



## בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

תת"ח 11-09-2269 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2270 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2275 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2280 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2285 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2291 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2297 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2297 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'

בפני שופט אברהם טננבוים

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

1. אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל
2. שמואל לוי
3. אברהם פנירי

הנאשמים

### הכרעת דין

השאלה והתשובה בקצרה – היקף חובת העזרה של נהגי אוטובוס ציבורי לנכים בכסאות גלגלים

1. לשאלה שלפנינו שני פנים. הפן הראשון הוא ספציפי יותר. הוא מתייחס לפעולה אחת שאותה לטענת המאשימה לא ביצעו הנאשמים בכל אחד משמונת התיקים, ובכך עברו על החוק. הפן השני הוא כללי יותר ודן בשאלה העקרונית של היקף חובת העזרה של נהגי רכב ציבורי לנכים המבקשים לנסוע עימם.
2. כדי לענות על שאלות אלו צריכים אנו להתייחס מעט למושכלות יסוד הנוגעות לתחבורה הציבורית, ונפרט בקצרה.
3. ראשית, עד כמה שידנו משגת לדעת, דומנו שאין מדינה בעולם שלא הסדירה במפורש ובכללים מפורטים את מכלול התחבורה הציבורית הקיימת כולל קווי אוטובוסים, מוניות, רכבות



## בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

תת"ח 11-09-2269 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
 תת"ח 11-09-2270 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
 תת"ח 11-09-2275 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
 תת"ח 11-09-2280 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
 תת"ח 11-09-2285 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
 תת"ח 11-09-2291 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
 תת"ח 11-09-2297 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'

כבודות וקלות, הסעות בשכר, וכן הלאה. אין כל אפשרות להימנע מהסדרים אלו. זאת אפילו לדעות המלומדים הקיצוניות השוללות כל התערבות בשוק החופשי. הסיבות לכך מורכבות ואין זה המקום לדון בהם.<sup>1</sup> ניתן להתווכח כמובן על סוג ההסדר הנכון, על פרטי ההסדרים, וכן הלאה, איש איש בהתאם לדעתו על טבע העולם והאדם. אולם בלעדי הסדרים ברורים קיים החשש לתוהו ובוהו תחבורתי שיכלול פגיעה קשה בציבור הנוסעים. על כך כמדומני דומה שאין כל ויכוח.

4. שנית, המציאות היא כי המשתמשים בתחבורה הציבורית הם לא תמיד בעלי הכוח בציבור ועל בית המשפט להגן עליהם כמידת האפשר.<sup>2</sup> רבים מבין המשתמשים הם ילדים, קשישים, סטודנטים, חיילים, ואחרים שאין בידם אפשרות לכלי רכב פרטי, ובוודאי לא לקחת מונית. התחבורה הציבורית היא המכשיר היחיד שברשותם להגיע ממקום למקום. כשמדובר בבעלי מוגבלות שהחיים לא תמיד מאירים להם פנים, על אחת כמה וכמה שאין הם יכולים לאפשר לעצמם תחליף לתחבורה ציבורית.

5. שלישית, חל שינוי ביחס הציבור לאנשים בעלי מוגבלות.<sup>3</sup> בעבר התמקד הטיפול בהם בעיקר במתן הטבות וזכויות לפי דרגת הנכות. כיום המיקוד מתמקד בשילובם בחברה כאזרחים שווים ובעלי יכולת. המדיניות החדשה איננה רק כדי להטיב עם אוכלוסייה זו אלא כדי להטיב עם הציבור כולו. שילוב של אזרחים אלו בחברה יכול לעזור להם לעבוד, לייצר, ולהביא את יכולתם

