שמר זדה טען שהוא רכש והטעין את הכרטיס אך שכח לתקף אותו. ועדת הערר ציינה שאין להקל ראש בפרסום הנרחב על חובת התיקוף בכל נסיעה וכך גם קובע החוק באופן ברור. עם זאת, הוסיפה הוועדה, שנוסע שרוכש חוזה נסיעה תקופתי כגון כרטיס סמסטריאלי, מבקש לעצמו "שקט נפשי" לאותה תקופה. נוסע שכזה אינו מודע לכך שבאי תיקוף הכרטיס הוא מונע תשלום בעבור נסיעתו לחברה המפעילה את הרכבת הקלה (סיטיפס בע"מ). במקרה שבו נקנה כרטיס עבור נסיעות חופשיות אך הוא לא תוקף - יש לתת משקל משמעותי לתום לבו של הנוסע. יש גם הבדל בעוצמת הפגם בין מי שלא שילם על הנסיעה בכלל, לבין מי ששילם על הנסיעה באמצעות רכישת "חוזה תקופתי" אך נמנע מלתקפו. על רקע זה קבעה ועדת הערר בהחלטה בעניינה של מר זדה, שיש לפעול לפי הכלל של "אין עונשין אלא אם כן מזהירין". בשל העובדה שהמדובר בפעם הראשונה שבה מר זדה לא תיקף את כרטיס "החופשי-תקופתי" שהיה לו - יש מקום להתחשבות בו ולבטל את החיוב המוגדל. ועדת הערר הוסיפה עוד, ש"מכאן ולהבא יש להמיר באזהרה כל מקרה ראשון של אי תיקוף חוזה תקופתי מסוג חופשי חודשי, חופשי סמסטריאלי או חופשי שנתי. הומלץ ל"מנהל המסילה" להמיר במקרים אלה את החיוב המוגדל ב"אזהרה".
3. בעניינה של הגב' פפרמן (המשיבה ברע"א 16-03-4267) ציינה גם כן ועדת הערר שאין להקל ראש - לא בפרסום על חובת

התיקוף בכל נסיעה, וגם לא בהוראות החוק הברורות על חובת התיקוף של הכרטיס. אך גם בעניינה של הגב' פפרמן ציינה ועדת הערר, שיש להבחין בין מקרים של אי תיקוף כרטיס ששולם מראש (כגון כרטיס מעבר בין אוטובוס לרכבת), לבין כרטיס שלא שולם מראש. ועדת הערר הוסיפה שנוסע שמקבל "זכות מעבר" למשך 90 דקות - יתכן וסבור הוא שנסיעת ההמשך היא "בבחינת מתנה" שניתנה לו. היא אינה גורעת או פוגמת בכיסו של מפעיל הרכבת. הנוסע שילם עבור דמי הנסיעה באוטובוס. הוא מניח לכן שהמשך הנסיעה הוא בחינם. במצב דברים זה, יש לבחון את תום הלב של הנוסע ואת רשלנותו התורמת. למרות הפגיעה בהכנסות מפעילת הרכבת סיטיפס במקרים של אי תיקוף, יש לתת משקל לנסיבות שכאלה, ולהפחית את החיוב. בהמשך להחלטה שניתנה בעניין זדה, קבעה ועדת הערר גם בעניינה של הגב' פפרמן, שגם נוסע המקבל "זכות מעבר" מבקש הוא לקנות לעצמו את אותו "שקט נפשי". עם זאת מקבל ההטבה צריך גם כן לבחון את תנאי ההטבה. לכן התקבלה טענת סיטיפס שלפיה מחובת הנוסע היה לדעת שיש לתקף את הכרטיס בשנית - אף בעת נסיעת המעבר. על יסוד כל אלה החליטה ועדת הערר בעניינה של הגב' פפרמן, שבשל העובדה שמדובר במקרה ראשון שבו הנוסעת לא תיקפה את הכרטיס במעבר בין האוטובוס לבין הרכבת הקלה, יש להתחשב בכך בנסיבות המקרה. הדבר הוביל לתוצאה של הפחתת החיוב המוגדל והעמדתו על סך של 40 ₪. **בקשות רשות הערעור**

