



עפ"ת 25754/03/21 - שלמה שלומי נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

עפ"ת 25754-03-21 שלומי נ' מדינת ישראל
תיק חיצוני: 513994/2015

24/05/2021

בפני	כבוד השופט מאזן דאוד
המערער	שלמה שלומי
נגד	
המשיבה	מדינת ישראל

פסק דין

מבוא:

1. בפני ערעור על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה בחיפה (להלן: "בית המשפט לתעבורה"), שניתן ע"י כב' השופטת רונה פרסון, בתיק ת"ד 8087-01-16.

הכרעת הדין ניתנה ביום 09.12.19 וגזר הדין ניתן ביום 25.1.21.

2. הערעור מופנה כנגד הכרעת הדין ולחילופין כנגד גזר הדין.

ההליך בבית המשפט לתעבורה:

3. המערער הובא לדין בבית המשפט לתעבורה בגין העבירות הבאות:

עבירה של הובלת מטען שאינו מחוזק היטב, לפי תקנה 85(א)(4) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "התקנות"); עבירה של נהיגה רשלנית, לפי סעיפים 62(2) ו- 38(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961, (להלן: "הפקודה"); עבירה של התנהגות שגרמה נזק לרכוש וחבלה של ממש לגוף, לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות ביחד עם סעיף 38(3) לפקודה; עבירה של נהיגה ללא ביטוח, לפי סעיף 2א לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], תש"ל-1970; וכן עבירה של נהיגה ברכב שתוקף רישיונו פקע מעל ששה חודשים, לפי סעיף 2 לפקודה.



4. בכתב האישום נטען, כי בתאריך 26.11.15 סמוך לשעה 09:55, נהג המערער רכב משא מסוג פיג'ו (להלן: "רכב המערער"), עם גרור (להלן: "הגרור", "הנגרר" או "העגלה"), בכביש מספר 22 מכיוון כללי עכו לכיוון חיפה והגיע מול מעבר חירם, כשהוא נוסע בנתיב השמאלי מתוך שני נתיבים.

הכביש במקום הוא דו מסלולי מופרד על ידי שטח הפרדה בנוי, דו נתיבי, כביש תקין, ראות טובה, שדה ראייה פתוח לפנים למרחק 200 מטר. אותה עת, במקום הנ"ל מאחורי רכב המערער נסע אופנוע מסוג סאן יאנג (להלן: "האופנוע"), נהוג בידי אלדד אברג'יל ואילו אחרי האופנוע נסע רכב משא מסוג פיג'ו (להלן: "הפיג'ו המסחרי") נהוג בידי חיים כהן ואחריו נסע רכב פרטי מסוג סובארו (להלן: "הסובארו") נהוג בידי אדי אסולין.

5. עוד נטען בכתב האישום, כי המערער נהג רכבו ברשלנות, בכך שלא קשר היטב את ארונות העץ שהוביל על הנגרר, ובשל כך במהלך הנסיעה אחד הארונות עף מהנגרר. המערער, בעת שהבחין בארון שנפל לכביש, בלם באופן פתאומי, נהג האופנוע סטה ימינה על מנת למנוע התנגשות ברכב המערער, נתקל בארונות העץ, ובעגלה שקיבלה סטייה, והתנגש בעגלה. נהג רכב הפיג'ו המסחרי בלם בלימת חירום ורכב הסובארו שהגיע מאחוריו התנגש בחלק האחורי של הפיג'ו המסחרי (להלן: "התאונה").

6. כתוצאה מהתאונה נחבלו בגופם ונזקקו לטיפול רפואי נהגי הרכבים המעורבים ונוסע ולנהג האופנוע נגרמו חבלות של ממש. כמו כן, נגרם נזק לכלי הרכב המעורבים.

7. באותו מעמד נהג המערער ללא ביטוח ורישיון רכב תקף לגרור.

8. המערער כפר בעובדות כתב האישום והתיק נקבע לשמיעת ראיות.

