



עפ"ת 37208/12/14 - יעקב בן שושן נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

עפ"ת 37208-12-14 בן שושן נ' מדינת ישראל

בפני	כב' השופט אמיר טובי
העורר	יעקב בן שושן
נגד	
המשיבה	מדינת ישראל

החלטה

מהות ההליך

1. בפני ערר על החלטת בית משפט השלום לתעבורה בחדרה (כב' השופטת ר' פרסון) מיום 7.12.14 בתיק בפ"ת 1698-08-14, לפיה הורה בית משפט קמא על פסילת העורר מלהחזיק רישיון נהיגה עד תום ההליכים בתיק העיקרי.

2. כנגד העורר הוגש ביום 29.7.14 כתב אישום המייחס לו עבירה של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 וסעיפים 40 ו-64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961.

על פי עובדות כתב האישום, נהג העורר באוטובוס ביום 24.7.13, סמוך לחצות, והתקרב למעגל תנועה בצומת רחוב ספינת אגוז ושדרות ירושלים באור עקיבא המהווים דרך עירונית שמהירות הנסיעה המרבית המותרת בהם עומדת על 50 קמ"ש. בצומת קיים מעגל תנועה בנוי שבקצהו הפרדה של אבני שפה בין הכביש ואי התנועה. באותה עת חצה יעקב מישלי, יליד 1929 (להלן: "המנוח") את הכביש, כשהוא מצויד בהליכון. משהגיע העורר למעגל התנועה, פנה בו שמאלה, עבר מרחק של 50.2 מ' כשהוא נוסע במהירות של כ- 20 קמ"ש, ופגע עם גלגל קדמי שמאלי של הרכב במנוח שנמצא על הכביש, במרחק של 1.2 מ' מאבן השפה. המנוח נגרר מתחת לתחתית הרכב וההליכון נפגע והועף באוויר. העורר המשיך בנסיעה עד שנתבקש לעצור על ידי נהג אחר. בעקבות התאונה, הובהל המנוח לבית החולים הילל יפה במצב אנוש, הוכנס לניתוח אך למרבה הצער נפטר.

3. ביום 24.7.13 נפסל העורר פסילה מנהלית למשך 90 יום. בתום פסילה זו הוחזר לידו רישיון הנהיגה.



4. ביום 29.7.14 הוגש כנגד העורר כתב האישום, ובצדו בקשה לפסול אותו מלהחזיק ברישיון נהיגה עד תום ההליכים בעניינו, וזאת על פי סעיף 46 לפקודת התעבורה.

בית משפט קמא קיבל בהחלטתו מיום 7.12.14 את הבקשה והורה על פסילת העורר מנהיגה עד תום ההליכים. כנגד החלטה זו הוגש הערר המונח בפניי.

החלטת בית משפט קמא

11. בהחלטתו קבע בית משפט קמא כי מסוכנותו של העורר, כפי שזו נשקפת מן המעשים המיוחסים לו, מצדיקה את פסילת רישיונו עד לתום ההליכים כנגדו.

12. אף שבית המשפט ציין כי השיהוי בו נקטה המשיבה בהגשת כתב האישום אינו כורח המציאות, נאמר כי תפקידו של בית המשפט הוא לבחון את מכלול השיקולים הרלוונטיים לצורך פסילת רישיון הנהיגה של העורר. נקבע כי אף אם לא הוצג טעם המניח את הדעת לעיכוב שחל בהגשת כתב האישום, ומכך ניתן ללמוד כי יתכן והתביעה לא סברה בשלב מסוים כי נשקפת מן העורר מסוכנות, הרי שאין בנתון זה בלבד כדי להצדיק התעלמות מהאינטרס הציבורי הכולל, ולא ניתן לומר כי לא נשקפת מהעורר מסוכנות ככל שימשיך לאחוז בהגה במהלך משפטו.

13. נקבע, כי לאור מכלול הנתונים שהוצגו לא מדובר במקרה "גבולי", בו יש ליתן משמעות מכרעת להשתוות המשטרה והפרקליטות בהשלמת החקירה ובהגשת כתב האישום. זאת, היות וחומר הראיות פורש תשתית ראייתית ברורה המצביעה על אחריותו הלכאורית של העורר לתאונה. בית המשפט הדגיש כי העובדה שהעורר לא הבחין בשום שלב במנוח ולא נתן לבו לכך שפגע וגרר אותו תחת רכבו והעיף את ההליכון בו נעזר, מעידה על כך שהעורר התרשל ולא היה ער במידה מספקת למתרחש בכביש לפניו.

