



רע"פ 2885/17 - אודי יהודה מלול נגד מדינת ישראל

בבית המשפט העליון
רע"פ 2885/17

לפני:
המבקש:

כבוד השופט א' שהם
אודי יהודה מלול

נ ג ד

המשיבה:

מדינת ישראל

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט
המחוזי מרכז-לוד, מיום 2.3.2017, בעפ"ת
61938-01-17, שניתן על ידי כב' השופטת נ' בכור

בשם המבקש:

עו"ד אילון אורון

בשם המשיבה:

עו"ד מיכל רגב

החלטה

1. לפניי בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד (כב' השופטת נ' בכור), בעפ"ג 61938-01-17, מיום 2.3.2017. בגדרו של פסק הדין, נדחה ערעורו של המבקש על הכרעת דינו של בית המשפט לתעבורה בפתח תקווה (כב' השופטת מ' כהן), בפ"ל 8125-11-15, מיום 28.9.2016, ועל גזר דינו, מיום 12.1.2017.

2. בהחלטתי מיום 3.4.2017, הוריתי על עיכוב ביצוע עונש המאסר בפועל שהושת על המבקש בבית המשפט המחוזי, עד להחלטה אחרת.

רקע והליכים קודמים



3. נגד המבקש הוגש כתב אישום המייחס לו ביצוע עבירות תעבורה. על פי עובדות כתב האישום, ביום 17.2.2013, נשפט המבקש בבית משפט השלום לתעבורה בתל אביב, בתיק תאונת דרכים 1706-04-12, ונדון בנוכחותו, בין היתר, לפסילה בפועל למשך שנתיים (להלן: הפסילה הראשונה). בנוסף, ביום 17.9.2013 נדון המבקש לפסילה בפועל למשך שנתיים, על ידי בית משפט השלום באילת, בת"פ 22543-05-12, ונקבע כי פסילה זו תצטבר לפסילה הראשונה (להלן: הפסילה השנייה). בכתב האישום נטען, כי ביום 19.11.2015, בסמוך לשעה 12:20, נהג המבקש ברכב פרטי, בכביש שלום עליכם לכיוון מערב בנתניה, בידעו כי הוא תחת פסילה, ללא פוליסת ביטוח, וכאשר תוקף רישיון הנהיגה שלו פקע ביום 29.10.2015. בגין מעשה זה, מיוחס למבקש בכתב האישום ביצוע עבירות של נהיגה בזמן פסילה, לפי סעיף 67 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה); נהיגה ללא רישיון נהיגה תקף, לפי סעיף 10 לפקודת התעבורה; ונהיגה ללא פוליסת ביטוח, לפי סעיף 2 לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970.

4. המבקש הורשע, על פי הודאתו, בכל העבירות שיוחסו לו, מלבד בעבירה שעניינה נהיגה בזמן פסילה, לפי סעיף 67 לפקודת התעבורה, אשר בביצועה הוא כפר, וטען לטעות במצב דברים, בהתאם לסעיף 34 לחוק העונשין, התשל"ז-1977. ביום 28.9.2016, לאחר ניהול משפט הוכחות, דחה בית משפט השלום לתעבורה בפתיח תקווה (להלן: בית המשפט לתעבורה) את טענת המבקש בדבר טעות במצב דברים, והרשיע אותו בביצוע העבירה שעניינה נהיגה בזמן פסילה. בית המשפט לתעבורה קבע, בהקשר זה, כי אין בידו לקבל את גרסתו של המבקש, לפיה בעקבות היעוץ המשפטי שניתן לו, הוא סבר כי עונשי הפסילה הוטלו עליו בחופף, ולכן לא היה מודע לעובדת היותו נתון בפסילה. זאת, לאור התרשמותו של בית המשפט לתעבורה, כי עדותו של המבקש אינה סבירה, וכי התגלעו סתירות בעדותו ובעדותו של אביו. בית המשפט לתעבורה הוסיף עוד, כי מעדותו של עו"ד פרידמן, אשר ייצג את המבקש בתיק הפסילה השנייה, עולה כי הוא לא עסק בנושא הפסילה, אלא התמקד בהגנה על המבקש מפני עונש של מאסר בפועל. לדבריו, הוא ייעץ למבקש לפנות למשרד הרישוי בשאלת חישוב תקופות הפסילה, אך הלה התעלם מעצתו זו, ובחר לחשב את תקופות הפסילה בעצמו. עוד התייחס בית המשפט לתעבורה, לכך שהמבקש התעלם מסימן אזהרה נוסף, שעלה מדבריו של בוחן בקורס נהיגה מונעת, שבו הוא השתתף, בעניין פסילתו, ונהג ללא רישיון בידעו. לסיכום, התרשם בית המשפט לתעבורה, כי עדותו של המבקש נוצרה רק לאחר ביצוע העבירה, ועל מנת להתחמק מאחריות לביצועה, וכי הוא לא הוטעה על ידי עו"ד פרידמן, אלא היה מודע לכך שהוא נתון בפסילה. למרות זאת, החליט המבקש לנהוג ברכב על דעת עצמו, תוך התנהגות אימפולסיבית ועצימת עיניים. על יסוד האמור, הרשיע בית המשפט לתעבורה את המבקש בכל האשמות שיוחסו לו בכתב האישום.

