



עמ"ת 33537/04/22 - מדינת ישראל נגד יחיה הרוש

בית המשפט המחוזי בחיפה

עמ"ת 33537-04-22 מדינת ישראל נ' הרוש
בפני כבוד השופטת אספרנצה אלון
העוררת
מדינת ישראל
באמצעות משטרת ישראל- שלוחת תעבורה חיפה
נגד
המשיב
יחיה הרוש
ע"י ב"כ עוה"ד בוריס שרמן
מטעם הסנגוריה הציבורית

החלטה

1. בפניי ערר על החלטת בית משפט השלום בחיפה (כב' השופט גיל קרזבום) שניתנה ביום 17.04.2022 בש"ע 8564-03-22 (להלן: "בית משפט קמא"), בגדרה דחה בית משפט קמא את בקשת העוררת להטיל על המשיב תנאים מגבילים עד תום ההליכים נגדו (מעצר בית חלקי בשעות הלילה מהשעה 20:00 עד 6:00). במסגרת הערר הגישה העוררת בקשה להמשיך עיכוב ביצוע ההחלטה עד למועד הדיון בערר, ובהחלטתי מיום 19.04.2022 נעתרתי לבקשתה.
2. כנגד המשיב יליד 1981, הוגש כתב אישום המייחס לו עבירה של נהיגה ללא רישיון רכב, נהיגה בזמן פסילה, נהיגה ללא פוליסת ביטוח תקפה, נהיגת טרקטורון בכביש ונהיגה בקלות ראש, עבירות מיום 17.03.2022. לבית משפט קמא הוגשה בקשה להורות על הטלת תנאים מגבילים עד תום ההליכים נגד המשיב, המצוי במעצר בית חלקי (בשעות הלילה) ופסול מלנהוג.
3. המשיב לא כפר בנהיגה ולא בעובדת היותו פסול מלנהוג אך טען כי הטרקטורון החשמלי עליו נהג פטור מחובת רישיון נהיגה ונהיגה בו אינה כלולה בפסילה בה היה נתון.
4. בית משפט קמא בחן את טענות הצדדים והגיע למסקנה כי קיימות ראיות לכאורה ביחס לעבירה של נהיגה בקלות ראש, אך לא ביחס לעבירה של נהיגה בזמן פסילה, וזאת הואיל והרכב עליו נהג המשיב אינו מחייב הוצאת רישיון נהיגה לנוהגים בו.

בין השאר קבע בית משפט קמא כדלקמן:

"12.בנסיבות אלו אני סבור, שלא הונח בסיס ראיתי או משפטי ולו לכאורי, להוכחות עבירה של נהיגה בזמן פסילה.

13. עם זאת, המשיב ביצע עבירה של נהיגה בקלות ראש. מי שנוהג על כביש בכלי רכב, שאינו



מורשה לנהיגה בכביש, מסכן בעצם נהיגתו את עצמו ואת ציבור המשתמשים בדרך...
14. אומנם למשיב עבר פלילי ותעבורתי מכביד, אך משלא קיים בסיס ראיתי לביצוע עבירה של נהיגה בזמן פסילה, אין מקום להטיל על המשיב בגין עבירה של נהיגה בקלות ראש, (עבירה שאם יורשע בגינה יוטלו עליו לכל היותר עונשי פסילה מלנהוג וקנס), מגבלות הפוגעות בחירותו.
15. בכל הנוגע לאפשרות פסילתו של המשיב מלנ ג ד תום ההליכים נגדו, הרי שהמבקשת לא עתרה לכך במסגרת בקשה זו. בנוסף ספק אם יש מקום להורות על פסילתו של המשיב מלנ ג ד תום ההליכים נגדו בגין עבירה של נהיגה בקלות ראש, שלא התלוו לה נסיבות מחמירות.
לציין, שהמשיב גם כך פסול מלנהוג במסגרת תיק פ"ל 11100-11-18 לתקופה של 11 חודשים החל מיום 1.3.22.

...

17. כל התנאים המגבילים, בהם המשיב נתון במסגרת הליך זה ו-מ"י 39514-03-22, מבוטלים".

