



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים פלייים

ע"פ 4420/10

ע"פ 4461/10

ע"פ 6270/10

בפני : כבוד השופט א' א' לוי
כבוד השופט א' רובינשטיין
כבוד השופט ע' פוגלמן

המערערת בע"פ 4420/10 : מדינת ישראל
המערער בע"פ 4461/10 : יוסי פלוריס
המערער בע"פ 6270/10 : מרדכי יהודה

נ ג ד

המשיבים בע"פ 4420/10 : 1. יוסי פלוריס
2. אחמד עומר
המשיבה בע"פ 4461/10 : מדינת ישראל
ובע"פ 6270/10 :

ערעורים על פסק-דינו של בית המשפט המחוזי בתל-
אביב-יפו, מיום 25.4.2020, בת.פ. 40112/08, שניתן על
ידי השופט ח' כאבוב, ובת.פ. 40110/08, מיום 6.6.2010,
שניתן על ידי השופטת י' שיצר

תאריך הישיבה : כ"ב בשבט התשע"א (27.01.11)

בשם המערערת בע"פ 4420/10 : עו"ד זיו אריאלי
בשם המערער בע"פ 6270/10 : עו"ד איתן כבריאן

בשם המשיבים בע"פ 4420/10 : עו"ד קובי סודרי
עו"ד אבו מוך מורסי

בשם שירת המבחן למבוגרים : גב' שושי אלימלך

פסק-דין

השופט א' א' לוי:

1. יוסי פלוריס, המערער בע"פ 4461/10 (להלן: פלוריס) ואחמד עומר, המשיב
מס' 2 בע"פ 4420/10 (להלן: עומר), שימשו בעבר כבוחני רכב לאחר שהוסמכו לכך

על ידי רשות הרישוי, ובתקופה הרלבנטית הועסקו ב"מכון הדרום", ששימש תחנה לבדיקת רכבים מכוח הרשאה של אותה רשות. תפקידם של הבוחנים היה לבדוק את המכלולים השונים של הרכב, ולוודא כי הוא כשיר לנוע בדרכים. בדיקה זו כללה, בין היתר, את מצב הצמיגים, חגורות הבטיחות, מראות, פנסים, מגבים, וכן את תקינותן של מערכות ההיגוי והבלמים.

2. מרדכי יהודה, המערער בע"פ 6270/10 (להלן: יהודה), עבד במחלקת התברואה של עיריית תל-אביב, ושימש כ"מאכר" בתחום מבחני הרישוי באותו מכון. הוא נהג לפגוש בעלי רכבים, ולאחר ששילבו את רכביהם במסלול הבדיקה, נהג יהודה לברר עם הבוחנים מהם הליקויים ברכב הנבדק, והבטיח להם כי באם יחדשו את רישיון הרכב תוך התעלמות מן הליקויים שאותרו בו, ישלם להם סכום של 50 ש"ח או טובת הנאה מקבילה לעתים לכל ליקוי ולעתים לכל לרכב. בעקבות כך לא ציינו הבוחנים על גבי טופס הבדיקה את הליקויים שנתגלו ברכב, ואישרו את הנפקת הרישיון השנתי החדש. בפרט הראשון שבכתב האישום פורטו שמותיהם של שמונה בוחנים אשר שיתפו פעולה עם יהודה, ובדרך זו אושרו עשרות כלי רכב לנוע בכבישים. פרשה מסועפת זו נחשפה בעקבות פעילותו של סוכן משטרה, ובכתב האישום שהוגש נגד יהודה יוחסו לו גם שלושה מקרים פרטניים של הכשרת רכבים שלא כדין בהם נכח הסוכן.