<sup>1</sup> מקובל לתת נימוקים שונים לכך. יש המסבירים כי מדובר בשימוש במשאבים ציבוריים מוגבלים שכמעט כל הכלכלנים מסכימים שיש צורך לפקח עליהם (בעיקר דרכים, כבישים, תחנות עצירה, וכיוצא באלה). יש הטוענים כי ללא הסדרים אלו הרי מפעילי הקווים יפעילו רק קוים רווחיים בשעות נוחות להם ולא ידאגו לאינטרסים של כלל הנוסעים. בעיה אחרת היא כי אין כל דרך לנוסע/ת העולים על אוטובוס (או אמצעי תחבורה אחר) לדעת אם לנהג יש רשיון נהיגה מתאים, האם הרכב הוא ברמת בטיחות מתאימה, האם הביטוח הקיים מכסה כראות, ופרטים רבים אחרים. ואלו רק מספר מהנימוקים הדורשים התערבות ממלכתית בתחבורה הציבורית.

<sup>2</sup> כאן מתעוררת לעיתים שאלת הביצה והתרנגולת. אם התחבורה הציבורית נוחה ויעילה, משמשים בה כל מגזרי האוכלוסיה ופגיעה בה תפגע בכל הציבור שייגיב בהתאם. אם התחבורה הציבורית איננה יעילה מספיק, כל הנוסעים שלהם אלטרנטיבות (ובעיקר רכב פרטי) נמנעים מלהשתמש בה. ממילא היא הופכת להיות כלי שבו משתמשים החלשים יותר שמטבע הדברים קשה להם להניע את הרשויות לטובתם. שתי התהליכים הללו יכולים להאיץ את עצמם (כל תהליך בכיוונו). בין כך ובין כך, המציאות היא שתמיד החלשים הם הראשונים להשתמש בתחבורה הציבורית ולהיפגע מבעיותיה.

<sup>3</sup> ראו למשל: אריק רימרמן וטל ארנון-ברגמן "הקיקת זכויות נכים ויישומה בישראל – מגמות וכיוונים עתידיים" ביטחון סוציאלי, מס' 69 (ספטמבר 2005): 11-31.



## בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

תת"ח 2269-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 2270-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 2275-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 2280-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 2285-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 2291-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 2297-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'

לידי ביטוי. כך למשל, חלק לא מועט מהעבודות המשרדיות כיום ניתן לביצוע בהצלחה לא מועטה על ידי נכים עם כסאות גלגלים. זאת לו הייתה להם כמובן אפשרות נוחה וסבירה להגיע לעבודה. ינסה כל אחד מאיתנו לתאר לעצמו אלו אפשרויות רבות היו נפתחות לפני אנשים על כסא גלגלים לו היו יכולים לנוע בקלות בתחבורה ציבורית ממקום למקום. ושוב, היתרון איננו רק להם עצמם אלא לחברה כולה. שינוי זה איננו תיאורטי-אידיאולוגי בלבד, אלא בא לידי ביטוי בהוראות החוק והפסיקה הברורות והמחייבות.

6. מאלו נובעת מסקנה אחת ברורה. על מערכת התחבורה הציבורית לאפשר לכל בעל מוגבלות להשתמש בה, נקודה. ממילא עולה כי על בית המשפט להודיע בלשון חד-משמעית כי על כל מסיע בתחבורה ציבורית לאפשר לכל אדם, יהיה מוגבל כאשר יהיה, אפשרות תנועה סבירה. אם לא יעשה זאת כראוי, ייאלץ בית המשפט להתערב, ובצורה כואבת. נדגיש שוב כי מצבו של הנכה איננו פשוט והמינימום שיכולה החברה לעשות למענו הוא לאפשר לו את תנועתו כאחד האדם. אם לא תהיה אפשרות לכך, גוזרים אנו למעשה מעין 'מעצר בית' על בעלי המוגבלות ולכך אסור בשום פנים ואופן להסכים.

7. מכאן ואילך נילך בדרך זו. נתאר כיצד מיושמת הנגשת הנסיעה באוטובוס לנכים, ואחריות הנהג לכך; נסביר את טענות המאשימה כי הנאשמים קיפחו את זכויות בעלי המוגבלויות באוטובוס; נבדוק את הרקע הנורמטיבי וסעיפי החוק הרלוונטיים; ולאור כל אלו נגיע להכרעה.

