



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

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פלייט

עפ"ת 70635-07-18 עפ"ת 70655-07-18

תיק חיצוני: מספר תיק חיצוני

לפני כבוד השופטת תמר שרון נתנאל

המערערים

סגס וליד עבדאללה עבדאללה

שניהם ע"י ב"כ עוה"ד רויטגרונד

נגד

מדינת ישראל ע"י עוה"ד דאמון

המשיבה

החלטה

1. לפני שני עררים שאוחדו, המתייחסים לשתי החלטות שניתנו על ידי בית משפט השלום לתעבורה בחדרה (כבוד השופטת רקפת סגל-מוהר), במסגרת בקשות לביטול החלטות שניתנו על ידי משטרת ישראל, בשל משקלו של רכב מסוג סמי-טריילר (להלן: "**הרכב**"), הכולל "**סוס**" (מ.ר. 15-619-39) ו"**גרור**" (מ.ר. 900-101-10), הנמצא בבעלותו של מר עבדאללה עבדאללה (להלן: "**הבעלים**") ובו נהג מר סגס וליד (להלן: "**הנהג**"), כדלקמן:

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

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

2. ביום 24/7/18, נהג העורר ברכב, בכביש 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 דו"ח הזמנה לדין וכתב אישום מס' 98-2-1010046 (מוצג **ע5**, להלן: "**הדו"ח**") ובהמשך, באותו יום, נערך לנהג שימוע וקצין משטרה החליט לפסול את רישיונו, למשך 30 ימים וכן הוצאה הודעת איסור שימוש ברכב (השבתה).

3. ב"כ העוררים הגיש לבית משפט קמא בקשות לביטול הפסילה המינהלית ולביטול ההשבתה, בהן ניתנו שתי ההחלטות המפורטות לעיל - מושא העררים.



החלטת בית משפט קמא

4. בית משפט קמא קבע, כי קיימות ראיות לכאורה לנשיאת משקל חורג, שכן בשקילת הרכב נמצא כי משקלו הוא 63,580 ק"ג, בעוד שהמשקל המותר הוא 50,000 ק"ג, כך שהחריגה מהמשקל המותר היא בשיעור של 27.16%.

עוד נקבע, כי נוכח עברו התעבורתי המכביד של הנהג, הכולל גם הרשעות מאותו סוג, ונוכח הסיכון הגבוה הטמון בעבירה של הובלת מטען חורג, אין להתערב בשיקול דעת הרשות אשר פסלה את רישיון הנהיגה שלו.

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

בית משפט קמא הפנה להוראות סעיף 57 (ב) לפקודת התעבורה, הדנות באחריותו של הבעלים לנהיגת הנהג ולסמכותו של בית משפט לבטל את הוראת איסור השימוש וציין, כי על אף הפגיעה בפרנסתו של הבעלים, האינטרס הציבורי של שמירה על שלום ציבור המשתמשים בדרך צריך שיהא מכריע במקרה זה, בו גילה הבעלים יחס של שוויון נפש לאפשרות של ביצוע העבירה הנדונה, כשהוא עצמו ביצע עבירות דומות לא מעטות במהלך השנים 2015-2017, כפי שעולה מגיליון הרשעותיו.

6. הבעלים לא השיג, בהודעת הערר שהוגשה מטעם הבעלים, על הקביעות הנ"ל של בית משפט קמא, בדבר אחריות הבעלים ושיקול הדעת שלא לבטל את ההשבתה (אם כי בדיון בפניי נטען כי בית משפט קמא לא התייחס 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 שהיא ערכה שגוי, גם הוא.

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

בדיון שהתקיים בפניי (ביום 2/8/18), הסכים ב"כ העוררים, כי הגורר לא נשקל לבד, אלא ביחד עם הגורר וטען, כי הדו"ח נרשם נגד הגורר, בלבד, וכי נכתב בו שהגורר שוקל 63 טון, זאת - על אף שאין לגורר כל יכולת לשאת את המשקל הנטען, אלא הכל נישא 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, יגיע עד ל- 90,000 ק"ג.



