

עפ"ת 70635/07-18 - סגס וליד, עבדאללה עבדאללה נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערערורים פוליליים

עפ"ת 18-07-70635 70655-07-18
תיק חיזוני: מס' תיק חיזוני
לפני כבוד השופטת תמר שרון נתנה אל
המערערים סגס וליד עבדאללה עבדאללה
שניהם ע"י ב"כ עוה"ד רויטגרונד
בג"ד
מדינת ישראל ע"י עוה"ד דאמון
המשיבה

ההחלטה

1. לפני שני ערערים שאוחדו, המתייחסים לשתי החלטות שניתנו על ידי בית משפט השלום לטעורה בחרדה (כבד השופט רקפת סגל-מוחה), במסגרת בקשות לביטול החלטות שניתנו על ידי משטרת ישראל, בשל משקלו של הרכב מסווג סמי-טריילר (להלן: "הרכב"), הכולל "סוס" (מספר 39-619-15) ו"גורור" (מספר 10-101-900), הנמצא בעלותו של מר עבדאללה עבדאללה (להלן: "הבעל") ובו נהג מר סגס וליד (להלן: "הנהג"), כדלקמן:

א. החלטה מיום 30/7/18, בתיק פ"מ 18-07-5844 (להלן: "ההחלטה פסילה"), לפיה נדחתה בקשה העורר לבטל פסילה מינימלית, של רישיון הנהיגה שלו, למשך 30 ימים, שהוטלה על ידי קצין משטרת, מכוח סעיף 47(ה)(3) לפקודת התעבורה (להלן: "הפסילה").

ב. החלטה מיום 31/7/18, בתיק א"ש 18-07-5838 (להלן: "ההחלטה השבתה"), לפיה נדחתה בקשה העורר לבטל פסילה מינימלית של רישיון הנהיגה שלו על ידי קצין משטרת (להלן: "ההשבתה").

2. ביום 24/7/18, הנהג העורר ברכב, בכיביש מס' 6 לכיוון צפון. שוטר שעצר את הרכב לבדיקה, מצא כי משקלו הכולל היה 63,580 ק"ג, בעוד שהמשקל הכולל המותר (לשיטת המשיבה) הוא 50,000 ק"ג, כלומר - קיימת חריגה של 27.16% מהמשקל המותר.

בעקבות כך, נרשם דוח הזמןה לדין וכותב אישום מס' 98-2-1010046 (מצג ע/5,להלן: "הדו"ח") ובהמשך, באותו יום, נערך לנаг שימוש וקצין משטרת החליט לפסול את רישיונו, למשך 30 ימים וכן הוצאה הودעת איסור שימוש ברכב (השבתה).

3. ב"כ העוררים הגיעו לבית משפט קמא בבקשת לבטל ההחלטה המינימלית וביטול השבתה, בהן ניתנו שתי החלטות המפורטות לעיל - מושא העררים.

החלטת בית משפט קמא

4. בית משפט קמא קבע, כי קיימות ראיותلقאה לנשיאת משקל חורג, שכן בשיקול הרכב נמצא כי משקלו הוא 63,580 ק"ג, בעוד שהמשקל המותר הוא 50,000 ק"ג, אך שהחריג מהמשקל המותר היה בשיעור של .27.16%

עוד נקבע, כי נכון עבורי התעבורתי המכובד של הנהג, הכלל גם הרשותות מאותו סוג, וכן הסיכון הגבוה הטמון בעבירה של הובלת מטען חורג, אין להתערב בשיקול דעת הרשות אשר פסלה את רישוון הנהיגה שלו.

5. לגבי השבתת הרכב דחה בית משפט קמא את טענות הבעלים בדבר חוסר אחוריתו לניגומו של הנהג ובדבר פיטוריו של הנהג.

בית משפט קמא הפנה להוראות סעיף 57 (ב) לפיקודת התעבורה, הדנות באחוריותו של הבעלים לניגומת הנהג ולסמכותו של בית משפט לבטל את הוראת איסור השימוש וצין, כי על אף הפגיעה בפרנסתו של הבעלים, האינטרס הציבורי של שמירה על שלום ציבור המשתמשים בדרך צריך שייא מカリע במקרה זה, בו גילה הבעלים יחס של שווין, נשא לאפשרות של ביצוע העבירה הנדונה, כשהוא עצמו ביצע עבירות דומות לא מעות במהלך השנים 2015-2017, כפי שעולה מגילון הרשותות.