5. ביום 12.1.2017, גזר בית המשפט לתעבורה את עונשו של המבקש. בבואו לקבוע את מתחם הענישה ההולם למעשים המיוחסים למבקש, עמד בית המשפט לתעבורה על העובדה, כי עבירה של נהיגה בזמן פסילה הוגדרה כעבירה מסוכנת, הפוגעת בביטחון הציבור ומהווה סיכון למשתמשים בדרך, ובנוסף היא מבטאת זלזול והפרה בוטה של החלטות בית המשפט ורשויות החוק. בהמשך, סקר בית המשפט לתעבורה את מדיניות הענישה הנוהגת בעבירה של נהיגה בזמן פסילה, בקובעו כי מי שנפסל מלנהוג ונמצא נוהג בזמן פסילה, צפוי לעונש ממשי אחר, שהרי עונש הפסילה לא סייע בעניינו. לאחר זאת, התייחס בית המשפט לתעבורה לנסיבות ביצוע העבירה, בציינו כי התנהגותו של המבקש עומדת ברף חומרה גבוה, וזאת על רקע ריבוי העבירות שבהן הורשע המבקש. על כן, קבע בית המשפט לתעבורה כי מתחם הענישה ההולם בעבירות של נהיגה בזמן פסילה, ינוע בין 6 חודשים עד 20 חודשי מאסר לריצוי בפועל, בנוסף לפסילה לתקופה הנעה בין 4 ל-10 שנים, בצירוף ענישה מותנית. בית המשפט לתעבורה התייחס בנוסף לעברו הפלילי של המבקש, הכולל, בין היתר, 17 הרשעות קודמות, ובהן הרשעות בעבירות חמורות, בתחום עבירות התעבורה. בית המשפט לתעבורה ציין, בהקשר זה, כי יש בעברו התעבורתי של המבקש כדי להחמיר עמו, ולחרוג לחומרה ממתחם הענישה ההולם שנקבע בעניינו.



לאחר זאת, השית בית המשפט לתעבורה על המבקש את העונשים הבאים: 24 חודשי מאסר לריצוי בפועל, ובכלל זה הפעלת מאסר על תנאי בן 12 חודשים בחופף; 10 חודשי מאסר על תנאי, לבל יעבור המבקש עבירה של: נהיגה בשכרות, נהיגה תחת השפעת משקאות משכרים, נהיגה בפסילה, נהיגה ללא רישיון נהיגה, ונהיגה ללא רישיון תקף למעלה משנה, וזאת במשך 3 שנים מיום שחרורו מהמאסר; פסילה בפועל לתקופה של 5 שנים, תוך הפעלת פסילה מותנית בת 6 חודשים בחופף; קנס על סך 5,000 ₪; וכן, התחייבות על סך 10,000 ₪, לתקופה של 3 שנים.