9. בית המשפט לתעבורה שמע את ראיות הצדדים, סקר את העדויות לרבות עדות בוחן התנועה, עיין במוצגים ובחן טענות הצדדים, הגיע לכלל מסקנה לפיה עובדות כתב האישום הוכחו מעבר לכל ספק סביר, והרשיע את המערער בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום, לרבות בעבירות של נהיגה ללא ביטוח וללא רישיון רכב לנגרר, עבירות בהן הודה המערער.

10. בית המשפט לתעבורה התרשם כי עדותו של המערער בלתי מהימנה וכי נפלו סתירות בחקירתו הנגדית. בית המשפט לתעבורה לא קיבל את גרסת המערער שלפיה בלם באיטיות באופן שבו הרכב והעגלה עמדו בצמוד למעקה השמאלי, וכי העגלה נזרקה ימינה לתוך הנתיב כתוצאה מפגיעת האופנוע.

בית המשפט לתעבורה קבע כי גרסה זו עומדת בניגוד לעדותו של חיים כהן - נהג הפיג'ו המסחרי, שנמצאה מהימנה בעיניו ואשר הבחין בתאונה שהתרחשה לפניו ואף מנוגדת לממצאי הבוחן ומסקנותיו.



11. בית המשפט לתעבורה התרשם מעדותו של הבוחן וקבע כי היא מהימנה ומשכנעת. עוד קבע כי "הבוחן ביצע עבודתו נאמנה וכי עדותו מקצועית ומבוססת. יתרה מכך, גם אם נפלו מחדלים בעבודת הבוחן, הרי שלא מדובר במחדלים היורדים לשורשו של הליך ואשר מובילים לקיפוח הגנתו של הנאשם"

12. כאן המקום לציין כי לעניין סדר הנסיעה המקורי לפני התאונה, הסביר הבוחן בחקירתו הנגדית שבכל מקרה, אין שינוי במסקנתו הסופית ולפיה האחריות לתאונה מוטלת על המערער אשר לא קשר את המטען בנגרר.

13. על יסוד הקביעות העובדתיות הרשיע בית המשפט לתעבורה את המערער בעבירות המיוחדות לו בכתב האישום וגזר עליו:

מאסר בפועל לתקופה של 60 יום אשר ירוצה בדרך של עבודת שירות; פסילה בפועל של 28 חודשים בפועל בניכוי 60 ימי פסילה מנהלית; מאסר מותנה לתקופה של 3 חודשים למשך 3 שנים שלא יעבור עבירה של נהיגה בזמן פסילה לפי סעיף 67 לפקודה ויורשע בגינה; פסילה על תנאי לתקופה של 4 חודשים למשך 3 שנים שלא יעבור אותה עבירה שעליה הורשע או אחת העבירות המפורטות בתוספת הראשונה או בתוספת השנייה לפקודה ויורשע בגינה; תשלום קנס בסך 2,500; ופיצוי לנפגע בסך 2,000.

14. אביא להלן את טענות הצדדים.

טענות המערער:

15. עיקר הערעור מופנה כנגד קביעת בית המשפט לתעבורה בסוגיה של קשר סיבתי בין התנהגות המערער לבין התאונה ואחריותו להתרחשותה.

16. לטעמו של המערער, בית המשפט לתעבורה שגה בקביעותיו כאשר:

(-) קבע כי אין בתיאור סדר נסיעת כלי הרכב כדי לסייע להגנה וכדי לנתק את אחריותו של המערער להתרחשות התאונה. לטענת המערער סדר נסיעת הרכבים הוא חיוני להכרעה בדבר אחריות המערער.

(-) נסמך אך ורק על עדותו של הבוחן בקביעת הקשר הסיבתי.



