



עפ"ת 23303/09/20 - מוסטפא אבו ליל נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

עפ"ת 23303-09-20 אבו ליל נ' מדינת ישראל

בפני כבוד השופט מאזן דאוד
מערער מוסטפא אבו ליל
נגד מדינת ישראל
משיבה

פסק דין

1. בפניי ערעור על גזר דינו של בית משפט השלום לתעבורה בעכו, שניתן ביום 11.8.20, מפי כב' השופטת א' טפטה - גרדי, במסגרתו נגזרו על המערער חודשיים מאסר על תנאי למשך 3 שנים, והתנאי שלא יעבור עבירה של נהיגה ללא רישיון נהיגה או נהיגה בזמן פסילה, פסילה בפועל למשך 10 חודשים, פסילה על תנאי למשך 3 חודשים, קנס בסך 1,200 ₪ והתחייבות כספית ע"ס 2,500 ₪ למשך שנתיים.

ההליכים בבית משפט קמא:

2. כנגד המערער הוגש כתב אישום בבית משפט לתעבורה בעכו בגין נהיגה בזמן פסילה, עבירה לפי סעיף 67 לפקודת התעבורה (נוסח חדש) התשכ"א - 1961 (להלן: "**פקודת התעבורה**"), נהיגה ברכב ללא תעודת ביטוח בתוקף, עבירה לפי סעיף 2(א) לפקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש) התש"ל - 1970 ושימוש בטלפון בעת שהרכב נע שלא באמצעות מיקרופון המותקן ברכב, עבירה לפי תקנה 28(ב) לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961 (להלן: "**תקנות התעבורה**").

3. בעובדות כתב האישום נטען כי בתאריך 4.5.16 בשעה 8:00 ו/או בסמוך לכך, נהג המערער ברכב מסוג משאית בצומת נחף. המערער נהג ברכב כאשר הודע לו כי הוא פסול מנהיגה על ידי משרד הרישוי מיום 9.9.15 למשך 3 חודשים, באותה עת נהג המערער ברכב כשאין לו תעודת ביטוח בת תוקף המכסה את השימוש ברכב ובאותה עת נהג ברכב כשהוא מחזיק בידו מכשיר טלפון נייד.

4. בבית משפט קמא, הודה המערער במיוחס לו והורשע עפ"י הודאתו בעבירות של נהיגה בזמן פסילה, שימוש בטלפון בעת שהרכב נע שלא באמצעות מיקרופון המותקן ברכב, ונהיגה ללא תעודת ביטוח בתוקף.

5. בגזר דינו, ציין בית משפט קמא, שנהיגה בזמן פסילה היא מבין העבירות החמורות ביותר וכי התנהגות המערער משקפת זלזול בהוראות החוק, ומהווה סכנה ממשית לשלום הציבור. זאת ועוד, הדגיש בית



משפט קמא כי לעבירה של נהיגה בזמן פסילה מתלוות עבירות של שימוש בטלפון בעת נהיגה וכן נהיגה ללא תעודת ביטוח בתוקף, עבירות נלוות אלו מלמדות שנסיבות ביצוע העבירה הן חמורות אף יותר.

6. בית משפט קמא קבע שמתחם הענישה בעבירות של נהיגה בפסילה יכול לנוע ממאסר מותנה, בנסיבות מקלות (נהיגה בפסילה בפעם הראשונה ועבר תעבורתי שאינו מכביד, או סיכויי שיקום ברורים), ועד שנת מאסר בפועל, במקרה שמדובר בעבירה חוזרת ונשנית או עבר תעבורתי מכביד. באשר לרכיב הפסילה קבע בית משפט קמא מתחם עונש בן 6 חודשים, ברף התחתון, ועד 5 שנים ברף העליון, לצד רכיבי ענישה נוספים.

7. בבוא בית המשפט לקבוע את העונש הראוי בגדרי המתחם, הוא ציין בצד החומרה את העובדה כי המערער נהג בזמן פסילה ברכב כבד, הדורש זהירות מוגברת, ביצוע עבירות נוספות בעת הנהיגה בזמן פסילה ועברו בתחום התעבורה שכלל תאונת דרכים.

8. מנגד, בית משפט קמא שקל לקולא הודאת המערער, חלוף הזמן ממועד ביצוע העבירה וכן נסיבותיו האישיות. נתונים אלו הביאו את בית משפט קמא שלא למצות את מלוא חומרת הדין עם המערער ונמנע מהטלת עונש מאסר בפועל. בית משפט קמא השית על המערער, כאמור לעיל את העונשים הבאים:

א. מאסר למשך חודשיים על תנאי והתנאי למשך 3 שנים.

