

בתי המשפט

בית משפט לתעבורה ירושלים

בפני: כב' השופט אברהם טננבוים

בעניין: מדינת ישראל ע"י לשכת תביעות את"ן י-ם

המאשימה

ע"י ב"כ עו"ד טלי שושן

נגד

הנאשם

ע"י ב"כ עו"ד תומר גונן

גזר דין

בקליפת אגוז – מה הדין כאשר הנהג הוא הנאשם אך למעביד אחריות וסמכות רבים יותר?

1. במקרה שלפנינו הגיעו הצדדים להסדר טיעון מקל למדי ושאלה היא אם על בית המשפט לכבדו. נציין כי האירוע מעיר מרבצה בעיה ידועה בדיני התעבורה הקשורה לעבירות שונות. קרי, נהג שכיר מואשם בעבירה שלמעבידו יכולת מעשית יותר למנוע אותה. לא רק זו אלא שלעיתים נמצא הנהג השכיר במצב שבו אם יתנגד לביצוע העבירה, ייתכן ויפוטרו או לכל הפחות ייפגע במשכורתו ע"י המעביד. מה צריכה להיות הענישה במקרים מעין אלו?

2. והתשובה היא כי אין מנוס מענישת הנהג שכן הוא זה שביצע את העבירה, אך עונשו של הנהג, צריך להיות מתון יחסית בהתחשב בנסיבות. בנוסף, מן הראוי שהמחוקק ורשויות האכיפה ימצאו דרכים כדי להניע את המעסיק לפעולה שתמנע עבירות אלו בעתיד

ומכאן לעבירה שלפנינו, נהיגת שעות ארוכות מדי ביום עבודה רגיל.

העובדות שלפנינו

3. הנאשם מר אברהם אחמד (להלן: "הנאשם") עובד כנהג שכיר בחברת הסעות טורק בע"מ (להלן: "המעסיק"). אין חולק כי הנאשם נהג ביום 07.10.08 בשעה 00:50 לערך בכביש מס' 1 מחלף לטרון, ברכב משא 247 מסוג וולבו מ.ר. 8459339.

4. הנאשם הודה, כי נהג מעל ל- 12 שעות ברציפות, בניגוד לתקנה 168 (א)(2) לעיל, זאת בהתאם לשעות העבודה שנקבעו לו מראש על ידי מעסיקו. על-פי גיליון ההרשעות של הנאשם,

המדובר בנאשם שלחובתו 10 עבירות תנועה כך שאין מדובר בגיליון הרשעות מכביד במיוחד לנהג מקצועי.

5. אלא שלטענת הסניגור, הנאשם איננו בן חורין לקבוע תמיד את שעות עבודתו עקב כפיפותו למעביד. לצורך בדיקת טענה זו, נעבור בקצרה על הרקע הנורמטיבי, נדון בעמדת הפסיקה בנידון, ונסיק מכך על המקרה שלפנינו.

הרקע המשפטי הנוגע לענייננו

6. תקנה 168(א)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א –1961 קובעת הוראות שונות הקשורות לשעות העבודה המותרות לנהגים. והיא קובעת בהאי לישנא:

”א) הנהג רכב ציבורי, אוטובוס פרטי או רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 6000 ק”ג, והנהג רכב מנועי מסוג אחר המסיע או המורשה על פי רשיון או היתר להסיע אחד עשר אנשים או יותר בנוסף על הנהג –

.....

[1] לא ינהג בו יותר מ-12 שעות בכל תקופה של 24 שעות ולא יותר מ-68 שעות בכל תקופה של 7 ימים;

7. נציין שתקנה 168(א) לא קובעת רק הוראה זו של 12 שעות נהיגה מקסימום, אלא קובעת הוראות רבות הקשורות למנוחה. ביניהן, הדרישה כי יום העבודה יחל רק אחרי מנוחה של שבע שעות, כי אחרי כל ארבע שעות נהיגה רצופות יפסיק הנהג את נהיגתו לחצי שעה לפחות, כי אחרי שש שעות לשעה נוספת, ישבות אחת לכמה ימים, כי על נהגים צבאיים יחולו הוראות אחרות, ועוד כהנה וכהנה.