- (-) לא דן בשאלת הקשר הסיבתי המשפטי והסתפק בקביעה כי תרחיש התאונה הוא תרחיש סביר שחוסה תחת חובת הציפיה של הנהג הסביר וכי גם אם נהג הסובארו ונהג האופנוע נהגו ברשלנות ולא שמרו מרחק, הרי אין בכך כדי לנתק את הקשר הסיבתי כי היה על המערער לצפות גם נהגים שלא ישמרו על מרחק.
- (-) לא נתן משקל לעובדה כי נהג הסובארו אשר נסע לפני נהג האופנוע, לא שמר מרחק.
- (-) קיבל את גרסת נהג האופנוע כי שמר מרחק נכון ובקביעתו כי המערער בלם בפתאומיות. לטענת המערער, אף אחד מהעדים לא תיאר בלימת חירום של המערער.
- (-) קבע כי עדות המערער אינה מהימנה ונפלו בה סתירות, מבלי לפרט ולו סתירה אחת.
- (-) דחה את מסקנות מומחה ההגנה על אף שעדותו לא נסתרה בחקירה נגדית. לטענת המערער, בית המשפט לתעבורה העדיף את טענתו הלא מנומקת של הבוחן בדבר אופן עצירת הנגרר, על אף שהבוחן ראה את הנגרר רק לאחר שהאופנוע כבר התנגש בו, כאשר אף הבוחן מסכים כי האופנוע החליק מתחת לנגרר והרים אותו באוויר.
- (-) נמנע מלדון במידת אחריותם של נהג הסובארו ושל נהג האופנוע לתאונה והיה ראוי לבחון את רשלנותם התורמת של הנהגים האלה לתאונה.

17. בטיעוניו בפניי הדגיש המערער כי בכתב האישום נפלה טעות חמורה בסדר נסיעת הרכבים, שנשמך על קביעת הבוחן (שלפיה: רכב המערער, אחריו האופנוע, אחריו הפיג'ו המסחרי ואחריו הסובארו) ואילו במהלך ניהול ההוכחות התברר כי הסדר היה אחר (רכב המערער ראשון, אחריו היה פיג'ו מסחרי שנעצר במרחק 11.6 מ"ר ואחריו היה הסובארי והאופנוע היה אחרון). לטענת המערער, אילו הסדר היה ידוע מראש לבוחן התנועה כאשר כתב את מסקנותיו, הרי שכלל לא היה מוגש כתב אישום על העבירות של גרימת נזק.

18. המערער לא חלק על קיומו של הקשר הסיבתי העובדתי בענייננו (נפילת הארזית מהנגרר), אך חלק על קיומו של הקשר הסיבתי המשפטי. המערער ציין כי המבחן העיקרי לקיומו של קשר סיבתי משפטי הוא מבחן "הצפיות הסבירה" במסגרתו על המאשימה להוכיח כי המערער יכול היה לצפות באורח סביר את התוצאה (מבחן אובייקטיבי) וכי הוא צריך היה לצפות אותה (מבחן נורמטיבי) וכי הצפיות צריכה להתייחס לא רק לאפשרות של עצם התרחשות התוצאה אלא גם לאופן התרחשותה. המערער ציין כי אף אם נסכים כי הוא יכול וצריך היה לצפות כי תגרם תאונה במקרה שאחד הארזות ייפול על הכביש, האם צריך היה עליו או יכול היה לצפות כי למרות שהרכב שאחריו יצליח לעצור, רכבים שאחריו לא ישמרו מרחק ולא יצליחו לעצור? האם יכול או צריך היה לצפות שנהג שקיבל רישיון חדש לא ישמור



מרחק, יחליט לא לעצור, למרות שראה את הרכב שלפניו בולם ובסופו של יום יתנגש בנגרר?, לטענתו של המערער התשובות לשאלות האלו הן בשלילה.

19. לטענתו, בנקודה שרכב הסובארו לא שמר מרחק ופגע ברכב הפיג'ו שלפניו מתנתק הקשר הסיבתי העובדתי וכאן נכנס הקשר הסיבתי המשפטי שהיה על בית המשפט להכילו.

