

בבית המשפט המחוזי בירושלים  
בפני כב' הש' תמר בזק רפפורט

ת"צ 17-02-45386  
ת"צ 17-04-7397  
ת"צ 17-06-56159  
ת"צ 17-08-29266  
ת"צ 17-09-31638  
ת"צ 17-12-54005  
ת"צ 17-09-31839  
ת"צ 17-09-8008  
ת"צ 17-09-31902  
ת"צ 19-01-42137

**המבקשת:**

15 דקות – ארגון צרכני תחבורה ציבורית בישראל  
(ע"ר 580576031)  
באמצעות עו"ד יותם שלמה, מהקליניקה לרגולציה  
סביבתית,  
הפקולטה למשפטים אוניברסיטת בר-אילן,  
רמת-גן 5290002  
טל': 03-5318814; פקס: 03-7384044,  
דוא"ל yotam.shlomo@biu.ac.il

**המשיבים:**

בעניין:  
ת"צ 17-02-45386

1. פרנק זאב
2. אלעד מלכא

ע"י ב"כ עוה"ד טנוס עורכי דין – חברת עורכי דין ו/או עו"ד  
יוסף זינגר מרחוב אלמוג 20, חיפה 354004  
טלפון: 0488880860, פקס: 046801900  
וכן ע"י ב"כ עוה"ד יוחי גבע  
מדרך מאיר ויסגל 2 פארק המדע – רחובות 76326  
טל': 08-9102341; פקס: 08-91022361

וכן ע"י עו"ד אסף פינק ואח'  
ממשרד עורכי דין אסף פינק  
דרך חברון 101, ירושלים 9348001  
טל': 02-5021829; פקס: 02-5632244

המבקשים בת"צ  
17-02-45386

-נגד-

אגד – אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ  
ע"י עו"ד גד טיכו ו/או חיים בקשי  
ממשרד כספי ושות'  
רחוב יעבץ 33, תל אביב 65258  
טל': 03-7961000; פקס: 03-7961001

המשיבה

ובעניין:  
ת"צ 17-04-7397  
ת"צ 17-06-56159

1. אבירם בווני
2. מאיר אלמליח
3. אופיר מדואל
4. אתי פדידה

כולם ע"י עו"ד אבירם בווני  
רח' המלך ג'ורג' 3 ת.ד. 2634 ירושלים

ל': 077-2110184 ; פקס : 077-2110186

המבקשים בת"צ  
17-04-7397

וכן ע"י עו"ד אסף פינק ואח'  
ממשרד עורכי דין אסף פינק  
דרך חברון 101, ירושלים 9348001  
טל': 02-5021829 ; פקס : 02-5632244

**אודי אברהמי**

ע"י ב"כ עוה"ד יוחי גבע  
מדרך מאיר ויסגל 2 פארק המדע – רחובות 76326  
טל': 08-9102341 ; פקס : 08-91022361

המבקש בת"צ  
17-06-56159

וכן ע"י עו"ד אסף פינק ואח'  
ממשרד עורכי דין אסף פינק  
דרך חברון 101, ירושלים 9348001  
טל': 02-5021829 ; פקס : 02-5632244

**-נגד-**

1. סופרבוס ושות' – שותפות מוגבלת
2. סופרבוס העמקים בע"מ
3. סופרבוס הסעים ותיור בע"מ

המשיבות

ע"י עו"ד רות ווקס-סלוקי ו/או רינה בן משה-טל  
ממשרד ווקס-סלוקי ושות'  
טל': 08-8600016 ; פקס : 08-8600015

ובעניין:

ת"צ 17-08-29266

**משה חגי**  
ע"י ב"כ עוה"ד ישי זילברברג ו/או עידו מלין  
מרחוב השדרה המרכזית 15 מודיעין  
טל': 073-742221 ; פקס : 077-4704615

המבקש בת"צ  
17-08-29266

וכן ע"י עו"ד אסף פינק ואח'  
ממשרד עורכי דין אסף פינק  
דרך חברון 101, ירושלים 9348001  
טל': 02-5021829 ; פקס : 02-5632244

**-נגד-**

**קווים תחבורה ציבורית בע"מ**

ע"י ב"כ עוה"ד עמר רייטר ז'אן שוכטביץ ושות'  
ממגדל צ'מפיון, קומה 39-40, דרך ששת הימים 30, בני  
ברק 5120261  
טל': 03-6019601 ; פקס : 03-6019602

המשיבה

ובעניין:

ת"צ 17-09-31638

ת"צ 17-12-54005

**אסף דהן**  
ע"י ב"כ עוה"ד יוחי גבע  
מדרך מאיר ויסגל 2 פארק המדע – רחובות 76326  
טל': 08-9102341 ; פקס : 08-91022361

וכן ע"י עו"ד אסף פינק ואח'

המבקש בת"צ  
17-09-31638

ממשרד עורכי דין אסף פינק  
דרך חברון 101, ירושלים 9348001  
טל': 02-5021829; פקס: 02-5632244

1. ישי מור
2. רקפת זיימן

ע"י ב"כ עוה"ד מתן פריידין  
ולדמן-דוד-זוכוביצקי-פריידין | משרד עורכי דין  
מרח' מצדה 7 (מגדל ב.ס.ר. 4), בני ברק 51626112  
טל': 03-7734500; פקס': 03-7734515

וכן ע"י ב"כ עוה"ד יוחי גבע  
מדרך מאיר ויסגל 2 פארק המדע – רחובות 76326  
טל': 08-9102341; פקס: 08-91022361

המבקשים בת"צ  
17-12-54005

וכן ע"י עו"ד אסף פינק ואח'  
ממשרד עורכי דין אסף פינק  
דרך חברון 101, ירושלים 9348001  
טל': 02-5021829; פקס: 02-5632244

-נגד-

**נתיב אקספרס-תחבורה ציבורית בע"מ**  
ע"י ב"כ עוה"ד עמית גור ו/או דרור אפלדורף  
ממשרד יעקב סלומון, ליפשיץ ושות'  
רחוב נתנון 1 חיפה 3303473  
טל': 04-8140500; פקס: 04-855703

