

בענין:

ערן גורן, ת.ז. 039060504
שכתובתו רח' הגזרד העברי 80/7 קרית חיים
ע"י ב"כ עוה"ד אריה אבראל ו/או בתיה אבראל
ו/או טל אבראל ואח'
מר' המגיינים 53 חיפה 33265
טל: 04-8521118, פקס: 04-8524052

נגד

רכבת ישראל בע"מ, ח.צ. 520043613
סניף חיפה, רח' הטיבת גולני 1 חיפה

התובע

הנתבעת



מחות התביעה: ייצוגית לפי חוק תובענות ייצוגיות, הונס"ו-2006, כספית.

כתב תביעה

(א) הצדדים

1. התובע הינו אזרח ישראלי המתגורר בקרית חיים, סטודנט באוניברסיטת חיפה ועובד מאז חודש 8/05 במשרד בעיר התחתית בחיפה, ונוהג לרוב להגיע מביתו למקום עבודתו וחזרה הביתה, באמצעות הנתבעת, לרוב ע"י רכישת כרטיס חופשי-חודשי, ולעיתים פתותות ע"י רכישת כרטיסים בודדים או כרטיסיות של 12 נסיעות.
2. התובע הינו שכיר במקום עבודתו, כאשר (למיטב זכרונו) בחודשים אוגוסט 2005 עד ינואר 2006 ובחודשים ספטמבר 2006 ועד היום, עבד ועודנו עובד "לפי כרטיס", קרי מחתים כרטיס בכניסה וביציאה ממקום עבודתו ומקבל שכרו בהתאם לשעות בהן היה בפועל במשרד.
3. הנתבעת הינה תאגיד ציבורי אשר בהתאם לפקודת מסילות הברזל (נוסח חדש), תשל"ב-1972 (להלן: "הפקודה") הינה הגוף המוסמך היחיד, נכון להיום, להפעיל ולספק שירותי תחבורה ציבורית של הרכבת בישראל.
4. (א) כמו כן מפעילה הנתבעת אתר אינטרנט שבמסגרתו מפרסמת לוח זמנים אודות זמני יציאה והגעה של רכבות, וכן מפרסמת את לוח הזמנים בתחנות וכן בספרון לוח זמנים הנמכר בתחנות, בהתאם לסעיף 6(א), (ב), (ג) לתקנות מסילות הברזל (תנאי נסיעה ברכבות), תש"ס-2000 (להלן: "התקנות").

(ב) להלן הוראות סעיפים 6(א), (ב) לתקנות (ציטוט):

- " 6. (א) המנהל יפרסם לוח זמנים לנסיעה ברכבת בכל אחד מהקווים (להלן - לוח זמנים); לוח הזמנים יהיה תקף החל במועד הנקוב בו לתחילתו וכל עוד לא בוטל, ואולם רשאי המנהל, בכל עת, לשנות זמני נסיעה מסיבות תפעוליות, בטיחותיות או בטחוניות.
- (ב) לוח הזמנים יוצג בכל תחנה ובכל רכבת במקום הנראה לעין.
- (ג) ספרון לוח זמנים כולל של כל קווי הנסיעה ברכבת יימכר בקופת תחנה תמורה המחיר הנקוב בו. "

(ב) העובדות

5. ביום 29.8.07 או בסמוך לכך, רכש התובע, כמו בחודשים רבים מאז החל לעבוד במשרד בחיפה כאמור, כרטיס חונשי-חודשי התקף לקו הרכבת קרית מוצקין-חיפה (לשני הכיוונים) לחודש ספטמבר 2007. עלות הכרטיס הינה 260 ש"ח. רצ"ב צילום הכרטיס ומסומן באות ב'.
6. התובע, שכאמור נוסע באמצעות הנתבעת מזה חודשים רבים, נקעה נפשו מהאיחורים התמידיים והקבועים של הנתבעת בקו בו הוא נוסע, כאשר השיא היה באחד מימי אוגוסט 2007, עת הרכבת בה נסע התובע ממקום עבודתו בחיפה חזרה לביתו הסמוך לתחנת קרית מוצקין, איחרה במעל ל-30 דקות, ואולם חרף בקשתו של התובע ממוכר הכרטיסים בתחנת קרית מוצקין, נאמר לו כי אינו זכאי לכל פיצוי בגין האיחור הרב של הנתבעת.
7. זאת ועוד, התובע הינו עובד שכיר העובד לפי כרטיס. הווה אומר – משכורתו של התובע מתושבת בכל יום בנפרד בהתאם לשעה המדויקת בה החתים כרטיס במשרדו, הן בכניסה והן ביציאה. התובע החל לשים לב, כי בכל פעם שנתבעת מאחרת (והדבר קורה באופן יומיומי כאמור), הדבר גורם לו להחתים כרטיס באיחור במקום עבודתו – ופועל יוצא מכאן גם נגרמים לו הפסדי שכר. התובע חישב וגילה כי במהלך 24 החודשים בהם הוא עובד ומגיע למקום עבודתו כאמור באמצעות הנתבעת (מאמצע חודש 8/05 ועד חודש 8/07) נגרמו לו הפסדי שכר כפי שיובהר בהמשך, והכל כתוצאה מהחתמת כרטיס מאוחרת במשרד, שנגרמה עקב איחורים כרוניים של המשיבה. רצ"ב מסמך רז"ח של משרד עו"ד א. אבריאלי, שם עובד התובע, והמאמת את שיטת חישוב שכרו של התובע, ומסומן באות ג'.
8. לפיכך, ועי"מ לאמת את טענותיו, החל התובע לצלם מדי יום במחצית הראשונה של חודש ספטמבר 07, 6 תמונות כדלקמן: זמני היציאה המיועדים של הנתבעת בהתאם לרז"ח בתחנת מוצקין ובתחנת חיפה מרכז, זמני היציאה בפועל של הנתבעת, וזמני ההגעה בפועל לתחנת היעד. רצ"ב מספר צילומים הממחישים נושא זה ומסומן באות ד'.
9. (א) התובע חישב ומצא כי בכל יום בו הוא נוסע מביתו הסמוך לתחנת קרית מוצקין, אל מקום עבודתו הסמוך לתחנת חיפה מרכז, איחורי הנתבעת גורמים לו לאיחור ממוצע של 6 דקות לעבודתו – ולפיכך גם החתמת כרטיס באיחור של 6 דקות – ובכל פעם שהוא מבקש לשוב אל ביתו מתחנת חיפה מרכז לקרית מוצקין, הנתבעת מאחרת בממוצע 15 דקות, אותן מחכה התובע באדיקות ובדיוקנות בתחנת חיפה מרכז, בחום הקופח ובגשם שוטף (ויצויין כי בכל יום ממתניים בתחנה עשרות ואולי אף מאות אנשים לרכבת המאחרת של הנתבעת כאשר 5-6 מטרים בלבד משטח הרציף, שאורכו עשרות מטרים, מקורים) ותוחה כל פעם מחדש מדוע איחורים כה גדולים קורים פעם אחר פעם, יום אחר יום. רצ"ב לר"ז לקו בו נוסע התובע ומסומן באות ה', וכן רצ"ב טבלת חישובי איחורי הנתבעת ומסומן באות ו'.
- (ב) ברור הוא כי לנוסעים שכירים אחרים ברכבת הנוסעים לעבודתם בקווים יותר ארוכים, כמו למשל מחיפה לתי"א וחזרה, האיחורים בהגעה למחוז חפצם גדול פי כמה שכן ככל שהנסיעה ארוכה יותר כך האיחור המצטבר של הרכבת גדול יותר.
10. (א) יצויין, כי התובע אינו ייחודי בתביעותיו כלפי הנתבעת, לשפר את שירותה. רצ"ב מספר כתבות שפורסמו באתרים גדולים באינטרנט, והמוציאים לאור את טענותיהם של האזרחים הקטנים הנוסעים מדי יום ביומו ברכבות הנתבעת, והסובלים מאיחורים ומצפיפות בלתי נסבלת. רצ"ב הכתבות ומסומן באות ז'.
- (ב) כמו כן, רצ"ב ומסומן באות ח' טבלאות איחורים מאתר האינטרנט "על הרציף" של תנועת נוסעי הרכבת, המעידים על כי בעייתו הנ"ל של התובע משותפת לאזרחים רבים, ומתרחשת מדי יום ביומו, ואף מדי רכבת ורכבת.
11. יצויין, כי לא אחת פנו אזרחים להנהלת הרכבת, בין אם בתחינה לשיפור השירות, ובין אם בבקשה להשבת נזקים שנגרמו להם, ואולם כמובין שכל הסענות נופלות על אוזניים ערלות. רצ"ב כתבה שהתפרסמה באתר "תנועת נוסעי הרכבת" הנ"ל ומסומן באות ט', וכפי שיובהר בהמשך, איחוריה הכרוניים של הנתבעת גורמים הפסדים של עשרות ומאות מיליוני שקלים למשק עקב "זמן עבודה" אבוד, שלא לדבר על עוגמת הנפש הרבה הנגרמים לנוסעים התמימים שכל מבוקשם הוא להגיע ליעדם בזמן שפורסם והוקצב מראש ע"י הנתבעת.