3. בכתב האישום שהוגש נגד פלוריס, עומר ואחרים נטען, כי במשך כארבעה חודשים, במהלך השנים 2007 עד מרץ 2008, נהג פלוריס לאשר בדרך האמורה, וכנגד שוחד ששילם לו יהודה, שני רכבים ליום, וכך עשה עומר לו יוחסו כעשרים מעשים מסוג זה. באישום נוסף נטען, כי בחודש ספטמבר 2007 הובא למכון רכב שנהגו היה מלווה על ידי הסוכן המשטרה. לאחר בדיקה שנערכה לרכב הונפק עבורו אישור לפיו עמד במבחן השנתי, על אף שברכב היו ליקויים ידועים מראש לגורמי החקירה. במעשה דומה חטאו שני מערערים אלה בתאריך 3.3.08, וגם הפעם הוכשר על ידם רכב בו היו ליקויים גלויים וידועים. באישום נוסף (האישום השלישי) נטען כי הסוכן הגיע עם רכב נוסף שגם בו היו לקויים, אולם התקיים בו נתון נוסף, והכוונה לכך שהוצאה לו קודם לבדיקה "הודעה על איסור שימוש ברכב" על ידי איש משטרה. כדי שיהיה ניתן להעביר את הרכב מבחן שנתי, אלתר יהודה ממקור לא ידוע תעודה בדבר תקינות הרכב הנושאת את הכותרת של "מוסך מורשה", ובהמשך נבדק הרכב על ידי בוחנים שהתעלמו מכל הליקויים שהיו בו, והסתפקו בהערה ביחס לאי-תקינות הצמיגים. בעצתו של יהודה החליף הסוכן את שני הצמיגים באחרים, ואז ניתן לו האישור השנתי. גם הפעם גמל יהודה לבוחנים בתשלום שוחד.

4. במהלך משפטם לא חלקו המערערים – פלוריס, עומר ויהודה – על העובדות שיוחסו להם, והשאלות בהן נדרשה הכרעת בית המשפט היו מצומצמות – אם העובדות מגבשות עבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה או עבירה של מעשה פזיזות ורשלנות; האם קמה למשיבים הגנה מן הצדק עקב אכיפה בררנית שמקורה בכך שבמקרים אחרים הסתפקה המשיבה באישום בעבירה הקלה יותר.

בית המשפט המחוזי דחה את טענות המערערים, והרשיע את פלוריס בעבירות של לקיחת שוחד וסיכון חיי אדם בנתיב תחבורה. יהודה הורשע בעבירות של מתן שוחד וסיכון חיי אדם בנתיב תחבורה.

נוכח הרשעתם נדון פלוריס ל-18 חודשי מאסר, בעוד שעומר נדון ל-15 חודשי מאסר. כמו כן, נגזרו לשניים קנסות ומאסר על תנאי. יהודה נדון ל-42 חודשי מאסר, שנתיים מאסר על תנאי וקנס בסך 4000 ש"ח.

פלוריס ויהודה משיגים בפנינו על הרשעתם בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה לפי סעיף 332(5) לחוק העונשין, ולחלופין, הם מבקשים כי נקל בעונשם. מנגד עותרת המדינה בע"פ 4420/20 להחמיר בעונשם של פלוריס ועומר, נוכח הסיכון שהיה טמון במעשיהם, ולאור הצורך להלחם בהשחתת המידות בקרב עובדי הציבור.

5. לעבירה לפי סעיף 332(2) התייחס בית משפט זה בע"פ 217/04 חאפא אלקורעאן נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 29.6.05). נקבע כי עבירה זו היא עבירת התנהגות, ובבסיסה עומד יסוד הנפשי מיוחד של מטרה שצריך להתקיים אצל העושה, אולם לא במובן של שאיפה לפגוע בנוסע בנתיב תחבורה או לסכן את בטיחותו, ודי "ביסוד נפשי של צפייה ברמה קרובה לוודאות לאפשרות התרחשות הפגיעה". את מסקנתו זו נימוק הנשיא ברק (ראו סעיף 11 לפסק-הדין) באומר: "השמירה על שלמות גופו, חייו ובטיחותו של האדם היא ערך עליון המצדיק הגנה מפני פגיעה לא רק כאשר לעושה המעשה המטרה להשיג את היעד האסור, אלא גם מקום שהוא צופה כאפשרות קרובה לוודאי את התממשות המטרה האסורה, ואפילו לא רצה בה... אין כל הצדקה להגן על נהגים הנוהגים באופן מסוכן הפועלים ברמה של צפייה בדרגה קרובה לוודאי כי חיייהם של חפים מפשע יסוכנו בכביש" (ראו גם ע"פ 1214/08 פאיז אלעסס נ' מדינת ישראל, טרם פורסם, 2008).

