

## עמ"ת 49813/09/17 - מדינת ישראל נגד אשר סoiseה הובלות בע"מ

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

עמ"ת 17-09-49813 מדינת ישראל נ' אשר סoiseה הובלות בע"מ

בפני כבוד השופט עמי קובי  
עוררים מדינת ישראל  
נגד אשר סoiseה הובלות בע"מ  
משיבים

ב"כ העוררת: עוה"ד עדן צץ, נאשד קאדרי ואמיר מלכה

ב"כ המשיבה: עוז"ד גלית בלו

### החלטה

1. כאשר רכב הכלול גורר (משאית) וגורר (עגלה) נושא כארח המשקל של הגורר עולה על המותר, האם ניתן לאסור שימוש בגורר בלבד, או גם בגורר? זו השאלה המרכזית הדרישה הכרעה בערר זה.

### רקע והחלטת בית המשפט קמא

2. ערך על החלטת בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה (כב' השופט טל פרוי) מיום 19.9.17 לפיה בוטל איסור שימוש מנהלי על גורר.

בית המשפט קמא דין בבקשת לביטול צו איסור שימוש מנהלי במשך 30 ימים שהוטל על ידי משטרת ישראל על רכב שמספרו 15-930-58 (להלן: "הגורר") ועל גורר שמספרו 15-654-77 (להלן: "הגורר").

3. ביום 7.9.17 נעצר מר ישיב ולדיסלב בעודו נהוג ברכב אליו מחובר הגורר, ונמסרה לו הזמנה לדין וכותב אישום המציין כי הוא נהג ברכב והוביל בו מטען משקלו הכללי של הרכב הינו 32,160 ק"ג, העולה על המשקל הכללי המותר של הרכב שהוא 25,000 ק"ג, עבירה בגיןodon לתקנה 85(א)(5) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "תקנות התעבורה").

4. בית המשפט קמאקבע כי עיון בנסיבות הדוח מלמד כי השוטר לקח את הגורר (משאית) והגורר (עגלה) לשיקילה, כאשר על סמך תעודה השיקילה, הגורר חרג חריגה של **28.64%**, ואילו הגורר חרג חריגה של **6.438%**. צוין כי לגורר לא נרשם דוח על חריגה זו, ובזמןה לדין בכתב האישום צוין מספר הרכב כמספרו של הגורר, ואולם בתיאור העבירה צוינו נתונים הקשורים למשקלו של הגורר.

חרף האמור, נאסרו לשימוש שני כלי הרכב, דהינן הגורר והגורור, וזאת על אף שמשקל הגורר כלל אינו מכך סמכות לאסור על שימוש ברכב.

5. בית המשפט קמא קבע כי אין ולא יכול להיות חולק כי עסקין בשני כלי רכב שונים, הנושאים מספר רישיון פרט ועצמאי, אשר מחויבים לעמד בבחן רישיון שנייה כל רכב אחר. נקבע כי המשיבה שוקלת כל אחד מהרכבים בנפרד, רושמת צווי איסור שימוש לכל רכב בנפרד, מציגה תעוזות שקיים לכל רכב בנפרד, כאשר כל אחת מתעוזות השキילה מצינית את מספר הרכב, ולעומת זאת עותרת המשיבה שבית המשפט יראה את שני הרכבים כיחידה אחת. בית המשפט קבע שמדובר בשני כלי רכב, כאשר הגורר חרג מהמשקל המותר בדרגה אשר אינה מאפשרת לכל מטען צו איסור שימוש כנגדו. עוד קבע בית המשפט כי בנוגע למסוכנות הנש��ת הנהוג, הרי שקיים המשטרה החזיר את רישון הנהוג לידי הנהוג, ולא פסל אותו מנהלית, משמע גם קצין המשטרה היה סבור כי לא נש��ת הנהוג מסוכנות בדרגה צו, המצדיקה את פסילת רישונו.

