



## בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"ץ 4475/17

לפני: כבוד השופט נ' הנדל  
כבוד השופט ד' מינץ  
כבוד השופטת י' וילנר

העותרים: 1. שרה פרידמן  
2. המרכז האקדמי שערי מדע ומשפט- הקליניקות המשפטיות  
3. עמותת "המרכז לעיוור"  
4. עמותת "מקום לכולם"  
5. עמותת "המרכז לחייים עצמאיים"

נגד

המשיבות: 1. משטרת ישראל  
2. עיריית ירושלים

עתירה למתן צו על תנאי

בשם העותרים: עו"ד משה יפה; עו"ד חגי ויניצקי

בשם המשיבה 1: עו"ד יונתן נד"ב

בשם המשיבה 2: עו"ד הדס יצחקי

### פסק-דין

השופט נ' הנדל:

1. עניינה של העתירה הנוכחית בהסדרי חנייה "על מדרכות בעיר הבירה ירושלים בכלל, ובשכונות קטמון הישנה, בקעה, והמושבה היוונית בפרט". לטענת העותרים, משיבה 2 (להלן: עיריית ירושלים) מקצה מקומות חנייה על מדרכות צרות, אף שהתקן הישראלי הרלוונטי קובע כי יש להותיר שטח פנוי ברוחב 130 ס"מ לפחות להולכי הרגל. זאת ועוד, הן עיריית ירושלים והן משיבה 1 (להלן: משטרת ישראל) מתנערות באופן שיטתי ומובהק מחובתן לאכוף את החוק – ואינן פועלות כנגד חנייה אסורה של כלי רכב על המדרכות בעיר. העותרים, שפניותיהם למשיבות לא זכו למענה

שהניח את דעתם, טוענים כי מדיניות זו מסכנת את הולכי הרגל, ומכבידה במיוחד על ילדים ובעלי מוגבלויות. על פי השקפתם, אין במצוקת החנייה כדי להצדיק את התנהלות המשיכות, נוכח היקף פגיעתה בזכויות יסוד – דוגמת חופש התנועה, זכות בני אדם בעלי מוגבלויות לנגישות ולשוויון, וכן עקרון השוויון השולל אכיפה בררנית.

בתגובתה, עמדה עיריית ירושלים על הקשיים הייחודיים שעמם מתמודדת העיר – ששכונותיה ההיסטוריות "מתאפיינות ברחובות צרים, תשתיות חניה מצומצמות, תנאי טופוגרפיה מורכבים" – וטענה כי אין מנוס מניצול חלק מן המרחב הציבורי לצורכי חנייה. זאת, למצער, עד להבשלת פתרונות ארוכי טווח שהיא פועלת לקידומם, כגון שיפור מערך התחבורה הציבורית בעיר, ועידוד תוכניות התחדשות עירונית בשכונות הוותיקות. בד בבד, עיריית ירושלים דוחה את הטענות בדבר התנערות מחובת האכיפה, ומציינת כי בשנת 2016 לבדה נרשמו בגין העבירות שבמוקד העתירה למעלה מ-60,000 דוחות – מספר המצוי במגמת עלייה. אין מדובר, אפוא, בהתנערות מחובת האכיפה, כי אם באכיפה לא-מלאה המשקפת את סדרי העדיפויות שקבעה העירייה, ואת הצורך לאזן בין אינטרס הולכי הרגל לאינטרס הדיירים הזקוקים לחנייה. ממילא, דין העתירה להידחות, בהעדר עילת התערבות בשיקול דעת העירייה. אשר להקצאת מקומות החנייה על גבי מדרכות – עיריית ירושלים טוענת כי חוק העזר העירוני מסמיך אותה לפעול בדרך זו, וכי מסור לה שיקול דעת נרחב לגבי הפעלת הסמכות. לדבריה, התקן הישראלי אינו ישים בשכונותיה הוותיקות של העיר, ומכל מקום, ההסדרים אותם תוקפת העתירה "הינם הסדרים ישנים, מלפני עשרות שנים".