ג) נזקו האישי של התובע

12. התובע הינו כאמור עובד שכיר, העובד לפי כרטיס - כלומר פר שעה, כאשר בעבור שעת עבודה משתכר המבקש 29 ש"ח. כמצוין לעיל, הנתבעת מאחרת בממוצע 6 דקות בכל יום עבודה בו נוסע התובע באמצעות הנתבעת למקום עבודתו, ולפיכך הוא מחתים כרטיס באיחור של 6 דקות, דבר הגורם לו להפסד כספי של 2.9 ש"ח עבור אובדן שכר בכל יום עבודה (החישוב: 29 ש"ח לשעה לחלק ל- 60 דקות בשעה כפול 6 דקות איחור המשיבה).
13. (א) התובע חישב ומצא כדלקמן: מתוך 365 ימים בשנה, ישנן 52 שבתות, 52 ימי שישי, 9 ימי חג ו- 5 ערבי חג (בהם התובע עובד). סך ימי עבודה בשנה עבור התובע ודומיו - 252 ימים, קרי ממוצע של 21 ימי עבודה בחודש.
- (ב) לפיכך, והיות והתובע עובד בממוצע 21 ימים בחודש, סופג התובע הפסדי שכר בשווי 60.9 ש"ח לכל חודש עבודה בממוצע, עקב איחורי הנתבעת (החישוב: 21 ימי עבודה כפול 2.9 ש"ח אובדן לכל יום). יצוין, כי בחודש הנבדק - חודש ספטמבר 2007, עקב ריבוי החגים היו רק 19 ימי עבודה, כאשר הטק המוכח שנגרם לתובע בחודש זה בלבד ומהפסדי השכר בלבד, מסתכמים בסך 55.1 ש"ח (החישוב: 2.9 ש"ח כפול 19 ימי עבודה).
14. התובע חישב ומצא כי מתוך 25 החודשים בהם הוא עובד בעבודתו, ב- 17 החודשים מתוכם בהם עבד על בסיס שעות (ביתר החודשים עבד על בסיס שכר גלובאלי בתוספת שעות נוספות), הוא ספג, כתוצאה ישירה מאיחורי הנתבעת, הפסדי שכר של 1,035.3 ש"ח (החישוב: 17 חודשים כפול 60.9 ש"ח אובדן משכורת ממוצע לחודש עבודה), והדבר לא כולל נזקים שנגרמו לתובע בגין אובדן נוחותו ועוגמת הנפש שנגרמה לו.
15. יצוין, כי בהתאם לסעיף 5.1 לנוהלי רכבת ישראל (להלן: "הנהלים"), סבור התובע כי הנתבעת כבר חישה ומצאה את שווי הפיצוי שעליה לפצות את נוסעיה בגין איחוריה ונזקי אובדן הנוחות ועוגמת הנפש שנגרמים להם עקב כך, בעת שקבעה כי בגין איחור של 30 דקות ינתן פיצוי בדמות כרטיס נסיעה באותו קו, ובגין איחור של 60 דקות ומעלה ינתן פיצוי בדמות 2 כרטיסי נסיעה באותו קו.
16. התובע יצוין, כי אצלו באופן פרטני, שווי כרטיס נסיעה בקו קרית מוצקין-חיפה הינו 10 ש"ח. לפיכך, במקרה של איחור של 30 דקות של הנתבעת, יהא מגיע לו פיצוי בגין עוגמת הנפש ואובדן הנוחות שנגרמו לו מאיחורי הנתבעת, סך של 0.33 ש"ח לכל דקת איחור בממוצע (החישוב: 10 ש"ח לכרטיס לחלק ל- 30 דקות איחור).
17. לפיכך, חישב התובע ומצא, כי היות והנתבעת מאחרת בממוצע 15 דקות בכל יום, עת התובע מבקש לשוב לביתו הסמוך לתחנת קרית מוצקין מתחנת חיפה מרכז, על הנתבעת לפצותו על עוגמת הנפש שנגרמת לו ואובדן נוחותו בסך 5 ש"ח לכל יום שכזה (החישוב: 0.33 ש"ח כפול 15 דקות).
18. היות וכאמור התובע עובד 25 חודשים בעבודתו, איחורי הנתבעת גרמו לו לאובדן של 315 דקות בכל חודש בחודשו (החישוב: 15 דקות איחור ליום כפול 21 ימי עבודה בחודש) ואובדן של 7,875 דקות סה"כ (החישוב: 315 דקות לחודש כפול 25 חודשים) - כלומר איחורי הנתבעת לקחו מחיינו של התובע יותר מ- 131 שעות!! מדובר בכמעט 6 ימים שאבדו לתובע מחיינו עקב איחורי הנתבעת, ואין זה דבר של מה בכך.
19. לפיכך, התובע מעריך את נזקיו בגין אובדן הזמן, הנוחות ועוגמת הנפש שנגרמה לו, בסך של 2,625 ש"ח (החישוב: 5 ש"ח ליום איחור כפול 21 ימי עבודה בחודש כפול 25 חודשים).
20. (א) לפיכך לאור האמור לעיל, מעריך התובע את נזקו האישי מהנתבעת בסך של 3,660.3 ש"ח נכון לחודש ספטמבר 2007 (החישוב: 1,053.3 ש"ח + 2,625 ש"ח), כאשר סכום זה הולך ומתווסף וגדל ככל שהזמן עובד.
- (ב) מהסכום הנ"ל יש להפחית באופן יחסי תקופה של כ- 3-4 חודשים לערך, בהם עבד התובע באופן חלקי.

(ג) הפגיעה המתמשכת כמתואר לעיל במבקש גרמה לו להרהר בדבר ולנסות למצוא מזון לבעיה זו, שאינה רק נחלתו, ואז עלה בראשו הרעיון שהפתרון לבעיה הינה בדרך של הגשת תביעה ייצוגית שנועדה לעזור לציבור לפתור מצוקה זו אליה נקלע התובע. ואכן, התובע החל לאסוף נתונים עקב הבעיה שהציקה לו ואט אט התברר לו כי הוא צודק וכי עולם המשפט עשוי לסייע בידו לפתור את מצוקתו ומצוקת הציבור, וכך נולד הרעיון שלו להגיש תביעה ייצוגית זו.

(ד) הרובד המשפטי

21. בין התובע ובין הנתבעת נכרת חוזה מחייב, כמו בין כל אדם הקונה כרטיס נסיעה אצל הנתבעת, כאשר לוח הזמנים המפורסם ע"י הנתבעת, כנדרש ממנה בסעיף 6 לתקנות שצוטט, מהווה חלק בלתי נפרד מחוזה זה – ומשמעו: נוסע משלם כסף עבור כרטיס נסיעה שמטרתו נסיעה ברכבת שימצאת מיעד א' בשעת הקבועה בפירסום, ומגיעה ליעד ב' בשעה הקבועה בפירסום.

22. (א) אין כל ספק כי הנתבעת הפרה את החוזה שנכרת בינה לבין התובע, כמו גם אלפים על גבי אלפים של חוזים הנכרתים מדי יום ביומו בינה לבין נוסעים, בכך שהיא מאחרת בהגעה ליעד ב', ולעיתים קרובות מאד אף מאחרת ביציאה מיעד א' – ובכך גורמת לציבור הנוסעים לנוקים חמורים, הן ממוניים והן לא ממוניים.

(ב) לחילופין, הנתבעת ביצעה עוולה נזיקית כלפי ציבור הנוסעים ברכבת כאשר הפרה חובה חקוקה החלקה עליה וגרמה בכך נזק ללקוחות וראה בנדון סעיף 63 לפקודת הנויקין [נוסח חדש] הקובע (ציטוט):

" 63. (א) מפר חובה חקוקה הוא מי שאינו מקיים חובה המוטלת עליו על פי כל חיקוק - למעט פקודה זו - והחיקוק, לפי פירושו הנכון, נועד לטובתו או להגנתו של אדם אחר, וההפרה גרמת לאותו אדם נזק מסוגו או מטבעו של הנזק שאליו נתכוון החיקוק; אולם אין האדם האחר זכאי בשל ההפרה לתרופה המפורשת בפקודה זו, אם החיקוק, לפי פירושו הנכון, התכוון להוציא תרופה זו.

(ב) לענין סעיף זה רואים חיקוק כאילו נעשה לטובתו או להגנתו של פלוני, אם לפי פירושו הנכון הוא נועד לטובתו או להגנתו של אותו פלוני או לטובתם או להגנתם של בני-אדם בכלל או של בני-אדם מסוג או הגדר שעמם נמנה אותו פלוני. "

23. במאמר מוסגר יצוין, כי הנתבעת מפרה חוזה גם בכך שהנוסע בה סבור כי הוא יגיע למקום תפצו בביטחה ובנוחות, ואולם לא אחת שולחת הנתבעת רכבות בעלות קיבולת שאינה מספקת להחיל את כל הנוסעים המצטברים לאורך התחנות, ועומס זה נוצר לרוב עקב איחורי הנתבעת שלעיתים גורמים להיווצרות כמות נוסעים של 2 רכבות וכולם עולים על רכבת אחת, והדבר יוצר עומס גדול מאד וסכנת נפשות, כעולה גם מהמאמרים ומתמונות התובע שצורפו לעיל – וכך גם קרה לתובע עצמו עת חיכה לרכבת מאחרת כהרגלה וניסה להיחסס לרכבת אחרת שהגיעה לפניו (גם היא באיחור) ע"מ להקטין את נזקו, ונתדף החוצה, פשוטו כמשמעו, ע"י ההמון הנדחס ל-2-3 קרונות בלבד.