4. סיטיפס הגישה לבית משפט זה שתי בקשות רשות ערעור על שתי ההחלטות של ועדת הערר - בעניינו של מר זדה ובעניינה של גב' פפרמן (רע"א 16-02-54924 ו-16-03-4267). צוין בבקשות שמדובר בשתי החלטות שיש להן השלכות רוחב משמעותיות. החלטות של ועדת הערר - שבעקבותיהן באו החלטות רבות נוספות על יסוד אותה הנמקה ובאותה

- התוצאה. על כן התבקש בית משפט זה להתערב בהן.
5. נטען בבקשות שנפלו פגמים משמעותיים בהחלטות ועדת הערר המצדיקים התערבות בהן וביטולן. הדין קובע באופן ברור וחד משמעי חובת תיקוף של כל כרטיס נסיעה מכל סוג שהוא, גם אם תמורתו שולמה מראש. אין מקום להבחין לפי הדין בין מקרה שבו לא שולמה תמורה לבין מקרה שבו שולמה תמורה ונרכש כרטיס. הודגש, שהרכבת הקלה בירושלים היא מערכת הסעת המונים "פתוחה". שיטת הנסיעה מבוססת על רכישה של "חוזה נסיעה" לפני העלייה לרכבת יחד עם תיקוף הכרטיס שהוא מימוש של זכות הנסיעה. הדבר מונע תורים ומצמצם את זמני העלייה לרכבת. יתרון זה של פשטות המערכת, כולל גם חסרון, שעיקרו היעדר פיקוח ישיר על נוסע שעולה לרכבת אשר מבטיח שהוא אכן תיקף את כרטיס הנסיעה לפני תחילת הנסיעה. לכן נקבע בדין לא רק שיש חובת תשלום בגין הנסיעה, אלא שיש גם חובת תיקוף של הכרטיס. הפרת חובת התיקוף כמו גם חובת התשלום מחייבת את סיטיפס להשית על הנוסע את אותו "חיוב מוגדל". זהו החיוב המוגדל שהושת על המשיבים מר זדה והגב' פפרמן.
6. הודגש בבקשות רשות הערעור עוד, שמערך תחבורה ציבורית משולב בין מספר מפעילי תחבורה ציבורית מחייב גם הוא את התיקוף. ההתחשבות בין מפעילי התחבורה הציבורית השונים מבוסס על אותם "תיקופים" באמצעי הנסיעה השונים. נטען גם בבקשות שכעניין אופרטיבי לא ניתן להבחין ברכבת בין נוסע שאינו מתקף את הכרטיס בניסיון להתחמק מתשלום, לעומת נוסע תמים שלא ביצע תיקוף של כרטיס שהוא שילם עבורו מראש. החובה היא קטיגורית והיא נובעת הן מן הדין והן משיקולי יעילות והתחשבות. עוד הוסף, שחובת התיקוף של כרטיס הנסיעה מפורסמת בשורה ארוכה של מקומות והיא מובלטת - והדברים ידועים. לכן אין הצדקה לפטור נוסע שלא מתקף כרטיס אפילו אם הוא שילם עליו

מראש ואפילו אם הדבר נעשה בטעות ולא מתוך כוונת זדון. אי התיקוף מהווה גם הפרה של חובה חוזית ויש לראות בו משום פיצוי מוסכם. גם מטעם זה יש הצדקה להשתתף החיוב המוגדל בכל מקרה.

7. בהתייחס לחיוב המוגדל הפרטני שהושת על מר זדה, שאחז כזכור בכרטיס "חופשי סמסטריאלי" נטען שאמנם משיב זה טען בהשגה שהוא הגיש על הטלת החיוב המוגדל עליו, שהוא שכח לבצע תיקוף של הכרטיס. ואולם סיטיפס טוענת, שמדובר בנוסע שמרבה להשתמש בשירותי הרכבת הקלה והוא ידע היטב על חובת התיקוף. כך או אחרת, לטענת סיטיפס, אין מקום לפטור מן החיוב המוגדל בשל טענה זו ואין מקום לבחון טענות של טעות או של תום לב שכן הדין מחייב כאמור הטלת חיוב מוגדל על נוסע שלא תיקף את כרטיס הנסיעה שלו.