8. ונעיר כבר מראש כי החלטתי להרשיע את נאשמת 1 (חברת אגד) בחלק מהעבירות המיוחסות לה בכתב האישום שלפנינו, אולם לא מצאתי מקום להרשיע את הנהגים והכל כפי שיפורט.

כיצד מונגשת נסיעה באוטובוס לנכים על כסאות גלגלים בתחבורה הציבורית?



## בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

תת"ח 11-09-2269 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2270 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2275 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2280 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2285 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2291 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2297 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'

9. הצדדים מסכימים ביניהם על החובה להנגיש נסיעה באוטובוס לנכים על כסאות גלגלים. ליתר דיוק, מדובר בחובה נורמטיבית ברורה על פי חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות משנת 1998. החוק קובע בסעיף עקרונית היסוד:

"1. זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות ומחויבותה של החברה בישראל לזכויות אלה, מושגות על ההכרה בעקרון השוויון, על ההכרה בערך האדם שנברא בצלם ועל עקרון כבוד הבריות.  
2. חוק זה מטרתו להגן על כבודו וחירותו של אדם עם מוגבלות, ולעגן את זכותו להשתתפות שוויונית ופעילה בחברה בכל תחומי החיים, וכן לתת מענה הולם לצרכיו המיוחדים באופן שיאפשר לו לחיות את חייו בעצמאות מרבית, בפרטיות ובכבוד, תוך מיצוי מלוא יכולתו".

10. החוק קובע שכל השירותים הניתנים על ידי המדינה יהיו נגישים ומתאימים לשימוש של כלל הציבור מבלי יוצא מהכלל, ללא צורך של סיוע מאדם אחר, כדי לעלות לאוטובוס או לרדת במדרגות וכיו"ב.

וכן קובעים סעיפים 19(א) ו-19ב:

19 (א) אדם עם מוגבלות זכאי לשירותי תחבורה ציבורית נגישים ומתאימים לשימוש, בתדירות סבירה, לרבות אפשרות גישה לתחנות ולנמלים שבמסגרתם פועלים שירותי תחבורה ציבורית; בסעיף זה, "שירותי תחבורה ציבורית" – אוטובוסים בקווים עירוניים, רכבות, תובלה אווירית ואניות, המיועדים לציבור.

19ב. אדם עם מוגבלות זכאי לנגישות למקום ציבורי ולשירות ציבורי".

11. זאת ועוד, תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), תשס"ג-2003, קובעת שבאוטובוס נגיש צריך שיהיה מיתקן הרמה לכניסה ויציאת של נוסעים הנעים בכיסא גלגלים. כך קובעת תקנה 5 שעניינה "אוטובוס נגיש":  
"באוטובוס נגיש יתקיימו כל אלה:

.....



## בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

תת"ח 11-09-2269 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2270 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2275 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2280 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2285 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2291 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2297 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'

(2) רוחב הדלת המיועדת לכניסה של אדם הנע בכיסא גלגלים, שלא יפחת מ-100

ס"מ, מאפשר לו מעבר חופשי בה;

(3) הותקנו בו סמלי הנוגשות;

(4) הותקן בו מיתקן הרמה לכניסה ויציאה של נוסעים הנעים בכיסא גלגלים;

(5) הותקן בו מנגנון למניעת תנועה של האוטובוס בעת הפעלת מיתקן ההרמה;

.....

