

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

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

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

בפני עוררים נגד משיבים
כבוד השופט עמי קובו
מדינת ישראל
אשר סויסה הובלות בע"מ

ב"כ העוררת: עוה"ד עידן כץ, נאשד קאדרי ואמיר מלכה

ב"כ המשיבה: עו"ד גלית בלו

החלטה

1. כאשר רכב הכולל גורר (משאית) וגרור (עגלה) נוסע כאשר המשקל של הגרור עולה על המותר, האם ניתן לאסור שימוש בגרור בלבד, או גם בגורר? זו השאלה המרכזית הדרושה הכרעה בערר זה.

רקע והחלטת בית המשפט קמא

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

בית המשפט קמא דן בבקשה לביטול צו איסור שימוש מנהלי למשך 30 ימים שהוטל על ידי משטרת ישראל על רכב שמספרו 15-930-58 (להלן: "הגורר") ועל גרור שמספרו 77-654-15 (להלן: "הגרור").

3. ביום 7.9.17 נעצר מר ישייב ולדיסלב בעודו נוהג ברכב אליו מחובר הגרור, ונמסרה לו הזמנה לדין וכתב אישום המציין כי הוא נהג ברכב והוביל בו מטען שמשקלו הכולל של הרכב הינו 32,160 ק"ג, העולה על המשקל הכולל המותר של הרכב שהוא 25,000 ק"ג, עבירה בניגוד לתקנה 85(א)(5) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "תקנות התעבורה").

4. בית המשפט קמא קבע כי עיון בנסיבות הדוח מלמד כי השוטר לקח את הגורר (המשאית) והגרור (העגלה) לשקילה, כאשר על סמך תעודת השקילה, הגרור חרג חריגה של 28.64%, ואילו הגורר חרג חריגה של 6.438%. צוין כי לגורר לא נרשם דוח על חריגה זו, ובהזמנה לדין בכתב האישום צוין מספר הרכב כמספרו של הגורר, ואולם בתיאור העבירה צוינו נתונים הקשורים למשקלו של הגרור.

חרף האמור, נאסרו לשימוש שני כלי הרכב, דהיינו הגורר והגרור, וזאת על אף שמשקל הגורר כלל אינו מקנה סמכות לאסור על שימוש ברכב.

5. בית המשפט קמא קבע כי אין ולא יכול להיות חולק כי עסקינן בשני כלי רכב שונים, הנושאים מספר רישוי נפרד ועצמאי, אשר מחויבים לעמוד במבחן רישוי שנתי ככל רכב אחר. נקבע כי המשיבה שוקלת כל אחד מהרכבים בנפרד, רושמת צווי איסור שימוש לכל רכב בנפרד, מציגה תעודות שקילה לכל רכב בנפרד, כאשר כל אחת מתעודות השקילה מציינת 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 כלל מתן צו איסור שימוש כנגדו. עוד קבע בית המשפט כי בנוגע למסוכנות הנשקפת מהנהג, הרי שקצין המשטרה החזיר את רישיון הנהיגה לידי הנהג, ולא פסל אותו מנהלית, משמע גם קצין המשטרה היה סבור כי לא נשקפת מהנהג מסוכנות בדרגה כזו, המצדיקה את פסילת רישיונו.

בית המשפט קמא קבע כי צו איסור השימוש לגורר מוצדק לאור החריגה הגבוהה של מעל 28%, אך אין מקום לקבל את פרשנות המשיבה (המבקשת בבית המשפט קמא) על פיה יש לערוך ממוצע של חריגת המשקל בין הגורר לגרור, שכן זו לא הייתה כוונת המחוקק.

