



עפ"ת 13619/03/22 - פואד אלמראחלה נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

עפ"ת 13619-03-22 אלמראחלה נ' מדינת ישראל

לפני כבוד השופט שמואל בורנשטיין, אב"ד
כבוד השופט יעל טויסטר כבוד השופט מיכאל קרשן
המערער פואד אלמראחלה
נגד המשיבה מדינת ישראל

פסק דין

פתח דבר

1. בפנינו ערעור על גזר הדין מיום 26.1.2022 של בית המשפט לתעבורה מחוז מרכז בתיק גמ"ר 166-07-19 שבו הורשע המערער לאחר שמיעת ראיות בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961 ונגזרו עליו העונשים הבאים: 13 חודשי מאסר בפועל; 9 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים לבל יעבור עבירת גרם מוות ברשלנות או נהיגה בפסילה; פסילה בפועל למשך 14 שנים מלהחזיק או מלקבל רישיון נהיגה, כאשר בחלוף 10 שנים תסוג הפסילה ותחול רק על כלי רכב כבד; 10 חודשי פסילה על תנאי למשך 3 שנים לבל יעבור עבירה של גרם מוות ברשלנות או נהיגה בפסילה; פיצוי כספי למשפחת המנוחה בסך 25,000 ₪; קנס כספי בסך 2,000 ₪ או 3 חודשי מאסר תמורתו.
2. ערעורו של המערער הופנה בתחילה הן כנגד הכרעת הדין והן כנגד גזר הדין, אלא שבמהלך דיון שהתקיים בפנינו ביום 1.5.2022, חזר בו המערער מהערעור כלפי הכרעת הדין, ולפיכך פסק דינו יתמקד אך בערעורו כלפי גזר הדין.

עובדות המקרה לפי קביעות בית המשפט קמא

3. ביום 7.4.2019 סמוך לשעה 12:22 נהג המערער במשאית מערב לבטון מסוג דאף ברחוב לישנסקי בראשון לציון מכיוון צפון לדרום והתקרב לצומת עם רחוב סחרוב. המערער נהג במשאית בנתיב הימני ביותר מבין ארבעה נתיבים. לאחר שהתחלף מופע האור ברמזור לירוק בכיוון נסיעת המערער, החל המערער בנסיעה, פנה ימינה בקשת רחבה לנתיב השמאלי ברחוב סחרוב. אותה עת, שתי הולכות רגל חצו את הכביש, על מעבר החצייה משמאל לימין בכיוון נסיעת המערער, והמערער האט נסיעתו. בעוד הולכות הרגל חוצות את מעבר החצייה, החלה המנוחה, ילידת 1939, לחצות את הכביש על גבי מעבר החצייה מימין לשמאל בכיוון נסיעת המערער. כל אותה עת, המשיך המערער בנסיעה איטית ורצופה לעבר מעבר

עמוד 1



החצייה. המערער לא הבחין כלל במנוחה ופגע בגופה בצדה השמאלי של חזית המשאית, בעוד המנוחה על גבי מעבר החצייה. המנוחה נפלה על הכביש והמערער המשיך בנסיעתו, עלה עם גלגל קדמי שמאלי על גופה של המנוחה וגרם למותה.

גזר הדין של בית המשפט קמא

4. גרימת מוות בנהיגה רשלנית, מזעזעת את אמות הסיפים. היא פוגעת בערך המקודש של קדושת החיים, מפרקת משפחות והשלכותיה על כל המעורבים היא הרסנית.

הענישה המוטלת על מי שגורם ברשלנותו למותו של אדם בתאונת דרכים, נועדה להילחם בנגע תאונות הדרכים ולהדגיש את ערך קדושת החיים.

5. על פי הפסיקה, קביעת רף הענישה תיקבע, בין היתר, על פי מידת רשלנותו של הנאשם. לצורך קביעת רמת הרשלנות יש לבחון את נסיבות גרימת התאונה, אם מדובר ברשלנות רגעית או רשלנות נמשכת, אם נתלוו לרשלנות זו עבירות תעבורה נוספות והאם קיים אשם תורם. עוד התייחסו בתי המשפט למספר הנפגעים כאלמנט לקביעת העונש.

