



ה"ת 5338/02/19 - איציק נומה נגד מדינת ישראל

בית משפט השלום לתעבורה בחדרה

ה"ת 5338-02-19 נומה נ' מדינת ישראל

בפני	כבוד השופטת עידית פלד
מבקשים	איציק נומה
	ע"י ב"כ עו"ד משה בן ארוש
נגד	
משיבים	מדינת ישראל
	שלוחת תביעות תעבורה חדרה

החלטה

בפני בקשה לביטול הודעת איסור מנהלי על שימוש ברכב (שהוכתרה בכותרת 'בקשה להחזרת תפוס') מסוג משא מגבה-נוע מ.ר. 56-605-31 (להלן: "הרכב") למשך 30 ימים שניתנה ביום 12.2.19.

ההחלטה על איסור השימוש ברכב ניתנה לאחר ששוטר הבחין ברכב בנסיעה בכביש 6 ק"מ 174 כיוון מצפון כשהוא גורר גרור, כשבידי הנהג היתה תעודת שקילה המעידה על משקל של 64,100 ק"ג, ובשקילה של הרכב, בנפרד מהגרור, נמצא כי משקלו של הרכב הינו 37,680 ק"ג העולה ב-17.750% מעל המותר שהוא 32,000 ק"ג, ונמסרה בשל כך הזמנה לדין וכתב אישום בה יוחסה לנהג עבירה של נהיגה ברכב והובלת מטען חורג, בניגוד לתקנה 85(א)(5) לתקנות התעבורה.

לטענת המבקש, הוא הבעלים של החברה 'יצחק נומה בע"מ' שהינה הבעלים של הרכב, ומעסיקו של הנהג, כאשר בחברה מועסקים 12 עובדים, ועיקר עבודתה מתבצעת על ידי הרכב שנאסר בשימוש, שהינו הרכב היחיד של החברה; ואחסנת הרכב למשך 30 ימים מהווה מכה כלכלית קשה לחברה, שכן הפרוייקטים אליהם התחייבה החברה יבוטלו, לרבות חוזה עם מפעל אורדן. עוד נטען, כי המבקש מעולם לא התיר העמסת משקל חורג על הרכב. לפיכך התבקש שלא לדון את כלל החברה בחומרה בגין מעשיו של הנהג, אשר החברה תפעל כנגדו. לבקשה צורף תצהיר המבקש.

בדיון שהתקיים בפני ביום 18.2.19 הוסיף ב"כ המבקש וטען כי הוא אינו חולק על קיומן של ראיות לכאורה; וכי לפני שהרכב נשקל על ידי השוטר, נשקל הרכב ונמצא בחריגת משקל, אך הנהג לא ידע את המבקש על החריגה, ולא ניתנה כל הוראה מהמבקש לנהוג ברכב בעומס יתר; וכי מדובר בפגיעה בזכות הקניינית של החברה, ופגיעה בפרנסת 12 עובדיה. עוד נטען, כי החברה מדגישה בפני עובדיה שאין לנהוג בניגוד לחוקי התנועה. בנסיבות אלה ביקש לבטל את איסור השימוש או לקצרו.



המשיבה ביקשה לדחות את הבקשה מן הטעם שהיא אינה עומדת באיזה מן העילות שבסעיף 57ב לפקודת התעבורה, בנסיבות בהן החברה לא עשתה פעולה כלשהי כדי למנוע את העבירה; ואין בטענה לפיה יש באיסור השימוש הכבדה כלכלית כדי להצדיק את קיצור איסור השימוש או לבטלו.

דין

על פי הוראת סעיף 57א(א)(1) לפקודת התעבורה ניתן להורות על איסור מנהלי על שימוש ברכב מסחרי למשך 30 יום בנסיבות בהן מצא שוטר, לאחר שקילתו של הרכב, כי הובל מטען במשקל חורג.

המחוקק קבע הסדר ייחודי למקרים של משקל חורג ברכב, המסמך שוטר - ולא דווקא קצין משטרה - להורות על איסור מיידי של השימוש ברכב (סעיף 57א(א)(1) לפקודה) תוך הטלת חובה למתן הודעה לבעל הרכב על איסור השימוש (סעיף 57א(ד)(1) לפקודה) וקביעת מנגנון ביקורת המקנה לקצין משטרה או לבית המשפט לבטל את האיסור בהתקיים תנאים מסויימים (סעיפים 57א(ה) ו-57ב(ב) ו-57ג(ג) לפקודה). (רע"פ 5608/17 **מצדר בע"מ נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 17.07.2017). הצורך בהסדר ייחודי נבע מרצון המחוקק להילחם בתופעה של ריבוי תאונות הדרכים בהם מעורבים כלי רכב מסחריים הנושאים מטען עודף, והתוצאות החמורות הנגרמות מהן (ראה הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 44) (איסור נהיגה ברכב מסחרי עם עומס יתר), התשנ"ז-1997, הצ"ח 2609, 26.3.1997).