בית המשפט קמא קבע כי צו איסור השימוש לגורר מוצדק לאור החירגה הגבוהה של מעל 28%, אך אין מקום לקבל את פרשנות המשיבה (המבקשת בבית המשפט קמא) על פייה יש לעורך ממוצע של חריגת המשקל בגין הגורר לגורר, שכן זו לא הייתה כוונת החוקן.

לפיכך, ביטל בית המשפט קמא את איסור השימוש על הגורר. הגורר נותר מושבת.

#### **טייעוני הצדדים**

6. לטענת ב"כ העוררת,עו"ד עדין צץ, נאשד קאדרי ואמיר מלכה, סמכות השוטר לאסור שימוש במשאית (גורר) נסמכת על העובדה כי יש לראות במשאית ובגורור כיחידה אחת הנעה בכיביש. לטענת העוררת שגה בית המשפט קמא בפרשנותו לסעיף 1 להגדרת רכב, בכך שהפריד בין שני כלי הרכב הגורר והגורור, וזאת לאור כך שלכל כלי רכב יש מספר רישיון פרט ועצמאי, ובהתאם על כך קבע בית המשפט קמא שהנים שני כלי רכב נפרדים לנושא השבתתם. אמןם לכל כלי רכב יש מספר רישיון פרט כדי לבדוק את תקינותם לנوع בבטחה בכיבשים, וכן מדובר בכל כלי רכב הנינתיים לשימוש בכמה אופניים, לדוגמה הגורר יכול להיות כלי רכב עצמאי ללא גורר, עם גורר, או עם גורר אחר, ועל כן משרד הרישוי מבצע בדיקת תקינות לרכבים הללו באופן עצמאי. לעומת זאת, גורר בלבד אינו יכול כלל להיות כלי רכב עצמאי ללא גורר, ומכך לא ניתן לעשות את ההפרדה ולומר כי מדובר בשני כלי רכב נפרדים. הגורר אינו רכב מנועי ואין יכול לעמוד בפני עצמו.

טענת העוררת שגה בית המשפט קמא בכך שקבע כי יש להתייחס לנגרר ולגורר בנפרד בכל הקשור לחריגת המשקל, אלא יש להתייחס אליהם מכלול אחד ביצוע עבירה, וברור לכל שבהעדר הרכב המסחרי המוביל, לא הייתה מתבצעת כלל העבירה. לפיכך, פרשנותו של בית המשפט קמא גורמת למצב שבו "חוטא יוצאה נשכר".

העוררת נסמכה על החלטת בית המשפט המחויז בנצחת בע"ח 11437-09-17 מיום 10.9.17, אשר קבע כי לעניין המסוכנות, הרי שפטנציאל הסיכון הגלום בחירגת המשקל הינו בעיקר בהשש מפני אבדן שליטה ברכב המועמס יתר על המידה. עוד נסמכה העוררת על ההחלטה בית המשפט המחויז בחיפה בע"פ 2595/07 כי מגבלות המשקל שנקבעו לכלי הרכב נקבעו על מנת להבטיח שליטה מלאה בכל כלי הרכב, וחירגה מגבלות המשקל שנקבעו לכלי הרכב, עלולה לפגוע ביכולת לבلوم את הרכב, ביכולת היגיון ועוד. לפיכך, לטענת העוררת ברור כי ככל שבסנה חריגת משקל ברכב הגורר הרי שיכולת השליטה ויכולת היגיון של הרכב הגורר והגורר נפגעים, ולכן יש להשבית גם את הרכב הגורר. עוד הפניה העוררת להחלטת בית משפט השלום

لتעבורה בחדרה (כב' השופט מיכל דוידי) בבא"ש 17-07-6138, אשר קבעה כי כאשר משקל היתר מיוחס "לעגלה" קרי הגורר, ואין מיוחס ל"סוס" קרי הגורר, אין מקום לקבוע כי "הסוס" לא ביצע עבירה. לטענת העוררת, במקרה של חרגת משקל בגין, יש להשבית הן את הגורר והן את הגורר, וזאת משום שמדובר בסיכון אשר נוצר כתוצאה מביצוע העבירה, הוא סיכון של המכול, שהרי הגורר אינו יכול לנوع בלבד, אלא הגורר.