8. עוד נדגיש כי תקנה 168(ב) קובעת במפורש כי האחריות איננה חלה רק על הנהג אלא על בעל השליטה, והניסוח המדויק של תקנה 168(ב) הוא:

”מי שבידו השליטה על רכב מנועי מהסוגים המפורטים בתקנת משנה (א) או על הנהג רכב מנועי כאמור, לא יניח לנהוג לנהוג אלא בהתאם להוראות תקנה זו.”

9. קרי, נאסר על בעל רכב או על מי שהשליטה בידו לנהוג מעל ל- 12 שעות בתוך פרק זמן של 24 שעות (יחד עם איסורים אחרים הקשורים לשעות נהיגה ומנוחה). מטרת התקנה הנ”ל הינה למנוע מבעלי הרכב או הנהגים לנהוג נהיגה רצופה לאורך זמן, ובמיוחד נהיגה בכלי רכב

כבדים הדורשת מאמץ וריכוז מהנהג. דומה שאין מחלוקת כי חקיקה זו דרושה וראויה היא שכן מן הראוי לקבוע ולהגדיר את הזמן המותר והאפשרי לנהיגה בכלי רכב ציבוריים.

10. נציין כי המחוקק היה ער לכך כי לעיתים יהיה קשה להאשים בעל רכב (או בעל שליטה) בעבירות מסוג זה שכן תמיד יוכל הוא להאשים כי הנהג לא פעל לפי הוראותיו ואין להאשים את הנהג לבדו. אשר לכן, נחקק סעיף 68(א) לפקודת התעבורה שקבע כי:

68א. (א) בעל רכב או מי שהשליטה על הרכב בידו (בסעיף זה – בעל הרכב), חייב לפקח ולעשות כל שניתן כדי למנוע ביצוע עבירה המנויה בתוספת השמינית בידי אדם הנוהג ברכב ברשותו והמבצע בעבורו עבודה או שירות; בעל רכב המפר הוראת סעיף זה, דינו – קנס כאמור בסעיף 61(א)(3) לחוק העונשין, התשל"ז-1977.

(ב) נעברה עבירה המנויה בתוספת השמינית בידי אדם כאמור בסעיף קטן (א), חזקה כי בעל הרכב הפר את חובתו לפי הסעיף הקטן האמור, אלא אם כן הוכיח כי עשה כל שניתן כדי למלא את חובתו.

11. והיות והתוספת השמינית כוללת את תקנה 168, הרי לפחות תיאורטית, אין צורך כי התביעה תוכיח את אשמתו של בעל הרכב במידה ונהג נהג יותר שעות מהמותר. בכל מקרה כזה, תהיה חובת ההוכחה על המעסיק.

הבעיה – פעמים רבות העומד לדין הוא הנהג השכיר ולא המעסיק

12. לדאבונו, יש הטוענים כי התופעה של העסקת נהגים שכירים על ידי מעסיקיהם מעל לשעות הנהיגה המותרות בחוק הפכה לדבר שבשגרה. אחת הסיבות העיקריות לתופעה היא לחצם של המעסיקים ובעלי כלי הרכב המאלצים אותם למעשה לעשות כן. הלחץ יכול להתבטא בדרישה לעבוד ויהי מה, או דרך של תמרוץ באמצעות העלאת שכר או טובת הנאה אחרת.

