

רע"פ 5273/12 - זאב גיא נ' מדינת ישראל

תעבורה - חניה

var MareMakom = "רעפ 5273/12 - זאב גיא נ' מדינת ישראל, תק-על 2013(2), 5247(09/05/2013)";

רע"פ 5273/12 - זאב גיא נ' מדינת ישראל עליון

רע"פ 5273/12

רע"פ 1300/13

המבקש ברע"פ 5273/12:

זאב גיא

המבקש ברע"פ 1300/13:

גדי ורקשטל

נ ג ד

מדינת ישראל

בבית המשפט העליון

[09.05.2013]

כבוד השופט א' רובינשטיין

בקשת רשות ערעור על פסקי דינו של בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו (השופטת כהן) בעפ"א 34442-04-12 מיום

4.6.12 ובעפ"א 57012-11-12 מיום 30.1.13

בשם המבקש 1 - בעצמו

בשם המבקש 2 - בעצמו

בשם המשיבה - עו"ד נעימה חנאווי

בשם המבקשת להצטרף כידידת בית המשפט

(עמותת נגישות לישראל) - עו"ד תומר רייף; עו"ד אוריאל לפיד; עו"ד רון טראוב

תאריך הישיבה: י"ד באייר התשע"ג (24.04.13)

פסק-דין

א. בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו (השופטת כהן) בעפ"א 34442-04-12 מיום

4.6.12, ובקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו (השופטת כהן) בעפ"א 57012-11-12

מיום 30.1.13. במוקד הבקשות, שנדונו בחדא מחתא, ניצבת זכאותם של כלי רכב נושאי תג נכה לחנות במקומות שיוחדו

(בתמורר) לצורך פריקה וטעינה. ייאמר כבר עתה, כי שתי הבקשות נדונו - בהסכמת המשיבה - כערעור.

רע"פ 5273/12



רקע

ב. למערער ברע"פ 5273/12 (להלן גיא) נרשמו שלוש הודעות קנס לאחר שהחנה את מכוניתו - הנושאת תג נכה - במקומות אשר סומנו בתמרור כמיועדים לפריקה ולטעינה. גיא ביקש להישפט על הודעות הקנס שנרשמו לו, ועניינו נדון בבית המשפט לעניינים מקומיים בתל אביב-יפו (חע"מ 00/02/9291101, חע"מ 00/09/7141915 וחע"מ 00/05/6119217).

ג. הכרעת הדין בעניינו של גיא ניתנה ביום 9.2.12 (השופט הימן). בית המשפט נדרש להשגותיו הפרטניות של גיא על כל אחת מהודעות הקנס, וכן להשגותיו בדבר מדיניותה של עיריית תל אביב בהקצאת מקומות חניה לנכים. בהקשר האחרון נאמר, כי "השאלות שעורר הנאשם באשר למדיניות, שנוקטת עיריית תל אביב-יפו בסוגיה של חניית נכים, הן נכבדות ובעלות משקל", אך מדובר בשאלות "שיש להביא בפניה של הערכאה אשר אמונה על בחינת פעילותה של הרשות השלטונית במשקפיו של המשפט המנהלי. קושי ממשי מצוי בבירור בגדרו של ההליך הפלילי, אף כשהן מועלות כטענות הגנה". בשלב זה פנה בית המשפט לדון בטענתו של גיא, כי חוק חניה לנכים, תשנ"ד-1993 (להלן חוק חניה לנכים או החוק) - אשר כנטען אינו מגביל את חניתם של נכים במקומות המסומנים לפריקה ולטעינה - גובר על האיסור שבחוק העזר העירוני על חניה, שאינה לצורך זה, באותם מקומות.

ד. בית המשפט לעניינים מקומיים עמד על מטרתו של חוק חניה לנכים - הקלות בחניה לכלי רכב נושאי תג נכה, ועל הרציונלים שביסודו - הזכות לנגישות, הגנה על שלומם ורווחתם של הנכים, והזכות לשוויון. נאמר, כי אל מול אלה ניצבים ערכים אחרים, שהמרכזיים שבהם הם השמירה על שלומם ובטחונם של מי שאינם נושאים תג נכה ועל יכולתם לעשות שימוש במרחב הציבורי בהפרעה המינימלית ההכרחית, כמו גם השמירה על הסדר הציבורי. בית המשפט ציין, כי ההגבלות שבחוק נחלקות לשניים: הגבלות מנדטוריות, המנויות בסעיף 3 לחוק, האוסרות על חניה במקומות מסוימים באופן גורף, ובכלל זאת על כלי רכב נושאי תג נכה; והגבלות "הכפופות לנסיבות המקום והשעה", המנויות בסעיף 2 לחוק, המחייבות נושא תג נכה לתור אחר מקום חניה מותר בטרם יחנה במקום האסור ברגיל לחניה, לוודא כי חנייתו אינה מסכנת את המשתמשים בדרך ואינה חוסמת את דרכם של הולכי רגל, וכי אין היא גורמת "הפרעה ממשית לתנועה". צוין, כי "המושג 'הפרעה ממשית לתנועה' יוצק תוכן ממשי בערך הנגדי לזכויות הנכה", וכי לצורך פירושו יש להידרש לכל אחד מרכיביו.



ה. לעמדתו הפרשנית של בית המשפט לעניינים מקומיים, "הפרעה" פירושה "שיבוש בדרגה כלשהי של היכולת לעשות שימוש רגיל ומקובל במרחב שאליו מתייחסת אותה הגבלה". נאמר, כי מהתיבה "ממשית" עולה שנדרש כי "ההפרעה תהיה בדרגה גבוהה, כזו הגורמת לשיבוש קשה בשימוש הרגיל", וכי מדובר בהכרעה קונקרטית תלויה נסיבות. עוד נאמר, כי קנה המידה לבחינתה של הפרעה ממשית הוא אובייקטיבי, וכי מדובר בהפרעה העלולה לאירע בכל משך הזמן בו נמשכת החניה, קרי, מדובר בהפרעה פוטנציאלית "שגם אם לא התממשה בפועל הרי היא אסורה". באשר לתיבה "תנועה" נאמר, כי זו מתייחסת למכלול השימושים המותרים לכלי רכב במרחב הציבורי. נקבע איפוא, כי "הפרעה ממשית לתנועה" היא כל הפרעה ממשית לשימוש המותר לכלי רכב במרחב הציבורי". עוד נקבע בהכרעת הדין, כי הוראת סעיף 2 לחוק מתייחסת הן למקום האסור בחניה על כל אדם, והן על מקום המותר בחניה בתנאים "בכל הנוגע על מי שאינו עונה על תנאים אלה". נקבע, כי בחינת היחס בין סעיפים 2 ו-3 לחוק אינה מאפשרת כשלעצמה לקבוע מהי הפרעה ממשית לתנועה, וכי רשימת המצבים שבסעיף 3 מקימה חזקה חלוטה לקיומה של הפרעה ממשית לתנועה.