(להלן: "החלטת בית משפט קמא")

5. על החלטת בית משפט קמא הגישה המדינה הודעת ערר.

בתמצית נטען כדלקמן:

- שגה בית משפט קמא משקבע שלא הונח בסיס ראיתי או משפטי, ולו לכאורה, להוכחת עבירה של נהיגה בזמן פסילה. שגה בית משפט עת לא קבע כי מדובר ב"רכב מנועי" כהגדרתו בסעיף 1 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: "פקודת התעבורה"), תוך עשיית שימוש בפרשנות מרחיבה. בעניינינו, מדובר במשיב שנהג בכביש בכלי רכב מסיבי המגיע למהירות של 42 קמ"ש, ואין המדובר ב"צעצוע" כהנחיית רשות המיסים.

- שגה בית משפט קמא משלא נתן משקל ראוי לעברו התעבורתי והפלילי המכביד של המשיב, הכולל שתי הרשעות קודמות בגין עבירות של נהיגה תחת השפעת משקאות משכרים ואף מרחף מעל ראשו מאסר מותנה של 7 חודשים שהינו בר הפעלה. המשיב ביצע את העבירות המיוחסות לו בכתב האישום ימים ספורים לפני תחילת ריצוי עונש של עבודות שירות למשך חודשיים שהוטל עליו מהרשעתו האחרונה.

6. טענות המשיב היו בתמצית כדלקמן:

- לפי פקודת התעבורה ועקרונות הדין הפלילי, כל מה שלא אסור באופן מפורש - מותר. המשמעות בעניינינו היא כי כל כלי רכב שאינו כולל דרישה מפורשת לרישוי ו/או רישיון נהיגה על פי פקודת התעבורה, מותר לשימוש ונהיגה.

- מדינת ישראל מאפשרת ייבוא של כלי הרכב המדובר. אין שום היגיון כי "היד האחת" תתיר את



רכישת כלי הרכב, ואילו "היד השנייה" תאסור את שימוש.

- המשיב רכש את כלי הרכב בהסתמך על הצהרת המוכר כי אין דרישת רישוי. סוכן הביטוח הצהיר כי אי אפשר לבטח את כלי הרכב, מכיוון שלא מדובר ברכב לפי פקודת התעבורה.

דין והכרעה:

7. לאחר ששבתי ועיינתי בהחלטת בית משפט קמא וכן את החלטת חברי כב' השופט אינאס סלאמה בע"ח 40632-11-21 ונתתי דעתי לטיעוני הצדדים בכתב ובעל פה, אני סבורה כי דין הערר להתקבל.

אינני שותפה לקביעה הנחרצת והקטגורית של בית משפט קמא כי: "לא הונח בסיס ראיתי או משפטי ולו לכאורה". לטעמי, מדובר בסוגיה מורכבת שיש לה פנים לכאן ולכאן ובשים לב לנסיבות הקונקרטיות של תיק זה, לעובדה כי מדובר במשיב שהינו עבריין תעבורתי סדרתי, אשר צבר עד כה 47 הרשעות במישור התעבורתי, גובר הצורך להגן על הציבור ובטחונו ויש הצדקה להותיר את התנאים המגבילים שהוטלו עליו- מעצר בית לילי והמשך פסילתו של המשיב.

8. מנהג חדש בא למדינה. כלי רכב שלא נעשה בהם שימוש בעבר החלו לעשות את דרכם בכבישי הארץ: טרקטורונים שפוטנציאל הפגיעה הכרוך בהם בגוף ונפש -גדול ובמיוחד למי שרישיונו נפסל ממנו.

9. בקצירת האומר, עסקינן במשיב הנמצא נוהג ביום 17.03.2022 על טרקטורון חשמלי בטירת הכרמל, ברחוב מלחמת ששת הימים, בשעות הצהריים (12:36), וזאת על אף שביום 03.02.2022 נפסל מלקבל או להחזיק ברישיון נהיגה למשך 11 חודשים בתיק פ"ל 11100-11-18 בבית משפט השלום בחיפה, ביום 01.03.2022 הפקיד רישיונו, ובעברו 47 הרשעות קודמות במישור התעבורתי.

