גיליון
עומק הפשט
בירורי הלכה ופסקי דין אקטואלים, מפי גדולי ופוסקי הדור שליט"א

הילכתא
לדעת לחיות כהלכה

גיליון מס' 373

בס"ד, יום ג' פרשת וירא, י"ד חשון תשפ"ג

נושא הגיליון

'רב קו' – בהלכה

תשלום נסיעה בתחבורה ציבורית

הקדמה: במסגרת סדרת הגיליונות שלפנינו 'רב קו' - בהלכה, נשתדל להתמקד בכמה נושאים מרכזיים בענין התשלום בתחבורה ציבורית בארץ ישראל, אך תקצר היריעה מהכיל את כל הפולמוסים שנאמרו ונכתבו בנושא. הגיליון שלפנינו הראשון בסדרה, עוסק בשאלה היסודית; על פי הלכה - מה חובת התיקוף בעת הנסיעה בתחבורה ציבורית בישראל?

1. השינויים בתחבורה ציבורית

שינוי המציאות: בעבר, התחבורה ציבורית בישראל פעלה באופן עצמאי על ידי החברות השונות, כאשר החברות מקבלות את כספי הנסיעות מהציבור, ובמקביל מקבלות סבסוד ממשרד התחבורה, לכיסוי העלויות הגבוהות שיש בהפעלת קווי התחבורה. באופן כזה אין ספק שמבחינה הלכתית חובת התשלום היא כלפי החברה הפרטית, ככל תשלום לחברה תמורת קבלת שירות.

בשנים האחרונות, חלו שינויים מהותיים בהסדרים של משרד התחבורה מול החברות, באופן נתינת הרישיון להפעלת קו תחבורה ציבורית, הרפורמות חלו שלב אחר שלב (החל משנת 2014 למניינם עד היום, ועוד היד נטויה), כאשר בסופו של התהליך כיום הנוסעים משלמים את כל דמי הנסיעות למשרד התחבורה באמצעות הטענת ותיקוף הרב קו, ומשרד התחבורה משלם לחברות עבור הנסיעות לפי התנאים שמופיעים בחוזים (בני מאות עמודים!), כל חברה עם התנאים שהצליחה להשיג. התשלום לחברות גבוה בהרבה מהסכום שמתקבל מציבור הנוסעים, מומחי תחבורה משערים שהנוסעים משלמים רק כ- 1/3 מעלות הנסיעה, ומשרד התחבורה משלים את הפער של 2/3 עלות הנסיעות.

תעריף התשלומים לחברות נמדד לפי ק"מ נסיעה. בנוסף מקבלת החברה 'תמריץ תיקוף' כלומר תשלום סכום מסוים תמורת כל תיקוף תקין שהנוסעים ביצעו במכשירי החברה, תמריץ התיקוף נקבע לפי פרמטרים מסוימים, ומשתנה מחברה לחברה, מאשכול (אזור נסיעה) לאשכול, ומכרז למכרז, לעיתים התמריץ נקבע לפי סך מינימום של תיקופים. בנוסף מקבלת החברה מענקים מיוחדים עבור רכישת אוטובוסים וציוד.

דבר העורך

תורה היא וללמוד אני צריך

סברא: השינויים בתחבורה הציבורית שנכנסו לתוקף בשנים האחרונות בארץ ישראל, מעוררות שאלות מורכבות, אשר רק גדולי ופוסקי הדור יכולים להכריע בהם.

כדי להכריע כדת בשאלות הללו, דרוש מידע מציאותי רב קווי, בקיאות ורגלות בדיני ממונות בעשרות סוגיות בחושן משפט בנושאי שכירות פועלים ועוד, ובסופו של דבר ההכרעה תלויה בסברא באובנתא דליבא, ולכן אין לתמוה על העובדה שקיימות גישות חלוקות בהגדרת המציאות.