ו. לאחר הסקירה העקרונית-כללית בא בית המשפט לעניינים מקומיים לדון בשאלה הקונקרטית - חנית רכב במקום המיועד לפריקה ולטעינה. נאמר, כי הקצאתם של מקומות חניה לפריקה וטעינה נעשית מכוחה של ההסמכה הכללית בדבר הסדרת העמדתם של כלי רכב בתחומי העיר, וכי היא נועדה "לסייע בניהולם של חיי המסחר, באופן שיאפשר לגורמים שונים - ספקים, מובילים, לקוחות וכיוצא באלה - לעמוד בקשר עם בית העסק גם כשהדבר מחייב את העמדתו של כלי רכבם בקרבתו". עוד נאמר, כי העמדת רכב המורשה לכך במקום המוקצה לפריקה ולטעינה אינה נוגעת, למצער לא במישרין, לתנועה בכביש, ואף לא למעברם של הולכי רגל במדרכה. עם זאת נאמר, כי חניה במקומות המיועדים לפריקה ולטעינה בידי מי שאינו פורק או טוען על כרחיה גורמת לשיבוש של השימוש המותר בהם. לגישתו של בית המשפט, הפרעה ממשית לתנועה מתרחשת גם במקום בו בוחר כלי הרכב המורשה לוותר על מלאכת הפריקה והטעינה, ומשכך מתייתרת ההידרשות לטענה כי חסימתם של מקומות חניה לפריקה ולטעינה תוביל להפרעה ממשית לתנועה על ידי כלי הרכב הפורקים או הטוענים. בית המשפט קבע, כי בכל אחד מהמקרים חנה גיא במקומות המיועדים לפריקה וטעינה לפרקי זמן ממושכים, וכי לא הוכיח שחניתו לא גרמה להפרעה ממשית למלאכת הפריקה והטעינה, ועל כן יש להרשיעו. בגזר דין מיום 6.3.12 נאמר, כי נוכח מורכבותה של השאלה שהועלתה והעובדה כי מדובר בסוגיה עקרונית בה ניתן הכרעות שונות, אין להחמיר עם גיא, ועל כן הוטלו עליו הקנסות המקוריים שבהודעות הקנס, ובסך הכל 750 ש"ח.

ז. גיא הגיש ערעור לבית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו (עפ"א 34442-04-12). בפסק דין מיום 4.6.12 (מפי השופט כהן) נדחה הערעור. נאמר, כי אין לקבל את הקביעה כי "עצם העובדה שנכה חונה מספר דקות במקום המיועד לפריקה וטעינה, יש בה משום 'הפרעה ממשית' לתנועה רק מעצם הפוטנציאל, וזאת כאשר מתקיימים התנאים הנוספים הנדרשים בסעיף 2 לחוק. כאשר החוק דורש 'הפרעה ממשית' ולא רק 'הפרעה', אין להסתפק בפוטנציאל ההפרעה בלבד". כן נאמר, כי נוכח העובדה שהפקחים בעירית תל אביב רושמים הודעות קנס לרכב החונה במקומות המיועד לפריקה ולטעינה רק בחלוף 10 דקות, אזי בפרק זמן זה "ניתן בהחלט לדעת, אם היתה הפרעה ממשית מצד רכבו של החונה ולא רק פוטנציאל להפרעה". לעמדתו של בית המשפט המחוזי, לא היה מקום "להפוך את הנטל ולהטיל על הנאשם את החובה להוכיח, כי החניה במקום שבו חנה לא היוותה הפרעה ממשית לתנועה וזאת על בסיס פוטנציאל ההפרעה". בהקשר זה נאמר, כי פקחי העיריה יכולים לציין בדו"ח הערות, המלמדות על קיומה של הפרעה ממשית. בית המשפט המחוזי קבע, כי "משאין חולק על כך, שהחניה לא הייתה למשך מספר דקות אלא לפרקי זמן ממושכים, ומשלא הוכח, כי היו בקרבת מקום מקומות חניה פנויים ... ולאור העדויות שנשמעו בבית המשפט קמא, ניתן היה בהחלט להגיע למסקנה העובדתית ולפיה מדובר ב'הפרעה ממשית לתנועה', מסקנה המחייבת הרשעתו של המערער". בפסק הדין צוין, ש"אינני סבורה, כי מדובר בהוראת חוק לא ברורה. הוראת החוק ברורה לטעמי. עצם העובדה שתמרור האוסר פריקה וטעינה לא נכלל בסעיף 3 לחוק מובילה אותנו לבחון את נסיבות המקרה על פי הקריטריונים שנקבעו בסעיף 2 לחוק. כך נעשה בפועל ואין כאן ספק אשר צריך להוביל לזיכוי מחמת הספק". נוכח קביעות אלו נדחה גם הערעור על גזר הדין.

בקשת רשות הערעור



ח. בבקשתו טוען גיא, כי שאלת היחס בין חוק חניה לנכים לבין תמרור פריקה וטעינה היא שאלה משפטית, החורגת מעניינם של הצדדים, ואשר ניתנו בה הכרעות שונות בבתי משפט שונים. לגוף הדברים נטען, כי "חניה במקום חניה מוסדר לעולם אינו יכול להיות הפרעה 'ממשית'. לכל היותר הוא עלול להפריע לבעל זכות החניה האחר (הפורק והטוען) לחנות. אלא שהפורק והטוען הוא שצריך לעשות את הבחירה האם לחפש מקום חניה אחר או להפריע לתנועה ואין להטיל את האחריות על מעשי הפורק והטוען על הנכה". נטען, כי בשל כך קבע המחוקק - בסעיף 3 לחוק - שעמידה בחניה שיוחדה לאוטובוס או למוניות אסורה גם על נכה. עוד נטען, כי בשקלול האינטרסים יש להביא בחשבון גם את מדיניות הסדרת החניה של עיריית תל אביב, אשר - לפי הטענה - מונעת חניה על המדרכה ובכך פוגעת באוכלוסית הנכים ומפלה אותה. רע"פ 1300/13

רקע

ט. למערער ברע"פ 1300/13 (להלן ורקשטל) נרשמה הודעת קנס לאחר שהחנה את מכוניתו - הנושאת תג נכה - במקום המוקצה לפריקה ולטעינה. ורקשטל ביקש להישפט על הודעת הקנס, ועניינו נדון בבית המשפט לעניינים מקומיים בתל אביב-יפו (חע"מ 00/02/4485930).