העוררת הדגישה כי כאשר המשקל העודף הוא של הגורר, ראוי להשבית גם את הגורר.

7. לטענת ב"כ המשיבה, עוז'ד גלית בלו, אין אחידות בטיעון העוררת. מצד אחד מבקשת המדינה לטען כי מדובר ברכב אחד, לעניין ההשבתה, ומצד שני המדינה מחשבת את הסטייה מהמשקל המותר בהנחה מדובר בשני רכבים. ככל שרואים את שני כלי הרכב, הגורר והגורר, הרכב אחד, הרי שבמקרה דן מדובר בסטייה פחותה מהטיה אשר מצדיקה איסור שימוש ברכב.

על פי החוק, איסור שימוש ברכב הינו כאשר קיימת סטייה העולה על 15% מהמותר בחוק, ובמקרה דן באופן ברור וחידש משמעותו לגבי המשאית לא מתקייםasisod העובדתי הנדרש להוכחת האשמה בעבירה של משקל עודף בטוויה הסטייה הנדרש המسمיך את המשטרה לאסור שימוש ברכב.

טענת ב"כ המשיבה, סעיף 57 (א) לפיקוד התעבורה, אינו מתייחס לרכב מחובר, אלא לרכב באופן עצמאי, ולכן יש לבחון כל כלי הרכב בלבד.

בתקונה 85(ב) קיימת התיחשות מפורשת למקרה שבו ניתן להתייחס לכלי הרכב מחוברים כאלו רכב אחד, וזאת כאשר הם מוביילים מטען שמחמת אורכו אין אפשרות להובילו ברכב אחד. מכאן, שכאשר מחוקק המשנה ביקש לראות שני רכבים אחד, הוא קבע זאת במפורש. לכן, אין אף אפשרות לראות את שני הרכבים כרכב מחובר. עוד טענה המשיבה, כי העוררת ביצעה שתי שקלות נפרדות, ולאחר מכן ביצעה שני שימושים נפרדים, אחד לכל כלירכב, אך שראתה אותם מלכתחילה כשני כלירכב נפרדים, ואין מקום לאפשר לעוררת לאחוז במקל בשני קצוטוי.

## דין ומסקנות

8. תקונה 85(א)(5) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "תקנות התעבורה") קובעת את האיסור להוביל מטען במשקל העולה על המותר, כדלקמן:

"לא יוביל אדם מטען ברכב או עלייו ובעל רכב או מושב שליטה עליו לא יניח ולא ירש להוביל מטען ברכב או עליו אלא אם כן מבנה הרכב, על כל חלקיו ואבزارיו, מתאים להובלת המטען בביטחון וכאשר -

(5) המשקל הכללי של הרכב והמטען המוביל בו לא יעלה על המשקל הכללי המותר ועל המטען המורשה לפי רישיון הרכב; והעומס על הסרנים לא יעלה על העומס המרבי שנקבע לפי תקנות אלה או בידי יצרן הרכב, לפי הנמור יותר".

9. סעיף 57 א' (א) (1) לפיקוד התעבורה [נוסח חדש] (להלן: "הפקודה") מסמיך את המשטרה להורות על איסור מנהלי לשימוש ברכב, כדלקמן:

"מצא שוטר, לאחר שקיומו של רכב מסחרי, כי הוביל אדם מטען ברכב כאשר משקלו הכללי של הרכב והמטען המוביל בו עולה על המשקל הכללי המותר לפי רישיון הרכב, רשאי הוא

למסור לנוגה הودעה האוסרת את השימוש ברכב (להלן - הודעת איסור שימוש) לתקופה של 30 ימים, ואם במהלך שלוש השנים האחרונות נמסרה הודעת איסור שימוש באותו רכב לפי סעיף זה, או שניתן לגביו צו איסור שימוש לפי סעיף 57ג - לתקופה של 60 ימים, וליטול את רישוי הרכב".