24. (א) בהקשר הנ"ל עוד יצוין, כי הסמכות שניתנה בידי המנהל (קרי רשות הנמלים והרכבות לפי הפקודה, שהוא גוף שאינו קיים יותר, וכיום המנהל הינה הנתבעת בעצמה) בסעיף 7 לתקנות, לקבוע את סוג הרכבת, מספר וסוג הקרונות וסוג השירות שיינתן לגבי כל נסיעה בכל קו, הינה החלטתה שאינה סבירה ואינה מידתית, שכן רכבות הנתבעת הינן לרוב עמוסות מאד, קצרות מדי, והשירות שניתן בהן (אם אפשר לקרוא להגעה בזמן שירות...) אינו מספק כלל וכלל, ולא רק שנגרמים לציבור הנוסעים נזקים כמפורט בבקשה זו, אלא אף שנגרמים ועלולים עוד להיגרם נזקי גוף ורכוש מסוג אחר עקב תת-התנאים ששוררים ברכבות המשיבה לעיתים, בעיקר עקב הצפיפות הרבה.

(ב) ולהלן לשון סעיף 7 לתקנות (ציטוט):

" 7. המנהל רשאי לקבוע לגבי כל נסיעה או סוגי נסיעה בקו, את סוג הרכבת, מספר הקרונות, סוגיהם, סימון המקומות בהן, סוג השירות שיונתן בהם או הפסקתו של השירות כאמור, מספר העצירות שיבוצעו במהלך הנסיעה ומקומותיהן. "

25. סעיף 8(א) לתקנות הנ"ל קובע כדלקמן (ציטוט):

" 8. (א) במסגרת תנאי ההפעלה הכלליים יקבע המנהל (הכוונה לרשות הנמלים והרכבות בהתאם לפקודה - א.א.) את שיעור הפיצויים שתשלם הרשות בגין איחור רכבת העולה על 30 דקות. "

26. נהלי רכבת ישראל קובעים כדלקמן (ציטוט):

" 5.1 זכאות לפיצוי
5.1.1 זכאי לפיצוי כל נוסע שרכש כרטיס והרכבת איחרה ביותר מחצי שעה, או יותר מחצי שעה בהגעה לתחנת היעד. על פי שני משכי האיחור משתנה גובה הפיצוי כמפורט בסעיף 5.2 להלן.
5.1.2 בכדי להסיר ספק מובהר בזאת כי הליך פיצוי זה לא יחול במקרה של ביטול רכבת....
5.2 גובה הפיצוי
5.2.1 כרטיס נסיעה באותו קו נסיעה אותו רכב הנוסע כאשר מדובר על איחור מעל 1/2 שעה.
5.2.2 שני כרטיסי נסיעה באותו קו נסיעה אותו רכב הנוסע כאשר מדובר על איחור מעל 1 שעה. "

27. אומנם, הנוקים אותם ספג התובע, לא נגרמו מאיחורי הנתבעת העולים על חצי שעה כנדרש לכאורה בתקנות ובהלים. אך, השאלה שנשאלת היא האם הנתבעת יכולה לעשות דין לעצמה ולפטור עצמה מאחריות לנוקים הנגרמים לנוסעים, עקב איחורים הנגרמים עקב מחדליה ואו מעשייה הבלעדיים בהיותה השולטת הבלעדית בדרך ובכלי התעבורתי שלה, ושאינם עולים על חצי שעה - מה גם ש- 21 דקות איחור מצטבר בממוצע ליום בהחלט קרובים מספיק לחצי השעה הנדרשת - ולהתעלם מנוקי שכר, עוגמת נפש ואובדן נוחות שנגרמים לרוכשי הכרטיסים, קרי לאותם אזרחים קטנים ודוק - לא מדובר באיחורים חד פעמיים, אלא באיחורים קבועים וכתוניים המתקרבים ל- 30 הדקות הנדרשות לכאורה בהלים, כאשר נזקם של הנוסעים הולך ומצטבר ומתגבר ומתעצם מידי יום ביומו!

28. במאמר מוסגר נוסף יצויין, כי התובע מעולם לא ראה במו עיניו את נהלי הרכבת שצוטטו לעיל, וכי הדברים הובאו לדיעתו מאוחר יותר ישירות מפס"ד שיובא להלן בהמשך. בניגוד לאמור בסעיף 53 לפקודה המחייב את מנהלי הנתבעת, בתהנות הרכבת בהן הוא עולה - קרי קרית עותק, לא מהפקודה ולא מנהלי הנתבעת, ונפגע בשל כך, אינו זכאי לכל פיצוי מאת הנתבעת - או שמא מדובר בהוראה ספציפית אודות איחורים העולים על 30 דקות והאנשים הניזוקים עולים על 30 דקות.

29. האמור לעיל מעלה את השאלה הבאה - האם סעיף 8(א) לתקנות וסעיף 5.1 לנהלי הנתבעת הנ"ל, יש בהם משום הסדר שלילי - קרי שאדם שמבקש לנסוע ברכבת של הנתבעת, וסובל מאיחורים שאינם עולים על 30 דקות ונפגע בשל כך, אינו זכאי לכל פיצוי מאת הנתבעת - או שמא מדובר בהוראה ספציפית אודות איחורים העולים על 30 דקות והאנשים הניזוקים מכך, ותו לא?

30. ובכלל, דומה כי סעיף 5.1 לנהלי הנתבעת לעיל (ויתכן שאף סעיף 8(א) לתקנות), הינו סעיף שאינו חוקתי - שכן בקביעתה חחד צדדית של הרשות, שהיא הנתבעת, שלא לפצות נוסע שניזק ולא ממונים, כתוצאה מאיחוריה הכרוניים של הנתבעת, מהווה פגיעה בכושר ההגנה של האדם, ולכן אינו חוקתי ומעבר לנדרש בזכות

31. ואולם, ידוע כי בטרם יבוא ביהמ"ש לשקול שאלת תוקפו, או אי-תוקפו, של חוק או הוראה אחרת שאינה עולה בקנה אחד עם זכות חוקתית מוגנת, שומה עליו תחילה לבדוק כיצד 2 ההוראות (במקרה זה נהלי הנתבעת וחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו) משתלבות זו עם זו. לשם כך, יש להחיל פרשנות תכליתית שתבאר את הסוגיה.

32. ואכן, השאלה כיצד לפרש את נהלי הנתבעת כך שלא יעלו כדי פגיעה חמורה מידי בזכות קניינית חוקתית מוגנת, כבר נדונה ע"י כב' השופט ז. ימיני בת"ק (רמלה) 2072/06 ישראל פלס נ' רכבת ישראל בע"מ, תק-של 112007, 15444 וכדלקמן (ציטוט):

" בנוסף, יש לדון בשאלה האם ניתן להעלים עין מאיחורים יום יומיים אף שאינם עולים על 30 דקות והאם בתואנה שהפיצוי נקבע רק לאיחור של למעלה מ- 30 דקות. סבור אני שהמחוקק התכוון לפצות בגין איחורים חד פעמיים ולכן קבע שהפיצוי יחול רק על איחור העולה על 30 דקות, אולם סבור אני שאם האיחורים מתרחשים בתדירות גבוהה כפי שעולה מהנתונים אותם הציגו התובע והנתבעת והאיחורים מגיעים עד כדי 18 דקות, 19 דקות ואף 24 דקות, הרי שהתובע זכאי לפיצוי בגינם, שכן נוסע העולה על רכבת בוחר לעשות כך בידיעה שאין לרכבת את החסרונות שיש לתחבורה הציבורית הנוסעת בכבישים, כגון פקקי תנועה, מכיוון שהרכבת נוסעת על מערכת מסילות נפרדת.

לכן אדם הנוסע ברכבת מתאים את זמנו וסדר יומו לפי לוח הזמנים שמפרסמת הנהלת הרכבת. כאשר הרכבת מאחרת לעיתים תכופות הרי שהיא משבשת את סדר יומו של הנוסע ועליה לפצותו על כך גם אם איחוריה אינם עולים על 30 דקות. " (הדגשות שלי – א.א.).

33. דומה כי פרשנותו זו של כב' השופט ימיני הינה הפרשנות הנכונה לסעיף 8(א) לתקנות ולסעיף 5 לנהלים שהובאו לעיל, שכן היא מגינה על קניינם של הנוסעים אצל הנתבעת, ועשויה להוביל לשיפור השירות של הנתבעת ולעמידה בלוחות הזמנים אותם הקציבה.

34. ודוק – כל פרשנות אחרת לסעיפים הנ"ל, העלולה לצקת לתוכם תוכן כייחוד העילה השוללת מהנפגע כדוגמת התובע מלתבוע פיצוי לנזקיו, הגם שלכאורה אינם עומדים בדרישות סעיפי החוק הנ"ל, אינה חוקתית ודינה להידחות, כפי שקבע ביהמ"ש העליון בשבתו כבית דין גבוה לצדק בבג"ץ 1661/05 המועצה האזורית חוף עזה ואח' נגד כנסת ישראל, פ"ד נט(2) 481 (ציטוט):

" ככלל, מודל של פיצויים בגין נזק המבוסס על אמות מידה סטנדרטיות עשוי לקיים את אמות המידה החוקתיות מקום שכנגד הפגיעה בזכותו של הניזוק בגין האופי התעריפי של הפיצוי עומדת הרחבת אחריותו של הפוגע והסדרים מיטיבים אחרים. במקרה דנן אין די בהסדרים האינדיווידואליים שנקבעו בחוק, ויש לקבוע גורם מאזן נוסף, שיהא בכוחו להתגבר על הפער בין הפיצוי ההוגן והנאות לבין סכומי הפיצויים שיתקבלו על פי חוק יישום ההתנתקות. הגורם המאזן הוא בכוחו של הישראלי המפונה הסבור כי הפיצוי שניתן לו נופל מהפיצוי ההוגן והמלא, לפנות אל מחוץ לחוק, לעבר הדין הכללי, ולבקש בו את הפיצוי שהוא ראוי לו ...