מעבר לכך, עיריית ירושלים סבורה כי דין העתירה להידחות על הסף בשל השיהוי שנפל בהגשתה; בשל אופייה הכוללני; ובשל אי צירוף משיבים רלוונטיים – החל בתושבים הנהנים ממדיניות החנייה הקיימת, וכלה במשרד התחבורה ורשויות נוספות. עוד טוענת העירייה כי מדובר בעתירה מוקדמת, אשר הוגשה בטרם מוצו ההליכים בעניינה של עותרת 1.

אשר למשטרת ישראל – זו הבהירה כי הקצאת מקומות החנייה כלל אינה בסמכותה. בהתייחס לסוגיית האכיפה, המשטרה הציגה נתונים המעידים על פעילותה בתחום, והבהירה כי תמשיך לאכוף את איסור החנייה על מדרכות בירושלים "בשים לב למגבלות המשאבים", ובהתאם "לסדרי העדיפויות באכיפה של המשטרה". על פי השקפתה, אין עילה להתערבות בסדרי עדיפויות אלה – המושפעים מכך שאכיפת איסור החנייה מסורה גם לעירייה, בעוד אכיפתן של עבירות מסכנות חיים אחרות מוטלת באופן בלעדי על כתפי המשטרה.

2. בהודעת עדכון שנדרשה להגיש בעקבות הדיון בעתירה, מסרה עיריית ירושלים פרטים נוספים לגבי פעילותה לקידום פתרונות ארוכי טווח למצוקת החנייה – לרבות עידוד השימוש בתחבורה ציבורית, וקידום תוכניות התחדשות עירונית. עוד נמסר, כי הוקצה תקציב "לביצוע הסדרי תנועה" באזור מגורי עותרת 1, וכי בסיום התהליך, המתנהל בשיתוף הציבור, יפחת עומס החנייה במקום. במישור האכיפה, עיריית ירושלים הציגה נתונים עדכניים המעידים על גידול מתמשך במספר הדוחות שניתנו בגין עבירות חנייה על מדרכה, לרבות באזור מגוריה של עותרת 1.

משטרת ישראל הציגה בהודעתה נתונים דומים, והתחייבה "להמשיך ולקיים מעקב ובקרה הדוקים אחר נתוני האכיפה". זאת, לצד פעילות חינוכית שמטרתה העלאת מודעותם של שוטרי מחוז ירושלים לקושי שחווים בעלי מוגבלויות בגין חנייה אסורה על מדרכות. מעבר לכך, המשטרה עמדה על שני מנגנונים העשויים לסייע, לטעמה, בהתמודדות עם עבירות החנייה – אך אינם בשליטתה הבלעדית: "מניעה מראש" של חנייה אסורה, באמצעות הצבת עמודים על המדרכות; וכן שימוש בכלי של "תלונת אזרח".

העותרים הגיבו להודעות אלה – ובייחוד לזו של עיריית ירושלים – בספקנות. לטעמם, הנתונים שהציגו העירייה ומשטרת ישראל אינם מלמדים דבר על המצב ברחובות הקונקרטיים שבמוקד העתירה – שם, לדעת העותרים, העירייה עודנה מתנערת כליל מחובת האכיפה. לדעתם, אין לייחס משקל גם לפתרונות ארוכי הטווח שהציגה העירייה, הואיל ובהעדר תאריכי יעד ולוחות זמנים ברורים כלל לא ברור האם, ומתי, יצאו אל הפועל.

הכרעה

3. תקנה 72(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, קובעת כי –

(א) לא יעצור אדם רכב, לא יעמידנו, לא יחנהו ולא ישאירנו עומד, כולו או חלק ממנו, באחד המקומות המנויים להלן, אלא לשם מניעת תאונה או לשם מילוי אחרי הוראה מהוראות תקנות אלה או אם סומן בתמרור אחרת; ואלה המקומות:

[...]

(א2) על מדרכה, למעט במקום שהוסדר להעמדת רכב והחנייתו לפי חוק עזר שהותקן על פי סעיף 77 לפקודה ובלבד שנותר מעבר להולכי רגל.