(10) מול הדלת המיועדת לכניסתו, הוקצה מקום לכיסא גלגלים עם האדם המתנייע

בו, כמפורט בפרט 2 בתוספת השלישית שסומן בסמל הנוגשות כאמור בפרטים

1 ו- 3 בתוספת השנייה, והותקנו בו מאחו יד ואמצעים לעיגון כיסא הגלגלים,

להבטחת יציבותו בעת נסיעה מפני טלטולים, בלימת האוטובוס והאצת מהירותו,

כמפורט בתוספת הרביעית;

12. יש לציין כי אמצעים אלו היו באוטובוסים שלפנינו אם כי לא משוכללים במיוחד. אין חולק כי בקווי האוטובוס של הנאשמת מס' 1 קיימת גישה לנכים בכלל ולנכים עם כיסא גלגלים בפרט. בדלת האחורית של האוטובוס מותקנת רמפה המיועדת להעלאת והורדת נוסעים עם כיסא גלגלים. רמפה זו היא מתקפלת ונמצאת בריצפת האוטובוס. בשעת הצורך יש לפותחה כך שהיא מונחת באלכסון על המדרגות ועד למדרכה כך שרכב הנכה יכול לעלות עליה.

13. הרמפה עקרונית יכולה להיות נעולה והמפתח נמצא בידי הנהג. עקרונית, אם אכן הרמפה

נעולה, על הנהג לדומם מנוע, לרדת מהאוטובוס, לפתוח את הרמפה במפתח, לדחוף העגלה לאוטובוס, להעמידה, ולחוגרה ברחבה המיועדת לנכים הנעזרים בכיסא גלגלים. יושם לב כי קבענו שעקרונית המפתח נמצא בידי הנהג, אולם בפועל, הרמפה כנראה פתוחה דרך קבע ואין צורך לפותחה במיוחד.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> כעדות העדה ברגר, בפרוטוקול מיום 13.5.2012 בעמ' 2.



## בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

תת"ח 11-09-2269 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2270 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2275 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2280 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2285 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2291 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2297 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'

14. עוד נוסף כי נחה דעתי ואני קובע עובדתית כי הנאשמת מודעת היטב לטוב היטב לכל האמצעים שפירטתי למעלה כמו גם לדרך לבצעם. משרד התחבורה הסביר זאת למפעילים יותר מפעם אחת והוצגו בסיכומים חומרים המפרטים זאת. אולם למעשה לא חולקת הנאשמת כי ידעה על אמצעים עלו גם ידעה.

### המקרה שלפנינו – בכל כתבי האישום לא נרתם כסא הגלגלים בצורה מאובטחת כראוי

15. בכל שמונת כתבי האישום שלפני, האשמה העיקרית היא כי הנכה הוסע בכסא גלגלים כאשר כסא זה לא אובטח על ידי חגירתו כפי שניתן היה. לטענת המאשימה, על הנהג מוטלת האחריות לאבטח את הכסא ולקושרו לנקודות העגינה. הנאשמת טוענת לעומת זאת כי אין עליה כל חובה בחוק ו/או בתקנות לחגור את כסא הגלגלים וכי המאשימה מטילה עליה חובה ללא בסיס לכך.

16. לכאורה, מדובר בפרט אחד מבין כמה פרטים אולם למעשה המחלוקת בין הצדדים נוגעת בעומקה לשאלה מהותית הרבה יותר. אכן, קיימים אמצעים לכך שאדם על כסא גלגלים יוכל לנסוע בתחבורה ציבורית. אולם מיהו זה ואיזהו שצריך לדאוג לכך? מי צריך לעזור לו? וכאן למעשה השאלה האמיתית שלפנינו.

### מהי אחריות הנהג להתניידות הנכה? או על מי האחריות לעזור לעולה עם כסא גלגלים?

17. השאלה שלפנינו היא למעשה שאלת אחריותו של הנהג ונסביר. בפועל, פעמים רבות עולה נכה על כסאו יחד עם מלווה. ממה שעלה בראיות שלפני עולה כי לא תמיד הנהג הוא זה שפותח את הרמפה ומעלה את הנכה. מי שמבצע פעולות אלו הוא המלווה של הנכה, שכבר מתורגל בכך. בפועל כנראה הרמפה (הנמצאת בריצפת האוטובוס) איננה נעולה. לעיתים אגב, הנוסעים שנמצאים בדלת האחורית של האוטובוס עוזרים לנכה (במידה ואין לו מלווה). לעיתים עושה זאת גם הנהג, אולם זוהי איננה בדרך כלל האפשרות הראשונה.



## בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

תת"ח 2269-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 2270-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 2275-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 2280-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 2285-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 2291-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 2297-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'

18. ופה עולה השאלה במלוא חריפותה. לטענת הנאשמת לא היא האחראית לכך שהנכה יעלה ויחגר כדיבעי. אכן, אם אין אחר שעזר/עוזר לנוסע עם כסאו, על הנהג לעשות כן. אולם לא ניתן להטיל עליה את מלוא האחריות לכל פעולה ופעולה.

19. לצערי אינני יכול לקבל גישה זו. לטעמי האחראיות היא בראש ובראשונה על הנהג. הבה נניח לדוגמא כי הנוסעים עזרו לנכה לעלות ולא עשו זאת היטב ואירעה תאונה, מיהו האחראי? הנוסעים שעזרו לתומם לנכה? הנכה עצמו? רוח הקודש?

20. ומכאן מתחדדת השאלה הבאה. מי יחגור את הכסא לעוגנו? באי כוח הנאשמת טוענים כי לא הנהג אחראי לכך, אולם אינם מציעים מועמד אחר. לגרסתם, כל עוד לא כתוב במפורש בתקנות כי הנהג אחראי, אין להיטפל אליו. שוב, אינני יכול לקבל זאת. אין ספק כי ברכב ציבורי ישנו בעל בית אחד, הנהג.

21. ונדגיש, איננו סבורים כי חובה על הנהג אישית לפתוח את הרמפה, להעלות את הכיסא, ולחגור את הכסא לעוגניו. אם ישנו מלווה שעושה זאת, או נוסעים הטורחים ועוזרים, יבורכו כל העושים במלאכה. אך האחראיות היא של הנהג ורק שלו. אם הוא נוסע כאשר לא וידא כי הנוסע עלה בשלום, יושב בביטחה וחגור כראוי, אין לו להלין אלא על עצמו.

22. כל פרשנות אחרת לדעתנו תפגע בכוונת המחוקק לאפשר למי שנדרש לכסא גלגלים נסיעה בטוחה וסבירה ככל האפשר.

### האם אין אנו גוזרים על המסיע גזירה שאיננו יכול לעמוד בה?

23. באי כוח הנאשמת רמזו לא פעם כי מדובר בגזירה שלא ניתן לעמוד בה. לטענתם, עבודת הנהג קשה ולעיתים רבות מדובר באוטובוס עמוס ומלא ונוסעים יגעים ולעיתים כועסים. אין זה



## בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

תת"ח 11-09-2269 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2270 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2275 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2280 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2285 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2291 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2297 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2297 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'

סביר במצב זה לדרוש מהנהג לדומם את האוטובוס, לשים את תיק הכסף במקום בטוח (או לקחת אותו איתו), לצאת מהדלת הקדמית לאחורית, להעלות את הנוסע על כסאו, ואז לאבטחו.

24. טענה זו אין לקבל מכמה סיבות. ראשית, עצם המצב שבו הקווים מלאים ועמוסים איננו תקין. מן הראוי שהמסיע ישלח די והותר אוטובוסים כדי שהנסיעה לא תהיה מלאה מדי. נסיעה בתחבורה ציבורית צריכה להיות נעימה ולא החלק הקשה של היום. מעבר לכך, אם זהו המצב, מה יעשה איפה הנכה? דווקא אז צריך הוא מן הסתם את עזרתו של הנהג.