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

טיעוני הצדדים

6. לטענת ב"כ העוררת, עו"ד עידן כץ, נאשד קאדרי ואמיר מלכה, סמכות השוטר לאסור שימוש במשאית (הגורר) נסמכת על העובדה כי יש לראות במשאית ובגרור כיחידה אחת הנעה בכביש. לטענת העוררת שגה בית המשפט קמא בפרשנותו לסעיף 1 להגדרת רכב, בכך שהפריד בין שני כלי הרכב הגורר והגרור, וזאת לאור כך שלכל כלי רכב יש מספר רישוי נפרד ועצמאי, ובהסתמך על כך קבע בית המשפט קמא שהינם שני כלי רכב נפרדים לנושא השבתתם. אמנם לכל כלי רכב יש מספר רישוי נפרד כדי לבדוק את תקינותם לנוע בבטחה בכבישים, וכן מדובר בכלי רכב הניתנים לשימוש בכמה אופנים, לדוגמה הגורר יכול להיות כלי רכב עצמאי ללא גרור, עם גרור, או עם גרור אחר, ועל כן משרד הרישוי מבצע בדיקת תקינות לרכבים הללו באופן עצמאי. לעומת זאת, גרור בלבד אינו יכול כלל להיות כלי רכב עצמאי ללא גרור, ומשכך לא ניתן לעשות את הפרדה ולומר כי מדובר בשני כלי רכב נפרדים. הגרור אינו רכב מנועי ואינו יכול לעמוד בפני עצמו.

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

העוררת נסמכה על החלטת בית המשפט המחוזי בנצרת בע"ח 11437-09-17 מיום 10.9.17, אשר קבע כי לעניין המסוכנות, הרי שפוטנציאל הסיכון הגלום בחריגת המשקל הינו בעיקר בחשש מפני אבדן שליטה ברכב המועמס יתר על המידה. עוד נסמכה העוררת על החלטת בית המשפט המחוזי בחיפה בע"פ 2595/07 כי מגבלות המשקל שנקבעו לכלי הרכב נקבעו על מנת להבטיח שליטה מלאה בכלי הרכב, וחריגה ממגבלות המשקל שנקבעו לכלי הרכב, עלולה לפגוע ביכולת לבלום את הרכב, ביכולת ההיגוי ועוד. לפיכך, לטענת העוררת ברור כי ככל שישנה חריגת משקל ברכב הגרור הרי שיכולת השליטה ויכולת ההיגוי של הרכב הגרור והגרור נפגעים, ולכן יש להשבית גם את הרכב הגרור. עוד הפנתה העוררת להחלטת בית משפט השלום

לתעבורה בחדרה (כב' השופטת מיכל דויד) בבא"ש 6138-07-17, אשר קבעה כי כאשר משקל היתר מיוחס "לעגלה" קרי הגרור, ואינו מיוחס ל"סוס" קרי הגורר, אין מקום לקבוע כי "הסוס" לא ביצע עבירה. לטענת העוררת, במקרה של חריגת משקל בגרור, יש להשבית הן את הגורר והן את הגרור, וזאת משום שמבחינת הסיכון אשר נוצר כתוצאה מביצוע העבירה, הוא סיכון של המכלול, שהרי הגרור אינו יכול לנוע לבד, ללא הגורר.

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

7. לטענת ב"כ המשיבה, עו"ד גלית בלו, אין אחדות בטיעון העוררת. מצד אחד מבקשת המדינה לטעון כי מדובר ברכב אחד, לעניין ההשבתה, ומצד שני המדינה מחשבת את הסטייה מהמשקל המותר בהנחה מדובר בשני רכבים. ככל שרואים את שני כלי הרכב, הגרור והגורר, כרכב אחד, הרי שבמקרה דן מדובר בסטייה פחותה מהסטייה אשר מצדיקה איסור שימוש ברכב.

על פי החוק, איסור שימוש ברכב הינו כאשר קיימת סטייה העולה על 15% מהמותר בחוק, ובמקרה דן באופן ברור וחד משמעי לגבי המשאית לא מתקיים היסוד העובדתי הנדרש להוכחת האשמה בעבירה של משקל עודף בטווח הסטייה הנדרש המסמיך את המשטרה לאיסור שימוש ברכב.