6. במקרה דנן, מדובר בתאונת דרכים קטלנית שהתרחשה על גבי מעבר החצייה, שסומן היטב על פני הכביש ובצורה ברורה. התאונה התרחשה כאשר מופע אור ירוק פועל בו זמנית להולכי הרגל ולרכבים הפונים ימינה. המערער הכיר היטב את הצומת ואת מעבר החצייה. התאונה אירעה בצהריי היום בחודש אפריל כאשר הראות היתה טובה.

הדעת נותנת כי שעה שנהג כלי רכב כבד נמצא סמוך למעבר חצייה עליו לעצור עצירה מלאה על מנת לאפשר להולכי רגל לחצות בבטחה. לא כך נהג המערער במקרה דנן.

למרבה הצער המערער לא נהג במידת הזהירות הנדרשת מנהג מקצועי על כלי רכב כבד. נהפוך הוא. הולכת רגל המנוחה חצתה את הכביש במעבר חצייה, מימין לשמאל, במהירות של 1.5 מטר לשנייה ושהתה על הכביש 5 שניות תמימות בטרם נפגעה על ידי המשאית, המערער לא הבחין בה בשום שלב.

מדובר ברשלנות נמשכת. המערער פנה ימינה כאשר האור ברמזור בכיוון נסיעתו התחלף לירוק ובחר לבצע פניה בקשת רחבה בניגוד לדין. בכך, הקטין את זווית ראייתו והכניס את עצמו למצב מסוכן. לא זו אף זו, המערער המשיך בנסיעה איטית אך רצופה, לא עצר ולא עשה דבר כדי לבחון את מעבר החצייה לאורכו ולרוחבו. המערער התמקד בשתי נשים שחצו בכיוון מסוים והזניח משתמשת אחרת בדרך, שחצתה בכיוון הנגדי. הוא לא נתן דעתו לדרך, למעבר החצייה, למשתמשים אחרים, ולא בחן סביבתו. משלא עשה כן- כשל כישלון חמור.

מדובר במי שכשל והתרשל באופן נהיגתו. נוכח התרחשויות התאונה על מעבר החצייה, הציפייה מנהג סביר, על אחת כמה וכמה מנהג מקצועי, ליתן דעתו ותשומת לבו לדרך, לצפות כי הולכי רגל מבקשים לחצות במעבר החצייה, לעצור את רכבו ולהביט במראות הרכב. משלא עשה כן, נהג המערער כסומא, נטל על עצמו ועל סביבתו סיכון משמעותי, פגע במנוחה וגרם למותה.

לאור כל האמור בנסיבות המקרה מדובר בנהיגה המקימה מידת רשלנות גבוהה.

7. ככלל, מדיניות הענישה הראויה בעבירות של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות, הינה הטלת עונש מאסר מאחורי סורג ובריח.



בית המשפט קמא סקר בהרחבה את מדיניות הענישה הנוהגת ולאחר שקלול מכלול השיקולים הרלוונטיים לעניין, קבע כי מתחם ענישה ההולם לנסיבות ביצוע העבירה נע בין 6 חודשי עבודות שירות ועד 24 חודשי מאסר בפועל לצד רכיבי ענישה נוספים, ואילו מתחם העונש ביחס לפסילת רישיון הנהיגה נע בין 5 ל-20 שנים, לצד רכיבי ענישה נוספים.