10. הטרקטורון המדובר הינו טרקטורון חשמלי מסוג סופה, מסיבי, היכול להגיע למהירות של כ-42 קמ"ש. בית משפט קמא הבהיר גם הוא כי **"במקרה זה מדובר בכלי מסיבי יחסית, אשר מגיע למהירות כ-40 קמ"ש ודומה במרבית מאפייניו לטרקטורון, ופגיעתו יכולה להיות קשה ביותר."**

11. בית משפט קמא ביסס החלטתו, בין היתר, על דברי חברי כב' השופט אינאס סלאמה שהובאו בע"ח 40632-11-21 **זאהר נ' מדינת ישראל**, כדלקמן:

"אין חולק כי הטרקטורון בו נהג העורר נע בכביש וכי הוא נע באמצעות כח מכני ולכן מדובר ברכב מנועי, כהגדרתו בפקודת התעבורה. בעניין זה, צדק בית המשפט קמא בניסוח, שפירט בהחלטתו. אלא שבכך אין די, שכן גם סעיף 10(א) לפקודת התעבורה וגם סעיף 67 לפקודת התעבורה המעגנים את החובה לנהוג אך ורק עם רישיון תקף, נוקטים



בהגדרה של "רישיון נהיגה תקף לרכב מאותו סוג".
בעניינו, המשיבה אינה חולקת על כך כי לטרקטורן מושא עניינו לא קיימת הגדרה מבחינת רישיון הנהיגה הדרוש לו וכן טרם הוגדר על ידי רשות הרישוי ככלי אשר חב בחובת רישוי.

בנסיבות אלה, גם אם מאן דהוא מבצע פעולת "נהיגה", בכלי כלשהו אשר ניתן להגדירו כ"כלי רכב" או כ"רכב מנועי", יש צורך במרכיב נוסף והוא כי לנהג עושה זאת מבלי שיש לו רישיון נהיגה תקף לרכב מאותו סוג. הדבר נכון כאמור הן לגבי סעיף 10(א) לפקודה והן לגבי סעיף 67 לפקודה אשר קובע כי האיסור לנהוג בפסילה הוא על נהיגה ברכב "שנהיגתו אסורה בלי רישיון לפי פקודה זו". והרי אין חולק שטרם נקבעו תנאיו של הרישיון הנחוץ לנהיגה על כלי רכב כאמור...".

12. שונה היא דעתי.

סעיף 1 לפקודת התעבורה שכותרתו "הגדרות", מגדיר רכב כ: "רכב הנע בכוח מיכני או הנגרר על ידי רכב או על ידי בהמה, וכן מכונה או מיתקן הנעים או הנגררים כאמור, לרבות אופניים ותלת-אופן, ולמעט רכב שהשר פטר אותו בצו מהוראות פקודה זו כולן או מקצתן", וכן מגדיר "רכב מנועי" כ: "רכב המונע בכוח מיכני מכל צורה שהיא, ולרבות תלת אופן ואופנוע עם רכב צדי או עם גרור או בלעדיהם ולמעט רכב הנגרר על ידי רכב מנועי".

13. בפסיקה נקבע כי פרשנות המונח רכב מנועי בפקודת התעבורה הינה "רחבה יחסית בהתאם לתכלית הפקודה", כך שאפילו "מכסחת דשא" יכולה להיחשב לכאורה כ"רכב מנועי" לפי סעיף 1 לפקודת התעבורה (עיניו בש"פ 3363/14 ג'אבר נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו], רע"פ 2171/10 סקוט סנטר בע"מ נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] (7.9.2010)).

14. נקודת המוצא בעניינו היא כי עסקינן ברכב מנועי, ולמצער כי השאלה האם מדובר ברכב מנועי אמורה להיות מוכרעת בהליך העיקרי.

