

## המשטרה מורידה אוטובוסים מהכביש ומזמנת נהגים ובעלי תפקידים בחברה לחקירה? טיפים חשובים להתמודדות!

**קציני הבטיחות, המנכ"ל, מנהלי הסניפים והסדרנים של חברת תח"צ זוכו זיכוי מלא בכתב אישום תקדימי**

### עו"ד דרור אפלדורף

איך הייתם מרגישים אם למרות כל המאמצים והמשאבים שמושקעים ביצירת מעטפת טיפולית שלמה ורחבה ברכבי החברה, גיוס עובדים מקצועיים ומוסמכים, ביצוע הדרכות בטיחות תקופתיות, ביצוע בדיקות חודשיות לרכבים, ביצוע בדיקות מוסך שגרתיות מספר פעמים בשנה ועוד ועוד, בסופו של יום היה מוגש נגדכם כתב אישום בחשד לביצוע עבירה של סיכון חיי אדם?

נראה כי לא יכול להיות חולק שאין דבר חשוב יותר בנסיעה באוטובוס מבטיחות הנוסעים והנהגים, גם יותר מעמידה בלוחות הזמנים. לשם כך חברות התח"צ מעסיקות, בין היתר, קציני בטיחות האחראיים מתוקף תפקידם ועל פי הדין לפקח על תקינותם של האוטובוסים בכל עת, אולם אין מדובר באחריות מוחלטת, אוטומטית, אשר בכל מקרה בו נמצא ליקוי באוטובוס זו אחריות של קצין הבטיחות, וגם לא של בעלי תפקידים אחרים בחברה.

טענות אלו ואחרות אשר טענו במסגרת ייצוג של 19 נאשמים בכתב אישום תקדימי שהוגש נגד חברת תח"צ, המנכ"ל, מנהלי סניפים, סדרנים קציני בטיחות ונהגים, התקבלו לאחרונה ע"י סגנית נשיא ביהמ"ש השלום בחיפה, כבוד השופטת טל תדמור-זמיר.

כתב האישום שהוגש בסוף שנת 2017, היווה סנונית ראשונה של המדיניות החדשה של התביעה המשטרתית, ייחס לחברה, לבעלי התפקידים ולנהגים, עבירות של נהיגה ברכב לא תקין וסיכון חיי אדם. זאת, על אף שמרבית הליקויים שהתגלו באוטובוסים כלל לא היו ליקויים בטיחותיים, ומעט מהליקויים הבטיחותיים לא היו חמורים, אלא כאלו המאפשרים המשך נסיעה בטוחה עד לתיקונם. זאת, כאשר לא נגרם נזק לאדם ולרכוש.

לאחר שמיעת עדויותיהם כלל ראיות התביעה ובמסגרת זו עדויותיהם של השוטרים, החוקרים ובוחני הרכב המשטרתיים, בהמלצת השופטת תדמור-זמיר, נוהל הליך של גישור בפני נשיא בימ"ש השלום בחיפה, כבוד השופט גיל קרזבום. בהמלצתו, תוך קבלת מרבית טענותינו, התביעה המשטרתית חזרה בה מהאישומים כנגד המנכ"ל, מנהלי הסניפים והסדרנים ואלו זוכו זיכוי מלא. ביחס לנהגים שנתפסו נהגים באוטובוסים שבהם נמצאו ליקויים שונים, התביעה תיקנה את כתב האישום כך שיוחס להם רק נהיגה ברכב לא תקין לפי תקנה 306 לתקנות התעבורה (להלן: "ת"ת") והוטלו עליהם קנסות סמליים בלבד, ללא נקודות.

בעניינם של קציני הבטיחות לא הגענו להסכמה על ביטול האישומים ועל כן ניהלנו את פרשת ההגנה בעניינם עד שניתנה הכרעת הדין המנומקת של השופטת תדמור-זמיר אשר זיכתה את קציני הבטיחות מכל אישום.

על מנת להבין את הסיכון הקיים במדיניות החדשה של המשטרה וכיצד ניתן להתמודד מולה באופן המיטבי ביותר, להלן יפורטו בתמצית המדיניות הישנה של המשטרה, המדיניות החדשה של התביעה המשטרתית, ולבסוף טיפים חשובים להתמודדות עם כתבי האישום המוגשים על פי המדיניות החדשה של התביעה המשטרתית.

## המדיניות הישנה של המשטרה

במשך שנים חברות התח"צ והמשטרה שיתפו פעולה בעניין, ומעבר לבדיקות הבטיחות המבוצעות בשגרה על ידי חברות התח"צ באוטובוסים הנדרשות על פי דין, ככל ובוחן רכב משטרה איתר ליקוי כלשהו באוטובוס, הבוחן היה נותן הודעת קנס לנהג על נהיגה ברכב לא תקין כתלות במהות הליקוי (כאשר לא היה מעורב בתאונה כמובן), היה מדווח לקצין הבטיחות של חברת התח"צ וקצין הבטיחות היה מטפל בליקויים ומבצע תחקיר על מנת להפיק לקחים במטרה למנוע ככל שניתן הישנות מקרים מעין אלו.