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

בתקנה 85(ב) קיימת התייחסות מפורשת למקרה שבו ניתן להתייחס לכלי רכב מחוברים כאל רכב אחד, וזאת כאשר הם מובילים מטען שמחמת אורכו אין אפשרות להובילו ברכב אחד. מכאן, שכאשר מחוקק המשנה ביקש לראות שני רכבים כאחד, הוא קבע זאת במפורש. לכן, אין אף אפשרות לראות את שני הרכבים כרכב מחובר.

עוד טענה המשיבה, כי העוררת ביצעה שתי שקילות נפרדות, ולאחר מכן ביצעה שני שימועים נפרדים, אחד לכל כלי רכב, כך שראתה אותם מלכתחילה כשני כלי רכב נפרדים, ואין מקום לאפשר לעוררת לאחוז במקל בשני קצותיו.

דין ומסקנות

8. תקנה 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 עליו ובעל רכב או מי שהשליטה עליו לא יניח ולא ירשה להוביל מטען ברכב או עליו אלא אם כן מבנה הרכב, על כל חלקיו ואבזריו, מתאים להובלת המטען בבטיחות וכאשר -

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

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

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

למסור לנהג הודעה 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 רישיון הרכב".

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

"גורר" - רכב מנועי מסחרי המותקן ומיועד לגרירת גרור, ושצוין ברישיון 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;

"רכב מחובר" - רכב מנועי שמצורף אליו גרור;

כלומר, על-פי תקנות התעבורה "גרור" הינו רכב. אין אף חולק כי גרור הינו רכב בעל מספר רישוי נפרד ועצמאי אשר מחויב לעמוד במבחן רישוי, ככל רכב אחר. בנוסף, "גרור" הינו רכב מנועי. כאשר מצרפים גרור לגורר, השניים יחדיו מהווים רכב מחובר.

אף פקודת התעבורה אשר מגדירה בסעיף 1 מהו רכב, קובעת כי "נגרר" 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 ששר התחבורה פטר אותו בצו מהוראות פקודה זו כולן או מקצתן".

11. סעיף 57 א' לפקודה נוקט בלשון יחיד ומתייחס לרכב, ולמשקל המותר לפי רישיון רכב, כך שניכר כי הסעיף מתייחס להשבתת כל רכב בנפרד, כאשר הגורר הוא רכב, והגרור הוא רכב נפרד.

12. בהקשר זה ראוי להדגיש כי תקנה 85(א)(5) לתקנות התעבורה מתייחסת למונח "רכב" ולא למונח רכב מנועי, כאשר על פי סעיף ההגדרות "גרור" הינו רכב, שאינו מנועי. כלומר, על פי התקנות "גרור" הינו רכב. מכאן שטענת העוררת לכך שהגרור אינו יכול להיות כלי רכב עצמאי ללא גורר אינה מתיישב עם לשון החוק, כאשר תקנה 85 (א)(5) אינה מוגבלת ל"רכב מנועי", אלא לכל רכב, כלומר 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 קצותיו: מחד גיסא להתייחס לגורר ולגרור כאל שני כלי רכב נפרדים לצורך שקילתם, כך שדי בכך שאחד מהם חרג מהמשקל המותר ביותר מ- 15% כדי להצדיק את ההשבתה, ומאידך גיסא להתייחס לגורר ולגרור כאל כלי רכב אחד לעניין השבתתם, כך שהשבתת הגרור מובילה מאליה להשבתת הגורר, אף אם זה לא חרג ממשקלו.

סבורני כי קיימת אפשרות לראות בגורר ובגרור ככלי רכב מחובר אחד וכמכלול אחד, ואולם במקרה זה יש להתייחס למשקל הכולל של שני רכיבי המכלול, הגורר והגרור 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 הכולל של כלי רכב מבחינה בין מספר מצבים

שונים, לרבות רכב מנועי (גורר), גרור, ו"רכב מחובר" אשר כולל רכב מנועי שמצורף אליו גרור. כאשר מדובר ברכב מחובר, קובעת תקנה 314(א)(3) את המשקל המירבי של הרכב המחובר כולו. להלן מספר דוגמאות של משקלים מתוך תקנה 314:

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

קילוגרמים

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

...
(ב) בעל 3 סרנים 25,000

(3) **רכב מחובר**

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

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

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

(4) **גרור**

(א) בעל 2 סרנים 18,000

(ג) בעל 3 סרנים 25,000

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

עיון בדוגמאות לעיל מעלה כי המשקל המרבי של "רכב מחובר" כולל את המשקל הכולל של הרכב המנועי והרכב הגרור. כלומר, על פי גישה זו ניתן לראות ברכב הגרור והגרור יחדיו כרכב מחובר, ואז יש לבחון האם המשקל הכולל של כלי הרכב 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 הגרור בלבד, ולא על סמך חריגת המשקל של הרכב המחובר.

כלומר, בהתייחס לתקנה 314, סבורני כי ככל שהגורר חרג ממשקלו מעבר למותר, יש להשבית את הגורר; ככל שהגרור חרג ממשקלו מעבר למותר, יש להשבית את הגרור; ככל שהרכב המחובר, אשר כולל את הגורר והגרור גם יחד, חרג ממשקלו הכולל, יש להשית את הרכב המחובר כולו. כל זאת בכפוף לכלל לפיו חריגת משקל הינה כאשר מדובר במשקל עודף של 15% ומעלה (עבירה מסוג הזמנה לדין).

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

14. סבורני כי ככל שמתייחסים לגורר ולגרור כאל שני רכבים נפרדים, ובוחנים בנפרד את משקלו של

כל אחד מהם, הרי שיש להשבית את הרכב אשר חורג מהמשקל. ככל שמתייחסים לגורר ולגורר כאל רכב מחובר אחד, הרי שיש לבחון את משקלו הכולל של הרכב המחובר, ולהשבית את הרכב המחובר, ככל שזה חורג ממשקלו הכולל. ואולם, איני סבור כי יש מקום באותה נשימה לראות את הגורר והגורר כרכבים נפרדים לעניין שקילתם, וכרכב אחד לעניין השבתתם.

הפרשנות לשאלה מהו "רכב" לעניין ההשבתה ולעניין השקילה צריכה להיות זהה, כך שהרכב אשר משקלו נבדק ונמצא בחריגה (גורר, גורר או רכב מחובר) הוא הרכב אשר יושבת, ולא אחר. סעיף 57 א' (א)(1) לפקודת התעבורה אשר מסמין את המשטרה להורות על איסור מנהלי לשימוש ברכב, קובע את הסמכות למסור לנהג הודעה אשר אוסרת את השימוש ברכב, כאשר הרכב הינו אותו רכב אשר משקלו עולה על המשקל הכולל המותר. מכאן, שעל פי עקרון החוקיות אין הצדקה להשבית את הרכב הגורר, בגין "חטאו" של הגורר, וככל שמשקלו של הרכב המחובר אינו בחריגה.

15. בכל הנוגע לטענת העוררת לפיה ביטול השבתת הגורר מובילה לכך שחוטא יוצא נשכר, סבורני כי לא ניתן לקבל את הטענה. כאשר קיימת חריגה מעל המותר הן בגורר ובהן בגורר, אז ככלל יושבתו הן הגורר והן הנגרר. כאשר קיימת חריגה רק באחד מהרכבים, הגורר או הנגרר, ככלל יושבת אותו רכב שבו בוצעה החריגה. בכך אין חוטא יוצא נשכר, אלא הסנקציה מותאמת והולמת את ההפרה ואת החוק. דווקא 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 המצבים השונים.

16. אף לעניין המסוכנות, אשר קיימת בכל מקרה של חריגת משקל, סבורני כי יש להבחין בין המסוכנות אשר נגרמת עקב חריגת משקל ברכב אחד בלבד (גורר או גורר), לבין המסוכנות אשר נגרמת בחריגת משקל רכב המחובר כולו. תקנה 314 לעיל, אשר קובעת תקרת משקל לרכב המחובר מקימה חזקה שכאשר קיימת חריגת משקל ברכב המחובר כולו, הרי שקיימת מסוכנות ברכב כולו. כאשר חריגת המשקל היא בגורר או בגורר בלבד, מובן הדבר שעדיין קיימת מסוכנות לגבי יציבות, ואולם יש לאזן מסוכנות זו אל מול עקרון החוקיות ומילות החוק המפורשות.