כב' הנשיא ברק הוסיף והתייחס לאפשרות ההרשעה במקרים מסוג זה בעבירה שבסיסה נהיגה בדרך נמהרת או רשלנית, דוגמת זו המוגדרת בסעיף 338 לחוק העונשין. נקבע כי סעיף אחרון זה מטפל "בנהג הסביר הממוצע, שבשל נסיבות שונות מבצע עבירה בזמן נהיגה. עבירה לפי סעיף 332(2) לעומת זאת, מטפלת בנהג שאינו 'תמים'. היא מתמקדת בנהג שידע את הפסול בהתנהגותו, ולמרות כך לקח סיכון בודעין לפגיעה בחפים מפשע, אשר צפויים להינזק כתוצאה מנהיגתו הפרועה" (ראו גם ע"פ 1214/08 הנ"ל, בסעיף 11 לפסק-הדין).

6. אכן, הדברים אותם ציטטתי עסקו בעבירה לפי סעיף 332(2) לחוק העונשין, אולם הם ישימים גם לסעיף 332(5) הקובע:

"העושה אחת מאלה, בכוונה לפגוע בנתיב תחבורה או כלי תחבורה או לסכן את בטיחותו, דינו מאסר עשרים שנה...

(5) גורם לסיכון בטיחות של נוסע כאמור בהימנעות מעשית מעשה שחובה עליו לעשותו".

אותה חובה המוטלת על בוחן היא זו המוגדרת, בין היתר, בתקנה 274 בשילוב עם תקנה 273 לתקנות התעבורה, היינו, מתן רישיון לרכב רק לאחר שנקבע כי הינו ראוי לשימוש.

אחזור ונזכיר את העובדות ששוב אינן שנויות במחלוקת. במשך כארבעה חודשים, וכמעשה של יום יום, שילם מרדכי לפלוריס סכום של 50 ש"ח לרכב, ובתמורה התעלם הבוחן מליקויים שונים שנמצאו בכלי הרכב, וכיניהם ליקויים אשר נמצאו במערכת ההיגוי, הצירים, הגומיות, הסרנים וצינורות הבלמים (אישום ראשון). עוד נמצא, כי בתאריך 18.9.07 הובא רכב מסוג "פסאט" לבדיקה במכון, ואותה שעה היו בו ליקויים שונים שהיו ידועים למשיבה. לרכב זה הנפיקו פלוריס, עומר ואחר רישיון רכב שנתי על אף הליקויים שבו (אישום שני). רכב נוסף, הפעם מסוג "דייהו", הובא על ידי מרדכי למכון בתאריך 3.3.08, וגם בו היו ליקויים ידועים מראש – צמיגים ימניים יבשים וסדוקים מאד, אור הלוחית האחורית לא פעל, נקישות בהגה, בולמי זעזועים לא תקינים, קרע במגב קדמי ימני, קרע בגומי ציריה צד ימין. פלוריס, עומר ובוחן נוסף אישרו בחתימתם כי למעט הליקוי במגבים נמצא הרכב תקין וכשיר לתנועה.

כאמור, מכח תפקידו היה מצווה פלוריס לבחון את תקינותם של כלי הרכב קודם מתן האישור השנתי המתיר להם לנוע בדרכם. אולם כנגד מתת אסור הוא עשה את מלאכתו רמייה, וכתוצאה מכך גם לרכבים שהיו בהם ליקויים ידועים מראש הונפקו רישיונות חדשים. אין כלל ספק כי בהתנהלותו זו יצר פלוריס סיכון של ממש למשתמשים בדרך, ולא למותר להדגיש כי עובדה זו קיבלה אישור מפייהם של פלוריס ומרדכי בהחלטתם להודות בעובדותיו של כתב-האישום המתוקן (ראו לדוגמה ע"פ 6270/10, אישום שלישי, סעיף 15; וכן ע"פ 4461/10 אישום ראשון, סעיף 3(ג), ואישום רביעי, סעיף 8). להתנהגות מסוג זה נועד סעיף 332(5) לתת מענה, והדגש הוא על כך שאין מדובר במחדלים בהם חטא פלוריס עקב רשלנות, אלא בידיעה כי מעשיו פסולים ומקורם בשחיתות-אישית. על כן לא מצאתי כי נפל פגם בהרשעתו של פלוריס, וגם בטענה בדבר הגנה מן הצדק לא מצאתי ממש.

