



בבית המשפט העליון

רע"פ 1286/11

לפני :
כבוד השופט ס' גובראן
כבוד השופט ח' מלצר
כבוד השופט נ' סולברג

המבקש : יעקב אמברם

נ ג ד

המשיבה : מדינת ישראל

בקשת רשות ערעור על החלטתו של בית המשפט המחוזי
בתל אביב-יפו מיום 10.2.11 בע"ח 14083-02-11 שניתנה על
ידי כבוד השופט ד"ר ע' מודריק

בשם המבקש : עו"ד דוד גולן ; עו"ד אדיר בנימיני

בשם המשיבה : עו"ד איתמר גלבפיש

פסק-דין

השופט נ' סולברג:

1. בקשת רשות ערעור על החלטת בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו (ע"ח 11-14083-02, סגן הנשיא ע' מודריק) בגדרה נדחה ערר המבקש על החלטת בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב-יפו (בפ"מ 11-02-82, השופט י' גרטי) שלא להורות על ביטול הודעת איסור השימוש ברכבו של המבקש, בעקבות נהיגת בנו ברכב, לכאורה, בהיותו שיכור.

רקע

2. ביום 28.1.11 בשעה 03:06 נעצר רכב כפינת הרחובות הגליל - מנחם בגין בתל אביב, כאשר הוא נהוג בידי בנו של המבקש (להלן: הבן), חייל בשירות סדיר, בן 21. נעשה לו מבחן שכרות והוא נמצא נוהג תחת השפעת אלכוהול. קצין מוסמך פסל אותו מלקבל ומלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 30 יום והוגש נגדו כתב אישום. בעל הרכב, אביו, הוא המבקש, זומן לשימוע בעניין איסור השימוש ברכב, ובעקבות השימוע החליט קצין משטרה, בהתאם לסמכותו שלפי סעיף 57א(א)(2) לפקודת

התעבורה, להוציא צו המורה על איסור שימוש ברכב למשך 30 יום. המבקש הגיש לבית משפט השלום לתעבורה בתל אביב-יפו בקשה לבטל את צו איסור השימוש ברכב. לטענתו, הוא מסר את הרכב לחזקת בנו והזהיר אותו לבל יעבור כל עבירה ושינהג בו כחוק. בנוסף טען המבקש כי הוא זקוק לרכב לצורך הגעה למקום עבודתו באשדוד.

החלטות בית המשפט לתעבורה ובית המשפט המחוזי

3. בית המשפט לתעבורה ציין בהחלטתו כי קיימות ראיות לכאורה להגשת כתב אישום נגד הבן בעבירה של נהיגה בשכרות, עבירה לפי סעיף 62(3) לפקודת התעבורה. האב טען בבית המשפט כי עשה "כל שביכולתו כדי למנוע את העבירה" של נהיגה בשכרות, כדרישת סעיף 57ב(2) לפקודת התעבורה. לשיטתו, די בכך כדי לקבוע כי יש לבטל את איסור השימוש ברכב. נקבע בהחלטה כי המבקש ידע שבנו יוצא עם חברים למקום שבו מוגש אלכוהול ואף ידע את זהותם של החברים. בית המשפט לתעבורה דן בשאלה האם די באזהרה של האב לבנו כי ימנע מלעבור עבירה, כדי לעמוד בדרישות סעיף 57ב(2) לפקודת התעבורה. בהחלטה נקבע כדלקמן: "...לא די באזהרה כשלעצמה. בנסיבות העניין האמורות, היה על המבקש להבטיח שאם הבן שותה משקה אלכוהולי, יהיה נהג תורן מבין כל המצטרפים לאותה נהיגה ועל ידי כך להבטיח שכל יתר המשתתפים בארוחה, השותים תוך כדי אכילה, לא ישבו מאחורי הגה הרכב ובכלל זה גם בנו. לא שמעתי מפיו שהוא דרש וקיבל הבטחה כלשהי לקיומו של נהג תורן למקרה הנוכחי. יתר על כן, האזהרה מצידו היא חד צדדית. היה צורך שגם הנהג עצמו היה מאמת את דברי אביו כי הוזהר שלא לשתות כל כמות של אלכוהול עקב הצורך בהשבת הרכב תוך כדי נהיגה לביתו". לדברי בית המשפט לתעבורה, הגם שבהשבת הרכב יש משום פגיעה בחופש התנועה של המבקש, המחוקק גילה את דעתו במפורש והעדיף את עקרון טובת הציבור ושמירה על ביטחוננו על פני זכותו של הפרט להשתמש ברכב. נפסק כי הואיל והמבקש לא עשה כל אשר נדרש ממנו על מנת להבטיח שבנו לא ינהג ברכב לאחר ששתה משקה אלכוהולי, יש לדחות את בקשתו.

4. בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו אימץ את עמדת בית המשפט לתעבורה ודחה את הערר: "גישת השופט קמא נראית לי מדויקת. גם אני סבור שהוראות הדין אינן מטילות על הבעלים של הרכב חובות או גזרות שלא ניתן לעמוד בהם. להשקפת השופט קמא – שהיא כאמור גם השקפתי – המחויבות של בעל הרכב היא: להזהיר את הנהג שיש לוודא קיומו של נהג תורן שלא שתה. זה יכול להיות בנו או זה יכול להיות אדם אחר. אם זה הבן צריך לשמוע מפי הבן שהוא הוזהר ושיקבל על עצמו להימנע משתייה. אם זה אדם אחר צריך לוודא את זהותו וצריך לוודא שהאדם האחר מחויב לדבר. כיוון שלא כך נהג העורר אני דוחה את הערר". מכאן הבקשה למתן רשות ערעור.

טענות המבקש

5. לטענת המבקש לא היה מקום להורות על השבתת רכבו בשל עבירת תנועה אותה ביצע, לכאורה, בנו. המבקש הזהיר את בנו לבל יעשה את המעשה המיוחס לו, אך לשיטת בית המשפט לענייני תעבורה הייתה מוטלת עליו גם חובה לשוחח עם חבריו של בנו ולוודא שיהיה בנמצא נהג שלא שתה אלכוהול. לטענתו, מדובר בהטלת חובה שאינה מעשית ואינה ריאלית, המחייבת אותו להיכנס לקרביים של מערכות היחסים שמנהל בנו עם חבריו. זהו דבר שאינו מקובל מבחינה חברתית ועל כן מדובר בגזירה שהציבור אינו יכול לעמוד בה. לטענת המבקש, בית משפט קמא אימץ פרשנות מרחיבה לפקודת התעבורה. הדין מטיל סנקציה מנהלית על אדם שלא עבר כל עבירה, בשל עבירה שביצע אדם אחר. מדובר בפגיעה רחבה וברורה בזכות הקניין. התוצאה הנגזרת מההחלטה היא כי "בנים אכלו בוסר ושיני אבות תקהינה". אין לפרש את ההוראה הנדונה בפרשנות רחבה שתפגע בזכות הקניין. המבקש ביקש לדון בשאלת החוקתיות של הוראת-הסעיף, ולחלופין לאמץ פרשנות מצמצמת להוראתו.

טענות המשיבה

6. מנגד טענה המשיבה כי אין מדובר בשאלה בעלת חשיבות ציבורית, משפטית או חוקתית מיוחדת המצדיקה דיון לפני ערכאה שלישית, שכן הערכאות קמא יִשְׁמוּ בפשטות את הוראת-החוק הנדונה על נסיבותיו של האירוע. לגופו של עניין נטען כי הוראות החוק ברורות. נקבעו שני תנאים מצטברים המאפשרים לבית המשפט להורות על ביטול איסור השימוש ברכב. התנאי הראשון, שאינו שנוי במחלוקת, הוא שהנהג פעל בניגוד להוראות בעל הרכב. התנאי השני הוא שבעל הרכב עשה פעולות נוספות, ככל שביכולתו, על מנת להבטיח כי הוראותיו אכן יקוימו. המבקש אינו טוען כי עשה פעולה נוספת כלשהי מעבר לאזהרת בנו, ולכן ברור שאינו עומד בתנאי הסעיף. טענת המבקש כי הפרשנות של החוק היא רחבה ובלתי מידתית, וכי די באזהרה מאת בעל הרכב, איננה מתעוררת בענייננו. אין כל עיגון בסעיף-החוק הנדון לכך שדי באזהרה שנתן בעל הרכב לנהג. לטענת המשיבה, תכלית החוק היא להאבק בתאונות דרכים המתרחשות חדשות לבקרים בכבישי ארצנו. לשם כך יש צורך באמצעי אכיפה מידי ואפקטיבי, כדוגמת סעיף 57א לפקודת התעבורה, המאפשר איסור שימוש ברכב שבוצעה בו עבירה של נהיגה בשכרות. תוצאותיה של עבירת הנהיגה בשכרות יכולות להיות קשות ביותר. עבירה זו נפוצה במיוחד בקרב צעירים אשר שואלים את הרכב מהוריהם במהלך סוף השבוע ונוסעים למקומות בילוי. המחוקק ביקש לוודא שההורה יעשה כל שביכולתו כדי שבנו לא ינהג בשכרות. על ההורה לדעת כי אם לא עשה כל שביכולתו, הוא חשוף לכך שרכבו יאסר לשימוש.