המשיבה

ובעניין:  
ת"צ 17-09-31839

**לי יולזרי אלישוב**  
ע"י ב"כ עוה"ד יוחי גבע  
מדרך מאיר ויסגל 2 פארק המדע – רחובות 76326  
טל': 08-9102341; פקס: 08-91022361

וכן ע"י עו"ד אסף פינק ואח'  
ממשרד עורכי דין אסף פינק  
דרך חברון 101, ירושלים 9348001  
טל': 02-5021829; פקס: 02-5632244

המבקשת בת"צ  
17-09-31839

-נגד-

**דן חברה תחבורה ציבורית בע"מ**  
ע"י ב"כ עוה"ד נועם רונן ואח'  
ממשרד גורניצקי ושות', עו"ד  
משד' רוטשילד 45, תל אביב 65784  
טל': 03-7109191; פקס: 03-5606555

המשיבה

ובעניין:  
ת"צ 17-09-8008  
ת"צ 17-09-31902

**מרינה גרונסקי**  
ע"י ב"כ גלפנד צירלין  
מרחוב ויצמן 23 כפר סבא 4424705  
טל: 074-7038800; פקס: 03-9313254

וכן ע"י ב"כ עוה"ד יוחי גבע

מדרך מאיר ויסגל 2 פארק המדע – רחובות 76326  
טל': 08-9102341 פקס: 08-91022361

המבקשת בת"צ  
17-09-8008

וכן ע"י עו"ד אסף פינק ואח' ממשרד עורכי דין אסף פינק  
דרך חברון 101, ירושלים 9348001  
טל': 02-5021829; פקס: 02-5632244

#### אהוד אברהמי

ע"י ב"כ עוה"ד יוחי גבע

מדרך מאיר ויסגל 2 פארק המדע – רחובות 76326  
טל': 08-9102341 פקס: 08-91022361

המבקש בת"צ  
17-09-31902

וכן ע"י עו"ד אסף פינק ואח'  
ממשרד עורכי דין אסף פינק  
דרך חברון 101, ירושלים 9348001  
טל': 02-5021829; פקס: 02-5632244

-נגד-

#### מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ

ע"י ב"כ עוה"ד עמית גור ו/או דרור אפלדורף  
ממשרד יעקב סלומון, ליפשיץ ושות'  
רחוב נתנון 1 חיפה 3303473  
טל': 04-8140500; פקס: 04-8557038

המשיבה

ובעניין

ת"צ 19-01-42137

1. דוד גורליק, ת.ז. 311513089

2. תמר אליאב, ת.ז. 311607337

3. דמיטרי בלוצ'קובסקי, ת.ז. 309501971

4. אדם יודפת, ת.ז. 039953450

על-ידי בא-כוח עורך דין אסף פינק ואח'  
ממשרד עורכי דין אסף פינק

רחוב דרך חברון 101, ירושלים 9348001  
טלפון: 02-5021829; פקס: 02-5632244

דוא"ל: asaf@asafplaw.co.il

המבקשים בת"צ  
19-01-42137

-נגד-

אגד תעבורה בע"מ ח.פ. 513095794

רח' ההגנה 17, אור יהודה

טל: 03-7350100; פקס: 03-6340845

המשיבה

### בקשת ארגון להצטרף לדיונים בתובענה ייצוגית

בית המשפט הנכבד מתבקש להתיר למבקשת להצטרף לדיונים אשר בכותרת בהתאם לסעיף 15 לחוק תובענות ייצוגיות, תשס"ו-2006 (להלן: "חוק תובענות ייצוגיות" או "החוק"), בהתאם לנימוקי הבקשה המפורטים להלן.

#### א. מבוא

1. עניינו של ההליך הוא עשר תביעות ייצוגיות כנגד מפעילות תחבורה ציבורית כהגדרתן להלן, המופיעות בכותרת ("להלן: "התביעות"). התביעות מציגות דפוסים דומים של הפרות רישיון – איחורים, דילוג על תחנות וביטול נסיעות. העילות המשפטיות בכלל התביעות דומות או זהות. בהחלטה מיום ה-22.8.2018

החליטה כבי' השופט תמר בזק-רפפורט, כי הדיון בתשע התובענות שהוגשו נכון למועד מתן ההחלטה ידונו במאוחד. קדם המשפט נקבע ל-5.2.2019.

2. התובענות הוגשו כנגד אגד-אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ, סופרבוס הסעים ותיור בע"מ, קווים תחבורה ציבורית בע"מ, נתיב אקספרס-תחבורה ציבורית בע"מ, דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ, מטרופולין-תחבורה ציבורית בע"מ ואגד תעבורה בע"מ (להלן: "מפעילות תחבורה ציבורית" או "הנתבעות")

3. כפי שיובהר להלן, המבקשת היא עמותה המקדישה את פעילותה הציבורית הענפה אך ורק לנושאים אלה. המבקשת היא בעלת הידע, הניסיון והיכולת הרלוונטיים לתביעות האמורות. תובעים רבים התבססו בתביעתם, בין היתר, על נתונים אשר נמצאים בידי המבקשת, ובמיוחד דיווחים שנשלחו למבקשת על הפרות רישיון.

4. המבקשת יכולה לסייע להליך בהנגשת החומרים הגולמיים לבית המשפט, על מנת שזה יתרשם מאופי והיקף הפרות, בניתוח נתונים ובהעברת מידע נוסף. כמו כן, המבקשת סבורה כי מעמדה והמוניטין הציבוריים שלה כגורם מרכזי בקידום התחבורה ציבורית יעילה בישראל, מצדיקים את מעורבותה בהליך כידידת בית המשפט. המבקשת סבורה כי הצטרפותה להליך תסייע לבית המשפט הנכבד להבטיח, שההליך מתנהל לטובת כלל חברי הקבוצה.

5. המבקשת מיוצגת על ידי עו"ד מטעם הקליניקה לרגולציה סביבתית באוניברסיטת בר אילן. הקליניקה מעניקה סיוע משפטי ללא תשלום לארגונים, התארגנויות ואנשים פרטיים בנושאים הקשורים לקידום איכות סביבה בדגש על צדק סביבתי ופיתוח בר קיימא.