25. נוסף גם שלדעתנו לא לחינם הואשמו הנאשמת דווקא באי חגירת כסא הגלגלים. את העלאת הנכה חייבים לבצע, בין אם זו מבוצעת על ידי המלווה, על ידי הנוסעים, או על ידי הנהג. אולם עצם חגירת הכיסא היא פעולה שאיננה ידועה לכולם ולכן מן הסתם לא בוצעה. אחרי ככלות הכל, הקושי הוא לפתוח את הרמפה ולהעלות את הכסא. החגירה קלה יחסית לפעולות אלו. יש רגליים לסברה כי לא בוצעה משום שאלו שהעלו את הכסא לא ידעו כי יש לעשות כן. אך בכל מקרה, עובדה היא שפעולה בטיחותית זו לא בוצעה.

26. למעלה מן הצורך נציין כי ביום 13.05.2012 יצא מותב זה לראות במו עיניו כיצד התהליך עובד. מדובר בפעולה פשוטה להפליא ולא מורכבת של חגירה שנמשכת כשניות בלבד. כיוון שכך, לא ברורה לי התעקשותה של הנאשמת שפעולת חגירת הנכה לא תוטל על הנהג שממילא (לפחות תיאורטית) אחראי על שאר הפעולות. אם הנהג אחראי לפתוח את הרמפה ולעלות את הנכה בכיסא גלגלים לאוטובוס, הרי פעולת החגירה שולית.

27. עוד אוסיף בעניין זה כי בית המשפט חי בתוך עמו. אין לי ספק כי הנוסעים באוטובוס יעזרו כמידת יכולתם לנכה עם כסא גלגלים המבקש לעלות. מעבר לכך, איש לא ירטון על שהוא נאלץ להמתין עוד מספר שניות עד שיעלה נכה שכזה. כל אדם יודע שאין הנכה בוחר את מוגבלותו מרצון. דווקא נוכחותו של כסא גלגלים מלמדת אותנו כי ישנם כאלו שהחיים מאירים להם פחות, ולא אוסיף בכך. ממילא, הטענה כי הפעולה בלתי אפשרית איננה נכונה ויש לדחותה מיידית.





## בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

תת"ח 11-09-2269 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2270 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2275 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2280 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2285 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2291 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2297 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'

### עבירות החוק הרלוונטיות לענייננו ומיהם הנאשמים הראויים

28. המאשימה האשימה את הנאשמים בעבירה על שלוש תקנות לתקנות התעבורה, אולם רק אחת נראית לי רלוונטית. הם הואשמו בעבירה על תקנה 27(א) הקובעת כי:
27. (א) לא ינהג אדם רכב כשהרכב נמצא במצב העלול לסכן עוברי דרך.
29. קשה לי לקבל זאת. אם תתקבל פרשנות זו, ניתן יהיה בכל מקרה של אי חגירת נוסע לטעון שהרכב במצב העלול לסכן עוברי דרך. תקנה זו מתייחסת למצב הרכב ולא למצבם של נוסעים בו ועל כן אני מזכה את הנאשמים מעבירה זאת.
- כן הואשמו הנאשמים בעבירה על תקנה 416 הקובעת כי:
- א. הנהג והכרטיסן ויתר עובדי השירות יתנהגו כלפי הנוסעים באדיבות ובנימוס.  
ב. הנהג והכרטיסן יפעלו באופן שיש בו כדי להבטיח כי הנוסעים יגיעו למטרתם בנוחות, במהירות, ובבטיחות.
30. תקנה זו היא תקנת סל שאיננה מתאימה לענייננו. במיוחד לאור העובדה שמדובר במקרה ראשוני שבו הנהגים לא היו ערים לחובתם. אני ער לכך שתקנות התעבורה בדרך כלל הן עבירות קפידה, אולם אינני משוכנע שזה המקרה שלפנינו. אשר על כן החלטתי לזכות את הנאשמים מעבירה זאת. ברור אבל כי כעת, לאחר שההלכה הובררה בצורה חד-משמעית, ייתכן ואם יעברו עבירות עתידיות יהיה מקום להאשים את הנהגים באופן פרטני.
31. העבירה השלישית בה הואשמו היא המתאימה לענייננו, וזו קובעת כי:



## בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

תת"ח 11-09-2269 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2270 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2275 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 11-09-2280 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2285 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2291 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 11-09-2297 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'

**399.** (א) בעל רשיון קו יפעיל את השירות שעליו ניתן לו הרשיון באורח תקין, סדיר ורצוף, בצורה המבטיחה נסיעה נוחה ויעילה בהתחשב בצרכי הציבור.  
(ב) בעל רשיון יקיים את ההוראות שניתנו לו בכתב על ידי הרשות בקשר לניהול השירות ופעולתו על פי הפקודה ועל פי חלק זה.

