



בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

23 אוגוסט 2011

תת"ע 11-06-2752 מדינת ישראל נ' יוסף

בפני **כב' השופט אברהם טננבוים**

בעניין: **מדינת ישראל**

המאשימה

נגד

פיסל יוסף

הנאשמים

גזר דין

השאלה בקליפת אגוז – מה צריך להיות דין נהגים שבמודע ובמצח נחושה עוברים על החוק?

כדי להבין את גזר הדין, מן הדין לפרט בקצרה את הבעיה שלפנינו, הקשורה לכך שנהגים ובעלי חברות מתעלמים לחלוטין מהוראות החוק, מתוך הנחה כי גם אם ייתפסו, ישלמו קנס שולי שייבלע בשישים בהוצאותיהם הכלליות. וזאת מתוך חישוב כלכלי קר שמשתלם לעבור על החוק.

תהיה אשר תהיה דעתנו על עצם האיסור החוק, הרי התנהגות מעין זו הופכת לפלסתר את הוראות החוק ואת המחוקק ולכך אין בתי המשפט יכולים להסכים. לא רק זו, אלא שבהטלת עונש קל יש פגיעה כלכלית בציבור הנהגים והחברות השומרים על החוק, ומתן יתרון כלכלי לא הוגן דווקא לאלה המפרים אותו. ברור שבתי המשפט צריכים לעודד את אלו השומרים על החוק ולא להיפך.

ממילא אין מנוס מלהטיל גם על הנהג עונש תקיף ומכביד, גם אם ייתכן והיה מקום להטיל עונש כזה גם על בעלי החברה.

והכל כפי שיפורט.

אורך כלי הרכב במקרה שישנם בו גורר ונגרר - הצורך בהגבלה חוקית

תקנה 313 לתקנת התעבורה העוסקת במידות רכב ומשקלו קובעת כי:



בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

23 אוגוסט 2011

תת"ע 11-06-2752 מדינת ישראל נ' יוסף

313. (א) מידות רכב כמפורט להלן לא יעלו על המידות שצוינו לצדו:

התקנה עוסקת בפירוט בכל המידות כולל גובהו, רוחבו, וכו', וכן קובעת בסופן של דבר (פיסקה ו') כי רכב מחובר לא יעלה באורכו על 18.75 מטר. וברכב מחובר מתכוונים אנו לרכב שבו יותר מרכיב אחד על גלגלים ובדרך כלל מדובר על רכב שבו יש גורר ונגרר.

מבלי להבין יתר על המידה בתחום, ומבלי להיות מהנדסי תנועה ברור לכולנו כי יש צורך בהגבלת אורכם של כלי הרכב הנעים על הכבישים. לא יתכן כי יסתובבו בדרכים כלי רכב באורכים ארוכים של עשרות מטרים משום שהדבר יהווה סכנה של ממש לציבור ולנהגים האחרים וכמובן שיפגע משמעותית באפשרויות התנועה בכביש.

הבעיה היא כשישנם כלי רכב מחוברים (גורר ונגרר). קל יחסית לקבוע את אורכם של כל אחד מהשניים לחוד ואף לאכוף זאת. זאת משום שכל כלי רכב שמיובא מחו"ל צריך לעבור בדיקה ולכן אפשר בקלות יחסית למנוע מכלי רכב ארוך מדי להיכנס לישראל. אולם באשר לחיבורם יחד ישנה בעיה. כל אחד מהרכיבים המרכיבים את הרכב המחובר הוא כשר למהדרין, אך ייתכן וחיבורם יחד ייצור רכב ארוך מדי מעל לאורך המותר. ישנם הרבה סוגים של גוררים והרבה סוגים של נגררים. התקנה אומרת לכן שבכל שילוב שהוא, של כל גורר ושל כל נגרר, אסור כי האורך יעלה על 18.75.

עוד נעיר כי בדרך כלל מחיריהם של גוררים ונגררים אלה הם גבוהים, לא תמיד ניתן לשלב כל גורר עם כל נגרר, וישנם מקרים בהם גוררים מתאימים רק לחלק מהנגררים ולהיפך. כך שלכל החלטה שכזו ישנה עלות כספית והשלכות כספיות לא מבוטלות.

נציין כי בעבר היו טענות בעניין האורך המקסימלי הראוי, שכן זה שונה ולחלק מחברות ההובלה היו טענות ענייניות כנגד השינויים. בעיקר משום שאלו הצטיידו בכלי רכב שאורכם היה על פי הדין הקודם וכאמור מדובר בעלויות גבוהות להפליא. אולם בסופו של דבר נקבע האורך המופיע כעת בחוק והוא 18.75 מטר.