#### **ב. סעיף 15 לחוק התובענות הייצוגיות**

6. **חוק תובענות ייצוגיות**, כולל הוראות ספציפיות בנוגע להצטרפות צדדים שלישיים בהליכי תובענות ייצוגיות במעמד הדומה למעמד של "ידיד בית משפט", מתוך הכרה בייחודיות של הליך התובענה הייצוגית. הסעיף קובע תנאים לבחינת הבקשה, ואת סמכות בית המשפט לעצב את אופן והיקף השתתפותו בדיונים של המבקש להצטרף.

7. פסק הדין הראשון שהתייחס בצורה מקיפה לסעיף 15 הוא בפסק הדין בעניין ע"א 7842/16 אדם טבע ודין - אגודה ישראלית להגנת הסביבה נ' פירסק (פורסם בנבו, 27.09.2017) (להלן: "עניין פירסק"). בפסק הדין בית המשפט התייחס לסעיף 15 בתור הליך ידיד בית משפט הייחודי לתובענות ייצוגיות, וזאת בעקבות תיקון מס' 10 לחוק שהרחיב את סמכותו. לפני תיקון זה, ארגונים שביקשו להצטרף להליך הייצוגי נדרשו לקבלת אישור של שר המשפטים. התיקון המדובר הסיר מגבלה זו. כפי שצוין בפסק הדין "באמצעות הסרת מחסום דיוני זה, הביע המחוקק את גישתו שלפיה יש להקל על דרכם של ארגונים בדרך להשתתפות בהליך הייצוגי." (שם, עמ' 16)

8. נציין כי מאז פסק דין פירסק אושרו ארבע בקשות להצטרפות לפי סעיף 15, ובכולן בחנו בתי המשפט המחוזיים את יסודות הסעיף לאור הלכת פירסק (ת"צ (מחוזי ת"א) 16-09-28211 עמותת נגישות ישראל נ' אנה ברק (פורסם בנבו, 15.10.2017); ת"צ (מחוזי חי') 17-01-49291 משה שגב נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ (פורסם בנבו, 22.11.2017); ת"צ (מחוזי מרכז) 17-09-6267 חיים

יוגב נ' ג'וי מועדון כושר וספורט בע"מ (פורסם בנבו, 25.02.2018); ת"צ (מחוזי ת"א) 16-01-12879  
התנועה למען איכות השלטון בישראל (ע"ר) נ' המועצה לענף הלול (פורסם בנבו, 20.06.2018).

9. חשיבות הצטרפות ארגונים להליכי תובענות ייצוגיות בא לידי ביטוי בעניין פירסק. "אין חולק כי לארגונים קיים תפקיד חשוב במימוש חזונה של התובענה הייצוגית ככלי להגשמת אינטרסים חברתיים וציבוריים. ישנם ארגונים בעלי המשאבים; המומחיות; הניסיון ומעל כל זאת – הרצון הטוב, לקדם טיפול בנושאים שונים בעלי השלכות על המרחב החברתי-ציבורי, הסובלים מתת-אכיפה..." (שם, פס' 20 לפסק דינו של השופט דנציגר). **דברים אלו נכונים אף בענייננו.**

10. מהעקרונות הכלליים, נעבור לתנאי לאישור הבקשה. סעיף 15(א) לחוק תובענות ייצוגיות קובע שלושה מבחנים מצטברים בהם נדרש לעמוד המבקש להצטרף להליך הייצוגי במעמד של מעין "ידיד בית משפט": **מבחן הזיקה לתובענה; מבחן התרומה להליך; ומבחן ההגנה על עניינם של חברי הקבוצה.** ובלשון החוק:

"15 (א). בית המשפט רשאי להתיר לחבר קבוצה שבשמה מנוהלת תובענה ייצוגית, וכן לרשות ציבורית הפועלת לקידום מטרה ציבורית בקשר לענין שבו עוסקת התובענה הייצוגית או לארגון הפועל לקידום מטרה כאמור, אשר אינם התובע המייצג, להשתתף בדיונים בתובענה הייצוגית, אם מצא כי הדבר דרוש לשם ניהולה היעיל וההוגן של התובענה הייצוגית, וכן, לענין חבר קבוצה – לשם הגנה על עניינו של אותו חבר קבוצה, ולענין רשות ציבורית או ארגון – לשם הגנה על עניינם של חברי הקבוצה."

11. בבחינת הלכה שנקבעה בעניין פירסק, אין לנו ספק כי המבקשת, עמותת 15 דקות, עומדת בכל המבחנים המצטברים הנ"ל. בשורות הבאות נסקור את המבחנים השונים, ננתחם ונראה כיצד המשיבה עומדת מעל כל ספק בכל שלושת המבחנים יחדיו:

### **11. מבחן הזיקה לתובענה:**

12. המבחן הראשון הוא מבחן הזיקה של המבקשת לתובענה. בהלכת פירסק נקבע כי כאשר מדובר בארגון, עליו להוכיח שהוא פועל לקידום מטרה ציבורית הקשורה לעניין שבו עוסקת התובענה הייצוגית. לפי מבחן זה נדרש המבקש להוכיח זיקה כלשהי לתובענה עצמה או לנושא התובענה. לשם בחינת הזיקה יבחן בית המשפט את מהות הגוף המבקש להצטרף (חבר קבוצה, רשות ציבורית או ארגון), והאם פעילותו קשורה לסוגיה הנדונה במסגרת ההליך הייצוגי. כאשר מדובר לא מדובר בחבר קבוצה, כמו במקרה דנן, הרי שיש לבחון לעומק את זיקת הארגון להליך. עוד נקבע כי "יש להניח כי ככל שהסוגיה הנדונה מצויה בליבת עיסוקו של הגוף, אזי מומחיותו; נסיונו; והעובדה כי הוא השקיע בעבר משאבים לצורך טיפול ועיסוק בנושא התובענה, מלמדים על זיקה בין אותו הגוף לבין התובענה." (שם, פסקה 15)

13. כלל התביעות עוסקות באירועים חוזרים ונשנים של הפרות של תנאי הרישיון ע"י חברות תחבורה ציבורית שונות. ההפרות כוללות איחורים רבים ומשמעותיים וביטול נסיעות לאורך שנים.