15. סעיף 2(א) לפקודת התעבורה שכותרתו "רישיון רכב", קובע כך: "לא ינהג אדם רכב ולא ירשה לאחר לנהוג רכב שברשותו, אלא אם נרשם הרכב בהתאם להוראות פקודה זו ויש עליו רישיון רכב תקף שניתן לפי הפקודה...". כלומר, אדם לא ינהג ברכב שאינו רשום בהתאם לפקודה התעבורה, ושאלו רישיון רכב תקף לפי הפקודה. סעיף זה, אשר הינו הסעיף הראשון לאחר סעיף "הגדרות", מלמדנו לגבי ברירת המחדל של פקודת התעבורה באשר לנהיגה על רכב. בניגוד לטענת המשיב, ברירת המחדל אינה כי כל דבר שאינו אסור על פי פקודת התעבורה הינו מותר, אלא אדרבא, ההיפך הוא הנכון - "לא ינהג אדם רכב ולא ירשה... אלא אם...".

16. סעיף 6 לפקודת התעבורה שכותרתו "רישום רכב", קובע כך: "בעל רכב המבקש רישיון רכב, חייב עם הגשת הבקשה, לרשום את הרכב בלשכת רשות הרישוי, זולת אם פוטר מהוראות פקודה זו



בדבר רישוי ורישום. כלומר, אדם המעוניין לנהוג ברכב נדרש לרשום את הרכב בלשכת רשות הרישוי, אלא אם הינו פטור לעשות כן.

17. סעיף 10(א) לפקודת התעבורה, שכותרתו "איסור לנהוג בלי רישיון נהיגה", קובע כך: **"לא ינהג אדם רכב מנועי אלא אם הוא בעל רישיון נהיגה תקף לרכב מאותו סוג, שניתן על פי פקודה זו, ולא ינהג אדם אלא בהתאם לתנאי הרישיון זולת אם פוטר מחובת רישיון נהיגה ובמידה שפוטר"**. כלומר, אדם שאינו מחזיק ברישיון נהיגה תקף, לא ינהג ברכב מנועי, זולת אם קיים פטור בדיון מחובת רישיון הנהיגה.

18. סבורני כי לפי פקודת התעבורה הטרקטורון החשמלי המדובר נופל תחת הגדרת "רכב מנועי", ולכל הפחות מדובר בסוגיה שיש לה פנים לכאן ולכאן והיא אמורה להיות מוכרעת בהליך העיקרי. שאלת אופן ההנעה, בנזין או חשמל, פחות רלוונטית לענייננו. כפי שקיימים בשוק המכוניות רכבים המונעים על בסיס גז או חשמל, כך גם בשוק הטרקטורונים. לכן, על פי הפשט, יש לדרוש מהנהוג בטרקטורון החשמלי המדובר את קיומו של רישיון רכב תקף לפי סעיף 2(א) לפקודת התעבורה, רישום הרכב בלשכת רשות הרישוי לפי סעיף 6 לפקודת התעבורה, וכן רישיון נהיגה לפי סעיף 10(א) לפקודת התעבורה, וזאת כל עוד לא נקבע אחרת ובמפורש בדיון, שאם לא כן **"לא ינהג אדם רכב ולא ירשה לאחר לנהוג רכב שברשותו..."**

19. סעיפים 17 ו-18 לפקודת התעבורה עוסקות בפטורים על פי דין מאגרות רישום ואגרות רישיון רכב, וכן את הסמכת השר לפטור בעלי רכב מחובת רישום וחובת רישיון רכב לפי סעיף 2. ואכן, תקנות התעבורה התשכ"א-1961 (להלן: **"התקנות"**) קובעות פטורים שונים מחובת רישיון הנהיגה ביחס לכלי רכב מסוימים, אך זאת באמצעות קביעה מפורשת. כך למשל לרכב מנועי מסוג "קלנועית", "רכינע" ו"גלגיוע" (עיינו תקנה 39ט, 39יג, 39יח לתקנות) וכיו"ב.