הנני העני ממעש, אינני ראוי לעמוד במקום גדולים, בין ארזי הלבנון שיורונו כדת מה לעשות. המטרה בסדרת הגיליונות שלפנינו, להציף את הנושא בציבור, המציאות והשאלות שמתעוררות, לציין למאמרים שדנו בנושא, ולהציג את הפסקים שפורסמו, בבחינת 'מראה מקום הוא לו', ונשמח לקבל מהציבור כל מידע הילכתי ומציאותי לזיכוי הרבים.

יש תמהים שאין ראוי לעסוק בשאלות כאלו האם מותר לגנוב ולנסוע בלי לשלם, מי שנוסע צריך לשלם וזהו, וכי תלמד את הילדים שלך לגנוב? ובכן התשובה היא שגם אם מבחינה חינוכית צריך ללמד את הילדים שצריך לשלם וזהו, עדיין יש לברר ולדעת את עיקר ההלכה, וכלשון **הגמ'** (ברכות דף סב.) אמר לו תורה היא וללמוד אני צריך!

מקום המדינה בשנת תש"ח התחבטו גדולי ופוסקי הדור מהו היחס הנכון של ציבור שומרי התורה למדינה, ונפק"מ למעשה באינספור נושאים מהותיים (בחירות, תקציבים, הקצאות, ועוד). וכן דנו האם מותר לקחת כסף מהמדינה שלא כחוק, מצד דיני ממונות וגם מחשש חילול ד'? ומה הדין לגבי אי תשלום מיסים? מטעמים מובנים לא נוכל להרחיב בענין, ואשר על כן בגיליונות יופיע על דרך הנוסח הבא, 'לפי שיטות הפוסקים שאוסרים לגנוב מהמדינה', 'לפי שיטות הפוסקים שמתירים לגנוב מהמדינה', ודי למבין!

בתפילה לבורא כל עולמים, שנזכה להינצל מכל מכשול, ונמצא חן ושכל טוב בעיני אלקים ואדם, למען נחדל מעושק ידינו וכספנו יהיה כשר ונקי ללא רבב, בהיתר ולא באיסור מתחת ידו הרחבה והמלאה, אמן.

בברכת התורה

עקיבא יוסף לוי

האחריות על תפעול הנסיעות, בטיחות ותחזוקת האוטובוסים והציוד, העסקת הנהגים והעובדים, הכל בבעלות הפרטית של החברות, ללא קשר למשרד התחבורה.

2. המשמעות של הרפורמה

חישוב הנסיעות: המעלות בהסדר החדש, אמצעי תשלום אחיד לכל סוגי התחבורה (תמיד התשלום למשרד התחבורה), אפשרות להכניס עוד ועוד חברות בתח"צ (לא צריך להפעיל מנגנון גביה ותשלומים), כדאיות עסקית לחברות להפעלת קווים עם מעט נוסעים (מקבלים תשלום עבור עצם הפעלת הקו), אינטרס של החברה לזרז את משך הנסיעה (מקבלים תשלום לפי ק"מ ולא לפי שעה), להקל על הנוסעים בנסיעת המשך (אין הבדל באיזה חברה תיקפו בנסיעה הקודמת), הנפקת חופשי ארצי וחופשי אזורי (משרד התחבורה מאחד את כל החברות למתן שירות לנוסעים), ועוד.

מתקופת הקורונה ואילך, הנהגים לא קשורים לתשלום, ואין אפשרות לקנות כרטיסי נסיעה באוטובוסים, וצריך להיערך ברב קו טעון לפני הנסיעה, החברה מוודאת את תשלומי הנוסעים על ידי ביקורות פתע באוטובוסים, כאשר הפקח רשאי לתת קנס לנוסע שלא תיקף - תעריף מוגדל בסך 180 שקל לנסיעה בינעירונית, ו-100 שקל לנסיעה עירונית. והשאלה מה הדין כאשר 'נתקעים' באוטובוס ללא רב קו טעון.