ההסדרים בחוק יישום ההתנתקות בעניין ייחוד העילה והויתור עליה, שלפיהם נתונה למפונים הברירה לתבוע פיצויים על פי ההסדר הקבוע בחוק או לתבוע בבית משפט את זכויותיהם על פי הדין הכללי תוך ויתור על הזכויות המוקנות בחוק, אינם חוקתיים, משום שהם אינם מקיימים את דרישת המידתיות של פסקת ההגבלה שבחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו. הסדר שיאפשר פנייה לדין הכללי יביא את הפגיעה בזכויות הישראלים המפונים לרמה ראויה, מבחינת אפשרויות הפיצוי שלהם, בלא לסכל את תכליותיו של חוק יישום ההתנתקות. כמו כן יכולת הפנייה לסעד מכוח הדין הכללי היא חיונית כדי לקיים את האיזון שעליו מבוסס מודל הפיצויים של חוק יישום ההתנתקות. "

35. (א) זאת ועוד, סעיף 1 לחוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981 (להלן: "חוק הגנת הצרכן") מגדיר "עוסק" כ- (ציטוט): "מי שמוכר נכס או נותן שירות דרך עיסוק, כולל צרון", "עיסקה"

מוגדרת כ- (ציטוט): "מכירה או מתן שירות" ו"צרכן" כ- (ציטוט): "מי שקונה נכס או מקבל שירות מעוסק במהלך עיסוקו לשימוש שעיקרו אישי, ביתי או משפחתי".

(ב) סעיף 2 לחוק הגנת הצרכן קובע כדלקמן (ציטוט):

" 2. (א) לא יעשה עוסק דבר – במעשה או במחדל, בכתב או בעל פה או בכל דרך אחרת לדבות לאחר מועד ההתקשרות בעסקה – העלול להטעות צרכן בכל ענין מהותי בעסקה (להלן – הטעיה); בלי לגרוע מכלליות האמור יראו ענינים אלה כמהותיים בעסקה:

(1) הטיב, המהות, הכמות והסוג של נכס או שירות;

...

(3) מועד ההספקה או מועד מתן השירות;

...

(ג) הוראות סעיף זה יחולו גם על פרסומת. "

36. אין כל ספק, כי הנתבעת הינה עוסק כהגדרתו בחוק הגנת הצרכן וכי כל אדם שקונה כרטיס נסיעה אצל הנתבעת, ובכלל זה התובע, הינו צרכן ומתקשר בעסקה, והכל בהגדרתם בחוק הגנת הצרכן.

37. וכיצד יש להגדיר "צרכן" לענין בקשה שכזו לאישור תובענה ייצוגית כנגד הנתבעת? תשובה לשאלה זו ניתנה ע"י ביהמ"ש בהמ" (ח"י) 28404/97 ע"ד בולדו ע"ד נגד רשות הנמלים והרכבות, תשנח(1) 337, וכדלקמן (ציטוט):

"סבורני כי לאור העקרונות הנ"ל שנקבעו על ידי בית המשפט העליון (אמנם בהקשר לחוק אחר), ראוי שלא להחמיר בפרשנות המונח "צרכן" בחוק הגנת הצרכן. דומני כי מירוש מצמצם, כמוצע על ידי עורך דין לירז, יחטיא את מטרת המחוקק. אינני סבור כי העובדה שהמבקש נסע ברכבת כדי להשתתף בישיבת בודרות בתל אביב, כפי שהעיד, שוללת את היות השירות שקיבל שירות "שעיקרו אישי".

פרשנותו המוצעת של עורך דין לירז תביא לתוצאה שכל מי שנוסע לצורך עבודה, בין אם הוא שכיר ובין אם הוא עצמאי, לא ייחשב כ"צרכן" לצורך החוק. מירוש שכזה נוגד, לדעתי, את רוח החוק ואינו תואם את תכליתו. שירות הסעה הינו מצרך חיוני מאין כמוהו לכל אורחות חיינו. כל נוסע המשתמש בשירות תחסעה מקבל בכך שירות שעיקרו הוא אישי. שוגה יהיה המצב אם אדם ירכוש, למשל, 50 כרטיסי נסיעה עבור עובדיו. מעביד שרכש כרטיסים עבור עובדיו, אינו "צרכן" כמשמעות מונח זה בחוק.

כשלעצמי אני סבור שכמי שלא יעלה על הדעת לומר על עורך דין המחייה את נפשו במשקה צונן ביום קיץ לוהט, במהלך יום עבודתו, ואפילו הוא מצוי בעיצומה של ישיבת בודרות, כי השימוש בנכס המצרך (המשקה) אינו שימוש שעיקרו אישי, כך גם לא מתקבל על הדעת לומר על עורך דין המקבל את שירות תחסעה כדי להשתתף בישיבת בודרות כי השימוש בשירות האמור אינו אישי בעיקרו.

אדם יכול להגיע למקום עבודתו או למקום פגישותיו העסקיות בהליכה רגלית, בנסיעה על אופניים, ברכבו הפרטי, ברכב ציבורי ואפילו ב"טרומפ" שקיבל מחבר או מודע. הייתי אומר כי אופן הגעתו של אדם למקום עבודתו או למקום פגישותיו העסקיות הינה עניינו האישי של הנוסע בדבר. על שום כך, עצם הנסיעה בכלי תחבורה, אפילו היא למטרת עבודה, הרינה בבחינת שימוש שעיקרו אישי. לסיכום פרק זה בהחלטתי, אני קובע כי הגדרת "צרכן" בחוק אכן חלה על המבקש. " (הדגשות שלי – א.א.).

38. אין כל ספק, כי עצם העובדה כי הנתבעת מפרסמת בריש גלי ובכל ראש תוצות את לוח הזמנים אודות הגעת ויציאת הרכבות שלה, כאשר בפועל אותן רכבות מאחרות בצורה משמעותית ואינו מקיימות את הנקבע בלוח, הדבר עולה לכדי הטעיית הצרכן בכל הקשור לטיב, מהות, כמות וסוג השירות שניתן לו, וכן לגבי מועד ההספקה או מועד מתן השירות. כהגדרתם בסעיף 2(א) לחוק הגנת הצרכן, ציטוטו הובא לעיל.

39. ואם לא בכך סגי – לפני כ- 2-3 שנים יצאה הנתבעת במסע קידום ויחצנות רחב היקף, שכלל תשדירים בטלוויזיה וברדיו, תחת הסלוגן "רק רכבת". הקמפיין נועד להגביר את השימוש בשירותי הנתבעת, תוך הפצת פרסום מוטעה ואף שיקרי, לא רק בתוכן הכללי לכשעצמו – קרי, שהרכבת הינו כלי תחבורה מדויק המגיע ליעדו בזמן – אלא אף לגופם של דברים העיזה הנתבעת לפרסם, כי שירותיה מביאים את הנוסע מתי"א לחיפה ב- 37 דקות, מתי"א לרחובות ב- 20 דקות ומתי"א לכפר סבא ב- 26 דקות. רצ"ב הפרסום ויסומן באות י', ומאידך טבלאות האיחורים שצורפו וסומנו באות ז' מפריכים את הפרסום הנ"ל ספציפית, פעם אחר פעם.

40. ולא רק זאת – אלא שגם באתר האינטרנט של הנתבעת מעיזה היא לפרסם את הציטוט כדלקמן:

" להגיע בזמן, בנוחות ובבטיחות לכל יעד – זוהי שאיפתה של תחבורה ציבורית מתוקנת, עפ"י הניסיון בעולם, הרכב המוטורי אינו מסוגל לתת פתרון בלעדי לבעיות התחבורה. הפתרון טמון בשימוש ברכבת כאמצעי תחבורה ציבורי " (הדגשות שלי – א.א.)

41. התובע יטען, כי באם הנתבעת מתיימרת להיחשב כנותנת שירות בדמות תחבורה ציבורית מתוקנת, יאה לה שתלמד כיצד מתנהל הדבר במדינות מתוקנות. רצ"ב כתבה מאתר נוסעי הרכבת אודות מערך הרכבות השווייצרי, קרי – לא רק נאה זורש אלא גם נאה מקיים, ויסומן באות י' וכמו כן מופנית הנתבעת להתנהלות הרכבת ביפן, שאת מספר האיחורים של הרכבות שם בעשור האחרון ניתן לספור על כף יד אחת...

42. (א) מעבר לכך, איחוריה הכרוניים של הנתבעת, בין אם נוצרים כתוצאה מפגם ברכבות, בתנאי הדרך או מכל גורם אחר, מטיילים חובה על הנתבעת לגלות לתובע ולציבור הנוסעים בכללותו, כי רכבות הנתבעת ואו מסילות הברזל הינן בעלות פגם או איכות נחותה או כל תכונה אחרת, ואל לה לפטור עצמה בהודעות מונוטוניות ברמקול לציבור לקוחותיה, בדמות ההודעה "הרכבת מאחרת 20 דקות. איתכם הסליחה" שנוהגים מנהלי תחנות הנתבעת להפטיר בכריזה (וזה עוד במקרה הטוב, לעיתים אין הודעה כזו כלל), מדי איחור ואיחור, מדי יום ביומו, כאשר רכבת הנתבעת כבר מצויה באיחור.