6. הבעלים לא הגיעו, בהודעת העורר שהוגשה מטעם הבעלים, על הקביעות הנ"ל של בית משפט קמא, בדבר אחוריות הבעלים ושיקול הדעת שלא לבטל את ההשבתה (אם כי בדיון בפני נטען כי בית משפט קמא לא תיתיחס לפיטורי הנהג). הטענה היחידה בערר מטעם הבעלים, היא הטענה כי "הסוס" (להלן: "הגורר") לא ביצע כל עבירה שכן לא היה עליו כל משא וכי הנתונים שהביאה הרשות בחשבון שגויים ולכן החישוב שהוא שגוי, גם הוא.

7. טענת ב"כ העוררים היא, כי השוטר שקל את הגורר בלבד, אך יחס את המטען שעליו לגורר, למראות ש"הגורר לא ביצע כל עבירה". מאחר שלטענתו, הדוח נרשם לגורר בלבד, הוא מוטעה ואניינו יכול להוות בסיס להשבתה או לפסילה המינהלית.

בדיוון שהתקיים בפניי (ביום 18/8/2018), הסכים ב"כ העוררים, כי הגורר לא נשקל בלבד, אלא יחד עם הגורר וטعن, כי הדוח נרשם נגד הגורר, בלבד, וכי נכתב בו שהגורר שוקל 63 טון, זאת - על אף שאין לגורר כל יכולת לשאת את המשקל הנטען, אלא הכל נושא על גבי הגורר.

עוד טען, כי על פי רישיונות הגורר והגורר, המשקל המותר של הגורר הוא 50 טון והמשקל המותר של הגורר הוא 40 טון. לכן, לשיטתו, מותר שמשקל הגורר והגורר, כשהם נשקלים ביחד, יהיה עד ל- 90,000 ק"ג.

8. ב"כ העוררים הדגיש כי מדובר בהליך מינהלי, בו על בית המשפט לבחון את החלטת הרשות בכלים מינחליים, אך אין הוא שם את שיקול דעתו תחת שיקול דעתה של הרשות ואינו "מחליט במקומה". נטען, כי הרשות לא הביאה בחשבון את כל העובדות הרלבנטיות. כדי להגיע לחישוב הנכון של האחוזים צריכה הiyיטה הרשות להביא בחשבון משקל כולל של 90,000 ק"ג (50,000 ק"ג של הגורר ו- 40,000 ק"ג של הגורו). כן טען, כי את השאלות שהוצעו בונגען למשקל המותר, יש לברר במסגרת התקן העיקרי ולא במסגרת הנוכחית.

9. ב"כ העוררים מבקש לסמור טענותיו בעיקר על שני פסקי דין. האחד - פסק דין שניית על ידי כבוד השופט גרשון מבית משפט זה, בע"פ 1777/04 חסן מסרי נ' מדינת ישראל (22/12/2004) (להלן: "ענין מסרי") ופסק דין שניית על ידי כבוד השופט קובי מבית המשפט במחוזי מרכז-לוד בעמ"ת 49813-09-17 מדינת ישראל נ' אשר סופה הובלות בע"מ (23/11/2017) (להלן: "ענין סoiseה").

לדבריו, המסקנה מהאמור בענין סoiseה, היא, כי לא ניתן לבסס את עילת איסור השימוש על חריגה ממשקלו של חלק אחד בלבד.

10. כן טען (רק בדיון, אך לא בהודעת הערר), כי עברו התעבורתי של הנג אינו מכבד וכי לא הוכחה מסוכנות, המצדיקה שימוש באמצעותים מינחליים. מילא, כך נטען, אותה מסוכנות, ככל שהיא קיימת, תישאר גם לאחר 30 ימי הפסילה המינהלית.

לענין השבתת הרכב נטען, גם זאת - רק בדיון בפניו ולא בהודעת הערר, כי על פי התצהיר שצורף לבקשתו, הנג פוטר, כך שהתמלאו תנאי סעיף 57 לביטול השבתה של הרכב.

11. ב"כ המשיבה טוען, שפרשנותו של ב"כ העוררים למשקלים הרשומים ברישיונות הגורר והגורו, לפיה משקל שניהם יכול להגיע ל- 90 טון, אינה נכונה. נטען כי המשקל הכללי המרבי, המותר של הרכב (גורר+גורו) הוא 50 טון.