על פי רפורמת 'דרך שווה' שנכנסה לתוקף לפני מספר חודשים, הנוסעים משלמים למשרד התחבורה לפי מרחק אווירי מתחנת המוצא לתחנת היעד, כאשר לעיתים המשך הנסיעה בכביש סיבובי גורם לירידת תעריף הנסיעה כי המרחק האווירי מתקצר, ומתעוררת השאלה מה הדין כששילם לפי מרחק קצר לתחנה בהמשך הנסיעה, וירד בתחנה מוקדמת יותר רחוקה אווירית. ושאלה נוספת, האם הוגן לתקף שוב באמצע הנסיעה בתוך הזמן של המעבר, ובכך לחלק את הנסיעה לשתי נסיעות קצרות כביכול, ולחסוך את התשלום הגבוה. ויבואר אי"ה בגיליונות הקרובים.

3. החברה בעלים

חקירה יסודית: החקירה המהותית שלפנינו נוגעת כמעט לכל דיון הלכתי בתחבורה ציבורית, מי נחשב על פי הלכה הבעלים על הנסיעות, החברה, או משרד התחבורה.

הצד הראשון: חברות התחבורה הם הבעלים על הנסיעות, ומאפשרות לנוסעים לנסוע תמורת התיקוף. ומשרד התחבורה מסבסד את הנסיעות, וזאת מחמת הסיבות הבאות.

א. החברה עומדת מול הנוסעים ומספקת להם שירות. והנהגים עובדים כשכירים אצל החברה. והרי הדלק והתחזוקה של האוטובוסים וכל הציוד שייכים אך ורק לחברה.

ב. משרד התחבורה מסיע לחברות להפעיל את השירות לתועלת הציבור. ומה שהתשלום עובר לידי משרד התחבורה זהו ענין טכני של ההסכם עם החברות, אך אין לנוסע שום קשר ממוני למשרד התחבורה מצד ההלכה.

ג. בעיון בהסכמים בין משרד התחבורה לחברות התחבורה (בני מאות עמודים), ניכר בבירור שהסיכום ביניהם הוא לא השכרת שירות של החברה ולא התקשרות עם החברה לנתינת שירות ממשלתי, כפי שמוזכר בחוזים אחרים של המדינה עם חברות המבצעות עבודות קבלן, אלא 'מתן רישיון להפעלת שירות תחבורה ציבורית'.

ד. בהכרעת הבג"ץ (א' שבט תש"פ) מבואר שהסכם המימון של הנסיעות בסבסוד התחבורה הציבורית הינה בבעלות החברות, 'תמיכה זו שמעניקה המדינה למפעילות התחבורה הציבורית באמצעות הסובסידיות אינה תמורה המשולמת על ידי המדינה עבור רכישת שרות או ביצוע עבודות, אלא היא סובסידיות הניתנות ושניתנו למפעילות התחבורה הציבורית במשך השנים, כדי לאפשר קיומם של השירותים הניתנים לציבור'. כלומר שההסכם ביניהם אינו שכירות אלא תשלום סבסוד כתמריץ לפרויקט המתנהל על ידי החברה.

לפי הצד הזה שהחברה היא הבעלים, יש נפק"מ לחומרא שאין שום הוראת היתר לא לשלם כחוק בנסיעות בתחבורה ציבורית, שהרי מדובר בכסף ששייך לחברה פרטית ולא לגוף ממשלתי. ויש גם נפק"מ לקולא, שהחברה יכולה לקבוע כללים מסוימים (קנסות, ויתורים, סמכות הנהג, ועוד) בניגוד לחוקי משרד התחבורה, כפי שיבואר אי"ה בגיליונות הבאים. אך נפק"מ זו אינה מוכרחת כי יתכן לומר שהחברה התחייבה בעצם הפעלת הקו, שהכל יהיה על פי כללי משרד התחבורה, ועל דעת כן נכנסים לכך.

