



מ"ת 6021/03/23 - מדינת ישראל ע"י נגד עאמר אלהוזייל (עציר) - נוכח

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

מ"ת 6021-03-23 מדינת ישראל נ' אלהוזייל(עציר)
תיק חיצוני: 113373/2023

בפני	כב' השופט הבכיר, אלון אופיר
מבקשים	מדינת ישראל ע"י ב"כ עו"ד שמעון שימן
נגד	
משיבים	עאמר אלהוזייל (עציר) - נוכח באמצעות ויעוד חזותי על ידי ב"כ עו"ד ציקי פלדמן

החלטה

בפני בקשה של המדינה להורות על מעצרו של המשיב עד לתום ההליכים המשפטיים כנגדו.

כנגד המשיב הוגש כתב אישום ובו יוחסו לו עבירות של נהיגת רכב בזמן פסילה, ללא רישיון נהיגה תקף, ללא רישיון רכב תקף, ללא ביטוח תקף וכן מסירת פרטים כוזבים ביחס לזהותו.

בהתאם לעובדות כתב האישום ביום 9.8.20 נגזרה על משיב זה בבית משפט שלום לתעבורה מרכז ענישה הכוללת 4 שנות פסילה בפועל אותה אמור היה לרצות מיום שחרורו ממאסרו באותה הפרשה.

המשיב לא ביצע הפקדת רישיון לאחר שחרורו ממאסר, ולמרות פסילתו נהג רכב לכאורה ביום 12.3.23 בעיר רהט, ולאחר שעוכב גם הזדהה בשם אדם אחר.

בהתאם לנתוני בקשת המעצר שהגישה המדינה, אותה פסילה ל- 4 שנים לצד עונש מאסר של שנתיים אשר נגזר על המשיב, באו לעולם בעקבות הרשעתו בפרשה בה גרם לשלוש תאונות דרכים ברצף ולאחר כל תאונה הפקיר את נפגעי העבירה בזירת התאונה ועזב את המקום ללא הושתת עזרה להם ומבלי שהזעיק אנשי רפואה למקום.

באותה הפרשה הורשע המשיב כי נהג את רכבו במצב של שכרות, ובנוסף לעונש המאסר והפסילה הארוכה גם נגזר עליו מאסר מותנה שהוא בר הפעלה בפרשה שבפני.

בנוסף לאירוע המתואר לעיל, נטען כי לחובת משיב זה הרשעה נוספת בעבירה של נהיגה במצב שכרות (עבירה מיום 12.1.19) לגביה הורשע ביום 2.1.22 ונגזרו עליו עוד שנתיים פסילה וכן מאסר ממותנה נוסף לתקופה של 7 חודשים

עמוד 1



שגם הוא בר הפעלה בפרשה זו.

ב"כ המשיב הסכימה לקיומן של ראיות לכאורה ולעילת מעצר ובדין שנערך בפני ביום 19.3.23 דנו הצדדים בשאלת מסוכנותו של משיב זה והיכולת לאיין מסוכנות זו בדרך של חלופת מעצר כזו או אחרת.

ב"כ המשיב סברה כי מדובר באדם בו ניתן לתת אמון בסיסי כי יכבד החלטה הכוללת תנאים מגבילים מכל סוג שיגדיר בית המשפט.

לשיטתה, אין לחובת משיב זה עבירות דומות מהתקופה האחרונה, ונהיגתו הקודמת בזמן פסילה הייתה לפני כעשר שנים.

בנסיבות אלה, אין להניח כי משיב זה יפר תנאים מגבילים וגם אם ביצע עבירה חמורה עליה נתן את הדין בענישה הכוללת מאסר, במקרים דומים ואף חמורים מהפרשה דנן, הורו בתי משפט על שחרור בתנאים של מעצר בית או המשך מעצר באיזוק.

כתמיכה לעמדתה זו, הגישה ב"כ המשיב אסופת פסיקה ובה אירועים שלשיטה מצדיקים חלופת מעצר בפרשה זו (אתייחס לפסיקה זו ולפסיקות רלוונטיות נוספות בהמשך החלטתי).