20. לחילופין, טען המערער כנגד חומרת העונש וציין כי התסקיר היה חיובי בעיקרו, אך משבחר המערער לעמוד על חפותו אף לאחר הרשעה, אז ציין שירות המבחן כי המערער מתקשה לקבל אחריות אמתית ומנסה להקטין את חלקו ולכן המליץ על עונש אשר יבהיר למערער את חומרת מעשיו.

21. עוד ציין המערער כי בית המשפט לתעבורה קבע מתחם ענישה הכולל פסילה בפועל שבין 6 עד 48 חודשים, פסילה על תנאי, קנס ועונשים נוספים לרבות מאסר מותנה ומאסר בפועל, אך לא קבע כלל מתחם ענישה לרכיב המאסר.

22. לטענת המערער, בית המשפט לתעבורה לא התחשב בנסיבותיו ובהשפעה הקשה שהיתה לתאונה ולהליך על חייו.

23. אשר על כן, ביקש המערער לזכות אותו מהאחריות להתרחשות התאונה. למצער, ביקש לקבוע כי נהג הסובארו ונהג האופנוע לא שמרו מרחק ונהגו ברשלנות, אף אם התנהגותם לא גרמה לניתוק מוחלט של הקשר הסיבתי המשפטי. לחילופין, ביקש המערער לבטל את רכיב המאסר ולקצר בתקופת הפסילה.

טענות המשיבה:

24. מנגד ביקשה המשיבה לדחות את הערעור הן ביחס להכרעת הדין והן ביחס לגזר הדין.

25. ביחס להכרעת הדין ציינה המשיבה כי מה שמגבש את הקשר הסיבתי העובדתי והמשפטי זה העובדה שהמערער חסם את הכביש באופן כמעט מלא ובאופן פתאומי ולעניין זה הפנתה המשיבה לתרשים הבוחן בתמונות הזירה (ת/3 ובת/14). לטעמה, סיטואציה הזו היתה מפתיעה עבור הנהגים שבאו בעקבות המערער והיא שגרמה לתאונה.

26. המשיבה ציינה כי העדים עמדו על כך שגם הנפילה של הארונית וגם הבלימה התרחשו שניות ספורות לפני התאונה, כולל המערער עצמו.



27. לטענת המשיבה, רשלנות המערער התבטאה לא רק בכך שנסע עם מטען לא מחוזק אלא בכך שבלם בנתיב תחבורה מרכזי ומהיר באופן פתאומי ובאופן שהנגרר חסם את הנתיב הכללי.
28. לדעת המשיבה, הכרעת הדין מנומקת ומבוססת על ראיות שהוצגו בפני בית המשפט לתעבורה ועל התרשמות מהעדים ואין מקום להתערב בה.
29. לטענת המשיבה, גם בהנחה שהיתה רשלנות מצד נהגים אחרים, דבר שלא הוכח, הרי זה לא גורע מאחריותו של המערער להתרחשות התאונה.
30. ביחס לגזר הדין, ציינה המשיבה כי העונש ראוי ומאוזן ואף נוטה לקולא.
31. המשיבה ציינה כי המערער לא התמודד בערעורו עם הנזק הכבד שנגרם לנפגע - נהג האופנוע ועם הכאב והסבל שהיו מנת חלקו בעקבות התאונה.
32. עוד ציינה המשיבה כי התסקיר היה שלילי וכי גם שזכותו של המערער להמשיך ולטעון לחפותו ולהעדר אחריות כלפי אותה תאונה, אך הוא איננו זכאי לאותה הקלה שזוכים לה מי שלוקחים אחריות ומביעים חרטה.