10. תקנות התעבורה מגדרות בסעיף 1 הן "גורר" והן "גרור" כרכב, ובנוסף מגדרות "רכב מחובר" ככולל רכב מנועי וגורר, כדלקמן:

"גורר" - רכב מנועי מסחרי המותקן ומועד לגרירת גורר, ומצוין ברישוי הרכב גורר;

"גורר" - רכב שאינו רכב מנועי, המועד לפי מבנהו להיגרר על ידי רכב מנועי אחריו, בין שהוא משמש ובין שאינו משמש להובלה, למעט רכב צדי;

"רכב מחובר" - רכב מנועי שמצויר אליו גורר;

כלומר, על-פי תקנות התעבורה "גורר" הינו רכב. אין אף חולק כי גורר הינו רכב בעל מספר רישוי נפרד ועצמאית אשר מחייב לעמוד ב מבחון רישי, ככל רכב אחר. בנוסף, "גורר" הינו רכב מנועי. כאשר מצטרפים גורר לגורר, השניים יחדיו מהווים רכב מחובר.

אף פקודת התעבורה אשר מגדרה בסעיף 1 מהו רכב, קובעת כי "גורר" הינו "רכב", כדלקמן:

"רכב" - רכב הנע בכוח מיכני או הנגרר על ידי רכב או על ידי בהמה, וכן מכונה או מיתקן הנעים או הנגררים כאמור, לרבות אופניים ותלת-אופן, ולמעט רכב אשר התחבורה פטר אותו בצו מהוראות פקודה זו כלן או מקצתן".

11. סעיף 57 א' לפוקודה נוקט בלשון יחיד ומתיחס לרכב, ולמשקל המותר לפי רישוי הרכב, אך שניכר כי הסעיף מתיחס להשבחת כל רכב בנפרד, כאשר הגורר הוא רכב, והגורר הוא רכב נפרד.

12. בהקשר זה ראוי להציג כי תקנה 85(א)(5) לתקנות התעבורה מתיחסת למונח "רכב" ולא למונח רכב מנועי, כאשר על פי סעיף ההגדרות "גורר" הינו רכב, שאינו מנועי. ככלומר, על פי התקנות "גורר" הינו רכב. מכאן שטענת העוררת לכך שהגורר אינו יכול להיות כלי רכב עצמאי ללא גורר אינה מתישב עם לשון החוק, אשר תקנה 85 (א)(5) אינה מוגבלת ל"רכב מנועי", אלא לכל רכב, ככלומר לרבות רכב שאינו מנועי.

13. סבורני כי כפי שקבע בית המשפט קמא (בתיק זה וכן בבא"ש 4888-04-17 ע.א.מ. **הובלות 2016 בע"מ נ' מדינת ישראל** (30.7.17)) העוררת אינה יכולה לאחוז בחבל בשני קצוטו: מחד גיסא להתיחס לגורר ולגורר ככל שני כלי רכב נפרדים לצורך שקיותם, כך שדי בכך שאחד מהם חריג מהמשקל המותר ביותר מ- 15% כדי להצדיק את השבחתה, ומайдך גיסא להתיחס לגורר ולגורר ככל שני כלי רכב אחד לעניין השבחתם, כך שהשבחת הגורר מobile מלאיה להשבחת הגורר, אף אם זה לא חריג ממשקלו.

סבירוני כי קיימת אפשרות לראות בגורר ובגורר ככלי רכב מחובר אחד וכמכלול אחד, ואולם במקרה זה יש להתייחס למשקל הכלול של שני רכבי המכלול, הגורר והגורר ביחד, ולא ניתן לבסס את עילת איסור השימוש על חריגת משקלו של אחד מהשניים בלבד.