י. בהכרעת דין מיום 20.11.12 עמד בית המשפט לעניינים מקומיים (השופט הימן) על העובדה, כי הודעת הקנס נרשמה לורקשטל "לאחר שהמפקח עורך ההודעה לא מצא לפי טענתו סימנים לפריקה ולטעינה במשך 10 הדקות שבהן המתין במקום". נאמר, כי גם אם נניח כי ורקשטל חיפש מקור חניה חלופי, היה עליו להראות כי קיים את התנאי הקבוע בסעיף 2(א)(4) לחוק חניה לנכים - הפרעה ממשית לתנועה. נאמר, כי "אין מדובר אך בהפרעה לנסיעתם של כלי רכב בכביש הסמוך למקום החניה. אף אין מדובר אך בהפרעה הנגרמת כתוצאה מן הצורך של כלי רכב המבקשים לפרוק ולטעון לעמוד שלא במקום המוקצה למלאכה זו. אלא, להשקפתי, פירושו הנכון של החוק על רקע תכליתו הוא כי לא תיגרם הפרעה במובן זה שרכב המבקש לפרוק או לטעון יאלץ להימנע מפעולה זו, או שהפעולה תשובש בדרך אחרת, ומקום שבו כך אירע הרי שנגרמה הפרעה ממשית לתנועה". בית המשפט דחה את טענתו של ורקשטל, כי חנה במקום שבו אין בתי עסק. נאמר, כי "במקום שבו מספר המקומות המוקצים לפריקה וטעינה הוא כה מועט, ובשעה שבה הפעילות העסקית נמצאת בשיאה, עמידה במקביל למדרכה באיזור המוקצה לפריקה וטעינה על כורחה גורמת הפרעה ממשית לכלי רכב המבקשים לפרוק ולטעון. חשוב להדגיש, כי בה בשעה שאין די בהפרעה ערטילאית או תיאורטית, הרי שאין המפקח נדרש להבחין, מקל וחומר לתעד, כלי רכב שנגרמה לו הפרעה שכזו". על רקע האמור, הורשע ורקשטל, והושת עליו קנס בסך 1,000 ש"ח, בעיקר נוכח הזמן השיפוטי הרב שהוקדש לעניינו.



יא. ורקשטל הגיש ערעור לבית המשפט המחוזי (עפ"א 57012-11-12). בפסק דין מיום 30.1.13 (השופטת כהן) נדחה הערעור. נקבע, כי "כאשר משקללים את פרק הזמן, אשר חורג בהרבה מהמקובל במקרים של 'פריקה וטעינה' (כ-10 דקות [ורקשטל חנה בין רבע שעה לחצי שעה - א"ר]) בצירוף האופן שבו חנה ובמקום שבו אין מקום נוסף לצרכי 'פריקה וטעינה', במקום שבו נעשית פעילות מסחרית, אני סבורה, כי בענייננו התקיימה 'הפרעה ממשית' והדיון אם די ב'הפרעה פוטנציאלית' אם לאו, הוא בענייננו אקדמי בלבד".

הבקשה

יב. בבקשת רשות הערעור נטען, כי בחוק אין תמרור המתייחס לפריקה וטעינה, וכי מדובר בתמרור אין עצירה כאשר מתחתיו ישנו כיתוב בנוסחים שונים הניתנים לפירושים שונים. נטען, כי לפי חוק חניה לנכים מותרת חנייתם של נכים במקום בו מוצב תמרור אין עצירה. ורקשטל טוען, כי בתי המשפט הקודמים התעלמו מההבדלים בנוסחים בין התמרורים וכן מההבדלים בין הנוסח בתמרור לסעיף האישום. כאשר לקביעה בדבר הפרעה ממשית לתנועה נטען, כי זו "לא גרמה לזרימת התנועה או לתנועה בכלל אלא הפרעה פוטנציאלית במקרה וירצו מספר מכוניות לפרוק ולטעון באותו זמן". עוד נטען באשר לשיעור הקנס שהושת על ורקשטל.

תגובת המשיבה לבקשות רשות הערעור

יג. כפי שצוין מעלה, המשיבה הסכימה למתן רשות ערעור בשתי הבקשות. זאת, בשל חשיבות השאלה המשפטית העולה מהן ובשל חוסר האחידות בפסיקת בתי המשפט השונים. לעיצומם של דברים נטען, כי חניה של רכב בעל תג נכה במקום המיועד לפריקה וטעינה בלבד למשך פרק הזמן העולה על 10 דקות מהווה "הפרעה ממשית לתנועה", כי לצורך קביעה זו די בהצבעה על פוטנציאל להפרעה ממשית, וכי יש לפרש את המונח "תנועה" באופן רחב כך שיכלול כל שימוש במרחב הציבורי. נטען, כי פרשנות זו תלויה בשלושה פרמטרים מרכזיים - המיקום, שעת החניה ומשך זמן החניה. עוד נטען בתגובה, כי אין לראות בחנית הרכב בעל תג נכה אך הפרעה לרכב המבקש לטעון ולפרוק, שכן הרכב המבקש לפרוק ולטעון יאלץ לעשות זאת שלא במקום מוסדר עקב הימצאות רכבו של הנכה במקום, ובכך יפריע לתנועה. נטען, כי נוסחת האיזון המוצעת על ידי המשיבה "מתבקשת נוכח אופיה של פעולת 'הפריקה והטעינה' והמטרה שלשמה מוקצים חניה יחודית לפעולה זו, גם באזורי מסחר צפופים ובכבישים צרים יותר". הוטעם, כי חנית נכה במקום המיועד לפריקה וטעינה - גם לפרק זמן העולה על עשר דקות - לא תביא באופן אוטומטי לקבלת דו"ח, והפקחים נדרשים להפעיל שיקול דעת, בהתחשב באופיו של האזור, שעת החניה ומשכה ואופן החניה. קונקרטי נטען, כי המערערים חנו באזורים צפופים ועמוסים, לפרקי זמן ממושכים, ולא עסקו בפריקה וטעינה, ומשכך חנייתם היוותה הפרעה ממשית לתנועה ובדין הורשעו. בקשת ההצטרפות כידיד בית המשפט



יד. ביום 4.4.13 הגישה עמותת נגישות לישראל (להלן העמותה) בקשה להצטרף להליך כידידת בית המשפט. לפי הנטען בבקשה זו, העמותה פועלת לקידום נגישותם והשתלבותם בחברה - בזכות, בשוויון, בכבוד ובעצמאות מירבית - של אנשים עם מוגבלויות. נטען, כי העמותה בעלת ידע רב בכל הנוגע ליישומם של חוק חניה לנכים. לפיכך נטען, כי יש ביכולתה של העמותה לתרום מנסיגה לבירור הסוגיה למען ציבור האנשים עם מוגבלויות. בתגובת המשיבה מיום 18.4.13 (לפי החלטה מיום 15.4.13) הושארה בקשת ההצטרפות לשיקול דעת.