השיטה – התעלמות מס' חברות הובלה מדרישת האורך

אלא שהתברר שישנם מס' חברות הובלה ומס' נהגים המתעלמים מדרישה זו ונוסעים עם כלי רכב ארוכים מהמותר. הנהגים מוזמנים אכן לבית המשפט אולם העונש המוטל עליהם לטענת



בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

23 אוגוסט 2011

תת"ע 11-06-2752 מדינת ישראל נ' יוסף

הסנגורים הוא עונש נמוך של מסי מאות שקלים. ממילא משתלם הדבר לבעלי החברות שכן מדובר בעלות נמוכה להפליא יחסית לרווח הכספי שמתקבל מהמשך נהיגת רכבים אלו.

הסניגור הציג בפני מספר פסקי דין שבהם ניתנו קנסות נמוכים של מאות שקלים לנהגים. לא רק זו, אלא שבמספר פסקי דין שהוצגו, התרעמו בתי המשפט על כך שמי שמובא לדין הוא הנהג ולא בעל החברה גופו. עוד הציג הסניגור גזרי דין בהם מסתבר כי מדיניות התביעה איננה אחידה בעניין זה בכל הארץ, וישנם דרישות שונות במקומות שונים.

לכן ביקש הסניגור כי גם במקרה שלפנינו גזר הדין יהיה מתון. וזאת לעומת התביעה שביקשה עונש מרתיע שימנע תופעה כזו בעתיד.

מה צריך להיות גזר הדין? והתשובה היא שאין מנוס מגזר דין מרתיע

לצערי איני יכול לקבל את טענות הסניגור. קבלת טענותיו תהיה עשיית החוק פלסטר והתעלמות מוחלטת מהדין. לא רק זו, אלא שיש בקבלת גישתו פגיעה קשה בנהגים וחברות ישרי דרך שאינם עוברים על החוק. לשיטתו, נהג וחברה שעוברים על החוק, יוצאים ללא עונש, אלא עם רווח כלכלי שנובע משימוש ברכבים ארוכים באופן לא חוקי. ואילו נהגים וחברות ששומרים על החוק מפסידים משום שאינם יכולים לבצע נסיעות בעלויות אלו. הכיזד נוכל להסכים שיצא חוטא נשכר ושומר חוק מוכה?

אשר על כן אין מנוס מעונש מרתיע וחד משמעי שיבהיר לנהג שלפנינו כי עליו לסרב להמשיך לנהוג על משאיות אלו. אכן, יתכן ועונש על בעלי החברה היה יעיל יותר, אולם גם כעת בטוחני שעונשים ברורים לנהגים ימנעו את התופעה.

כהערת אגב אוסיף כי העובדה שהתביעה איננה אחידה כפי שגם בתי המשפט אינם אחידים היא תופעה ידועה שניתן להתווכח עליה אולם איננה צריכה לשנות מהדין שלפנינו.

סוף דבר

לאור כל מה שכתבתי למעלה, ולאור העובדה שלנהג שלפנינו יש 61 הרשעות קודמות וכבר הורשע על עבירה זו, ולאור העובדה שמן הראוי לשנות מדיניות לא באופן קיצוני מדי, לא ימוצה עימו הדין הפעם. לאור כך אני דן אותו כדלהלן:



בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

23 אוגוסט 2011

תת"ע 11-06-2752 מדינת ישראל נ' יוסף

- א. קנס בסך 3,000 ₪ שישולם עד ליום 1.11.2011
- ב. פסילה של שלושה חודשים, הנאשם יפקיד רישיונו עד ליום 1.11.2011
- ג. פסילה של ששה חודשים על תנאי שלוש שנים אם יעבור העבירה בה הורשע תוך שנתיים מהיום.

אציין שביצוע העונש נדחה כדי לאפשר לנאשם לערער ו/או לבקש עיכוב ביצוע מבית המשפט המחוזי בירושלים.

המזכירות תודיע לצדדים.

כמו כן ישלח העתק ליועצת המשפטית של משרד התחבורה. זאת כדי שתישקל האפשרות להוספת תקנה זו (313ו) לתוספת השביעית. הוספה שתאפשר השבתת הרכב ע"י קצין משטרה ו/או שיפוטית. השבתה מעין זו תאפשר צעד מרתיע נוסף כנגד החברות בעלי הרכבים ותוכל למנוע התופעה.

זכות ערעור לבית המשפט המחוזי תוך 45 יום מהיום.

ניתן היום, כ"ג אב תשע"א, 23 אוגוסט 2011, בהעדר הצדדים.

אברהם טננובים, שופט