7. המחוקק היה ער לפגיעה בבעל הרכב ואיפשר במצבים המתאימים לצמצם את התקופה שבה נאסר השימוש ברכב. זאת בהתבסס על הוראת סעיף 57ב(ג) לפקודת התעבורה. המשיבה ציינה כי בתי המשפט עושים שימוש בסעיף האמור (פ"מ (צפת) 3310-11-08 נפלתי דרי נ' מ"י, שם קוצרה תקופת איסור השימוש עקב מצבו הרפואי של בעל הרכב; פ"מ (חיפה) 3729-06-09 מוחמד ולואי חביב אללה נ' מ"י, שם קוצרה תקופה איסור השימוש עקב אופי העבודה של בעל הרכב; (ב"ש (חיפה) 3093/07 סבג מיכאל נ' מ"י, שם קוצרה תקופת השימוש עקב כמות האלכוהול הגבולית שנמדדה בדמו של נהג הרכב).

8. לשיטת המשיבה, בית משפט השלום לתעבורה ובית המשפט המחוזי ישמו את החוק כלשונו ועל-פי תכליתו. בעל הרכב זכאי שיבוטל איסור השימוש אך ורק אם הנהג פעל בניגוד להוראותיו, ואם בעל הרכב עשה פעולות נוספות ככל שביכולתו ולפי נסיבות העניין על מנת למנוע את ביצוע העבירה. רק כך תובטח אכיפה אפקטיבית ומיידית ופיקוח הולם של בעלי הרכב על הנוהגים ברכבם. באשר לטענה בדבר אי-חוקתיות הסעיף הרי שזו לא נומקה ולא ברור מדוע הפגיעה הנטענת אינה עומדת בפסקת ההגבלה. מכל מקום, נטען כי תיקון מספר 66 לפקודת התעבורה הולם את ערכיה של מדינת ישראל וכי נועד לתכלית ראויה. הפגיעה היא מידתית. מטרת התיקון היא אכיפה יעילה ואפקטיבית בתחום תאונות הדרכים. הפגיעה מתוחמת בזמן ויש לה תכלית ביצירת מנגנון פיקוח על הנוהג. הודגש כי המבקש ידע שבנו מתכוון לצאת עם חברים למקום שבו מגישים אלכוהול. האפשרות שישתה באותו ערב הייתה התפתחות סבירה. המבקש הסתפק באזהרה סתמית כלפי בנו ותו לא. היה מצופה לכל הפחות לבקש שהבן יבטיח כי לא ישתה או כי מי מחבריו לא ישתה; אך המבקש לא עשה זאת.

דיון והכרעה

9. הפרק הששי לפקודת התעבורה, שכותרתו, פסילת רישיון ואיסור שימוש ברכב, קובע הסדר מפורט לגבי סמכויות הרשויות להורות על פסילת רישיון נהיגה או רישיון רכב במצבים שונים. סעיף 57א(א)(2) לפקודת התעבורה מקנה לקצין משטרה סמכות לאסור על שימוש ברכב שנעברה בו אחת מהעבירות המנויות בתוספת לחוק:

"היה לשוטרי יסוד להניח כי נהג עבר לעיניו עבירה מן העבירות המפורטות בחלק א' לתוספת השביעית, רשאי הוא לדרוש מהנהג להילווה אליו אל קצין משטרה או ליטול ממנו את רישיון הרכב... היה לקצין משטרה יסוד להניח כי יוגש כתב אישום נגד הנהג, רשאי הוא למסור לו הודעת איסור שימוש ברכב שבו נעברה העבירה

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. בתיקון מספר 66 לפקודת התעבורה הורחבה הסמכות לאסור על שימוש ברכב לעבירות נוספות על אלו שנקבעו בעבר, ובכללן עבירה של נהיגה בשכרות (זאת בנוסף לעבירות של נהיגה תחת השפעת סמים, הפקרת נפגע לאחר תאונה, נהיגה במצב השולל שליטה ברכב ונהג חדש שנהג ללא מלווה). בדברי ההסבר להצעת החוק הודגש הצורך בכלי אכיפה אפקטיבי, תוך שליחת מסר לפיו על ההורים ובעלי הרכב להקפיד על האופן שבו ילדיהם או אנשים שנמסר להם הרכב נוהגים בו:

"השבתת רכב, על ידי קצין משטרה או על ידי בית המשפט, תשמש כלי אפקטיבי ביותר לאכיפת חוקי התנועה ולהרתעת עברייני תנועה פוטנציאליים מלעבור עבירות תנועה חמורות, ובכך תסייע להתמודדות בנגע תאונות הדרכים... העיקרון המנחה בבחירת עבירות אלו הינו חומרת העבירה בצירוף חובה מוגברת של בעל הרכב לבדוק את הנהג לו נמסר הרכב. רכב הוא כמו כלי נשק ומי שמוסר אותו לשימוש האחר צריך לוודא שמדובר באדם נורמטיבי שאינו נוהג בפסילת רישיון או בשכרות וכדומה... השבתת רכבים תביא לכך שנהגים יהיו יותר מודעים לאופן נהיגתם והורים ובעלי רכבים יתנו יותר תשומת לב והקפדה לאופן בו ילדיהם או אנשים להם נמסר הרכב, נוהגים ברכבם" (הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (השבתת רכב בשל עבירות חמורות), התשס"ד – 2004, הצעות חוק תשס"ד 63).