6. המבקש הגיש ערעור לבית המשפט המחוזי מרכז-לוד (להלן: בית המשפט המחוזי), אשר נסב על הכרעת דינו של בית המשפט לתעבורה, ולחלופין על חומרת העונש. ביום 6.4.2017, דחה בית המשפט המחוזי את הערעור, על שני חלקיו. בכל הנוגע להכרעת דינו של בית המשפט לתעבורה, קבע בית המשפט המחוזי, כי לא נמצא בה פגם המצדיק את התערבותו. בית המשפט המחוזי ציין, כי הכרעת הדין מבוססת על התרשמותו הישירה של בית המשפט לתעבורה מעדותם של המבקש ושל יתר העדים, לצד ניתוח חומר הראיות בכללותו, ובהתאם לכך נקבעו ממצאים עובדתיים וממצאי מהימנות. בית המשפט המחוזי ציין, כי המבקש העיד בעצמו כי הוא נהג ברכב, ביוזעו כי אין ברשותו רישיון נהיגה תקף, והיה "אימפולסיבי לעלות על ההגה". המבקש טען, כי עשה הכל בניסיון לברר מהו מועד סיום הפסילה, אך הוא לא הציג כל מסמך רשמי הקובע את מועד סיום תקופת הפסילה. עוד הטעים בית המשפט המחוזי, כי בדין קבע בית המשפט לתעבורה, כי משפנה המבקש למשרד הרישוי וביצע קורס נהיגה מונעת, ניתן להסיק מכך כי הוא ידע שאין מדובר בקבלת הרישיון באופן אוטומטי, אלא שהדבר מותנה בתהליך שעליו לעבור. בית המשפט המחוזי הוסיף עוד, כי מעדותו של אבי המבקש עולה, כי הופעל לחץ רב על עו"ד פרידמן, עובר לעדותו בבית המשפט לתעבורה, לאשר בכתב כי הוא אמר למבקש שמדובר בתקופות פסילה חופפות, וכי הברור בשאלת מועד תום הפסילה החל רק לאחר ביצוע העבירה דנן. בית המשפט המחוזי הבהיר, כי אין בטענת הייעוץ המשפטי כדי לסייע למבקש, אשר הופנה פעם אחר פעם למשרד הרישוי, אך לא עשה כן. על יסוד האמור, קבע בית המשפט המחוזי, כי בדין נדחתה טענתו של המבקש בדבר טעות במצב דברים העומדת לו, וכי לא נפל פגם בהכרעת דינו המפורטת והמנומקת של בית המשפט לתעבורה.

בהמשך, דחה בית המשפט המחוזי גם את ערעורו של המבקש על חומרת העונש, בקובעו כי בית המשפט לתעבורה שקל כראוי את כלל הנסיבות במקרה דנן, לרבות הרשעותיו הקודמות החמורות של המבקש, בתחום התעבורה. בית המשפט המחוזי קבע, בהקשר זה, כי "לא רק שאין בטענתו [של המבקש] לטעות במצב הדברים' כדי להקל בעונשו אלא שיש בה כדי להחמיר עמו" (ההדגשה במקור - א.ש.). בית המשפט המחוזי הדגיש, כי המבקש זכה לאמונו של בית המשפט, כאשר במקרים קודמים נגזרו עליו עונשים מקלים מאוד, וחרף קיומן של 17 הרשעות תעבורה ושלוש הרשעות פליליות, בין השנים 2005-2015, לא הושת על המבקש עונש מאסר מאחורי סורג ובריח. עוד צוין, כי לא נמצאו בעניינו של המבקש נסיבות לקולה, המצדיקות התערבות בגזר דינו של בית המשפט לתעבורה, לא כל שכן בשים לב לסירובו של המבקש לכך כי עניינו יבחן על ידי שירות המבחן, על מנת ללמוד על נסיבותיו האישיות, בהרחבה. לאחר זאת, קבע בית המשפט המחוזי, כי מתחם הענישה ההולם שנקבע בבית המשפט לתעבורה, ומיקומו של המבקש במתחם זה, תוך חריגה לחומרה מהמתחם, הינם סבירים בנסיבות העניין.

הבקשה לרשות ערעור

7. בבקשה שלפניי משיג המבקש על הכרעת דינו של בית המשפט לתעבורה, ולחלופין על חומרת עונשו. המבקש חזר על טענתו כי הוא פעל מתוך טעות במצב הדברים, שכן לטענתו הוא לא היה מודע, בעת ביצוע העבירה, כי הוא נתון בפסילה. זאת, לדבריו, הן בשל הייעוץ המשפטי שקיבל, והן בשל העובדה כי הוא הופנה על ידי משרד הרישוי לקורס נהיגה מונעת, ואף ניתן לו "טופס ירוק", במסגרת ההליך לקבלת רישיון מחדש. נטען לפיכך, כי בנסיבות אלה



היה מקום להרשיעו בעבירה של נהיגה ללא רישיון נהיגה תקף, לפי סעיף 10 לפקודת התעבורה, ולא בנהיגה בזמן פסילה. עוד לטענת המבקש, הגוף המוסמך לחישוב תקופות הפסילה, היינו משרד הרישוי (בש"פ 9075/12 ג'אבר נ' מדינת ישראל (14.4.2014) (להלן: עניין ג'אבר)), הפנה אותו לקורס נהיגה מונעת, שהוא בגדר השתלמות מעשית. זאת, כאשר תקנה 213(1) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1971 (להלן: תקנות התעבורה) קובעת, כי לא תבוצע השתלמות מעשית, אלא אם כן רישיון הנהיגה של המשתלם הוא בתוקף. בכך, לטענת המבקש, יש משום חיזוק לטענתו כי לא ידע שהוא נתון בפסילה, משום שסבר בטעות כי משרד הרישוי חישב את תקופות הפסילה שלו וראה כי הן הסתיימו. בכל הנוגע לגזר דינו של המבקש, נטען כי קביעתו של מתחם הענישה לא נעשתה בהתאם להוראותיו של תיקון 113 לחוק העונשין, וכי העונש שנגזר על המבקש חורג ממתחם הענישה וממדיניות הענישה הנוהגת בעבירות מעין אלה. לפיכך, מתבקש בית משפט זה להאריך את תוקף מאסרו המותנה של המבקש ולהורות על ענישה שיקומית, תוך ביטול רכיב המאסר שהושת עליו.