כן נטען, כי הפרדה בין הגורר לבין הגורר היא מלאכותית, שכן הגורר אינו יכול לזרז בכוחות עצמו והגורר אינו יכול לשאת משקל של 40 טון (50 טון יחד עם משקל הגורר עצמו). לטענת ב"כ המשיבה, העמסת יתר על הגוררتسبب בהשבחת מערכות הגורר באופן שעלול לגרום לאיבוד היגייני, ניפוי גלגים, גרים תאומות דרכיהם ויהוו סכנה למשתמשים בדרך. גם כי תקנה 85(א)(5) מדברת על "לפי רישוי הרכב" ולא בהפרדה בין הגורר לגורר ומפנה למשקל הכללי של הרכב.

ב"כ המשיבה הפנה, בענין זה, אל פסק הדין שניית בבית המשפט המחוזי מרכז בתיק ע"ח (מרכז) 17-07-68655 מדינת ישראל נ' ע.א.מ. הובלות 2016 בע"מ (31/7/2017) אשר מתיחס לענין ההפרדה המלאכותית שב"כ העוררים מבקש לאמץ וכן לע"פ 7434/06 סעידה נ' מדינת ישראל (6/12/2006).

12. ב"כ המשיבה טען, כי מסוכנותו של הנהג, הנווה מאז 1975, עולה מעברו התעבורי המכבייד, הכלול 106 הרשעות קודמות, כאשר מנתת 2014 ועד היום הוא הורשע ארבע פעמים בנסיבותו ברובם משקלו הכלול עולה על הנדרש, תוך שהפנה אל רע"פ 6628/17 חברת וואילד נ' מדינת ישראל וכי אין להתערב בשיקול דעת הרשות לפניו ל- 30 ימים.

דין ומסקנות

13. לאחר שעניינתי בחומר שהובאmine בפנוי, בפקודת התעבורה ותקנותיה ובפסיקתה הרלבנטית, ולאחר ששלתי את טענות הצדדים, הגיעו למסקנה כי יש לדחות את שני הערים.

צודק ב"כ העוררים בטענותם לפיה עסקין בהליך מינהלי, בו אין בית המשפט שם את שיקול דעתו במקום שיקול דעתה של הרשות. אך, לטעמי, יש לדחות את טענותם לפיה הרשות הביאה בחשבון נתונים בלתי נכונים, או כי נפל פגם בשיקול דעתה, בעניין הפסילה או ההשבתה.

14. תחילה אצ"ן, כי אני דוחה את הטענה לפיה הד"ח נרשם רק לגורר. בד"ח נכתב, במפורש, כי: "הובל נתמך במספרו 101010010090", ובגוף הד"ח נכתב כי ברכב הנ"ל הובל מטען במשקל כולל כולל של הרכב 63,580 ק"ג, אך שברי כי הד"ח מתיחס לגורר וכן לגורר.

גם את הטענות, כי המ乾坤 הכולל המותר, הוא חיבור שני המשקלים הכוללים הרשומים בכל אחד מהרישונות של הגורר והגורר - **ע/1** ו- **ע/2** וכי חירגה במשקל הגורר אינה מאפשרת השבתה של הגורר, בנוסף להשבתה הגורר, לא אוכל לקבל.

לטעמי, עיון ברישון הגורר וברישון הגורר, כמו גם בפקודת התעבורה ותקנותיה, מעלה, כי טענות ב"כ העוררים אינן סבירות ואיןןועלות בקנה אחד עם הוראות התקנות ועם תכליתן.

15. אכן, מפסקין הדין אליו הפנו הצדדים ופסקיקה נוספת עולה, כי בתיה המשפט נחלקו בשאלת האם יש להפריד בין הגורר לבין הגורר, רק שם ריק הגורר "חטא", היינו - אם החירגה היא רק במשקלו של הגורר ולא במשקלו של הגורר, לא ניתן להשבית את הגורר, או שמא די בחירגה במשקלו של הגורר, כדי שהרשעות תהא מוסמכת להשבית גם את הגורר.