8. ב"כ העוררים הדגיש כי מדובר בהליך מינהלי, בו על בית המשפט לבחון את החלטת הרשות בכלים מינהליים, 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 הייתה הרשות להביא בחשבון משקל כולל של 90,000 ק"ג (50,000 ק"ג של הגורר ו- 40,000 ק"ג של הגורר). כן טען, כי את השאלות שהועלו בנוגע למשקל המותר, יש לברר במסגרת התיק העיקרי ולא במסגרת הנוכחית.

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

לדבריו, המסקנה מהאמור בעניין סויסה, 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 הנהג אינו מכביד וכי לא הוכחה מסוכנות, המצדיקה שימוש באמצעים מינהליים. ממילא, כך נטען, אותה מסוכנות, ככל שהיא קיימת, תישאר גם לאחר 30 ימי הפסילה המינהלית.

לעניין השבתת הרכב נטען, גם זאת - רק בדיון בפניי ולא בהודעת הערר, כי על פי התצהיר שצורף לבקשה, הנהג פוטר, כך שהתמלאו תנאי סעיף 57 לביטול ההשבתה של הרכב.

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

כן נטען, כי הפרדה בין הגורר לבין הגורר היא מלאכותית, שכן הגורר אינו יכול לזוז בכוחות עצמו והגורר אינו יכול לשאת משקל של 40 טון (50 טון יחד עם משקל הגורר עצמו). לטענת ב"כ המשיבה, העמסת יתר על הגורר תביא להשבתת מערכות הגורר באופן שעלול לגרום לאיבוד היגוי, ניפוז גלגלים, גרימת תאונת דרכים ויהווה סכנה למשתמשים בדרך. גם כי תקנה 85(א)(5) מדברת על "לפי רישיון הרכב" ולא בהפרדה בין הגורר לגורר ומפנה למשקל הכולל של הרכב.

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



12. ב"כ המשיבה טען, כי מסוכנותו של הנהג, הנוהג מאז 1975, עולה מעברו התעבורתי המכביד, הכולל 106 הרשעות קודמות, כאשר משנת 2014 ועד היום הוא הורשע ארבע פעמים בנסיעה ברכב שמשקלו הכולל עולה על הנדרש, תוך שהפנה אל רע"פ 6628/17 חברת וואליד נ' מדינת ישראל וכי אין להתערב בשיקול דעת הרשות לפסלו ל-30 ימים.

דין ומסקנות

13. לאחר שענייני בחומר שהובא בפניי, בפקודת התעבורה ובתקנותיה ובפסיקה הרלבנטית, ולאחר ששקלתי את טענות הצדדים, הגעתי למסקנה כי יש לדחות את שני העררים.

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

14. תחילה אציין, כי אני דוחה את הטענה לפיה הדו"ח נרשם רק לגורר. בדו"ח נכתב, במפורש, כי: "הובל נתמך שמספרו 90010101", ובגוף הדו"ח נכתב כי ברכב הנ"ל הובל מטען במשקל כולל של הרכב 63,580 ק"ג, כך שברי כי הדו"ח מתייחס לגורר וכן לגורר.

גם את הטענות, כי המשקל הכולל המותר, הוא חיבור שני המשקלים הכוללים הרשומים בכל אחד מהרישיונות של הגורר והגורר - **ע/1** ו- **ע/2** וכי חריגה במשקל הגורר אינה מאפשרת השבתה של הגורר, בנוסף להשבתת הגורר, לא אוכל לקבל.

לטעמי, עיון ברישיון הגורר וברישיון הגורר, כמו גם בפקודת התעבורה ובתקנותיה, מעלה, כי טענות ב"כ העוררים אינן סבירות ואינן עולות בקנה אחד עם הוראות התקנות ועם תכליתן.

15. אכן, מפסקי הדין אליהם הפנו הצדדים ומפסיקה נוספת עולה, כי בתי המשפט נחלקו בשאלה האם יש להפריד בין הגורר לבין הגורר, כך שאם רק הגורר "חטא", היינו - אם החריגה היא רק במשקלו של הגורר ולא במשקלו של הגורר, לא ניתן להשבית את הגורר, או שמא די בחריגה במשקלו של הגורר, כדי שהרשות תהא מוסמכת להשבית גם את הגורר.