הדברים שנאמרו ביחס לפלוריס יפים מקל וחומר ביחס ליהודה. לזה היה עניין מובהק להעביר רכבים במסלול הרישוי מבלי שהדבר יותנה בתיקון של ליקויים ידועים או שהיו עלולים להתגלות במהלך בדיקה, ועל כן אף הוא בחזקת מי שגרם לכך שרכבים שלא נבדקו כלל או לא נבדקו כיאות שבו לנוע בדרכים תוך יצירתו של סיכון בטיחותי למשתמשים בדרך. באשר לטענתו לפיה מכוח ההגדרה של מחדל בסעיף 18(ג) לחוק העונשין, היה על המשיבה להצביע על קיומה של "חובה לפי כל דין או חוזה", הפנתה השופטת המלומדת של בית משפט קמא לסעיף 2 לפקודת התעבורה ולסעיפים אחדים בתקנות התעבורה (ראו סעיף 13 להכרעת הדין בעניינו של יהודה, בעמ' 25 ואילך), והנמקתה מקובלת עלי במלואה. יהודה בא בנעליהם של בעלי הרכבים, ועל אלה חלה חובה כללית שלא לנהוג ברכב אלא אם יש עליו רישיון שניתן לפי הפקודה. בכל הרכבים בהם עוסק כתב האישום לא ניתן רישיון לאחר שנבדק כמתחייב מהדין, ומכאן שהרשעתו של יהודה בדין יסודה.

7. הערעורים נגד העונש

לפרשה אשר נדונה בערעורים אלה חומרה כפולה. ראשית, מדובר בבוחנים שהוסמכו על ידי הרשות לבדוק רכבים כדי לוודא את תקינותם, ואת מלאכתם זו הם עשו רמייה. לא זו בלבד שחלק מהרכבים לא נבדק כלל, אלא שהבוחנים העלימו עין מליקויים בעלי אופי בטיחותי. נדמה כי אין צורך לשוב ולפרט את גורמי הסיכון האורבים למשתמשים בדרכים, ועתה מתברר כי הצטרף גורם סיכון נוסף שמקורו אינו ברשלנות של נהג, אלא במעשה יזום של מי שמעל באמון שנתנה בו הרשות המוסמכת. החומרה הנוספת שבפרשה זו מקורה בכך שמדובר בעובדי ציבור שנטלו שוחד בעת ביצוע תפקידם, ומנגד ניצב מי שהדיחם לכך, נותן השוחד. חומרה כפולה זו חייבה

גישה עונשית מחמירה במידה ניכרת מזו שיושמה בפועל על ידי בית המשפט המחוזי, ולפיכך, ובצד דחיית הערעורים בע"פ 4461/10 וע"פ 6270/10, אני מציע לקבל את ערעור המדינה בע"פ 4420/10. לאחר שנתתי את דעתי להלכה לפיה אין בית משפט שלערעור ממצה את הדין עם נאשמים, אני מציע להעמיד את תקופת המאסר בפועל בה ישא פלוריס על 30 חודשים, ואת תקופת מאסרו של עומר על 24 חודשים. יתר רכיביהם של גזרי-הדין יעמדו בעינם.