11. יו"ר ועדת הכלכלה של הכנסת, חבר הכנסת אמנון כהן, עמד על חשיבות החוק ככלי הרתעתי, בהציגו את נוסח החוק במליאת הכנסת בעת הדיון לקראת הצבעה על הקריאה השנייה והשלישית:

"איסור שימוש ברכב הינו כלי הרתעתי מהמדרגה הראשונה, והצעת חוק זו נועדה לתת לכך משנה תוקף. ראשית, מוצע לקבוע כי בעל הרכב, שקיבל הודעת איסור שימוש ברכבו, ישא בהוצאות בשל שינוע הרכב למגרש שבו יועמד הרכב בתקופת איסור השימוש. שנית, מוצע להוסיף עבירות נוספות לרשימת העבירות שבגינן ניתן להורות על איסור השימוש ברכב. העבירות שמוצע להוסיף הן חובת ליווי של נהג חדש, נהיגה בשכרות או בהשפעת סמים, וכן הפקרה אחרי פגיעה – פגע וברח" (דברי הכנסת, ישיבה מיום 30.3.2005).

יפים לעניין זה דבריו של מציע החוק, חבר הכנסת גלעד ארדן:

"בחלק ממדינות העולם, וזה עניין מקובל, מתייחסים לכלי רכב כמעין סוג של כלי נשק. כלומר, בדיוק כפי שאדם מפקיד את נשקו או משאיר אותו, או מוסר אותו לידי אדם אחר – חלה עליו אחריות רבה מאוד לדעת שהוא לא מוסר את אותו כלי נשק לידי אדם חסר אחריות או אדם שיכור ללא רשיון לאחוז באותו נשק. בדיוק אותו דבר צריך לחול על כלי רכב. כפי שצינו קודם, תאונות הדרכים גובות מספר גבוה ביותר של קורבנות, מעל 500 אזרחים מידי שנה. אנחנו צריכים כל הזמן לבחון באילו כלים אפשר להשתמש כדי לנסות ולצמצם את הפגיעה הזאת ולהציל כמה שיותר אזרחים במדינת ישראל" (דברי הכנסת, ישיבה מיום 18.1.2005).

12. במציאות הקשה השוררת בכבישי ארצנו, בה מקפחים את חיייהם 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. האיזון בא לידי ביטוי בארבעה מישורים מרכזיים:

13. הראשון, הגבלת התקופה של איסור השימוש ברכב ל-30 יום ובמצבים מסויימים ל-60 יום. השני, הגבלת הסמכות לאסור את השימוש ברכב לרשימת העבירות המנויות בחוק. השלישי, מתן שיקול דעת למשטרה ולבתי המשפט לבטל את צו איסור השימוש ברכב בהתקיים התנאים הקבועים בחוק. בעל הרכב שנגדו הוצא צו איסור השימוש רשאי לבקש מבית המשפט לבטלו, בהתקיים אחת משתי עילות המנויות בסעיף 57ב(ב) לפקודת התעבורה:

(1) הרכב נלקח מבעליו בלי ידיעתו ובלי הסכמתו;
 (2) מי שנהג ברכב פעל בניגוד להוראותיו של בעל הרכב, ובעל הרכב עשה כל שביכולתו כדי למנוע את העבירה כאמור בסעיף 57א(א)."

14. יוער, כי כאשר מתקיים התנאי הראשון לפיו הרכב נלקח מבעליו לא ידיעתו וללא הסכמתו, קיימת סמכות לא רק לבית משפט לבטל את איסור השימוש, אלא גם

למשטרה (סעיף 57א(ה)(1) לפקודת התעבורה). התנאי השני מורכב יותר ומצריך הפעלת שיקול דעת שיפוטי: נהג הרכב פעל בניגוד להוראותיו של בעל הרכב ובעל הרכב עשה כל שביכולתו כדי למנוע את העבירה. זהו התנאי אשר שנוי במחלוקת בין הצדדים שלפנינו, ואליו אדרש בהמשך.