זאת ועוד, על פי "חוברת נוסחי אישום" אשר במסגרתה אמורה לבוא לידי ביטוי מדיניות אגף התנועה, במקרים בהם נמצא ליקוי באוטובוס על בוחן הרכב / שוטר ליתן הודעת קנס על סך 250 ₪ או 1,000 ₪ בשים לב למהות הליקוי והאם ניתנה הודעת איסור שימוש ברכב ע"י בוחן רכב משטרה, כאשר רק במקרה של ליקויי בטיחות חמורים המנויים בפרט 17 לתוספת השביעית לפקודת התעבורה על השוטר ליתן לנהג זימון העמדה לדין בחשד לעבירה של נהיגה ברכב הנמצא במצב העלול לסכן עוברי דרך לפי תקנה 27(א) לת"ת.

## המדיניות החדשה של התביעה המשטרתית

חרף האמור לעיל, התביעה המשטרתית פועלת בניגוד מוחלט למדיניות הנ"ל.

בשלב מסוים במהלך שנת 2017, התביעה המשטרתית שינתה את מדיניות האכיפה וזאת ללא כל פרסום על שינוי המדיניות וחרף מהדורות מעודכנות של "חוברת ניסוחי האישום" אשר ממשיכות להתפרסם מדי כחצי שנה (אשר כאמור אמורה לבטא את מדיניות אגף התנועה). על פי המדיניות החדשה אשר נצפית בשטח – שכן לא ברור אם מדובר במדיניות כתובה או לאו, משום שהתביעה המשטרתית מסרבת בשלב זה למסור כל מסמך הנוגע למדיניות זו – חלף מתן הודעות קנס בגין נהיגה ברכב לא תקין, היו לא מעט מקרים בהם המשטרה לקחה את הנהגים לחקירות תחת אזהרה לביצוע עבירה חמורה של סיכון חיי אדם בניגוד לתקנה 21(ב)(4).

במסגרת חקירות אלו, באמתלה לחשדות בגין ביצוע עבירות חמורות מאלו שלכאורה ביצעו, חוקרי המשטרה ניסו לגרום לנהגים להפיל בעלי תפקידים שונים בחברות התח"צ<sup>1</sup>, על מנת שהתביעה המשטרתית תוכל להגיש כתבי אישום נגד בעלי התפקידים תוך שימוש בתזה של אחריות שילוחית. כלומר, להאשים את מי ששלח את הנהגים לבצע את תפקידם כנהגים (זאת בנוסף להגשת כתב אישום כנגד הנהגים עצמם, אשר נהגו על האוטובוס חרף הליקויים).

אולם, למרות שהפללה כזו צריכה לכלול טענה שהנהג דיווח לבעל תפקיד על ליקוי בטיחותי ובעל התפקיד התעלם או הפעיל שיקול דעת לא סביר או חרג מסמכותו, התביעה המשטרתית החלה להגיש כתבי אישום כנגד חברות תח"צ ובעלי תפקידים שונים אף בהיעדר כל הפללה וללא כל ראייה לכך שבעל תפקיד ידע, או אמור היה לדעת, על קיומו של הליקוי שנמצא ולמרות זאת הורה לנהג לנהוג באוטובוס לא תקין.

כך למשל, בתיק עליו פורט לעיל, לא היו הפללות כנגד המנכ"ל, מנהלי הסניפים והסדרנים, כמו כן לא היו הפללות המתייחסות למרבית האוטובוסים שהוזכרו בכתב האישום. חרף האמור הוגש כנגד כל

<sup>1</sup> במאמר מוסגר יצוין, כי לעיתים השוטרים מנסים 'לגייס' נהגים כמקורות מודיעיניים ובמסגרת זו סוגרים את התיק נגד הנהג או נותנים לו הודעת קנס בלבד כאשר כנגד נהגים אחרים שביצעו עבירות דומות, מוגשים כתבי אישום חמורים. בכך יש לטעמנו פגם חמור ביותר, שכן, במקום שנהג יהיה נאמן למעסיקו ולבטיחות הנוסעים, במקום לדווח לגורם הרלוונטי בחברה על קיומו של ליקוי כלשהו באוטובוס, הנהג מדווח על הליקוי למשטרה אשר רק לאחר מספר ימים במקרה הטוב תעצור את האוטובוס לבדיקה יזומה ותאתר (או לא) את הליקוי עליו דיווח. במקרה ואותו נהג גם מקבל תגמולים כאלו ואחרים מהמשטרה, כגון אי העמדה לדין, ביטול קנסות, מחיקת רישום תעבורתי קודם וכיוצא ב, קיים חשש שלמקור המודיעיני יש מוטיבציה לחבל ולגרום לליקויים באוטובוסים כדי שיוכל 'לספק' את הסחורה למשטרה.