כך תקנה 314 (א) לתקנות התעבורה אשר קובעת את המשקל הכלול של כל רכב מבחינה בין מספר מצבים

שונים, לרבות רכב מנועי (גורר), גורר, ו"רכב מחובר" אשר כולל רכב מנועי שמצויר אליו גורר. כאשר מדובר ברכב מחובר, קובעת תקנה 314(א)(3) את המשקל המרבי של הרכב המחובר כולם. להלן מספר דוגמאות של משקלים מתיוך תקנה 314:

- (א) לא עליה המשקל הכולל המותר של כל רכב כמפורט להלן על המשקל שצווין לצד כל אחד מהם:

קילוגרמים

(1) **רכב מנועי, כמעט רכב כאמור בפסקה (2) ובכפוף לאמור בפסקה (3)**

...

|        |                 |
|--------|-----------------|
| 25,000 | (ב) בעל 3 סרנים |
|--------|-----------------|

(3) **רכב מחובר**

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

|        |  |
|--------|--|
| 43,000 | (ד) רכב מנועי בעל 3 סרנים שמצויר אליו גורר בעל 2 סרנים |
|--------|--|

...

|        |  |
|--------|--|
| 50,000 | (ו) רכב מנועי בעל 3 סרנים שמצויר אליו גורר בעל 3 סרנים |
|--------|--|

(4) **גורור**

|        |                 |
|--------|-----------------|
| 18,000 | (א) בעל 2 סרנים |
|--------|-----------------|

|        |                 |
|--------|-----------------|
| 25,000 | (ג) בעל 3 סרנים |
|--------|-----------------|

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

עיוון בדוגמאות לעיל מעלה כי המשקל המרבי של "רכב מחובר" כולל את המשקל הכולל של הרכב המנועי והרכב הגורר. כלומר, על פי גישה זו ניתן לראות ברכב הגורר והגורר ייחדיים כרכב מחובר, וזאת יש לבחון האם המשקל הכולל של כל הרכיב המחובר חרג מעל המותר באופן אשר מצדיק את השבתתו. ואולם, העוררת לא אימצה פרשנות זו, אלא ביקשה להשבית את הגורר על סמך חריגת המשקל של הגורר בלבד, ולא על סמך חריגת המשקל של הרכיב המחובר.

כלומר, בהתייחס לתקנה 314, סבורני כי ככל שהגורר חרג משקלו מעבר למותר, יש להשבית את הגורר; ככל שהגורר חרג משקלו מעבר למותר, יש להשבית את הגורר; ככל שהרכיב המחובר, אשר כולל את הגורר והגורר גם יחד, חרג משקלו הכולל, יש להשבית את הרכיב המחובר כולם. כל זאת בכפוף לכלל לפיו חריגת משקל הינה כאשר מדובר במשקל עודף של 15% ומעלה (עבירה מסווג הזמנה לדין).

תקנה 314 (א) בכל הנוגע לרכב מחובר קובעת כי "האמור בפסקה זו יחול נסף על האמור בפסקאות (1) ו-(4)". כלומר, הן הגורר, והן הרכיב המחובר, צריכים לעמוד כל אחד בנפרד, בדרישות החוק (ראו והשוו בא"ש 2853-07-17 **הובלות אלנאבל בע"מ נ' מדינת ישראל**, כב' השופטת שריית זקוביצקי-אורן). ואולם, סבורני כי כאשר המשקל הכולל של הרכיב המחובר הינו תקין, בעוד שקייםת חריגת משקל בגורר או בגורר, אזי הסנקציה המידיתית וההולמת, הינה של השבתת אותו רכב, גורר או גורר, אשר משקלו חרג מן המותר, בבחינת "רכב בחטאו יושבת".

סבירוני כי ככל שמתיחסים לגורר ולגורר כאלו שני רכבים נפרדים, ובוחנים בנפרד את משקלו של

כל אחד מהם, הרי שיש להשבית את הרכב אשר חורג מהמשקל. ככל שמתיחסים לגורר וגורור כאלו רכב מחובר אחד, הרי שיש לבחון את משקלו הכלול של הרכב המוחובר, ולהשבית את הרכב המוחובר, ככל שהוא חורג ממשקלו הכלול. ואולם, אין סבירות כי יש מקום באוותה נשמה לראות את הגורר והגורור כרכבים נפרדים לעניין שקלתם, וכרכב אחד לעניין השבתתם.