כיצד הדבר יכול להועיל לנוסעים, לדעת שרכבת הנתבעת מאחרת 20 דקות למשל, לאחר שכבר השתמשו בכרטיס הנסיעה שבידם בעת כניסתם לתחנה, ולאחר שהרכבת כבר מצויה ב- 10 דקות איחור ??

(ב) הדבר כאמור נעשה עולה כדי עוולה בניגוד לאמור בסעיף 4(א) יחד עם 4(ב) לחוק הגנת הצרכן, הקובעים כדלקמן (ציטוט):

" (א) עוסק חייב לגלות לצרכן -

1. כל פגם או איכות נחותה או תכונה אחרת הידועים לו, המפחיתים באופן משמעותי מערכו של הנכס;

" (ב) הוראות סעיף קטן (א) יחולו גם על שירות. "

43. ולענין זה יפים דבריה של כבי השופטת מ. ליפשיץ-פריבס בתי"ק (י-ם) 3119/07 שמואל מגנצא נ' "אגד" אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ (טרם פורסם) וכדלקמן (ציטוט):

" על הנתבעת, מוטלת האחריות, למתן השירות לתובע המתגורר בגוש עציון ולתושבים אחרים באיזור, לפי לוחות הזמנים המתפרסמים על ידה. לוח זמנים, הוא למעשה הזמנה של הנתבעת, לתושבים, ולנוסעים אחרים להשתמש בשירותי הנתבעת. על לוח הזמנים יש להקפיד, והנתבעת מחוייבת לו. פרסום לוח זמנים בידיעת הנתבעת מי אין לה די רכבים לביצוע כל הנסיעות במועדן, כי אם חלק בלבד, יש בו כדי "הטעה" בהגדרתה בסעיף 2 (א) לחוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981. הנתבעת, כאמור לעיל, מודה בכתובים ובע"פ, כי אינה יכולה לעמוד בלוחות הזמנים...

לתובע, הזקוק לדבריו לתחבורה ציבורית, עומדת הזכות לדעת כמעט בוודאות, שבהגיעו בזמן לתחנה, לפי לוח זמנים של הנתבעת, ייאסף בשעה היעודה, כך שיוכל להגיע בשעה צפויה מתוכננת, למקום יעדו. הנתבעת אינה פטורה, אם כן, על פי הדין, ממטותן שירות על פי פרסומיה על מועדי השירות. כך גם, לפי דיני החוזים אין הנתבעת פטורה מקיום התחייבותה לתת שירות לפי לוח הזמנים שהובא לידיעת הנוסעים. שכן, הנתבעת, ידעה ויודעת מראש, על הנסיבות אשר עשויות לסכל את הצעתה למתן שירות...

התובע, צורך את השירות מהנתבעת בלבד, ואין מעניינו, קשייה של הנתבעת לאכיפת התחייבויות להן היא טוענת, של גורמים אחרים כלפיה, גם אם, וככל שיתברר שהללו נכונות. לפיכך, אני קובעת כי האחריות למתן השירות, והאחריות למדל שהיה במתן שירות במועדים נשוא כתב התביעה, מוטלת על הנתבעת. " (הדגשות שלי - N.A.).

44. זאת ועוד, בהתאם לסעיף 5 לחוק הגנת הצרכן, ניתנה לנתבעת האפשרות לנסח חוזה מסודר בכתב אודות הפיצוי שמגיע לנוסעים בגין האיחור בשירותים אותם היא נותנת. ואומנם, הנתבעת ניסתה לשלול את זכותם הטבעית והחוקתית להגנה על קניינם של הנוסעים המשתמשים בשירותיה, עת העלתה בפני ועדת הכלכלה של הכנסת הצעת תקנות שישללו את זכות הנוסע לפיצויים בגין איחורי הנתבעת, וביום 13.6.00 ניתנה החלטת הוועדה בזו הלשון (ציטוט): "אשרו תקנות מסילות הברזל שמסדירות את סמכויות מנהל הרכבת וקובעות קנס עד 9,600 ש"ח לנוסע שיגרום נזק לרכבת... לא אושר הסעיף השולל את זכות הנוסע לפיצויים בשל איחורי רכבות, אך ניתנה לרכבת אפשרות לציין זאת על גבי הכרטיס המתווה חוזה עם הנוסע". רצ"ב החלטת הוועדה ותסומן באות יב'.

45. אין כל ספק, שמשלא ראתה הנתבעת לנכון לאמץ את מסקנות ועדת הכלכלה של הכנסת, ולנסח את החוזה שנכרת בינה לבין התובע ונוסעים אחרים כתוצאה ישירה מרכישתם ממנה את כרטיס הנסיעה ברכבת, מלמד על כך שהנתבעת מודעת לחובתה המשפטית והמוסרית לפצות את נוסעיה על איחורי הרכבת, ולאחר שחלפו יותר מ-7 שנים (!!) מהצעת התקנות הנ"ל, חל על הנתבעת השתק שבדין ומניעות ואין באפשרותה לטעון כי לא מגיעים פיצויים לנוסעים הנפגעים ממתן השירות שלה.

46. על מנת לסבר את האוזן, יודגש כי עקב היות מעשיה ו/או מחדליה של הנתבעת, בין היתר, בפרסום מטעה כגון קמפיין "הירק רכבת" שלה ובלו"ז הרכבות אותו היא מפרסמת, יראו כמפירים את סעיף 2(א) לחוק הגנת הצרכן, בהתאם לסעיף 7(א) לחוק הגנת הצרכן, גם את מי שמטעמו נעשתה הפרסומת, וכן את האדם שהביא את הדבר לפרסום וגרם בכך לפרסומו – כאשר במקרה עסקיין דומה כי הנתבעת משמשת בכל התפקידים, דבר המגדיל את אחריותה לנזקו של התובע ושל יתר ציבור הנוסעים.

47. לאור כל האמור לעיל, התנהגותה של הנתבעת כמתואר עולה כדי עוולה נזיקית עקב הטעיה כמשמעותה בחוק הגנת הצרכן, תוך שימוש בפרסום מטעה, וכמו כן לכדי עוולה ברשלנות ובהפרת חובה תקוקה בהתאם לאמור בסעיפים 35,36,63 בפקודת הניזקין [נסח חדש], ובנוסף הפרת חוזה כמשמעותו בחוק החוזים (חלק כללי), תשי"ל-1970, ומשום כך עליה לפצות את המבקש יחד עם קבוצת התובעים כפי שתוגדר בהמשך, בהתאם להגדרות שבסעיף 2 לפקודת הניזקין ("ניזק" – בין היתר, אובדן נוחות של אדם, ו"ניזק ממון") וכן בחוק החוזים (תרופות בשל הפרת חוזה), תשל"ג-1973 וכן בחוק הגנת הצרכן.

48. באשר לנזקם של התובע וקבוצת התובעים, יטען התובע כי אין כל ספק כי על הנתבעת לפצותם הן בגין בזבוז זמנם, אובדן הנוחות ועוגמת הנפש שנגרמה להם, והן בגין הפסדי השכר שנגרמו להם. ולענין זה ראה ת"ק (ראשלי"צ) 290/07 נסים שלומית ואח' נגד הדקה ה-90 ואח' (לא פורסם), שם נקבע כדלקמן (ציטוט):

" אין חולק כי טיסת איבריה 6252 מגיו יודק למדריד, מיום 21.2.06, נחתה בשדה התעופה שבמדריד בשעה 10:38 במקום שעת הנחיתה המיועדת על פי ת/3, שהייתה לשעה 10:25, קרי- איחור של 13 דקות (ולא 18 דקות, כפי שטענו הצדדים, אם כי יצויין כי לטעמי- 18 דקות ו-13 דקות היינו- הן הן)... כתוצאה מכך שנחתו במדריד בשעה 10:38, קרי- 13 דקות לפני סגירת שערי הטיסה של טיסת אל על לנתב"ג, לא הספיקו התובעים להגיע לשער.

זאת- למרות שחיו בידם כרטיסי העלייה למטוס ולמרות שהיו ללא מטען, כך שלא היה עליהם לעבור בדלפקי "אל-על"...

על הנתבעת היה לתציע לתובעת את שירותי הטיסה שיבטיחו שהתובעת תגיע למחוז חפצה במסלול, תקציב ותוך פרק זמן סבירים. את "תפירת החליפה" עליה לעשות במיומנות ראויה ותוך שהיא ערה לכל השיקולים העשויים להיות חשובים לנוסע הסביר ולהביאם בפניו. גם אם הייתי מקבלת את טענת הנתבעת 1 כי תפקידה הינו של מתווכת בין התובעים לבין ספקית השירות- המוביל האווירי, וכי ככזו- התחייבויותיה כלפיהם הן בתחום התיווך בלבד, - הרי שעל הנתבעת 1, כמתווכת, לנהוג בנאמנות, בהגינות ובדרך מקובלת, ולמסור ללקוחותיה כל מידע מהותי הנוגע לעסקת תפקידה של הנתבעת 1 רחב מזה של מתווכת. הנתבעת 1 היא זו שגמליצה ומסייעת לנוסע לבחור במסלול הטיסה ואת זהות המוביל המתאים לצרכיהם ולאמצעיהם. לשם כך פונים אליה, משלמים לה, ומעמד זה גטיל על סוכנות הנסיעות אחריות חוזית ונזיקית כלפי התובעים.