20. בניגוד לכלי הרכב האמורים לעיל, התקנות אינן כוללות פטור מרישיון נהיגה עבור רכב מסוג אותו "טרקטורון חשמלי" והדבר מצביע על כך שמחוקק המשנה לא התכוון להעניק פטור מרישיון עבור רכב מנועי זה. בהיעדר הוראת פטור מפורשת חלה כמובן ברירת המחדל, לפיה כאמור מחויב הרכב ברישיון, והנהוג ברכב מחויב ברישיון נהיגה. בדרך אגב אציין כי לגבי קורקינטים חשמליים הנפוצים בכבישי הערים, מצא המחוקק לפטור אותם מהוראות פקודת התעבורה, וזאת באמצעות צו התעבורה (פטור קורקינט חשמלי מהוראות הפקודה), תשס"ד-2004.

21. בנוסף ומעבר לאמור לעיל, ניתן ללמוד מתקנה 39ג' (א ו-ב) לתקנות, כי: **"לא ינהג אדם בטרקטורון בכביש אלא לשם חצייתו או כאשר הנסיעה היא בכביש שבתחום מושב או קיבוץ"**, וכי: **"מהירות נסיעתו של טרקטורון לא תעלה על 40 קמ"ש"**. כלומר, נקודת הבסיס היא שאדם לא ינהג בטרקטורון בכביש בעיר, אלא לשם חצייתו בלבד, וכן שטרקטורון לא יעלה על מהירות של 40 קמ"ש. בענייננו, בין אם מדובר בכלי רכב המוגדר באופן מדויק ומדוקדק כ"טרקטורון" או לא, שני העניינים



האמורים לעיל (איסור נהיגה בכביש אלא לשם חצייתו, וכי מהירות הטרקטור לא תעלה על 40 קמ"ש), הופרו. סבורני כי להולך הרגל התמים, בין אם יהיה זה ילד קטן, אישה הרה או איש מבוגר (וכל אדם אחר) היוצא לו אל שגרת יומו בדרך והעלול להיפגע מהרכב המנועי המדובר, אין זה בראש מעייניו באשר לאופן והגדרת הרכב המנועי האמור.

22. הטרקטורון החשמלי המדובר הינו כלי מסיבי, נוסע על פני כביש, בעיר, בשעות היום, שלא לשם חצייתו, מגיע למהירות של מעל 40 קמ"ש, ועלול לפצוע קשה ואף להרוג אנשים. כשם שלמשיב זכויות, גם לציבור שקולו לא נשמע, זכויות להגנה מפני סכנת חיים אמתית בכבישים.

23. באשר לטענה כי מדינת ישראל מאפשרת ייבוא של כלי הרכב המדובר, ואין שום היגיון או שכל כי "היד האחת" תתיר את רכישת כלי הרכב, ואילו "היד השנייה" תאסור את שימוש, דין טענה זו להידחות והיא אינה מתקבלת על ידי. ראשית, מדובר בטענה עקיפה שאינה ממין העניין באופן ישיר. שנית, אין מלכות דיני הייבוא והמכירה נוגעת או משפיעה על מלכותה של פקודת התעבורה והעקרונות עליה היא מושתת, שבסיסן דיני נפשות הלכה למעשה.

24. כך גם לגבי הטענה כי המשיב הסתמך על הצהרות של מוכר כלי הרכב וסוכן הביטוח. במצב הדברים הנוכחי, ולאור העובדה כי המשיב נושא עמו עבר תעבורתי עשיר הכולל 47 הרשעות קודמות, אין אני מוצאת כי הסתמכות זו יש בה כדי להקל על עניינו או מצבו. עצה שאינה נכונה אינה בגדר עצה, אלא בגדר טעות שנשמעה מפי אחר. אילו רצה המשיב, יכול היה לפנות למשרד התחבורה, לחלופין לרשות הרישוי וכיו"ב, על מנת לקבל תשובה מפי גורמים יותר מוסמכים.

25. כל רכב מנועי חייב ברישיון, וכל נהג הנוהג ברכב מנועי חייב ברישיון, למעט החריגים הקבועים בדין. ברירת מחדל אחרת, בה ניתן לכאורה על פיה לנהוג על כל רכב מנועי, לרבות רכבים שאינם מפוקחים ואינם מוכרים, על ידי כל אדם, נושא רישיון או לא, כל שכן עברייני תנועה מוכרים המהווים סכנה לציבור, אינה הגיונית בעיניי, מסוכנת, ומנוגדת להגיון ותכלית החקיקה בענייני תעבורה.