דין והכרעה בערעור:

33. המערער הורשע, לאחר שמיעת ראיות בתיק, בגרימת תאונת דרכים עקב הובלת מטען שאינו מחוזק היטב, נהיגה ברשלנות, נהיגה ללא ביטוח, נהיגה ללא רישיון רכב תקף והתנהגות הגורמת חבלה של ממש לגוף ונזק לרכוש.
34. לאחר שעיינתי בהודעת הערעור, בהכרעת הדין של בית המשפט לתעבורה, בחומר הראיות ושמעתי את טענות הצדדים אני מחליט לדחות את הערעור על הכרעת הדין ולהלן נימוקיי.
35. כפי שהבאתי לעיל בית המשפט לתעבורה השתית את הכרעתו עפ"י התרשמותו הבלתי אמצעית ועל יסוד הראיות האחרות קבע את העובדות בהן התרחשה התאונה.
36. כלל ידוע שביחס לממצאי העובדה והמהימנות, ערכאת הערעור אינה נוהגת להתערב בהן והיא תעשה זאת רק במקרים נדירים ומיוחדים - לעניין זה ראו ע"פ 7282/08 **עיסאם אבו עמרה נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 13.1.10); ע"פ 2056/09 **פלוני נגד מ"י** (ניתן ביום 27.5.09); ע"פ 7401/07 **מדינת**



ישראל נ' פלוני, (ניתן ביום 31.7.08); ע"פ 1353/07 **מחאמיד נגד מדינת ישראל**, (ניתן ביום 17.3.08); ע"פ 2132/04 **קייס נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 28.5.07); ע"פ 9216/03 **אלרז נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 16.1.06).

37. לטעמי, ההלכה הנ"ל ישימה בעניינו של המערער ועל פיה יש לנהוג ביחס להכרעת דינו של בית המשפט לתעבורה.

38. רוב טענות המערער מופנות כנגד התרשמותו של בית המשפט לתעבורה מהעדים ומסקנותיו באשר לעובדות, כאשר אין זו דרכה של ערכאת הערעור להתערב בממצאי העובדה והמהימנות של הערכאה הדיונית, הנהנית מיתרון לנוכח התרשמותה הבלתי אמצעית מהעדויות.

39. המערער לא הצביע על פגם או טעות בולטים שיצדיקו התערבות במסגרת הערעור, כמו למשל, ממצאים שאינם עומדים במבחן ההיגיון ושיש לראותם כמופרכים, או מקום שאין לעובדות שנקבעו בסיס נאות בחומר הראיות - ראו לעניין זה ע"פ 117/00 **מדינת ישראל נ' פלוני**, פ"ד נד(4) 408, פסקה 28 (4.5.00).

40. ראוי לציין כי כעולה מעובדות כתב האישום שהוכחו בפני בית המשפט לתעבורה מעבר לכל ספק סביר, המערער נהג ברשלנות בכך שלא קשר היטב את ארונות העץ ובשל כך במהלך הנסיעה הארון עף מהגג, כאשר אין חולק על עצם נפילת הארון. המערער שהבחין בארון שנפל בכביש, בלם באופן פתאומי, נהג האופנוע סטה ימינה על מנת למנוע התנגשות ברכב המערער, ואז נתקל בארון העץ ובעגלה שקיבלה סטייה והוא התנגש בעגלה. נהג רכב הפיג'ו בלם בלימת חירום ורכב הסובארו התנגש בחלק האחורי של רכב הפיג'ו.

41. לא מצאתי מקום להתערב בקביעותי ובמסקנותי של בית המשפט לתעבורה, שלפיהן האחריות לתאונה רובצת על המערער שלא קשר את המטען היטב.

42. יתרה מזו, כאשר מדובר בעבירה של נהיגה ברשלנות לפי סעי' 62 (2) לפקודה ונהיגה הגורמת נזק וחבלה לגוף לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות, כאשר היסוד הנפשי הינו רשלנות, הרי:

"התערבותו של גורם זר, המשתלב לתוך מעשה הרשלנות המקורי או בא אחריו, ואשר נוטל חלק ביצירת הנזק, אין בה כשלעצמה כדי לפטור את גורם הנזק הראשוני מן האחריות... עולה כי כדי לקבוע אם מוצדק לראות במעשה הרשלנות המקורי, מבחינה משפטית, משום סיבה לתאונה, עלינו לשאול את עצמנו אם מעשהו או מחדלו של הגורם המתערב -
- בין אם הוא צד שלישי ובין אם הוא הניזוק עצמו
היה בגדרה ציפיות הסבירה אשר על גורם מעשה הרשלנות המקורי, חובה היה, לחזותו" - ראו ע"פ 402/75



אלגביש נ' מדינת ישראל פ"ד ל(2) 561, 574).