15. המישור הרביעי הוא שגם כאשר לא הוכחו העילות שפורטו לעיל, רשאי בית המשפט לבטל את איסור השימוש ברכב, או לקצר את התקופה שבה נאסר השימוש ברכב "אם התקיימו נסיבות אחרות מאלה האמורות בסעיף קטן (ב), המצדיקות זאת. ולעניין זה רשאי בית המשפט להביא בחשבון, בין השאר, את הזיקה בין בעל הרכב לבין מי שנהג ברכב" (סעיף 57ב(ג) לפקודת התעבורה).

16. נדמה כי האיזונים שהתווה המחוקק מלמדים לכאורה על המידתיות שבתיקון. המבקש ניסה לטעון כי החוק אינו חוקתי. אולם לא נערך דיון בסוגיה בבית משפט השלום לתעבורה ובבית המשפט המחוזי, וזאת לנוכח האופן שבו נטענה הטענה. לא מצאתי בטיעוני המבקש גם בהליך דנא תשתית עובדתית ומשפטית המאפשרת לדון בטענת אי-חוקתיות. אשר על כן, אין מקום להכריע בשאלה זו, ובודאי שלא במסגרת הליך של בקשה למתן רשות ערעור.

17. בענייננו, כאמור, חלוקים הצדדים בשאלה האם בעל הרכב עשה כל שביכולתו כדי למנוע את ביצוע עבירת הנהיגה בשכרות. בהקשר זה אדגיש כי אינני סבור כי יש לצמצם את תחולתו של סעיף 57ב(ב) בכל הנוגע לעבירת השכרות (אינני מביע עמדה ביחס לעבירות אחרות הואיל ואינן נשוא הדיון כאן, אולם אעיר כי אין זה מן הנמנע שהפרשנות של סעיף 57ב(ב) תהיה שונה ביחס לעבירות השונות). נדמה כי דרישה מבעל רכב לעשות ככל שביכולתו על מנת למנוע את ביצוע עבירת הנהיגה בשכרות היא דרישה ראויה ובעלת חשיבות. זהו צורך השעה. כאשר אדם נוהג ברכב כשהוא שיכור, כלי הרכב משמש כנשק מסוכן. מי שנותן לאחר לנהוג בידוע שהוא עלול לשתות משקה אלכוהולי, עליו לעשות כל שביכולתו כדי למנוע את העבירה ובכך להפחית את הסכנה הנשקפת לציבור. אין זה מובן מאליו שאב חייב באופן אוטומטי להתרצות לבקשת בנו ולתת לו את מפתחות מכוניתו. לבקשת הבן להשתמש במכוניתו של אביו יש 'תג מחיר' חינוכי ומשפטי. גם סירוב הוא אופציה; גם הסכמה. אבל ההסכמה צריכה להיות מותנית בתנאים על מנת להפחית את המסוכנות.

18. השופט א' דובינשטיין עמד על הסיכון המיוחד הגלום בעבירת השכרות, כלשונו (רע"פ 8135/07 אהוד גורן נ' מדינת ישראל (11.2.09)):

"לא יתכן חולק כי השכרות היא אחת מאמות כל חטאת בתחום התעבורה. הנוהג שיכור מסכן לא רק את עצמו, אלא את כל סביבתו בכביש ואף הולכי רגל, ואין צורך להכביר מלים על כך. תופס הגה והוא שיכור - הוא כמכונת מוות נעה. המחוקק נתן לכך ביטוי ברור בצורות שונות. על כן, ראוי מאבקן של רשויות האכיפה להגשים את רצון המחוקק, ובתי המשפט מצווים לתת לכך יד. עליהם ליתן לדין פרשנות ישרה, שאינה דרך עקלקלות ואינה מתחכמת, אך גם אינה מוציאה מכלל פעולה את משאלת המחוקק בשל כשל בעל אופי טכני. כך מבקשים אנו לנהוג, לנהוג תרתי משמע".

גם השופט ט' ג'ובראן עמד על הסכנה הטמונה בנהיגה בשכרות ועל הצורך לנקוט במדיניות מרתיעה:

"נהיגה במצב של שכרות מסכנת את חייהם של הנוהגים בכביש והיא מהווה גורם מרכזי למספרן הרב של תאונות הדרכים. לכן, יש לנקוט במדיניות ענישה מרתיעה ולהעניש בחומרה נהגים הנתפסים כאשר הם נוהגים בשכרות" (רע"פ 6439/06 קריטי נ' מדינת ישראל, 19.10.2006).