14. **סוגיות אלו נמצאות בלב מטרותיה ופעילותה של המבקשת.** המבקשת, עמותת 15 דקות, החלה פעילותה כהתארגנות מקומית בשנת 2009, והחל משנת 2013 היא רשומה כעמותה ופועלת ברמה הארצית. היא חרתה על דגלה לקדם תחבורה ציבורית מהירה, זמינה ואיכותית, לשפר ולהוסיף קווי שירות ציבוריים כך שמערכת התחבורה הציבורית תהווה חלופה ראויה לשימוש ברכב הפרטי ולעמידה בפקקים.

15. המבקשת מפעילה קו דיווח על הפרות כאמור. את הדיווחים יכול הציבור לשלוח למבקשת באמצעות אתר האינטרנט או באמצעות יישומון (אפליקציה) ייעודי. המבקשת מפיקה דיווח כל רבעון או חציון המרכז את ההפרות. המבקשת אף פרסמה מדריך להגשת תביעות קטנות על הפרות של מפעילי תחבורה ציבורית.

צילום מסך מאתר העמותה של עמוד הדיווח מצורף ומסומן **"נספח 1"**.

דוח שנתי 2017 ודוח חציוני 2018 מצורפים ומסומנים **"נספח 2"** ו-**"נספח 3"** בהתאמה.

16. המבקשת מפעילה מוקד לפניות ציבור בנושאי תחבורה ציבורית. המוקד מסייע לציבור באופן פרטני על ידי מתן הכוונה אישית וסיוע בפעולה כגון הפניה לגורמים הרלוונטיים, סיוע תקשורתי דרך תוכנית הרדיו "יהיה בסדר" וסיוע משפטי בהגשת תביעה קטנה על הפרות של תנאי הרישיון. במקביל המוקד מרכז אלפי פניות (כ-8000 בשנת 2017 ומספר דומה ב-2018) שמגיעות באמצעות אתר האינטרנט או יישומון ייעודי. המוקד מפיק דו"חות תקופתיים לציבור ולגורמים האחראים, בהם מפעילי התחבורה הציבורית. יצוין כי עם חלק מהנתבעות מנהלת המבקשת קשר באמצעות פגישות תקופתיות ואף קשר שוטף עם מנהלי פניות הציבור למטרת סיוע פרטני.

17. מלבד זאת יצוין כי העמותה, משזיהתה שמדובר בבעיה מרכזית ומערכתית, פעלה להעצים את הציבור הנפגע באמצעות הנגשת האפשרות להגשת תביעה קטנה והענקת סיוע משפטי למעוניינים באמצעות שיתוף פעולה עם הקליניקה המשפטית לצדק סביבתי וזכויות בעלי חיים של אוניברסיטת תל אביב. כמו כן היא פעלה להגשת בקשות חופש מידע על ביצועי נסיעות של קווים שונים ועל קנסות שהוטלו על המפעילים בגין הפרות של תנאי הרישיון. המבקשת אף קידמה הצעות חוק לפיצי מוסכם בגין הפרות תנאי רישיון במהלך שתי כנסות קודמות.

18. ברמה הכללית יותר, העמותה נחלה הצלחות רבות במאבקי התחבורה הציבורית וביעילות השירות לציבור כגון אכיפת נסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית, עליה מהירה מכל דלתות האוטובוס, טעינה אינטרנטית בכספונטים של כרטיס הרב-קו, קווים מהירים לאזורי תעסוקה ועוד. המבקשת פועלת לייצוג הציבור בכנסת, מובילה קמפיינים ציבוריים לקידום נתיבי תחבורה ציבורית, מפרסמת חוות דעת על תכניות בתכנון ועוד. ניסיונה הרב של המבקשת בתחום מערכת התחבורה הציבורית, ופעילותה הענפה ורבת השנים בתחום זה, בהחלט מעידים על הניסיון והמומחיות שיש למבקשת.

19. המבקשת הינה ארגון נוסעי התחבורה הציבורית הראשון, והבולט ביותר, אשר פעל ופועל באופן אקטיבי רחב-היקף לשינוי אמות המידה הנהוגות וההתנהלות הקלוקלת של מפעילי התחבורה הציבורית. היא עשתה זאת באמצעות שיתוף הציבור, כנסי פעילים, התארגנויות עממיות, עצומות

והפגנות, תביעות קטנות, כמו גם לובי לחקיקה, השתתפות פעילה בניסוח מכרזים ובישיבות עבודה עם המפעילים עצמם ועם גורמי משרד התחבורה.

20. נוכח כל זאת, אין מחלוקת כי המבקשת צולחת מבחן זה.

### **22. מבחן התרומה להליך:**

21. המבחן השני הוא כי צירוף הארגון נדרש לצורך ניהול התובענה הייצוגית ביעילות ובהוגנות. "מבחן זה נועד לבחון האם צירוף הצד הנוסף לדיונים בהליך יועיל לו, ויתרום להכרעה צודקת יותר בסיומו." בבואו להכריע בבקשה, בית משפט יבחן את ממומחיותו וניסיונו של הארגון בתחום. התועלת תיגזר גם משיקולים חיצוניים למבקשת. כמו כן, יכול בית המשפט להתרשם האם צירוף המבקשת להליך נדרש לשם ניהולה היעיל וההוגן של התובענה, ותנאי זה אינו מתגשם במלואו באמצעות מייצגי הקבוצה.

22. סקרנו בהרחבה את ניסיונה ומומחיותה של המבקשת להליך – החיבור לשטח, היקף הנתונים, המוניטין. כל אלה, יסיעו לניהול יעיל של ההליך.

23. אשר ליכולתם של התובעים לייצג את האינטרסים של הקבוצה. למבקשת אין כל ספק בנוגע לתום ליבם של התובעים אשר מבקשים להבטיח תחבורה ציבורית אמינה. למבקשת יש מעקב ומידע מצטבר מרחבי הארץ שמציג תמונה רחבה יותר מזו המופיעה בכתבי התביעה כפי שיפורט בהמשך.