16. ההוראות בדבר איסור הובלה של משקל מעיל למותר וסמכות הרשות לאסור שימוש ברכב, מצויות בסעיף 85(א)(5) לפקודת התעבורה הקובע איסור על הובלת מטען "ברכב או עליו", אם "המשקל הכולל של הרכב והטען המוביל בו לא יעלו על המשקל הכולל המותר ועל המטען המוששה לפי רישון הרכב...". וכן בתחוםה 57א.(א)(1) לתקנות התעבורה, הקובעת: "מצא שוטר, לאחר שקיומו של רכב מסחרי, כי הוביל אדם מטען

ברכב כאשר משקלו הכללי של הרכב והמטען המובל בו עולה על המשקל הכללי המותר לפי רישיון הרכב, רשאי הוא למסור לנגה הودעה האוסרת את השימוש ברכב (להלן - **הודעת איסור שימוש**) לתקופה של 30 ימים ..." (ההדגשות, כאן ובהמשך, אינן במקור).

17. המשקלים הרשומים (בקילוגרמים) ברישוי הגורר, המכונה ברישוי: "**משא תומך**" הם:

משקל עצמי - 9320.

משקל כולל - 50000.

משקל מורשה - 40680.

המשקלים הרשומים (בקילוגרמים) ברישוי הגורר המכונה ברישוי "**נתמן רכין**", הם:

משקל עצמי - 7400.

משקל כולל - 40000.

משקל מורשה - 32600.

18. על מנת להבין מהו הרכב הנדון כיצד יש להתייחס אליו, יש לפנות להגדרות שבפקודת התעבורה ובתקנותיה ולמשקלים המותרים הקבועים בתקנות:

נפנה, תחילה, אל סעיף 1 לפוקודה, המגדיר את המונחים "רכב" ו"רכב מנוע":

"**רכב**" - רכב הנע בכוח מיכני או הנגרר על ידי רכב או על ידי בהמה...".

"**רכב מנוע**" - רכב המונע בכוח מיכני מכל צורה שהיא, ולרובותثلاث אופניים ואופנו עט רכב צדי או עם גורר צדי או עם גורר או בלעדיהם ולמעט רכב הנגרר על ידי רכב מנוע".

3.3.1993

תיקון מס' 31

ס"ח תשנ"ג מס' 1415 **3.3.1993** מיום **86** עמ' (ה"ח 2112)

החלפת הגדרת "רכב מנוע"

הנוסח המקורי:

"**רכב-מנוע**" — רכב המונע בכוח מיכני מכל צורה שהיא, ולרובות אופניים עט רכב צדי או עם גורר או בלעדיהם,ثلاث אופניים וכן אופני עט-מנוע-עזר, אך כמעט-רכב הנגרר על ידי רכב מנוע;

תקנות התעבורה נדרשו (בתקנה 1) גם להגדרת המונחים "גורר" ו"גורור", "נתמך" ו"תומך" "רכב מורכב" ו"רכב מחובר", כדלקמן:
"גורר" - רכב מנوعי מסחרי המותקן ומועד לجرירת גורר, ומצוין לראשונה הרכב כגורר.

"גורור" - רכב שאיןו רכב מנועי, המיועד לפי מבנהו להיגרר על ידי רכב מנועי אחריו, בין שהוא משמש ובין שאיןו משמש להובלה, למעט רכב צדי.

"נתמך" - גורר הבניי כך שחלקו הקדמי נח על תומך.

"תומך" - רכב מנועי המיועד לתמוך ולגורר נתמך.

"רכב מורכב" - תומך שמצויר אליו נתמך.

"רכב מחובר" - רכב מנועי שמצויר אליו גורר.

19. הרכב במקרה דנן הוא **"רכב מורכב"** כהגדרתו לעיל, שכן הוא מרכיב מגורר ("סוס"), המוגדר, במשמעותו, ברישון הגורר כ**"משא תומך"** וכן מגורר המוגדר, במשמעותו, ברישון הגורר כ: **"נתמך רכין"**. אולם, גם אם יטען הטוען כי מדובר ב"**רכב מחובר**", מאחר שהגורר הוא רכב מנועי והגורר מצורף אליו, אין בכך כדי לשנות דבר.