טו. בהחלטה מיום 18.4.13 נקבע, כי העמותה תגיש עמדתה בכתב ותתייצב לדיון, ובאשר להצטרפות יוחלט בהמשך. בעמדה מיום 22.4.13 הודיעה העמותה, כי היא מצדדת באמור בבקשות רשות הערעור. נטען, כי עת עסקין בפרשנותו של חוק חניה לנכים יש להביא בחשבון את התפתחות חוקי היסוד, ובכללם חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח-1998 "אשר מהווה מעין 'חוק יסוד' שנועד לקדם את זכויותיהם של ציבור האנשים עם המוגבלויות במדינת ישראל". קונקרטית נטען, כי הואיל ומקום המיועד לפי תמרוז או החלטה של רשות מקומית לפריקה וטעינה אינו מנוי בסעיף 3 לחוק חניה לנכים, אין ניתן לומר כי חל איסור עקרוני או גורף על חניה של נכים במקום זה. נטען, כי מקום החניה המוקצה לפריקה ולטעינה אינו מיועד לתנועה, וממילא אין ניתן לטעון, בשום צורה שהיא, כי חנית רכב הנושא תג נכה עלולה להוות הפרעה ממשית לתנועה. עוד נטען, כי בגדר הפרשנות יש ליתן משקל ל"מצוקות שחוזה ציבור הנכים, יום יום, שעה שעה". אומר כאן, כי פסק הדין דלהלן יידרש גם לטענותיה של העמותה, שמצאתי לנכון בנסיבות הספציפיות של המקרה לצרפה כידידת בית המשפט, בלא שאטע מסמרות לגבי התקיימות כל המבחנים שנקבעו לכך בפסיקה (מ"ח 7929/96 קוזלי נ' מדינת ישראל, פ"ד נג(1) 529, 553-555 (הנשיא ברק)).

הדיון

טז. בדיון שנערך ביום 24.4.13 שבו הצדדים על טענותיהם. בא כוח העמותה הפנה לפסק דינו של בית משפט זה בבג"צ 8735/11 עמותת נגישות לישראל נ' שר התחבורה (9.5.12), בו נאמר כי "יש לקדם חקיקה שתסדיר את נושא החנייה של נכים באופן ברור ומדויק ובדרך טובה יותר מאשר הדבר נעשה היום". היועץ המשפטי של עיריית תל אביב, עו"ד סלמן, ציין - בהקשר נוסחת האיזון שהוצעה בתגובת המשיבה - כי כשמדובר במשכי זמן ארוכים נוצרת תופעה של חניה כפולה, היוצרת בעיית תנועה. במהלך הדיון הוצגו, בין השאר, תמונות של תמרורים המתירים פריקה וטעינה וחניית נכים, דבר שלדידי היה חידוש מרענן. מכל מקום, ברי היה מן הדיון, כי עמדות הצדדים לכאן ולכאן נטענות בעיקר במבט צופה פני עתיד. המערערים - לרבות העמותה - עמדו על הצורך, לשיטתם, בהחלטה רדיקלית, שתתיר חניית נכים בכל תמרוז של פריקה וטעינה, כדי להניע את המחוקק לקבוע הסדרים. מנגד, הבינו המדינה והעירייה כי יש צורך באיזון מסוים בעקבות חוק חניה לנכים, ועל כן הציעו את "השהיית עשר הדקות" (גם לבעל תו נכה החונה בלא פריקה וטעינה), בטרם אכיפה הכרעה



יז. סעיף 2 לחוק חניה לנכים קובע ארבעה תנאים מצטברים, שבהתקיימם רשאי נכה להחנות את רכבו במקום שאין החניה מותרת בו ברגיל: כי "בסמוך למקום האמור אין מקום חניה מוסדר לנכים או שהוא לא היה פנוי בזמן החניה" (סעיף 2(א)(1)); כי "בסמוך למקום האמור לא מצוי מקום אחר שהחניה בו מותרת או שהוא לא היה פנוי בזמן החניה" (סעיף 2(א)(2)); כי "החניה נעשית באופן שאין בה סיכון לעוברי דרך ואין היא מונעת מעבר חופשי להולכי רגל, לעגלות ילדים או לעגלות נכים" (סעיף 2(א)(3)); וכי "החניה אינה גורמת להפרעה ממשית לתנועה" (סעיף 2(א)(4)). סעיף 3 לחוק חניה לנכים קובע כי "מבלי לגרוע מן האמור בסעיף 2(א)(3) ו-(4), לא יחול ההיתר שבסעיף 2 על חניה ...", ומפרט שורה של מקרים, בהם לא יחול ההיתר שבסעיף 2. במוקד המחלוקת בין הצדדים ניצבת פרשנותה של הוראת סעיף 2(א)(4) לחוק חניה לנכים, האוסרת על חניה מקום בו זו גורמת "להפרעה ממשית לתנועה". על כך נעמוד עתה.

יח. בגדר התהליך הפרשני יש לבחון, ראשית, האם לטענתם של המערערים - כי אין לאסור על חנייתם של כלי רכב נושאי תג נכה במקום המיועד לפריקה ולטעינה - ישנה אחיזה בלשון החוק (ראו, למשל, ע"מ 2775/01 ויטנר נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה שרונים (2005)). סעיפים 2 ו-3 לחוק חניה לנכים אינם נדרשים לחניה באזור המוקצה לפריקה ולטעינה, ועל כן עלינו לסור לבחינת תכליתם של ההסדרים הקבועים בהם. אציין, קודם לבירור התכליתי, כי אין בידי לקבל את טענת המערערים, לפיה הואיל וסעיף 3 לחוק אינו אוסר על חניה של כלי רכב בעל תג נכה באזור פריקה וטעינה, חניה כאמור באה בגדר המותר (ראו, למשל, סעיף 16 לבקשתו של ורקשטל). ראשית, סעיף 3 קובע מפורשות, כי אינו גורע מהוראת סעיף 2(א)(4). שנית, אם נניח, כטענת המערערים, כי חנייתו של כלי רכב הנושא תג נכה אסורה רק במקרים המנויים בסעיף 3, נמצא כי הוראת סעיף 2(א)(4) - האוסרת על חניה מקום בו זו גורמת להפרעה ממשית בתנועה - היא בבחינת אות מתה. ואולם, חזקה פרשנית היא כי המחוקק אינו משחית מילותיו לריק - "החזקה שהמחוקק אינו משחית את מילותיו לריק מנחה אותנו שלא לצאת מההנחה שמדובר באות מתה או בטעות, אלא מההנחה שיש לפרש את סעיף הפטור באופן שמקיים אותו ומוצא לו משמעות אופרטיבית" (ע"מ 4105/09 עיריית חיפה נ' עמותת העדה היהודית הספרדית בחיפה (2012), בפסקה 47 לפסק דינה של השופטת (כתארה אז) נאור). על רקע דברים אלה, אין להלום את הטענה כי סעיף 3 לחוק ממצה את גדר המקרים, שבהם אסר המחוקק על חנייתם של כלי רכב נושאי תג נכה. יש לציין, כי מסקנה זו עולה גם מההיסטוריה החקיקתית של חוק חניה לנכים. כך, בישיבת ועדת הפנים ואיכות הסביבה של הכנסת מיום 9.11.93 (פרוטוקול מס' 85), שעסקה בהצעת חוק חניה לנכים, ציין היועץ המשפטי של הועדה כי "הסעיף הזה [סעיף 3 - א"ר] נותן דוגמאות מובהקות למקרים שהחניה גורמת הפרעה ממשית לתנועה. כלומר, כבר אמרנו בסעיף 2(4) שהחניה איננה מותרת כשהיא גורמת הפרעה ממשית לתנועה, אבל כדי להרחיק כל טעות מנכה כזה, בסעיף 3 אנחנו מביאים דוגמאות מובהקות של הפרעה ממשית לתנועה" (שם, בעמ' 8), ובהמשך (בעמ' 9) - "כל הדוגמאות שאת מביאה הן אולי מיותרות אחרי שאמרנו שהחניה איננה גורמת הפרעה ממשית לתנועה".