24. בנסיבות אלו, במיוחד לאור ההשלכות הרחבות של ההליך וההיבטים הציבוריים שלו, ראוי לאפשר למבקשת להצטרף. חשיבותו הציבורית של ההליך הייצוגי שלפנינו אינה מוטלת בספק. ההכרח בשיפור וייעול שירותי התחבורה הציבורית יטיב עם ציבור הנוסעים הקיים ואף עשוי לעודד את הציבור הרחב להגביר את השימוש בתחבורה הציבורית. המעבר לתחבורה ציבורית יקל את הגודש בכבישים שצפוי להחמיר בשנים הקרובות, ויקדם מטרות חברתיות כגון צמצום פערים חברתיים, הקלה על יוקר המחיה ופיתוח הזדמנויות תעסוקתיות וישפר את ההגנה על הסביבה באמצעות הפחתה של זיהום האוויר וצמצום הפגיעה בשטחים פתוחים.

25. יש יתרון ברור להשתתפות של ארגון מקצועי עם חיבור חזק לשטח. זאת, בשים לב לפעילותו הענפה הכוללת את הצלחותיו הרבות במאבקים ציבוריים לקידום התחבורה ואת השירות הפרטני המוענק לציבור והמשאבים הארגוניים שהוא מעמיד לרשות הפונים. אנו סבורים כי עשויה להיות תרומה של ממש בצירופה להליך. המבקשת בעלת רזומה מוכח בשיפור השירות למשתמש התחבורה הציבורית מכירה את אתגרי התחבורה הציבורית על בוריים. בנסיבות אלו תרומת המבקשת להליך היא ברורה (ראו לעניין זה גם עניין פריסק פיסקה, 17 לפסק דינו של כב' השופט דנצינגר).

### **33. מבחן ההגנה על עניינם של חברי הקבוצה:**

26. המבחן השלישי קובע כי צירוף של ארגון או של רשות ציבורית להליך יותר רק כאשר מהלך זה נדרש לשם הגנה על עניינם של חברי הקבוצה המיוצגת. בית המשפט בעניין פירסק קבע:

"תנאי מהותי זה מלמד על רצון המחוקק ליצור קשרי גומלין בין האפשרות להשתתף בהליך הייצוגי, לבין האינטרסים הממשיים של הקבוצה הנפגעת.



יכולת המבקש להצטרף להגן על עניינו שלו או על עניינם של חברי הקבוצה תלויה, בין היתר, במומחיותו; בניסיונו; ובמשאבים העומדים לרשותו. כך גם ככל שהגוף קרוב יותר בעיסוקו היומיומי לנושא התובענה, הוא עשוי להיות קשוב יותר לחברי הקבוצה ולפגיעה שנגרמה להם, ובכך גוברת יכולתו לשמש כ"קול" עבורם." (שם, פסקה 14 לפסק דינו של כב' השופט דנציגר)

27. בית המשפט מדגיש כי ככל שהתרומה של הארגון היא בעלת ערך מוסף ביחס לייצוג שתקבל הקבוצה על ידי התובעים, כך תגבר הנטייה של בית המשפט לקבל את בקשת הארגון.

28. המבקשת פירטה לעיל בהרחבה את המוניטין, הידע והניסיון שלה בקידום תחבורה ציבורית אמינה. כפי שציינו, ברשות העמותה מאגר נתונים ארצי ורחב המכיל פירוט הפרות שונות של בעלי הרישיון המפעילים את האוטובוסים. דוחות המבוססים על מאגר זה צוטטו רבות בבקשות השונות לאישור התובענות הייצוגיות. המבקשת אף פעולת פעמים רבות בתור גורם לא פורמלי מגשר בין הנוסעים למפעילות, כאשר לנגד עיניה עומד טובת ציבור הנוסעים.

29. כמו כן, העמותה נחלה הצלחות רבות מאז הקמתה במאבקי התחבורה הציבורית וביעילות השירות לציבור. העמותה עצמה פועלת לרווחת כלל ציבור נוסעי התחבורה הציבורית ומטרתה המרכזית היא לקדם תחבורה ציבורית מהירה, זמינה ואיכותית; ולשפר ולהוסיף קווי שירות ציבוריים. זאת, להגשמת היעד של מערכת התחבורה הציבורית המהווה חלופה ראויה לשימוש ברכב הפרטי ולעמידה בפקקים. המבקשת פועלת ללא כוונת רווח ומושתתת על פעילות מתנדבים ואנשי מקצוע. עבודתה כעמותה למען הציבור, לצד העבודה מול משרד התחבורה וקידום חקיקתי, מקנה לה יכולת ייחודית לסייע רבות לעניינם של התובעים ולשפוך אור על הנעשה בשטח.

30. בהקשר זה, ראוי להביא מדבריו של השופט דנציגר בהלכת פריסק בדבר ארגון המבקש להצטרף כידיד בית משפט. "כאשר מדובר בבקשתו של ארגון להצטרף להליך התובענה הייצוגית במעמד של "ידיד בית משפט" מכוח סעיף 15(א) לחוק, הרי לשיטתי ישנה חשיבות רבה להשתתפותו של ארגון כמעין "ידיד בית משפט" בהליך הייצוגי, ועל כן הגישה הראויה לבחינת בקשה מסוג זו צריכה להיות **גישה רחבה יותר**". (שם, פס' 22 לפסק דינו של השופט דנציגר) (ההדגשה לא במקור, י.ש).

31. **המסקנה הנלמדת מיישומם של המבחנים על נסיבות המקרה הנדון היא שיש הצדקה, כמו גם חשיבות רבה, לצירופה של עמותת 15 דקות להליך מכוח סעיף 15(א) לחוק.**

### **ג. עמדת המבקשת בהליך**

32. עמדתה העקרונית של המבקשת היא שלמפעילות התחבורה הציבוריות יש חובות חוקיות כלפי הנוסעים. החשיבות של חובות אלו היא כפולה – הן במערכת היחסים בין המפעילה לבין הלקוח והן בין המפעילה לבין המדינה, נותנת הרישיון והמייצגת של האינטרס הציבורי.