13. כך יוצא שברוב המקרים אין לנהגים השכירים שליטה אמיתית על בקשות/דרישות מעסיקיהם. הנהגים העובדים חוששים להתנגד פן יפטרו אותם ממקום עבודתם וכך יאבדו את מטה לחמם. האינטרס הכלכלי של המעסיק ברור. נעיר כי אין אנו טוענים שהמעסיקים מבקשים לעבור על החוק. אך כשהמעסיק נדרש לבצע הובלה ונהג היחידי האפשרי כבר מיצה את שעות עבודתו, לא תמיד יבחר המעביד לבטל את הנסיעה, והדברים ברורים. במיוחד כאשר הנזק הכלכלי למעביד הוא רב, ומנגד העונש (אם ייתפס הנהג) יוטל ברוב המקרים על הנהג.

14. בעיה זו איננה מתייחסת רק לשעות עבודה ומנוחה אלא גם לתקנות תעבורה אחרות שיש אינטרס כלכלי למעסיק כי הנהגים יעברו עליהן. בעניין זה יפים דבריו של כב' השופט ע. חבש שהתייחס לתקנה אחרת (האורך המירבי של כלי הרכב) ונביא את דבריו הנכוחים כלשונם:

“בפסק הדין בע”פ 30410/06 הבעתי את דעתי במקרה דומה של נהיגה בניגוד לתקנה 313 כדלקמן: “התקנה המדוברת, הינה תקנה שציבור הנהגים השכירים יתקשה לעמוד בה. נהגים אלו חייבים לעבוד במקצועם

ולראו לפרנסת בני ביתם. מי שצריכים לעמוד לדין הם בעלי כלי הרכב כדוגמתו של הרכב בו נהג המערער. במקרה זה, בא כוח המשיבה לא ידע לומר אם הבעלים של הרכב הועמד לדין אם לאו. יתרה מזו, רשויות הרישוי חייבות לתת מענה חד משמעי למצב בלתי אפשרי זה בו הן מאשרות עגלות שצירופן לכלי רכב ארוכים מהווה עבירה על תקנות התעבורה. המציאות כיום הנה כזו שמי שבסופו של דבר, מי שנושא באחריות למצב בלתי אפשרי זה הם הנהגים השכירים, שאין להם כל כוח החלטה או שליטה באשר לצירופן של עגלות לא חוקיות כאלו". (ע"פ (י-ם) 2595/08 ג'מאל גרינאווי נ' מדינת ישראל, תק-מח (2186,1)2009)

15. בהקשר זה יפים גם דבריו של עמיתי כב' השופט לנדסמן:

"לא תמיד הנהג בפועל הינו האחראי לביצוע עבירות אלה. אבל הוא זה שמשלם את המחיר, זה מתאים במיוחד לעבירה נשוא תיק זה. הנאשם אינו אחראי לאורך המשאית וגם לא לעובדה שמצד אחד מדינת ישראל אפשרה ייבוא של משאיות אלו והעלתם לכביש ומצד שני גם קבע תקנות המגבילות את האורך של משאיות אלו. לפני מספר שנים עוכב רישום דוחות בגין עבירה כזו עד למציאת פתרון. הנאשם בתור נהג נמצא בין הפטיש לסדן, מצד אחד זו פרנסתו ואם יסרב לבצע את הנהיגה ברכב סביר מאוד להניח שיפוט מעבודתו ויהיו נהגים שיקפצו 'על המציאה' והנאשם ימצא את עצמו בחיפושים אחר עבודה חדשה" (תעבורה(ב"ש) תיק מס' 3589/08 מדינת ישראל נ' אלנבאלי עלי).

מה אם כן צריכה להיות המדיניות? ומה ניתן ללמוד מסוגיית המשקל העודף והשבתת הרכבים?

16. מכל אלה עולה בבירור כי הדגש צריך להיות על המעסיקים והמעבידים ולא על הנהג השכיר. וזאת יש להדגיש, במקרה ומדובר בנהג משאית ו/או רכב ציבורי עצמאי, הרי בוודאי ובוודאי האחריות עליו ועליו לתת את הדין על נהיגה מעבר למספר השעות המותר. אך כשמדובר על נהג משאית שכיר, מן הראוי שהתביעה תעמיד לדין בראש ובראשונה את המעסיק. הליך זה הוא גם יותר צודק, ובעיקר, מרתיע יותר ובעל יכולת למנוע תופעה זו בעתיד.