20. תקנה 314 לתקנות התעבורה קובעת מהם המשקלים המרביים המותרים, בחלוקתם לרכב מנועי; רכב מורכב; רכב מחובר וגורר. לעניינו שלבנטו החלק המתיחס לרכב מורכב (תקנה 314(א)(2) ו- 314(א)(1), אשר הודגשו על ידי, אך למען התמונה השלים אביה, כאן, במלואם את סעיפי משנה (א)(4-1) ו- (א1):

314. (א) **לא עליה המשקל הכולל המותר של כל רכב כמפורט להלן על המשקל שצוין לצד כל אחד מהם:**

קליגרמיים

- (1) רכב מנועי, למעט רכב כאמור בפסקה (2) ובכפוף כאמור בפסקה
(3)

(א) **בעל 2 סרנים למעט אוטובוס**

18,000

תקן מס' 9
תנשס"ז-2007

(א) אוטובוס בעל 2 סרנים

19,000

(ב) בעל 3 סרנים

25,000

(ג) בעל 3 סרנים, כשל הסרן המניע מותקנים, מכל צד, צמד גלגלים

ומתלה אחורית

26,000

(ד) בעל 4 סרנים

32,000

(ה) אוטובוס מפרק

28,000

רכב מורכב (2)

(א) תומך בעל 2 סרנים שמצויר אליו נتمך בעל סרן אחד 28,000

(ב) תומך בעל 2 סרנים שמצויר אליו נتمך בעל 2 סרנים 36,000

(ג) תומך בעל 2 סרנים שבسرן המניע מתלה אחורית שמצויר אליו נتمך
בעל 2 סרנים, שהמראחן בין הסרנים עולה על 1.80 מטרים 38,000

(ד) תומך בעל 2 סרנים שמצויר אליו נتمך בעל 3 סרנים 42,000

(ה) תומך בעל 2 סרנים שמצויר אליו נتمך בעל 3 סרנים עם מתלה
אחורית המיועד להובלת מכולה ינית במידות 40 foot (40 רגל ISO) 43,000

(ו) תומך בעל 3 סרנים שמצויר אליו נتمך בעל 2 סרנים 42,000

(ז) תומך בעל 3 סרנים עם מתלה אחורית שמצויר אליו נتمך בעל 2
סרנים 43,000

43,000

(ח) תומך בעל 3 סרנים שמצויר אליו נتمך בעל 3 סרנים

48,000

(ט) תומך בעל 3 סרנים עם מתלה אחורית שמצויר אליו נتمך בעל 3
סרנים 50,000

(י) תומך בעל 4 סרנים עם מנוף לטעינה עצמית האחורי תא הנהג, שמצווך עליו נתמן בעל 3 סרנים, ובלבד שאורך הרכב המורכב לא יעלה על 17,50 מטרים ואורך הנתמן לא יעלה על 12.50 מטרים ושהמරחק מפני הגירה עד לקצחו האחורי של הנתמן לא יעלה על 10.90 מטרים וקיים סרן היגוי בשלישית הסרנים שבנתמן **55,000**

תק' (מס' 3)

(3) רכב מחובב

האמור בפסקה זו יחול נוסף על האמור בפסקאות (1) ו-(4):

(א) רכב מנועי בעל 2 סרנים שמצווך אליו גורר בעל 2 סרנים **36,000**

(ב) רכב מנועי בעל 2 סרנים שמצווך אליו גורר בעל 2 סרנים עם מתלה אוויר

37,000

(ג) רכב מנועי בעל 2 סרנים שמצווך אליו גורר בעל 3 סרנים **43,000**

(ד) רכב מנועי בעל 3 סרנים שמצווך אליו גורר בעל 2 סרנים **43,000**

(ה) רכב מנועי בעל 3 סרנים עם מתלה אוויר שמצווך אליו גורר בעל 2 סרנים עם מתלה אוויר **45,000**

(ו) רכב מנועי בעל 3 סרנים שמצווך אליו גורר בעל 3 סרנים **50,000**

(ז) רכב מנועי בעל 3 סרנים עם מתלה אוויר שמצווך אליו גורר בעל 3 סרנים עם מתלה אוויר **53,000**

(ח) רכב מנועי בעל 4 סרנים שמצווך אליו גורר בעל 2 סרנים **50,000**

(ט) רכב מנועי בעל 4 סרנים שמצווך אליו גורר בעל 2 סרנים עם מתלה אוויר

51,000

(י) רכב מנועי בעל 4 סרנים שמצווך אליו גורר בעל 3 סרנים **57,000**

(יא) רכב מנועי בעל 4 סרנים שמצווך אליו גורר בעל 3 סרנים עם מתלה אוויר

	59,000
(4) גורר	
(א) בעל 2 סרנים	
18,000	
(ב) בעל 2 סרנים עם מתלה אוויר	
19,000	
(ג) בעל 3 סרנים	
25,000	
(ד) בעל 3 סרנים עם מתלה אוויר	
27,000	
(ה) בעל 3 סרנים מרכזיים למעט גורר המיעוד להובלת חומרים מסוכנים (להלן - גורר חומ"ס)	
24,000	

לענין תקנת משנה זו יראו שני סרנים בחלוקת האחורי של הרכב כצמד סרנים ושלושה סרנים בחלוקת האחורי של הנתרמן כשלישית סרנים.