בעלי התפקידים כתב אישום הכולל עבירות של סיכון חיי אדם (כאמור, לאחר שמיעת ראיות התביעה ובמסגרת הליך הגישור, בעלי התפקידים זוכו זיכוי מלא, ולאחר ניהול פרשת ההגנה בעניינם של קציני הבטיחות ביהמ"ש זיכה גם את קציני הבטיחות זיכוי מוחלט<sup>2</sup>).

## טיפים להתמודדות מול המדיניות החדשה

נוכח האמור, על אף שלשיטתנו מדובר במדיניות פסולה, בינתיים, ועד אשר המדיניות תשונה או לכל הפחות יישום המדיניות יבוצע באופן שקול ויוגשו כתבי אישום רק במקרים בהם תאסוף המשטרה מספיק ראיות המבססות שאכן נפל פגם בהתנהלות בעלי התפקידים של חברות התח"צ ושל החברה עצמה, על חברות התח"צ וחברות היסעים פרטיות לדעת איך להתמודד מול מדיניות זו של המשטרה והתביעה. להלן מספר טיפים<sup>3</sup> כיצד נכון לנהוג בשגרה כהיערכות מראש להליכים עתידיים וכן כיצד נכון להתמודד עם מקרים מעין אלו אם וכאשר נפתחת חקירה ו/או מוגש כתב אישום:

1. הקפדה על ביצוע הדרכות בטיחות תקופתיות לנהגים ולבעלי התפקידים בחברה לפחות בתדירות הקבועה בדין ותיעודן ככל שניתן (שמירת מצגות, רשימת משתתפים וכיוצ"ב).
2. הפצת הנחיות בענייני בטיחות לנהגים ולבעלי התפקידים בחברה באופן תקופתי ותיעוד תוכן ההנחיות, מועד הפצתן, אופן הפצתן וכיוצ"ב.
3. הקפדה על ביצוע בדיקות חודשיות על ידי קציני הבטיחות.
4. הקפדה על ניהול תיקי נהג והחתמת הנהגים על הנחיות הבטיחות של החברה ועל סעיפים חשובים מהפקודה ותקנות התעבורה (בדגש על תקנה 425 – חובות נהג לפני תחילת עבודה).
5. הכנת נהלים מסודרים, ברורים ומפורטים לגבי אופן דיווח בכתב או באופן מקוון ביחס לליקויים שהתגלו וסטטוס הטיפול בליקויים.
6. שמירת תיעוד דיווחים על ליקויים וסטטוס הטיפול בליקויים.
7. מומלץ לקבל חוות דעת מהמוסד שטיפל באוטובוסים לאחר שהורדו ע"י המשטרה וזאת משני טעמים.

<sup>2</sup> למען שלמות התמונה יצוין, כי שני נהגים מסרו במשטרה שדיווחו לאחד מקציני הבטיחות על ליקויים שנמצאו באוטובוסים עליהם נהגו, אך קצין הבטיחות אמר להם להמשיך את הנסיעה. אלא, שבמסגרת החקירות הנגדיות, השוטרים לא ידעו להסביר מדוע דווקא שני הנהגים האלה קיבלו הודעות קנס בלבד, כאשר נהגים אחרים הואשמו בעבירות חמורות הכוללות סיכון חיי אדם. בנוסף, הוכחו מחדלי המשטרה בכך שלא פעלה לאישוש או הפרכת ההפלות חרף הכחשות קציני הבטיחות לפיהן לא היו מקרים בהם נהגים דיווחו להם על ליקויים ואלו התעלמו מהם.

זאת ועוד, בחקירות הנגדיות של שני הנהגים, הנהגים סתרו את עדויותיהם מהמשטרה, עדויותיהם התפתחו והשתנו בעקבות כל שאלה שנשאלה, על כן השופטת קבעה כי עדויותיהם המפלילות נמצאו כלא אמינות ולא מהימנות.

לעומת זאת, השופטת קבעה באופן פוזיטיבי כי עדויותיהם של קציני הבטיחות נמצאו מהימנות ומקצועיות, ולא זו בלבד שהוכיחו כי פעלו על פי הדין ועשו הכל כדי למנוע מצבים של נהיגה על אוטובוסים לא תקינים, אלא שהוכיחו כי הם עשו ועושים הרבה מעבר למה שהדין מחייב אותם, ולא פחות חשוב - שהחברה מספקת מעטפת טיפולית שלמה כדי למנוע ככל שניתן נהיגה עם ליקויים באוטובוסים.