ב. פסילה מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 10 חודשים.

ג. פסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה למשך 3 חודשים, על תנאי וזאת למשך 3 שנים.

ד. קנס ע"ס 1,200 ₪.

ה. התחייבות כספית ע"ס 2,500 ₪.

9. המערער לא רווה נחת מפסק דינו של בית משפט קמא והגיש את הערעור שלפניי. במסגרת הערעור, מלין המערער על חומרת העונש שהושת עליו. המערער טוען שבית משפט קמא שגה כאשר קבע מתחם ענישה שאינו הולם את העבירות שהורשע בהן המערער, ובפרט ברכיב הפסילה בפועל וקבע מתחם עונש קיצוני ביותר. המערער טוען כי מתחם הענישה הראוי לעבירות בהן הורשע המערער הינו בין 0 עד 11 חודשי פסילה בפועל וזאת בפרט כאשר המחוקק לא קבע פסילת מינימום בנדון.

10. המערער מוסיף וטוען, שבית משפט קמא לא התחשב בעובדה כי מדובר בפסילת רישיון נהיגה על ידי משרד הרישוי, וכי יש מקום לדרג את פסילת הרישיון לפי החומרה כאשר פסילה על ידי משרד הרישוי



נמצאת בתחתית סולם החומרה ולאחריה פסילה על ידי קצין משטרה ובמדרג העליון פסילה על ידי בית המשפט. דירוג זה, היה מקובל במערך התביעות במשך תקופה ממושכת, מדרג זה לא השתקף בגזירת העונש על ידי בית משפט קמא.

11. בית משפט קמא בעת גזירת העונש על הנאשם לא נתן משקל מספיק לנסיבותיו האישיות ולעובדה שמדובר בעבירה ראשונה של נהיגה בזמן פסילה; עוד לא ניתן משקל מספיק לחלוף הזמן מאז ביצוע העבירה, לו ניתן להם המשקל המספיק היה על בית המשפט להסתפק בעונש פסילה מינימלי וכן להימנע מהטלת מאסר על תנאי.

12. לאור כל האמור, סבור המערער, שבית משפט קמא סטה ממתחם הענישה ההולם, השית עליו עונש חמור מן המקובל. על כן, נדרשת התערבותו של בית המשפט זה בעונש שהוטל וביטול פסילת הרישיון ו/או לחלופין לקצרה משמעותית וכן לבטל את המאסר על תנאי.

13. מנגד, המשיבה סבורה שאין כל עילה להתערב בגזר דינו של בית משפט קמא. בית משפט קמא בגזר דין מנומק השית עונש סביר, שקל את כל השיקולים וגזר עונש המתיישב עם הענישה הנהוגה, ואין בעונש שהושת כדי ללמד שמדובר בעונש חריג בהתחשב בכל הנסיבות לרבות עברו.

הכרעה;

14. בראשית הדברים, ראוי להפנות להלכה המושרשת לפיה, ערכאת הערעור לא תתערב בעונש הנגזר על ידי הערכאה הדיונית אלא במקרים חריגים בהם סתה הערכאה הדיונית באורח קיצוני מרמת הענישה המקובלת בנסיבות דומות או כאשר מדובר בטעות של ממש שנפלה בגזר דינו של בית משפט קמא (ראו לדוגמא: ע"פ 7190/15 **מדינת ישראל נ' סלוצקי** (5.7.16) ע"פ 9097/05 **מדינת ישראל נ' ורשילובסקי** (3.7.2006)).

15. אי לכך השאלה העומדת להכרעה בפניי, הינה אם חרג בית משפט קמא ממדיניות הענישה המקובלת והנהוגה בנסיבות דומות, במידה המצדיקה התערבות ערכאת הערעור, אם לאו.

לאחר שבחנתי טענות הצדדים ושקלתי את כלל הנסיבות, באתי לידי מסקנה כי העונש שהוטל על המערער במקרה דנן לא חרג מהנהוג באותן נסיבות, לא כל שכן במידה המצדיקה התערבות ערכאת הערעור.