14. בית משפט קמא הוסיף וקבע כי הטענות שהעלה העורר אין בהן כדי להפריך את חזקת המסוכנות הרובצת לפתחו, במידה משכנעת דיה המצדיקה שלא לפסול את רישיון הנהיגה שלו כמצוות החוק, וזאת גם נוכח עברו התעבורתי המעיד כי אינו נהג זהיר. צוין כי לחובתו של העורר, הנוהג משנת 1971, 43 הרשעות קודמות ובהן עבירות ממדרג החומרה הגבוה יותר. באשר לפגיעה בפרנסתו של העורר ובחופש העיסוק שלו, נקבע כי מדובר בפגיעה מידתית ומאוזנת על פי דין, הנעשית למען תכלית ראויה. יתרה מזו, נקבע כי היותו של העורר נהג מקצועי הינה נסיבה שיכול ותפעל לחובתו במקרה זה, שכן ניתן לצפות מנהג מקצועי למשנה זהירות ולהתנהלות תעבורתית זהירה, אשר אינה עולה בקנה אחד עם נסיבות התאונה.

15. נוכח כל אלה, נקבע כי חזקת המסוכנות שרירה וקיימת ואף קיבלה חיזוק של ממש נוכח התשתית הראייתית בתיק. לפיכך, הורה בית משפט השלום על פסילתו של העורר מנהיגה עד תום ההליכים.



טענות העורר

16. לטענת העורר, שגה בית משפט קמא עת לא נתן דעתו באופן מפורש לשיהוי בהגשת כתב האישום, למרות שתמך את החלטתו בפסקי דין בהם לא נפסל רישיון הנהיגה עקב שיהוי בלבד. נטען כי חלפו 9 חודשים מיום ביצוע פעולת החקירה האחרונה בתיק ועד להגשת כתב האישום, במהלכם המשיך העורר לנהוג לאחר שרישיונו הוחזר לו. בנוסף, מאז תום הפסילה המנהלית חלפה שנה וחודשיים ובמהלך תקופה זו לא צבר העורר כל עבירת תנועה נוספת. נטען כי לא יעלה על הדעת שנהיגה לפרק זמן כה ארוך מהווה לפתע סכנה לציבור רק מרגע הגשת כתב האישום.

17. לגישת העורר, השיהוי הקיצוני בהגשת כתב האישום מהווה עילה עצמאית שלא להיעתר לבקשת הפסילה עד תום ההליכים. נטען כי במקרה כגון דא, ההחלטה על פסילה יכולה להתקבל רק כאשר קיימת מסוכנות מוגברת לעומת מסוכנות סטטוטורית. במקרה דנן שגה בית בית משפט קמא עת סבר כי המסוכנות המוגברת של העורר מתבטאת בהרשעותיו התעבורתיות ובתשתית הראייתית הלכאורית.

לעניין הראיות לכאורה, נטען כי שגה בית המשפט משהתייחס לעניין הרשלנות לכאורה בלבד והתעלם משאלת הקשר הסיבתי שבין התאונה לבין פטירתו של המנוח. בהקשר זה נטען כי מחומר הראיות עולה אפשרות ממשית אותה לא ניתן לשלול, לפיה מות המנוח נגרם כתוצאה מגורם חיצוני כגון התקף לב בו לקה.

בהתייחס לעברו התעבורתי של העורר, נטען כי גיליון הרשעותיו הקודמות הוגש בניגוד לדין, משרובן המכריע של ההרשעות שנצברו לחובתו התיישנו ומכאן שעליהן להימחק מהמרשם הפלילי ואין להציגן. נטען כי בפועל, לחובת העורר קיימת כיום הרשעה אחת בלבד אשר לא התיישנה, והיא משנת 2012.

18. לטענת העורר, התנהלותה של המשיבה מעידה כי לא היתה סבורה שקיימת מסוכנות בהמשך נהיגתו. זאת, היות ולא ביקשה להאריך את תקופת הפסילה המנהלית שהוטלה עליו. עוד הוסיף כי אף העובדה שלא זומן לבדיקת כושר נהיגה על ידי רשות הרישוי ורישיונו לא הותלה, מעידה על כך שגם רשות הרישוי לא ראתה בו כמי שמסכן את הציבור בהמשך נהיגתו כנהג מקצועי.

19. ביחס לנסיבותיו האישיות, צוין כי העורר בן 64, מרבית חייו עסק כנהג מקצועי, והוא מפרנס יחיד במשפחתו. נטען כי נטילת רישיון הנהיגה תפגע בפרנסתו ותוביל את משפחתו לחרפת רעב, משאין לעורר כישורים נוספים מלבד נהיגה.