4. משרד התחבורה בעלים

הצד השני: בעקבות המעורבות העמוקה של משרד התחבורה בענף התחבורה הציבורית, מסתבר להגדיר זאת שהנסיעות שייכות למשרד התחבורה ששכרה את החברות לביצוע הנסיעות בשירות משרד התחבורה עבור האזרחים, והרשות לכל אזרח לנסוע בתמורה לתיקוף, וזאת מחמת הסיבות הבאות;

א. משרד התחבורה מקבל ישירות את כספי התשלום על הנסיעות, והם שוכרים את החברה, והחברה היא רק חברת גביה לביצוע התיקופים (על הפתקית מופיע 'אישור נסיעה', ולא 'אישור תשלום'). ב. משרד התחבורה מממן את רוב העלויות של הנסיעות. ג. משרד התחבורה הוא הרגולטור שקובע את הכללים והתנאים של הנסיעות. ד. משרד התחבורה מפעילה את הקוים שירות עבור האזרחים בתמורה לתשלום מסוים, וזאת באמצעות שכירות חברות פרטיות לביצוע הנסיעות והגביה בפועל, להשיג נהגים אוטובוסים וכו', והחברה מתחייבת לפעול כפי כללי משרד התחבורה. ה. לפי החוק אסור לנהג להוריד נוסע שלא תיקף, נמצא שאין לנהג סמכות בנושא התשלום, והוא רק שליח לגבות עבור משרד התחבורה. ו. אף שלא מופיע המילה שכירות בחוזים, המשמעות הכללית של החוזה גוברת.

לפי הצד הזה, נסיעה ללא תשלום בתחבורה ציבורית תלוי ועומד במחלוקת הקדומה, האם מותר לגנוב או להשתמש שלא כחוק בכספי המדינה. ומה שהחברה מפסידה כסף ממי שלא מתקף, זה הסכם בין החברה למשרד התחבורה, ואינו קשור לנוסע, וההפסד של החברה לכל היותר נחשב כגרמא כלפי הנוסע שלא שילם, ואינו נחשב שהזיק את החברה מחמת הסיכום שלהם עם משרד התחבורה. והרי זה כמי שראובן אומר לשמעון אם תעשה פעולה מסוימת אני ישלם ללוי סכום מסוים, וכאשר שמעון לא יעשה את הפעולה וכי נאמר שהפסיד ללוי ונחשב שהזיקו.

5. שכירות מוגבלת

שיור: גם אם נניח שמשרד התחבורה בעלים, מסתבר לומר שיש כאן אומדנא דמוכח החברה השאירה לעצמה זכות לא לאפשר נסיעה באוטובוס לאדם שאינו מתקף, וכביכול שהחברה מודיעה לנוסע שאין לו רשות לעלות לאוטובוס אם אינו מתקף כחוק, שהרי החברה מקבלת תגמול על כל תיקוף של רב-קו, ומי שלא מתקף מפסיד בסכום זה את החברה.

בנוסף לכך, הרי על ידי התיקוף החברה יכולה להוכיח כמה אנשים נסעו בקו הספציפי, ואם אינו מתקף החברה לא תוכל להוכיח כמה אנשים נסעו, נמצא שמזיק לציבור בכך שהוא גורם שיבטלו קוי נסיעה בטענה שאין בהם מספיק נוסעים. אבל אם נניח

שהאוטובוסים מושכרים למשרד התחבורה לגמרי, אין לחברה זכות טענה על כך וכפי שהאריך לבאר במאמרו **הג"ר דוד בריזל שליט"א** (קובץ בית אהרן גליון רכא עמודים קסד-קסה).

ספק שירות: לדעת **הג"ר יהודה קנר שליט"א** רב הגבעה הדרומית מודיעין עלית, מסתבר שזכות הנסיעה בקו שייכת למשרד התחבורה שקובעת את כל עניני הנסיעות, אבל אינו כמו שכירות רגילה, אלא כספק שירות, וכיון שהאוטובוסים הם בבעלות החברה, יש כח לחברה לא לאפשר נסיעה באוטובוס בלי תיקוף שהרי מפסידים את התמריץ תיקוף.

6. הוראות שפורסמו

אסור: לדעת **הג"ר צבי ברוורמן שליט"א הג"ר אשר וייס שליט"א הג"ר שלמה ידידיה זעפרני שליט"א הג"ר יהודה סילמן שליט"א הג"ר שריאל רוזנברג שליט"א והג"ר מנחם מנדל שפרן שליט"א** (מאמר סיכום הכללים וההלכות בתשלום בתחבורה הציבורית עמוד 17), **והג"ר נתן קופשיץ שליט"א והג"ר צבי ובר שליט"א, והג"ר יהודה קנר שליט"א והג"ר יעקב פרידמן שליט"א והג"ר שמואל מאיר חשין שליט"א** (בהוראה לרבני הילכתא), קיים איסור גמור לנסוע ללא תשלום בתחבורה ציבורית בארץ ישראל כיום.

וכן הביא במאמרו **הג"ר יצחק אלינגר שליט"א** ('ה' כי תבוא תשפ"ב) ששמע לאסור מפי **הג"ר שריאל רוזנברג שליט"א, הג"ר אליהו פוזן שליט"א הג"ר צבי אשר פרידמן שליט"א, הג"ר אליהו בייפוס שליט"א, הג"ר משה בויאר שליט"א, הג"ר יהודה סילמן שליט"א, והג"ר עמרם פריד שליט"א**, וכפי שביאר שם טעמם.

טעם ההוראה ביארו הג"ר צבי ברוורמן והג"ר יהודה סילמן שהחברה היא המספקת את השירות לנוסעים ולא משרד התחבורה. והג"ר שריאל רוזנברג נימק שאמנם הנסיעה שייכת למשרד התחבורה אך מכל מקום האוטובוס עצמו שייך לחברה, וכיון שהחברה היא פרטית ולא ממשלתית ואסור לגנוב אותם ויש להם כח לעכב שלא יסעו בלי לתקף. והג"ר צבי ובר נימק שאמנם מסתבר שהנסיעה שייכת למשרד התחבורה, אבל זכות החברה לא לאפשר נסיעה ללא תיקוף שהרי האוטובוסים עצמם שייכים לחברה, וזכותם לעכב על הנוסעים ללא תיקוף שהרי מפסידים בכך את דמי התיקוף. וגם אם נניח שהאוטובוס עצמו הושכר למשרד התחבורה, אסור לגנוב ממשרד התחבורה. והג"ר אשר ויס והג"ר מנדל שפרן והג"ר שלמה זעפרני סוברים שאסור לגנוב מהמדינה ואם כן אין הבדל בכל החקירה הנ"ל.

והוסיף במכתבו **הג"ר מנחם מנדל הכהן שפרן שליט"א** (קובץ בית אהרן וישראל קובץ רכא עמוד קנג), שאין שום היתר לנסוע בתחבורה ציבורית בלי לשלם ולגזול את החברה, ומותר לחברה לקבוע על כך קנסות, והנוסעים בלי תשלום גונבים גם בדברים אחרים ופסולים לעדות ולקידושין, ואסור לשתף פעולה עם אנשים כאלה, וגורמים חילול השם, שמפורסם בכל העולם בשם שומרי מצוות שמותר לרמות גוים או חברות וכדומה.

כל תיקוף מועיל: ולדעת **הג"ר חיים אהרן מונדרר שליט"א** (בהוראה לרבני הילכתא), החברה היא זרוע ביצוע עבור משרד התחבורה, ולשיטת הפוסקים שמתירים גניבה מהמדינה היה צריך להתיר לנסוע בלי לתקף, אולם כיון שהחברה מפסידה כאשר לא מתקפים נמצא שגונב את החברה, ולכן מותר לנסוע בכל תיקוף שהוא, ובתנאי שיהיה תיקוף באותו קוד נסיעה ולא בקוד מוזל יותר.