תגובת המשיבה

8. המשיבה מבקשת לדחות את הבקשה לרשות ערעור, בצינה כי עניינו של המבקש נדון בפני שתי ערכאות, כאשר בקשתו אינה מעלה כל סוגיה משפטית החורגת מעניינו הפרטי של המבקש, אלא מתמקדת בטענות עובדתיות, שנדחו על ידי הערכאות הקודמות. בהתייחס לטענת המבקש, כי לפי סעיף 67 לפקודת התעבורה, נדרשת הודעה לנאשם על דבר פסילתו במצטבר, טוענת המשיבה כי לא נדרשת הכרעה בשאלה זו. זאת, נוכח קביעותיהן העובדתיות של הערכאות הקודמות, לפיהן הודע למבקש, על ידי מספר גורמים, כי עליו לפנות למשרד הרישוי כדי לברר את שאלת משך ותוקף הפסילה שהוטלה עליו, אולם המבקש נמנע מלעשות כן. עוד לטענת המשיבה, נקודת המוצא לפי סעיף 42 לפקודת התעבורה, היא כי עונשי הפסילה ירוצו במצטבר, אף אם בית המשפט לא הורה על כך במפורש. נטען בנוסף, כי משרד הרישוי הוא הגורם המופקד על מלאכת חישוב תקופת פסילת רישיון הנהיגה, אך לא עולה מעניין ג'אבר, כי תפקיד יישומי זה מעניק למשרד הרישוי סמכות לפרש את פסק הדין כרצונו, תוך התעלמות מהוראות פקודת התעבורה. ככל שנדרשת פרשנות הפסק, ייעשה הדבר תוך התייעצות עם גורמי הייעוץ המשפטי של המשרד ובהתאם להנחיות היועץ המשפטי לממשלה (עניין ג'אבר, פסקה 14). אשר לעונשו של המבקש נטען, כי טענות בעניין חומרת העונש אינן מהוות, ככלל, עילה למתן רשות ערעור ב"גלגול שלישי". עוד גורסת המשיבה, כי עונשו הכולל של המבקש, אף אם אינו קל, אינו חורג באופן קיצוני מרמת הענישה במקרים דומים, אליהם הפנתה המשיבה בתגובתה. עוד נטען, כי גזר הדין שהושת על המבקש אינו חורג לחומרה ממתחם הענישה שנקבע, שכן העונש שהושת על המבקש אינו נוגע לעבירת הנהיגה בפסילה בלבד, אלא הובאו בחשבון העבירות הנוספות, שבהן הורשע המבקש.

דיון והכרעה

9. הלכה מושרשת היא, כי רשות ערעור ב"גלגול שלישי" תינתן במקרים חריגים, המעוררים שאלה משפטית כבדת משקל או סוגיה ציבורית רחבת היקף, החורגת מעניינים הפרטיים של הצדדים להליך; או כאשר מתעורר חשש ממשי מפני עיוות דין מהותי או אי-צדק שנגרם למבקש (רע"פ 1136/17 חברת פרופיל אבטחה ואחזקה בע"מ נ' מדינת ישראל (28.3.2017); רע"פ 460/17 אבו הדואן נ' מדינת ישראל (20.3.2017); רע"פ 10059/16 בדיר נ' מדינת ישראל (14.3.2017); רע"פ 226/17 מסיקה נ' מדינת ישראל (6.3.2017)). לאחר שעיינתי בבקשת רשות הערעור ובנספחיה, נחה דעתי כי הבקשה אינה עומדת באמות המידה האמורות, והיא נסובה על עניינו הפרטי של המבקש, הא ותו לא. לא זו אף זו, אלא שעיון בבקשת רשות הערעור מעלה כי מרבית הטענות נכללו בערעור שהגיש המבקש לבית המשפט המחוזי ונדחו לגופם. משכך, נראה כי הבקשה מהווה ניסיון לערוך "מקצה שיפורים" לתוצאת הערעור, ניסיון שאין



להיעתר לו. די בטעמים אלו, כדי לדחות את הבקשה (רע"פ 7665/16 א. סביח למסחר כללי בע"מ נ' מדינת ישראל - משרד התמ"ת (14.11.2016) (להלן: עניין א. סביח); רע"פ 9632/16 מקוריה נ' מדינת ישראל (15.12.2016) (להלן: עניין מקוריה)).

