

עפ"ת 13053/01/14 - פראג אלסעדיין נגד מדינת ישראל

בתי המשפט

בית משפט מחוזי באר שבע

עפ"ת 13053-01-14
15 ספטמבר 2014

לפני: כבוד השופטת טלי חיימוביץ

בעניין: פראג אלסעדיין

באמצעות ב"כ עו"ד נימר אלטורי

המערער

נגד

מדינת ישראל

באמצעות ב"כ עו"ד בן שאנן

המשיבה

פסק דין

ערעור על החלטת בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע (כב' השופטת גרבי), מיום 2.12.13 בתיק פמ"ר 2865-02-13, לפיה התקבלה בקשת המשיבה לפי סעיף 57(ב) לפקודת התעבורה, לאשר את החלטת רשות הרישוי לפסול את רישיון הנהיגה של המערער למשך שלוש שנים, מכח סעיף 56 לפקודת התעבורה ותקנה 212ב לתקנות התעבורה.

בתאריך 30.1.13, לאחר שימוע, החליט מנהל משרד הרישוי, לפסול את רישיון הנהיגה של המערער למשך שלוש שנים. המשיבה הגישה בקשה לאישור הפסילה, ובית המשפט קמא, בהחלטה נשוא הערעור, אישר אותה.

נדחתה טענת המערער, לפיה לא ניתן להחיל את הוראות תקנה 212ב על עבירות שבוצעו טרם כניסת התקנה לתוקף, בהיות הסמכות לפי סעיף 56 לפקודת התעבורה מניעתית באופייה, ולא עונשית. לפיכך, אין מדובר בתקנה בעלת תחולה רטרואקטיבית, אלא אקטיבית.

בית המשפט קמא הפנה לגיליון הרשעות התעבורה של המערער, ממנו עולה כי מאז פרסום התקנה בתאריך 26.3.10, צבר המערער לחובתו לא פחות מ- 22 הרשעות נוספות, וקבע כי מטעם זה גם אינו יכול להעלות טענת הסתמכות.

אשר לטענת האפליה, קבע בית המשפט קמא, כי לא הובאו בפניו עובדות ספציפיות בעניינו של המערער, המקימות לכאורה טענה להעדר שוויון.

כן נדחתה טענת השיהוי בהזמנתו של המערער לשימוע והעדר מנגנון אכיפה מסודר. בית המשפט קמא הפנה לעדותם של מר חנניה אפנג'ר אשר ערך את השימוע למערער, ומר עוזי יצחקי מנכ"ל משרד התחבורה, אשר פירטו את מנגנון איתור הנהגים הרלוונטיים, וזימונם לשימוע. הם הסבירו את השיהוי כביכול, אשר נבע בין היתר מבקשת המערער לדחיית

השימוע בחצי שנה. עוד הפנה בית המשפט קמא לעדותו של מר יצחקי, לפיה כל הנהגים שנכללים בקטגוריה לפי סעיף 212ב, מוזמנים לשימוע ללא כל אבחנה או סינון, ויתכן כי חלקם לא מאותרים. אשר על כן, נדחתה הטענה לאפליה או להעדף מנגנון אכיפה תקין.

לבסוף, התייחס בית המשפט קמא לעתירת המערער לקצוב את תקופת הפסילה, נוכח העובדה כי המערער הוא בעלים של חברה המעסיקה עובדים רבים, ורישיון הנהיגה נחוץ לו לצורך כך. בנוסף, אביו נפטר ואמו חולה מאוד, ומצבה מחייב טיפול מתמיד, ועל כן גם נידות, בשל מגוריה בפזורה הבדואית. לחילופין, עתר לסווג את הפסילה לרישיון מסוג C 1.

בית המשפט קמא הפנה להחלטת משרד הרישוי, לפיה, קוצרה תקופת הפסילה לשלוש שנים, על רקע הנסיבות האישיות והרפואיות שפירט המערער, וקבע, כי נסיבות אלה כבר נשקלו. נדחתה העתירה לסיווג הפסילה, נוכח מסוכנותו של המערער, ונקבע גם ששיקולי פרנסה אינם מהווים עילה לקיצור הפסילה.