יט. אם כן, עלינו לפנות לתכליתם של ההסדרים הקבועים בחוק חניה לנכים, ובגדר כך להתחקות אחר האינטרסים והערכים שאותם נועדו הם להגשים.

על יחסיות ואיזון אינטרסים



כ. המשפט הישראלי מכיר, וכן ראוי לו, בכבודם ובזכותם של אנשים בעלי מוגבלות לכבוד ולשוויון. הכרה זו באה לידי ביטוי סמלי עם חקיקת חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998 הקובע, בסעיף 1, כי "זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות ומחויבותה של החברה בישראל לזכויות אלה, מושתתות על עקרון ההכרה בעקרון השוויון, על ההכרה בערך האדם שנברא בצלם ועל עקרון כבוד הבריות". בסעיף 2 לחוק זה נקבע, כי מטרתו היא "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"; ראו גם בג"צ 10846/04 פלונית נ' שר התעשייה, המסחר והתעסוקה (2007), בפסקאות ט"ו(2)-ט"ו(3) לפסק דיני, וכן ע"א 1326/07 המר נ' עמית (2012), בפסקאות 25-26 לפסק דינו של המשנה לנשיאה ריבלין, אם גם מזוית אחרת. חלק בלתי נפרד מזכותו של בעל המוגבלות לכבוד ולשוויון היא הזכות לנגישות. זו עוגנה בחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (תיקון מס' 2), התשס"ה-2005 (ס"ח תשס"ה 288, 290) הקובע בסעיף 19ב, שכותרתו "הזכות לנגישות - עקרון יסודי", כי "אדם עם מוגבלות זכאי לנגישות למקום ציבורי ולשירות ציבורי". פשיטא כי יש צורך ליתן לכך ביטוי בהכרעה פרשנית בנושאים כגון ענייננו.

כא. חוק חניה לנכים נחקק בשנת 1993. כעולה מדברי ההסבר לו, מטרתו של החוק היתה קביעת הסדרי חניה מקלים לכלי רכב נושאי תג נכה: "לפי המצב החוקי היום, אין לתג נכה, המוענק לנכים על-ידי רשות הרישוי מעמד כלשהו. מוצע לקבוע מפורשות בחוק את התנאי לפיהם יהיה רשאי נכה להחנות את רכבו, בתנאי שהרכב נושא תג נכה, גם במקום שאינו מותר לחניה" (הצעת חוק חניה לנכים, תשנ"ג-1993, הצעות חוק תשנ"ג (2201), 341). ראו גם דבריו של יוזם החוק, חה"כ דדי צוקר, בדיון בקריאה הראשונה של הצעת החוק, ישיבה 136 של הכנסת ה-13 מיום 19.10.93, בעמ' 38. דעת לנבון נקל, כי הסדרים מקלים אלה נועדו להקל על נגישותו של ציבור הנכים - "מובן כי קיימת חשיבות עליונה לאפשר נגישות מלאה לציבור לנכים לכל מקום אשר הם חפצים להגיע אליו ברכבם, וזו מטרתו העיקרית של חוק חניה לנכים. את עקרון הנגישות של ציבור הנכים יש ליישם ברוח הקבוע בסעיפים 1 ו-2 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח-1998" (רע"פ 604/10 לביא נ' מדינת ישראל (2010), השופט ג'ובראן)). אכן, נגישות לאתר מסוים, העשויה להיראות בחינת פשיטא לפלוני, עלולה להתגלות כקשה שבעתיים למי שמוגבל בניידות. נחוצה מודעות הוגנת של הרשויות למיניהן להסדרים הסטטוטוריים לאנשים עם מוגבלויות, על בסיס של כבוד והוגנות, ועמם שכל ישר. אולי זה המקום לציין התפתחות לשונית-מינוחית שיש בה ביטוי למגמה חברתית. בתשנ"ד-1993, עת חקיקתו, נקרא החוק חוק חניה לנכים. כך, כמות ששנים רבות לפני כן נחקקו חוק הנכים (תגמולים ושיקום) (במתכונתו הראשונה מתש"ט) וכן חוקים בעלי תוכן קרוב כמו חוק נכי המלחמה בנאצים, תשי"ד-1954, חוק נכי רדיפות הנאצים, תשי"ז-1957, ופרקים רלבנטיים בחוק הלאומי (נוסח משולב), תשנ"ה-1995 (למשל פרק ט' - ביטוח נכות). אך חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות, שנחקק בתשנ"ח-1998, כתום חמש שנים מחוק החניה לנכים, משתמש במינוח חדש, המשמיע גישה חברתית שוויונית, וראוי ליתן אליו את לבנו; אנשים עם מוגבלויות, ביטוי שאולי אינו בעברית משובחת, אך משדר מסר. כב. והנה, הזכות לנגישות, חרף חשיבותה, אינה זכות מוחלטת. היא בעלת אופי יחסי. מולה ניצבים אינטרסים וזכויות אחרות, שגם להם יש ליתן משקל. על אלה, בהקשר של הסדרת חניה, עמדה השופטת (כתארה אז) ביניש בבג"צ 441/97 צנוירט נ' ראש עיריית ירושלים, פ"ד נג(2) 798, בעמ' 805-806:



"מצוקת חנייה הינה בעיה אופיינית לעיר המודרנית, והיא מעיקה על התושבים והמבקרים בכל הערים המפותחות בעולם. מקור הבעיה נעוץ ביחס שבין מספר כלי הרכב ההולכים ומתרבים בערי העולם, לבין מקומות החנייה המוגבלים, ובעיקר בערים שתוכננו בעידן שלא צפה את עליית מספר כלי הרכב. ההתמודדות עם מצוקת החנייה היא אחד האתגרים הקשים העומדים בפני כל רשות מוניציפאלית.

במקומות שונים בארץ ובעולם, פותחו הסדרים שונים לפתרון הבעיה, תוך התמודדות עם הצורך בקביעת סדרי עדיפויות בין הקבוצות השונות של המשתמשים ברכב, הזקוקים למקומות חנייה.

בישראל, כמו במקומות רבים אחרים בעולם, הוטל הנטל של קביעת הסדרי החנייה על הרשויות המקומיות. מקור ההסמכה של עירייה (או רשות מקומית אחרת לפי הענין) להסדרת מקומות חנייה, הינו פקודת העיריות ופקודת התעבורה ותקנות התעבורה שהותקנו לפיה. על פי תכליתם של חיקוקים אלה, ניתן לעמוד על טיבם של השיקולים שרשות מקומית, המופקדת על הסדרת החנייה, רשאית לשקול.

בין שיקולים אלה, על העיריה להביא בחשבון את הסדר הציבורי בעיר; את תחזוקת הרחובות והכבישים בעיר, וכן שיקולים תעבורתיים הנוגעים לזרימת התנועה בעיר.