17. בעניין זה צריכים אנו להקיש אולי מסוגיית המשקל העודף. בזמנו, מי שהועמד לדין על עבירות של משקל עודף היו בעיקר הנהגים. אשר לכן, פעמים רבות טענו אלו כי המעסיקים ביקשו ולחצו עליהם להסיע משקל עודף, תוך כדי הבטחה כי אם ייקנסו על כך, ישלמו זאת המעסיקים. מותב זה עדיין זוכר את הבעייתיות במקרים כאלו משום שבסופו של דבר, היו מעסיקים רבים שבסופו של דבר הפקירו את הנהגים לגורלם (או לכל הפחות, כך טענו הנהגים).

18. בסופו של דבר קבע המחוקק מדיניות של השבתת רכב למשאיות שהעמיסו משקל עודף. התוצאה הייתה שהליך זה הרתיע הרבה יותר את בעלי חברות ההובלה למיניהם, והתופעה של משקל עודף פחתה פלאים. נציין שעל פי פקודת התעבורה, עבירות המופיעות בתוספת השביעית הן עבירות שבעטיין ניתן להשבית את הרכב, אך משום מה עבירות של נהיגה מספר שעות רב מהמותר (תקנה 168) אינן מופיעות בתוספת השביעית. צר לנו על כך משום שלו זה היה המצב, ניתן היה להילחם ביתר אפקטיביות בתופעות של נהיגת יתר, על ידי השבתת הרכבים בהם נהגו נהגים מספר שעות רב מהמותר.

סוף דבר

19. לאור כל מה שהוסבר למעלה, ברור כי המדיניות הנכונה היא על ידי העמדה לדין של בעלי הרכבים ושל החברות המובילות ולא של הנהגים השכירים. נדגיש כי במקרה של בעלי משאיות עצמאיים, הרי האחריות חלה עליהם אולם אלה אינם המקרים הרגילים. ונדגיש שוב כי המחוקק הטיל את חובת ההוכחה על בעלי הרכבים.

בנוסף, דומה שראוי כי המחוקק ישקול תיקון פקודת התעבורה ויכניס לתוספת השביעית את תקנה 168 המאפשרת את השבתת הרכב במקרים המתאימים, אולם זוהי פעולה השמורה למחוקק לאחר עיון ובדיקה מתאימים.

20. אלא שלמרות כל אלה, לא ייתכן כי הנאשם יצא בלא כלום. אחרי ככלות הכל, אין חולק כי הנאשם במקרה דנן נהג מעל 12 שעות בניגוד לאמור בתקנה 168(א)(2). הצדדים הגיעו לכן להסדר טיעון מקל למדי אך לא מצאתי לנכון לחרוג ממנו.

על פי ההסדר, אני דן את הנאשם כדלהלן:

- קנס בסך 200 ₪ שישולם עד ליום 15.7.09
- בנוסף, אני דן את הנאשם לחודשיים פסילה על תנאי לשנתיים אם יעבור על העבירה בה הורשע או כל עבירה מהתוספת הראשונה או השנייה לפקודת התעבורה.

המזכירות תשלח העתק גזר הדין לתביעה ולנאשם.

העתק ישלח לסניף דוידיאן קצין את"ן י-ם, על מנת שהמשטרה תשקול את מדיניותה ותבדוק האם אין אפשרות לפעול כנגד הבעלים והמעסיקים ולא רק נגד הנהגים השכירים.

זכות הערעור לבית המשפט המחוזי תוך 45 יום מהיום.

ניתן בלשכתי בהיעדר הצדדים היום יום שני 18 מאי 2009.

אברהם נ. טננבוים
שופט תעבורה