8. ובהתייחס לחיוב המוגדל הפרטני שהושת על הגב' פפרמן, הרי שמשיבה זו הודתה שהיא לא תיקפה את כרטיסה. התברר אף בדיון לפני ועדת הערר, שחודש וחצי לפני המקרה מושא בקשת רשות הערעור, משיבה זו דווקא כן תיקפה כרטיס נסיעה שרכשה באגד בעת המעבר לרכבת הקלה ולמרות שלא חלפו עדיין 90 דקות. אין אפוא ספק שגב' פפרמן ידעה שעליה לתקף את כרטיסה גם במקרה זה. וכך או אחרת, בדומה לטיעון בעניינו של מר זדה, נטען שלא היה מקום לבטל את החיוב המוגדל או להפחית אותו בגין טענה לטעות או לפעולה בתום לב. מהלך הדיון בבקשות רשות הערעור - התייצבות היועץ

### המשפטי לממשלה

9. עם הגשת בקשות רשות הערעור התבקש היועץ המשפטי לממשלה להודיע אם הוא מבקש להתייצב בהליך. היועץ המשפטי לממשלה הודיע לבית המשפט בהמשך לכך שהוא אכן מבקש להתייצב בהליך והוגשה עמדתו. לעמדת היועץ המשפטי לממשלה, ועדת הערר טעתה בשתי ההחלטות מושא בקשות רשות הערעור. הטעות הראשונה של ועדת הערר היא

בכך שהיא קבעה הוראה כללית וגורפת הפוטרת מ"חיוב מוגדל" באופן מלא או באופן חלקי נוסע שנתפס "בפעם הראשונה" כשהוא לא מתקף את הכרטיס. הטעות הנוספת היא בכך שהחלטות ועדת הערר לא מביאות בחשבון שיקולים רלבנטיים הנוגעים למנגנון התשלום של בעל היתר ההפעלה, כמו גם לאופייה של מערכת "פתוחה" להסעת נוסעים.

10. היועץ המשפטי לממשלה עמד על כך שלפי הדין קיימת חובה לתקף את הכרטיס. בעקבות הפרת חובה זו חב הנוסע ב"חיוב מוגדל". אין הבדל בין סוגי הכרטיסים. אין הבדל בין הימנעות מתיקוף שלא הניבה לנוסע רווח כלכלי, לבין הימנעות מתיקוף שהניבה לנוסע רווח שכזה. צוין עוד בעמדת היועץ המשפטי לממשלה, שאכן מדובר במערכת הסעת המונים פתוחה, המבוססת על תיקוף כרטיס באופן עצמאי להבדיל מגביית תשלום בידי בעל תפקיד. התיקוף מאפשר לפקחי הרכבת לראות באופן ממוכן מצבים של אי תיקוף. בכך חשיבות לצורך מערך הבקרה והפיקוח וגם לצורך ייעול השימוש בתחבורה הציבורית על דרך של קיצור זמן העמידה בתחנות לשם העלאת נוסעים. גם בעמדת היועץ הודגשה חשיבות התיקוף לשם ההתחשבות בין מפעילי תחבורה שונים. היעדר תיקוף כדין מסכל אפוא את זכותו של בעל היתר ההפעלה לקבל את דמי הנסיעה. התוצאה היא שהנוסע מוסע בחינם תוך גרימת נזק ישיר לבעל היתר ההפעלה. מעבר לכך נגרם גם נזק למדינה היות שלפי תנאי ההסכם בין המדינה לבין בעל היתר, משולם תשלום לבעל ההיתר בגין אחוז מסוים של נוסעים "לא מתוקפים". התיקוף מאפשר גם למשרד התחבורה, הוסף ונטען, לקבל תמונה אמיתית בדבר השימוש שנעשה בפועל ברכבת הקלה כדי להתאים את שירותי הרכבת לביקוש. קיימת חשיבות בהעברת מסר ברור וחד משמעי לציבור בדבר החובה לתקף את כרטיס הנסיעה בכל נסיעה. ועדת הערר שגתה אפוא בכך שהיא קבעה כלל גורף של חובת

אזהרה פרטנית שכן הוראה זו סותרת את הדין. ועדת הערר יכולה וצריכה לבדוק מקרים פרטניים אך היא לא יכולה לקבוע קביעה כללית וגורפת.

