



ע"פ 27010/06/18 - גלעד אשר ידיד נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

עפ"ת 27010-06-18 ידיד נ' מדינת ישראל

תיק חיצוני:

בפני כבוד השופט ערן קוטון

מערער גלעד אשר ידיד

נגד

משיבה מדינת ישראל

פסק דין

1. לפני ערעור על גזר דינו של בית משפט השלום לתעבורה בחיפה (להלן: "בית משפט קמא") שניתן בגדרי ת"ד 2499-07-15.

2. לפני בית משפט קמא הונח כתב אישום בו יוחסו למערער עבירות של נהיגה רשלנית, התנהגות הגורמת חבלה של ממש, ואי מתן זכות קדימה להולכי רגל החוצים במעבר חצייה, לפי סעיפים 62(2) ו-38(3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: "פקודת התעבורה"), ותקנה 67(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961.

3. על פי עובדות כתב האישום, בתאריך 25.2.15 סמוך לשעה 18:45, נהג המערער בקטנוע בקרית מוצקין ברחוב שדרות בן גוריון והגיע לצומת עם רחוב החשמונאים. הכביש במקום דו מסלולי, מופרד על ידי שטח הפרדה בנוי. הכביש היה תקין ויבש, הראות היתה טובה, תאורת הרחוב פעלה, שדה הראיה פתוח לפניו למרחק 34 מטר, ובמקום מסומן על פני הכביש מעבר חציה הנראה היטב לעין.

אותה עת, במקום הנ"ל, משמאל לימין ביחס לכיוון נסיעת המערער, חצתה את הכביש במעבר החציה הולכת רגל ילידת שנת 1947 (להלן: "הולכת הרגל"), אשר הספיקה לחצות 4.20 מטרים (עד שנפגעה) לאחר שחצתה את חלקו הראשון של המעבר, עברה את שטח ההפרדה הבנוי, והיתה במהלך חציית חלקו השני של המעבר.

המערער נהג ברשלנות בכך שללא סיבה סבירה הבחין באיחור בהולכת הרגל, לא אפשר לה להשלים את החציה בבטחה, בלם באיחור ופגע בה.

כתוצאה מהתאונה נחבלו בגופם ונזקקו לטיפול רפואי המערער והולכת הרגל. האחרונה נחבלה בגופה חבלות של ממש. כן נגרם נזק לקטנוע.

התאונה התרחשה במהלך עבודתו של המערער כשליח והקטנוע שייך למעסיקו.

עמוד 1

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©



4. המערער כפר בעובדות כתב האישום וטען כי לא נסע בשדרות בן גוריון, כפר בתקינות הכביש, בשדה הראיה ובקשר הסיבתי בין נהיגתו לפגיעה. טענת ההגנה התבססה בעיקרה על כך שהקטנוע החליק עקב רטיבות ונפל לפני מעבר החציה, ופגע בהולכת הרגל לאחר נפילתו. בנסיבות אלה נטען שהתאונה הייתה בלתי נמנעת.

5. נוכח כפירת המערער במיוחס לו התנהל בבית משפט קמא הליך הוכחות.

לאחר ששמע את העדים, עיין במוצגים, ושקל את טענות הצדדים, הגיע בית משפט קמא למסקנה לפיה עובדות כתב האישום הוכחו מעבר לכל ספק סביר והרשיע את המערער בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום.

6. לאחר שנשמעו טיעוני הצדדים לעונש, קבע בית משפט קמא, כי מתחם העונש ההולם את העבירות כולל פסילה בפועל לתקופה שבין חמישה לשלושים חודשים, פסילה על תנאי, קנס ורכיבי ענישה נוספים, לרבות מאסר (מותנה או בפועל) במקרים המתאימים.

בית משפט קמא ציין כי "תוצאות הפגיעה של המעורב בתאונה מהווה שיקול נכבד בקביעת סוג ורמת הענישה אולם לא שיקול יחיד הוא אלא אחד ממכלול שיקולים וגורמים נוספים שעל בית המשפט לשקול בבואו לגזור דינו של נאשם. יש לתת את הדעת גם על מידת הרשלנות בביצוע העבירות, וותק הנהיגה והעבר התעבורתי וזאת לצד שיקולי שיקום ונסיבות אישיות של הנהג. על בית המשפט לאזן בין כלל הגורמים בבואו לגזור את הדין בעניינו של הנהג הפוגע". מהתיעוד הרפואי עלה כי הולכת הרגל נחבלה בחבלות של ממש.