טענות המשיבה



20. בטיעוניה, הודתה המשיבה כי אף לטעמה אין במקרה זה דבר המצדיק השיהוי שחל בהגשת כתב האישום. נאמר כי בחינת תיק החקירה ארכה זמן ולכן כתב האישום הוגש רק בחלוף תשעה חודשים מיום סיום הפסילה המנהלית. המשיבה ציינה כי שאלת המסוכנות נבחנת מרגע הגשת כתב האישום, וכי לשיהוי יש משקל מסוים אך לא מכריע לעניין המסוכנות, כאשר הנטל להפרכת חזקת המסוכנות רובץ על כתפי העורר. לגישת המשיבה, מדובר בנטל כבד, גם אם מדובר בנסיעה במהירות של 20 קמ"ש, כבמקרה דנן. לטענתה, גם בפסיקה ניתן למצוא מקרים בהם נפסל רישיון הנהיגה עד לתום ההליכים, בנסיבות דומות, ואף כשהשיהוי ארוך יותר.

21. המשיבה הפנתה לכך שמדובר בנסיבות חמורות בהתחשב בכך שהעורר לא היה מודע לעובדה שפגע במנוח והמשיך בנהיגה. לשיטתה, מסוכנותו של נהג אינה עולה בהכרח מנהיגה פרועה או פזיזה, אלא יש לבחון את התאמתו לחזור ולנהוג ברכב מכל ההיבטים, לרבות רשלנותו. בענייננו, שדה הראיה הקיים אפשר לעורר להבחין במנוח גם אם זה מעד לכביש.

22. בהתייחס לשאלה באם ראוי לחזור ולפסול רישיונו של אדם לאחר זמן בו המשיך לנהוג, נטען כי הדבר דומה למצב בו מוחזר אדם למעצר לאחר ששוחרר. אלא שבשונה ממעצר, כשמדובר בפסילת רישיון נהיגה אין בנמצא תנאים אחרים אותם ניתן להטיל על מנת להגיע לאיזון בין הפגיעה בנאשם לבין הסיכון לציבור. מעבר לכך, החזרת אדם למצב פסילה מהווה פגיעה פחותה ביחס לשלילת חירותו של אדם ועל כן נקודת האיזון שונה.

דיון והכרעה

23. מסגרת הדיון מצויה בסעיף 46 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 הקובע כדלקמן:

- "(א) הוגש כתב אישום נגד בעל רישיון נהיגה בעבירה שגרמה לתאונת דרכים שבה נגדם, יורה בית המשפט על פסילתו מהחזיק ברישיון נהיגה עד למתן פסק דין בעניינו.
- (ב) בטרם יורה בית המשפט על פסילה כאמור בסעיף קטן (א), ייתן בית המשפט לנאשם הזדמנות נאותה לטעון את טענותיו, ורשאי הוא שלא להורות על פסילה כאמור, אם שוכנע, מנימוקים שיפרש, כי אין בנהיגה על ידי הנאשם משום סכנה לציבור."

עולה כי מקום בו מדובר בעבירה שגרמה לתאונה קטלנית, קיימת חזקת מסוכנות סטטוטורית, מכוחה יש לפסול את הנאשם מנהיגה עד תום ההליכים המשפטיים בעניינו. כך, שבניגוד לעבירות תעבורה אחרות, בהן הנטל לשכנע בקיומה של מסוכנות המצדיקה פסילת רישיון הנהיגה של הנאשם מוטל על התביעה, הנטל להפריך חזקת המסוכנות הקבועה בסעיף 46 מוטל על הנאשם (ראו: בש"פ 6282/09 **תראווה נ' מדינת**



ישראל (18.8.09) והאסמכתאות שם) (להלן: "פרשת תראווה").

24. הפסיקה פירשה הוראת חוק זו באופן מחמיר, מתוך הנחה כי "המסר שבסעיף 46 הוא, שהמחוקק מבקש להחמיר עם מי שהואשמו בתאונות דרכים קטלניות, כדי להגן על הציבור ולהרתיע, וגם... לאותת כי לאחר תאונה קטלנית אין "עולם כמנהגו נוהג", וככלל אין הנאשם יכול ליטול הגה ולנסוע בכבישים במהלך משפטו" (בש"פ 8645/07 **חדש נ' מדינת ישראל** (29.10.07)). זאת, בהתאם למטרת החיקוק העולה גם מתוך דברי ההסבר להצעת החוק, לפיהם פסילה זו מטרתה "להביא לכך שנהג שהוגש נגדו כתב אישום בשל מעורבותו בתאונת דרכים שבה נגדם, לא ימשיך לנהוג ולסכן בנהיגתו את הציבור, אלא אם כן ישתכנע בית המשפט שנהיגתו אינה מהווה סכנה לציבור" (ראו: הצעת החוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 79) (פסילה בעבירה שגרמה לתאונת דרכים שבה נגדם), התשס"ז - 2007, ה"ח 129).