11. עוד נטען, שבקביעת הכלל האמור, מעבר לחריגה מסמכות, לא נתנה ועדת הערר משקל מספיק לפגיעה בהכנסות הרכבת ובמערך ההתחשבות שפורט לעיל. לא ניתן גם משקל ראוי לפרסום הקיים לציבור, ולחובה שבדין לתקף את הכרטיס. מסקנת ועדת הערר עלולה אף לעורר בלבול חלזול של הציבור בחובת התיקוף. בה בעת, התיקוף לא כרוך בהשקעה כספית, בזמן ובמאמץ. לכן אין מקום לכלל שנקבע. זאת ועוד, קיים קושי תפעולי בכלל שנקבע בוועדת הערר, שכן הדבר יחייב הקמת מערך של "רישום" התראות, מעקב פרטני אחרי נוסעים, יצירת מאגר מידע, וכו'. קיים גם קושי ב"אזהרה" לפני הטלת חיוב מוגדל בהתייחס למי שידע על חובת התיקוף; ואין הגיון להבחין בין מי שנתפס בפעם הראשונה כשהוא אינו מתקף את הכרטיס - לבין אחרים.

12. על יסוד כל האמור לעיל, עמדת היועץ המשפטי לממשלה בשני ההליכים היא שיש לבטל את החלטות ועדת הערר.

### עמדות המשיבים

13. ניתנה אפשרות למשיבים להשיב לבקשת רשות הערעור. המשיב מר זדה לא הגיש תשובה לבקשת רשות הערעור הגם שהוא לא חלק על כך שהוא קיבל את החלטות בית המשפט ואת כתבי בית הדין. הוא התייצב לדיון שהתקיים לפניי. הוא שב והדגיש את הקושי בהטלת חיוב מוגדל רק בשל אי תיקוף כרטיס שנרכש מראש, וכן את הטורח שנגרם לו בשל "גרירתו" להליך זה.

14. המשיבה הגב' פפרמן, הגישה תשובה בכתב, באמצעות בא כוחה, לבקשת רשות הערעור. בתשובה התבקש בית המשפט לדחות את הבקשה. הודגש בתשובה הרכב ועדת הערר ורוחב שיקול דעתה. לגופו של עניין, אין להתערב בקביעת ועדת

- הערר וההסבר שהיא קיבלה שלפיו המשיבה לא סברה שיש צורך בתיקוף נוסף ככל שהנסיעה ברכבת היא במסגרת 90 הדקות שלאחר הנסיעה באוטובוס. עוד צוין, שבדיון בוועדת הערר לא הציגה נציגת סיטיפס היכן מפורסמת החובה לתקף כרטיסי מעבר מהאוטובוס לרכבת הקלה. עניין זה גורר לפי הטענה טעויות בתום לב של משתמשי הרכבת הקלה. לכן בדין התערבה ועדת הערר בשיעור החיוב המוגדל שהוא למעשה מעין קנס. לא מדובר בפיצוי מוסכם. התבקש אפוא לדחות את הבקשה תוך חיוב המבקשת בהוצאות. דיון והכרעה לאחר שעיינתי במכלול החומר שלפניי ושמעתי את טענות ב"כ הצדדים והצדדים עצמם (כמפורט לעיל), מסקנתי היא שיש מקום לדון בבקשת רשות הערעור כבערעור, לקבל את הערעור ולהורות על ביטול החלטות ועדת הערר מושא הליכים אלה. אמנם ב"כ המשיבה הגב' פפרמן הודיעה לבית המשפט שהוא מתנגד לדון בבקשת רשות הערעור כבערעור אך בסעיף 21 לכתב התגובה צוין שככל שעמדה זו תידחה יש לראות בתשובה כסיכומים בכתב. לא מצאתי בנסיבות המקרה טעם שלא לדון ברשות הערעור כבערעור - עניין שלא באה לו התנגדות מטעם הצדדים האחרים. ויוסף שב"כ הגב' פפרמן גם ביקש שלא להתייצב לדיון עצמו (ובקשתו נעתרה).
- 15.
- להלכה ולמעשה אין חולק לפניי על כך שקיימת חובה בדין לתקף כרטיס נסיעה, יהא סוג הכרטיס אשר יהא. הדברים עולים במפורש מסעיף 17(א) לפקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], תשל"ב-1972, יחד עם סעיף 46ב(2)(א) לפקודה. חובה זו הוכרה גם בפסיקה (ראו למשל רת"ק (י-ם) - 29561-09-13 סיטיפס נ' ספקטור (29.10.2013); רת"ק (י-ם) 13-01-44022 סיטיפס בע"מ נ' וכטל (21.7.2013)). נוסע שלא העביר את הכרטיס במתקן בהתאם להוראת הדיון, נדרש לשלם את דמי הנסיעה "בתוספת פיצוי כספי" שנקבע בתקנות. לעת הזו סכום הפיצוי הכספי ("חיוב מוגדל") עומד
- 16.