**(א1) לא יצורף גורר לרכב מנועי או נתמן לתומר, אלא בצירופים המנוויים בתקנת
משנה (א)(2) ו-(3).**

21. עיין בתקנה הנ"ל מעלה, במבט ראשון, כי המשקל הכולל המותר איינו מגע, אף לא באחד מהמקרים, ל- 90 ק"ג. המשקל המרבי בתקנה הנ"ל הוא 59,000 ק"ג. בחינת הצירופים של "רכב מורכב" (וכן של "רכב מחובר") מעלה, כי בצירופים (2)(ט) ו- (3)(ו) [הdomains ביניהם] המשקל הכולל המותר של התומר והנתמן (הגורר והגורר) גם יחד, הוא 50,000 ק"ג, כפי שכתוב ברישון הגורר.

בנוסף, עיין ברישיונות הגורר והגורר מעלה, כי קיימת ביניהם התאמה: על פי רישון הגורר, המשקל הכולל המותר הוא 50,000 ק"ג, בעוד שהמשקל העצמי של הגורר הוא קרוב ל- 10,000 ק"ג, אלו מצטרף המשקל המורשה (משקל הגורר+הסchorה שלו). בהתאם - המשקל הכולל של הגורר הוא 40,000 ק"ג (המשקל העצמי + המשקל המורשה), כך שביחד עם המשקל העצמי של הגורר, מתקיים המשקל הכולל (המרבי) של הרכב המורכב כולם, עם הסchorה שלו, שהוא 50,000 ק"ג.

לא ניתן להציג את תקנה **314(א1)** הקבועת, כי אין לצרף גורר לרכב מנועי או נתמן לתומר (הינו - אין "להרכיב" רכב מורכב או רכב מחובר) אלא בצירופים המנוויים בתקנות משנה (א)(2) ו-(3), ונמצאו למדים, כאמור, כי **לא ניתן כלל להציג משקל כולל של 90,000 ק"ג**.

22. אני דוחה, אפוא, את טענת ב"כ העוררים, לפיה היה על הרשות להביא בחשבון נתוניה, משקל כולל של 90,000 ק"ג, טענה המנגדת למשקלים המותרים על פי התקנות.

אם נחזר,icut, לסעיף 85(א)(5) לפקודת ולתקנה 57א.(א)(1) לתקנות, נזכיר כי הביטוי האמור, בו שני דברי חקיקה אלה עושים שימוש, הוא: "משקל הכלול המותר" - שהוא המשקל אליו מתיחסת תקנה 314, כאמור בראשא שלה.

23. עיון בדו"ח (כתב האישום - ע/5) מעלה, כי גם הוא מתייחס, כפי שכתבו בו במפורש, למשקל הכלול המותר (וain חולק שהגורר והגרור נשקלו ייחדיו ונמצא כי משקלם הוא 63,580 ק"ג). בדו"ח אף מצוין שהוא נכתב בהתאם לתקנה 85(א)(הנ"ל).

מאחר שראינו, כי המשקל הכלול המותר, של הרכב המורכב (היינו - הגורר והגרור ייחדיו) הוא 50,000 ק"ג, נמצא כי הנתונים שנלקחו בחישוב הרשות והчисוב עצמוו נכונים וכי לא נפל כל פגם במעשה ובתוואה אליה הגעה.

24. מאחר שאין חולק, שהגורר במקרה דין לא נשא משא (ולמעשה - אף אינו יכול לשאת משא), ברו כי החריגת משקל היא בשל משקלו של המטען שהועמס על הגרור.

לפיכך, השאלה שיש,icut, לדון בה היא, האם ניתן להשיב את הגורר בשל "חטאו" של הגרור, או שמא הרשות מוסמכת להשיב רק את הגרור, אשר עליו הוועם המטען.