17. העוררת הסתמכה בטיעוניה על החלטות בית המשפט המחוזי בחיפה, כב' השופט י' כהן, בע"פ (מח' חי') 2595/07 **חוטבא נ' מדינת ישראל** (1.10.07), ואולם סבורני כי אין בהחלטה זו כדי לסייע לעוררת, הואיל ובאותה החלטה נקבע במפורש שיש לראות את הגורר והגורר כשני כלי רכב, כאשר "איסורי המחוקק להוביל משקל עודף בכלי רכב, חלים אפוא בנפרד על כל אחד מבלי הרכב שהמערער נהג בהם". כלומר, החלטה זו דווקא מתיישבת עם הגישה לפיה מדובר בשני כלי רכב נפרדים, ומכאן שיש לבחון את חריגת המשקל של כל כלי רכב בנפרד, כעילה להשבתתו. ממילא אותה החלטה נגעה לפסילת רישיון נהיגה ולא להשבתת רכב.

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

19. מנגד, לא שוכנעתי מטענות המשיבה, לפיה לא קיימת סמכות לראות את שני הרכבים כרכב מחובר אחד, אף במקרה שהרכב המחובר חרג מהמשקל הכולל. אכן, במקומות מסוימים בתקנות התייחס המחוקק במפורש לאפשרות לראות שני כלי רכב מחוברים כרכב אחד (למשל, תקנות 85(ב) ו-)

50), ואולם איני סבור כי יש בכך משום הסדר שלילי. דווקא תקנה 314 אשר עוסקת במשקל המותר של רכב מחובר, רלוונטית לפרשנות הדרושה כאן, וזאת הואיל ועסקינן בחריגות משקל, ותקנה זו מאפשרת לראות בגורר וגרור כרכב אחד. מכאן סבורני, כאמור לעיל, כי ניתן לראות בגורר וגרור כרכב מחובר אחד, ובלבד שההתייחסות לכך תהיה הן בסוגיית המשקל והן בסוגיית איסור השימוש.

הדעות השונות בפסיקה

20. נתתי דעתי לכך שבפסיקת בתי המשפט לתעבורה ואף בבתי המשפט המחוזיים קיימות דעות לכאן ולכאן בסוגיה זו, וטרם נקבעה הלכה בנושא זה בבית המשפט העליון.

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

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

· כב' השופטת ליאת שמיר הירש (אשד') בבא"ש 10737-08-17 **עבידיה נ' מדינת ישראל (17.9.17)** (החלטה זו שונתה בערעור לבית המשפט המחוזי בבאר שבע). כב' השופטת ליאת שמיר הירש קבעה כי הוראות החוק מתייחסות לגרור כללי רכב נפרד ועצמאי, ומשכך נשמטת האפשרות לאסור שימוש במשאית אך בשל תפקידה כגורר, וכן כי לא ניתן לראות בהוראת סעיף 57 א' ככזו המתייחסת לרכב מחובר.