המערער מלין על החלטה זו.

לטענתו, היה על בית המשפט קמא להתערב בהחלטת רשות הרישוי, בהיותה בלתי סבירה ובלתי מידתית. ברע"פ 3676/08 ז'אנו נ' מדינת ישראל (2009) בית המשפט העליון אישר את סמכותו הרחבה של בית המשפט לתעבורה, מכוח סעיף 57(ג) לפקודה. לטענתו, מוסמך בית המשפט קמא, גם לאחר התיקון והוספת תקנה 212ב לתקנות, להתערב בהחלטות משרד הרישוי.

טענה נוספת בפי בא כוח המערער, שלא ניתן לאכוף את הוראותיה של תקנה 212ב על עבירות תעבורה שביצע המערער לפני כניסתה לתוקף. הוא מפנה לסעיף 17 לפקודת הפרשנות, וטוען, כי תחילת תוקפה של תקנה בת פועל תחיקתי, הוא מיום פרסומה, אם אין הוראה אחרת בעניין זה. בסעיף 212ב אין הוראה אחרת לעניין זה. מכאן, שאין סמכות חוקית לרשות הרישוי לחשב לחובתו של המערער, עבירות שבוצעו לפני כניסת התקנה לתוקף, דהיינו, לפני 23.6.10.

לטענתו, סעיף 3(א) לחוק העונשין, קובע שחיקוק היוצר עבירה לא יחול על מעשה שנעשה לפני יום פרסומו כדין, או יום תחילתו. עסקינן במצב דומה, והמשיבה לא היתה רשאית ליישם את התקנה על עבירות שבוצעו לפני כניסתה לתוקף.

לטענת בא כוח המערער, קיימת לקונה בתקנה, שכן, אין הוראה המסמיכה את רשות הרישוי לחשב את העבירות שביצע הנהג לפני כניסת התקנה לתוקף. הלקונה צריכה לפעול לטובת המערער.

ב"כ המערער טוען גם לשיהוי בהזמנה לשימוע, והעדר מנגנון אכיפה מסודר. ההזמנה לשימוע נשלחה בפעם הראשונה בתאריך 14.10.12, שנתיים וארבעה חודשים לאחר כניסת התקנה לתוקף. נציגי משרד הרישוי שהעידו בדיון, לא יכולים היו להסביר מדוע לא זומן המערער מיד. מר יצחקי העלה השערה, כי ייתכן והיה ברשימה קודמת ולא אותר, אולם אין בכך משום קביעה עובדתית, אלא השערה בלבד. השיהוי מבטא ויתור על הזכות, הזנחה או ייאוש מצד המדינה. נציגי

משרד הרישוי גם אישרו שישנם נהגים שלא אותרו כלל, ולכן לא נערך להם שימוע, ובכך רואה ב"כ המערער התנהלות חובבנית של איתור נהגים, הגורמת לשיהוי רב, ומרוקנת את התיקון מתוכן. חובתה של המדינה לפעול במרץ, ושעה שלא עשתה כן, על בית המשפט לבטל את הפסילה.

עוד טוען ב"כ המערער, כי המשיבה הפלתה את המערער מול נהגים אחרים, אשר עדיין נהגים ולא נפסל רישיונם. העדר מנגנון אכיפה מסודר של רשות הרישוי, גורם לחוסר שוויון, אשר בית המשפט העליון בפרשת ז'אנו דרש להימנע ממנו, ונוגד את כללי המנהל התקין.

ב"כ המערער מלין על כך שלא הובאו בחשבון נסיבותיו האישיות המיוחדות של המערער, ולא הובאה בחשבון העובדה שהמערער קיבל רישיון נהיגה לרכב מסוג C 1 רק בשנת 2011, ולא ביצע כל עבירה ברכב מסוג זה. אשר על כן, היה על בית המשפט קמא לסווג את הפסילה.

ב"כ המדינה התנגד לקבלת הערעור. אשר להחלה רטרואקטיבית, בית המשפט העליון נתן דעתו לכך וקבע, כי מדובר בהחלה אקטיבית ולא רטרואקטיבית.