10. למעלה מן הצורך, אתייחס בקצרה לטענותיו של המבקש לגופו של עניין. טענתו של המבקש בדבר טעות במצב הדברים משיגה, הלכה ולמעשה, על קביעות עובדתיות שנעשו על ידי בית המשפט לתעבורה, בשאלה זו. זאת, שעה שידוע כי התערבות ערכאת ערעור בממצאים מעין אלו, אשר נקבעו על ידי הערכאה הדיונית, תיעשה במקרים חריגים ומצומצמים בלבד, לא כל שכן עת עסקינן ברשות ערעור "בגלגול שלישי" (רע"פ 372/17 ח'ורי נ' מדינת ישראל (18.1.2017); עניין מקוריה; עניין א. סביח). בענייננו, הנני תמים דעים עם בית המשפט המחוזי, בקובעו כי לא נפל פגם בהכרעת דינו של בית המשפט לתעבורה, המצדיק התערבותה של ערכאת הערעור. זאת שכן, ברי כי המבקש לכל הפחות עצם את עיניו מפני העובדה כי הוא נתון בפסילה, ובחר לנהוג על דעת עצמו, ללא רישיון נהיגה בתוקף ותוך התנהלות חסרת אחריות. לכך יש להוסיף את קביעתו של בית המשפט המחוזי, כי בירור מועד סיום הפסילה נעשה על ידי המבקש רק לאחר מועד ביצוע העבירה דנן, ואת הלחץ שהופעל כלפי עו"ד פרידמן, לאשר בכתב כי הוא אמר למבקש שמדובר בתקופות פסילה חופפות. כל זאת, כאשר עו"ד פרידמן, אשר בית המשפט לתעבורה קבע כי יש ליתן אמון בעדותו, העיד כי הוא לא עסק בנושא פסילת הרישיון, אלא בניסיון למנוע הטלת עונש מאסר מאחורי סורג ובריח, על המבקש.

11. אשר לטענותיו של המבקש בעניין גזר הדין, בית משפט זה פסק, לא אחת, כי בקשת רשות ערעור הנסבה על חומרת העונש לא תתקבל, אלא אם מדובר בסטייה קיצונית מרף הענישה הנוהג והמקובל בעבירות דומות (רע"פ 10116/16 דסוקי נ' מדינת ישראל (24.1.2017); רע"פ 4512/15 הרוש נ' מדינת ישראל (6.7.2015); רע"פ 4265/15 דדון נ' מדינת ישראל (22.6.2015)). סבורני, כי עונשו של המבקש אינו סוטה ממדיניות הענישה המקובלת בעבירות מסוג זה, והדברים אמורים במיוחד לנוכח ריבוי העבירות שבהן הורשע. בית המשפט לתעבורה התייחס כראוי, ובהתאם לתיקון 113 לחוק העונשין, לנסיבות ביצוע העבירה; לערכים החברתיים שנפגעו כתוצאה ממעשיו של המבקש; למדיניות הענישה הנוהגת; וכן, לנסיבות שאינן קשורות לביצוע העבירה. המבקש סרב להצעה להפנותו לקבלת תסקיר מטעם שירות המבחן, לשם בחינת נסיבותיו האישיות, ועל כך אין לו להלין אלא על עצמו. בנסיבות אלה, ובשים לב לחומרת העבירות שבהן הורשע המבקש ולעברו התעבורתי המכביד, נראה בעיניי כי העונש שהושת על המבקש הינו ראוי ומאוזן, אף אם אינו קל, ובצדק נדחה ערעורו לבית המשפט המחוזי, בעניין זה.

12. סוף דבר, הבקשה לרשות ערעור נדחת בזאת. המבקש יתייצב לריצוי עונשו, ביום 4.7.2017 עד השעה 10:00, בימ"ר הדרים, או על פי החלטת שירות בתי הסוהר, כשברשותו תעודת זהות או דרכון, ועותק מהחלטה זו. על המבקש לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיין מוקדם, עם ענף אבחון ומיין של שירות בתי הסוהר, בטלפונים: 08-9787377 או 08-9787336.

ניתנה היום, י"ט בסיון התשע"ז (13.6.2017).