26. באשר לעניין שאלת הפרשנות בענייננו, יפים דבריו של כב' השופט א' ברק, כדלקמן: **"חוק פלילי, כמו כל חוק אחר, אין לפרשו לא על דרך הצמצום ולא על דרך ההרחבה, אלא על דרך מתן משמעות הגיונית וטבעית ללשון החוק כדי להגשים את מטרת החקיקה. מלותיו של החוק אינן מבצרים, שיש לכבשם בעזרת מילונים, אלא עטיפה לרעיון חי, המשתנה על-פי נסיבות הזמן והמקום, לשם הגשמת מטרתו הבסיסית של החוק"** (ע"פ 787/79 מזרחי נ' מדינת ישראל, פ"ד לה-421 (4) 427 (1980), ראו גם: ד"נ 23/85 מדינת ישראל נ' טובול, פ"ד מב(4) 309, 328 (1988)).

27. החלטת בית משפט קמא, מתירה למי שנפסל מלנהוג לעלות על כל כלי רכב ממונע, לרבות כלים



שאינם מוכרים או מפוקחים על ידי המדינה, לרבות כלי רכב מאולתרים, ולנהוג במתחם ציבורי ובכך להוות סכנה ממשית לכלל הציבור, הולכי רגל ונהגים, סכנה הבאה לידי ביטוי באופן יומיומי בפציעות וקטל בדרכים. לכך אין בידי להסכים.

28. הטענה שהשמיע המשיב באשר להיעדר האפשרות להנפיק רישיון רכב לטרקטורון המדובר, אינה רלוונטית, ומעבר לכך אף פועלת לחובתו. ברירת המחדל במקרה בו אין אדם יכול להנפיק רישיון לכלי רכב כזה או אחר, הינה כי כלי הרכב המדובר אינו מותר לשימוש לצורך נהיגה בכביש. מסקנה אחרת מזו משמעותה חסרת היגיון וסכנה לכלל הציבור, והיא למעשה כי כל כלי רכב מנועי מאולתר, שבאופן מובנה בעל פוטנציאל קטלני לפגיעות אדם בגוף ונפש, יהיה רשאי לעלות על הכביש כאילו היה 'שווה בין שווים' אל מול יתר כלי הרכב המותרים לנהיגה ושימוש.

29. בנסיבות אלה, בהינתן שהמערער נהג בכביש על כלי רכב שיכול בהחלט להיות מוגדר ככלי רכב מנועי לפי הגדרת סעיף 1 לפקודת התעבורה, כלי מסיבי, המגיע למהירות של כ-40 קמ"ש ואף יותר, כשפעולה זו טומנת בחובה סכנה לפגיעה ממשית בגוף או בנפש לאחרים, כשבאמתחתו עבר תעבורתי עשיר הכולל 47 הרשעות קודמות, הרי שסבורני כי הונח בסיס ראיתי, ולו לכאורי, להוכחת עבירות של נהיגה בזמן פסילה ולפיכך אין מנוס מהשאר התנאים המגבילים שהוטלו עליו על מנת להרחיק את המשיב מן הכביש לנוכח המסוכנות הרבה הנשקפת ממנו.

30. אינני יכולה לעצום עיני ולהתעלם מהמציאות בה מי שרישיונו נפסל מחפש ומוצא "דרכים אלטרנטיביות" לנהיגה בכביש ובכך נתון הציבור לסכנה של פגיעה של ממש וגם אם מדובר בלקונה משפטית כפי שסבר בית משפט קמא, כי אז התאמת החוק למציאות החיים נעשית לעיתים על ידי בתי המשפט ולעיתים על ידי המחוקק ובמקרה דנן ובשים לב לסיכון עליו עמדתי לעיל- לא יכולתי שלא להתערב בהחלטת בית משפט קמא. לטעמי, קיימות ראיות לכאורה בעוצמה מספקת ולפיכך הערר מתקבל.

ניתנה היום, ג' אייר תשפ"ב, 04 מאי 2022, בהעדר הצדדים.