הפרשנות לשאלת מהו "רכב" לעניין ההשבתה ולעוני השקליה צריכה להיות זהה, כך שהרכב אשר משקלו נבדק ונמצא בחריגת (גורר, גורר או רכב מחובר) הוא הרכב אשר יושבת, ולא אחר. סעיף 57 א' (א)(1) לפקודת התעבורה אשר מסמיך את המשטרת להורות על איסור מנהלי לשימוש ברכב, קובע את הסמכות למסור לנגה הודעה אשר אוסרת את השימוש ברכב, כאשר הרכב הינו אותו רכב אשר משקלו עולה על המשקל הכלול המותר. מכאן, שעל פי עקרון החוקיות אין הצדקה להשבית את הרכב הגורר, בגין "חטאו" של הגורר, וככל שמשקלו של הרכב המוחובר אינו בחריגת.

15. בכל הנוגע לטענת העוררת לפיה ביטול השבתת הגורר מובילה לכך שחותט יצא נשכר, סבורני כי לא ניתן לקבל את הטענה. כאשר קיימת חריגת מעיל המותר הן בגין גורר ובן בגין גורר, אז ככל יוישבו הן הגורר והן הנגרר. כאשר קיימת חריגת רק באחד הרכבים, הגורר או הנגרר, ככל יוישבאותו רכב שבו בוצעה החריגת. בכך אין חוטא יוצא נשכר, אלא הסנקציה מותאמת והולמת את ההפרה ואת החוק. דזוקא השבתת שני הרכבים, הגורר והגורר, הן במקרה שבו הגורר חרג מהמותר, והן במקרה שבו הגורר לא חרג מהמותר, מובילה לכך שלא תהיה הבחנה בסנקציה בין שני המבצעים השונים.

16. אף לעניין המסוכנות, אשר קיימת בכל מקרה של חריגת משקל, סבורני כי יש להבחן בין המסוכנות אשר נגרמת עקב חריגת משקל ברכב אחד בלבד (גורר או גורר), לבין המסוכנות אשר נגרמת בחריגת משקל רכב המוחובר כולו. תקנה 314 לעיל, אשר קובעת תקرتת משקל לרכב המוחובר מקיים חזקה שכאשר קיימת חריגת משקל ברכב המוחובר כולו, הרי שקיימת מסוכנות ברכב כולו. כאשר חריגת המשקל היא בגין גורר או בגין בלבד, מובן הדבר שעדיין קיימת מסוכנות לגבי יציבותו, ואולם יש לאזן מסוכנות זו אל מול עקרון החוקיות ומילויו המפורש.

17. העוררת הסתמכה בטיעוניה על החלטות בית המשפט המחויז בחיפה, כב' השופט י' כהן, בע"פ (מח' ח' 2595/07 **חוטבא נ' מדינת ישראל** (1.10.07)), ואולם סבורני כי אין בה החלטה זו כדי לסייע לעוררת, הויל ובאותה החלטה נקבע במפורש שיש לראות את הגורר והגורר שני כל רכב, כאשר "איסורי המחוקק להוביל משקל עודף ברכי רכב, חלים אפוא בנפרד על כל אחד מבלי הרכב שהמערער נаг בהם". כמובן, ההחלטה זו דזוקא מתיישבת עם הגישה לפיה מדובר בשני כל רכב נפרדים, ומכאן שיש לבחון את חריגת המשקל של כל כל רכב בנפרד, כעילה להשבתו. מミילא אותה החלטה נגעה לפסילת רישיון נהיגה ולא להשבחת רכב.

18. אכן, כפי שנקבע ברע"פ 11/1286 **אמברם נ' מדינת ישראל** (19.10.12): "במציאות הקשה השוררת בכבישי ארצנו, בה מקיפים את חייהם אזרחים רבים, ראוי שbattery המשפט יעשו שימוש באמצעותם אכיפה המאפשר לאסור שימוש ברכב, כפי שהთווה המחוקק". ואולם, לא ניתן לזנוח את הסיפה של הדברים, לפיה יש לעשות כן "כפי שהთווה המחוקק" ולא תוך חריגת מהאמור בחוק או בתקנות.