אשר לטענת אפליה, בשל אי זימון נהגים אחרים לשימוע, הפנה ב"כ המדינה לדבריו של מנכ"ל משרד התחבורה, לפיהם מוצלבות רשימות רשות הרישוי עם רשימות משטרת ישראל, על מנת להבטיח שהנהגים שהוזמנו לשימוע, עברו את המסננת של שני הגופים הללו. מכאן אנו למדים כי הדבר לא נעשה כלאחר יד או בהליך בזק.

אשר לשיהוי, מאחר והמערער לא הפסיק לבצע עבירות בשנת 2010, אלא ביצע עוד 30 עבירות בשנים 2011-2012, ונוכח בקשת הדחייה בת חצי שנה שביקש וקיבל, ועל רקע הפחתה בפסילה מחמש לשלוש שנים, אשר ככל הנראה הביאה בחשבון את אותו שיהוי, אין מקום לקיצור נוסף.

דין

לאחר ששמעתי את טענות ב"כ הצדדים, ועיינתי בפסיקה אליה הפנו, נחה דעתי כי דין הערעור להידחות.

אשר להפעלה רטרואקטיבית של הסעיף - אין לקבל את טענת ב"כ המערער, לפיה על הסיטואציה חל סעיף 3(א) לחוק העונשין. סעיף זה מדבר על "חיקוק היוצר עבירה". כבר נאמר בעניין ז'אנו הנ"ל כי אין מדובר בחיקוק היוצר עבירה, וכי: **"עצם הפעלת הסמכות המצויה בסעיף 56 לפקודת התעבורה הינה מניעתית באופייה - ואינה עונשית במהותה - ועל כן שינוי המדיניות צופה פני עתיד במקרה הנוכחי. אופיו הפנימי של ההליך, הבא למנוע מנהגים מסוכנים לנהוג בכביש ישראל ולסכן את עוברי הדרך, הוא המכתיב גם כי הפעלת הסמכות הנדונה אינה מובילה למצב של כפל ענישה, או פוגעת בהסתמכות הלגיטימית של מי מהנהגים"** (בפסקה 26).

עוד נקבע כי: **"לא מצאי כי לנהגים עומדת ציפייה כלשהי, אשר שיטת המשפט מכיר בה כציפייה ראויה להגנה... ציפיתם הלגיטימית היחידה היתה כי לא ינקטו נגדם הליכים פליליים מעבר לאמור בחוק בזמן ביצוע**

העבירות, ומשלא נעשה כן, דין טענה זו להידחות" (פסקה 30).

משאין עסקינן בחיקוק היוצר עבירה, אין תחולה לסעיף 3 הנ"ל.

אשר לשיקול הדעת השיפוטי - איש אינו חולק על כך שלבית המשפט לתעבורה סמכות רחבה להתערב בהחלטות רשות הרישוי. אלא שבמקרה זה, לא ראה בית המשפט לנכון להתערב. הוא נימק זאת הן בכך שמלכתחילה קוצרה התקופה והועמדה על שלוש שנים במקום חמש, לאחר שהובאו בחשבון הנסיבות האישיות שפרט המערער. בית המשפט קמא גם לא מצא להפחית את התקופה עוד יותר, מאחר ולא ראה שיפור בהרגלי הנהיגה של המערער.

בהקשר זה אציין, כי אילו היה ניכר שיפור, הרי שנוכח משך הזמן שחלף בין כניסת התקנה לתוקף והזמנתו של המערער לשימוע, הייתי סבורה כי יש מקום להוסיף ולהקל עימו. אלא שבנסיבות העניין, כאשר המערער מוסיף ומבצע עבירות המסכנות את המשתמשים בדרך (אי ציות לתמרור עצור, סטיה מנתיב נסיעה, אי מתן אפשרות להשלים חציה בבטחה), לא מצאתי מקום לעשות כן אף אני.

לא מצאתי ממש גם בטענת האפליה נוכח העדר איתור של נהגים אחרים. קשיי איתור, ככל שקיימים, אינם עילה לבטל את ההליכים כנגד הנהגים שהצליחה הרשות לאתר.

אשר על כן, אני דוחה את הערעור.

ניתן והודע היום, כ' אלול תשע"ד, 15 ספטמבר 2014, בהעדר הצדדים.