מכל האמור לעיל- אני קובעת כי הדקה התשעים הפרה את חובת הגילוי הנאות כלפי התובעים ומכאן שהיא חבה בפיצוי בגין הנזקים הנובעים ממסכת העניינים המפורטת בתביעה... אלמלא הפרה הדקה התשעים את חובת הגילוי הנאות- יתכן והתובעים כלל לא היו טסים בטיסת איבריה, ולחילופין - אילו בחרו בכל זאת באותו נתיב, היה עליהם לשאת בתוצאות. לפיכך ונוכח האמור לעיל- איני רואה להטיל על איבריה אחריות לפיצוי בגין עצם האיחור בן 13 הדקות של טיסת איבריה מניו יורד למדריד וכתוצאה מכך- החמצת טיסת הקישור. עם זאת, אני רואה באיבריה כמי שתרמה לחוסר הנוחות וכזבוז הזמן שחוו הנוסעים בנמל התעופה במדריד האדירה את סבלם...

פריטי הנזק הנתבעים מתחלקים לשתי קבוצות: האחת- המשקפת את זמן ההמתנה הרב והבלתי סביר בשדה עד לטיסת תהמשך, והשנייה- נזק ממזני בגין הפסד יום העבודה לתובעים 1,2. מכל האמור לעיל, אני רואה להטיל על הדקה התשעים שני-שליש הפיצוי שיוטל בפריט הראשון ושליש על איבריה. בנוסף, אני רואה בדקה התשעים (שהייתה תחוליה הראשונה בשרשרת האירועים) את האחריות הבלעדית לנזק הממוזני שנגרם לתובעים 1,2, בגין הפסד יום עבודה והפחתה בשכרם עקב כך. " (הדגשות שלי - א.א.).

(ה) התובענה הייצוגית

49. אין כל ספק, כי התובע הינו בעל עילת תביעה אישית, וכי הוכיח כי נגרם לו נזק לכאורה, וכן כי התביעה מעוררת שאלות מהותיות של עובדה ומשפט המשותפות לכל חברי הקבוצה התובעת שזהותה ונוגד בהמשך, והכל כפי שהובא בבקשה לאישור תובענה ייצוגית שהוגשה בתיק זה.

50. בהתאם לאמור בסעיף 3 בצירוף עם סעיף 1 לתוספת השנייה לחוק תובענות ייצוגיות, בקשה לאישור תובענה ייצוגית יכולה שתוגש נגד עוסק כהגדרתו בחוק הגנת הצרכן, בקשר לענין שבינו לבין לקוח. כפי שהובא לעיל, התובע הינו "לקוח" ונתבעת הינה "עוסק" כהגדרתם בחוק הגנת הצרכן.

51. התובע יטען כי, כמפורט בבקשה לאישור תובענה זו כתובענה ייצוגית, הובאו הטעמים המצדיקים הכרח בתובענה זו כיייצוגית, היות וזו הדבר היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בין הצדדים בנסיבות הענין.

52. זאת ועוד, כאשר הנתבע הינו תאגיד גדול או רשות מרשויות המדינה, כמקרה דנן, להליך הייצוגי סגולה חשובה נוספת: איחוד המאמצים והמשאבים של התובעים הרבים המיוצגים, נוטה לשנות את מאזן הכוחות אשר קיים מחוץ לכתלי ביהמ"ש. ההליך הייצוגי יאפשר לקבוצת "התובעים הקטנים" בתביעה זו להתמודד התמודדות בת סיכוי מול רשות מרשויות המדינה שהיא בעלת חוסן כלכלי, עמידות ויכולת התדיינות משפטית ארוכה ויקרה.

53. כמו כן, אין כל ספק כי במקרה כגון דנן, וכפי שפורט בבקשה לאישור תובענה זו כייצוגית, אין כלי משפטי טוב יותר להכרעה במחלוקת, מאשר השימוש בכלי התובענה הייצוגית, וכי התובענה מעוררת שאלות מהותיות של משפט ואו עובדה המשותפות לכלל חברי הקבוצה, וכן לפי ציטוטי החקיקה והפסיקה שהובאו בבקשה, קיים יסוד סביר להניח כי השאלה תוכרע לטובת חברי הקבוצה.

54. עוד יוסף כי, סעיף 20(ה) לחוק תובענות ייצוגיות קובע כי ביהמ"ש יכול לפסוק פיצויים גם בשל נזק שאינו ממוני, הוה אומר – ביהמ"ש יכול שיפסוק כי על התבעת להשיב לקבוצת התובעים לא רק את נזקי הממון שלהם, קרי אובדן השכר, אלא גם בגין עוגמת הנפש ואובדן הזמן והנוחות שנגרמה להם עקב התנהלותה של המשיבה.

ולחן ציטוט סעיף 20(ה) הנ"ל:

" בית המשפט לא יפסוק בתובענה ייצוגית פיצויים בלא הוכחת נזק, למעט בתביעה כמפורט בפרט 9 בתוספת השניה, ואולם אין באמור כדי למנוע פסיקת פיצויים בשל נזק שאינו נזק ממוני. "

55. כמו כן, לאור האמור בבקשה להכרה בתובענה זו כייצוגית, אין כל ספק כי תובענה זו הוגשה בתום לב, ומתוך רצון כן ואמיתי, לברר את הסוגיה המשפטית וליתן לתובע ולתובעים, אותם הוא מבקש לייצג, פיצוי הולם לנוקים הממוניים והבלתי ממוניים (עגמת הנפש ואובדן הנוחות) שנגרמו להם, עקב התנהלותה הפגומה של התובעת.

56. לחלן נאפיין ונגדיר את הקבוצה של התובעים בתביעה זו ואת היקפה וזאת לאור הוראת חוק תובענות ייצוגיות.

57. מטבלאות סטטיסטיות הלקוחות מהלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בישראל וכן ממשרד התמ"ת, המצי"ב ומסומנות באות יג', עולים הנתונים הבאים:

- (א) סך אוכלוסייה ישראל (ללא עובדים זרים) – 7,171,600 איש נכון לחודש 6/07.
- (ב) סך משורות שכירים בישראל (ללא עובדים זרים) – 2,700,400 איש נכון לחודש 5/07.
- (ג) סך השכירים במשק המקבלים משכורת לפי שעה מתוך כלל אוכלוסייה השכירים – 40.3% נכון לשנת 2006.
- (ד) סך תנועת הנוסעים ברכבת בממוצע לחודש – 2,403,800 נכון לחודש 3/07. סכום זה ניתן לחלק ל-2 עקב יציאה מנקודות הנחה כי מרבית האנשים מבצעים נסיעות הלון-חזור ביום אחד ולפיכך סך הפרטים הנוסעים ברכבת מדי חודש יעמוד על 1,201,900 איש.

58. (א) מהאמור לעיל ניתן להסיק את הנתונים הבאים:

1. מספר השכירים המקבלים שכר לפי שעה מתוך כלל אוכלוסייה ישראל – 1,088,261 איש (החישוב: 2,700,400 כפול 40.3%).
2. אחוז הפרטים הנוסעים ברכבת מדי חודש מתוך כלל אוכלוסיית ישראל הינה 16.76% (החישוב: 1,201,900 לחלק ל-7,171,600).
3. מס"ק 2+1 עולה כי מספר הפרטים הנוסעים ברכבת והינם שכירים המקבלים שכר לפי שעה מתוך כלל אוכלוסיית ישראל הינו – 182,392 איש (החישוב: 1,088,261 כפול 16.76%) וזאת אוכלוסייה התובעים.

(ב) יודגש כי עתירה זו לא עוסקת בציבור העצמאים שמשתמשים בשירותי התבעת, כי קשה יותר לכמת את נזקיהם בעוד שכאשר יוחדה תביעה זו לציבור השכירים בלבד ורק לגבי אלו ששכרם משולם לפי שעות העבודה המופיעות בכרטיס העובד שלהם – קל לכמת את הנזק וקל להגדיר קבוצה זו.

" כל העובדים השכירים בישראל העובדים ומקבלים שכרם לפי שעות ו/או מקבלים שכר על שעות נוספות מעבר ובנוסף למשכורתם הגלובאלית, הנוסעים ברכבת לעבודתם ומעבודתם, וסופגים עקב איחורי הרכבת הפסדי שכר שהם פועל יוצא מכך ששכרם נקבע לפי החתמת כרטיס עובד ו/או חישוב שכר אחר, באיחור, וכן חווים בנוסף עוגמת נפש ו/או אובדן נוחות ו/או נזקים אחרים שאינם ממוניים בדרך חזרה מעבודתם, גם כן עקב איחורי הרכבת."

60. נזקייהם של קבוצת התובעים תחולק ל-2 ראשי נזק: (א) נזק בגין אובדן השכר עקב החתמת כרטיס באיחור (עקב איחורי המשיבה) מחד, (ב) נזק בגין עוגמת נפש ואובדן נוחות הנגרמים להם עקב איחורי הרכבת בשובם מעבודתם.