25. בפסיקה הותוו השיקולים אותם יש לשקול ביחס לשאלת המסוכנות הגלומה בהמשך נהיגתו של אותו אדם שאת רישיונו מבקשים לפסול. בבש"פ 7399/00 **לחמי נ' מדינת ישראל**, פ"ד נ"ד(5) 515, נקבע מפי כב' השופט טירקל כי:

"בבואו להשיב על השאלה עליו להקדים ולהשיב על כמה שאלות משנה: אם יש ראיות לכאורה להוכחת אשמתו של הנהג; אם מעידות נסיבות התאונה על כך שאופן נהיגתו מסוכן; אם מדובר באירוע בעל אופי מקרי או בדרך התנהגות אופיינית; אם מעיד עברו של הנהג על כך שהוא מסוכן; אם יש גורמים אחרים הטבועים בנהג - כגון מצב בריאותו הגופנית או הנפשית - העושים אותו מסוכן".

בפסיקה מאוחרת יותר הובהר כי בחינת חומר הראיות אינה תנאי מקדים לפסלות, כי אם חלק ממכלול השיקולים לבחינת פסילה בשעה שמבקשים שלא להורות עליה, כאשר הדבר נתון לשיקול דעתו של בית המשפט (בש"פ 6757/09 **מזרחי נ' מדינת ישראל** (14.9.09)).

עוד נקבע לעניין השיקולים בבחינת המסוכנות, כי גם התנהלותה של התביעה עד להגשת כתב האישום יכול שתהווה אינדיקציה למידת המסוכנות הנשקפת מהנאשם. כך נקבע, כי שיהיו ניכר בהגשת כתב האישום ובבקשת הפסילה עשוי להפריך את חזקת המסוכנות, "שהרי ככל שחולף הזמן בלא שהוגש כתב-אישום, מתעצמת החזקה שאין המשטרה והפרקליטות צופות סיכון מנהיגתו של הנהג שהיה מעורב בתאונה" (בש"פ 7726/02 חסיין נ' מדינת ישראל, פ"ד נו(6) 562; וראו גם: בש"פ 6298/00 **אברג'יל נ' מדינת ישראל** (14.9.00) (להלן: "עניין אברג'יל"); בש"פ 2327/08 **ליפשיץ נ' מדינת ישראל** (23.3.08)).

26. בענייננו, מקובלת עליי טענת העורר לפיה כתב האישום ובקשת הפסילה הוגשו בשיהוי קיצוני. אירוע התאונה התרחש ביום 24.7.13 ובאותו מועד נפסל העורר מנהלית למשך 90 יום. עם תום תקופת הפסילה



הוחזר לידו רישיון הנהיגה, מבלי שהוגשה כל בקשה להארכת תקופת הפסילה. מאז ועד להגשת כתב האישום חלפו תשעה חודשים, בהם הוסיף העורר לנהוג ברכב ללא הגבלה ואף לשמש כנהג מקצועי המסיע נוסעים. מכאן, שלא די בכך שכתב האישום ובקשת הפסילה לא הוגשו בתוך תקופת הפסילה המנהלית, כפי שראוי היה שייעשה (וראו האמור בעניין אברג'יל בהקשר זה), אלא שהמשיבה השתתה עם הגשתם משך שנה תמימה ממועד התאונה.

27. אכן, בקיומו של שיהוי לבדו אין די על מנת להוביל לדחיית הבקשה לפסילה עד תום ההליכים. יחד עם זאת, בעניין אברג'יל הובהר מפי כב' השופט מצא כי "כדי שבית המשפט יענה לבקשת פסילה המוגשת בשיהוי מוטל על התביעה לשכנע את בית המשפט הן בכך שלשיהוי היתה, בנסיבות העניין, הצדקה מיוחדת כגון שהחקירה היתה מורכבת ומסובכת מהרגיל, והן בכך שמסוכנותו של הנהג במקרה הנתון היא כה גדולה עד שיש בה כדי להכריע את הכף באיזון השיקולים".