לא פחות מכך, רשאית וחייבת העיריה לשקול שיקולים הנוגעים לאיכות החיים של תושבי העיר - נוחותם ורווחתם, לרבות מניעת רעש וזיהום אוויר. כן עליה לשקול מכלול של אינטרסים אחרים הקשורים בהבטחת ניהול תקין של סדרי החיים, המסחר והעסקים בעיר".

כג. על האינטרסים העומדים בבסיס הצבת תמרורים המייחדים מקומות חניה לפעולות פריקה וטעינה עמד השופט זמיר בע"פ 2940/94 לז'י' נ' מדינת ישראל, פ"ד מח(4) 545 (להלן עניין לז'י'), 551-550:

"התכלית של תמרור האוסר חניה פרט לפריקה וטעינה היא, בראש ובראשונה, לשרת את האינטרס הציבורי. תמרורים כאלה מוצבים בדרך כלל בדרך עירונית שבה הרחוב צר, וחניה של מכונית בצד הרחוב תוסיף ותצר אותו, באופן שישבש את תנועת המכוניות. תמרור האוסר חניה ברחוב כזה משרת את האינטרס הציבורי בתנועה שוטפת של מכוניות. אולם לעתים האיסור לחנות אפילו לצורך פריקה או טעינה עלול לגרום קושי גדול. כך הדבר במיוחד באזורי מסחר ומלאכה, הן למחזיקים בבתי העסק והן למובילים מטען לבתי העסק או מבתי העסק. ויש מקומות שבהם רוחב הרחוב מאפשר חניה לצורך פריקה וטעינה, מפעם לפעם, לפרקי זמן קצרים, בלי שייגרם שיבוש חמור לתנועת המכוניות. במקום כזה ניתן להתחשב הן באינטרס הציבורי והן באינטרס הפרטי ולאזן ביניהם. לצורך זה ניתן לדחות את צורכי הציבור בפני צורכי הפרט במידת מה, היא המידה הנדרשת להשגת האיזון הראוי. וזו תכלית התמרור המתיר העמדת רכב לצורך פריקה וטעינה, מיד וללא הפסקות, מקום שהעמדת רכב אסורה לצורך אחר".



כד. נוכח זאת, נקבע כי יש ליתן לתיבות "פריקה וטעינה" משמעות מצמצמת, וכי העמדת רכב לצורך מסירת מסמך אינה באה בגדר פריקה של מטען. בהקשר זה צוין, כי "תכליתו של תמרור כזה היא, שהמקום בו ניצב התמרור יהיה בדרך כלל פנוי, ולא ישמש אלא לחניה קצרה מפעם לפעם, באופן שאין בו כדי לגרום שיבוש חמור לתנועה. אם כל מי שנזקק לחניה לצורך סידור עניין מענייניו, כמו מסירת בגד למכבסה או משלוח מכתב בדואר, יורשה לחנות באותו מקום, יש לחשוש שאותו מקום יהיה תפוס רוב הזמן, כשזה יוצא וזה בא. יתרה מכך. יש אף לחשוש כי נהגים אשר עיסוקם בהובלת סחורות, שיבואו לשרת את בתי העסק הסמוכים, ימצאו כי אותו מקום, שנועד בראש ובראשונה בעבורם, תפוס על-ידי מכוניות פרטיות" (שם, בעמ' 552).

כה. יצוין כאן, לחיבת המשפט העברי, כי פריקה וטעינה נזכרות גם בו. יסודן בציווי "כי תראה חמור שנאך רבץ תחת משאו וחדלת מעזב לו עזב תעזב עמו" (שמות כ"ג, ה'), המצוה על אדם לסייע לחברו לפרוק את בהמתו שהתעייפה מנטל המשא שהוטל עליה, ולא להימנע מכך, ובציווי "לא תראה את חמור אחיך או שורו נפלים בדרך והתעלמת מהם הקם תקים עמו" (דברים כ"ב, ד'), המצוה על אדם לסייע לחברו לטעון משא שנפל מבהמתו. ממצות הפריקה נלמד, כי "צער בעלי חיים דאורייתא [מן התורה - א"ר]" (ראו בבלי בבא מציעא ל"ב, ב'). על כן נפסק, כי "הפוגע בשנים [שתי בהמות - א"ר] אחד רובץ תחת משאו ואחד פרק מעליו ולא מצא מי שיטעון עמו, מצוה לפרוק בתחילה משום צער בעלי חיים ואחר כך טוען" (רמב"ם הלכות רוצח ושמירת נפש, פרק י"ג הלכה י"ג); ראו גם שולחן ערוך חושן משפט הלכות פריקה וטעינה ודין הולכי דרכים סימן רע"ב, סעיף י'; ובספר החינוך (לר' אהרן הלוי מברצלונה, ספרד, המאה ה"ג) נאמר (מצוה פ), כי "משרשי המצוה, ללמד נפשנו במידת החמלה שהיא מידה משובחת". אכן, עסקינן במשפט העברי מיסודו בפריקה וטעינה מסוג שונה מאוד מזה בו ענייננו כאן; אך מוטעם כאן היבט מוסרי שאולי ניתן ללמוד ממנו מקל וחומר, אף כי מדברים אנו בנידון דידן כמובן בעולם של בני אדם ובזכויות ולא בצער בעלי חיים ובחמלה, ובמובן זה אין כאן השוואה, וההבדל. אך לא למותר לציין, עם זאת, כי ברבות הימים קיבל המושג פריקה וטעינה בהשקפתם של פוסקים חשובים (כמו הרב יחיאל מיכל אפשטיין ע"ה בעל "ערוך השולחן" (רוסיה המאות ה"ט - ה"כ) ויבל"א הרב עובדיה יוסף) גם לבוש של חיוב לסייע, למשל, לעגלון המצוי במצוקה ולנהג שרכבו נתקע; ראו חוות דעתי ברע"א 418/03 אסם נ' סמג'ה פ"ד נט(3) 541, 569-570, והאסמכתאות שם.

כו. ונשוב לענייננו: נוכח הערכים והאינטרסים העומדים על הכף, יש ליצוק תוכן למונח "הפרעה ממשית לתנועה". כאמור, על תוכן זה לאזן בין השמירה וההגנה על זכותם של המוגבלים בניידות לבין האינטרס הציבורי הנזכר מעלה. עמד על כך חה"כ צוקר:

"זה [סעיף 2(א)(4) - א"ר] הנוסח הסביר ביותר, שמטיל גם מידה מסוימת של אחריות על הנכה. אם לא היתה מופיעה הסיפא, נראה לי שהחוק היה בעייתי מאד עם כל רצוננו לעזור לנכים. אני חושב שכאשר הוא חונה הוא מוכרח להתחשב גם בנסיבות שמסביבו" (פרוטוקול מס' 62 משיבת ועדת הפנים ואיכות הסביבה מיום 6.7.93, בעמ' 2). הפרעה ממשית לתנועה