61. תחילה יובאו נתונים סטטיסטיים נוספים שנלקחו מהלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, ורצי"ב ומסומנים יד':

- (א) השכר הממוצע במשק (ללא עובדים זרים) – 7,627 ש"ח לחודש.
- (ב) שכר ממוצע ליום עבודה הינו 363.19 ש"ח (החישוב: 7,627 לחלק ל- 21 ימי עבודה).
- (ג) שכר ממוצע לשעת עבודה הינו 45.40 ש"ח (החישוב: 363.19 לחלק ל- 8 שעות עבודה ביום).
- (ד) שווי דקת עבודה הינה 0.756 ש"ח (החישוב: 45.40 לחלק ל- 60 דקות).

62. התובע כאמור חישב ומצא כי מבחינתו הרכבת מאחרת בממוצע סך כולל של 21 דקות ביום, ונתון זה מייצג בצורה הטובה ביותר אנשים הנוסעים לעבודתם ומעבודתם באמצעות שירותי הנתבעת. אומנם, עבור התובע עצמו האיחור הנ"ל מתחלק ל- 6 דקות בממוצע איחור הגעה למקום עבודתו, המתבטא באובדן שכר עבור 6 דקות עבודה ביום, ול- 15 דקות בממוצע איחור בהגעה לביתו ממקום עבודתו, המתבטא בעוגמת נפש ובאובדן נוחות, ואולם התובע יטען כי עבור כלל אוכלוסיית התובעים יש לחשב את הנזק בצורה מעט שונה, ויוסבר:

(א) התובע עצמו נוסע בקו הנתשב לקו קצר, מקרית מוצקין לחיפה מרכז, ובחזרה, כאשר הרכבת עליה עולה התובע בבקרים מתחילה בתחנת נהריה, עוברת דרך תחנת עכו ומגיעה לקרית מוצקין. לפיכך, האיחור של הרכבת בהבאת המבקש לתחנת חיפה מרכז מסתכם בסך 6 דקות בממוצע ליום, ובדרך תורה ב- 15 דקות בממוצע היות והרכבת יוצאת מתחנת נתבי"ג (או מודיעין או באר שבע) ועוברת תחנות רבות בדרך עד הגעתה לתחנת חיפה מרכז. עם זאת, לא מן הנמנע כי אדם המחכה בתחנת חיפה מרכז ומעוניין להגיע למקום עבודתו הסמוך דווקא לתחנת קרית מוצקין, יספוג נזקי שכר של 15 דקות, ונזקי אובדן נוחות ועוגמת נפש של 6 דקות בממוצע ליום, כלומר הפוך מהתובע.

(ב) אפשרות נוספת ומוכחת היא, שאותה רכבת עליה נוסע התובע מקרית מוצקין, המורידה אותו באיחור של 6 דקות בממוצע בתחנת חיפה מרכז, מגיעה לתחנת תל אביב מרכז למשל, באיחור של 15 דקות לפחות – ובמידת ושמ מחכה פלוני לשם נסיעה למקום עבודתו בנתבי"ג למשל, חווה גם הוא אובדן שכר של 15 דקות בממוצע ליום, ואילו אובדן נוחות ועוגמת הנפש שהם מנת חלקו, מסתכמים בממוצע של 6 דקות ליום, קרי גם כן ההיפך מנזקו של התובע.

(ג) לכן יטען התובע כי הדרך ההוגנת ביותר להגדיר את נזקה של קבוצת התובעים הוא לייחס 10.5 דקות בממוצע לנזקי אובדן שכר של הקבוצה, עקב איחורי הנתבעת, ועוד 10.5 דקות בגין נזקי אובדן נוחות ועוגמת נפש.

63. לפיכך ולאור האמור לעיל, סבור התובע כי יש לחשב את נזקי קבוצת התובעים כדלקמן: היות והנתבעת מאחרת ליעדה, ועקב כך נגרם נזק לאוכלוסיית התובעים, והכל בהתאם לחישוביו של התובע לעיל (קרי לפי מדידת האיחורים בשעות הבוקר בלבד המתבטאים בהפסדי שכר נטו וללא עוגמת הנפש), והאיחור הממוצע הינו 10.5 דקות ליום עבודה, כאשר

בממוצע ישנם 21 ימי עבודה בחודש, ומכאן איחור מצטבר של 220.5 דקות בחודש, עבור כל פרט ופרט מאוכלוסיה התובעים, ניתן להסיק כי –

מחיבור הנתונים הסטטיסטיים שהובאו לעיל, עולה כי נזקי קבוצת התובעים בגין ראש נזק זה (אובדן השכר) הינו:

220.5 דקות איחור לחודש עבור כל פרט בקבוצת התובעים $\times 0.756$ שווי ממוצע לדקת עבודה $\times 182,392$ איש (קבוצת התובעים) $\times 12$ חודשים = 364,852,579 ש"ח לשנה!

64. ושלא תהיה טעות – מדובר בנזקים הנגרמים למשק המדינה מדי שנה, וזאת רק עקב איחוריה הכרוניים של הנתבעת.

65. לחילופין, ובמידה וביהמ"ש הנכבד יסבור כי חישוב על בסיס המשכורת הממוצעת במשק הינו גבוה מדי, להלן מוצא חישוב חלופי על בסיס שכר מינימום:

220.5 דקות איחור לחודש $\times 0.332$ ש"ח לדקת עבודה (19.95 ש"ח לשעה שכר מינימום) $\times 12$ חודשים $\times 182,392$ איש = 160,226,265 ש"ח לשנה.

66. לגבי חישוב הנזק בגין עוגמת הנפש, אף שעלות כרטיס ממוצע לנסיעה אצל הנתבעת הינה גבוהה יותר מעלות כרטיס בקו של התובע, קרי 10 ש"ח לכרטיס לכיוון אחד, מוכן התובע לחשב את שווי הפיצוי הנדרש לקבוצת התובעים בגין אובדן הנוחות ועוגמת הנפש שהם מנת חלקם עקב איחוריה הקבועים של הנתבעת, כפי שחישב את נזקו שלו בגין ראש נזק זה, וכדלקמן:

10.5 דקות איחור ליום $\times 21$ ימי עבודה בחודש $\times 12$ חודשים $\times 182,392$ איש $\times 0.33$ ש"ח שווי דקת איחור = 159,261,046 ש"ח לשנה!

67. לחילופין, ביהמ"ש הנכבד יפסוק בגין ראש נזק זה כראות עיניו.

68. ס"כ נזקם של קבוצת התובעים לפי סעיפים 72+75 לעיל, עומד ע"ס 524,113,625 ש"ח לשנה.

69. היות ומדובר בתביעה לפיצויים מרשות, ולא בתביעה להשבת כספים (לפי סעיף 21 לחוק תובענות ייצוגיות) יטען התובע כי יש לפצות את קבוצת התובעים 7 שנים אחורה. לפיכך את הסכום בסעיף 68 לעיל יש להכפיל ב-7, ותוצאה הינה 3,668,795,375 ש"ח.

70. באשר לחלוקת כספי הפיצויים, אם וכאשר ביהמ"ש הנכבד יפסוק לטובת התובע, להלן יוצע מנגנון מתאים לחלוקת הכספים לכלל קבוצת התובעים בהתאם לסעיף 20(ב) לחוק תובענות ייצוגיות: כל אדם המשתייך לקבוצת התובעים, יציג תלוש שכר המעיד על גובה הכנסתו החודשית בצירוף כרטיס הנסיעה או עדות אחרת על רכישתו, או לחילופין יצהיר על כך שבועה, וגובה הפיצוי לו יהיה זכאי יחושב כפונקציה של משכורתו.

71. ואולם, במידה וביהמ"ש הנכבד יסבור כי מנגנון החלוקה הנ"ל אין בו די, כי אז מבקש התובע להפנות תשומת לבו לסעיף 20(ג) לחוק תובענות ייצוגיות המתייחס למצב שכזה, הקובע כדלקמן (ציטוט):

" מצא בית המשפט כי פיצוי כספי לחברי הקבוצה, כולם או חלקם, אינו מעשי בנסיבות העניין, בין משום שלא ניתן לזהותם ולבצע את התשלום בעלות סבירה ובין מסיבה אחרת, רשאי הוא להורות על מתן כל סעד אחר לטובת הקבוצה, כולה או חלקה, או לטובת הציבור, כפי שיימצא לנכון בנסיבות העניין. " (הדגשות שלי – א.א.).

72. כלומר, המחוקק נתן דעתו לכך שבמקרים מסוימים, עלולה להתקיים פגיעה בצרכן לרבות הטעיה בהתאם לחוק הגנת הצרכן, אשר כתוצאה ממנה ייפגע מספר כה גדול של אנשים, אשר לא רק שלא ניתן יהיה לכמת במדויק את הנזק שנגרם לכל אחד מהם, אלא אף לא

ניתן יהיה לזהותם. במקרה שכזה, הציע המחוקק, פתרון ייחודי על פיו ייתן הפיצוי לציבור בכללותו, על אף שבמקרה נשוא עתירה זו הדבר הינו כן בר ביצוע.