8. על פי ההלכה בנוגע לתאונות דרכים קטלניות יש לתת עדיפות לאינטרס הציבורי שבהרתעה מאשר לנסיבות האישיות של הנאשם.
9. מלאכה קשה מוצבת בפני בית המשפט אשר צריך לגזור דינו של נאשם שהינו אדם נורמטיבי, אשר ביצע עבירה וגרם לתאונת דרכים שבה קופחו חייו של אדם. רוב הנאשמים בעבירות הללו הינם נורמטיביים, שאף ישנה סבירות גבוהה כי אכן חרב עולמם ביום גרימת התאונה.
10. במלאכת גזירת העונש, אין לפסוח על בדיקה אינדיבידואלית של נסיבות העושה והמעשה, שכן הענישה לעולם תיבדק לכל מקרה לפי נסיבותיו.
11. בהתייחס למערער, הבהיר בית המשפט קמא כי הוא ער לכך כי מדובר באדם נורמטיבי, בעל משפחה ואב לילדים קטנים. המערער בעל וותק נהיגה של 24 שנים, לחובתו 47 הרשעות תעבורתיות קודמות רובן בעבירות של ברירת משפט. המערער היה פסול מלנהוג פעמיים בעברו.
12. בית המשפט קמא הביא בחשבון את העובדה שהמערער לא נטל אחריות בשום שלב על נהיגתו הרשלנית. כידוע, זכותו של נאשם לנהל הליך הוכחות ולהעמיד את התביעה על ראיותיה. מאידך, בנסיבות אלה אין ולא קיימת חובה להקל בעונשו.
13. בית המשפט קמא דחה את הטענה לקיומה של רשלנות תורמת מצדה של הולכת הרגל המנוחה שחצתה בחסות האור הירוק.
14. בית המשפט קמא נתן דעתו לחלוף הזמן ולעובדה כי לא בוצעו עבירות תעבורה נלוות. עוד הביא בחשבון את קביעותיו בהכרעת הדין אשר לקיומם של מחדלי חקירה ומשמעותם.
15. לאור כל האמור נפסק כי במקרה דנן יש למקם את המערער במרכז של המתחם.

נימוקי המערער בתמצית

16. בית המשפט קמא שגה עת גזר על המערער עונש חמור יתר על המידה.
17. בית המשפט קמא שגה בקביעתו כי מדובר בנהיגה המקימה רף רשלנות גבוה. לא נסתרה הטענה לפיה המערער מכיר היטב את הצומת ומגבלותיה וכן את הסכנות האורבות לו באותה צומת ולכן בחר לפנות בקשת רחבה כדי להתרחק משפת המדרכה ולמנוע פגיעה באחרים. לכל היותר מדובר היה בהפעלת שיקול דעת לא נכון באשר לאופן הפנייה, ואין מדובר ברשלנות ברף הגבוה.
18. במקרה דנן, התקיימה רשלנות תורמת מצד הרשות המקומית בכל הנוגע לאופן הסימון ולאופן הצבת הרמזורים.
19. בית המשפט קמא טעה עת קבע מתחם ענישה רחב מדי ומחמיר מדי.



20. בהמשך לקביעה כי מתחם הענישה מתחיל ב-6 חודשי מאסר, הרי שלא היתה סיבה שלא להצמיד את העונש לרף התחתון של המתחם.
21. בפסיקה הרלוונטית מהעת האחרונה ניתן למצוא מגמת הקלה בענישה. כך למשל, קיימים מקרי גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים בהם הושתו עונשים של 6 חודשי עבודות שירות ושש שנות פסילה.
22. בית המשפט קמא שגה כשלא לקח בחשבון בגזר דינו את עובדת היות המערער אב לעשרה ילדים קטינים ומפרנסם היחיד וכן את הנסיבות האישיות כפי שפורטו בדו"ח הסוציאלי ובמסמכים הרפואיים.
23. בית המשפט קמא אף שגה עת גזר על המערער עונש פסילת רישיון נהיגה של 14 שנים תוך קביעה כי לאחר עשר שנים יהיה רשאי לנהוג ברכב פרטי או דו גלגלי בלבד.
24. המערער בן 41, אדם נורמטיבי בעל ותיק נהיגה של כ-25 שנים ועברו התעברותי אינו מכביד, בעברו שתי פסילות מאוד ישנות. כל פרנסתו ופרנסת משפחתו בת 12 נפשות היא בנהיגה ברכב כבד. הטלת עונש פסילה של 14 שנים בנהיגה ברכב כבד פירושה פגיעה כלכלית אנושה עבורם.
25. המערער מתגורר בפזורה הבדואית ובמקום מרוחק שאליו מובילה רק דרך עפר, באופן המצריך שימוש ברכב לצורך הגעה למקום העבודה.
26. המערער חזר בו מהערעור לגבי הכרעת הדין ולקח על עצמו את מלוא האחריות, לפיכך קמה הצדקה להקל בעונשו.

