

בג"צ דחה את עתירת מוניות השרות נגד הרפורמה

מאת: עמוס באר



הדפס



סגור חלון



בג"צ דחה את עתירת בעלי מוניות השרות כנגד התיקון לפקודת התעבורה ותקנות התעבורה, שזכו לכינוי " הרפורמה בקווי השרות במוניות". עו"ד שי גלעד, יו"ר וועדת התעבורה בלשכת עורכי הדין ומומחה בתחום המוניות: "הרפורמה תביא בקרוב לקריסת תאגידי מוניות חוקיים."

הרפורמה בענף המוניות התגלגלה לפיתחם של כחצי תריסר שרים, ועתה ניכר כי רא"ל (מיל.) שאול מופז הוא שיזכה לגזור את הסרט. מהצד יצפו בלב נחמץ מקנאה מאיר שטרית, אביגדור ליברמן, צחי הנגבי, אפרים סנה, אמנון ליפקין שחק ויצחק מרדכי. כולם ניסו מזמן להלחם בתופעת יסודם הבלתי חוקי של קווי השרות במוניות. רשויות האכיפה נותרו כל השנים חסרות אונים מול הנהגים ובעלי התחנות הפירטיות, ולא הצליחו להלחם בהשתוללות ה"חפרים".

באוקטובר 2002 החליטה הממשלה על הקווים המנחים לרפורמה, ורק - 3 שנים מאוחר יותר - במרץ 2005, קיבלה הכנסת את הצעת החוק לתיקון פקודת התעבורה בה יושמה החלטת הממשלה - אם כי בשינויים לא מעטים מההצעה המקורית.

על פי הרפורמה בוטלו כל רשימות קווי השרות שניתנו עד לשנה זו כדבר שבשיגרה, והוחל בהליך תחרותי על פי כללים הקבועים בחוק. יש להדגיש, מדובר במוניות השרות נוסח המיניבוסים הפועלים למשל בקו 4 בתל אביב, ולא במוניות המיוחדות. מוניות אלה משרתות קהל נוסעים גדול מהפרברים, והן פועלות באופן סדיר גם בשבתות וחגים.

תאגידי המוניות שעתרו לבית המשפט העליון העלו טענות כנגד משרד התחבורה, בכירים הנושאים בתפקידים שונים במשרד וכנגד עסקנים שונים שהיו מעורבים, לדבריהם, בהליכי הרפורמה. "הדברים שרתו אינטרסים אישיים שונים", טענו באי כוחם של הנהגים, אך לא נקבו בשמות פקידים ועסקנים אלו. מחול השדים בנעדר סביב הנושא, מלווה מתמיד ברמזים לשחיתויות ציבוריות - שאינם מלווים בכל עדות מרשיעה.

בית המשפט דחה את טענות העותרים אחת לאחת, כשהוא קובע כי הוא ככלל נוקט בריסון, כאשר הוא נדרש להתערב בעניינים הכרוכים בגיבוש מדיניות כלכלית וחברתית. בית המשפט מגן על רעיון חקיקתו של החוק, שכן הוא נועד בין היתר להביא לצמצום הפעילות הבלתי חוקית של ענף מוניות השרות, באמצעות קביעתם של תנאי הפעלה חדשים.

בתגובה לפסק הדין אומר לגל"צ עו"ד שי גלעד, יו"ר וועדת התעבורה בלשכת עורכי הדין ומומחה בתחום המוניות: " הרפורמה בענף המוניות עתידה להביא בקרוב לקריסתם של תאגידי המוניות שפעלו עד כה על פי החוק, שכן יקשה עליהם להמשיך ולהתמיד בקריטריונים הקבועים ברפורמה. מי שיצליח לשרוד יהיה רק תאגיד בעל חוסן פיננסי הנתמך על ידי גוף כלכלי חצוני.

ממילא מי שלא ציית לחוק עד כה, ימשיך לעשות כן מבלי שיחסה בצל הרפורמה. אם באמת מטרתה העיקרית של הרפורמה היתה מיגור תופעת המסיעים הבלתי חוקיים, ניתן היה להגיע כבר מזמן לתוצאות טובות ובעלויות נמוכות בהרבה - פשוט על ידי מערכת אכיפה יעילה.

בעבר נוסדה יחידה מיוחדת במשטרת ישראל, במימון משרד התחבורה, שתפקידה היה להלחם במסיעים הבלתי חוקיים. יחידה זו פסקה מלפעול בהעדר תקציב. אין

ספק שעלות חקיקתו של החוק, הדיונים הרבים בכנסת והעתירות השונות לבתי המשפט, עלו לקופת המדינה הרבה יותר ממימונם של עוד מספר שוטרים לצרכי אכיפה..."



סגור חלון



הדפס