ב"כ המדינה סבר כי לא ניתן לתת במשיב זה כל אמון בסיסי במיוחד לאור עברו התעבורתי והפלילי המכביד.

לשיטת המדינה לחובתו של משיב זה גם עבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה בגינה ריצה 30 חודשי מאסר בפועל, לחובתו גם עבירה של הפרת הוראה חוקית, וביחד עם שלוש עבירות הפקרה שביצע כאשר היה תחת השפעת אלכוהול, לצד שכרות נוספת ונהיגה נוספת בזמן פסילה בעבר, אין כל בסיס להניח כי משיב זה יכבד החלטה כזו או אחרת של בית המשפט.

ב"כ המשיב השיבה לטיעונים אלה כי ההלכה בעבירות תעבורה מורה כי מעצר הוא החריג ולא הכלל, לכן מוצדק שבית המשפט יבחן חלופות מעצר וימנע מקבלת בקשת המדינה להורות על מעצר המשיב עד לתום ההליכים מאחורי סורג ובריח.

דין והכרעה בבקשה -

בית המשפט העליון פסק בבש"פ 2227/08 **טראד גריפאת נ. מדינת ישראל** את הדברים הבאים:



"יתר על כן, הלכה היא כי אין להורות על מעצר עד תום ההליכים בגין עבירות תעבורה, אלא במקרים חריגים בלבד [ראו למשל: בש"פ 7352/04 מדינת ישראל נ' אבו כואדי (לא פורסם, 9.8.04)]. יש להורות על מעצר כאמור רק במקרים בהם קיים חשש אמיתי שאף חלופת מעצר לא תהווה מענה להגנת הציבור מפני מסוכנות הנאשם. נוכח הלכה זו, משעה שמטרת המעצר הינה מניעת העורר מלנ"ג ד לתום ההליכים כנגדו ובכלל, שומה היה על בית המשפט קמא לבחון באופן פרטני האם לא ניתן להשיג את תכלית המעצר בדרך חלופית, ולא די בקביעה הגורפת לפיה אין באפשרותה של כל חלופת מעצר שהיא כדי להפיג את מסוכנותו".

כמו כן נשיאת בית המשפט העליון (בדימ) החליטה בבש"פ 10118/04 נזמי ג'באלי נגד מדינת ישראל את הדברים הבאים:

"אכן בימים אלו, כשנגע תאונות הדרכים משתולל וגובה קורבנות רבים חובה על בתי המשפט לסייע במאבק למניעת המסוכנות הנשקפת מנהגים עבריינים, בין השאר באמצעות הרחקתם מהכביש. יחד עם זאת, משקיימת בשלב זה של ההליכים, דרך שבה ניתן להרחיק את הנהג המסוכן מהכביש מבלי שישהה בכלא, יש לעשות מאמץ להעדפה בדרך זו".

מול קביעות אלה של בית המשפט העליון ניצבות גם החלטות אחרות של אותה ערכאה, שם קבע בית המשפט העליון כי בנסיבות בהן עולה מסוכנות חריגה מהתנהגותו של נהג, יהיה מקום להורות על מעצרו עד לתום ההליכים.

להדגמת עמדה זו של בית המשפט העליון אפנה לבש"פ 1753/07 פאדי אבו רקיה (להלן: פרשת אבו רקיה) שם בנסיבות דומות של בריחה משוטרים, נהיגה בקלות ראש, בזמן פסילה וללא רישיון תקף (העורר בפרשה זו היה מורשה במקור לנהיגה אך רישיונו פקע והוא היה תחת פסילה) החליטו כל שלושת הערכאות שדנו בעניינו כי יש הצדקה בנסיבות אלה להורות על מעצרו עד לתום ההליכים וכך קבע בית המשפט העליון:

"מסוכנותו של אדם נלמדת ממכלול הנסיבות האופפות את המקרה. בין היתר, נבחנים עברו הפלילי והרשעותיו הקודמות. המסוכנות העולה ממעשה העורר היא רבה ובהתנהגותו גילה, כי הוא חסר רסן, חסר עכבות וחסר מעצורים, מזלזל בחוק ובאוכפיו השוטרים."