19. מנגד, לא שוכנעתי מטענות המשיבה, לפיה לא קיימת סמכות לראות את שני הרכבים כרכב מחובר אחד, אף במקרה שהרכב המוחובר חרג מהמשקל הכלול. אכן, במקרים מסוימים בתקנות התקיחס המחוקק במפורש לאפשרות לראות שני כל רכב מחוברים כרכב אחד (למשל, תקנות 85(ב) ו-

50), ואולם אין סבור כי יש בכך ממשום הסדר שלילי. דוקא תקנה 314 אשר עוסקת במשקל המותר של הרכב מחומר, רלוונטי לפרשנות הדרישה כאן, וזאת הואיל ועסוקין בחרגות משקל, ותקנה זו מאפשרת לראות בגורר וגורר כרכב אחד. מכאן סבורני, כאמור לעיל, כי ניתן לראות בגורר וגורר כרכב מחומר אחד, ובלבד שההתיחסות לכך תהיה הן בסוגיות המשקל והן בסוגיות איסור השימוש.

#### **הדעת השונות בפסקה**

נתתי דעתך לכך שבפסקת בית המשפט לטעורה אף בבית המשפט המוחזים קיימות דעות לכך ולכאן בסוגיה זו, וטרם נקבעה הלכה בנושא זה בבית המשפט העליון.

כך למשל, היו מותבים אשר סברו שאין הצדקה להשבחת הגורר בגין חריגת משקל של הנגרר:

כב' השופט טל פרץ בבא"ש (פ"ת) 17-04-4888 **ע.א.מ. הובלות 2016 בע"מ נ' מדינת ישראל** (30.7.17). כב' השופט פרץ קבע כי המדינה אינה יכולה לעשות דין לעצמה ולבחור לעיתים כי מדובר יהיה ברכב אחד ולפיכך ניתן להשבית את הגורר והגורר, ולעתים תטען כי מדובר בשני כלי רכב, כאשר כל אחד מהם עומד ברשות עצמו. לא בצדינשקל כל אחד מהם בנפרד.

כב' השופט ליאת שמיר הירש (אשד') בבא"ש 17-08-10737 **עבידיה נ' מדינת ישראל** (17.9.17) (החלטה זו שונתה בערעור לבית המשפט המוחזוי בbaar שבע). כב' השופט ליאת שמיר הירש קבעה כי הוראות החוק מתיחסות לגורר כללי רכב נפרד ועצמאי, ומשכך נשמטה האפשרות לאסור שימוש במשאית אך בשל תפקידה כגורר, וכן כי לא ניתן לראות בהוראת סעיף 57 א' ככך המתיחסת לרכב מחומר.

כב' סגן הנשיא יהושע צימרמן בבא"ש 17-08-11716 **מצוני נ' מדינת ישראל** (7.9.17) הctrarף לדעתו של כב' השופט טל פרץ, וקבע כי משהגדיר המחוקק את הרכבים כנפרדים לא ניתן להטיל סנקציה על רכב א' בגין עבירה שנעבירה ברכב ב'. אין חולק כי קיימים אינטראנס ציבורו בהטלת איסור מנהלי על השימוש ברכב במקום בו הרכב נשא משקל העולה על המותר, ואולם יש לעשות כן בגבולות המוגדרים ע"י המחוקק ותו לא.