ש ו פ ט

השופט א' רובינשטיין:

א. מסכים אני לחוות דעתו של חברי השופט לוי ואוסיף בקצרה את אלה. לעניין ההרשעה: ראשית, אכן שימוש בסעיף 332 לחוק העונשין, תשל"ז-1977 נעשה עד הנה בראש וראשונה בחלופת סעיף 332(2) – שימוש בעבירות הקשורות לנהיגה פרועה, או לפרשיות של יידוי בקבוקי תבערה או אבנים לעבר כלי רכב נוסעים, ואין צורך להכביר מלים. הפעם עשתה המדינה שימוש בסעיף 332(5), שלא היה כסעיף 332(2) חזון נפרץ, אך הוא מצוי עלי חוק מקדם דנא, מראשית נתינתו של החוק. בע"פ 217/04 אלקורעאן נ' מדינת ישראל (לא פורסם) נזדמן לי להביא מתולדותיו החקיקתיות של סעיף 332 כלהלן:

"העונש המירבי בעבירה לפי ס' 332(2) (לשעבר סעיף 237 לפקודת החוק הפלילי, 1936) הומר בתשכ"ו ממאסר עולם למאסר עשרים שנה (חוק לתיקון פקודת החוק הפלילי (מס' 28), תשכ"ו-1966, סעיף 5). סעיף 332 כולו עניינו בראשיתו היה 'סיכון נוסע רכבת', ומן הסתם בא כדי לענות על פגיעות במסילת הברזל בתקופת המנדט (ראו חוק העונשין תשל"ז-1977 כנתינתו, ס"ח תשל"ז, 226, 275); אך בתיקון מס' 12 לחוק העונשין מתש"מ-1980 (ס"ח תש"מ 112, 113) הומרה הכותרת ב'סיכון חיי אנשים במזיד בנתיב תחבורה', ו'מסילת רכבת' או 'מסילה' הוסבה ל'נתיב תחבורה או כלי תחבורה'; ראו גם דברי ההסבר, ה"ח תשל"ט 174, 185, בדבר הרחבת האיסור 'לסיכון בזדון של חיי נוסעים - (א) בכל נתיב תחבורה; (ב) על-ידי טיפול בכלי תחבורה בצורה פוגעת ומסכנת'. הדברים כווננו לכל טיפול בכלי תחבורה, ומדברים בעדם לענייננו".

עוד לפני כן נדרשה לתולדות הסעיף השופטת (כתארה אז) ביניש בע"פ 1184/00 מחמיד נ' מדינת ישראל פ"ד נד(3) 159, 167.

ב. שנית, לעניות דעתי אין כל דופי בשימוש בסעיף 332(5) לפרשה שבה מתווך ("מאכער") משחד בוחני רכב להעלים עין מליקויי בטיחות ברכב. אין ספק בשפל המוסרי שבכך, אך בעסקנו בחוק הפלילי, ברי כי מקום כבוד שמור להלכת הצפיות, כמות שכתב הנשיא ברק בפרשת אלקודעאן הנזכרת. סעיף 20(ב) לחוק העונשין, בעקבות תיקון 39, קובע כנודע כי "לעניין כוונה, ראייה מראש את התרחשות התוצאות, כאפשרות לודאי, כמוה כמטרה לגרמן". אומר הנשיא ברק בעניין אלקודעאן (פסקה 10):

"מתקיימת שקילות מוסרית בין מי שביקש להשיג את היעד המוגדר בעבירה, פגיעה בנוסע נתיב תחבורה או כלי תחבורה או סיכון בטיחותו, לבין מי שראה מראש את השגתו של יעד כזה כאפשרות קרובה לוודאי. מסקנה זו נובעת מהתכלית שביסוד האיסור בסעיף 332(2) לחוק העונשין, שעניינה בהגנה ושמירה על חייהם של המשתמשים בדרך. אכן, בהעדר ערך גובר המקים פירוש סביר אחר לפיו אין להחיל את כלל הצפיות, יש להחיל את כלל הצפיות".

זאת, בנוסף לאשר ציטט חברי השופט לוי מפסקה 11 שם; לעניין הלכת הצפיות ראו גם י' רבין וי' ואקי, דיני העונשין (מה' 2 תשע"א-2010) 402 ואילך, 411; וראו גם ניתוחו של י' קוגלר כוונה והלכת הצפיות בדיני עונשין (תשנ"ז-1997) 148 ואילך.