33. מקור שמה של המבקשת – 15 דקות – הינו בשאיפה, שנדמית אולי אוטופית במציאות הישראלית אולם היא סבירה וראויה בכל קנה מידה של מדינה מתוקנת, כי התמשכות הנסיעה המקסימלית מנקודה לנקודה במטרופולין, תהיה 15 דקות בלבד. כאמור בין שאיפה זו לבין המציאות בגוש דן, בחיפה ובקריות ובוודאי בפריפריה, אין כל קשר.

34. לתחבורה ציבורית יעילה ומהירה יש חשיבות עצומה לחברה הישראלית: היא תורמת להפחתת זיהום אוויר ולאיכות החיים של האזרחים, היא מסייעת לגשר בין מרכז לפריפריה, היא חסכונית ומצמצמת פערים סוציו אקונומיים. בפרפראזה על אמרתו של ראש העיר של קוריטיבה, בחברה מתוקנת ובריאה, לא לכל עני תהיה מכונית, אלא כל העשירים ייסעו באוטובוס. לא תהיה זו הפרזה לומר, אם כן, שתביעה המקדמת את השימוש היעיל והמהיר בתחבורה הציבורית, הינה תביעה עם השלכות רוחב כלכליות, חברתיות ואף דמוקרטיות.

### 11. היקף התלונות

35. כפי שצוין לעיל, המבקשת מפעילה מוקד באמצעות אתר אינטרנט ויישומון, לקבלת תלונות, ובהן הפרות של תנאי הרישיון על ידי חברות האוטובוסים השונות. המדווח ממלא בטופסי התלונה פרטים רלוונטיים כגון שם החברה המפרה את תנאי הרישיון, מספר הקו, שעת האירוע, מקום האירוע, פרטי האירוע וכן סוג ההפרה מסוג "דילוג על תחנות" ו-"איחור ביציאה מתחנת המוצא" ו"אי ביצוע נסיעה". הדיווחים הללו ביחד עם שאר הדיווחים מנותחים, ומאפשרים לייצר תמונת מצב עדכנית על הבעיות המרכזיות מהן סובל ציבור משתמשי התחבורה הציבורית. יודגש כי המאגר המפורט והייחודי כולל כ-14,000 תלונות ודיווחים שהתקבלו בשנים 2017 ו-2018. באמצעותו אפשר לעמוד על היקף הפרות של הרישיון על ידי המפעילות וההשלכות שיש להפרות אלו על משתמשי התחבורה הציבורית. כפי שתראה המבקשת, התביעות שהוגשו רחוקות מלהיות מקרה בודד וייחודי – מדובר בתופעה רחבה עם השלכות שליליות משמעותיות.

36. **עמדת המבקשת, לנוכח הנתונים אשר בידה, היא כי קיימת בעיה משמעותית וחמורה של אי עמידת מפעילות התחבורה הציבורית בהוראות הרישיון.**

37. ניתוח הנתונים ממאגר העמותה מראה כי הפרות של תנאי זו הבעיה המרכזית והמדווחת ביותר באופן עקבי בשנים האחרונות. לשם הדגמה, בשנתיים האחרונות דווחו - **לכל הפחות** אלפי הפרות של תנאי הרישיון ברמה זו או אחרת על ידי חברות התחבורה. הפרות שהתרחשו ברחבי הארץ וגרמו לנזקים כבדים ומצטברים לציבור הנוסעים ולמעמד התחבורה הציבורית. הטבלה להלן מסכמת את התלונות שהוגשו בעניין הנתבעות בשנת 2017 וברבעון הראשון של 2018:

מספר תלונות	חציון 2018	מספר תלונות	שנת 2017
1320	הפרה של תנאי הרישיון	3693	הפרה של תנאי הרישיון
441	אגד	1427	אגד
344	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות	1183	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות
97	דילוג על תחנה	244	דילוג על תחנה
103	אגד תעבורה	252	אגד תעבורה
82	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות	221	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות
21	דילוג על תחנה	31	דילוג על תחנה
268	דן	584	דן
192	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות	416	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות

103	דילוג על תחנה	211	דילוג על תחנה
172	מטרופולין	452	מטרופולין
129	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות	364	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות
43	דילוג על תחנה	88	דילוג על תחנה
77	נתיב אקספרס	243	נתיב אקספרס
40	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות	153	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות
37	דילוג על תחנה	90	דילוג על תחנה
59	סופרבוס	184	סופרבוס
42	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות	151	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות
17	דילוג על תחנה	33	דילוג על תחנה
200	קווים	551	קווים
99	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות	358	איחורים ביציאה או אי ביצוע נסיעות
101	דילוג על תחנה	193	דילוג על תחנה

38. לסיכום – בשנת 2017 הגיעו לידי המבקשת 3,693 תלונות על הפרות רישיון על ידי הנתבעות. בחציון הראשון (עד יוני 2018 כולל) של שנת 2018 דווחו 1,320 הפרות רישיון על ידי הנתבעות.

התלונות שהוגשו בעניין אגד – אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ מצורפות ומסומנות **נספח 4**.

התלונות שהוגשו בעניין אגד תעבורה בע"מ מצורפות ומסומנות **נספח 5**.

התלונות שהוגשו דן חברה תחבורה ציבורית בע"מ מצורפות ומסומנות **נספח 6**.

התלונות שהוגשו מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ מצורפות ומסומנות **נספח 7**.

התלונות שהוגשו נתיב אקספרס-תחבורה ציבורית בע"מ מצורפות ומסומנות **נספח 8**.

התלונות שהוגשו סופרבוס ושות' – שותפות מוגבלת, סופרבוס העמקים בע"מ וסופרבוס הסעים ותיור בע"מ מצורפות ומסומנות **נספח 9**.

התלונות שהוגשו קווים תחבורה ציבורית בע"מ מצורפות ומסומנות **נספח 10**.