19. בשלב שבו אדם נוהג בשכרות, כמעט ולא ניתן לעשות דבר על מנת למנוע את הסכנה הנשקפת מכך. לא בכדי מטיל החוק אחריות על אדם שמבצע עבירה בשכרות, הגם שאין לו מודעות באותו שלב, הואיל ובשלב מוקדם יותר בחר במודע להכניס את עצמו למצב מסוכן שבו הוא עלול לאבד שליטה: "עשה אדם מעשה במצב של שכרות והוא גרם למצב זה בהתנהגותו הנשלטת ומדעתו, רואים אותו כמי שעשה את המעשה במחשבה פלילית" (סעיף 34ט(ב) לחוק העונשין). כך גם המשפט העברי, בתחום הנזיקין: "שהיה לו להיזהר מתחילה שלא ישתכר כלוט ולהזיק את הרבים. שמי אנסו להשתכר כל כך עד שלא ידע מה הוא עושה? וכיוון שאונס שמחמתו הוא, שהוא זה שגרם לנפשו, חייב בנזיקין" (שו"ת הב"ח, סימן סב). לפי טיבה של השכרות והשפעתה על האדם, קם הצורך באמצעי אכיפה קודם לשכרות: "מקבל דינו על מה שלא עצר ברוחו להשתגע" (ים של שלמה, בבא קמא, פרק ג', סימן ג'); "כל המשתכר, חוטא ושוטה" (המדרש הגדול נח, ט). כאמור, יש לנקוט באמצעי אכיפה בשלב האפקטיבי, לפני השכרות. בשלב זה, האחריות רובצת גם לפתחו של בעל הרכב. על בעל הרכב מוטלת אחריות לעשות ככל שביכולתו כדי למנוע את ביצוע העבירה ברכב שבבעלותו. אכן, לעיתים היכולת של בעל הרכב למנוע את העבירה היא מוגבלת. אולם המחוקק איפשר לבטל או לצמצם את איסור השימוש ברכב בהתקיים נסיבות המצדיקות זאת, תוך

התחשבות גם ב"זיקה בין בעל הרכב לבין מי שנהג ברכב" (סעיף 57ב(ג) לפקודת התעבורה).

20. האם המבקש עשה כל שביכולתו על מנת למנוע את ביצוע העבירה, כדרישת הוראות הדין? בענייננו מדובר בבנו של המבקש, אדם צעיר, בן 21. המבקש ידע כי הבן הולך למקום שבו מוצעים משקאות אלכוהוליים, וכי הוא עלול לשתות. המבקש טען כי הזהיר את בנו "שימנע מלעבור כל עבירה ושינהג כחוק". זוהי אזהרה כללית שתוכנה ביחס לעבירת השכרות אינו ברור. העובדה שהמבקש לא הביא את בנו להעיד, מקשה לקבוע ממצאים ברורים בעניין. אכן אין חובה להעיד את הבן, אך החסר הראיתי בנדון מקשה לקבוע מה טיבה של אותה אזהרה. בל נשכח כי סעיף 57ב(ב)(2) לפקודת התעבורה קובע שני תנאים מצטברים. על-פי התנאי הראשון יש לבחון האם פעל הנהג בניגוד להוראותיו של בעל הרכב. ניתן לומר כי אם המבקש הזהיר את בנו שלא יעבור עבירה, והבן פעל בניגוד להוראה זו, הרי שבכך מתקיים רק התנאי הראשון. אולם המחוקק לא הסתפק בכך. על-פי התנאי השני יש להראות שבעל הרכב עשה כל שביכולתו כדי למנוע את העבירה. המבקש לא עשה דבר מעבר לאזהרה הכללית. בית המשפט לתעבורה קבע כי ניתן היה למשל לוודא כי ימצא נהג תורן שלא שתה. זוהי אינה דרישה מופרזת, בהתחשב בעובדה שהמחוקק דורש מבעל הרכב לעשות "כל שביכולתו". נדמה כי מדובר בדרישה סבירה וראויה, ובנסיבות תיק זה היא מתיישבת עם הוראות החוק. המבקש טען כאמור כי נענש על מעשיו של בנו והתוצאה היא ש"בנים אכלו בוסר ושיני אבות תקהינה". זהו אינו המצב העובדתי. המבקש אחראי, על-פי הנסיבות שהוכחו, על מחדליו-שלו ולא על מעשיו של בנו. סבורני, כי התחשבות יתר בבעלים של הרכב, שבו בוצעה העבירה, תגביר את הסיכון הנשקף לציבור, ושיני הציבור, הן אשר תקהינה. לא בכדי הִנְחוּ חז"ל: "לא תרווי, לא תחטוי" = אל תשתכר ולא תחטא, בבלי, ברכות כט, ב].

21. הגם ששאלת פרשנותו של הסעיף היא שאלה בעלת השלכות רוחב, אינני סבור כי נסיבות התיק שלפנינו מצדיקות מתן רשות ערעור. לדעתי צדקו בית המשפט לתעבורה ובית המשפט המחוזי במסקנתם לפיה המבקש לא עשה כל שביכולתו כדי למנוע את ביצוע העבירה, ומשכך אין מקום להורות על ביטול איסור השימוש ברכב.