ג. בנידון דידן, העוסקים בבחינת רכב והבאים עמם במגע, כמו "מאכער", יודעים היטב במה דברים אמורים, ומה הסיכון המונח בכך. בעצם צריכים דברים אלה להיות ידועים לכל אדם. אכן, הסניגורים עשו מלאכתם נאמנה, אך אין בידנו לקבל את הטענה המבקשת להבחין בין סיכון לבטיחות המגיע כדי סיכון חיים לבין סיכון לבטיחות שהוא פחות מזה, וכן כי היה מקום לעשות שימוש בסעיפים אחרים שבדין הפלילי ולא בסעיף 332(5). חברי הזכיר את דברי הנשיא ברק בפרשת אלקודעאן, שגם שם הועלתה טענת האופציה של סעיפים אחרים (פסקה 13 לפסק דינו של הנשיא); אוסיף, כשלעצמי הבעתי שם דעתי כי "מתקשה אני מאוד בהבחנה בין צפיה בדרגת צפיות קרובה לודאי לבין כוונה של ממש". בענייננו משנוטלים לעצמם פלוני שהציבור הפקיד בידיהם את תפקיד שומר הסף לבטיחותם של כלי רכב, חרות עזת מצח, והם מניחים, בשיתוף עם "מאכער" מושחת, לכלי רכב לנסוע כשבהם ליקויים מן הסוגים שתיאר חברי, אשר אין בר דעת שלא יראם כמעלים "פצצת תאונה מתקתקת" על הכביש - סעיף 332(5) במקומו. דברים אלה הם בעיני בחינת פשיטא, בהתחשב בלשונו ובתכליתו של הסעיף.

נוסח סעיף 332(5) הוא "גורם לסיכון בטיחותו של נוסע כאמור בהימנעות מעשות מעשה שחובה עליו לעשותו". אף אם הרקע ההיסטורי היה שונה, לשון הסעיף מתאימה ביותר – גם אם לא נשתמש בביטוי "ככפה ליד" – לסיטואציה שבפנינו; על-ידי מחדל הפיקוח ברישוי והמחדל לדרוש תיקונים ברכב נגרם סיכון לבטיחותו של נוסע. בלבד ששיוה המחוקק לסעיף בעקבות העברתו ממסילות הברזל לנתיבי תחבורה בכלל, ולכל כלי תחבורה.

ד. לעניין העונש: על כל אלה, בשוחד עסקי, וזה לא כבר ציין בית משפט זה מפי הנשיאה ביניש (דנ"פ 10987/07 ברק כהן נ' מדינת ישראל (לא פורסם)) כי:

"עבירות השוחד הן חלק משורה של עבירות הקבועות בחוק העונשין, שנועדו להנהיג נורמות התנהגות ראויות בקרב עובדי ציבור ולמנוע גילויי שחיתות מצידם. בפסיקתנו הוכרו שלושה ערכים עיקריים שעליהם נועדו האיסורים הפליליים על מתן שוחד ולקחתו להגן: טוהר המידות של פקידי הציבור, שנועד להבטיח כי האנשים שבידם מופקדים כוחות וסמכויות לפעול בשם הרשות ושחבים חובת נאמנות לציבור יפעלו ביושר ובהגינות; פעילותו התקינה של המינהל, שעלולה להשתבש אם עובדי ציבור שנתון להם שיקול דעת ישקלו שיקולים זרים בשל שוחד שניתן להם; ואמון הציבור במערכת השלטונית, שהוא חיוני לקיום חיים דמוקרטיים תקינים ושעלול להיפגע אם השירות הציבורי ייתפס בעיני הציבור כמושחת וכמי שעובדיו נוהגים לקבל שוחד".

וראו גם האסמכתאות שם; וכבר אמרה תורה כי "השוחד יעור עיני פקחים ויסלף דברי צדיקים" (דברים ט"ז, י"ט). על כן מצטרף אני גם לחוות דעת חברי באשר לעונש.

ש ו פ ט

השופט ע' פוגלמן:

אני מסכים לחוות דעתו של חברי השופט א' א' לוי ולהערותיו של חברי השופט א' רובינשטיין.

ש ו פ ט

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט א' א' לוי.

ניתן היום, כ"ו בשבט התשע"א (31.01.2011).

שופט

שופט

שופט