



## מ"ת 5146/03/23 - מדינת ישראל ע"י נגד מחמד אל חמאמדה (עציר) - נוכח ע"י

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

מ"ת 5146-03-23 מדינת ישראל נ' אל חמאמדה(עציר)

|        |                                                                 |
|--------|-----------------------------------------------------------------|
| בפני   | כב' השופט הבכיר, אלון אופיר                                     |
| מבקשים | מדינת ישראל ע"י ב"כ המתמחה טליה פלדמן (נוכחת עו"ד<br>הדס טוביה) |
| נגד    |                                                                 |
| משיבים | מחמד אל חמאמדה (עציר) - נוכח ע"י ב"כ עו"ד ויצמן -<br>נוכח       |

### החלטה

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

במהלך דיון שנערך בפני אתמול, קבעתי כי המדינה מחזיקה בראיות לכאורה בעוצמה טובה ללא כל כרסום מהותי באיכות הראיות.

הצדדים טענו בפני ביחס לשאלת מסוכנותו של המשיב, כאשר המדינה סברה כי עברו התעבורתי המכביד של המשיב והתנהגותו הלכאורית בפרשה זו, מצדיקים קביעת מסוכנות ברף גבוה ללא כל יכולת לאיין מסוכנות זו בדרך של חלופת מעצר כזו או אחרת.

ב"כ המשיב טען כי מדובר במשיב נעדר כל עבר פלילי, הוא מעולם לא הפר תנאי שחרור שהוטלו עליו, אין כל סיבה שלא לתת בו אמון בסיסי שיציית להחלטה של מעצר בית מלא ולחליפין קיימת אפשרות מבחינת ההגנה להמשך מעצר באיזוק.

עוד טען ב"כ המשיב 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 שיששה 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 רקייה (להלן: פרשת אבו רקייה) 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 המיוחסים לעורר, ובפרט חומרתם, יש בהם כדי להצדיק לטעמי את המשך מעצרו עד תום ההליכים נגדו. לא מצאתי כל דופי בהחלטתו המנומקת של בית המשפט המחוזי. הלכה היא כי השיקולים לעניין מעצר עד תום ההליכים נוגעים הן למעשים המיוחסים לנאשם והן לנסיבותיו האישיות העשויות ללמד על רמת מסוכנותו."



כפי שטענה בפני המתמחה טליה פלדמן פרץ בטיעוניה, פסיקתו המנחה של בית המשפט בבאר-שבע שמה את הדגש על "מיהות המעשה ומיהות העושה" לצורך בחינת שאלה האמון אשר ניתן לתת בו.

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 שהדגיש במקרה זה ב"כ המשיב - 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 -

משיב זה הוא אדם צעיר כבן 22 ואין לחובתו כל הרשעה פלילית "קלאסית".

יחד עם זאת, מבחינה תעבורתית מצבו של משיב זה שונה לחלוטין:

אף שאת רישיון נהיגתו קיבל לאחרונה בשנת 2018, מאז לא חדל הוא לבצע עבירות תעבורה ובכך מסכן הוא את שלום הציבור.

ביום 5.7.18 נהג המשיב ללא מלווה וביום 30.4.19 עת היה עדיין נהג חדש נפסל רישיון נהיגתו לראשונה.

הרשעה זו ופסילה מותנית שהייתה תלויה כנגדו, לא עצרו אותו מלבצע עבירות נוספות של אי ציות לתמרורים, הפרעה לתנועה, מספר עבירות מהירות, נהיגה שלא בכביש, נהיגה ברכב בלתי תקין, קיפוח זכות שימוש בדרך, נהיגה שלא בכיוון החץ, הגדלת מהירות נסיעה בעת עקיפה, וביום 25.9.20 גם נהג לראשונה בזמן פסילה, עבירה בגינה נפסל לחצי שנה והוטל עליו מאסר מותנה.

גזר הדין ניתן בתיק הנהיגה בזמן פסילה ביום 1.6.22 מה שלא מנע **שלושה חודשים לאחר מכן** ביום 28.9.22, שוב לנהוג ברכב בזמן פסילה **בפעם השנייה**, וכתוצאה מכך התווסף מאסר מותנה נוסף של 6 חודשים, הופעל מאסר מותנה קודם, הוא נשלח ל- 5 חודשי מאסר בפועל ורישיונו נפסל למשך 20 חודשים בפועל.

**בסה"כ צבר משיב זה בפחות מחמש שנות נהיגה 27 הרשעות תעבורה**, ששתיים מהן מצויות ברף העליון של חומרת עבירות התעבורה.

כל המתואר לעיל, לא יצר ביחס למשיב זה כל הרתעה ממשית וביום 8.3.23, לאחר ששוחרר ממאסרו ביום 20.12.22 (**לפני כשלושה חודשים**) נתפס נוהג לכאורה בשלישית בזמן פסילה, נמלט לכאורה במרדף רכוב ובמרדף רגלי



משוטרים, וזאת כאשר מאסר מותנה בר הפעלה מרחף מעל ראשו.

אי ציות לשוטרים אגב מרדף רכוב ולאחר מכן מרדף רגלי מעלים מאד את רף המסוכנות ומציבים משיב זה ברף מסוכנות גבוה משמעותית ממי שנהג לכאורה בפסילה ועצר מיד כאשר נדרש לעשות כן.

בתיאור העובדתי לעיל, ולאור עברו התעבורתי החמור והחריג של משיב צעיר זה, על פני פרק זמן קצר מאד, **רף מסוכנותו של המשיב קיצוני בעיני, ולא מאפשר מתן אמון בסיסי בו כי יכבד החלטה כזו או אחרת של בית המשפט**, כפי שלא ציית כבר פעמיים להוראות שיפוטיות האוסרות עליו נהיגה וכפי שמאסר מותנה **ומאסר שריצה ממש עד לפני שלושה חודשים** בגין עבירות זהות לא הפיקו כל הרתעה אפקטיבית כלפיו.

אני ער להחלטות בית המשפט העליון בפרשות נזמי ג'בלי וטראד גדיפת להן הפנה בצדק מבחינתו ב"כ המשיב, כך גם לקחתי בחשבון את גילו הצעיר של משיב זה ואת העובדה שהוא נעדר עבר פלילי "קלאסי", אך באותה הנשימה רלוונטיות בעיני גם החלטות בית המשפט העליון שאזכרו בהרחבה לעיל, כולן מאוחרות לפרשות להן הפנתה ההגנה, ולפיהן כאשר המדובר במקרה קיצון של מסוכנות, אין מנוס ממעצר עד לתום ההליכים גם בעבירות תעבורה וזאת כדי להגן על שלום הציבור מפני מי שלא ניתן לתת בו אמון בסיסי כי יישמע לחלופת מעצר כזו או אחרת ובכלל זה המשך מעצר באיזוק השמור למקרים בהם ניתן לתת אמון בסיסי בעצור.

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

ניתנה היום, כ"ג אדר תשפ"ג, 16 מרץ 2023, בהעדר הצדדים.