כז. בית המשפט לעניינים מקומיים פירש את המונח "תנועה" שבסעיף 2(א)(4) כמתייחס "לשימושים השונים המותרים למצער לכלי רכב, במרחב הציבורי". עמדה זו, בכל הכבוד, מקובלת גם עלי. נזכיר, כי "אף בתחום הפלילי אין מניעה לכך שהפירוש שניתן מבחינה לשונית להוראת החוק אינו בהכרח המובן הטבעי והרגיל של לשון הנורמה, ובלבד שבסופו המהלך הפרשני יינתן לנורמה פירוש שהוא אפשרי מבחינה לשונית" (דנ"פ 10987/07 מדינת ישראל נ' כהן (2009), בפסקה 10 לפסק דינה של הנשיאה ביניש; ראו גם דברי בפסקה י"ד(1) שם - "המשפט הפלילי אינו כסוי עיניים, ועקרון החוקיות אין פירושו עקרון החסיד השוטה ... בפרשנו את החוק מצווים אנו לזכור, עם זאת, גם את זכויות החברה והקרבתה להגנה ראויה של המשפט הפלילי, שלשמה נועד במידה רבה"). ממילא קשה להלום את טענת העמותה, לפיה כל פרשנות אחרת משלה "תהא בגדר פרשנות אשר אינה עולה בקנה אחד עם המשמעות המקובלת שבני האדם מייחסים למלה 'תנועה'" (סעיף 14 לעמדת העמותה). שאלה קשורה היא אם "תנועה" פירושה שרכבו של האדם עם מוגבלות הוא זה שאליו יש להידרש, קרי, האם הוא עצמו "חוסם תנועה", או שמא תוצאות חנייתו במקום המיועד לפריקה וטעינה יוצרות "תגובת שרשרת" של הפרעה ממשית לתנועה.

כח. לגיטימי - והדברים נאמרים בטרם אבוא לפן החשוב של חוק חניה לנכים - אין מקום, מבחינה תכליתית, ועל פי המציאות כהייתה, לצמצם את פירושו של המונח "תנועה" כמתייחס ל"נסיעה של כלי רכב", ל"זרימת תחבורה שוטפת" או לתנועה "של הולכי רגל" דווקא, וכמובן לא לרכב האדם עם מוגבלות. לצורך הסוגיה דידן, יש לראות "תנועה" ככל שימוש ספציפי מותר במרחב הציבורי (כביש/מדרכה), שהרי גם הפרעה לשימושים אלה הנובעת מחניית האדם עם מוגבלות עלולה לפגוע - מעבר לפגיעה במי שנמנע ממנו אותו שימוש - באינטרסים ציבוריים שביסוד דיני הסדרת החניה. ניטול למשל את המקרים שבפנינו: אין מחלוקת, כי רכב החונה במקום המוקצה לפריקה ולטעינה מפריע לרכב המבקש לפרוק או לטעון. בכך מודים גם המערערים. דא עקא, שבהפרעה זו יש כדי לפגוע, מעבר לפגיעה ברכב הפורק או הטוען עצמו, גם באינטרס הציבורי, ב"תגובת שרשרת". ונסביר; גיא טוען בבקשתו (סעיף 12), כי "הפורק והטוען הוא זה שצריך לעשות את הבחירה האם לחפש מקום חניה אחר או להפריע לתנועה". ואולם, ברי כי אין ניתן לערוב לכך שיימצא מקום חניה אחר וסמוך, המאפשר פריקה וטעינה, באופן שאינו מפריע לנסיעתם של כלי רכב או לתנועתם של הולכי רגל, בודאי לא באופן מהיר. קביעה גורפת, כי על רכב המבקש לפרוק או לטעון לתור אחר מקום חניה אחר, עלולה לגרום איפוא לפגיעה בהתנהלותם התקינה ובסדרם של חיי המסחר והעסקים. נזכור, כי תמרורים האוסרים חניה פרט לפריקה וטעינה מוצבים "בדרך כלל ליד בתי עסק למיניהם", שכן "תמרורים מסוג זה נועדו, קודם כול, לשמש את המכוניות המשרתות את בתי העסק. אלה הן, על-פי רוב, מכוניות מסחריות, כגון משאיות או רכב אחר שנוצר בעיקר להובלת משא, אם כי אפשר שגם מכונית נוסעים פרטית תשמש לצורך זה" (עניין לוין, בעמ' 551). ועוד נאמר שם, כי "הטלטול של סחורות מן המכונית למרחק ניכר עלול לא רק להכביד על המוביל, אלא אף לשבש את תנועת הציבור, אם את התנועה של מכוניות בכביש ואם את התנועה של הולכי רגל במדרכה. זאת ועוד. יש בו גם כדי לייקר את ההובלה, ובסופו של דבר לייקר אף את מחיר הסחורות הנמכרות לציבור הרחב".

כט. יתר על כן; נסיון החיים מלמד, כי קיים למצער חשש שנהג הרכב המבקש לפרוק או לטעון, יעשה כן - משלא מצא מקום "חוקי" - במקום המפריע לנסיעתם של כלי רכב או לתנועתם של הולכי רגל. בניגוד לנטען על ידי המערערים, איני סבור כי מדובר בהטלת "אחריות מעשי הפורק והטוען על הנכה שחונה במקום שהתיר לו החוק לחנות". החוק - התמרור - מתיר דווקא לפורק ולטוען לחנות, וסוגית חנייתם של כלי רכב נושאי תג נכה היא שעומדת לבחינה, ואין ניתן להניח אותה כנקודת מוצא; והדברים נאמרים בצדה האחד של ה"משוואה" בטרם נעבור לצד האחר.



ל. לעמדתו של בית המשפט לעניינים מקומיים, סעיף 2(א)(4) לחוק חניה לנכים מדבר ב"הפרעה פוטנציאלית, שגם אם לא התממשה בפועל הרי היא אסורה" (סעיף 13 להכרעת הדין בעניינו של גיא). בית המשפט המחוזי, בפסק דינו בערעורו של גיא, קבע כי "כאשר החוק דורש 'הפרעה ממשית' ולא רק 'הפרעה', אין להסתפק בפוטנציאל ההפרעה בלבד" (עמ' 7 שורות 18-19). דברי בית המשפט המחוזי שובי לב; אך הקושי בהם הוא הצורך להוכיח "הפרעה ממשית" תוך ויכוח פרשני חוזר ונשנה. לטעמי הביטוי "החניה אינה גורמת הפרעה ממשית לתנועה" שבסעיף 2(א)(4) (הדגשה הוספה - א"ר) תומך בפירוש ה"פוטנציאלי", שכן אינו מדבר בלשון עבר אלא בלשון הווה. דיני החניה מחייבים יצירתם של כללים ברורים ומפורשים, היוצרים ודאות ומונעים עמימות ואי-בהירות. בהקשר זה יפים דבריו של השופט פוגלמן ברע"פ 7451/07 מדינת ישראל נ' אהרונוביץ (2008; להלן עניין אהרונוביץ), בפסקה 8 לפסק דינו (בהקשר של חניה בתחום תחנת אוטובוס): "מכלול ההסדרים שבתקנות התעבורה ובחוקי העזר הרלוונטיים מבקש ליצור מערכת כללים ברורה שתסדיר את השימוש בדרך בצורה בטוחה ונוחה. תכלית זו מחייבת מתן משמעות ברורה לסימנים ותמרורים שנקבעו, מבלי להותיר שיקול דעת למשתמשים בדרך לנהוג לפי הבנתם ... עמדתנו אפוא הנה כי בהעדר סימון אחר בתמרור, שהוצב על ידי הרשות המוסמכת לכך, האיסור על חנייה בתחום תחנת האוטובוסים אינו מוגבל בזמן ... פרשנות זו מביאה בחשבון את תכלית ההוראה להסדיר את התנועה ולמנוע מפגעים בטיחותיים. אין היא תלויה בשאלה האם בפועל גרמה החנייה במקרה המסוים למפגע בטיחותי או תחבורתי. פרשנות זו מאפשרת להגדיר במדויק את גבולותיו של האיסור הפלילי, ומונעת עמימות, חוסר בהירות ואת הגדרת תחומי התפרשותו של האיסור הפלילי בהתאם להשקפתו של המשתמש בדרך" (הדגשה הוספה).