ראו גם רע"פ 7468/07 מרים לוקשינסקי נ' מדינת ישראל, פס' 39 (19.3.12), שם נקבע כי:

"כידוע, גם רשלנות חמורה מצדו של הנפגע איננה מספיקה לנתק באופן אוטומטי את הקשר הסיבתי המשפטי בין המעשה לבין התוצאה, והשאלה היא לעולם שאלת גדרה של חובת הצפיות הראויה..."

זאת ועוד כאשר מדובר בחפץ מסוכן - כמו בענייננו נפילת הארונית בכביש שמהווה מכשול לרכבים אחרים:

"מידת האחריות של הגורם הראשון חמורה יותר. .. לגבי חפץ כזה דין הוא, שרואים את הקשר הסיבתי בין הגורם הראשון ובין תוצאת הנזק כנמשך, על-אף התערבותו של הגורם החדש, אם לא ידע המתערב, הגורם החדש, עת התערב, מה סכנה נשקפת ממעשיו, ואף לא חייב היה לדעת. .." - ע"א 704/71 זכאריה אנבריה נגד דוד, פ"ד כו(1) 743.

43. במקרה דנן, המערער יכול וצריך היה לצפות כי במידה ולא יקשור היטב את המטען, המטען עלול ליפול לכביש ולהוות מכשול לרכבים אחרים, לרבות רכבים שלא ישמרו מרחק ולא יספיקו לבלום בזמן ולגרום לתאונה. על כן, גם לו היה נקבע כי רוכב האופנוע ונהג הסובארו לא שמרו מרחק ונהגו ברשלנות, הדבר לא מוביל להסרת האחריות מהמערער, אלא לכל היותר להתחשבות בקביעת העונש ההולם בנסיבות העניין.

44. על כן, לא מצאתי מקום להתערב בהכרעת דינו של בית המשפט לתעבורה ואני מחליט לדחות את הערעור ככל שהוא מופנה כנגד הכרעת הדין.

דין בערעור על העונש:

45. לאחר שעיינתי בגזר הדין של בית משפט לתעבורה, בחנתי את נסיבות העבירות שיוחסו למערער, את התוצאות של התאונה ובמיוחד הפגיעה בנהג האופנוע, את תסקיר שירות המבחן, עיינתי בפסיקה שהגישו הצדדים ובפסיקה נוספת, ושמעתי את טענותיהם, אני מחליט לקבל את הערעור על חומרת העונש במובן זה שאני מחליט לבטל את רכיב המאסר בפועל (60 ימים בעבודות שירות).

46. בהגיעי לתוצאה הנ"ל לא נעלמה מעיני ההלכה הקובעת כי ערכאת הערעור תמעיט להתערב בעונש שהטילה הערכאה הדיונית, למעט מקרים חריגים ויוצאי דופן שבהם הוטל עונש החורג באופן קיצוני מרמת הענישה המקובלת במקרים דומים - לענין זה ראו ע"פ 6681/09 אלחטיב נ' מדינת ישראל (ניתן ביום 13.1.10); ע"פ 8704/08 הייב נ' מדינת ישראל (ניתנה ביום 23.4.09); ע"פ 3091/08



טרייגר נ' מדינת ישראל (ניתן ביום 29.1.09), ע"פ 7563/08 **אבו סביח נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 4.3.09), ע"פ 7439/08 **פלוגי נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 4.3.09), וע"פ 9097/05 **מדינת ישראל נ' ורשילובסקי** (ניתן ביום 3.7.06).