כאמור, הצדדים הסכימו על קיומן של ראיות לכאורה; ולאחר שעיינתי בתיק החקירה שהונח בפני, הכולל בין השאר את דו"ח הזמנה לדין, תעודות שקילה, תעודת אימות דיוק, רישיונות רכב, הודעות איסור שימוש ברכב, ותעודות אחסנה, ובהתאם לרעפ 5196/17 **יוסף עדוי נ' משטרת ישראל** (פורסם בנבו), נחה דעתי כי אכן קיימות ראיות לכאורה לעבירה של נהיגה ברכב והובלת מטען חורג.

על כך יש להוסיף את גרסת המבקש עצמו, לפיה נמצאה חריגת משקל בשקילה העצמית שבוצעה; וכן את גרסת הנהג בפני השוטר "מה אני יכול לומר לך".

העילות לביטול הודעת איסור שימוש ברכב -

סעיף 57ב(ב) לפקודת התעבורה, מונה את החלופות, אשר על פיהן יבטל בית המשפט את הודעת איסור השימוש: כאשר הרכב נלקח מבעליו בלא ידיעתו ובלא הסכמתו, או כאשר הנהג ברכב פעל בניגוד להוראות בעל הרכב והלה עשה כל שביכולתו כדי למנוע את העבירה.

בנוסף, גם כאשר לא הוכחו העילות שפורטו לעיל, מוסמך בית המשפט מכוח הוראת סעיף 57ב(ג) לבטל את איסור השימוש ברכב או לקצר את התקופה שבה נאסר השימוש ברכב "אם התקיימו נסיבות אחרות מאלה האמורות בסעיף קטן (ב), המצדיקות זאת. ולעניין זה רשאי בית המשפט להביא בחשבון, בין השאר, את הזיקה בין בעל הרכב לבין מי שנהג ברכב".



בעניינו, לא חלה ההגנה שבסעיף 57(ב)(1), כאשר ברור מגרסת המבקש, כי הרכב נלקח על ידי הנהג ברשות ובהסכמה, לצורך ביצוע עבודה.

באשר להגנת סעיף 57(ב)(2) - לא הוכח כי הנהג ברכב פעל בניגוד להוראות בעל הרכב, ולא הוכח כי בעל הרכב עשה כל שביכולתו כדי למנוע את העבירה. גם אם נקבל את טענת ב"כ המבקש לפיה "החברה עושה הכול על מנת שנהגיה ינהגו בהתאם לחוקי התנועה" (עמוד 3 שורות 12-13 לפרוטוקול), הרי שכפי שנפסק, "אין די במתן הנחייה כללית לנהגים העובדים בשירות החברה להימנע מהעמסת יתר או במינוי קצין בטיחות ויש צורך בפעולה ממשית שתביא למניעת מקרים שכאלו. לא בכדי נחקק כלל המטיל אחריות וחובה על בעל הרכב - בין שהוא אדם פרטי ובין שהוא חברה - למניעת שימוש שיש בו כדי לסכן אחרים בכלי רכב, אשר מעצם טיבו הינו מכשיר רב עוצמה ששימוש בלתי זהיר בו עלול להביא לפגיעה קשה בנהגים ובעוברי אורח. כבעלת הרכב החברה היא בעלת השליטה והיכולת לא רק להנחות את נהגיה אלא גם לוודא כי אלו אכן שועים להוראותיה ומקפידים לבצען." (רע"פ 5608/17 **מצדר בע"מ נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 17.07.2017)).

בעניינו, הצהיר המבקש, כי "לא התרתי ואיני מתיר לעולם, העמסת משקל חורג על הרכב" (סעיף 8 לתצהיר המבקש), אך לא הוכח, ואף לא נטען, כי הוא עשה פעולה ממשית כלשהי על מנת לוודא כי הנהג אכן הקפיד לבצע את ההנחייה. וראה עמוד 2 שורות 4-6 לפרוטוקול: "לשאלת בית המשפט איזה פעולות עשינו על מנת למנוע את הנסיעה במשקל עודף, אני משיב -החברה מדגישה חזר והדגש שאין לנהוג, לא רק ברכב שנתפס, אלא בכלל ברכבי החברה בניגוד לחוקי התנועה". והדברים מקבלים משנה תוקף שעה שהרכב נשקל בשקילה עצמית ועל אף שנמצא במשקל חורג (כך לפי טענת ב"כ המבקש) הנהג המשיך בנסיעה עד שנעצר על ידי השוטר.