על כ-180 ש"ח (ראו סעיף 23 לתקנות מסילות הברזל (הוראות שונות - מסילת ברזל מקומית), תשע"ב-2011). על ההחלטה לחייב נוסע ב"חייב מוגדל" ניתן להגיש השגה. בהחלטה בהשגה ניתן לבטל את החייב המוגדל כולו או מקצתו או להשאירו על כנו (ראו תקנות מסילות הברזל (הוראות לעניין השגה על דרישה לתשלום), תשע"ג-2013 (סעיף 5(ד)). על ההחלטה בהשגה ניתן להגיש השגה לוועדת הערר בהתאם לתקנה 46ב1(ג) לפקודת מסילות הברזל.

17. אם נשוב לחובת תיקוף הכרטיס, הרי שוועדת הערר, בשתי ההחלטות מושא הערעורים שלפניי, ציינה במפורש שקיימת חובת תיקוף בדין. הוועדה ציינה גם את הפרסום הנרחב על חובת התיקוף. אכן, הקושי המרכזי שוועדת הערר הפנתה אליו את הזרקור בשתי החלטותיה הוא מקרים שבהם לא מדובר בנוסע שביקש להפיק רווח כלכלי על דרך של נסיעה בלא תשלום ובלא תיקוף, אלא בנוסע ששילם עבור הנסיעה באמצעות כרטיס זה או אחר אך לא תיקף את הכרטיס. ועדת הערר מצאה שיש במקרים מעין אלה לתת משקל משמעותי לתום לבו של הנוסע ועל דרך של קביעת כלל שלפיו כאשר מדובר בפעם ראשונה שבה לא מתוקף כרטיס נסיעה בנסיבות מעין אלה - יבוטל החייב המוגדל או שהוא יופחת.

18. מקובלת עליי עמדת המבקשת סיטיפס כמו גם עמדת היועץ המשפטי לממשלה, שנפל בהחלטות ועדת הערר פגם המצדיק התערבות בהחלטות אלה על דרך של קבלת הערעורים וביטול ההחלטות. לוועדת הערר יש אמנם סמכות לבטל את החייב המוגדל כולו או מקצתו או להותירו על כנו (סעיף 46ב1(ה) לפקודה). בצד סמכות זו שבדין לוועדת הערר, עומד גם שיקול דעת. ההליך שלפניי אינו מצריך קביעת מסמרות בכל הקשור להיקפו של שיקול דעת זה בכל מקרה ומקרה ובכל נסיבה ונסיבה. המקרים שעניינם עומד להכרעה עוסקים בסיטואציה נקודתית - בעלת השלכות רוחב בשל ריבוי המקרים מסוג זה.

ובהתייחס לסיטואציה זו שעלתה בערעורים - ולהחלטות ועדת הערר - מצאתי עילת התערבות של בית משפט זה. ומדוע?

19. כפי שהוסבר בצורה מפורטת הן בטיעוני סיטיפס והן בעמדת היועץ המשפטי לממשלה, לא רק שמדובר בחובה ברורה וחד משמעית בדיון לתקף את הכרטיס באשר הוא, אלא שמדובר בחובה שיש לה שורה ארוכה של תכליות. מבלי לחזור על כל הנטען נציין את מנגנון החיוב המיוחד של הרכבת הקלה כמערכת "פתוחה" המאפשרת עלייה לרכבת בלא בקרה מוקדמת; את חשיבותו של מנגנון זה ויעילותו; את מערך ההתחשבות בין מפעילי התחבורה הציבורית לבין עצמם ובינם לבין המדינה; וכן מניעת מצב שבו בעל היתר ההפעלה מסיע נוסע בלא כל תשלום. מקובלת עליי עמדת סיטיפס והיועץ המשפטי לממשלה, שבכלל שקבעה ועדת הערר בשני המקרים שלפניי - הוא אותו כלל אזהרה ראשונה במקרים שבהם אי תיקוף הכרטיס נעשה בתום לב - יש קושי היות שלא ניתן המשקל המספיק לשיקולים אלה ולחובה הברורה שבדין.