נימוקי המשיבה בתמצית

27. במקרה דנן לא נפל כל פגם מהותי בגזר דינו של בית המשפט קמא המצדיק את התערבות ערכאת הערעור. בסופו של יום העונש שהושת על המערער הוא מאוזן ונכון.
 28. בית המשפט קמא הקל עם המערער בשלב קביעת המתחם, עת קבע כי המתחם יחל ב-6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות, ואין כל מקום להקלה נוספת.
 29. בהכרעת הדין נקבע במפורש שהמערער לא פעל בהתאם למידת הזהירות הנדרשת ממנו, כי הרשלנות היתה מתמשכת וכי מידת רשלנותו היתה גבוהה.
- עת ביצע המערער את הפנייה בצורה לא נכונה, הוא יצר סיכון ובהמשך כלל לא פעל לצמצמו. מסרטון האירוע עולה שלמרות שהמערער הגיע למצב בו מצוי מול מעבר החציה, הוא לא בלם אלא עד שהבין שפגע במשהו. העובדה שהמערער החליט להמשיך בנסיעה, לאחר ששתי הולכות הרגל משמאל חלפו על פניו, היא נתון דרמטי המלמד על כך שהרשלנות שלו, שכאמור החלה בעת ביצוע הפנייה בצורה לא נכונה, המשיכה אף לאחר מכן ולמעשה נמשכה עד לרגע הפגיעה. המערער לא טרח בשום שלב לבחון מה קורה בחלקו הימני של מעבר החציה, במקום בו קיים מופע אור ירוק משותף, כאשר אמירת המערער לפיה הוא ביקש לבצע את הפנייה בקשת רחבה כי ביקש להתחמק מהולכי רגל, מלמדת כי הוא היה מודע לתנועת הולכי רגל במקום. לאור האמור, בצדק קבע בית המשפט קמא כי המערער התרשל במידה רבה.
30. לעניין הבקשה להקלה בעונש בשל לקיחת האחריות, יודגש כי השלב בו חזר המערער מהערעור על הכרעת הדין וביקש לראות בכך כלקיחת אחריות, הוא שלב מאוחר למדי.
 31. בניגוד לטענת המערער, לא היתה בנסיבות המקרה דנן רשלנות תורמת כלשהי מצד הרשות. מהנדס



התביעה הביע עמדתו לפיה תכנון אחר של הצומת היה עשוי לסייע בהגברת הבטיחות, אולם לא היה מונע את התאונה.

32. בסופו של יום עונש המאסר ועונש הפסילה שהוטלו על המערער הם מאוזנים ונכונים, בשים לב בין היתר לכך שהפסילה מסווגת, ובהתחשב בכך שמדובר בנהג משאית מקצוע, כאשר התאונה הרשלנית ארעה בדרכו למקום עבודתו.

דין והכרעה

33. ככלל, ערכאת הערעור אינה גוזרת מחדש את עונשו של הנאשם, אלא עליה לבחון את סבירות העונש שהוטל עליו. התערבות ערכאת הערעור בחומרת העונש שהוטל על ידי הערכאה הדיונית מצומצמת למקרים חריגים של סטייה קיצונית ממדיניות הענישה הראויה, או למצבים בהם נפלה טעות מהותית בגזר הדין (ראו: ע"פ 5316/13 **מסאלחה נ' מדינת ישראל** (9.12.2013); ע"פ 6347/12 **מדינת ישראל נ' מרה** (13.5.2013); ע"פ 9097/05 **מדינת ישראל נ' ורשילובסקי** (3.7.2006)).