<sup>3</sup> כמובן שבהתאם לנסיבות העניין הספציפי יתכנו דרכים נוספות שעשויות לעזור להתמודד עם האישומים. לכן מומלץ שהכל ייעשה בליווי עו"ד הבקי בתחום (ובעל ניסיון בהליך הפלילי).

האחד, לוודא שהליקויים שנטען שנמצאו באוטובוסים אכן נמצאו ע"י המוסד. ישנם מקרים בהם בוחן הרכב המשטרתי טוען שנמצא ליקוי כלשהו אך בפועל לא היה ליקוי. יכולות להיות לכך מספר סיבות. יתכן למשל שבוחן הרכב המשטרתי אינו מקצועי מספיק ולא ביצע את הבדיקה כפי שאמורים לבצע. כך למשל, בוחן הרכב בדק דליפת אוויר מהסרן האחורי כאשר האוטובוס מונע על אף שבדיקה כזו יש לבצע כאשר האוטובוס לא מונע. סיבה נוספת יכולה להיות שבוחן הרכב שמע רעשים חלשים מאזור מסוים ומייחס זאת לליקוי אחד כאשר הליקוי הוא אחר.

השני, שיחווה דעתו ביחס לחומרתם של הליקויים שנמצאו מבחינה בטיחותית. על אף שיש הנחיות המועברות לשוטרים מתי יש להוריד אוטובוס מהכביש ל-48 שעות ומתי לשלול את הרישיון של האוטובוס עד תיקון הליקויים (כאשר ישנם ליקויים בטיחותיים מסוימים), בוחן הרכב פועלים עם 'אצבע קלה על ההדק'. כמו כן, כאמור לעיל, התביעה המשטרית מגישה כתבי אישום בחשד לביצוע עבירות של סיכון חיי אדם על אף שבמקרים רבים לא מדובר בליקויים בטיחותיים, ולמצער לא בליקויים בטיחותיים חמורים המפורטים בפרט 17 לתוספת השביעית לפקודת התעבורה.

8. עם תחילת הדיונים בבית המשפט, מומלץ לאמץ סבלנות ולעמוד איתנים כנגד הלחצים שמפעילה התביעה ולעיתים קרובות בתי המשפט בניסיון השכנוע לסגור הסדרי טיעון 'מקלים' כדי לחסוך בזמן שיפוטי יקר ולהימנע מהסיכון בהרשעה בעבירות החמורות שהתביעה האשימה אותם מלכתחילה, אף אם לא בצדק. הסדרי טיעון אלו עשויים להיות משתלמים בטווח הקצר מבחינת עלות-תועלת, אך בטווח הארוך יתכנו להם השלכות קשות על פעילות חברות התח"צ. הסדרי טיעון מעין אלו נותנים לתביעה המשטרית לגיטימציה להמשיך להגיש כתבי אישום לא מוצדקים, חסרי בסיס ראייתי ומשפטי, והכל מתוך הנחה שהנאשמים יסכימו להסדרי טיעון, התביעה תשיג הרשעות ותוכל להציג הישגים על חשבונן של חברות התח"צ ולהצטייר כמי ששומרת על הבטיחות של נוסעי התח"צ, וזאת בניגוד לחברות התח"צ שיטתה של התביעה המשטרית.

9. חשוב מאוד להתייעץ עם עו"ד בעל ניסיון ובעל בקיאות בייצוג בהליכים פליליים מהסוג הנדון, וככל הניתן לעשות זאת עוד בטרם מגיעים לחקירה במשטרה.

10. דעו שיש לחשוד בביצוע עבירה זכות להתייעץ עם עו"ד גם בתחילת ובמהלך חקירתו. אולם, ככל וידוע לכם שהטיפול בליקויים באוטובוסים בחברתכם הוא שלם ומקיף, ואף אחד לא דיווח לכם על ליקוי והתעלמתם ממנו, ככלל, הדבר הטוב ביותר יהיה למסור את גרסתכם ובמסגרת זו לוודא שיש בידי המשטרה את אישורי קצין הבטיחות שבתוקף ואם לא לבקש להמציאם למשטרה, בנוסף לבקש להציג למשטרה את היסטוריית הטיפולים של האוטובוסים שבהם נמצאו הליקויים לפחות חצי שנה אחורה (כדי להראות שהאוטובוסים מטופלים באופן שגרתי וככל שמתגלה ליקוי הוא מטופל).

כך כאמור נהגנו בתיק שפורט לעיל, והצלחנו לשכנע את השופטת בצדקת דרכנו אשר הביאה לזיכויים המלא של קציני הבטיחות ויתר בעלי התפקידים, וכן להמרת האישומים נגד הנהגים לעבירות קלות וקנסות סמליים בלבד.

לייעוץ וייצוג משפטי בעניין ניתן לפנות במשרדנו לעו"ד דרור אפלדורף.