39. כאמור, כל המקרים הללו דווחו באופן וולנטרי באמצעות טופסי התלונה הניתנים להגשה באתר "15 דקות" או ביישומון. התלונות לעיתים מצביעות על מקרה נקודתי או להפרה חוזרת. כך, ניתן למצוא תלונה על קו שלא ביצע נסיעות מספר נסיעות זו אחר זו, תלונות על קווים שלא יוצאים בזמן ומאחרים באופן קבוע. כמו כן, בחלק מהמקרים דווח על ממתנינים נוספים, אך ניתן להניח כי לעיתים גם בתחנות אחרות היו נוסעים נוספים שנפגעו מההפרה.

40. במקרים שבהם דווח על כמה קווים שונים שלא יצאו בזמן, עם שעות ספציפיות, התלונה הוכפלה לצורך הנתונים לפי מספר הקווים עליהם דווח. תלונות שכללו דיווח הן על איחור ביציאה מתחנה ראשונה והן דילוג על תחנות הוכפלו אף הן. ממאגר הנתונים לא חושבו תלונות זהות מאותה כתובת דוא"ל ותלונות של מתלוננת סדרתית שנמצאו לא אמינות.

41. חלק מהנתבעות טענו שאין להסתמך על הנתונים שכן יתכן ומספר אנשים הגישו תלונה על הפרה אחת. התשובה על כך כפולה – ראשית, כל נוסע שנפגע זכאי לפיצוי. בהחלט יתכן שחלק מהתלונות נוגעות למספר רב יותר של אנשים מתלונות אחרות ולכן היקף הפיצוי הכולל הנדרש הוא גבוה יותר. שנית, אף בחינה מחמירה, המצמצמת תלונות שהוגשו על אותו קו באותה שעה, תראה שהפער הוא לכל היותר

באחוזים בודדים. מבדיקה ידנית שערכנו עולה כי ישנן לפחות 3676 תלונות ייחודיות בשנת 2017 ו-1227 תלונות ייחודיות בשנת 2018.

42. יובהר, תלונות אלו לא כוללות תקלות בשילוט האלקטרוני, איחורים בתחנות מרוחקות מתחנת המוצא, תלונות על תנאי הנסיעה ועוד.

43. כל מתלונן פירט את פרטי ההפרה אותה חווה על בשרו, הפרה ששיבשה את שגרת יומו של המתלונן. נתונים אלו, מביאים בפנינו תמונה מספרית חלקית של הנעשה בשטח. **חשוב לנו להגדיש שמאחורי הנתונים יש אנשים ניזקו באופן ישיר. שגרת יומם שובשה.** אדם מתכנן מתי יגיע ממקום למקום – בטרם יצא ליעד, הוא שוקל כמה זמן בערך תארך הדרך בהתאם לאורכה ולמאפייניה. סדר יומם של משתמשי התחבורה הציבורית נקבע בהתאם לכך. הנוסעים סומכים על מפעילי התחבורה הציבורית כי לוח הזמנים של שעות האוטובוסים וזמני העצירה המשוערים בתחנות הספציפיות לכל קו, ישמרו על ידי בעלי הרישיון באדיקות, או למצער, בסבירות. כאשר מפעילות תחבורה ציבורית מפרות את תנאי הרישיון, הרי שהן פוגעות פגיעה בלתי סבירה בסדר יומם של האזרחים ומשבשות את תכניותיהם. פגיעה זו, יכולה שתהיה כלכלית, חברתית ואף נפשית.

44. בנוסף, הטבלה לא חושפת את ההליך שצריך לעבור אדם כדי לקבל פיצוי על איחור. כיום, אין מנגנון פיצוי קבוע ומחייב, ולא אחת החברה המפעילה בוחרת שלא להעניק כל פיצוי, במיוחד, כאשר הנוסע לא המתין בתחנת המוצא הראשונה של הקו. כדי לחדד את התמונה, מפורטים בנספחים מספר מקרים המתארים ניסיון של פונים אשר פנו למשרד התחבורה ו/או למפעילה בתלונה על הפרת הרישיון.

45. מקרה א': קו 607 של "נתיב אקספרס" המקשר בין נתניה להרצליה לא ביצע את נסיעתו בשעה 7:45 כאשר הקו הבא היה רק לאחר 45 דקות (יותר מזמן ההגעה ליעד). הנוסעת התקשרה, ובכל פעם נציגי השירות ניתקו את השיחה (ארבעה בסך הכול). היא הגיעה לפגישה החשובה שהייתה לה באיחור של יותר משעה. היא מתארת שמדובר במצב קבוע והפניות לנתיב אקספרס לא זכו להתייחסות. במקרה הטוב נציגי שירות חזר כדי לשמוע את הסיפור, אמר שייבדוק ונעלם, מעולם לא הוצע פיצוי (טענו בפניה שאין להם את האופציה לפצות). המקרה התרחש ביום 1.9.17.

מקרה א' – נוסח הפנייה בעניין המקרה מיום ה-1.9.2017 מצורף ומסומן **נספח 11**.

46. מקרה ב': פניה על הפרות קבועות בקו 486 של "אגד" המחבר בין ים המלח- ירושלים. זמני ההמתנה לפעמים התארכו ליותר משעתיים, שבסופם נאלצה לקחת טרמפ שיקדם אותה לביתה. המדווחת בסופו של דבר גם נאלצה להתפטר מעבודתה בשל הקושי האמיתי להגיע אליה ולחזור לביתה. פניותיה לחברת אגד, נענו בתשובות לאקונית שבה הם מודים לה על ההערה ושהם ייקחו זאת לתשומת ליבם. הפנייה נשלחה לחברת אגד ביום 14.8.18.

מקרה ב' – נוסח הפנייה מיום 14.8.2018 מצורף ומסומן **נספח 12**.

47. מקרה ג': קו 524 של חברת "אגד" היוצא פעם בשעה ומחבר בין אזור עתידים-רמת החייל והרצליה לא מבצע את נסיעותיו. המדווחת מתלוננת באופן קבוע למשרד התחבורה, ואף על פי כן המצב ממשיך.