34. מדיניות הענישה בעבירות של גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים ידועה היטב. העונש הראוי לנאשם שגרם בנהיגתו הרשלנית למותו של אחר הוא מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח ופסילת רישיון לתקופה ממושכת.

ענישה זו נובעת מהחשיבות שיש לייחס לערך קדושת החיים ולצורך להילחם בתאונות הדרכים, והיא מקובלת גם באותם מקרים בהם הנאשמים הם אנשים נורמטיביים.

ראו בהקשר זה את הדברים שנאמרו מפי בית המשפט העליון ברע"פ 2996/13 **ניאזוב נ' מדינת ישראל** (13.8.2014):

".....הענישה במקרי גרימת מוות ברשלנות בגדרי תאונות דרכים או תאונות אחרות היא אתגר קשה, שכן עסקינן ככלל בנאשמים נורמטיביים שמעדו והתרשלו בהיסח הדעת של רגע, וחרב עולמן של שתי משפחות; בראש וראשונה, וברמה עילאית, של משפחת הקרבן שקופדו חייו בשל רשלנות; אליה נכמר הלב. אך במרבית המקרים ישנה גם טראומה לפוגע ולמשפחתו, לא רק בשל הענישה אלא בשל המעשה, ומאמינים אנו איפוא כי הנאשמים מתייסרים אף הם, בכלל וגם בפרשה שלפנינו. כפי שאמרו זאת בתי המשפט הקודמים בתיקים אלה שלפנינו, מלאכת גזירת הדין בכגון דא קשה היא מן הרגיל, וכדברי הנשיא שמגר בר"ע 530/84 שפר נ' מדינת ישראל, פ"ד לח (4) 162, 163 "...שאנו דנים בעבירה שאינה כרוכה בפגמים מוסריים או בשחיתות, אלא ביטויה כידוע לכולנו, באופן התנהגותו של האדם הנוהג ברכב". מכל מקום, בנסיבות אלה של אבדן חיים, לעובדת מותם של הקרבנות ולקדושת חייהם נודעת חשיבות רבה בענישה".

אף בע"פ 62/09 **חדש נ' מדינת ישראל** (4.6.2009) עמד בית המשפט העליון על הקושי בגזירת דינם של מי שהורשעו בגרם מוות ברשלנות בתיקי תאונות דרכים:

"גזירת הדין בתיקי תאונות הדרכים שנסתיימו במוות, בעבירות הריגה או גרימת מוות, היא מן הקשות במטלות השיפוטיות. הטעם הוא, כי מחד גיסא, בתודעתנו



תדיר דמותו של הקרבן או הקרבנות, שגם אם לא הכרנום הם לנגד עינינו - חייהם שנקפדו, תכניותיהם שלא התגשמו, עתידם שנמחה, מהם שלא יביאו ילדים לעולם, מהם שלא יזכו לראות בשמחת ילדיהם; לצדם משפחותיהם, שיומם ולילם אינו לעולם כמקדם. ומאידך גיסא, הנאשם או הנאשמת, שכמובן מצבם שונה לחלוטין, אך גם עליהם השפיעה הטרגדיה הקשה שנגרמה בשל התנהגותם, אם ברף הנמוך יותר של גרימת מוות ברשלנות ואם ברף הגבוה ממנו, של הריגה מתוך פזיזות ואדישות. חלק גדול מהם הם אנשים ללא עבר פלילי. ראו דברי השופטת ברלינר בע"פ 3305/06 צלח נ' מדינת ישראל.. "אירוע מסוג האירוע הנוכחי הוא לעולם טרגדיה לנפגע ולפוגע גם יחד. הנהגים הפוגעים במקרים רבים הם אנשים נורמטיביים בדומה למערער שבפנינו, ושליחתם למאסר קשה במיוחד"; אך נאמר שם גם, שבמקרים מסוימים "אין ענישה אחרת שנותנת ביטוי ולו חלקי לערכם של חיי אדם, וראויים אלה שקולם יישמע דווקא משום שהיכולת לדבר נשללה מהם". כאמור, חלק מן הנאשמים הללו הם מה שקרוי "נורמטיביים", כלומר, מי שאינו בעל עבר פלילי, ולעתים גם עברו התעבורתי אינו רב".