47. בענייננו, אין להתעלם מכך שבתסקיר העריך שירות המבחן כי קיים סיכון נמוך להישנות התנהגות דומה מצד המערער בעתיד. מה גם, בפני שירות המבחן, המערער הביע חרטה על התנהגותו אם כי התקשה לשאת באחריות למעורבותו בתאונה ונטה להשליך את האחריות לה על גורמים חיצוניים. יחד עם זאת, בטיעוניו לעונש בפני בית המשפט לתעבורה הביע המערער חרטה אודות גרימת התאונה ותוצאותיה, והביע צער על הפגיעות שנגרמו לנפגע, ובית המשפט לתעבורה התרשם כי מדובר בחרטה כנה ואמיתית.

48. המדובר באדם מן הישוב, בעל משפחה וללא עבר פלילי. אשר לעברו התעבורתי, אציין כי אומנם לחובתו 37 הרשעות קודמות, אך רובן עבירות של ברירת קנס, כאשר המערער לא היה מעורב בתאונות דרכים נוספת. מה גם, המדובר במערער יליד 1976 שנוהג בכבישים משנת 1993.

49. אשר לעונש המאסר בפועל, אציין כי בית המשפט לתעבורה לא קבע מתחם ענישה בעניין והסתפק בקביעת מתחם ענישה לרכב הפסילה בפועל לצד ענישה נלווית הכוללת, בין היתר, מאסר בפועל, כך לגישת בית משפט לתעבורה. זאת ועוד ראוי לציין כי כעולה מסעיף 62(2) לפקודה, שבו הורשע המערער, העונש שנקבע לצד העבירה של נהיגה ברשלנות הינו "**מאסר שנתיים או קנס**", ובעניינו הטיל בית המשפט לתעבורה על המערער עונש של קנס, פסילה בפועל 28 חודשים (כאשר הפסילה המינימאלית הקבועה בחוק הינה 3 חודשים - 38(2) לפקודת התעבורה), פסילה מותנת של 4 חודשים למשך 3 שנים, מאסר מותנה של 3 חודשים למשך 3 שנים. לצד כל אלה, הטיל גם מאסר בפועל של 60 יום שירוצה בעבודות שירות.

50. בחנתי את הפסיקה המקובלת בבתי משפט לתעבורה, וניתן לומר כי לא מצאתי מקרים דומים שבהם הוטל עונש מאסר בפועל לצד עונש פסילה כה ארוך בתאונות שבהן נפגע אדם, פגיעות קשות וחמורות, לכן ניתן לומר כי העונש המאסר בפועל שהוטל על המערער חורג מרמת הענישה המקובלת במקרים דומים.

51. כך למשל, בעפ"ת (חי') 10065-01-18 **אחמד חסן נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 30.4.18), שם דובר במקרה דומה למקרה שלפנינו שבו הנאשם הורשע בהעדרו, בעבירות של נהיגה ברכב שנשמט ממנו מטען, התנהגות הגורמת נזק, לפי תקנה 85(א)(4) (הובלת מטען) ותקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה ונהיגה ברשלנות לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה. רשלנותו של הנאשם באה לידי ביטוי בהולת מטען לא מחוזק היטב שכתוצאה ממנה נגרמה תאונת דרכים בה נחבלו נוסעי רכבים אחרים ולאחד מהם נגרמה חבלה. כן ניזוקו כלי הרכב המעורבים.



בגזר הדין קבע בית משפט השלום כי מתחם העונש ההולם אמור לכלול רכיב של פסילת רישיון נהיגה בפועל לתקופה שלא תפחת משלושה חודשים (תקופה העומדת על פסילת החובה הקבועה בדין) ולא תעלה על שנים-עשר חודשים, לצד קנס משמעותי.