"אכן מעצר עד תום ההליכים בעבירות תעבורה אינו שכיח, אך בנסיבות המעשים המיוחדים לעורר, ובפרט חומרתם, יש בהם כדי להצדיק לטעמי את המשך מעצרו עד תום ההליכים נגדו. לא מצאתי כל דופי בהחלטת המנומקת של בית המשפט המחוזי. הלכה היא כי השיקולים לעניין מעצר עד תום ההליכים נוגעים הן למעשים המיוחדים לנאשם והן לנסיבותיו האישיות העשויות ללמד על רמת מסוכנותו."

בעמ"ת 16396-01-16 דגמש נגד מדינת ישראל קבע בית המשפט המחוזי בבאר-שבע (כבוד השופט אינפלד) את הדברים הבאים:

" הסנגור הצביע על כך שההרשעות הפליליות הן בעיקרן ישנות, והאחרונות הן משנת 2008, ועיקרן משנת 2006. על כך השיב התובע בצדק כי דווקא בתחום הנהיגה בפסילה ישנן הרשעות חדשות יותר, ובין השאר



הוטל על העורר עונש מאסר בפועל בן 13 חודש וזאת אך לפני 3 שנים, בסוף שנת 2012. זאת, מעבר למאסר קודם שרוצה בעבודות שירות בגין נהיגה בזמן פסילה, מס' חודשים קודם לכן.

בהתחשב במכלול הנסיבות, מקובלת עליי עמדת המדינה שאין מדובר במי שניתן לתת בו את האמון הבסיסי ביותר הנדרש על מנת לבחון חלופת מעצר. יתרה מזו, גם המעצר בתנאי איזוק אלקטרוני דורש מידה מינימלית של אמון, אך כאשר מדובר במי שהפר פעם אחר פעם את הוראות ביהמ"ש, הרי שלא ניתן לתת בו את אותה מידת אמון מינימלית. "

גם בית המשפט העליון נדרש לאחרונה לשאלת האמון שניתן לתת במשיבים אשר נוהגים רכב בזמן פסילה ואף שההלכה הנוהגת היא כפי שהדגישה במקרה זה ב"כ המשיב היא הימנעות ממעצר כאשר בתיקי תעבורה עסקינן, כך החליט בית המשפט העליון רק ביום 4.2.20 בבש"פ 1248/20 מיכאל שרו איפרח נגד מדינת ישראל שם נהג המשיב בפעם השנייה בזמן פסילה:

"אכן, בענייני תעבורה הכלל הוא שחרור הנאשם לחלופת מעצר, להבדיל ממעצר עד תום ההליכים (ראו, למשל: בש"פ 2227/08 גריפאת נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (14.3.2008)); אולם, כמו בהרבה עניינים אחרים, גם כאן יש לבחון את המסוכנות הנשקפת מן הנאשם הספציפי לציבור הנהגים והולכי רגל (ראו, למשל: בש"פ 2974/15 אשכנזי נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 12 (20.5.2015)). במקרה דכאן, המבקש מהווה סכנה ממשית לציבור המשתמשים בכבישים - זאת ניתן ללמוד מעברו התעבורתי המכביד, אשר כולל, בין היתר, הרשעות בגין נהיגה בפסילה ונהיגה ללא רישיון. סכנה זו הולכת ומתעצמת לנוכח העובדה שהמבקש הפר את האמון שניתן בו בעבר: מחומר הראיות עולה, כי הוא ביצע את העבירות מושא כתב האישום הנוכחי כשמעל ראשו מרחף מאסר מותנה למשך 8 חודשים. בנסיבות אלו, הנני סבור - כפי שסברו הערכאות קמא - כי החלופות שהלה הציע אינן יכולות להגשים את מטרות מעצרו. גם בהליך השיקום שהמבקש עובר אין כדי לשנות מקביעתי זאת בשים לב לצורך המידי להגן על ביטחון הנהגים והולכי הרגל. "