כלומר, הנחת המוצא היא כי חנייה על מדרכה אסורה. עם זאת, ובהתחשב בסמכותה הכללית של רשות מקומית "להתקין חוקי עזר בדבר [...] הסדר כלי רכב העומדים בתוך תחומי העירייה או המועצה המקומית, בדרך איסור או בדרך אחרת" (סעיף 77(א)(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש]), נקבע כי האיסור לא יחול במקום שהוסדר לשם כך לפי חוק עזר – ובלבד שמתקיים תנאי נוסף: נותר במקום מעבר להולכי רגל. הסדר משלים נקבע בתקנה 18(א)(6) לתקנות התעבורה, המסמיכה את רשות התמרור המקומית להציב – לאחר התייעצות עם קצין משטרה – תמרורי מודיעין והדרכה, לרבות תמרור המתיר חנייה על המדרכה.

מכוח סמכות זו – ומכוח סמכותה הכללית להתקנת חוקי עזר, המעוגנת כיום בסעיף 250 לפקודת העיריות [נוסח חדש] – התקינה מועצת עיריית ירושלים את חוק עזר לירושלים (העמדת רכב וחנייתו), התשכ"א-1960 (להלן: חוק העזר). חוק העזר מסמיך את ראש העירייה "לייחד רחוב או מקום אחר כמקום חניה שבו מותרת החניה לרכב" (סעיף 2), וכן "לקבוע מקום חניה כמקום חניה מוסדר ולהסדיר את החניה בו" (סעיף 3(א)). יצוין כי בעבר קבע חוק העזר מפורשות שאין מניעה לחנות "על מדרכה שנקבעה כמקום חניה מוסדר לפי סעיף 3" (סעיף 1 לחוק עזר לירושלים (העמדת רכב וחנייתו) (תיקון מס' 3), התשמ"ה-1985, ק"ת חש"ם 257, 114). אולם, הוראה פרטנית זו הוחלפה בנוסח כללי האוסר על חנייה "באופן ובתנאים הנוגדים את הוראות תקנות התעבורה" – וקובע כי חנייה כזו תהווה גם עבירה לפי חוק העזר (סעיף 2 לחוק עזר לירושלים (העמדת רכב וחנייתו) (תיקון), התשע"ג-2013, ק"ת חש"ם 790, 597). כלומר, בדומה לתקנה 72(א)(א) לתקנות התעבורה, אף חוק העזר מגדיר חנייה שאינה מותרת להולכי רגל מקום מעבר כעבירה.

4. כאמור, ראשה הראשון של העתירה מתמקד בסוגיית האכיפה כלפי כלי רכב החונים על מדרכות העיר במקומות בלתי מוסדרים – ועוברים בכך על הוראות תקנה 72(א)(א) לתקנות התעבורה, וסעיף 5(ב) לחוק העזר (יצוין כי העותרים מונים הוראות נוספות הנוגעות להצבת מכשולים במרחב הציבורי, אלא שנוכח קיום הסדר מיוחד במישור החנייה לא מצאתי להידרש להן [ראו והשוו בג"ץ 4445/02 מור נ' ראש עיריית הרצליה, פ"ד נו(6) 900, 910 (2002)]).

אכן, הרשויות האמונות על אכיפת החוק – ובענייננו, משטרת ישראל ועיריית ירושלים – אינן רשאיות להתנער מתפקיד זה, שהוא "אחד התפקידים העיקריים של כל שלטון" (בג"ץ 551/99 שקם בע"מ נ' מנהל המכס ומע"מ, פ"ד נד(1) 112, 125 (2000); להלן: עניין שקם בע"מ), ומהווה "יסוד מוסד של שלטון החוק" (בג"ץ 6243/08 התנועה לשמירת אדמות הלאום נ' שר הביטחון, פסקה 22 (2.12.2010); להלן: פרשת התנועה לשמירת אדמות הלאום). עם זאת, משאבי הרשויות אינן בלתי מוגבלים, ולכן עליהן להבחין בין עיקר לטפל, ולקבוע סדרי עדיפויות מתאימים. כפועל יוצא:

"תפקידו של בית-המשפט בתחום זה מוגבל. הוא אינו אמור לבוא במקום הרשות המוסמכת ולקבוע בעבורה תכנית פעולה לאכיפת החוק. הוא גם לא ייתן הצהרה כללית ומופשטת, כפי שהעותרת מבקשת, שחובה על הרשות המוסמכת לאכוף את החוק" (עניין שקם בע"מ, עמוד 125).

בקביעת סדרי העדיפויות, על הרשות לשקול מגוון שיקולים – לרבות כאלה הנוגעים להשלכות חברתיות הרחבות של צעדי האכיפה. כפי שנאמר בהקשר של דיני התכנון והבנייה, יש לתת את הדעת, בין היתר, על:

"שיעור הנזק הנגרם עקב הפרת החוק, ובמקרה זה עקב המבנה הבלתי חוקי הספציפי, בין למרקם החברתי הרלבנטי, ובין בהיבט הסיכון הבטחוני; משך הזמן שחלף מאז בניית המבנה הבלתי חוקי עשוי אף הוא לשמש שיקול בתעדוף האכיפה; רגישותו של האתר מבחינות שונות עשויה גם היא להילקח בחשבון. וכך, הנסיבות הספציפיות של כל מקרה ומקרה עשויות להקרין על מקומו של המבנה בסדר העדיפות לענין האכיפה [...]

שיקולים מורכבים מכתובים, אפוא, את סדרי העדיפויות של האכיפה, שעיקרם מתמצה בבחינת 'עיקר מול טפל, של חיוני ודחוף מול שולי בחשיבותו ובדחיפותו' (פרשת התנועה לשמירת אדמות הלאום, פסקה 23).

כל עוד סדרי העדיפויות שגיבשה הרשות באים בגדרי מתחם הסבירות, הנחת המוצא היא כי אין להתערב במדיניות האכיפה שלה. רק במקרים של התנערות ברורה ומובהקת מחובה זו, הימנעות בלתי סבירה מאכיפת החוק, או הפעלת אכיפה בררנית – קרי, מיקוד מאמצי האכיפה בחלק מחברי קבוצת השוויון הרלוונטית, אם מתוך שרירותיות גרידא, ואם משיקולים זרים – יהיה מקום להתערבות שיפוטית (עניין שקם בע"מ, בעמוד 126).

5. העותרים מודעים להלכה זו, אך לדבריהם מתקיימים בענייננו החריגים המצדיקים התערבות בשיקול דעת המשיבות. ראשית – משום שהמשיבות מתנערות, לטענתם, כליל מחובתן לאכוף את איסור החנייה על מדרכות "באזורים שלמים בירושלים, ובמיוחד באזור מגוריה של העותרת 1". מעבר לכך, "גם אם יוכח" כי מתקיימת באותם אזורים אכיפה חלקית, הרי שהיקפה מצומצם בהרבה בהשוואה לאזורים אחרים בעיר – או למקובל בערים אחרות – ומכאן שמדובר באכיפה בררנית, המהווה אף היא עילה להתערבות שיפוטית.

6. אפתח ואומר כי ראש זה של העתירה לוקה באי-בהירות מסוימת, המקשה על בירונו. מן הסעד שביקשו העותרים (פסקה 1 לכתב העתירה) עולה כי העתירה עוסקת באכיפה "בעיר הבירה ירושלים בכלל" ("ובשכונות קטמון הישנה, בקעה, המושבה היוונית בפרט"). לעומת זאת, טענת האכיפה הבררנית מבטאת תמונה שונה, ומדגישה את תת האכיפה באזורים מסוימים – ובלתי מוגדרים דיים – של העיר, בהשוואה לאחרים. צמצום נוסף של הזירה הרלוונטית נעשה בתגובה להודעות העדכון של המשיבות, במסגרתה התמקדו העותרים בארבעה רחובות ספציפיים (אם כי הם טוענים שמדובר ב"דוגמה" לאזורים "שהוגדרו ללא אכיפה"). אין צריך לומר כי הגדרה מדויקת של "אזור המריבה" חיונית לבחינת הטענות לגבי טיב והיקף האכיפה במקום – הן כשלעצמה, והן בהשוואה לאזורים אחרים.

7. לגופם של דברים – עיריית ירושלים ומשטרת ישראל מצהירות כי הן אוכפות את איסור החנייה על מדרכות העיר בצורה פעילה, ומן הנתונים שהוצגו עולה כי מדי שנה נרשמים בירושלים עשרות אלפי דוחות לעבריינים שהפכו את רכבם למוקש בדרכם של הולכי הרגל. למעשה, פעילות האכיפה בהקשר זה נמצאת במגמת עלייה של ממש. המשיבות מכחישות קיום "מדיניות העדר אכיפה" באזורים מסוימים בעיר (שהעותרים, כאמור, לא הגדירו במדויק) – ומבהירות כי רמת האכיפה של איסור החנייה על המדרכות משקפת את סדרי העדיפויות הכלליים שאימצו.

