

## תת"ע 11237/01/18 - מדינת ישראל נגד פאדי מחאג'נה

בית משפט השלום לתעבורה בנצרת  
תת"ע 11237-01-18 מדינת ישראל נ' מחאג'נה פאדי

לפני המאשימה  
כבוד השופט בסאם קנדלפת  
מדינת ישראל

הנאשם  
נגד פאדי מחאג'נה

### 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 19.1.2018 נהג הנאשם רכב, כאשר רישיון הנהיגה שלו פקע ולא חודש מאז שנת 2000, עקב צבירת חובות ובשל הגבלה שהוטלה עליו לפי חוק הוצאה לפועל. לפני כשנה, 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, במיוחד לנוכח תקופת הפקיעה ארוכת השנים של רישיון הנהיגה (כ- 18 שנים), שלצורך חידושו - אחרי הסרת ההגבלות החוקיות שעמדו בפניו - נאלץ הנאשם לעבור מחדש מבחן עיוני ומבחן מעשי בנהיגה. עם זאת, אין להתעלם מהעובדה כי ההגבלה שהוטלה במקור על חידוש רישיונו של הנאשם שימשה אך אמצעי כפייה לאכיפת פירעון חובותיו ולא נבעה מסיבות הקשורות בכושרו של הנאשם לנהוג או מעבירה שעבר.

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 12 חודשים, בנוסף לפסילה בפועל לתקופה שבין 12 חודשים לארבע שנים, ועונשים נלווים.

כך ככלל. אך באשר לגזירת דינו של הנאשם שבפניי, שוכנעתי כי נסיבות המקרה המיוחדות מצדיקות סטייה משמעותית מרמת הענישה הנהוגה וגזירת דינו של הנאשם לפי שיקולי שיקומו הרחק משיקולי הענישה המסורתית - הגמול וההרתעה. מסקנה זו נתמכת בהמלצות שירות המבחן בעניינו של הנאשם ובשיקולי שיקומו הגוברים על השיקולים התומכים במיצוי הדין עמו. יש לציין, כי שיקומו של הנאשם אינו עניין פרטי שלו בלבד, אלא זהו אינטרס של כלל החברה שהנאשם יחזור למוטב, יפנה לדרך חיים בונה, שבה יוכל להשתלב באורח חיים יציב וקונסטרוקטיבי, ולא יתדרדר חזרה לתהום שספק אם יצליח לצאת ממנה שוב בעתיד. הטלת עונש ממשי על הנאשם בדמות פסילה בפועל (שלא לומר מאסר בפועל) עלולה להוציא את הנאשם ממעגל העבודה, לפגוע אנושות בפרנסתו, לגרום לקריסה טוטאלית במצבו הכלכלי הקשה ממילא ולהפוך אותו לנטל על החברה - וכך שכר העונש יצא בהפסד תוצאות שיקומו של הנאשם. מאחר ודרכו של הנאשם להשיג בחזרה את רישונו הצליחה לאחר כ- 18 שנים ארוכות, מן הראוי לנקוט כלפיו בגישה שיקומית אשר תעודד אותו להמשיך בדרכו החיובית ותרים תרומה לחברה, זאת בדמות צו של"צ אשר יהווה עבור הנאשם "עונש חינוכי למען אוכלוסייה נזקקת, עונש שיש בו כדי להקטין סיכון להישנות ביצוע עבירות, באמצעות תרומה לחברה ופיצוי על הנזק והפגיעה שהסב" (ראו תסקיר המבחן מיום 1.4.19). אני משוכנע כי הנאשם, והחברה יחד עמו, יכולים להפיק תועלת רבה משיקומו של הנאשם, אשר עולה לאין ערוך על התועלת (אם בכלל) של עונש הפסילה.

עברו הנקי של הנאשם מאז שנת 2004 וחלוף הזמן מאז האירוע, תומכים אף הם בהקלה בעונשו של הנאשם.

הצלחתו של הנאשם לעלות על דרך המלך, חרף הקשיים הרבים שעמדו בפניו, והמאמצים שהוא השקיע עד להחזרת רישונו לאחר כ- 18 שנות פקיעה, מעוררים תחושת הערכה כלפיו. בית המשפט לא ישים לאל את כל מאמצי השיקום שהנאשם עשה בדרך של הטלת עונש כזה שיהיה בו משום מכה הרסנית כלפיו ואין בו כל תועלת חברתית.

ההכרעה במקרה שבפנינו תלויה במידה רבה גם ב"תנאי הארץ ויושביה" והענישה צריך להתאימה לכך. נכון לחודש יוני 2018, לא חודשו רישוניהם של 565 אלף נהגים מתוך 4.7 מיליון בעלי רישיון נהיגה במדינת ישראל (ראו מאמרו של ד"ר אברהם טננבוים, שופט תעבורה בדימוס 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 והשאתם 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 רישונו של הנאשם מחדש.

העבירה שעבר הנאשם נעברה כאמור על רקע של מצב כלכלי קשה ולא נלוו אליה עבירות נוספות. הנאשם הצליח לפרוץ את מעגל החובות, הסיר את ההגבלות שהוטלו עליו וחדש את רישונו. 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 רישונו מחדש תוריד לטמיון את הישגי השיקום, אשר מפירותיהם עתידים ליהנות הנאשם והציבור בכללותו.

החברה הישראלית אינה חסרה אפוא נהגים בלתי מורשים, אלא חסרה נהגים כדוגמתו של הנאשם אשר ידע להשתקם ולחזור לחיים מועילים ונורמטיביים ויש לעודד אותו על כך.

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 המשך נהיגתם מסוכן לציבור - ולא כך בענייננו.

לאור האמור, אני גוזר על הנאשם את העונשים הבאים:

1. אני מחייב את הנאשם בצו שיעשה, בשעות הפנאי שלו וללא שכר, שירות לתועלת הציבור, בהיקף של 120 שעות, בהתאם לתכנית שהוגשה על ידי שירות המבחן לתיק בית המשפט.
2. חודשיים פסילה על תנאי מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה, והתנאי הוא שהנאשם לא יעבור תוך תקופה של שלוש שנים 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.

**זכות ערעור תוך 45 יום מהיום.**

**המזכירות תמציא גזר דין זה לשירות המבחן, לנאשם ולבאי כוח הצדדים.**

ניתן היום, ט"ו תמוז תשע"ט, 18 יולי 2019, בהעדר הצדדים.