16. ההוראות בדבר איסור הובלה של משקל מעל למותר וסמכות הרשות לאסור שימוש ברכב, מצויות בסעיף **85(א)(5)** לפקודת התעבורה הקובע איסור על הובלת ממטען "**ברכב או עליו**", אם "**המשקל הכולל של הרכב והמטען המובל בו לא יעלו על המשקל הכולל המותר ועל המטען המורשה לפי רישיון הרכב...**". וכן בתקנה **57א.(1)** לתקנות התעבורה, הקובעת: "**מצא שוטרי, לאחר שקילתו של רכב מסחרי, כי הוביל אדם מטען**



ברכב כאשר משקלו הכולל של הרכב והמטען המובל בו עולה על המשקל הכולל המותר לפי רשיון הרכב, רשאי הוא למסור לנהג הודעה האוסרת את השימוש ברכב (להלן - הודעת איסור שימוש) לתקופה של 30 ימים... (ההדגשות, כאן ובהמשך, אינן במקור).

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

משקל עצמי - 9320.

משקל כולל - 50000.

משקל מורשה - 40680.

המשקלים הרשומים (בקילוגרמים) ברישיון הגרור המכונה ברישיון "נתמך רכין", הם:

משקל עצמי - 7400.

משקל כולל - 40000.

משקל מורשה - 32600.

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

נפנה, תחילה, אל סעיף 1 לפקודה, המגדיר את המונחים "רכב" ו"רכב מנועי":

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

"רכב מנועי" - רכב המונע בכוח מיכני מכל צורה שהיא, ולרבות תלת אופנוע ואופנוע עם רכב צדי או עם גרור או בלעדיהם ולמעט רכב הנגרר על ידי רכב מנועי".

מיום 3.3.1993

תיקון מס' 31

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

החלפת הגדרת "רכב מנועי"

הנוסח הקודם:

~~"רכב מנועי" — רכב המונע בכוח מיכני מכל צורה שהיא, ולרבות אופנוע עם רכב צדי או עם גרור או בלעדיהם, תלת אופנוע וכן אופניים או תלת-אופן עם מנוע-עזר, אך למעט רכב הנגרר על ידי רכב מנועי;~~



תקנות התעבורה נדרשו (בתקנה 1) גם להגדרת המונחים "גורר" ו"גרור", "נתמך" ו"תומך" "רכב מורכב" ו"רכב מחובר", כדלקמן:

"גורר" - רכב מנועי מסחרי המותקן ומיועד לגרירת גרור, ושצוין ברשיון הרכב כגורר."

"גרור" - רכב שאינו רכב מנועי, המיועד לפי מבנהו להיגרר על ידי רכב מנועי מאחוריו, בין שהוא משמש ובין שאינו משמש להובלה, למעט רכב צדי."

"נתמך" - גרור הבנוי כך שחלקו הקדמי נח על תומך."

"תומך" - רכב מנועי המיועד לתמוך ולגרור נתמך."

"רכב מורכב" - תומך שמצורף אליו נתמך."

"רכב מחובר" - רכב מנועי שמצורף אליו גרור."

19. הרכב במקרה דנן הוא "**רכב מורכב**" כהגדרתו לעיל, שכן הוא מורכב מגורר (ה"סוס"), המוגדר, במפורש, ברשיון הגורר כ"**משא תומך**" וכן מגרור המוגדר, במפורש ברשיון הגרור כ: "**נתמך רכין**". אולם, גם אם יטען הטוען כי מדובר ב"**רכב מחובר**", מאחר שהגרור הוא רכב מנועי והגרור מצורף אליו, אין בכך כדי לשנות דבר.

20. תקנה **314** לתקנות התעבורה קובעת מהם המשקלים המרביים המותרים, בחלוקה לרכב מנועי; רכב מורכב; רכב מחובר וגרור. לענייננו רלבנטי החלק המתייחס לרכב מורכב (תקנה **314(א)(2)** ו- **314(א)(1)**), אשר הודגשו על ידי, אך למען התמונה השלימה אביא, כאן, במלואם את סעיפי משנה (א)(1-4) ו- (א)(1):

"