32. כפי שהסברנו, רשיון הקו לא הופעל כראוי שכן לא הובטחה בו נסיעת אנשים בעלי מוגבלות (ונוספי גם כי בנוסף ולא נשמרו ההוראות שניתנו לחברת אגד), ולכן אני מרשיע את הנאשמת מס' 1 חברת אגד בעבירה זו.

33. לסיכומם של האישומים, החלטתי להרשיע את חברת אגד בכל שמונת האישומים בעבירה על תקנה 399(א) לתקנות התעבורה. כן החלטתי לזכות את הנהגים ואת מר שמואל לוי מכל האישומים כנגדם.

### הערה פרוצדוראלית בעניין תיקון כתב האישום

34. בשולי הדברים אעיר כי תיק זה החל כאשר האישומים היו על פי צו הפיקוח על מצרכים ושירותים, התשי"ח - 1957 בזיקה לתקנות התעבורה שאותן ציינתי. בשלב כלשהו, כנראה עקב טעות שלא הצלחתי להבינה עד עתה בוטל צו זה (קובץ התקנות 7113 עמ' 1079 מיום 2012.4.29).

35. אשר על כן, הסכמתי לתיקון כתב האישום שלמעשה שאיר את אותן תקנות רלוונטיות מתקנות התעבורה ולא שינה מהותית. ב"כ הנאשמת ביקשה לבטל את כתב האישום עקב ביטול הצו אך לאור התיקון לא מצאתי לכך מקום שכן לא קופחה זכותה להתגונן ולמעשה מדובר על אותם סעיפים.

### סוף דבר



## בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

תת"ח 2269-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 2270-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 2275-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל ואח'  
תת"ח 2280-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 2285-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 2291-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'  
תת"ח 2297-09-11 מדינת ישראל נ' אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ ואח'

36. לסיכומו של נושא, הרי מסקנתנו היא כי הנהג והוא לבדו אחראי על כך שנוסע על כסא גלגלים ייסע בבטיחות ובדרך סבירה. אחריות זו כוללת כי הרמפה תיפתח, כסא הגלגלים יעלה למקומו, והכסא יאובטח לעוגניו. אציין כי אין הכרח שהנהג יבצע את כל הפעולות בעצמו וייתכן כי מלווה הנכה או אפילו נוסעי האוטובוס יעזרו בכך, אך האחריות היא של הנהג בלבד. קרי, בכל מקרה של נזק ו/או תקלה, הנהג והחברה בעלת הרישיון המעסיקה אותו, הם האחראיים.

37. בנסיבות האמורות לאור כל מה שכתבתי למעלה, מצאתי כי יש להרשיע את נאשמת מס' 1, חברת אגד, בשמונה עבירות על תקנה 399(א) לתקנות התעבורה. הנאשמים האחרים זכאים מהסיבות שפירטתי.

38. המזכירות תשלח העתק הכרעת הדין לב"כ המאשימה עו"ד הררי ולב"כ הנאשמת ותזמין לטיעונים לעונש ליום 1.11.2012 בשעה 13:30 ועל הצדדים להיות מוכנים לכך. אציין כי לטיעונים לעונש של שני הצדדים כאחד מוקדשת חצי שעה.

ניתנה היום, כ"ד תשרי תשע"ג, 10 אוקטובר 2012, במעמד הצדדים

אברהם טננובים, שופט