בית משפט קמא קבע כי רשלנותו של המערער היא שגרמה לתאונה ולתוצאותיה.

התאונה התרחשה על גבי מעבר חצייה, מקום בו חלה על הנהג חובת זהירות מוגברת; המערער, אשר העיד שהוא מכיר את המקום ויודע שקיים בו מעבר חצייה, צריך היה לצפות כי הולכי רגל יבקשו לחצות את הכביש במקום ולהתאים לכך את אופן נסיעתו; המערער הבחין בהולכת הרגל במרחק של ארבעה מטרים בלבד, ללא כל סיבה מוצדקת, וכתוצאה מכך בלם באיחור ופגע בהולכת הרגל אשר הספיקה לחצות כמחצית ממעבר החציה בקצב הליכה רגיל.

נוכח האמור, קבע בית משפט קמא כי לו היה המערער מתאים מהירות נסיעתו בהתקרבו למעבר החצייה, היה מבחין בהולכת הרגל ממרחק רב יותר, ובולם בזמן. כך יכול היה למנוע את התאונה.

7. לאחר ששקל את מכלול נסיבות האירוע ואת נסיבותיו של המערער, קבע בית משפט קמא כי יש להטיל על המערער פסילה מקבל או מהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של עשרה חודשים בפועל בניכוי 60 ימי פסילה מנהלית; מאסר על תנאי לתקופה של שלושה חודשים, והתנאי הוא שלא יעבור בתוך תקופה של 3 שנים עבירה של נהיגה בעת פסילה לפי סעיף 67 לפקודת התעבורה ויורשע בגינה; פסילה מקבל או מהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של ארבעה חודשים על תנאי, למשך 3 שנים, והתנאי הוא שהמערער לא יעבור אותה עבירה בה הורשע או אחת העבירות המפורטות בתוספת הראשונה או



בתוספת השנייה לפקודת התעבורה ויורשע בגינה, תוך התקופה האמורה או לאחריה.

כן נקבע כי על המערער לשלם קנס בסך 2,500 ₪ או 25 ימי מאסר תמורתו.

הליך הערעור

8. בערעורו ביקש המערער לתקוף הן את הכרעת הדין והן את גזר הדין. ביצוע גזר הדין אף עוכב.

לאחר מספר דיונים, לאחר שנטענו טענות הצדדים ארוכות ונבחנו בידי בית המשפט לעומק, קיבל המערער את המלצת בית המשפט, נטל אחריות על ביצוע העבירות וחזר בו מן הערעור על הכרעת הדין. משכך, בסופו של יום, התמקדו טענות המערער בגזר הדין ובחומרת העונש שנגזר עליו.

9. המערער טען כי יש להקל בעונשו בפרט בהתייחס לתקופת פסילת רישיון הנהיגה בפועל.

על פי הטענה, שגה בית משפט קמא בקביעת מתחם העונש ההולם ובקביעת העונש בתוך המתחם. לשיטת המערער, ככל שמדובר בפסילה בפועל של רישיון נהיגה, הרף הנמוך של מתחם העונש ההולם יכול שיעמוד על שלושה חודשי פסילה, בהתאם לפסילת החובה (פסילת המינימום) הקבועה בדין, והעונש יכול אף לכלול פסילה על תנאי בלבד.

לטענת המערער, נסיבות האירוע מצביעות על כך שרשלנותו מצויה ברף התחתון של המתחם.

הקטנוע החליק עובר להגעתו של המערער למעבר החצייה. המערער ניסה למנוע את קרות התאונה חרף נפילתו עם הקטנוע לכביש, תוך ניסיון להסית את הקטנוע ממסלולו ולמנוע את הפגיעה בהולכת הרגל.

עוד נטען כי יש לתת משקל רב לכך שבעת האירוע היה המערער צעיר לימים וממועד האירוע חלפו שלוש שנים ומחצה. במהלך תקופה זו התגייס המערער לשירות חובה בצה"ל ואף השתחרר לאחר שירות צבאי מלא. המערער השתלב בחייו הבוגרים כשכיר בשוק העבודה. נסיבותיו האישיות כיום אינן דומות לנסיבות שהיו בעת התאונה. כך גם חשיבות החזקתו ברישיון נהיגה לצורך פרנסתו אשר הפכה מוחשית הרבה יותר.