22. לאור האמור הייתי מציע לחברי להורות על דחיית בקשת הרשות לערער.

בנסיבות העניין הנני מצטרף לפסק דינו של חברי, השופט נ' סולברג.

ש ו פ ט

השופט ס' ג'ובראן:

אני מצטרף לחוות דעתו של חברי השופט נ' סולברג. נוכח חשיבות הסוגיה, אבקש להוסיף דברים מספר.

ההליך שלפנינו מעורר את הצורך להתמודד עם תופעה חמורה, הרווחת בארצנו, במסגרתה משתמשים ילדים ברכבי הוריהם ברשות ונוהגים שלא כדין, תוך סיכון חייהם שלהם וחיי הסובבים אותם.

עיקר טענתו של המבקש בהליך הנוכחי היא כי כאשר הנחה בעל הרכב את הנהג לנהוג כחוק, די בכך כדי להרים את הנטל הקבוע בסעיף 57(ב)(2) לפקודת התעבורה (משמע, להוכיח כי "מי שנהג ברכב פעל בניגוד להוראותיו של בעל הרכב, ובעל הרכב עשה כל שביכולתו כדי למנוע את העבירה כאמור בסעיף 57א(א)"). לגישתו, הטלת הנטל על בעל הרכב להוכיח כי הנהג הבין את ההנחיה, ובפרט הבין את חובתו שלא לנהוג בשכרות והסכים לה, תיצור מצב דה פקטו על פיו בכל פעם שצעיר נוטל את רכבם של הוריו ונוהג בנסיבות המנויות בסעיף 57א(א) לפקודת התעבורה, לא תעמוד להם טענה מכוח סעיף 57(ב)(2) לביטול האיסור על השימוש ברכב.

חברי השופט נ' סולברג דחה את טענת המבקש במישור העובדתי, וקבע כי האזהרה שניתנה הייתה כללית, לא ניתנה לה הסכמה של הבן, וממילא, הבן לא זומן לעדות ומשכך ישנו חסר ראיתי המקשה לקבוע מה היה טיבה של אותה האזהרה.

ברי, כי במצבים מסוג זה, כאשר מדובר על שיחה בין הורה לבנו בארבע עיניים, גם לו היה מעיד הבן היה קושי לברר לעמקה את טיבה המדויקת של האזהרה שניתנה ואת מידת הבנתה. יתר על כן, וודאי שהחובה החלה על ההורה אינה למתן אזהרה פורמאלית וסדורה, דוגמת אזהרה הניתנת על ידי שוטר לחשוד, והאזהרה היא למעשה חלק משיחה שגרתית, המתרחשת מידי יום ביומו, ומבוססת על טיבם של היחסים בין ההורה והילד. משכך, במישור המהותי, יהיו מקרים שבהם עצם ההיכרות

בין ההורה לילד תוביל להיעדר צורך להזהיר בכל פעם ופעם מפני נהיגה בשכרות, ויהיו מקרים שבהם יוכל ההורה לדעת כי למרות הסכמה מפורשת של הילד שלא ינהג בשכרות, בפועל הוא עתיד להתעלם מהסכמה זו. במישור הראייתי, לו היינו קובעים צורת אזהרה קשיחה בפסק דינו זה, היו יכולים הורים וילדים בתיקים עתידיים לטעון להסכמת הילד בהתאם למתווה שיקבע, ולמעשה לא תהיה דרך מבוררת להפריך את טענתם, למעט אם עדותם תתגלה כלא מהימנה בבירור. במילים אחרות, אף לו היו לבית המשפט הכלים לברר בדיוק את תוכן השיחה בין ההורה לילדו בטרם מתן הרכב (וספק שכך), איני חושב שכעניין של מדיניות שיפוטית יש לקבוע כללים קשיחים לאזהרה שעל בעל הרכב לתת, תדירותה וניסוחה, כמו גם למידת ההסכמה שעל הנוהג ברכב לבטא. קביעה כזו, ספק אם תהיה אפקטיבית, וכל שהיא תוביל לו הוא ריבוי התדיינות שלא לצורך.