לא. מן האמור עולה אפוא, כי המונח "הפרעה ממשית לתנועה" שבסעיף 2(א)(4) משמעו הפרעה לכל שימוש המותר במרחב הציבורי, וכי המדובר בהפרעה פוטנציאלית. המשיבה, בתגובתה (סעיף 15), הודיעה כי "חנייתו של רכב בעל תו נכה במקום המיועד לפריקה וטעינה תיחשב ל'הפרעה ממשית לתנועה' בהתאם לסעיף 2(א)(4) לחוק, אם פרק זמן החניה עולה על 10 דקות והגם שהוא אינו עוסק בפריקה וטעינה". עוד הודיעה המשיבה, כי "רכב רגיל החונה במקום המיועד לפריקה וטעינה בלבד ואינו עוסק במלאכה זו, יירשם לו דו"ח באופן מיידי". לב. לדעתי, כדי להשיג איזון בפרשנות חוק חניה לנכים מזה וחוק העזר העירוני מזה, ראוי להעמיד את זמן חנייתו של נכה שלא ייחשב הפרת החוק על משך של עד 25 דקות. אסביר. החוק נותן לבעל תו נכה, שמילא אחר התנאים, אפשרות לחניה במקום שאינו מותר ברגיל, ולעניינו מפרץ פריקה וטעינה. יש ליתן לכך משמעות מעשית; המשמעות היא מתן האפשרות לחנות, למשל, לשם "קניה קטנה". מתוך הנחה שניידותו של הנכה מיציאתו מן הרכב עד לחנות קשה יחסית ומתוך הנחה שקניה קטנה בחנות היא עניין של כ-10-15 דקות, יש מקום לאפשר עד 25 דקות לשם ה"סיבוב" כולו, ליציאה מן הרכב, הגעה לחנות, קניה וחזרה. כמובן, אין כל המוגבלויות זהות, וגם אין כל אזורי החניה זהים; אך באשר לתו נכה נאמר בבג"ץ 8735/11 עמותת נגישות ישראל נ' שר התחבורה (9.5.12) כי "זכויות החניה תהיינה זהות בלא אבחנה על פי סוג התג" (פסקה 2). נראה אפוא כי באמור יש משום איזון סביר מזה שהוצע. ער אני לכך שכל קביעה מעין זו יכולה להיות נתונה לויכוח, מדוע לא 20 או 30 דקות וכדומה, אך יש צורך להכריע, וראו (אמנם שם בהקשר סטטוטורי בעיקר) בבג"ץ 8803/06 גני חוגה נ' שר האוצר (2007).



לג. אין משמעות הדברים שכל חניה של כלי רכב נושא תג נכה למשך פרק זמן העולה על עשרים וחמש דקות משמעה, מיניה וביה, מתן דו"ח. כפי שצוין בתגובת המשיבה, על הפקחים להפעיל שיקול דעת בהתחשב בנסיבות העניין - אופי האזור (וצפיפותו), שעת ואופן החניה ומשכה, וכמובן שגם לשכל הישר תפקיד מרכזי. בעניין זה ראיתי כדבר מעודד, כאמור, את תוי החניה הכוללים יחדיו פריקה וטעינה וחניית נכים כאחד.

לד. אשר למערערים עצמם, התלבטתי אם ראוי להתערב בעניינם, גם לפי קנה המידה שהותוו כאן, שכן בשני המקרים עברו, בצורה זו או אחרת, גם על הזמן שנקבע היום. לא בלי התלבטות החלטתי לזכותם מחמת הספק, אותו ספק בפרשנות היחס בין שני החוקים שקדם להכרעה זו, ותרומתם להכרעה.

שלוש הערות טרם חתימה

לה. בבג"צ 8735/11 עמותת נגישות ישראל נ' שר התחבורה (הנזכר) נאמר (פסקה 3), כי "סבורים אנו שיש לקדם חקיקה שתסדיר את נושא החנייה של נכים באופן ברור ומדויק ובדרך טובה יותר מאשר הדבר נעשה עד היום". לדברים אלה אין לי אלא להצטרף בהקשר דנא; נכון יהא להסדיר בחקיקה גם את הסוגיה לה נדרש פסק דין זה, ויפה שעה אחת קודם. יצוין, כי בדיון שהתקיים ביום 24.4.13 מסרו באת כוח המדינה והיועץ המשפטי לעיריית תל אביב בתשובה לשאלתי, כי לא ידוע להם על התקדמות הליכי חקיקה או תקינה בעניין, ועל כך יש להצר. לא בשמים היא.

לו. בבקשות רשות הערעור הועלו טענות באשר למדיניות החניה של עיריית תל אביב. כפי שציין בית המשפט לעניינים מקומיים, וכמובן מבלי להביע דעה לגופן של טענות אלו, מקומן להתברר באכסניות שנועדו לשם כך - הערכאות המנהליות (ראו עניין אהרונביץ, בפסקה 4 לחוות דעתו של השופט לוי); כן ראו רע"פ 4855/11 רייטר נ' מדינת ישראל (2011), פסקה י'.

לז. אך מובן הוא, כי אין בפסק דין זה כדי למנוע קידום של פתרונות יצירתיים שיאזנו בין הצורך להגן על זכויותיהם של המוגבלים בניידות לבין אינטרסים ציבוריים אחרים; אזכיר שוב, כי במהלך הדיון הוגשו תמונות, שבהן מוצג תמרור האוסר על חניה כשתחתיו הכיתוב "מותרת פריקה וטעינה וחנית רכב נכה בימים א'-ה' משעה 0700 עד 1500", אותו ראיתי בחיוב. פשיטא כי הדברים מסורים לשיקול דעתן של הרשויות המקומיות, אותו עליהן להפעיל בהתאם לכללי המשפט המנהלי, ושוב, בשכל הישר.

סוף דבר וסיכום

לח. הערעורים מתקבלים כמפורט מעלה.

ניתנה היום, כ"ט באייר תשע"ג (9.5.13).