לנוכח האמור לעיל, ולאור טענות ב"כ המבקש בדבר אופי הפעולות שננקטו מטעמו לשם מניעת העבירה - דהיינו: הנחייה בלבד, מבלי שילווה זאת בפעולה ממשית כלשהי, לא נותר לי אלא לקבוע, כי המבקש לא מילא את החובה המוטלת עליו באופן מספק, ולא עשה די על מנת למנוע את ביצוע העבירה הלכאורית.

נהיגה תוך הובלת מטען חורג הינה עבירה חמורה שיש בה כדי לסכן את ציבור המשתמשים בדרך, כפגיעה ביכולת השליטה ברכב ובבטיחות. ראה ע"ח (מחוזי חיפה) 70323-01-19 **מיט 2 איט בע"מ נ' מדינת ישראל**, 5.2.19: "...והובלת המטען החורג היא עבירה המסכנת את ציבור המשתמשים בדרך באופן ממשי המצדיק את האיסור המינהלי." מאחורי האיסור המנהלי על השימוש ברכב עומד הרציונל של נטילת "כלי העבירה" מידי בעליו, בין היתר על מנת למנוע הישנותם של מקרים דומים. לחומרת העבירה מתווספת העובדה שהנהג המשיך בנסיעה לאחר השקילה העצמית ועל אף שידע כי יש חריגת משקל (כך על פי טענת המבקש). נסיבות אלה, לנוכח חומרת העבירה ומסוכנותה לנהג עצמו ולמשתמשי הדרך מלמדים על מסוכנות ממשית.

"תכליתו של סעיף 57 היא להטיל את הנטל על בעל הרכב, למען יבדוק בקפידה מבעוד מועד למי הוא מוסר את הרכב לצרכי שימוש בו, ואם המשתמש יבצע עבירה, הוא לא יוכל לרחוץ בנקיון כפיו אלא יינזק. לפיכך, בעל רכב ישקול היטב בטרם ימסור את רכבו לשימוש של מאן דהוא." "תכלית הודעת איסור שימוש ברכב היא להרתיע את בעלי הרכב מפני מסירת כלי רכב לנהגים בלתי זהירים, ותכלית זו שרירה וקיימת גם כאשר הרכב הינו בבעלות חברה, לרבות חברת ליסינג כמו במקרה שלפנינו." (ב"ש (מחוזי תל אביב-יפו) 9593/09 **שלמה השכרת רכב נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו,



09.06.2009)).

באשר לקיומן של נסיבות אחרות המצדיקות ביטול האיסור על שימוש ברכב - הנני ערה לטענה, כי הרכב משמש את המבקש לפרנסתו בעסקו ולפרנסת עובדיו. ואולם משקל האינטרסים הציבוריים של שמירה על שלום ציבור המשתמשים בדרך והרתעת נהגי רכבי המשא המובילים מטענים חורגים, צריך שיהא מכריע במקרה זה.

ראה ע"ח (מחוזי חי') 36394-08-15 **סועד עלי נ' מדינת ישראל לשכת תביעות תעבורה חיפה** (פורסם בנבו, 20.08.2015): "הזכות והצורך של העורר להתפרנס אינם גוברים על החובה לשמור על בטחון הציבור." וראה גם ע"ח (מחוזי חיפה) 70323-01-19 **מיט 2 איט בע"מ נ' מדינת ישראל**, 5.2.19: "מקובלת עליו אף קביעתו של בית משפט קמא כי למרות הפגיעה בעיסוקיה של העוררת יש צורך בשמירה על הציבור ומניעת סכנה העולה מהשימוש המבוצע ברכב מושא הערר."

אכן, הטלת איסור שימוש ברכב נושאת משמעויות כלכליות, וישנה פגיעה מסויימת בעיסוקו של המבקש. אל מול אלו קיים הצורך בשמירה על הציבור, ובמניעת המסוכנות העולה מהשימוש שמבוצע בכלי הרכב. מניעת מסוכנות זו, בנסיבות האמורות, ולנוכח העובדה שהמבקש לא נקט בפעולה ממשית כלשהי למניעת העבירה, גוברת ומכריעה. המבקש אף לא הציג אסמכתאות לנזקים הכלכליים הנטענים על מנת שניתן יהיה לשקול איזון אחר.

בנסיבות אלה, אני דוחה את הבקשה.

זכות ערעור כחוק.

ניתנה היום, י"ג אדר א' תשע"ט, 18 פברואר 2019, בהעדר הצדדים.