25. כאמור - בשאלת זו קיימתחלוקת בין השופטים שדנו בנושא וטרם יצא הלהקה מבית המשפט העליון [ראו התיחסות וסיקירה של הדעות השונות, בהחלטתו של כבוד השופט רדי בעניין סיסמה].

לעניות דעתך, ה"חטא" אינו רק חטאו של הגרור, אלא גם "חטאו" של הגורר, אשר גורר אחריו גורר במשקל, אשר הביא את המשקל הכלול של הרכב המורכב, למשקל העולה על המותר בתקנות. לטעמי, סמכיות איסור השימוש המוקנות לרשות, חלה על כל הרכב המורכב - על הגורר ועל הגרור גם יחד.

.26. אפרט ואנמק את מסקנתי;

אקדמי ואומר כי, בכלל הכלבוד, איןני סבורה שהמלילים "הטען המוביל בו" האמורים בסעיף 57א(א)(1) לפקודת ובתקנה 85(א)(5) לתקנות, מחייבות פרשנות לפיה סמכות ההשבתה חלה רק על הגרור, אשר המטען שהועמד עליו הביא את הרכב המורכב/המחובר לחריגת מהמשקל הכלול המותר (כפי הנימוק שהובא בעניין מסרי). המילה "בו", אשר בביטוי "הטען המוביל בו", אינה סובלת רק פרשנות אחת, היינו - התיחסות ספציפית לחלק של הרכב עליו מועמס המטען, והיא בהחלט יכולה לסביר פרשנות לפיה מדובר על המטען המוביל ברכב כולם, על כל

חלקו. האפשרות הפרשנית האחרונה, מקבלת משנה תוקף, נוכח התייחסות תקנה 314 לשני החלקים (גורר וגורו)ausal רכב אחד ושעה שאין חולק כי הגורר כלל אינו יכול לשאת מטען, כפי המקרה דן.

מכל מקום - לכל היותר ניתן לומר, כי מדובר בלשון הניתנת ליותר פרשנות אחת, ובמקרה זה יש להעדיף את הפרשנות העולה בקנה אחד עם תכילת דבר החקיקה.

27. נקודת המוצא בפרשנות דבר החקיקה היא לשון ההוראה, אך הלשון אינה חזות הכל. ככל שהלשון אינה חד משמעות, אלא ניתנת לפירושים שונים, יש לקבוע את המשמעות **המשפטית שיש** לתוך דבר החקיקה, על פי **ה��לית העומדת** בסיסו. [ראו: אהרון ברק פרשנות במשפט כרך ראשון - תורה הפרשנות הכללית 264-258 (1993)].

כבוד הנשיאה בדימוס מ' נאור צינה (בהתה שופטת), בע"א 8569/06 מנהל מיסוי מקרקעין חיפה נ' פוליטי, פ"ד סב(4) 280, פסקה 26 (2008), (28/05/2008) כי: "נקודת המוצא בפרשנות היא לשון החוק, כאשר מבין מגוון האפשרויות הלשוניות על בית המשפט לבחור את הפרשנות המגשימה את תכילת החקיקה. אכן, המשמעות המשפטית תקבע על פי התכילת המונחת בסיסוד החקיקה, עם זאת יש לזכור כי גבול הפרשנות הוא גבול הלשון" והדברים ידועים. כן ראו: עע"מ 7367/15 שי אליה נ' הוועדה המקומית לתוכנן ולבניה חולון (31.5.2018), פסקה 21.

28. תכילה של קביעה משקלים רבים לכלי רכב הנושאים מטען ברורה - שמירה על חייהם ועל שלומם של המשתמשים בדרך, שהרי אין חולק, כי משקל יתר גורם לאי יציבות של **רכיב כלו** ומשפיע על הרכב כולו, על יכולת ההיגוי, על מרחק העצירה, על שחיקת בלמים וכו'. לפיכך, לא רק שהפרדה בחריגת המשקל בין הגורר לנגרר אינה עולה בקנה אחד עם תקנה 314, אלא שהיא מלאכותית וחוטאת למטרת התקנות ותכליתן.