· כב' סגן הנשיא יהושע צימרמן בבא"ש 11716-08-17 **מזיוני נ' מדינת ישראל (7.9.17)** הצטרף לדעתו של כב' השופט טל פרי, וקבע כי משהגדיר המחוקק את הרכבים כנפרדים לא ניתן להטיל סנקציה על רכב א' בגין עבירה שנעברה ברכב ב'. אין חולק כי קיים אינטרס ציבורי בהטלת איסור מנהלי על השימוש ברכב במקום בו הרכב נושא 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 ערר המדינה, במקרה שבו הגרור חרג מהמשקל המותר, ואילו משקל הגורר היה תקין, וקבע כי יש להותיר בתוקף את הודעת איסור השימוש ברכב, הן של הגורר והן של הגרור. בית המשפט קבע כי הפרשנות של הביטוי "רכב מסחרי" ושל הביטוי "רכב" במסגרת סעיף 57 א' (א)(1) הינה כי יכול והיה זה הגורר, יכול והיה זה הגרור, ויכול ויהיו אלה שניהם יחד. הובלה של מטען אינה מתבצעת באמצעות גרור בלבד, אלא באמצעות הגורר והגרור גם יחד, בלעדי הגורר, ובלעדי חיבורו לגרור, לא יכולה לקום עבירה, ולא יכולה לקום הסמכות לאסור שימוש. עוד נקבע כי סעיף 57 ב'(ב)(2) עניינו במי שנהג ברכב, ופעל בניגוד להוראות בעל הרכב. נהיגה יכולה להתבצע רק במשאית, ואם תאמר שרכב הינו רק הגרור, הרי שלא ניתן ליישם הגנה זאת על מצב הדברים שבו הנהג בגורר פעל בניגוד להוראות בעל הרכב. אין לומר כי התייחסות לגורר וגרור בנפרד בהקשר מסוים משמעותה החובה להתייחס אליהם בנפרד בכל הקשר שהוא. גם המחוקק לעיתים מתייחס לשני כלי הרכב, הגורר והגרור, כיחידות עצמאיות לצורך מסוים, ולעתים מתייחס אליהן

כיחידה אחת לצורך אחר, כאשר הקביעה אם מדובר ביחידה אחת או בשתי יחידות, עניינה להקשר הדברים. עוד נקבע כי הצמצום של הפרשנות לאותו כלי רכב אשר המשקל הכולל שלו בלבד היה מעבר למותר, אינו מתיישב עם ההקשר החקיקתי, וגם אינו מתיישב עם תכלית החוק.

· כב' השופט מיכל דוידי (חד') בבא"ש 6138-07-17 **קבועה נ' מדינת ישראל** (6.8.17) קבעה כי במקרה של חריגת משקל של הגרור בלבד, יש להשבית הן את הגרור והן את הגרור. זאת משום שהגרור "העגלה", המחוברת "לסוס" אמורה להיות בעלת משקל מרבי מסוים, ואין להעמיסה מעבר לכך, שכן הדבר משנה את כל נקודת האיזון של כלי הרכב, אשר משעה שחוברו יחדיו, שני חלקיו, אחד הם.

· בבא"ש 2853-07-17 **הובלות אלנבאלי בע"מ נ' מדינת ישראל** (19.7.17) קבעה כב' השופטת שרית זוכוביץ-אורי, כי כאשר רק הגרור נשא משקל החורג מהמשקל המותר, ואילו משקלו של הגרור היה תקין, וגם משקלו של הרכב המחובר (גרור וגרור) היה תקין, הרי שהמשקל העודף של הגרור גורם לאי יציבות הרכב המחובר, יש מקום להשבית את הגרור והגרור.

סוף דבר

21. **בסיכומו של דבר סבורני כי כאשר קיימת חריגת משקל בגורר, יש להשבית את הגרור; כאשר קיימת חריגת משקל בגרור, יש להשבית את הגרור; כאשר יש חריגת משקל ברכב מחובר, הכולל גורר וגרור גם יחד, יש להשבית את הרכב המחובר, קרי: את הגרור והגרור גם יחד. כאשר החריגה היא רק בגורר או רק בגרור, ללא חריגה במשקל הכולל של הרכב המחובר, הרי שאין מקום להשבית את החלק שלא הייתה בו חריגת משקל, בבחינת "רכב בחטאו יושבת".**

כל זאת בכפוף לכלל לפיו חריגת משקל הינה כאשר עסקינן במשקל עודף של 15% ומעלה (עבירה מסוג הזמנה לדין).

22. **בנסיבות המקרה דנן, העוררת לא טענה כי יש להורות על איסור השימוש מכוח החישוב הכולל של הרכב המחובר, וממילא נושא זה לא התברר בבית המשפט קמא, הרי שבשלב זה אין מקום לקבוע ממצאים בנושא זה.**

23. אשר על-כן, הערר נדחה.

מזכירות בית המשפט תמציא החלטה זו לצדדים.

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