73. יצוין, כי אף עוד טרם חקיקתו של חוק תובענות ייצוגיות הנ"ל, כבר עמד ביהמ"ש העליון על אפשרות זו. כך נקבע ע"י כבי השופטת מ. נאור בע"א 1338/97 תנובה נ' ראבי (טרם פורסם) (ציטוט):

" לבית המשפט סמכות רחבה לקבוע את הסעד, ועמדתי היא שגם בתביעה לפי חוק הגנת הצרכן ניתן לקבוע פיצוי לטובת הציבור ברוח החקיקה שצוטטה. בתביעות צרכניות רבות ישנו קושי מובנה לאתר את חברי הקבוצה...חוששתני, שאם לא נקבע בתביעות מעין אלה את האפשרות לסעד לטובת הציבור או לטובת הקבוצה, נמצא מעקרים מתוכן את האפשרות להגשת תביעות ייצוגיות בעניינים צרכניים.. הפיתרון המצוי בחוקים אחרים של סעד לטובת הציבור, שהוא פיתרון שניתן היה, להשקפתי, ליצור אותו בלי קשר לחוקים שהוזכרו, הוא פיתרון ההולם במיוחד תביעות צרכניות. "

74. כמו כן ולחילופין, והיות ואין בכוננתו של התובע לגרום לנזקים קשים מדי ו/או להתמוטטותה של הנתבעת, ומאחר ואין מחלוקת כי הנתבעת מספקת שירות חיוני מאד לציבור, ובכלל זה גם לתובע עצמו, מוצע לחילופין שהפתרון לתביעה זו יהא לפי האמור בסעיף 8(ב) בשילוב עם הוראת סעיף 20(ג), (ד)(1) לחוק תובענות ייצוגיות, הקובעים (ציטוט):

" 8.

(ב) על אף הוראות סעיף קטן (א) -

(1) הוגשה בקשה לאישור נגד המדינה, רשות מרשויותיה, רשות מקומית או תאגיד שהוקם על פי דין ושוכנע בית המשפט כי עצם ניהול ההליך כתובענה ייצוגית צפוי לגרום נזק חמור לציבור הנזקק לשירותיו של הנתבע או לציבור בכללותו לעומת התועלת הצפויה מניהולו בדרך זו לחברי הקבוצה ולציבור, ולא ניתן למנוע את הנזק בדרך של אישור בשינויים כאמור בסעיף 13, רשאי בית המשפט להתחשב בכך בבואו להחליט אם לאשר תובענה ייצוגית; "

....

20.

(ג) מצא בית המשפט כי פיצוי כספי לטובת הקבוצה, כולם או חלקם, אינו מעשי בנסיבות הענין, בין משום שלא ניתן לזהותם ולבצע את התשלום בעלות סבירה ובין מסיבה אחרת, רשאי הוא להורות על מתן כל סעד אחר לטובת הקבוצה, כולה או חלקה, או לטובת הציבור, כפי שימצא לנכון בנסיבות הענין. "

...

20.

(ד) (1) הכריע בית המשפט לטובת הקבוצה, כולה או חלקה, בתובענה ייצוגית, כולה או חלקה, שהוגשה נגד המדינה, רשות מרשויותיה, רשות מקומית או תאגיד שהוקם על פי דין, רשאי הוא, בבואו להחליט בדבר שיעור הפיצויים ואופן תשלום הפיצויים, להתחשב גם בנזק העלול להיגרם, בשל תשלום הפיצוי, שיעורו או אופן תשלומו, לנתבע, לציבור הנזקק לשירותי הנתבע או לציבור בכללותו לעומת התועלת הצפויה מכך לחברי הקבוצה או לציבור. "

לפיכך מציע בזאת התובע את ההסדר הבא, המותאם גם לאמור לעיל לגבי מתן הפיצוי לציבור בכללותו, והוא שביהמ"ש הנכבד יורה על מתן כספי הפיצויים בסכום כזה או אחר כפי שיקבעו ע"י ביהמ"ש, לגוף נפרד שכל כולו יוקדש לשם שיפור שירותיה של הנתבעת, קרי: שיפוץ המסילות והקמת מסילה כפולה מקום שבו קיימת מסילה בודדת, קידוי תחנות הרכבת, הוספת קרונוט לשיפור הבטיחות והקטנת הצמימות, הוספת רכבות לעיתים תכופות יותר, החלפת קרונוט ישנים בחדשים ועוד כהנה וכהנה פעילויות לשיפור איכות ובטיחות הנסיעה והשירות המסופק ע"י הנתבעת, היות והנתבעת לא מגלה כל נכונות לבצע זאת בעצמה וככל הנראה לא מעוניינים אותה תת-התנאים שבהם מצויים נוסעיה והמשתמשים בשירותיה.

(ו) הסעדים

75. לבית משפט נכבד זה הסמכות המקומית והעניינית לדון בתביעה זו לאור מקום מושבה של סניף הנתבעת, ועפ"י הדין.

76. לאור האמור לעיל מתבקש ביהמ"ש הנכבד לפסוק כדלקמן:

(א) להורות לנתבעת לחדול מאיחוריה הכרוניים, או לכל הפחות לעדכן את הלויז המפורסם מטעמה בהתאם לאיחורים (שמשכם הינו לרוב ידוע לנתבעת), בין אם ע"י החלפת/הוספת קרונוט, בין אם ע"י שיפוץ מסילות ובין אם כל אמצעי אחר שישפר את השירות אותו נוהגת הנתבעת ויגרום עקב כך להפחתת האיחורים, מרגע זה ואילך.

(ב) להורות לנתבעת להשיב לקבוצת התובעים את נזקם כמפורט בסעיפים 63+66 לעיל, או לכל הפחות כמפורט בסעיפים 65+67 לעיל, וזאת למשך התקופה של 24 החודשים שקדמו לתביעה זו.

(ג) לחילופין – לפסוק סכום מתאים ומופחת לפיצוי קבוצת התובעים כפי שייראה לביהמ"ש לצודק ונכון לפי סעיף 74 לכתב התביעה, ולחילופין חילופין מוצע כי ייפסק סכום לתועלת הציבור לשיפור השירות של הנתבעת ברוח האמור בסעיף 74 לכתב התביעה.

(ד) מבוקש לפסוק גמול הולם לתובע עצמו אשר יזם את הגשת התביעה הייצוגית וטרם בנידון והגה את הרעיון שעשוי בסופו של יום לשרת את טובת אזרחי המדינה בכלל ואת נוסעי הרכבת בפרט, הנפגעים מהתנהגות הנתבעת כפי שפורט לעיל ובבקשה להכרה בתוענה זו כייצוגית.

(ה) כמו כן מבוקש לקבוע שכ"ט לבי"כ התובע הולם בשווי של 20% + מע"מ מסכום הפיצוי שיפסק כנגד הנתבעת לעורכי הדין המייצגים את התובע בתביעה הייצוגית, כפי שפורט בבקשה לאישור תובענה זו כתובענה ייצוגית, ו/או כפי שביהמ"ש ימצא לנכון וצודק בנסיבות הענין בהתאם לאמור בתביעה זו.

(ו) לחילופין, אם בעקבות הדיון בתובענה יאפשר ביהמ"ש לנתבעת בהתאם לסעיף 9(ב) לחוק תובענות ייצוגיות, לפתור את הבעיה נשוא עתירה זו, אזי מבוקש מביהמ"ש ליתן הוראות מתאימות באופן כזה שהנתבעת תחדל מהטעייתה את הצרכן ויתר מעשיה ו/או מחדליה כפי שפורט לעיל, וזאת תוך כדי פסיקת גמול לתובע לאור השירות הציבורי שעשה בהביאו תובענה זו לדיון ואשר בזכות יוזמתו עשוי לגרום לסיום מעשיה ו/או מחדליה של הנתבעת, וכן שכ"ט לבאי כוחם, כאמור בסעיף 9(ג) לחוק תובענות ייצוגיות.

(ז) לחייב את הנתבעת בהוצאות משפט.

(ח) על כל הסכומים לעיל יתווספו הפרשי ריבית והצמדה כחוק מיום הגשת תביעה זו ועד יום התשלום בפועל.

(ט) במסגרת הדין בתובענה הייצוגית, להורות לנתבעת להגיש ולגלות כל חומר, חישובים, הודעות, פרסומים בעיתונות ונתונים אחרים שבדיקה לצרכי בירור גודל הקבוצה והיקפה, חישוב הסכומים אשר נגבו שלא כדין וכיוצא.

(י) ליתן כל טען אחר אשר ביהמ"ש הנכבד ימצא לנכון כצודק ו/או יעיל ו/או נכון בנסיבות הענין.


אריה אבניאל, עו"ד
ב"כ התובע

(רכבת תביעה)

אבריאל

משרד עורכי דין, נוטריון ומגשר

Arye Avriel, adv, notary & mediator
Tal Avriel, adv
Heir Kirsh, adv & notary
Liran Avriel-Giladi, adv
Jawad Jaraisy, adv
Aviv Ronen, adv
Ronen Keinan, adv
Gil Avriel, adv

אריה אבריאל, עו"ד, נוטריון ומגשר
טל אבריאל, עו"ד
חיר קירש, עו"ד ונוטריון
לירן אבריאל-גלעדי, עו"ד
ג'ואד ג'ראיסי, עו"ד
אביב רוזן, עו"ד
רוזן קינן, עו"ד
גיל אבריאל, עו"ד

www.avriel.net

סימוכין: 1935

תאריך: 18.10.07

לכבוד
מנהל בתי המשפט
רח' כנפי נשרים 22
ירושלים 95464

א.ג.ג.,

הנדון: ת.מ. 307/07 ערן גורן נגד רכבת ישראל

1. רציב עותק מבקשה לאישור תובענה ייצוגית ומתתובענה הייצוגית, שהגשתי לביהמ"ש לעניינים מנהליים בחיפה היום.
2. אבקשכם לבצע רישום התובענה במנקס רישום תובענות ייצוגיות, בהתאם לסעיף 6(א) לחוק תובענות ייצוגיות, התשס"ו-2006.


עו"ד אריה אבריאל