בית משפט השלום הביא בחשבון את עברו התעבורתי המכביד מאד של הנאשם אשר כולל עבירות דומות (הסעת מטען שאינו מחוזק היטב), ובנסיבות אלה סבר שיש להשית פסילה בפועל לתקופה הקרובה יותר לרף הגבוה של המתחם שקבע. ובסופו של יום נגזר על הנאשם קנס בסך 2,500, שבעה חודשי פסילה בפועל, ופסילה על תנאי ש 4 חודשים למשך 3 שנים.

בית המשפט המחוזי בחיפה דחה את הערעור לביטול פסק הדין שניתן בהעד וסבר כי העונש שהוטל על הנאשם אינו חורג לחומרה ממדיניות הענישה הנהוגה ואף סבר שהוא מקל עם הנאשם.

52. ראו גם רע"פ 11917/05 **סיון צפריר נגד מדינת ישראל** (ניתנה ביום 26.4.06). שם, הנאשם הועמד לדין בבית המשפט לתעבורה בירושלים בגין עבירות של גרימת נזק לאדם או לרכוש, נהיגה ברשלנות, סטייה מנתיב, וכן עבירה של גרימת חבלה של ממש. בית המשפט הרשיע את הנאשם על פי הודאתו בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום וגזר עליו 24 חודשי פסילה בפועל, 12 חודשי פסילה על תנאי וקנס בסך 2,000 ש"ח. ערעור הנאשם לבית המשפט המחוזי נדחה כי ראה בעונש שהוטל על הנאשם עונש מידתי ותואם את הנסיבות ומידת הסיכון שבעבירות מסוג זה. הנאשם הגיש בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון אשר גם היא נדחתה.

53. לעניין זה ראו גם:

עפ"ת (חי') 877-121-4 **שאדיה דהאמשה נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 16.3.15).

עפ"ת (חי') 22197-05-11 **יוסף דכוור נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 18.8.11).

עפ"ת (חי') 55820-02-13 **סאלח נסים נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 28.5.13).

רע"פ 6117/11 **ג'סאן חלבי נגד מדינת ישראל** (ניתנה ביום 14.12.11).

רע"פ 735/11 **שי מזור נגד מדינת ישראל** (ניתנה ביום 26.1.11).

54. יתכן ויהיה ראוי להחמיר בענישה בגין תאונות שבהן נפגע אדם ומקובלת עלי גישתה זו, אם כי כמקובל במקומותינו מן הראוי להעלות את רמת הענישה באופן הדרגתי, כפי שנקבע בע"פ 2247/10 **ימיני נ' מדינת ישראל**, (12.1.2011) וע"פ 2251/11 **ג'מאל נפאע נגד מדינת ישראל** (ניתן ביום 4.12.2011).



55. על יסוד האמור לעיל, ובהתחשב במכלול הנסיבות ובהתאם לגישה המקובלת במקומותינו שהענישה אינדיווידואלית ומותאמת לנאשם שנותן את הדין בפני בית המשפט, מצאתי לנכון לבטל את רכיב המאסר בפועל.

סוף דבר:

56. אני דוחה את הערעור על הכרעת הדין וביחס לגזר הדין הערעור מתקבל במובן זה שעונש המאסר בפועל מתבטל בזה.

יתר רכיבי גזר הדין יישארו על כנם.

57. במידה וניתן צו עיכוב ביצוע העונש, בטל בזה הצו ועל המערער לשלם את הקנס ב- 5 תשלומים שווים ורצופים, בהתאם לגזר דינו של בית המשפט לתעבורה, כאשר התשלום הראשון יחל ביום 1.7.21 ואילך, ואת הפיצוי יפקד בבית המשפט לתעבורה עד ליום 15.7.21.

יוער כאן כי המערער כבר הפקיד את רישיון הנהיגה שלו בתאריך 2.2.20 והפסילה חושבה ממועד זה.

ניתן היום, י"ג סיוון תשפ"א, 24 מאי 2021, בהעדר הצדדים.