מאמרים מרתקים בנושא מופיעים בקובצי בית אהרן וישראל ונציין את חלקם; **הג"ר דוד בריזל שליט"א** (קובץ ריח עמוד סח-פג, קובץ ריט עמוד צה-קה, קובץ רכ עמוד קסז-קע, קובץ רכא עמוד קס-קסח, קובץ רכב עמוד קנה-קסב, קובץ רכג עמוד קסח-קעא), מאריך להוכיח שאסור בתכלית נסיעה ללא תשלום. **הג"ר אברהם משה הלפרין שליט"א** (קובץ רכ עמוד קסד-קסז), שמסכים עם היסוד של הגר"ד בריזל ודן בפרטי דיני שכירות פועלים בפשיעה ובאונס בתחבורה ציבורית. **הג"ר ישראל מאיר דייטש שליט"א** (קובץ רכא עמוד קנג-קס), שהחברה הינה קבלן ביצוע עבור משרד התחבורה, וכתב בשם **גדולי הוראה שליט"א** שמצד הדין יש לדון ולפלפל אם יש איסור גזל אבל מצד דיני המוסר יש לימנע מכך לחלוטין. **הג"ר יצחק ארלנגר שליט"א** (קובץ רכב עמוד קסב-קסג), מצדיק את האיסור בנסיעה ללא תשלום, שהוא בחשש חמור של גזל ואין לסמוך על סברות קלות וצידי צדדים ליכנס בספק דאוריתא של עון גזל החמור. **הג"ר בנימין קופמן שליט"א** (קובץ רכב עמוד קסג-קסד) מצדד לפטור תשלום הקנסות מדין אסמכתא.

מדינא מותר: הופיע מאמר מאת **הג"ר יעקב מינצר שליט"א** פירכא על מסקנת הסוברים שהחברה היא בעלים על הנסיעות, ומוכיח שמשרד התחבורה הוא הבעלים ולכן לשיטת הסוברים שמותר לגנוב מהמדינה מותר לנסוע בלי לתקף ומה שהחברה לא תקבל תמריץ תיקוף אינו ענין של הנוסע שיכול לומר לחברה 'לאו בעל דברים דידי את'. ואכן צריך להשתדל שלא יהיה מכך חילול ד'. מה גם שלא ברור אם שייך חילול ד' כאשר נוהג על פי הדין.

7. חובת התשלום בנסיעה

בשורות הבאות יבואר עצם החיוב לשלם על נסיעה בתחבורה ציבורית מתבסס על 3 נקודות:

מעכב עליו לכתחילה: מבואר **בגמ'** (בבא קמא דף כ:) לגבי הדר בחצר חבירו שלא ברשותו, שאם זה נהנה וזה לא חסר, הוא פטור מלשלם. וכאן לכאורה הרי האוטובוס ממילא נוסע, ומי שעולה ולא משלם אינו מפסיד לחברה כלום. אך יש לדחות את הטענה שהרי מבואר **בתוס'** (שם ד"ה הא איתהנית) שגם אם הבעלים לא חסר, הוא יכול למנוע ממנו להיכנס לבית. אם כן, גם כאן החברה אוסרת מראש להיכנס לאוטובוס בלי לשלם.

גם לפי המבואר **ברמ"א** (חו"מ סימן שסג סעיף ו) שרק במקרה שבעל החצר יכול להשכיר אותה ולהרויח כסף, אלא שהוא לא רוצה להשכיר, לא כופים אותו לתת בחינם. ומשמע שאם אינו יכול להרויח ממנה כסף, כן כופים, מכל מקום כאן לא נחשב שאינו מרויח כסף, שהרי האוטובוסים עומדים להשכרה והחברה מרויחה מהם.