16. אין צורך להכביר במילים לגבי חומרת העבירה של נהיגה בזמן פסילה. . אין צורך להכביר במילים



באשר לחומרת העבירות שבפנינו המגלמות בחובן סיכון פוטנציאלי לכלל המשתמשים בדרך, כמו גם זלזול במערכת החוק והמשפט במדינת ישראל. להמחשת האמור לעיל יפים הדברים הבאים, כפי שנאמרו ברע"פ 3878/05 **יעקב בנגוזי נ' מדינת ישראל** (26.05.2005):

"העבירה אותה עבר המבקש היא חמורה ויש לבטא את חומרתה בענישה מרתיעה. נהיגה בכבישי הארץ בזמן פסילת רישיון טומנת בחובה סיכונים רבים לביטחונם של נוסעים ברכב והולכי רגל. יתר על כן, ולא פחות מכך, היא משקפת התייחסות של ביזוי החוק וצווי בית המשפט. עניינו של המבקש חמור פי כמה, נוכח העובדה שנהיגתו במצב של פסילת רישיון נעשתה בעת שהיה תלוי נגדו מאסר על תנאי של 12 חודשים בגין עבירה קודמת של נהיגה בזמן פסילת רישיון. בנסיבות אלה, אין צורך בחיזוק נוסף למסקנה המתבקשת כי מדובר במערער המזלזל זלזול עמוק בחוק, בצווי בית המשפט, ובחובתו הבסיסית לקיים את הכללים שהחברה קבעה להבטחת חייהם ושלומם של בני הציבור".

17. לא מצאתי כי בית משפט קמא טעה בקביעת מתחם העונש ההולם שכן הענישה המקובלת לעבירה של נהיגה בזמן פסילה חייבת לבטא את משקלם של הערכים המוגנים שהופרו וכן להעביר מסר תקיף ומרתיע מפני ביצועה. מעיון בפסיקה שסקר אותה בית משפט קמא בגזר דינו וכן מפסיקה אחרת, מתחם העונש שנקבע ע"י בית משפט קמא בכל הרכיבים הינו מתחם הולם את הערכים המוגנים, נסיבות ביצוע העבירה, ולא מצאתי כי בית משפט קמא נקלע לכלל טעות בקביעת מתחם העונש.

18. טענתו של המערער לפיה קיים, מדרג חומרה בין פסילת רישיון על ידי משרד הרישוי לבין פסילה על ידי בית המשפט, אין לה כל בסיס. אין בידי לקבל טיעון זה, נהיגה בזמן פסילה היא נהיגה בזמן פסילה ולא משנה מי הגורם שהטיל את הפסילה. המערער הודה בעובדות כתב האישום, ועל פיו, המערער הודע לו כי הוא פסול מנהיגה ביום 9.9.15, עובדה זו מלמדת כי המערער היה מודע היטב לפסילה, ולחובתו על פי דין להימנע מנהיגה בתקופה זו, אך המערער בחר לזלזל בהוראות הדין, ואיני רואה עין בעין, עם הסניגור המלומד, את ההבדל הנטען לפיו קיימת חומרה פחותה כאשר הפסילה הוטלה על ידי משרד הרישוי.

19. לא הוכח בפני בית משפט קמא וגם לא בפנינו נהוג לפיו מערך התביעות הבחין בין פסילה על ידי משרד הרישוי לבין פסילה על ידי בית המשפט, טענה זו נטענה ללא כל תימוכין, ככל שקיים הבדל, ההבדל **נוגע לרמת המודעות ביחס לקיומה של הפסילה**, נתון זה יש לבחון אותו בבירור ראיות אך מקום שבו המערער הודה שהוא מודע לקיומה של הפסילה על ידי רשות הרישוי, אין כל הבדל בחומרת ביצוע העבירה הנובע מזהות המקור שהטיל את הפסילה.

20. אני סבור כי בית המשפט קמא הוציא תחת ידו פסק דין מנומק, שקול ואף התחשב בעובדה שמדובר בעבירה ראשונה מסוגה ולא מיצה את מלוא חומרת הדין והסתפק בהטלת מאסר על תנאי ורכיבי



ענישה נוספים.

21. בית משפט קמא איזן כיאות בגזר הדין בין השיקולים השונים ואף נתן דעתו, בין היתר, לנסיבותיו האישיות ולהודאתו בעובדות כתב האישום. עונש המאסר על תנאי והפסילה בפועל למשך 10 חודשים בצירוף רכיבי ענישה נוספים, אינו חמור כלל ועיקר.

22. על כן, הערעור נדחה.

ניתן היום, ט' חשוון תשפ"א, 27 אוקטובר 2020, בהעדר הצדדים.