משקל

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

קילוגרמים

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

(א) בעל 2 סרנים למעט אוטובוס

עמוד 6



18,000

תק' (מס')
9תשס"ז-2007

(א1) אוטובוס בעל 2 סרנים

19,000

(ב) בעל 3 סרנים

25,000

(ג) בעל 3 סרנים, כשעל הסרן המניע מותקנים, מכל צד, צמד גלגלים ומתלה אוויר

26,000

(ד) בעל 4 סרנים

32,000

(ה) אוטובוס מפרקי

28,000

(2) רכב מורכב

(א) תומך בעל 2 סרנים שמצורף אליו נתמך בעל סרן אחד 28,000

(ב) תומך בעל 2 סרנים שמצורף אליו נתמך בעל 2 סרנים 36,000

(ג) תומך בעל 2 סרנים שבסרן המניע מתלה אוויר שמצורף אליו נתמך בעל 2 סרנים, שהמרחק בין הסרנים עולה על 1.80 מטרים 38,000

(ד) תומך בעל 2 סרנים שמצורף אליו נתמך בעל 3 סרנים 42,000

(ה) תומך בעל 2 סרנים שמצורף אליו נתמך בעל 3 סרנים עם מתלה אוויר המיועד להובלת מכולה ימית במידות 40 רגל (40 foot ISO) 43,000

(ו) תומך בעל 3 סרנים שמצורף אליו נתמך בעל 2 סרנים 42,000

(ז) תומך בעל 3 סרנים עם מתלה אוויר שמצורף אליו נתמך בעל 2 סרנים

43,000

(ח) תומך בעל 3 סרנים שמצורף אליו נתמך בעל 3 סרנים

48,000

(ט) תומך בעל 3 סרנים עם מתלה אוויר שמצורף אליו נתמך בעל 3 סרנים

50,000



(י) תומך בעל 4 סרנים עם מנוף לטעינה עצמית מאחורי תא הנהג, שמצורף עליו נתמך בעל 3 סרנים, ובלבד שאורך הרכב המורכב לא יעלה על 17,50 מטרים ואורך הנתמך לא יעלה על 12.50 מטרים ושהמרחק מפין הגרירה עד לקצהו האחורי של הנתמך לא יעלה על 10.90 מטרים וקיים סרן היגוי בשלישיית הסרנים שבנתמך 55,000

תק' (מס' 3)

(3) רכב מחובר

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

(א) רכב מנועי בעל 2 סרנים שמצורף אליו גרור בעל 2 סרנים 36,000

(ב) רכב מנועי בעל 2 סרנים שמצורף אליו גרור בעל 2 סרנים עם מתלה אוויר

37,000

(ג) רכב מנועי בעל 2 סרנים שמצורף אליו גרור בעל 3 סרנים 43,000

(ד) רכב מנועי בעל 3 סרנים שמצורף אליו גרור בעל 2 סרנים 43,000

(ה) רכב מנועי בעל 3 סרנים עם מתלה אוויר שמצורף אליו גרור בעל 2 סרנים עם מתלה אוויר 45,000

(ו) רכב מנועי בעל 3 סרנים שמצורף אליו גרור בעל 3 סרנים 50,000

(ז) רכב מנועי בעל 3 סרנים עם מתלה אוויר שמצורף אליו גרור בעל 3 סרנים עם מתלה אוויר 53,000

(ח) רכב מנועי בעל 4 סרנים שמצורף אליו גרור בעל 2 סרנים 50,000

(ט) רכב מנועי בעל 4 סרנים שמצורף אליו גרור בעל 2 סרנים עם מתלה אוויר

51,000

(י) רכב מנועי בעל 4 סרנים שמצורף אליו גרור בעל 3 סרנים 57,000

(יא) רכב מנועי בעל 4 סרנים שמצורף אליו גרור בעל 3 סרנים עם מתלה אוויר



59,000

(4) גרור

(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 גרור המיועד להובלת חומרים מסוכנים

24,000

(להלן - גרור חומ"ס)

לענין תקנת משנה זו יראו שני סרנים בחלקו האחורי של הרכב כצמד סרנים ושלושה סרנים בחלקו האחורי של הנתמך כשלישיית סרנים.

(1א) לא יצורף גרור לרכב מנועי או נתמך לתומך, אלא בצירופים המנויים בתקנת

משנה (א)(2) ו-(3).

21. עיון בתקנה הנ"ל מעלה, במבט ראשון, כי המשקל הכולל המותר אינו מגיע, אף לא באחד מהמקרים, ל- 90,000 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) [הדומים ביניהם] המשקל הכולל המותר של התומך והנתמך (הגרור והגרור) גם יחד, הוא 50,000 ק"ג, כפי שכתוב ברישיון הגורר.