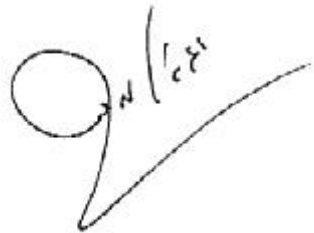
20. מעבר לכך, מן הטעמים שפורטו בטענות המבקשת סיטיפס והיועץ המשפטי לממשלה, קביעת ועדת הערר בשתי ההחלטות מוקשית גם מטעמים נוספים: במישור הסמכות - כלומר היכולת לקבוע כלל גורף החורג מהוראות הפקודה והתקנות ותכליתו, להבדיל מבדיקה של נסיבות פרטניות. במישור שיקול הדעת - בשל שורה של קשיים תפעוליים ומעשיים בכלל הגורף שקבעה ועדת הערר. קשיים תפעוליים ומעשיים - בכל הנוגע לבירור התשובה לשאלה אם מדובר בהפרה ראשונה אם לאו, בהקמת מאגר מידע לנדון, בבירור סוגיית תום הלב ועוד. כך, למשל, בעניינו של מר זדה - טענתו בהשגה שהגיש וכן בדיון שהתקיים בוועדת הערר, הייתה טענה שלפיה הוא לא תיקף את הכרטיס היות שהוא שכח

לעשות זאת. המשמעות היא שמדובר על פניו בנוסע שידע שיש חובה לתקף את הכרטיס ומדובר לכן בטענה של שכחה. קיים קושי בבירור טענות סובייקטיביות מסוג זה תוך ההבחנה ביניהן וכדי קביעת כלל של "הפרה ראשונה" בעקבות זאת; כמו גם קושי במתן פטור מחיוב מוגדל דווקא בנסיבות אלה של שכחה להבדיל ממצבים אחרים. בעניינה של הגב' פפרמן, היא טענה בהשגה שהיא לא ניסתה להתחמק מהתשלום, אלא שהיא לא ידעה שיש חובה לתקף את הכרטיס ומדובר בטעות שנעשתה בתום לב. אך היא גם טענה שהיא תמיד מתקפת את הכרטיס ובדיון בוועדת הערר היא השיבה שלא מדובר בפעם הראשונה שהיא נוסעת ברכבת אחרי נסיעה באוטובוס. בדיון בוועדת הערר עלה שבנסיעה קודמת שהייתה - נסיעת מעבר - נעשה תיקוף בעלייה לרכבת. גם מנסיבות מקרה זה עולה הקושי בבירור הרכיב הסובייקטיבי של כל נוסע ונוסע וכדי קביעת כלל של "הפרה ראשונה", בעקבות זאת. ויודגש שהבאנו קשיים אלה של בירור לא בכדי להטיל פסול במי מן המשיבים או כדי לייחס להם חוסר תום לב או כוונה להטעות אלא כאמור, כדי להצביע על הקושי בכלל הגורף שקבעה ועדת הערר. יש להוסיף, שביטוי נוסף לקושי זה ניתן למצוא בהבדל בתוצאה בין שני המקרים מושא הערעורים שלפנינו: במקרה אחד החיוב בוטל כליל ואילו במקרה שני שנסיבותיו דומות לכאורה, לא בוטל החיוב המוגדל אלא הופחת לסך של 40 ₪. מהלך כולל זה מעורר קשיים אל מול החובה המוחלטת שבדין לתיקוף הכרטיס וטעמיה.