גם בבש"פ 5493/21 שלמה גבאי נגד מדינת ישראל עסק בית המשפט העליון בשאלת האמון אותו ניתן או שלא ניתן לתת במי שלכאורה נהג רכב בזמן פסילה, וכך קבע:

"אכן, מעצר עד תום ההליכים של נאשם בעבירות תעבורה הינו בגדר חריג, אולם נקבע לא אחת כי יש לבחון את מסוכנותו של הנאשם הקונקרטי לפי נסיבות העניין, וכי ככלל, יש לראות בנאשם הנוהג בזמן שרישיונו נפסל כמי שמהווה סכנה של ממש לציבור המשתמשים בכביש ואף מבטא במעשיו זלזול בהוראות החוק (ראו: בש"פ 2173/12 אל גניני נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 8 (22.3.2012)); בש"פ 2974/15 אשכנזי נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 12 (20.5.2015)). נוסף לכך, כלל הוא כי לבית המשפט שמור שיקול הדעת האם להורות על הזמנת תסקיר מעצר (ראו: בש"פ 27/15 יונס נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 10 (15.1.2015)). כן נקבע כי הזמנת תסקיר מעצר מתאימה, ככלל, למקרים שבהם "לא ברור אם חלופת מעצר תסכון או שבית המשפט מתקשה לעמוד על קנקנה של החלופה הקונקרטית" (ראו: עניין יונס, בפסקה 9), ונדמה כי הדברים יפים לענייננו, זאת, בין היתר, לנוכח עברו התעבורתי המכביד של המבקש, אשר נצבר לו חרף גילו הצעיר, וכן לאור התנהגותו המסכנת חיי אדם, עת המשיך לנהוג בזמן פסילה ובמהירות מופרזת. "



מאחר וכאשר בקשה מסוג זה עוסקת בעבירות תעבורה שביצע לכאורה משיב, הרי ככל שעברו התעבורתי של משיב נתון יהיה חמור יותר, וככל שניתן ללמוד מעברו כי אין לו כל מורא מהחוק או מהחלטות שיפוטיות שניתנו לגביו בעבר, כך יוגדר משיב נתון מסוכן יותר לציבור, והיכולת של בית המשפט לתת בו אמון בסיסי תהיה קטנה יותר.

ומן הכלל אל הפרט -

מבחינה פלילית לחובת משיב זה הרשעה בגין הפרת הוראה חוקית ושנה לאחר מכן הורשע בביצוע עבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, נהיגה בזמן פסילה והפרעה לשוטרי במילוי תפקידו.

בגין עבירות אלה נשלח ל- 30 חודשי מאסר בפועל ורישיונו נפסל למשך שנתיים על ידי בית המשפט המחוזי בבאר-שבע. מאסר נוסף של 3 חודשים הוטל עליו לאחר שהורשע בתקיפת שוטר בעת מילוי תפקידו, ושנה לאחר מכן עוד 5 חודשי מאסר כתוצאה מהסעת שב"ח ללא רישיון נהיגה תקף ושוב הפרעה לשוטרי במילוי תפקידו.

עוד 5 חודשי מאסר נגזרו על המבקש ביום 20.7.16 עת נהג שוב ללא רישיון תקף ושוב הסיע שב"ח בניגוד לחוק.

אם לא די בעבר הפלילי המכביד של מבקש זה עם זיקה ישירה לעבירות הקשורות בנהיגת רכב,

הרי שמבחינה תעבורתית מצבו קשה שבעתיים:

למשיב רישיון נהיגה משנת 2018 ולחובתו 8 עבירות תעבורה.

עוד טרם קיבל רישיון לידיו ובעודו בלתי מורשה לנהיגה, נהג רכב במצב של שכרות ולא ציית לאות שוטר במדים.

כתוצאה מאירוע זה נגזר עליו חודש מאסר בפועל והוא נפסל מלקבל רישיון נהיגה למשך 3 שנים.