מקרה ג' – דיווחים ונוסח פנייה למשרד התחבורה מיום 20.8.2018 מצורפים ומסומנים **נספח 13**.

48. מקרה ד': הפונה, אישה מבוגרת שהיתה בביקור חולים אצל אמה, חיכתה לקו אוטובוס ישיר של "מטרופולין" המחבר בין ירושלים לירוחם בשעה 30: 21. לאחר 20 דקות המתנה בגשם, בקור ובחושך, התקשרה בסיוע אדם שחיכה בתחנה למוקד של מטרופולין. נאמר לה שהאוטובוס הבא רק בעוד שעה וחצי. היא נאלצה לקחת מונית לאמה, לישון שם את הלילה ולמחרת לקחת מונית לתחנה המרכזית ושני אוטובוסים. היא הגיעה לביתה באיחור של 11.5 שעות. לאחר שיחה לא נעימה עם מוקד השירות של מטרופולין, הציעו לה 2 כרטיסי נסיעה כפיצוי. לאחר שפנתה למשרד התחבורה נמסר לה כי אין באפשרותם לחייב את המפעילה לפצות.

מצורפים ומסומנים נספח 14.

49. מקרים אלו מצביעים על בעיה מבנית בקבלת פיצויים על הפרות רישיון.

## 2. החשיבות של תחבורה ציבורית אמינה

50. מעבר לנזק האישי, איחורים אלו משפיעים לרעה על דימויה של מערכת התחבורה הציבורית הישראלית בעיני הצרכנים, וגורמים לתהודה רבה בתקשורת. חלק גדול מציבור הנוסעים חש מתוסכל מכך שאין אפשרות להסתמך באופן מלא על שירותי התחבורה הציבורית כחלופה ראויה לשימוש ברכב פרטי. אין להמעיט בחשיבות דימוין של חברות התחבורה הציבוריות והיותן חלופה לרכב הפרטי. תחבורה ציבורית חשובה מבחינה סביבתית – לצמצום זיהום אוויר ושמירה על שטחים פתוחים, כלכלית – לצמצום פקקים הפוגעים במשק ולהקטנת יוקר המחייה, וחברתית – פרטי לצמצום פערים חברתיים והגדלת ההזדמנויות התעסוקתיות.

51. ישנה חשיבות מכרעת לקידומה של תחבורה ציבורית אמינה. יפים לעניין זה דבריה של נגידת בנק ישראל לשעבר, גב' קרנית פלוג, מיום התחבורה הציבורית בכנסת שהתקיים ב-3.7.2018:

"אחד העובדים בלשכתי מתגורר בחבל לכיש, ועושה מדי יום את דרכו ברכב לבנק ישראל. בשבוע שעבר, בשני ימים נפרדים, הוא העדיף לנסוע בתחבורה ציבורית. הוא בדק את המידע המתפרסם באחת האפליקציות ובהתאם הגיע לתחנת האוטובוס בתקווה לנסיעה נוחה ושקטה. בשני המקרים קיבלתי ממנו סמס - 'אני מאחר היום, האוטובוס פשוט לא הגיע'. ובפריפריה, הבנתי מהמקרה הזה, כשאוטובוס לא מגיע, המשמעות לפעמים יכולה להיות שהאוטובוס הבא יגיע רק בעוד כמה שעות. הסיכוי שעובדים כמוהו יבחרו בעתיד, לא מתוך אילוץ אלא מתוך בחירה, להסתמך על תחבורה ציבורית, הוא מאוד קטן".

52. לדברים אלו יש הערכה רחבה. הערכות הן כי הנזק של הפקקים הנגרמים משימוש רב ברכב פרטי מגיע ל-35 מיליארד ₪ בשנה ואף יכפיל את עצמו עד 2040 (ראו ליאור גוטמן, פלוג: "ללא שינוי מהותי, הנזק השנתי מהפקקים יוכפל ל-70 מיליארד שקל ב-2040", גלובס 3.7.2018).

53. בנסיבות אלה, עמדת המבקשת היא שיש לקבל את התביעות אשר הוגשו כנגד מפעילות התחבורה הציבורית בישראל. לקבלת התביעות תכלית כפולה – הפנמת הנזקים שנגרמת לאוכלוסיית משתמשי התחבורה הציבורית ותמריץ לצמצום משמעותי של הפרות רישיון.

54. עיקר עמדתה של המבקשת עוסקת בטענות העובדתיות בנוגע להיקף התלונות על הפרות רישיון. עם זאת, נבקש להתייחס בקצרה להזדמנות שנוצרה מנקודת מבט משפטית. הגשת התביעות מעניקה הזדמנות חשובה לחדד את החובות של מפעילות התחבורה הציבורית כלפי ציבור הנוסעים. ישנה הזדמנות לבחינה רחבה של העילות המשפטיות המבססות את זכות ציבור הנוסעים לפיצוי במקרה של הפרת רישיון. הזדמנות זו מתחדד עם הגשת הודעות צד שלישי למדינה.

55. ככל שיהיה צורך, המבקשת תבקש שיתאפשר לה להשלים טענות בעניין זה.

### **סיכום**

56. המבקשת עומדת בכלל הדרישות של סעיף 15 (א) לחוק. הניסיון, המוניטין וידע של המבקשת מצביעים על כך שהשתתפותה בדיונים דרושה "לשם ניהולה היעיל וההוגן של התובענה הייצוגית". למבקשת זיקה מובהקת לנושא התביעה, השתתפותה בדיונים תתרום להליך ותסייע להגנה על עניינם של חברי הקבוצה.

57. הנתונים אשר הובאו בבקשה זו מראים באופן ברור שישנם פגמים בעמידה ברישיון של הנתבעות, מפעילות התחבורה הציבורית בישראל. על הנתבעות לפצות את חברי הקבוצה, להבטיח מנגנון פיצוי יעיל יותר בעתיד ולפעול לצמצום היקף ההפרות.

58. לאור זאת, מתבקש כבוד בית המשפט לאשר את בקשתה להצטרף לדיונים בכלל התיקים אשר בכותרת.

  
עו"ד יותם שלמה  
ב"כ המבקשת