בהקשר זה, ציינה משטרת ישראל כי היא מתמקדת באכיפת עבירות מסכנות חיים המסורות לטיפול הבלעדי – ופחות בעבירות חנייה, המצויות בסמכותה המקבילה של עיריית ירושלים. העירייה, מצידה, מסרה כי הקצאת המשאבים לאכיפה מתבססת על שני פרמטרים עיקריים: אופי האזור (אכיפה מתמירה יותר בצירי תנועה ראשיים, כבישים מסוכנים ואזורים עם "ריבוי שימושים"), וחומרת העבירה. כפועל יוצא, אכיפה כלפי עבירות חנייה על מדרכה בשכונות מגורים אינה מצויה בראש סדר העדיפויות. לצד קריטריונים כלליים אלה, היקף האכיפה כלפי עבירות חנייה מושפע

גם ממצוקת החנייה בשכונות מסוימות – אם כי רק ביחס לעבירות חנייה שאינן מסכנות חיים (להבדיל מחסימה מוחלטת של המדרכה).

בנסיבות אלה, אין לקבל את טענת העותרים בדבר התנערות המשיבות מחובת האכיפה. למעשה, על רקע הפעולות המבורכות שבהן נוקטת משטרת ישראל כדי להגביר את המודעות לזכויות בעלי מוגבלויות, נראה כי אף העותרים אינם עומדים עוד על טענת ההתנערות ביחס למשטרה (פסקאות 5 ו-18 לתגובתם להודעות העדכון). אולם, נוכח ההצהרות והנתונים שהוצגו, דין הטענה להידחות גם בנוגע לעיריית ירושלים. מעבר לנדרש, אוסיף כי מאחר ואין מחלוקת שהעירייה אוכפת את איסור החנייה על המדרכה בחלקים נכבדים של העיר ירושלים, אין לראות בהכרח באי קיום אכיפה מלאה באזורים אחרים – גם בהנחה שזהו המצב – משום התנערות המצדיקה התערבות שיפוטית (ראו והשוו יובל רויטמן "המשפט המנהלי בעידן המדינה הרגולטורית" משפט ומחשל יח 219, 270-269 (2017)).

8. מטעמים דומים, לא מצאתי ממש גם בטענת האכיפה הבררנית. הנחת המוצא היא כי מצוקת החנייה נמנית על השיקולים שעשויים להשפיע על סדרי העדיפויות של המשיבות – סדרים שבקביעתם ניתן להתחשב, כאמור, גם בנסיבות החורגות מחומרת העבירה כשלעצמה. העותרים לא הציגו טיעון ממשי בעניין, ובהעדר אינדיקציה לקיום אחד מן החריגים המצדיקים התערבות שיפוטית במדיניות האכיפה, יש לדחות את ראשה הראשון של העתירה.

9. ומכאן, לראשה השני של העתירה – בו טוענים העותרים כי עיריית ירושלים מקצה מקומות חנייה על גבי מדרכות גם במקומות שבהם נותר להולכי הרגל מעבר צר במיוחד, שאינו עומד בדרישות התקן הישראלי לגבי "דרך נגישה". הם מבקשים, אפוא, להורות לעירייה לנמק "מדוע לא תחדל [...] מהקצאת מקומות חניה על מדרכות בניגוד לתקן הישראלי הנדרש".

ראשית, יש להקדים ולומר כי התקן המדובר – תקן ישראלי 1918, נגישות הסביבה הבנויה – אינו נהנה, כשלעצמו, ממעמד נורמטיבי מחייב, אם כי מעמדו עוגן, בהקשרים מסוימים, בתקנות רלוונטיות. כך, למשל, נקבע בתוספת החמישית לתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג-2003 (להלן: תקנות נגישות תחבורה ציבורית), כי "הדרך מהמדרכה הסמוכה לסככת ההמתנה לתוך הסככה, וממנה לרחבת ההיערכות, תעמוד בדרישות ת"י 1918". תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (התאמות נגישות למקום ציבורי שאינו

בניין), התשע"ד-2013 (להלן: תקנות הנגישות), תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (התאמות נגישות פרטנית לתלמיד ולהורה), התשע"ח-2018, ואחרות, מאמצות אף הן אלמנטים מסוימים של התקן.

