



תת"ע 13228/01/18 - מדינת ישראל נגד ניעמה אבו דקה

בית משפט השלום לתעבורה בנצרת

תת"ע 13228-01-18 מדינת ישראל נ' אבו דקה
ניעמה

לפני
המאשימה
כבוד השופט בסאם קנדלפת
מדינת ישראל

הנאשם
דקה
נגד
ניעמה אבו

גזר דין

הנאשם הורשע על פי הודאתו בעבירה של נהיגה ברכב ללא רישיון נהיגה תקף, בניגוד לסעיף 10(א) לפקודת התעבורה.

על פי עובדות כתב האישום ומטיעוני הצדדים עולה כי ביום 29.1.2018 נהג הנאשם רכב, כאשר רישיון הנהיגה שלו פקע ולא חודש מאז שנת 2012 עקב צבירת חובות ובשל הגבלה שהוטלה עליו לפי חוק ההוצאה לפועל. לאחרונה, הצליח הנאשם להסדיר את חובותיו ולהסיר את ההגבלה שהוטלה עליו, וכך הוא חידש את רישיונו והיום הוא מחזיק ברישיון נהיגה כחוק אשר בתוקף עד שנת 2028. הנאשם תיקן אפוא את דרכו, השתקם לאחר שהשקיע מאמצים רבים והסיכוי להישנות העבירה אינו קיים עוד.

אמנם, העבירה שבה הורשע הנאשם היא עבירה חמורה ועיקר הדגש בענישה בעבירות מסוג זה מושם על הערך החברתי המוגן, הוא הערך בדבר שלטון החוק וכיבוד החוק. אך לא למותר לציין בהקשר זה כי מעבר לפגיעה בערך המוגן האמור - שהיא חמורה בפני עצמה ואין להקל בה ראש - התנהגותו של הנאשם לא סיכנה את המשתמשים בדרך ולא פגעה בבטיחות התנועה בדרכים. שהרי הגבלת הנאשם מלחדש רישיון נהיגה שימשה אך אמצעי כפייה לאכיפת פירעון חובותיו ולא נבעה מסיבות הקשורות בכושרו של הנאשם לנהוג. בהינתן תקופת פקיעת הרישיון במקרה זה (פחות מ- 10 שנים), ועל רקע ביטול תקנה 172 לתקנות התעבורה (ביום 22.2.2017 - ראו: תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשע"ז-2017, ק"ת 7779), חידוש רישיון הנהיגה של הנאשם לתקופה של 10 שנים (תקנה 173(א) לתקנות התעבורה) לא היה מותנה בעמידתו בבחינה עיונית או בבחינה מעשית, אלא רק הליך טכני - כמעט אוטומטי - שנעשה על ידי תשלום האגרה שנקבעה לכך (תקנה 174(א) לתקנות התעבורה). מנקודת השקפה זו, ניתן לומר כי מקרה זה אינו דומה בנסיבותיו למקרה שנדון על ידי כבוד השופטת אילונה אריאלי בעניין עפ"ת 32401-05-18 (מחוזי נצרת)



מדינת ישראל נ' אליהו (10.7.2018), שם תקופת הפקיעה עלתה על 10 שנים, והבדל זה מצדיק תוצאה עונשית שונה ברכיב הפסילה בפועל.

במאזן השיקולים, סבורני כי מתחם העונש ההולם למעשה העבירה שביצע הנאשם, בנסיבותיו, עומד על מאסר - בין מאסר שכולו על תנאי לבין מאסר בפועל לתקופה של 6 חודשים, בנוסף לפסילה בפועל לתקופה שבין 3 חודשים לשנתיים, ועונשים נלווים.

ובאשר לגזירת דינו של הנאשם שבפניי, שוכנעתי כי בנסיבותיו המיוחדות של הנאשם נכון והוגן יהיה לחרוג ממתחם העונש ההולם ולקבוע את עונשו של הנאשם לפי שיקולי שיקומו, בהתאם לסעיף 40ד(א) לחוק העונשין, התשל"ז-1977. אסביר.

נכון לחודש יוני 2018, לא חודשו רישיונותיהם של 565 אלף נהגים מתוך 4.7 מיליון בעלי רישיון נהיגה במדינת ישראל (ראו מאמרו של ד"ר אברהם טננבוים, שופט תעבורה בדימ' בבית משפט השלום בירושלים: "אין מחסור בנהגים מקצועיים - אלא שלילת רישיונות מיותרת" עיתון "דה מרקר" מיום 18.7.2018). מספרם העצום של הנהגים הבלתי מורשים בישראל מקים אינטרס ציבורי ראשון במעלה להחזרת אותם נהגים למעגל הנהגים הנורמטיביים והשארתם הרחק ממעגל החובות. השגת תכלית זו אינה אינטרס אישי של הנאשם בלבד אלא עניין של כלל החברה כאמור והיא ניתנת לביצוע במקרה דנן באמצעות הטלת ענישה אשר תשים את הדגש בצד השיקומי ותמנע שלילת רישיונו של הנאשם מחדש.