מה לי חריגה ממשקל הגורר ומה לא חריגה ממשקל הגורר, שעיה שהGORR והGORR נסעים על הכביש, **כשהם מחוברים** ומהווים, **בפועל**, כלי רכב אחד, אך חריגה ממשקל הגורר משפיעה, ללא כל ספק, על הרכב הגורר, על מערכותיו ועל בטיחות נסיעתו. האם כאשר הגורר, חיללה, אינו יכול לבلوم כראוי, או יאבד את יציבותו, בשל משקל יתר שהונח על הגורר ויגרום, חיללה, לתאונת דרכים, נאמר שהאשמה היא בגין? ש"חטא" הוא חטא של הגורר? טענה כזו אינה סבירה בעיליל ומונגדת לתכילת הפקודה והתקנות.

הפרשנות לפיה הרשות מוסמכת להשבית את כל הרכב הנושא בכביש (על שני חלקיו), שעיה שהGORR כי משקלו **השלם** חורג מהמותר בתקנות, אשר משמעותה היא כי לגורר אסור לגורר גורר, אם משקל הרכב כולו עולה על המותר בתקנות, ללא קשר לשאלה על איזה חלק מועמס המטען, היא, אפוא, הפרשנות הרואה והנכונה, המגשימה את תכילת חקיקת המשנה - הגנה על חייהם, על בטיחותם ועל שלומם של המשתמשים בדרך.

כפי שראינו, פרשנות זו הולמת גם את לשון התקנות, שכן תקנה 314 מגדירה את המשקל הכללי המותר ל"רכב מרכיב" ול"רכב מחובר", באופן הכלול את **שני חלקיו** - **الגורר והגורר ייחדי**.

29. כדי לסביר את האוזן אומר, כי הנהג והבעלים של הרכב (ככל שהגביה הבעלים מתקיימים התנאים שבתקנות ובענין זה לא הוגש ערכ) הם אלה האחראים על כך שהגורור לא יועמס במשקל יתר ושהמשקל הכללי של הרכב המורכב (או המחבר) לא יעלה על המותר בתקנות. ה"חטא" אינו חטא של הגורר, או "חטאו" של הגורר, ה"חטא" הוא חטאם של הנהג ושל הבעלים. הגורר אינו מעmis את עצמו והגורר אינו נושא בעצמו.

30. בעניינו מצאתי את פרשנותה של הרשות כנכונה והולמת את לשון דברי החקיקה ואת תכליתם, אולם, מעבר לציריך אכן, כי גם חזקת התקינות המינימלית, ממנה נהנית הרשות, מאפשרת לתת משקל גם לעמדתה הפרשנית של הרשות וכי כאשר מדובר בחקיקת משנה בתחום המקצוע, הנטייה תהא לכבד את הפרשנות של הרשות המינימלית. ראו: דברי כבוד השופט י' עמית בע"מ 3847/16 תל שוק בקר בע"מ נ' מדינת ישראל, משרד החקלאות ופיתוח הכפר סופו של דבר, לאור כל האמור לעיל, לא מצאתי כל פגם בנתונים שנלקחו על ידי הרשות בחשבון, באופן בו נעשה על ידה החישוב, או בנסיבות אליה הגיעו ואני מאשרת את החלטות בית משפט קמא.

31. אכן כי, מעבר לטענה הנ"ל בדבר משקל כלי הרכב, העරרים, כפי שהוגשו, לא כללו טענות לעניין שיקול הדעת של הרשות בנוגע לפסילה המינימלית או בנוגע להשבטה ורק בדיון שהתקיים בפני נטענו, בענין זה, הטענות שפורטו לעיל.

32. בנסיבות אלה, לא ארבה בדברים ואצין רק, כי גם בעניין זה מוצאת אני, את החלטות בית משפט קמא ואת נימוקיו, נוכנים וראויים. אני סומכת ידי על נימוקי בית משפט קמא ואני רואה צורך לחזור עליהם.

33. התוצאה היא, שאני דוחה את שני העררים.

34. מאחר שב"כ העוררים ביקש שההחלטה תומצא על ידי בית המשפט, ללא צורך בהשמעתה בנסיבות הצדדים ומאחר שלאור התוצאה אליה הגיעתי, הסיבה בגיןה ביקשה המשיבה השמעה, אינה קיימת עוד, אני מבטלת את ההשמעה שנקבעה ליום 7/8/2018 ומורה למזכירות להמציא החלטה זו לב"כ הצדדים.

ניתנה היום, כ"ד אב תשע"ח, 05 אוגוסט 2018, בהיעדר
הצדדים.