|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **בפני** | **כבוד השופטת מגי כהן** | |
| **מבקש** | | **אוהד סולימני** |
| **נגד** | | |
| **משיבה** | | **מדינת ישראל** |
|  | | |

|  |
| --- |
| **החלטה** |

בפני בקשה לביטול איסור מנהלי על שימוש ברכב אשר הוגשה בהתאם לס' 57ב לפקודת התעבורה.

ביום 20/3/18, בעקבות שימוע בדבר איסור מנהלי על שימוש ברכב, החליט קצין המשטרה על השבתה מנהלית של משאית מסוג "סקניה", מ.ר. 3168658 השייכת לחברתו של המבקש, למשך 30 יום בגין ביצוע עבירה של נהיגה עם משקל יתר (חריגה מעל המותר בניגוד לתקנה 85(א)(5) לתקנות התעבורה).

ב"כ המבקש טען בבקשתו כי העבירה בוצעה על ידי נהג המשאית (הנאשם בתיק העיקרי) ולא על ידי המבקש, מדובר במשאית אשר נמצאת בבעלות החברה לצורכי עבודת הובלות לכל רחבי הארץ, חברה חדשה ולה התחייבויות רבות בהיקף רב של כספים, על כן יגרם לה נזק כבד ופגיעה קשה במחזור הכספי כתוצאה מאי עמידה בהתחייבויות מול לקוחותיה.

המבקש ציין כי עשה את כל שביכולתו כדי למנוע את ביצוע העבירה וכי כל הנהגים של החברה מוזהרים וחתומים על כך שאסור להם לנהוג עם משקל יתר וחריגה מעל המותר לפי החוק.

בדיון שהתקיים בפניי חזר ב"כ המבקש על הבקשה וציין כי מדובר בחריגה של 17.5% כ-2% מעל המותר, לחברה יש 10 נהגים שהם מונחים פעם בחודש לא לבצע עבירות תעבורה מסוג משקל, שכרויות, סמים, מהירויות או כל עבירה אחרת שיכולים דרכה להחרים את הרכב ובמקרה זה הנהג פעל בניגוד להוראות בעלי החברה. ב"כ המבקש הבהיר כי לאחר המקרה החברה קנתה משקלים ששמים במשאית והם מודדים את המשקל, כך שנהג לא יכול לעבור את המשקל המותר כך שהחברה עושה ככל שביכולתה כדי למנוע את העבירה.

ב"כ המשיבה התנגדה לבקשה, הפנתה לחריגה במשקל של 17% ולב"ש 11652-05-17 שם נקבע כי גם כאשר מדובר בחריגה מינורית קמה לקצין הסמכות להשבית רכב ובמקרה דנן אין המדובר בחריגה גבולית.

לעניין הטענה כי הבעלים של הרכב עשו ככל שביכולתם על מנת למנוע את ביצוע העבירה, ציינה כי רכישת המשקלים או השעונים נעשתה רק לאחר ביצוע העבירה, ובכך אין כדי להשליך על מקרה זה ועל מנת להוכיח כי בעל הרכב עשה ככל שביכולתו על מנת למנוע את העבירה.

היה על המבקש להוכיח כי אכן ביצע פעולות על מנת למנוע את החריגה במשקל ובמקרה זה לא הצביע המבקש על כל פעולה אשר בוצעה על מנת למנוע את העבירה. בנוסף הנהג בתיק העיקרי טען כי בעל הבית אומר לו איזה דברים לשים ולכן גם לבעל החברה הייתה יד בביצוע העבירה.

לעניין המסוכנות מדובר בחריגה אשר יש בה מסוכנות רבה. לטענת המשיבה החלטת הקצין התקבלה כדין ומשכך סבורה התביעה שיש לדחות את הבקשה.

עיינתי בחומר החקירה ומצאתי די ראיות לכאורה לכך שהנהג נהג ברכב כאמור באירוע זה כשהוא נוהג עם משקל יתר וחריגה מעל המותר וזאת בהסתמך על חומר הראיות שצורף לתיק החקירה שנמסר לעיוני.

עפ"י ס' 57ב(ב) לפקודת התעבורה, בית-המשפט יבטל את הודעת איסור השימוש אם נוכח כי התקיים אחד מאלה:

**1. הרכב נלקח מבעליו בלי ידיעתו והסכמתו.**

**2. מי שנהג ברכב פעל בניגוד להוראותיו של בעל הרכב ובעל הרכב עשה ככל שביכולתו כדי למנוע את העבירה."**

עפ"י ס' 57ב(ג):

**"בית-משפט רשאי לבטל את הודעת איסור השימוש, או לקבוע תקופה קצרה יותר לאיסור השימוש, בתנאים או ללא תנאים, אם התקיימו נסיבות אחרות מאלה האמורות בסעיף קטן (ב) המצדיקות זאת ולעניין זה רשאי בית המשפט להביא בחשבון, בין היתר, את הזיקה בין בעל הרכב לבין מי שנהג ברכב".**

לאחר ששקלתי את כלל השיקולים, לא מצאתי כי המבקש עמד באחד מהקריטריונים המצדיקים את התערבות בית המשפט בהליך המנהלי.