זה נהנה וזה חסר: עוד מבואר **ברמ"א** (חו"מ סימן רסד סעיף ד) לגבי המוציא הוצאות על עצמו וחבירו לצאת מבית האסורים, חייב לשלם לו, ולא יכול לטעון לו 'הוצאת לעצמך', כי המוציא נחשב 'חסר', והנהנה חייב לשלם לו. ועל פי זה כתב **באורחות הרב** (עמוד קלט) שבתחבורה ציבורית לא שייך לטעון ש'זה לא חסר', כי החברה מוציאה הרבה הוצאות על דלק, נהגים, תחזוקה וכו', וכלפי כל נוסע יחיד נחשב שהוציאו את כל ההוצאות האלו גם עבורו, ולכן הוא חייב לשלם על ההנאה שלו. וכמו כל גוף ציבורי גן החיות או מוזיאון שמוציא הוצאות עבור הרבים, שאי אפשר לטעון שכלפי המשתמש היחיד 'זה נהנה וזה לא חסר', כי הם 'מחסרים' הוצאות עבור כלל האנשים המשתמשים, והנהנה חייב לשלם.

נחשב גזלן: והביא (שם) את דעתו של **הגרח"פ שיינברג זצ"ל** שפשוט שאין לנסוע ללא תשלום. וגם **החזון איש** הורה כך **להגר"ח קנייבסקי זצ"ל**. וכן האריך להוכיח **הג"ר דוד בריזל שליט"א** (קובץ בית אהרן וישראל חלק ריח עמוד סח) שנחשב גזל מדין שואל שלא מדעת. וכן האריך להוכיח במאמר **סיכום הכללים וההלכות בתשלום בתחבורה הציבורית** (פרק יג הערה 148).

סיכום הגיליון:

דינים העולים

א. חובת תשלום: באופן כללי אסור לעלות לאוטובוס בלי לשלם, משלשה טעמים, זה נהנה וזה לא חסר יכול לעכב עליו מראש להיכנס, נחשב זה נהנה וזה חסר כיון שההוצאות הם עבור כלל הנוסעים, גזל משום שואל שלא מדעת.

ב. רב קו: הרפורמות בתחבורה ציבורית בישראל מעוררות שאלות הלכתיות רבות, שכן התשלום של הנוסעים הוא למשרד התחבורה שמשלם לחברה לפי ק"מ + 'תמריץ תיקוף', ואין תשלום ישיר מהנוסעים לחברה.

ג. חקירה: החקירה היסודית היא, האם משרד התחבורה בעלים על הנסיעות והחיוב לתקף בשעת הנסיעה תלוי בפולמוס הקדום האם מותר לגנוב מהמדינה, או דלמא החברה הפרטית היא הבעלים על הנסיעות, וברור שאסור לנסוע ללא תיקוף.

ד. סיכום הפולמוס: הפוסקים הורו שאסור לנסוע בתחבורה ציבורית כיום ללא תשלום, מכמה טעמים, החברה בעלים, החברה שליח של משרד התחבורה ויכולה לעכב מכח ההגבלה בשכירות מחמת ההפסד שיש להם. ויש שצידדו להתיר מצד הדין אך אינו ראוי מצד המידות וכן ידאג שלא יהיה חילול ד'.

עדכוני הלכה

פולמוס תח"צ

מהדורת ביקורת: הקונטרס הראשון שזכה לברר סוגיא זו, הינו **סיכום הכללים וההלכות בתשלום בתחבורה הציבורית** (64 עמודים), והודפס באלפי עותקים במספר מהדורות ביקורת, כאשר ממהדורה למהדורה נוספים עדכונים וידיעות חשובות, ומקיף את הענין מכל הצדדים, לאחר בירורים עצומים במשך למעלה משנה, נכתב ונערך על ידי **הג"ר פנחס גרינברג שליט"א.**

כפי המבואר בשער הכריכה, רוב ההלכות הוכרעו על ידי **הג"ר צבי ברוורמן שליט"א ראב"ד ביתר עילית**, כמו כן הובאו פסקים **מהג"ר יהודה סילמן שליט"א ראב"ד בני ברק**, במשא ומתן עם **הג"ר שלום פרידר שליט"א** מחשובי הבקיאים בחושן משפט בישיבת מיר ירושלים.