21. הנה כי כן צבר קשיים זה אינו מאפשר להותיר את החלטות ועדת הערר מושא ערעורים אלה על כנן: לא בכל הנוגע לקביעה של כלל גורף שלפיו יש להסתפק תחילה באזהרה לנוסע שלא תיקף את כרטיסו ולהטיל חיוב מוגדל רק אם ההפרה מתרחשת פעם נוספת; ולא בכל הנוגע לבירור ולמשקל הרב שניתן בהחלטות ועדת הערר לשאלת היסוד

הסובייקטיבי - כלומר תום הלב של הנוסע, טעותו או שכחתו.  
22. דוקו: באמור לעיל, אין כדי למעט מן הבעיה שראתה ועדת הערר כפי האמור בהחלטותיה, בהתייחס למצבים אלה שבהם אין חולק על כך שהנוסעים לא ביקשו להפיק רווח כלכלי או תועלת כספית מאי תיקוף הכרטיס. שהרי המשיבים קנו כרטיס נסיעה. הם שילמו עליו. חרף זאת, הם מוצאים עצמם חייבים "חיוב מוגדל" העולה עשרות מונים על דמי הנסיעה (ששילמו). אכן, לא מדובר בשיקול של מה בכך וניתן גם להבין את תחושת אי הנוחות ואף את טענות המשיבים למידה מסוימת של "חוסר צדק", בכך שהם מחויבים באותו חיוב מוגדל העולה כאמור עשרות מונים על עלות הנסיעה המקורית, רק בשל אי תיקוף הכרטיס - אף בתום לב ובשגגה. עם זאת, וכנזכר, קיימים גם שיקולים שכנגד לנדון. בין היתר ניתן לציין את הפרסום הרחב במקומות שונים שממנו ניתן ללמוד על חובת התיקוף ובלא קושי של ממש בפעולת התיקוף. ונטען גם לפני בית המשפט מטעם סיטיפס, שבמסגרת ההסכם בין סיטיפס לבין המדינה קיימת התחייבות של המדינה לשיעור החיוב המוגדל. שיקולי הצדק רלבנטיים לא רק לנוסעים, אלא גם לבעל היתר ההפעלה שאמור לקבל תמורה עבור הנסיעה - על דרך של תיקוף הכרטיס. כך או אחרת, הליך זה שלפניי אינו דורש הכרעה בטענה זו. טעם הדבר הוא שעניין זה של קביעת חיוב מוגדל אחיד עלתה כבר במסגרת הליך אחר ובית המשפט לא מצא פסול בכך, למרות שיכולות להיות סיטואציות שונות של אי תיקוף (ראו: ת"צ (י-ם) 12-05-37820 רז נ' סיטיפס בע"מ (16.7.2015)). מעבר לכך, אין חולק כאמור שלפי הדין בעת הזו, החיוב המוגדל (כפי שהוא נקבע בתקנות) הוא בשיעור אחיד. בלי הבחנה בין מצבים שונים דוגמת רכישת כרטיס או אי רכישתו; סוגי כרטיסים וכיוצ"ב. הדין מאפשר אמנם לשר התחבורה והבטיחות בדרכים לקבוע שיעורים שונים של פיצוי כספי וכן

- לקבוע נסיבות שבהן יהא אדם פטור מתשלום הפיצוי הכספי (סעיף 17(א) לפקודה). אך כפי שהובהר לבית המשפט במהלך הדיון שהתקיים, נכון לעת הזו, מתקין התקנות לא קבע שיעורים שונים של פיצוי כספי. לא קיימת אפוא הבחנה בתקנות בין נסיעה בלא כרטיס לבין נסיעה שנרכש עבורה כרטיס בכסף מלא אך מבלי תיקוף הכרטיס. מדובר אפוא בעניין למחוקק המשנה לענות בו. חרף הקושי האפשרי בעניין זה - שלא נעלם גם מעיני בית משפט זה - לא הייתה מוסמכת ועדת הערר לבטל את החיוב המוגדל או להפחיתו בנסיבות שיפורטו בהחלטות ונוכח קביעה ברורה זו שבדין. **התוצאה**
23. התוצאה היא אפוא שדין הערעורים להתקבל. החלטות ועדת הערר מבוטלות והעררים עצמם נדחים. בנסיבות העניין הכוללות אין צו להוצאות וכל צד יישא בהוצאותיו. ערבונות שהופקדו - ככל שהופקדו - יושבו למפקדיהם.
24. **המזכירות** תמציא העתקי פסק הדין לצדדים ולב"כ היועץ המשפטי לממשלה. ניתן היום, ח' סיוון תשע"ו, 14 יוני 2016,



בהעדר הצדדים. יגאל מרזל, שופט