העבירה שעבר הנאשם נעברה כאמור על רקע של מצב כלכלי קשה, לא נלוו אליה עבירות נוספות, ואין בינה לבין כושרו של הנאשם לנהוג ולא כלום. הנאשם הצליח לפרוץ את מעגל החובות, הסיר את ההגבלות שהוטלו עליו וחדש את רישיונו. כך יכולתו לנהל שגרת חיים תקינה ולהשתלב בשוק העבודה ובחברה בכלל השתפרה וסיכויי לשיקום גמור הם טובים מאוד. הנאשם כבר שילם את המחיר (תרתי משמע) בתקופת ההגבלה שהוטלה עליו ושלילת רישיונו מחדש תשים לאל את כל מאמצי השיקום שעשה, אשר מפירותיהם עתידים ליהנות הנאשם והציבור בכללותו. עונש כזה יהיה בו משום מכה הרסנית כלפי הנאשם שאין בה כל תועלת חברתית. החברה הישראלית אינה חסרה כאמור נהגים בלתי מורשים, אלא חסרה נהגים כדוגמתו של הנאשם אשר ידע להשתקם ולחזור לחיים מועילים ונורמטיביים ויש לעודד אותו על כך.

ההכרעה במקרה כזה תלויה במידה רבה ב"תנאי הארץ ויושביה" והענישה צריך להתאימה לכך. יש מקום לעודד אפוא את הנאשם להמשיך בדרכו החיובית ולהתמיד באורח חיים יציב וקונסטרוקטיבי ולא לשלול את רישיונו מחדש ולהפכו שוב לנטל על החברה - כך שכר העונש יצא בהפסד גמור לחברה ולמשק בכלל.

מחקרים מראים כי לאנשים החיים בעוני ואף למי שמצבם מעט טוב יותר קיים קושי מובנה לשרוד כלכלית. לרוב, החובות נוצרים מפאת הפער הקבוע בין צורכי חיים בסיסיים לבין רמת ההכנסה משכר. מחקר של רשות האכיפה והגביה שפורסם לאחרונה (ביום 6.1.2019) מגלה כי למחצית מפושטי הרגל נפתחים מחדש תיקים בלשכות ההוצאה לפועל.



מצבם של הנהגים-החייבים-המשתקמים הוא אפוא כה רגיש ושברירי שחובתנו כחברה לשמור עליהם מהתדרדרות חוזרת למצבם הקודם העגום מקבלת משנה תוקף ומחייבת אותנו להיזהר שבעתים משלילת רישיונם בחזרה אלא אם כן נהיגתם מסוכנת לציבור - ואין היא בענייננו.

הנאשם נהג מקצועי בעל ותק של כ- 50 שנות נהיגה, עברו קל יחסית ומזה כ- 10 שנים לא נרשמה לחובתו הרשעה בעבירה כלשהי. נתון זה תומך אף הוא בהקלה משמעותית בעונשו.

לאור האמור, אני גוזר על הנאשם את העונשים הבאים:

1. חודשיים פסילה על תנאי מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה, והתנאי הוא שהנאשם לא יעבור תוך תקופה של שנתיים עבירה שעליה הורשע בתיק זה או אחת העבירות המפורטות בתוספת הראשונה או בתוספת השנייה לפקודת התעבורה או עבירה של נהיגה בזמן הפסילה בניגוד לסעיף 67 לפקודת התעבורה, ויורשע בשל העבירה הנוספת תוך התקופה האמורה או לאחריה.

2. חודשיים מאסר על תנאי, והתנאי הוא שהנאשם לא יעבור תוך תקופה של שנתיים עבירה של נהיגה ברכב ללא רישיון נהיגה בר תוקף (מעל שנתיים) לפי סעיף 10(א) לפקודת התעבורה או עבירה של נהיגה בזמן הפסילה בניגוד לסעיף 67 לפקודת התעבורה, ויורשע בשל העבירה הנוספת תוך התקופה האמורה או לאחריה.

זכות ערעור תוך 45 יום מהיום.

ניתן היום, ח' שבט תשע"ט, 14 ינואר 2019, במעמד הנאשם ובא כוחו, עו"ד אדואר חאפז, ובא כוח המאשימה, עו"ד עלא שאהין.