משיב כהלכה

ההגרלה השבוע על 100 שקל מזומן

הזוכה בהגרלת גיליון 372 בסך 100 שקל מזומן
האברך המופלג הג"ר ברוך ליבמן שליט"א
כולל 'אבי עזרי' תפרח

שאלה: מה הדין בתשלום כאשר יש תקלה באמצעי התשלום בתחבורה ציבורית?

פרט הדינים באופנים הבאים וכיוצא בהם; 1. תקלה שנגרמה מצד החברה - מכשיר התיקוף באוטובוס לא פעיל, האוטובוס איחר ועבר 90 דקות של המעבר, האוטובוס עמוס ולא מצליח להגיע למכשיר תיקוף, יורד לפני נקודת גביה באוטובוסים של התגבור, החברה חייבת לו כסף, 'באג' במערכת.

2. תקלה מחמת רשלנות הנהג - יש לחץ והנהג אומר להיכנס, תיקוף בטעות קוד שגוי.

3. תקלה מחמת רשלנות הנוסע - שכח את הרב קו, שכח להטעין את הרב קו, הרב קו שלו לא פעיל, עלה בטעות על קו אחר ותיקף שם, נאבד לו הכרטיס ואיבד את ערכו.

מקורות: המראי המקומות שצוינו בגיליון הנוכחי.

במדור זה מופיעה שאלה שבועית בנושא הגיליון הבא, כל מי ששולח תשובה נכונה על השאלה נכנס להגרלה. ההגרלה על דעת רבני המפעל. התשובות המובחרות ישולבו במידת האפשר בגיליון הקרוב.

בכדי להשיב ולהכנס להגרלה, מספיק לעיין במראה מקום אחד!

נא לשלוח את התשובות עד יום ראשון הקרוב בערב (תשובה שתגיע אחרי יום ראשון תכנס להגרלה הבאה), בצירוף פרטי המשיב (שם, טלפון, מקום לימוד), באחת מהאפשרויות הבאות:

1. **בקו 'הילכתא' טלפון 02-5377085 שלוחה 4**
2. **בעמדות 'נדרים פלוס' ו'קהילות', קופת 'הילכתא' - 'עומק הפשט'**
3. **בחדר 'קול הלשון', ישיבת מיר ירושלים, תיבת 'הילכתא'**
4. **בפקס מספר 1532-6507823**
5. **במייל 5047867@gmail.com**

לע"נ הגאון הגדול רבי חיים וואלקין זצוק"ל
משגיח בישיבת 'עטרת ישראל' ונשיא רשת החינוך 'שובו'
נלב"ע י"ב חשון תשפ"ג ת.נ.צ.ב.ה.

נושא הגליון הבא:

תקלות תשלום בתחבורה ציבורית

טלו חלק בזיכוי הרבים העצום, והשתתפו בהוצאות הגיליון הבא

הגיליון נועד לעורר את לב הלומדים, נא לא לסמוך על הדברים הלכה למעשה בלי לעיין במקורות

הגיליון הוקדש לעילוי נשמת
זקננו המקובל הרב הצדיק רבי אברהם ב"ר דוד אהרונוביץ זצוק"ל
נלב"ע ח' חשון תשמ"ג ונטמן בהר המנוחות
ת.נ.צ.ב.ה.

הילכתא
לדעת לחיות כהלכה

גיליון שבועי עומק הפשט
שיעורים וימי עיון
בית הוראה טלפוני
בירורי הלכה אקטואליים
קו מידע הלכתי
חוברות הדרכה

מכון הילכתא 02-535-0-535
מענה אנושי בית הוראה מערכת הגיליון

קו מידע הלכתי
02-5377-085
ניתן להאזין לשיעורים, הודעות, עדכונים, רישום להגרלות, ועוד...

פקס: 02-6507823 לקבלת הגיליון במייל: 5047867@gmail.com