לגופם של דברים, עיון בתקנות שהוזכרו מלמד כי רוחבה של "דרך נגישה" תלוי הקשר ונסיבות, ולא ניתן לקבוע באופן גורף כי הזכות לנגישות מחייבת הותרת מעבר חופשי ברוחב 1.3 מטרים – כפי שסבורים העותרים. כך, למשל, מורה תקנה 9(ה) לתקנות הנגישות, כי, במקטעים קצרים יחסית, "רוחב דרך נגישה בין חלקות הקברים יהיה 0.9 מטרים לפחות". שעה שאין לפנינו התייחסות קונקרטית למרחבים שבהם הוקצתה חנייה שאינה עומדת בדרישות התקן, ולהסדרים החוקיים השונים הרלוונטיים לגביהם (דוגמת תקנות נגישות תחבורה ציבורית) – והדבר בלתי נמנע נוכח ההתייחסות הכוללנית לכל מרחב העיר ירושלים – הרי שמדובר בעתירה כוללנית שלא ניתן להכריע בה במתכונתה הנוכחית, ודינה להידחות.

10. דווקא על רקע תוצאה זו, יש להדגיש את המובן מאליו: על הרשויות לעצב את המרחב הציבורי באופן המעניק מענה הולם לצורכי כלל התושבים – בעלי מוגבלויות, בעלי צרכים מיוחדים, הולכי רגל, ובעלי רכב. סדר הצגת הקבוצות אינו מקרי. הוא משקף את חשיבות ההגנה על הזכויות והאינטרסים של ציבור הולכי הרגל – ובייחוד בעלי המוגבלות שבהם. מלאכת האיזון קשה, אך היא צורך השעה.

אכן, עיריית ירושלים הבהירה כי הסדרי החנייה מושא העתירה נוצרו לפני שנים רבות, ואילו "בשנים האחרונות לא נעשים עוד הסדרי חניה על גבי מדרכות שאינם עומדים בתקן". אולם, בצעד ראוי זה אין די. גם ההסדרים הוותיקים אינם נהנים מחסינות, ועל העירייה לבחון – לעיתים מזומנות, ובהתאם להתפתחויות הרלוונטיות – את הצידוק להם. יש להניח כי עם התקדמות מימושם של הפתרונות ארוכי הטווח למצוקות התחבורה והחנייה יתעורר הצורך בבחינה מקיפה של מכלול הסדרי החנייה על מדרכות בירושלים, אך כבר כעת על העירייה לתקן הסדרים פרטניים שאינם מבטאים עוד את האיזון הראוי בין האינטרסים והזכויות המתנגשים. מן החומר עולה כי העירייה פעלה בדרך זו ביחס לאזור מגוריה של עותרת 1, וכך עליה לנהוג גם ביחס לתלונות אחרות: בחינת ההסדר הקונקרטי על רקע מכלול הנתונים הרלוונטיים, ותיקונו במקרה הצורך.



הנה כי כן, דחיית העתירה הכוללנית אינה מעניקה לעיריית ירושלים שיק פתוח (*carte blanche*). נהפוך הוא, עותרים המבקשים להשיג על הסדרי חנייה קונקרטיים יוכלו לפנות בעניין לערכאה המינהלית המתאימה.

11. נסכם ונאמר כי העתירה מיצתה את עצמה, לאחר שתרמה להעלאת המודעות למצוקת הולכי הרגל, ובייחוד בעלי המוגבלויות שבהם, בקרב הרשויות. ברם, אין בדחיית העתירה כדי לחסום את הדרך בפני הגשת עתירות אחרות, בהתאם להתפתחויות בשטח בהמשך הדרך – הן במישור האכיפה, והן במישור ההסדרה.

העתירה נדחית. אין צו להוצאות.

ש ו פ ט

השופט ד' מינק:

אני מסכים.

ש ו פ ט

השופטת י' וילנר:

אני מסכימה.

ש ו פ ט ת

אשר על כן, הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט נ' הנדל.

ניתן היום, י"ב באדר א' התשע"ט (17.2.2019).

שופטת

שופט

שופט