35. בהמשך לאמור ומאחר שעבירת גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים נעברת אף על ידי אנשים נורמטיביים, נקבע בפסיקה כי בעת גזירת העונש הקונקרטי של נאשם בעבירה שכזו, לא יינתן לנסיבותיו האישיות משקל רב, וכי אמת המידה המרכזית לעניין מידת הענישה בעבירה זו תהא דרגת הרשלנות (ראו: רע"פ 1267/18 מוחמד אבו סביתאן נ' מדינת ישראל (28.2.2018); רע"פ 9909/17 דרויש נ' מדינת ישראל (1.1.2018); ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.2009)).
36. על מידת רשלנותו של המערער בעניינו עמד בית המשפט קמא בהדגישו כי המערער לא הבחין כלל במנוחה ובשום שלב לא עצר כמתחייב לפני מעבר החצייה. בית המשפט קמא הדגיש, בצדק, כי המערער הכניס עצמו "למצב מסוכן" עת נהג בכלי רכב כבד תוך ביצוע פנייה לא נכונה ונהיגה לא זהירה סמוך למעבר חצייה, וכן לא נתן דעתו כהלכה לדרך, למעבר החצייה, ולמשתמשים אחרים, ולא בדק אם קיימים הולכי רגל נוספים החוצים את הכביש, ובכך הביא להתממשות הסיכון וגרם לתאונה הקטלנית. לאור האמור, אף אנו בדעה לפיה מדובר היה ברשלנות בדרגה גבוהה, כפי שקבע בית משפט קמא.
37. אכן, המערער הוא אדם נורמטיבי, ואולם כפי שצינו לעיל, חלק ניכר מהנאשמים בעבירות של גרם מוות ברשלנות כתוצאה מתאונות דרכים הם אנשים נורמטיביים, אשר למרבה הצער בהיסח הדעת, ולא אחת בשל שיקול דעת רגעי לקוי, הביאו לתוצאה הטרגית של קיפוח חיי אדם.
38. בית המשפט קמא שקל לקולא את נסיבותיו האישיות של המערער, בהן - היותו בעל משפחה ואב לילדים קטינים, נעדר עבר פלילי ובעל עבר תעבורתי הכולל שתי פסילות ישנות יחסית. בית משפט קמא אף נתן דעתו לחלוף הזמן, וכן את העובדה כי לא ביצע עבירות תעבורה נלוות.
39. לאור כל האמור אנו סבורים כי בית המשפט קמא שקלל כהלכה את כלל השיקולים הרלוונטיים, וכי עונש המאסר שהשית על המערער אינו מצדיק את התערבותה של ערכאת הערעור.
40. לצד זאת, ובהתחשב בין היתר בנטילת האחריות מצד המערער, אף אם בשלב מאוחר - שלב הערעור, ונוכח עברו התעבורתי שאינו חמור כלל ועיקר, במיוחד עת מדובר בנהג מקצועי, נראה לנו כי ראוי הוא



להקלה מסוימת בעונש הפסילה שהוטל עליו, כך שחלף פסילה בפועל למשך 14 שנים, שחלקה יחול על כלי רכב כבד בלבד, אנו מעמידים את עונש הפסילה של המערער על 10 שנים שיחולו על כל סוגי כלי הרכב.

41. יתר רכיבי גזר הדין בתיק גמ"ר 166-07-19 יעמדו על כנם.

42. התנאים שנקבעו לעיכוב ביצוע עונש המאסר יעמדו בתוקפם עד להתייצבות המערער לנשיאת עונשו.

ניתן היום, כ' תמוז תשפ"ב, 19 יולי 2022, במעמד הצדדים.

מיכאל קרשן, שופט

יעל טויסטר ישראלי, שופטת

שמואל בורנשטיין, שופט