**ב**[**בפ"מ 6063-08-08**](http://www.nevo.co.il/case/6580437) **"וליר** גרייב בע"מ נ' מ"י" נקבע:

**"המחוקק ביקש לקבוע חובת זהירות מוגברת בה נוטל חלק כלל הציבור. דהיינו, על כל בעלים של רכב לדעת כי בעת שהוא מוסר את מפתחות הרכב לאחר, צפון סיכון של שלילת הרכב למקרה בו תתבצע עבירה ברכב. לכן בשים לב לחובת זהירות מוגברת זו קבע המחוקק נטל כבד על בעל הרכב להראות כי עשה ככל שביכולתו למנוע את ביצוע העבירה".**

**ב**[**ב"ש 919/08**](http://www.nevo.co.il/case/2332527)"הוט טלקום נ' מ"י" נקבע:

**"כל מעביד צריך לדעת את הסיכונים בפניהם הוא עומד אם נותן הוא את הרכב לעובדו, ואם יש לו ספקות, יתכבד ולא ייתן את הרכב. אין מדובר פה ב"עונש קולקטיבי". עונש קולקטיבי מדובר על מקרה שבו נענש אדם ללא כל קשר לעבירה. במקרה שלפנינו הקשר הוא ברור. השליטה על הרכב שייכת למעביד. ברגע בו הוא בחור לתת אותה לעובד, צריך להיות לו ברור כי הוא האחראי. אם העובד יחטא, העונש יוטל גם עליו".**

במקרה זה הרכב שייך למבקש ו/או לחברה בבעלותו ונלקח ממנו על ידי הנהג בהסכמתו ובידיעתו.

כמו כן, לא התרשמתי כי המבקש עשה ככל שביכולתו למניעת העבירה כנדרש שכן התקנת המשקל על המשאית נעשתה רק לאחר ביצוע העבירה.

בנוסף, טענת ב"כ המבקש כי כל הנהגים של החברה מוזהרים וחתומים על כך שאסור להם לנהוג עם משקל יתר וחריגה מעל המותר לפי החוק הינה כללית, לא פורט מתי הנאשם התחיל את עבודתו אצלו, מתי הוזהר בפעם האחרונה וטענה זו אינה מתיישבת עם גיליון הרשעותיו של הנהג ממנו עולה כי צבר 15 הרשעות קודמות, בין היתר בגין עבירות של חריגה במשקל מאוקטובר ונובמבר 2017 דבר המעיד שהמעסיק כלל לא בודק את התנהגות הנהגים לגבי עבירות משקל ולא היה די באזהרות, כפי שנטען בתצהירים, כדי למנוע את העבירה.

באשר לנזק הכלכלי שיגרם לבעל הרכב עמד כב' השופט נ' סולברג כפי שנאמרו ב[**רע"פ 1286/11**](http://www.nevo.co.il/case/5758759) "אמברם נ' מ"":

**" 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. עיון בפסיקה של הערכאות הדיוניות מלמד כי אכן נעשה שימוש בסמכות זו. האמצעי האמור נועד ליתן כלים אפקטיביים במלחמה הקשה בקטל בדרכים. נכון כי השבתת הרכב, מקום בו בוצעה העבירה, שלא על-ידי הבעלים, כי אם על-ידי אחרים, יכולה לעורר קשיים. אולם נדמה כי קשיים אלו קיבלו מענה במהלך הדיונים בוועדת הכלכלה ובנוסח החוק שאושר על-ידי הכנסת. המחוקק ניסה לאזן בין הצורך להילחם בתאונות הדרכים באמצעות אכיפה אפקטיבית והרתעתית, לבין הפגיעה בזכות הקניין של הבעלים. "**

מה גם שהפגיעה במבקש מוגבלת ל- 30 יום, כך שהיא מידתית וסבירה ביחס לחומרת העבירה ונסיבותיה.

ביחס לאחוז החריגה של 2% לא מצאתי שיש בכך כדי לבטל את ההשבתה.

**בע"ח 8397-06-17** קבוצת אלון נ' מ"י, מדובר היה בחריגה של 17.687% ובית משפט סבר כי אין מדובר בחריגה מזערית כדי כך שתצדיק ביטול הודעת איסור שימוש.

לאור האמור מצאתי את החלטת הקצין סבירה, אשר על כן, הבקשה לביטול איסור שימוש – נדחית.

**זכות ערר כחוק.**

המזכירות תשלח החלטתי זו לצדדים ותחזיר את התיק לתביעה.

ניתנה היום, כ"ז ניסן תשע"ח, 12 אפריל 2018, בהעדר הצדדים.