לגישתי, מידת האזהרה הניתנת לילד צריכה להיות תלויה בנסיבות הפרטניות של העניין ככל שהן נוגעים לשימוש ברכב. במסגרת הנסיבות הרלבנטיות יש להתחשב בראש ובראשונה בסוג האירוע בשבילו נעזר הנהג ברכב. כך, באם הרכב ניטל כדי לנסוע למסיבה או לבילוי אחר שצפוי לכלול שתיית אלכוהול, יש להטיל נטל מוגבר על בעל הרכב לוודא שלא יבוצע ברכבו שימוש אסור. בהמשך לכך, ככל שמקום הבילוי מרוחק יותר ואינו מציע חלופות תחבורתיות (דוגמת תחבורה ציבורית), כך, ראוי שהנטל על בעל הרכב יהיה גדול יותר. זאת, שכן בפועל, אף אם בתחילה הנהג כלל לא התכוון לשותות אלכוהול, באם לבסוף עשה זאת, לא תהיה בפניו כל דרך שלא לנהוג ברכב בשכרות. בהמשך לכך, יש מקום לתת משקל לגיל הנהג, לניסיונו בנהיגה ולעבירות נהיגה קודמות שבוצעו על ידו ככל שישנן. ככל שעסקינן בנהג צעיר יותר, וללא ניסיון נהיגה, הסיכוי כי יעריך הערכת יתר את כישורי הנהיגה שלו וינהג בשכרות עולה. וודאי שבמקום שבו לנהג הרשעות תעבורה בגין שימוש אסור ברכב, על בעל הרכב להקפיד הקפדה יתרה כי השימוש ברכב יהיה כדין. במישור היחסיים שבין בעל הרכב לנהג, ככל שתדירות השימוש של הנהג ברכב גבוהה יותר, והוא משתמש בו במהלך חיי היומיום, יש מקום להקל בנטל המוטל על בעל הרכב להזהיר את הנהג בכל מקרה ומקרה.

אמנם, ששת אמות המידה האמורות לעיל (סוג האירוע, מרחק מקום הבילוי, גיל הנהג, הניסיון של הנהג בנהיגה, עברו התעבורתי של הנהג, היקף השימוש ברכב של הנהג) אינן קובעות כלל קשיח, על פיו באם בעל הרכב פעל בדרך זו או אחרת יעמוד בנטל המוכח בסעיף 57ב(ב) לפקודה. כאמור, לגישתי, כלל קשיח שכזה ספק אם יתרום בפועל לוודאות המשפטית, ויהיה בבחינת פורמאליזציית יתר של יחסי הורים

וילדיהם. אמות מידה אלו צריכות להנחות בעלי רכבים בטרם מתן השימוש ברכב, וטוב יעשו אם ישמרו טווח ביטחון סביר. כך, ישנם מצבים שבהם אף אם התחייב הילד שלא ינהג בתנאי שכרות, אין מקום למתן הרכב (לדוגמה, באם מדובר בנהג צעיר, הנוהג באישון לילה לאתר מרוחק לבילוי המשלב צריכת אלכוהול רבה). לחלופין, יש לוודא במצבים אלו ברצינות וביסודיות כי ישנו נהג תורן שלא ישתה. אפשר אף שההורה יידרש לרף גבוה יותר, דוגמת וידוא עם הנהג התורן בסיום הבילוי ובטרם הנהיגה ברכב, כי לא שתה אלכוהול. עוד יצוין בהקשר הנוכחי כי זהו מקרה מובהק שבו עדיפה הרתעת יתר על פני הרתעת חסר. הנזק שייגרם לבעלי רכבים אשר נתנו את רכבם לאדם אחר שנהג בו בשכרות, בשל איסור קצר טווח על השימוש ברכב, קטן לאין שיעור מהחיים שיישמרו. חייהם של הנהגים, שהם לא פעם קרובים לבעלי המכוניות, וחייהם של עוברי אורח. ראוי כי בכל מקרה של חשש של הורים כי ילדם ינהג ברכב תחת השפעת אלכוהול, יימנעו ממתן הרכב ויבכרו לסייע לילדיהם להגיע ליעד בדרכים אחרות (דוגמת תחבורה ציבורית, מוניות ובמידה שההורים רואים ערך מיוחד בבילוי יכולים הם אף להסיע את הילד בכוחות עצמם). בהקשר זה יצוין כי ראוי שגם המדינה תפעל, על פי יכולתה, לצמצם את הצורך בשימוש ברכבים כדי להגיע לאתרי בילוי, ובכך תציל חיים רבים.

בסופו של יום, סעיף 57א(א) לפקודה נועד להגן על אינטרס משותף, של הורים, ילדים, ושל החברה. האלמנט הפטרנליסטי המגולם בסעיף נועד להגן על חיים, משנמצא כי הורים מאפשרים לילדיהם שימוש ברכבם בקלות יתר. טוב יעשו הורים אם יפנימו את חובתם המוסרית והחוקית למנוע נהיגה שלא כדין ברכבם, ובתי משפט לא יידרשו לסוגיה לאחר שבוצעו העבירות, שמובילות לא פעם לאבדן חיי אדם.

ש ו פ ט

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט נ' סולברג.

ניתן היום, ל' בתשרי תשע"ג (16.10.2012).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט