

ת.פתיחה: 18/04/07 סדר דין: רגיל
מחבר היה חדש: חצ 07/04-07427

1. ראובן ברון, ת.ז. 001519404

2. מישל לוסטיגמן, ת.ז. 010389666

3. בזכות, המרכז לזכויות אדם של אנשים עם מוגבלות,
עמותה,

עמותה מס' 4 - 382 - 030 - 58.

ע"י ב"כ עורכי דין שמואל אהרנסון ו/או אמיר קדרי ו/או מיכל וולוך וכן גלעד שר ו/או דוד אבולעפיה ו/או אילן אמודאי ו/או אופיר טל ו/או נועה שמיר ו/או יהונתן גיליס ו/או תמרה קוליץ ו/או אלון ביתן ו/או שי גרנות ו/או מירב מלוא-טימר ו/או שי קין ו/או אפרים שמידלר ו/או שרון פרס-בן חיים ו/או טלי בן סימון ו/או שרון לבנשטיין בראון ו/או רונית טל ו/או דנה גולן ו/או ד"ר שלהב קמחי ו/או ציון צמח ו/או שמואל קזס ו/או נועה לוי ו/או מיכל קפלן חכמון ו/או ניצן בן גיא ו/או רימון תלחמי ו/או אמיר עדיקא ו/או אילה שרצר ו/או עדי המאירי ו/או שלומי סבג ו/או מאיה מרינוב שיפר ו/או לואיז ספורטס ו/או קרן סנאי-לייזרוב ו/או תומר זרחין ו/או רויטל קליין ו/או שירז רזניק ו/או סבריינה דדון-בוטבול ו/או אסף רוטשטיין ו/או כפיר טובי ו/או יעל אברהם ו/או שרית סלופסקי רחמים ו/או שלמה חגיבי ו/או דינה כחן ו/או טלי וורמברנד ו/או דנה זלוטיץ-אנדרייב ו/או נעמי וסטפריד ו/או ענבר רו ו/או אפרת שגיא ממשרד אהרנסון, שר, אבולעפיה אמודאי ושות' ו/או עו"ד עופר לוי

שכתובתם לצורך הליך זה הינה

ברח' לינקולן 20, תל-אביב 67134

טל: 03-6250500 פקס: 03-6250501

התובעים

- נ ג ד -

1. "אגד" אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ

מספר אגודה- 57-001237-7

רח' יפו 208 ירושלים 94383

2. "דין" חברה לתחבורה ציבורית בע"מ

מספר חברה- 513183046

רח' שאול המלך 39 תל אביב 64928

הנתבעות

סכום התביעה: 250,000,000 ₪ -10,000,000 ₪
בתוספת צו עשה

כתב תביעה בתובענה ייצוגית

התובעים אשר יהיו מיוצגים כדלעיל, מגישם בזה תביעתם לבית המשפט, ויבקשו להעניק להם את הסעדים המפורטים להלן.

א. תמצית הסעדים

וזו תמצית הסעדים שיתבקש בית המשפט הנכבד ליתן לתובעים

(1) ליתן כנגד הנתבעות צו עשה המורה יורה להן להקצות את המשאבים הנדרשים ולקיים לאלתר את הוראות תקנות הנגישות, תקנות התעבורה, תשכ"א-1961 וחוק שוויון זכויות.

(2) להורות לכל אחת מן הנתבעות לפצות כל אחד מן התובעים 1 ו-2 בסכום של 5,000 ש"ח ו/או על פי שיקול דעת כבי' בית המשפט ו/או פיצוי סטטוטורי ללא הוכחת נזק ו/או פיצוי בסכום האמור, במכפלת חברי הקבוצה ו/או על פי שיקול דעת כבי' בית המשפט, שינתן לטובת הקבוצה ו/או לטובת הציבור כמפורט בסעיף 20(ג) לחוק.

(3) לקבוע את שכר טרחתם של עורכי הדין המייצגים את התובעים בשיעור שלא יפחת מ-15% משווי הסעד הכולל שיפסק ו/או משווי ההטבה בתוספת מע"מ כדין, עבור טיפול בתובענה בערכאה הראשונה.

(4) לקבוע כי חלק מסוים שיקבע בית המשפט הנכבד מתוך הסכום ו/או שווי הסעד שיפסק, לאחר ניכוי ההוצאות ושכר טרחת עורך דין, בשיעור שלא יפחת מ-5% משווי הסעד הכולל שיפסק בתובענה זו ו/או משווי ההטבה, ישולם ו/או ינתן לתובעים, אשר טרחו בהגשת התובענה ובהוכחתה.

(5) ליתן הוראות נוספות בדבר הדיון בתובענה כפי שימצא בית המשפט הנכבד לנכון.

ב. פתח דבר

1. תמצית:

- 1.1 בבסיסה של תביעה זו הפרה מתמשכת של הנתבעות, שהן שתי חברות האוטובוסים הגדולות בישראל, את הוראות החוק אשר נועדו לאפשר לתובעים להשתמש בתחבורה הציבורית העירונית באופן יעיל שאינו נופל משימושם של הנוסעים הרואים.
- 1.2 אוכלוסיית התובעים נזקקת לתחבורה הציבורית יותר מכל, שכן אין התובעים יכולים לנהוג במכוניות פרטיות בעצמם, וניידותם תלויה בתחבורה הציבורית.

1.3. כפי שיפורט להלן, נתן המחוקק הישראלי דעתו לצרכיה של אוכלוסיית העיוורים ולקויי הראיה, וחייב את כל חברות האוטובוסים לבצע התאמות המנויות בחקוקים שונים כדי לאפשר לאוכלוסייה זו להשתמש בתחבורה הציבורית, הן באוטובוסים והן בתחנות האוטובוס. מעבר לכך מעוגנת חובת התאמת התחבורה הציבורית, בדברי חקיקה כלליים יותר ובחוקי היסוד של מדינת ישראל.

1.4. התובעים יטענו כי הנתבעות לא מילאו אחר מלוא חובותיהן על פי דין, ולא עשו כמעט מאומה מן המוטל עליהן.

1.5. התובעים יטענו כי בנסיבות אלה, הליך התובענה הייצוגית הוא ההליך הראוי והנכון, והם מקווים שכתוצאה מתובענה זו יתוקן המעוות, והתחבורה הציבורית אשר לה כה נזקקת הקבוצה המיוצגת, תמלא יעודה כדין.

2. התובעים יטענו כי על-פי המידע המופיע באתר האינטרנט של משרד העבודה והרווחה, מספר העיוורים אשר קבלו תעודת עיוור ב-1 בינואר 2006 עומד על 25,600 איש. אוכלוסיית לקויי הראיה והעיוורים יחדיו מוערכת על-ידי אנשי המקצוע בפי חמישה מכך: כ-130,000 איש.

- מידע על אוכלוסיית לקויי ראיה בישראל רצ"ב כנספח א לתביעה ומהווה חלק בלתי נפרד ממנה.

כאמור לעיל, מדינת ישראל עיגנה בחיקוקים שונים, בצורה מפורשת וברורה את זכותם של אנשים עיוורים ואנשים לקויי ראיה לנגישות לתחבורה הציבורית העירונית.

3. זכויות אלו נובעות מעקרונות היסוד של החברה בישראל, וכלשונו של סעיף 1 לחוק שוויון זכויות:

"זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות ומחויבותה של החברה בישראל לזכויות אלה, מושתתות על ההכרה בעקרון השוויון, על ההכרה בערך האדם שנברא בצלם ועל עקרון כבוד הבריות".

4. חקיקה זו נועדה להבטיח לאוכלוסיית העיוורים ולקויי הראיה נגישות שוויונית ומכובדת לתחבורה הציבורית, נגישות שהיא חיונית לשילובם בחברה (שכן בהיעדר כשירות לנהוג ברכב - אינם יכולים להתנייד ממקום למקום אלא באמצעות התחבורה הציבורית), ולסייע בידם להשתלב בצורה ראויה במרקם חיי החברה והמשק בישראל.

5. החקיקה בנושאים אלו לא תורגמה למעשים. התובעים יטענו כי הנתבעות הפרו וממשיכות להפר את ההוראות המפורשות החלות עליהן בנוגע לחגגשת התחבורה הציבורית העירונית לעיוורים ולקויי ראיה.

6. לחיזוק טענותיהם בתחום זה ערכו התובעים סקר בסיוע חוקרים מטעמם ב- 140 אוטובוסים של הנתבעות ב-138 תחנות וב-20 מתקנים מרכזיים. ההסקר מעלה כי ברובם המכריע של המקרים קיימות הפרות ברורות ובוטות של החוק וכי למרות הוראת המחוקק – אין התחברה הציבורית נגישה לאוכלוסיית לקויי הראיה והעיוורים.

7. התובעים יטענו כי התובענה המוגשת בזה לבית המשפט הנכבד ממלאת אחר כל התנאים הנדרשים על פי חוק תובענות ייצוגיות, ובין השאר:

7.1. התובענה מגשימה את כל תכליות ההליך הייצוגי, המוזכרות בסעיף 1 לחוק תובענות ייצוגיות: מימוש זכות הגישה לערכאות של אוכלוסיית לקויי הראיה והעיוורים אשר מתקשים לממש את זכותם זו; אכיפת הדין על המשיבות; ומתן סעד חולם לאלה שנפגעו מפעולות ו/או מחדלי המשיבות.

7.2. ועוד: מרבית החיקוקים המשמים יסוד לתובענה זו מופיעים באופן מפורש בחוק תובענות ייצוגיות, ככאלו העשויים לשמש יסוד לניהולם באופן ייצוגי (סעיף 19(1) לתוספת השניה לחוק תובענות ייצוגיות). בכך מודגשת התאמתה המובהקת של התובענה להתברר בדרך של תובענה ייצוגית.

7.3. התובעים יטענו כי אם תתקבל תביעתם, יהיה בכך כדי להרתיע את הנתבעות מלהמשיך ולהפר את החובות החלות עליהן, ותסייע לא רק לאוכלוסיית לקויי הראיה, אלא שהיא עשויה לגרום ליישנוי רוחביי" בכל תחומי נגישות הנכים ולשיפור דרמטי בכל הנוגע למימוש זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות בישראל.

ג. הצדדים

8. התובעים 1 ו-2 הינם אזרחי ישראל. תובע מס' 1 הינו עיוור בעל שרידי ראייה (לקוי ראייה) והמבקש 2 הנו עיוור מוחלט, ללא שרידי ראייה, והם, ביחד ולחוד, ראויים לעטות על שכמם גלימת התובעים המייצגים ולשמש שליחי הציבור.

• מסמכים המעידים על מגבלות הראיה של התובעים 1 ו-2 רצויי בנספח ב לכתב התביעה, ומהווים חלק בלתי נפרד הימנה.

9. התובעים 1 ו-2 עושים שימוש באופן קבוע, במידת האפשר, בשירותי תחבורה ציבורית הניתנים על ידי הנתבעות, והם נחשפו ונפגעו מהעוול נשוא התובענה.

10. התובעים 1 ו-2 נזקקים להנגשת התחבורה הציבורית העירונית, על מנת להתנייד ממקום למקום.

11. תובע 1 הינו יועץ נגישות ללקויי ראייה, המייצג את המרכז לעיוור לענין תקנות הנגישות. תובע 1 פעיל ודומיננטי בכל הנוגע להנגשת תחבורה ציבורית, והנגשה בכלל, לאוכלוסיית לקויי הראייה, וזאת באמצעות הדרכות והרצאות בנושאי נגישות וניידות לקויי ראייה בפני תלמידי אקדמיה, אדריכלים, רשויות ממשלתיות ועירוניות. נסיונו של תובע 1 נצבר, בין היתר, מתוך מפגשים עם לקויי ראייה בארץ ובעולם, מפגשים עם ארגוני נכים אחרים וקשר שוטף עם יועצי נגישות אחרים במסגרת הדרכה או דיונים משותפים לליבון נושאים שונים. בנוסף לאמור לעיל היה תובע 1 פעיל בדיוני הכנסת שקדמו להתקנת תקנות הנגישות שהוזכרו לעיל.

12. תובעת מס' 3 הינה ארגון שפועל לקידום זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות ולשילובם ולשיתופם בחברה בכל תחומי החיים. תובעת 3, באמצעות נציגיה, שימשה כ"ראש חץ" בכל הנוגע להנגשת תחבורה ציבורית בישראל, בין היתר באמצעות ייזום וליווי חקיקת חוק שוויון זכויות, הגשת עתירה לבית המשפט העליון ליישום פרק נגישות התחבורה הציבורית שבחוק שוויון זכויות (בג"ץ 3989/00), שותפות מרכזית בהתקנת תקנות לפרק נגישות התחבורה הציבורית, ופעילות מול בעלי רשויות קווים מזה שנים.

13. נתבעת מס' 1 הנה בעלת רישיון קו המפעילה בקווי השירות אוטובוסים עירוניים.

14. נתבעת מס' 2 הנה בעלת רישיון קו המפעילה בקווי השירות אוטובוסים עירוניים.

15. הנתבעות ביחד מחזיקות בנתח מכריע (בסביבות 90%) בכל הנוגע למתן שירותי תחבורה ציבורית עירונית.

• מסמכים המעידים על נתח השוק של הנתבעות רצ"ב כנספח ג לכתב התביעה, ומהווים חלק בלתי נפרד הימנה.

ד. המסגרת הנורמטיבית

16. המקורות החוקיים לחובת הנגשת התחבורה הציבורית לשימושה של הקבוצה המיוצגת מגוונים: (א) החל מחקיקת משנה ספציפית; (ב) עובר בחקיקה ראשית יעודית, (ג) בעוולות מדיני הנזיקין הכלליים, (ד) וכלה בחקיקת חוקי היסוד ובעקרונות החוקתיים של שיטת המשפט שלנו. הכל כמפורט לחלן.

17. תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג-2003 ("תקנות הנגישות")

17.1. תקנות הנגישות פורסמו ביום 24.6.03, ובהן נקבעו בפירוט אמצעי ההנגשה להם נדרשות המשיבות.

17.2. מטרת התקנות היא לפצות באופן טכני על העדר היכולת של חברי הקבוצה המיוצגת לעשות שימוש מלא או חלקי בחוש הראיה כפי שעושים חבריהם הרואים (א) לשם קבלת אינפורמציה על מהלך קווי האוטובוסים; (ב) לשם זיהוי האוטובוס המתקרב (ג) לשם התמצאות בתוך האוטובוס (היכן יש מקום ישיבה? היכן יש מכשול?), בתחנה או בתחנה המרכזית; (ד) לשם קבלת מידע על מיקומו של האוטובוס במהלך הנסיעה; (ה) ולשם קבלת אינפורמציה נלווית אחרת.

17.3. בענין זה יש לתת את הדעת לחשיבותם של אותם "תיקונים טכניים" כביכול, אשר בעיני הרואה – אדם שאינו עיוור או לקוי ראייה – יכול ויחשבו כזניחים.

17.4. כך לצורך הדוגמה בלבד, יש חשיבות מכרעת לאדם לקוי ראייה, מהו צבעו של מספר קו הנסיעה, לסימון האזהרה בשיפולי המדרגות, או להכרזת התחנה הבאה וזיהויה. לעיוור או ללקוי הראיה יש בקיום תוראות אלה כדי ליצור הבדל בין היכולת להתנייד בעצמו באמצעות התחבורה הציבורית לבין להישאר ספון ומוגבל בביתו.

17.5. דוגמאות אלה הן מעטות מני תוראות רבות של חוק שוויון זכויות ושל התקנות, אשר הובאו על מנת להמחיש את חשיבותם של אותם "תיקוני הנגשה" אשר יכול ויחשבו כקלי ערך בעיני מרבית הנוסעים באוטובוס, אך ביחס ללקויי הראיה ולעיוורים, יוצרים הבדל דרמטי המשפיע ישירות על יכולתם לעשות שימוש בתחבורה הציבורית.

17.6. התקנות מבחינות בשלושה מרכיבים עיקריים של התחבורה הציבורית: (א) האוטובוסים עצמם; (ב) התחנות הרגילות; (ג) התחנות המרכזיות (המכונות בדברי החקיקה "מתקנים מרכזיים").

18. אוטובוסים נגישים:

18.1. תקנה 2 של תקנות הנגישות קובעת שבעל רישיון קו המפעיל בקו השירות אוטובוסים עירוניים משנת ייצור 2002 או אחריה לא יפעיל את קו השירות אלא אם כן האוטובוסים האמורים הם אוטובוסים נגישים, העונים על התנאים המפורטים בתקנה 5, והם:

(א) יותקן בהם שלט מספר הקו ויעדו בתזית האוטובוס, בצד האוטובוס הפונה למדרכה וגם מאחורי האוטובוס.

(ב) נקבעו פרמטרים מדוייקים לגודל האותיות, צבען, הרקע שלהן והתאורה, ובין השאר בהתאם לת"י 1918 חלק 4. (התקן האמור רצ"ב כנספת ד לבקשה, ומחוזה חלק בלתי נפרד הימנה).

(ג) יותקנו סמלי הנגישות;

(ד) מסעדי היד יסומנו בצבע צהוב (וכן יהיו ניתנים להרמה)

(ה) מאחזי יד, בליטות ולחצני עצירה יסומנו בצבע צהוב על רקע הנוגד את סביבתו;

(ו) יותקנו בפתחי הכניסה והיציאה ובקצות המדרגות הותקן, לכל רוחב הסף, פס אוהרה;

(ז) במחצית הקדמית של כל אוטובוס, משני צדי המעבר, יוקצו שלושה מקומות ישיבה לאנשים עם מוגבלות הנעים בלא כיסא גלגלים, ובהם מקום ישיבה אחד לאדם עיוור המלווה בכלב נחיה.

(ח) יותקנו באוטובוסים מערכות לכריזה פנימית וחיצונית.

תקנה 30 קובעת כי תחולת הוראות אלה בתום 6 חודשים מיום פרסום התקנות, כלומר ביום 23.12.2003

18.2. תקנה 4 של תקנות הנגישות העניקה הקלה מסוימת לאוטובוסים ישנים יותר: לגבי אלה ניתנה תקופה של שנתיים ימים להתאמתם לכללי הנגישות שלעיל, כלומר, עד יום 23.6.2005. כמו כן, באוטובוסים אלה ניתן להסתפק בהצגת מספר הקו בחזית האוטובוס, מבלי צורך להציגו גם מאחוריו ובצידו.

19. שילוט בתחנות האוטובוסים

19.1. תקנה 7(ג) לתקנות הנגישות קובעת שבעל רישיון קו יציב בתחנות ובסככות ההמתנה את השלטים כאמור בפרט 5 בתוספת השניה, שעיקרם:

(א) שלטי מדבקה לכל קו בנפרד, מחומר שאינו מבריק ועמיד בתנאי חוץ, שמידת כל אחת מצלעותיו 20 ס"מ לפחות, ויפורטו בו מספר הקו ויעדו.

(ב) נקבעו פרמטרים לצבע, וגודל הספרות והאותיות בשלטים.

(ג) לעמוד התחנה או לדופן הסככה מצדה החיצוני, הפונה לכיוון הנסיעה בצד הקרוב לשפת המדרכה יוצמד שלט מישוש המיועד לאדם עיוור או כבד ראיה ובו יפורטו מספר הקו ויעד הנסיעה, לכל קו בנפרד.

(ד) לעמוד התחנה או לדופן הסככה מצדה החיצוני, הפונה לכיוון הנסיעה בצד הקרוב לשפת המדרכה יוצמד שלט מספר הקו בכתב ברייל ובו יפורטו מספר הקו ויעד הנסיעה, לכל קו בנפרד על-פי הפרטים המופיעים בתקנה.

תוקפה של תקנה זו החל מ-6 חודשים מיום תחילת התקנות, כלומר ביום 23.12.03, תוך שביצועה יהיה לפי תוכנית הנגשה שתגובש עד לתום שנה מיום תחולת התקנות, ביום 23.6.2004 (ראו סעיף 23 להלן).

20. מתקן מרכזי לנוסעים ("תחנות מרכזיות")

20.1. תקנה 27(א) לתקנות הנגישות קובעת שבמיתקן מרכזי יתקיימו הדרישות המפורטות בתוספת התשיעית, ולענייננו הדרישות המפורטות להלן:

(א) כל מדרגה תסומן לאורכה, בקצה המדרגה וכן בשיפוליה, בפס שצבעו בולט מול הרקע, ובהתאם לפרמטרים נוספים שנקבעו שם.

(ב) קירות, דלתות ומחיצות שקופים יסומנו בסימני אזהרה.

(ג) בעמדת מודיעין יותקנו גם זמזם המשמיע צליל בתדירות נמוכה ומשטחי צבע הנוגד את סביבתו (הזמזם נועד לאפשר לעיוור למצוא את דלפק המודיעין בהסתייע בצליל הזמזום הבוקע מהדלפק).

• הסבר אודות נחיצות הזמזם מופיע בפרוטוקול ישיבת הכנסת מיום 11.8.02 הרצי"ב כנספת ה לבקשה, ומהווה חלק בלתי נפרד ממנה.

(ד) אם תוצב במיתקן מרכזי מכונה אוטומטית המשמשת לקבלת מידע תחבורתי או מכונה להנפקת כרטיסים – מכונה אחת לפחות תכלול הוראות שימוש בכתב מישושי ובמידת הצורך גם בכתב ברייל.

(ה) לוחות מידע אלקטרוניים המציגים לוחות, זמנים ויעדים, יציגו את המידע בתווים שאינם נעים על פני הלוח, בצבע צהוב על רקע כהה.

(ו) בשולי הדרך הנגישה יותקן פס מוביל רצוף, במרקם ובגוון המנוגדים לאלה של המשטח הסמוך לו וברוחב שבין 20 ס"מ לבין 30 ס"מ.

תוקפה של תקנה זו יהיה לפי תוכנית הנגשה שתגובש עד לתום שנה מיום תחולת התקנות, ביום 23.6.2004 (ראו סעיף 23 להלן).

21. תוכנית הנגשה:

21.1. תקנה 7(א) לתקנות הנגישות מטילה על המשיבות, וכן על המפקח על התעבורה, חובה להכין בתוך שנה מיום כניסתן של התקנות לתוקף, דהיינו עד ליום 24.6.04, תוכנית הנגשה.

21.2. מברור שערכו המבקשים אצל משרד התחבורה עולה כי תוכנית כזו לא הוכנה על-ידיו, ו/או הוגשה לו על-ידי המשיבות.

• רצ"ב פנספח'ו' לבקשה העתק פנייתו של ב"כ המבקשים אל משרד התחבורה ותשובת משרד התחבורה.

22. פיצוי סטטוטורי ללא הוכחת נזק:

22.1. סעיף 19 לחוק שוויון זכויות קובע, שכל מעשה או מתדל בניגוד להוראה לפי פרק הנגישות האמור מהווה עוולה אזרחית, ובנוסף הוא קובע כי בית משפט רשאי לפסוק בשל עוולה כאמור פיצויים בסכום של עד 50,000 שקלים חדשים, בלא הוכחת נזק.

22.2. תובענה זו הינה המקרה המובהק והראוי לחיוב המשיבות בפיצוי הסטטוטורי הקבוע בחוק. כאמור לעיל, בבקשה זו מתבקש בית המשפט לפסוק לכל חבר בקבוצה המיוצגת אך 10% מהפיצוי הסטטוטורי הקבוע בחוק.

23. תקנות התעבורה, תשכ"א-1961

23.1. תקנה 427 לתקנות התעבורה קובעת חובת הכרזה של כל תחנה בהתקרב האוטובוס אליה, וכאמור שם –

"תחנה או הכרטיסן יכריזו את שמה של כל תחנה שבמהלך הקו בהתקרב האוטובוס אליה, אלא אם מצויים באוטובוס לוחות מהלך הקו על תחנותיו, בצורה ובמקומות שהורתה הרשות".

24. חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח-1998 (להלן: "חוק שוויון זכויות")

24.1. פרק א' לחוק שוויון זכויות קובע את עקרונות היסוד עליהם מושתת החוק:

"זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות ומחויבותה של החברה בישראל לזכויות אלה, מושתתות על ההכרה בעקרון השוויון, על ההכרה בערך האדם שנברא בצלם ועל עקרון כבוד הבריות.

24.2. סעיף 19 של חוק שוויון זכויות קובע:

"(א) אדם עם מוגבלות זכאי לשירותי תחבורה ציבורית נגישים ומתאימים לשימוש, בתדירות סבירה, לרבות אפשרות גישה לתחנות ולנמלים שבמסגרתם פועלים שירותי תחבורה ציבורית...

(ב) מפעיל שירות תחבורה ציבורית ורשות מקומית יסדירו נגישות כאמור בסעיף קטן (א) כל אחד בתחום אחריותו.

24.3. סעיף 19ב לחוק שוויון זכויות קובע

"אדם עם מוגבלות זכאי לנגישות למקום ציבורי ולשירות ציבורי"

ואילו סעיפים 19, 19א ו-19ב של חוק שוויון זכויות מטילים חובה על כל מי שעיסוקו במתן שירות ציבורי ובהפעלת שירות ציבורי לאפשר שימוש בשירות ציבורי ולבצע התאמות לשם הנגשת מקומות ציבוריים עבור אנשים עם מוגבלויות.

ה. עילות התביעה

25. התובעים יטענו שכל אחת מן הנתבעות הפרו את הוראות תקנות הנגישות, ו/או את הוראות תקנות התעבורה, ו/או את הוראות חוק שוויון זכויות בכך שלא דאגו להנגשת האוטובוסים ו/או התחנות ו/או המתקנים המרכזיים ו/או בכך שלא דאגו לביצוע יתר הוראות החקוקים שצוינו לעיל באופן שיאפשר שימוש מלא של התובעים בתחבורה הציבורית.

26. תובעים 1 ו-2 יטענו כי הם נזקקים לשימוש בשירותי תחבורה ציבורית עירונית המסופקים על ידי הנתבעות וכי נגרם להם נזק ממשי עקב מעשיהן ו/או מחזליהן ו/או רשלנותן של הנתבעות בשל הזדקקותם, בין השאר, לשירותי הסעת מוניות יקרים יותר ו/או בשל הזדקקותם לסיוע בדרך אחרת ו/או בשל המנעותם מהתניידות נוכח מגבלת הנגישות.

27. עוד לחלופין יטענו התובעים כי נגרמו להם נזקים לא ממוניים בדמות חוסר ביטחון, חוסר אונים, חוסר נוחות, עוגמת נפש ופגיעה באוטונומיה של הרצון.

28. למעלה מן הצורך ולחלופין בלבד יטענו התובעים כי אין להם ידיעה ואין להם יכולת לדעת מה היו הנסיבות שגרמו לנזקים, כי הנזקים נגרמו ונגרמים על ידי נכסים שלנתבעות שליטה מלאה עליהם, וכי אירוע המקרה שגרם לנזק מתיישב יותר עם המסקנה שהנתבעות לא נקטו ו/או אינן נוקטות זהירות סבירה מאשר עם המסקנה שהן נקטו ו/או נוקטות זהירות סבירה — ולפיכך חל כלל "הדבר מדבר בעדו", ועל הנתבעות הראיה שלא היתה לגבי המקרה שהביא לידי הנזק התרשלות שיחובו עליה.

29. התובעים יטענו כי נתבעת 1 לא מלאה את הוראות החיקוק הנזכרות לעיל בבקשה זו, כמוראה בדו"ח שהוגש למבקשים על-ידי חוקרים מטעמם אשר סקרו 70 אוטובוסים, 68 תחנות ו-14 מתקנים מרכזיים אותם מפעילה נתבעת 1 ו/או שהם באחריותה, ומהם עולה התמונה שלהלן:

- תמצית הדו"ח וכן העתקו מצורפים לבקשה זו כנספחים ז' ו-י לבקשה ומהווים חלק בלתי נפרד הימנה.

29.1. הנגשת אוטובוסים

(א) בקרוב ל - 40% מכלל האוטובוסים שנבדקו צבע מספר הקו בחזית האוטובוס אינו בצבע צהוב.

(ב) בלמעלה מ – 50% מכלל האוטובוסים שנבדקו יעד הנסיעה לא מופיע בחזית האוטובוס ואינו מואר בזמן תאורה.

(ג) בלמעלה מ – 50% מכלל האוטובוסים שנבדקו לחצני העצירה, מאחזי היד ובלטות בתוך האוטובוסים לא סומנו בצבע צהוב על רקע הנוגד את סביבתו.

(ד) בלמעלה מ – 50% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא קיים פס אזהרה בפתחי הכניסה והיציאה לכל אורך הסף.

(ה) בלמעלה מ – 50% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא קיים פס אזהרה בקצות המדרגות לכל אורך הסף.

(ו) בלמעלה מ – 50% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא קיים מקום ישיבה לאדם עיוור המלווה בכלב נחיה.

(ז) ב- 100% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא התקיים מופע כריזה פנימי.

▪ יודגש כי נתבעת 1 מודה מפורשות באתר האינטרנט שלה כי היא לא מקיימת כריזה קולית אוטומטית של שמות התחנות כשלטענתה "הפעלת אמצעים אלו טרם גובשה סופית על ידי משרד התחבורה...." העתק מאתר האינטרנט של המשיבה [מעודכן ליום 26.2.07] - רצ"ב **כנספח ה'** לבקשה ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה

▪ כן יודגש כי כבר בדיונים שקדמו לתיקון תקנות הנגישות ושנערכו לפני למעלה מ-5 שנים, הודיע נציג נתבעת 1 בדיונים בכנסת כי מערכת כריזה מותקנת ויכולה לעבוד באוטובוסים של משיבה 1. העתק פרוטוקול הדיון מיום 13.1.02 ומיום 16.6.02 - רצ"ב **כנספח ט'** לבקשה ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה.

(ח) ב – 100% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא התקיים מופע כריזה חיצוני.

(ט) בלמעלה מ- 50% מכלל האוטובוסים שנבדקו מסעדי היד אינם ניתנים להרמה במקומות המיועדים לאנשים עם מוגבלות ואינם מסומנים בצבע צהוב

(י) ב-100% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא קיים לוח מהלך קו בתוך האוטובוס.

(יא) בלמעלה מ – 80% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא הותקן סמל הנגישות לאדם עם מוגבלות ראיה במקום המיועד לכך.

29.2. תכנית הנגשה

(א) התובעים יטענו כי ממידע שנמסר להם ממשרד התחבורה (לעיל, נספח ו'), לא פנתה נתבעת 1 אל המפקח על התעבורה, או אל נציג אחר של משרד התחבורה, לצורך יצירת תכנית הנגשה.

(ב) עוד השיב משרד התחבורה, וכפועל יוצא מכך, שכיום - למעלה משלוש שנים לאחר כניסתן לתוקף של תקנות הנגישות – עדיין אין תכנית הנגשה כדין, וכן לא נמסר דיווח על התקדמות בביצוע כאמור בחוק.

29.3 תחנות האוטובוסים

(א) ב – 100% מכלל תחנות האוטובוסים שנבדקו לא קיים שלט מישוש לגבי מספר הקו, יעד הנסיעה או שלט כאמור בכתב ברייל.

(ב) בלמעלה מ – 60% מכלל תחנות האוטובוסים שנבדקו לא קיים שלט מדבקה לכל קו בנפרד, בגודל 20 ס"מ לכל צלע.

(ג) בלמעלה מ – 80% מכלל תחנות האוטובוסים שנבדקו, הכיתוב על גבי השילוט אינו דו צדדי, בצבע שחור לא מבריק על רקע צהוב בגודל אותיות של 5X25 מ"מ לפחות.

29.4 מתקנים מרכזיים

(א) ב – 100% מכלל לוחות המידע האלקטרוניים הממוקמים במתקנים מרכזיים שנבדקו, הצגת המידע ע"ג הלוח אינה בצבע צהוב על רקע כהה.

(ב) ב – 100% מכלל עמדות המודיעין שנבדקו לא הופעל זמזום המשמיע צליל בתדירות נמוכה.

(ג) ב – 100% מכלל המתקנים המרכזיים שנבדקו בהם הועמדה מכונה אוטומטית להפקת כרטיסים או לקבלת מידע תחבורתי, זו לא כללה הוראות שימוש בכתב מישושי או בכתב ברייל.

(ד) ב-100% מכלל המתקנים המרכזיים שנבדקו, המדרגות לא סומנו לאורכן, בקצה המדרגה וכן בשיפוליה, בפס שצבעו בולט מול הרקע ברוחב 55 מ"מ.

(ה) ב-100% מכלל המתקנים המרכזיים שנבדקו, בשולי הדרך הנגישה לא הותקן פס מוביל רצוף, במרקם ובגוון מנוגדים לאלה של המשטח הסמוך לו וברוחב שבין 20 ס"מ לבין 30 ס"מ.

29.5 התובעים יוסיפו ויטענו כי אחריותה של נתבעת 1 הינה במעשה (בהפעילה אוטובוסים שאינם נגישים כדין), ובמחדל בכך שהיא נמנעת מלבצע את המוטל עליה במילוי חובותיה ולשם מילוי חיוביה על פי דין.

30. המבקשים יטענו כי **נתבעת 2** לא מלאה את הוראות החיקוק הנזכרות לעיל בבקשה זו, כמוראה בדו"ח שהוגש למבקשים על-ידי חוקרים מטעמם אשר סקרו 70 אוטובוסים, 70 תחנות ו-6 מתקנים מרכזיים אותם מפעילה המשיבה 2/או שהם באחריותה, ומחס עולה התמונה שלהלן:

- תמצית הדו"ח וכן העתקו מצורפים לבקשה זו כנספחים ז' 1 - י' לבקשה ומהווים חלק בלתי נפרד הימנה.

30.1 הנגשת אוטובוסים

- (א) בלמעלה מ - 80% מכלל האוטובוסים שנבדקו יעד הנסיעה לא מופיע בתזית האוטובוס ואינו מואר בזמן תאורה.
- (ב) בקרוב ל - 40% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא קיים פס אזהרה בפתחי הכניסה והיציאה לכל אורך הסף.
- (ג) בלמעלה מ - 20% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא קיים פס אזהרה בקצות המדרגות לכל אורך הסף.
- (ד) בלמעלה מ - 60% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא קיים מקום ישיבה לאדם עיוור המלווה בכלב נחיה.
- (ה) חרף היעדר לוח מהלך קו בתוך האוטובוס, ב - 100% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא התקיים מופע כריזה פנימי.

- יצויין כי נציג נתבעת 2 הודיע כבר ביום 2.12.01, בדיונים בכנסת שקדמו לתיקון תקנות הנגישות, כי בידי נתבעת 2 מערכת כריזה עובדת. העתק פרוטוקול הדיון מיום 2.12.01 - רציב כנספת יא' לבקשה ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה.

- (ו) ב - 100% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא התקיים מופע כריזה חיצוני.

- בהקשר זה חשוב לציין שכבר ביום 10.1.02 כלל פרוטוקול ישיבה מטעם משרד התחבורה, בה נכח נציג נתבעת 2, הודעה כי מערכת הכריזה החיצונית נבדקה וממלאת אחר ייעודה. העתק פרוטוקול הישיבה מיום 10.1.02 - רציב כנספת יב' לבקשה ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה.

- (ז) בקרוב ל - 80% מכלל האוטובוסים שנבדקו מסעדי היד אינם ניתנים להרמה במקומות המיועדים לאנשים עם מוגבלות ואינם מסומנים בצבע צהוב.

- (ח) בקרוב ל - 100% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא קיים לוח מהלך קו בתוך האוטובוס.

- (ט) בקרוב ל - 80% מכלל האוטובוסים שנבדקו לא הותקן סמל הנגישות לאדם עם מוגבלות ראייה במקום המיועד לכך.

30.2 תכנית הנגשה

- (א) התובעים יטענו כי ממידע שנמסר להם ממשרד התחבורה (לעיל, נספח ו'), לא פנתה נתבעת 2 אל המפקח על התעבורה, או אל נציג אחר של משרד התחבורה, לצורך יצירת תכנית הנגשה.

(ב) עוד השיב משרד התחבורה, וכפועל יוצא מכך, שכיום - למעלה משלוש שנים לאחר כניסתן לתוקף של תקנות הנגישות - עדיין אין תכנית הנגשה כדין, וכן לא נמסר דיווח על התקדמות בביצוע כאמור בחוק.

30.3 תחנות האוטובוסים

(א) ב - 100% מכלל תחנות האוטובוסים שנבדקו לא קיים שלט מישוש לגבי מספר הקו, יעד הנסיעה או שלט כאמור בכתב ברייל.

(ב) בלמעלה מ - 20% מכלל תחנות האוטובוסים שנבדקו לא קיים שלט מדבקה לכל קו בנפרד, בגודל 20 ס"מ לכל צלע.

30.4 מתקנים מרכזיים

(א) מבין המתקנים המרכזיים שנבדקו ושבו הותקן לוח מידע אלקטרוני, הצגת המידע ע"ג הלוח אינה בצבע צהוב על רקע כהה.

(ב) בעמדות המודיעין שנבדקו לא הופעל זמזום המשמיע צליל בתדירות נמוכה.

(ג) במתקנים המרכזיים שנבדקו, המדרגות לא סומנו לאורכן, בקצה המדרגה וכן בשיפוליה, בפס שצבעו בולט מול הרקע ברוחב 55 מ"מ.

(ד) במתקנים המרכזיים שנבדקו, בשולי הדרך הנגישה לא הותקן פס מוביל רצוף, במרקם ובגוון מנוגדים לאלה של המשטח הסמוך לו וברוחב שבין 20 ס"מ לבין 30 ס"מ.

30.5 התובעים יוסיפו ויטענו כי אחריותה של נתבעת 2 הינה במעשה (בהפעילה אוטובוסים שאינם נגישים כדין), ובמחדל בכך שהיא נמנעת מלבצע את המוטל עליה במילוי חובותיה ולשם מילוי חיוביה על פי דין.

31 הפרת חובה חקוקה ורשלנות

31.1 עוד יטענו התובעים כי בכך שכל אחת מהנתבעות הפרו את הוראות חוק שיוויון זכויות המנויות לעיל, את חוראות תקנות הנגישות האמורות לעיל ואת תקנות התעבורה, הפרו הן חובה חקוקה על-פי סעיף 63 לפקודת הנוזיקין.

31.2 התובעים יטענו כי החיקוקים שלעיל נועדו לטובתם או להגנתם ולטובתם או להגנתם של בני אדם מסוג או הגדר שעמם נמנים המבקשים, וכי ההפרה גרמה למבקשים ולבני האדם מסוג או הגדר שעמם נמנים המבקשים נזק מסוגו או מטבעו של הנזק שאליו נתכוונו החיקוקים, כמפורט לעיל.

31.3 לחלופין, יטענו תובעים כי יש במעשיהן ובמחדליהן שפורטו לעיל של כל אחת מן הנתבעות 1 ו-2 משום רשלנות, והפרת תובת הזהירות המושגית והקונקרטיית החלה

על הנתבעות כלפי התובעים, וכי קיים קשר סיבתי ישיר בין נזקם הממשי של התובעים לבין התנהגותן הרשלנית של כל אחת מן הנתבעות. עוד ולחלופין יטענו התובעים שקשר סיבתי כאמור הוא בגדר "הדבר מדבר בעד עצמו", וכי נטל הראיה מוטל על הנתבעות להראות ולהוכיח מדוע לא נתרשלו במעשיהן ובמתדליתן המתוארים לעיל בכתב תביעה זה.

32. לבית המשפט הנכבד הסמכות העניינית לדון בתובענה בשל סכומה, וכן הסמכות המקומית לדון בה שכן נתבעת 1 מנהלת עסקיה באזור ירושלים, ומאחר ומקום המעשים או המחדלים הינו בין היתר באזור ירושלים.

ו. אשר על כן יתבקש בית המשפט הנכבד ליתן לתובעים את הסעדים הבאים:

33. על כן יתבקש בית המשפט הנכבד להוציא מלפניו צו עשה כנגד הנתבעות המורה לחן להקצות את כל המשאבים הנדרשים ולקיים לאלתר את כל חובותיהן מכח תקנות הנגישות, תקנות התעבורה וחוק שוויון זכויות ובכלל זה צו המורה להם לפעול ליצירת וליישום תכנית הנגשה.

34. עוד ולחלופין יתבקש בית המשפט הנכבד להורות לכל אחת מן הנתבעות לפצות את התובעים 1 ו-2 בפיצוי בסך של 5,000 ₪ כל אחת (ובסה"כ 10,000 ₪ מאת נתבעת 1 ו-10,000 ₪ מאת נתבעת 2 לכל אחד מן התובעים) ו/או על פי שיקול דעת כב' בית המשפט ו/או פיצוי סטטוטורי ללא הוכחת נזק בסך הנזכר לעיל ; וכן

35. להורות כי הנתבעות ישלמו פיצוי בסכום השווה למכפלת כל החברים הנמנים עם הקבוצה המיוצגת בתובענה ייצוגית זו, העומדים על לא פחות מ-25,000 חברים, ו/או על פי שיקול דעת כב' בית המשפט, וזאת לטובת הקבוצה ו/או לטובת הציבור כמפורט בסעיף 20(ג) לחוק תובענות ייצוגיות, ובסך הכל פיצוי בסך 250,000,000 ש"ח לכל הקבוצה המיוצגת ו/או לטובת הציבור.

36. עוד מתבקש בית המשפט הנכבד לקבוע את שכר טרחתם של עורכי הדין המייצגים את התובעים בתובענה הייצוגית בשיעור שלא יפחת מ-15% משווי הסעד הכולל שיפסק במסגרת תובענה זו (ובכלל זאת הערך הכספי של צו העשה המבוקש במסגרתה) שיפסק לכלל הקבוצה ו/או משווי החטבה, בתוספת מע"מ כדין, עבור טיפול בתובענה בערכאה הראשונה.

37. כמו כן, מתבקש בית המשפט הנכבד לקבוע, כי חלק מסוים שיקבע בית המשפט הנכבד מתוך הסכום ו/או שווי הסעד שיפסק ו/או משווי ההטבה, לאחר ניכוי ההוצאות ושכר טרחת עורך דין, בשיעור שלא יפחת מ-5% משווי הסעד הכולל שיפסק לטובת כלל התובעים, ישולם ו/או יינתן למבקשים, אשר טרחו בהגשת התובענה ובהוכחתה.

היום, כ"ט בניסן תשס"ז

17 באפריל 2007

באי כוח התובעים

שמואל אהרנסון, עו"ד	אמיר קדרי, עו"ד	מיכל וולוך, עו"ד	עופר לוי, עו"ד
מ. ר. 8460	מ. ר. 15258	מ. ר. 21217	מ. ר. 27780