בנוסף, עיון ברישיונות הגורר והגרור מעלה, כי קיימת ביניהם התאמה: על פי רישיון הגורר, המשקל הכולל המותר הוא 50,000 ק"ג, בעוד שהמשקל העצמי של הגורר הוא קרוב ל- 10,000 ק"ג, אליו מצטרף המשקל המורשה (משקל הגורר+הסחורה שעליו). בהתאמה - המשקל הכולל של הגורר הוא 40,000 ק"ג (המשקל העצמי + המשקל המורשה), כך שביחד עם המשקל העצמי של הגורר, מתקבל המשקל הכולל (המרבי) של הרכב המורכב כולו, עם הסחורה שעליו, שהוא 50,000 ק"ג.

לא למותר להדגיש את תקנה **314(א1)** הקובעת, כי אין לצרף גרור לרכב מנועי או נתמך לתומך (היינו - אין "להרכיב" רכב מורכב או רכב מחובר) אלא בצירופים המנויים בתקנות משנה (א)(2) ו-(3), ונמצאנו למדים, כאמור, כי לא ניתן כלל להגיע למשקל 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 המנוגדת למשקלים המותרים על פי התקנות.

אם נחזור, כעת, לסעיף 85(א)(5) לפקודה ולתקנה 57א.(א)(1) לתקנות, ניזכר כי הביטוי האמור, בו שני דברי חקיקה אלה עושים שימוש, הוא: "**המשקל הכולל המותר**" - שהוא המשקל אליו מתייחסת תקנה 314, כאמור ברישא שלה.

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

מאחר שראינו, כי המשקל הכולל המותר, של הרכב המורכב (היינו - הגורר והגרור יחדיו) הוא 50,000 ק"ג, נמצא כי הנתונים שנלקחו בחישוב הרשות והחישוב עצמו נכונים וכי לא נפל כל פגם במעשיה ובתוצאה אליה הגיעה.

24. מאחר שאין חולק, שהגורר במקרה דנן לא נשא משא (ולמעשה - אף אינו יכול לשאת משא), ברי כי החריגה במשקל היא בשל משקלו של המטען שהועמס על הגרור.

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

25. כאמור - בשאלה זו קיימת מחלוקת בין השופטים שדנו בנושא וטרם יצאה הלכה מבית המשפט העליון [ראו התייחסות וסקירה של הדעות השונות, בהחלטתו של כבוד השופט ורדי בעניין סויסה].

לעניות דעתי, ה"חטא" אינו רק חטאו של הגרור, אלא גם "חטאו" של הגורר, אשר גרר אחריו גרור במשקל, אשר הביא את המשקל הכולל של הרכב המורכב, למשקל העולה על המותר בתקנות. לטעמי, סמכויות איסור השימוש המוקנות לרשות, חלות על כל הרכב המורכב - על הגרור ועל הגרור גם יחד.

26. אפרט ואנמק את מסקנתי;

אקדים ואומר כי, בכל הכבוד, אינני סבורה שהמילים "**המטען המובל בו**" האמורות בסעיף 57א(א)(1) לפקודה ובתקנה 85(א)(5) לתקנות, מחייבות פרשנות לפיה סמכות ההשבתה חלה רק על הגרור, אשר המטען שהועמד עליו הביא את הרכב המורכב/המחובר לחריגה מהמשקל הכולל המותר (כפי הנימוק שהובא בעניין מסרי). המילה "**בו**", אשר בביטוי "**המטען המובל בו**", אינה סובלת רק פרשנות אחת, היינו - התייחסות ספציפית לחלק של הרכב עליו מועמס המטען, והיא בהחלט יכולה לסבול פרשנות לפיה מדובר על המטען המובל ברכב כולו, על כל



חלקיו. האפשרות הפרשנית האחרונה, מקבלת משנה תוקף, נוכח התייחסות תקנה 314 לשני החלקים (גורר וגורר) כאל רכב אחד ושעה שאין חולק כי הגורר כלל אינו יכול לשאת מטען, כפי המקרה דנן.