#### **מנגד קיימים מותבים אשר פסקו כגישת העוררת כך למשל:**

בע"ח (מח' ב"ש) 43526-09-17 **מדינת ישראל נ' עבידיה** (27.9.17) קיבל כב' השופט יואל עדן את עrrה המדינה, במקשה שבו הגורר חרג ממשקל המותר, ואילו משקל הגורר היה תקין, וקבע כי יש להוtier בתוקף את הודעת איסור השימוש ברכב, הן של הגורר והן של הגורר. בית המשפט קבע כי הפרשנות של הביטוי "רכב מסחרי" ושל הביטוי "רכב" במסגרת סעיף 57 א' (א)(1) הינה כי יכול להיות זה הגורר, יכול להיות זה הגורר, יכול להיות אלה שניהם יחד. הובלה של מטען אינה מתבצעת באמצעות גורר בלבד, אלא באמצעות הגורר והגורר גם יחד, בלבד הגורר, בלבד חיבורו לגורר, לא יכולה לקום עבריה, ולא יכולה לקום הסמכות לאסור שימוש. עוד נקבע כי סעיף 57 ב'(ב)(2) עניינו במילויו ברכב, ופעל בוגיגוד להוראות בעל הרכב. נהוגה יכולה להתבצע רק במשאית, ואם תאמר שרכיב הינו רק הגורר, הרי שלא ניתן לישם הגנה זאת על מצב הדברים שבו הנהג בגורר פעל בוגיגוד להוראות בעל הרכב. אין לומר כי התיחסות לגורר וגורר בנפרד בהקשר מסוים משמעותה החובה להתייחס אליהם בנפרד בכל הקשור שהוא. גם המחוקק לעתים מתיחס לשני כל הרכיב, הגורר והגורר, כיחידות עצמאית לצורכי מסוים, ולעתים מתיחס אליהן

כיחידה אחת לצורך אחר, כאשר הקביעה אם מדובר ביחידה אחת או בשתי יחידות, עניינה להקשר הדברים. עוד נקבע כי ה指挥 של הפרשנות לאוטו כל' רכב אשר המשקל הכללי שלו בלבד היה מעבר למותר, אינו מתיישב עם ההקשר החקיקתי, וגם אינו מתיישב עם תכלית החוק.

כבי השופט מיכל דוידי (חד') בבא"ש 6138-07-17 **קבעה נ' מדינת ישראל** (6.8.17) קבעה כי במקורה של חריגת משקל של הגורר בלבד, יש להשבית הן את הגורר והן את הגורר. זאת ממשום שהגורר "העגלה", המחברת "לסוס" אמורה להיות בעלת משקל מרבי מסוים, ואין להעישה מעבר לכך, שכן הדבר משנה את כל נקודות האיזון של כל' הרכב, אשר משעה שחויבו ייחדי, שני חלקיו, אחד הם.

בבא"ש 2853-07-17 **הובלות אלנובאיי בע"מ נ' מדינת ישראל** (19.7.17) קבעה כבי השופטת שרתית זוכביצקי-אוריה, כי כאשר רק הגורר נשא משקל החורג מהמשקל המותר, ואילו משקלו של הגורר היה תקין, וגם משקלו של הרכב המחבר (גורר וגורר) היה תקין, הרי שהמשקל העודף של הגורר גורם לאי יציבות הרכב המחבר, יש מקום להשבית את הגורר והגורר.

#### סוף דבר

.21. בסיכוןו של דבר סבורני כי כאשר קיימת חריגת משקל בגין, יש להשבית את הגורר; כאשר קיימת חריגת משקל בגין, יש להשבית את הגורר; כאשר יש חריגת משקל ברכב לחבר, הכול גורר גם יחד, יש להשבית את הרכב המחבר, קרי: את הגורר והגורר גם יחד. כאשר החריגה היא רק בגין או רק בגין, ללא חריגה במשקל הכללי של הרכב המחבר, הרי שאין מקום להשבית את החלק שלא הייתה בו חריגת משקל, בבחינת "רכב בחטאו יושבת".

כל זאת בכפוף לכלל לפיו חריגת משקל הינה כאשר עסוקין במשקל עודף של 15% ומעלה (עבירה מסווג הזמן לדין).

.22. בנסיבות המקורה דנן, העוררת לא טענה כי יש להוראות על איסור השימוש מכוח החישוב הכללי של הרכב המחבר, וממילא נושא זה לא התברר בבית המשפט קמא, הרי שבשלב זה אין מקום לקבוע ממצאים בנושא זה.

.23. אשר על-כן, העරר נדחה.

מציאות בית המשפט תמציא החלטה זו לצדים.

ניתנה היום, ה' כסלו תשע"ח, 23 נובמבר 2017, בהעדך  
הצדדים.