28. בענייננו, אין חולק כי לא הובא מפי המשיבה כל נימוק או הסבר לשיהוי הארוך שננקט בהגשת כתב האישום. נאמר כי תיק החקירה הגיע לידי התביעה רק זמן קצר לאחר תום הפסילה המנהלית וכי בחינתו ארכה זמן רב. לטעמי, אין בכך כדי להסביר מדוע ארכה חקירת התאונה עצמה זמן כה רב ומדוע בחינת תיק החקירה נמשכה למעלה מתשעה חודשים. למעשה, המשיבה עצמה הודתה בטיעוניה בפני כי גם לטעמה אין הצדקה לשיהוי מעין זה.

29. זאת ועוד, גם לפרק הזמן בו נמשך השיהוי ניכרת חשיבות, במובן זה שכלל שמדובר בשיהוי ארוך יותר, כך נדרשת התביעה להציג נימוקים משכנעים יותר ובעלי משקל רב יותר שיהא בהם כדי להסביר את השיהוי (ראו האמור בפרשת תראווה). יש ממש בטענה כי משהשלימה המשיבה עם העובדה שהעורר מוסיף לנהוג משך תקופה כה ארוכה לאחר תום הפסילה המנהלית מבלי לנקוף אצבע הרי שאין בעצם הגשת כתב האישום כדי להעיד לפתע על מסוכנותו הגדולה של העורר והצורך בהרחקתו מן הכביש.

30. באשר למסוכנות הנשקפת מהעורר, לא שוכנעתי כי במקרה הנדון מדובר במסוכנות כה גדולה עד כי חרף השיהוי הלא מוצדק, יש בה כדי להטות את הכף לטובת פסילה עד תום ההליכים. מדובר במי שנהג את רכבו במהירות נמוכה של 20 קמ"ש, מבלי שנטען בכתב האישום כי היה במצב בו אינו כשיר לנהוג כגון שהיה תחת השפעת אלכוהול או במצב בריאותי לא תקין. עוד עולה מחומר החקירה כי המנוח לא חצה את הכביש במעבר חציה. בנסיבות אלו, כאשר מחד מדובר בהולך רגל החוצה את הכביש לאיטו שלא במעבר חציה המיועד לכך, בשעת לילה מאוחרת, ומאידך כשעסקין בנהיגה במהירות איטית של 20 קמ"ש המתאימה לתנאי הדרך, איני סבור כי מדובר בהתנהלות תעבורתית המעידה על מסוכנות זועקת הנשקפת מן העורר. זאת, אף אם לא הבחין העורר בכך שפגע במנוח וגרם למרבה הצער, לתאונה קטלנית שקיפחה חיי אדם. בהקשר זה ראוי להדגיש כי המשיבה אינה מייחסת לעורר ניסיון בריחה או הפקרה שכן אין חולק כי הוא עצר את רכבו וחזר על עקבותיו לזירת האירוע מייד לאחר שנהג אחר הפנה תשומת לבו לפגיעה במנוח. ראוי גם לייחס משקל לכך שהעורר הואשם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות ולא בהריגה (השוו לדוגמה: בש"פ 9437/11 אבו סלוטה נ' מדינת ישראל (29.1.12)).



31. בהתייחס למחלוקת לגבי התיישנות חלק מהרשעותיו הקודמות של העורר בתחום התעבורה, הרי משלא הובא בפני גיליון רישומו התעבורתי, אין בידי להכריע בסוגיה זו. יחד עם זאת אני רואה לציין כי בהתחשב בכך שמדובר בנהג מקצועי, שעיסוקו ופרנסתו כנהג אוטובוס, ואשר אוחר בהגה מאז שנת 1971, הרי שלא מדובר בעבר מכביד באופן קיצוני במידה שיש בה כדי להכריע את הכף במאזן השיקולים לעבר אישור הפסילה. לכך יש להוסיף כי מאז אירוע התאונה, בפרק זמן של כשנה וחצי, לא נצברו לחובתו של העורר עבירות תנועה נוספות.

32. על יסוד מקבץ השיקולים שמניתי לעיל, אני מקבל את הערר ומורה על ביטול ההחלטה בדבר שלילת רישונו של העורר עד תום ההליכים כנגדו.

ניתנה היום, י"ד טבת תשע"ה, 05 ינואר 2015, בהעדר הצדדים.

חתימה

ניתנה היום, ט"ו טבת תשע"ה, 06 ינואר 2015, בהעדר הצדדים.