לאחר אירוע זה, ולאחר שהשלים את תהליך קבלת רישיון הנהיגה, נהג המשיב ביום 5.12.19 רכב בעודו תחת השפעת אלכוהול וגרם לתאונה קשה עם רכב פרטי תוך שהוא הופך רכב זה ונהגו של אותו הרכב נפצע כתוצאה מהתאונה.

המשיב הפקיר אותו בזירה ונמלט מהמקום תוך שהמשיך לנהוג זאת בעודו תחת השפעת אלכוהול עד שבמיקום אחר פגע ברכב אופנוע שהתהפך וכוויות קשות נגרמו לו.

גם את רוכב האופנוע הפקיר המשיב פצוע והמשיך בנהיגתו עד שלאחר נהיגה נוספת גרם לתאונה שלישית עם אוטובוס שגם בו נחבלה נוסעת וגם את תאונה זו עזב אגב הפקרת הפצועה.

כתוצאה מאירוע זה נגזרו על המשיב רק ביום 9.8.20 בנוכחותו שנתיים מאסר בפועל, מאסר מותנה של 7 חודשים שהוא בר הפעלה בפרשה שבפני, ופסילה של רישיון הנהיגה ל- 4 שנים מיום שחרורו ממאסר.



בנוסף, רק ביום 2.1.22 הורשע משיב זה בעבירה נוספת של נהיגה במצב שכרות, ונוספו לו עוד שנתיים של פסילת רישיון לצד מאסר מותנה נוסף של 7 חודשים שגם הוא בר הפעלה בפרשה שבפני כך שבסה"כ לחובת המשיב בגין נהיגתו הנוכחית הלכאורית בפסילה, 14 חודשי מאסר בני הפעלה.

בנסיבות לעיל, המדובר בעבריו רצדיוסט שאין לו כל מורא מפני החוק, ולא עונשי מאסר בפועל ולא מאסרים מותנים לתקופות ארוכות התלויים כנגדו מיצרים כלפיו הרתעה שתמנע את נהיגתו.

ב"כ המשיב עשתה אמנם מאמץ רב להגנתו והצליחה למצוא 10 מקרים בהם הורו בתי משפט לתעבורה ואף בתי משפט מחוזיים לצד החלטה אחת של בית המשפט העליון על שחרור בתנאים מגבילים כאלה ואחרים, אך לא מצאתי באף אחד מהמקרים שהציגה ב"כ המשיב רקע פלילי ותעבורתי כה חמור כפי שיש למשיב שבפני.

גם אם לחובת חלק מהמשיבים במקרים שהציגה ב"כ המשיב, מספר נהיגות קודמות בפסילה ומספר מאסרים מותנים, הרי שאין לחובתם שלושה אירועים של הפקרה אגב נהיגה תחת השפעת אלכוהול, נהיגה נוספת בשכרות, סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה ונהיגה נוספת בזמן פסילה (זאת מבלי להזכיר שוב עבירות של הסעות שב"ח והפרת הוראה חוקית בעבר).

כך גם סמיכות ביצוע הנהיגה הנוכחית לשחרורו של משיב זה ממאסר ארוך בעקבות עבירות תעבורה חמורות שביצע, לצד אי ציות סמוך לשחרורו ממאסר להוראת בית המשפט האוסרת עליו כל נהיגה, מקצינים מאד את הגדרת מסוכנותו עד כדי חוסר כל יכולת לתת בו אמון בסיסי כי יציית להחלטה הכוללת מעצר בית מלא או המשך מעצר באיזוק.

במצב המתואר לעיל, שליחת המשיב לקבלת תסקיר מעצר מיותרת בעיני שכן אין היא יכולה להוביל לחידוש האמון בו.

מכל האמור לעיל, אני מקבל את עמדת המדינה ומורה על מעצרו של משיב זה עד לתום ההליכים המשפטיים כנגדו.

ניתנה היום, א' ניסן תשפ"ג, 23 מרץ 2023, בנוכחות הצדדים.