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

27. נקודת המוצא בפרשנות דבר חקיקה היא לשון ההוראה, אך הלשון אינה חזות הכול. ככל שהלשון איננה חד משמעית, אלא ניתנת לפירושים שונים, יש לקבוע את המשמעות המשפטית שיש לתת לדבר החקיקה, על פי התכלית העומדת בבסיסו. [ראו: אהרון ברק פרשנות במשפט כרך ראשון - תורת הפרשנות הכללית 264-258 (1993)].

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

28. תכליתה של קביעת משקלים מרביים לכלי רכב הנושאים מטען ברורה - שמירה על חייהם ועל שלומם של המשתמשים בדרך, שהרי אין חולק, כי משקל יתר גורם לאי יציבות של הרכב כולו 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 לי חריגה ממשקל הגורר, שעה שהגורר והגורר נוסעים על הכביש, כשהם מחוברים ומהווים, בפועל, כלי רכב אחד, כך שחריגה במשקל הגורר משפיעה, ללא כל ספק, על הרכב הגורר, על מערכותיו ועל בטיחות נסיעתו. האם כאשר הגורר, חלילה, אינו יכול לבלום כראוי, או יאבד את יציבותו, בשל משקל יתר שהונח על הגורר ויגרום, חלילה, לתאונת דרכים, נאמר שהאשמה היא בגורר? ש"החטא" הוא חטאו של הגורר? טענה כזו איננה סבירה בעליל ומנוגדת לתכלית הפקודה והתקנות.

הפרשנות לפיה הרשות מוסמכת להשבית את כל הרכב הנוסע בכביש (על שני חלקיו), שעה שהתברר כי משקלו הכולל 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 הראויה והנכונה, המגשימה את תכלית 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 הכולל המותר ל"רכב מורכב" ול"רכב מחובר", באופן הכולל את שני חלקיו - הגורר והגורר יחדיו.



29. כדי לסבר את האוזן אומר, כי הנהג והבעלים של הרכב (ככל שלגבי הבעלים מתקיימים התנאים שבתקנות ובעניין זה לא הוגש ערר) הם אלה האחראים על כך שהגרור לא יועמס במשקל יתר ושהמשקל הכולל של הרכב המורכב (או המחובר) לא יעלה על המותר בתקנות. ה"חטא" אינו חטאו של הגרור, או "חטאו" של הגורר, ה"חטא" הוא חטאם של הנהג ושל הבעלים. הגרור אינו מעמיס את עצמו והגרור אינו נוסע בעצמו.

30. בענייננו מצאתי את פרשנותה של הרשות כנכונה והולמת את לשון דברי החקיקה ואת תכליתם, אולם, מעבר לצריך אציין, כי גם חזקת התקינות המינהלית, ממנה נהנית הרשות, מאפשרת לתת משקל גם לעמדתה הפרשנית של הרשות וכי כאשר מדובר בחקיקת משנה בתחום המקצועי, הנטייה תהא לכבד את הפרשנות של הרשות המינהלית. ראו: דברי כבוד השופט י' עמית בע"א 3847/16 עגלי תל שווק בקר בע"מ נ' מדינת ישראל, משרד החקלאות ופיתוח הכפר (11.3.2018) (שם, פסקה 11ב).

31. סופו של דבר, לאור כל האמור לעיל, לא מצאתי כל פגם בנתונים שנלקחו על ידי הרשות בחשבון, באופן בו נעשה על ידה החישוב, או במסקנה אליה הגיעה ואני מאשרת את החלטות בית משפט קמא.

32. אציין כי, מעבר לטענה הנ"ל בדבר משקל כלי הרכב, העררים, כפי שהוגשו, לא כללו טענות לעניין שיקול הדעת של הרשות בנוגע לפסילה המינהלית או בנוגע להשבתה ורק בדיון שהתקיים בפניי נטענו, בעניין זה, הטענות שפורטו לעיל.

בנסיבות אלה, לא ארבה בדברים ואציין רק, כי גם בעניין זה מוצאת אני, את החלטות בית משפט קמא ואת נימוקיו, נכונים וראויים. אני סומכת ידי על נימוקי בית משפט קמא ואינני 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 בנוכחות הצדדים ומאחר שלאור התוצאה אליה הגעתי, הסיבה בגינה ביקשה המשיבה השמעה, אינה קיימת עוד, אני מבטלת את ההשמעה שנקבעה ליום 7/8/18 ומורה למזכירות להמציא החלטה זו לב"כ הצדדים.

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