10. לאחר שחזר בו מהערעור על הכרעת הדין, טען ב"כ המערער שבעת האירוע היה המערער צעיר מאוד, נהג חדש, חסר ניסיון. כן הודגש כי המערער ניסה למנוע את התאונה תוך סיכון עצמו והושטת רגל לכביש בזמן שהקטנוע נע.

בית המשפט התבקש להקל באופן משמעותי בתקופת הפסילה בפועל וכן בסכום הקנס.

המערער עצמו הבהיר במהלך הדיון כי הוא נטל אחריות על מה שקרה וביקש להקל עמו ברכיב הפסילה



בפועל.

בהמשך הוגשה אסופת פסקי דין בהם נדונו נהגים לעונשים מקלים יותר בגין ביצוע עבירות דומות.

11. מן העבר השני, טענה המשיבה כי מדיניות הענישה במקרים של דריסת הולך רגל במעבר חצייה כוללת פסילה ממושכת בפועל בפרט שקיימת פסילת חובה לצד העבירה.

במקרה דנן, לגישת המשיבה, מדובר ברף רשלנות גבוה, שכן המקום מוכר למערער, שדה הראיה היה פתוח והפגיעה בהולכת הרגל התרחשה לאחר שהייתה "עמוק" בתוך מעבר החצייה. אף יש להתחשב בכך שתוצאות התאונה היו קשות במיוחד.

המשיבה הדגישה כי מאחר והמערער לא נטל אחריות על מעשיו בבית משפט קמא, לא היה זכאי להקלה לה זכאי מי שמודה, חוסך זמן שיפוטי ונוטל אחריות על מעשיו.

לאחר שהמערער חזר בו מן הערעור על הכרעת הדין ונטל אחריות על מעשיו, טענה המשיבה כי יש לכך אומנם משמעות. עם זאת, לטענתה, הדבר נעשה בשלב מאוחר מאוד, לאחר ניהול הוכחות ולאחר מספר דיונים בהליך הערעור, ומלבד נטילת אחריות לא הביע המערער חרטה ולא התנצל על מעשיו.

נוכח האמור, ביקשה המשיבה לדחות את הערעור על גזר הדין.

דין והכרעה

12. בחנתי את הנתונים שלפני ושקלתי ענייניו של המערער.

אקדים ואציין כי נפסק לא אחת שערכאת ערעור אינה נוטה להתערב בעונשים שנגזרו בידי הערכאה הדיונית אלא במקרים חריגים. ערכאת הערעור אינה מחליפה את שיקול דעתו של בית משפט קמא ובחינת הנתונים נערכת בכל הקשור לסטייה ממשית מרמת הענישה המקובלת והראויה ובכל הנוגע לטעות מהותית שנפלה בגזר הדין.

להמחשה נפסק ברע"פ 4484/92 - סיריה נ' מדינת ישראל, פ"ד מו(5), 176, עמ' 182-183 -

"כלל מקובל הוא שערכאת ערעור, בדונה במידת העונש, בכל סוגי העבירות, איננה דנה בעניין כאילו היא באה להטיל את העונש מעיקרו ואינה מטילה את העונש שהיא היתה גוזרת לנאשם לו ישבה כערכאה ראשונה. ללא קשר לעבירות תנועה, מקובל מאז ומתמיד שבית משפט שלערעור מתערב במידת העונש רק אם יש סטייה מהותית ובלתי מוצדקת מהמידה הסבירה. מבחינה זו יש הבדל בין הערכאה הראשונה לבין ערכאת הערעור, והדברים ידועים ואינם חדשים".



על יסוד האמור, משלא הוכחה סטייה ממשית מרמת הענישה המקובלת והראויה, לא היה מקום להתערב בעונש שהוטל על המערער.

13. עם זאת, אף קודם למתווה המפורט בסימן א'1 לפרק ו' לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן: "חוק העונשין"), נקבע כי נטילת אחריות על המעשים הפסולים מהווה שיקול להקלה בעונש.

נפסק לדוגמא ברע"פ 3849/05 תורג'מן נגד מדינת ישראל (23.6.05) -

"[...] עת עושה בית-משפט במלאכת קביעת העונש, רשאי גם רשאי הוא להביא בחשבון, במניין שיקוליו, שיקולים דוגמת חיסכון בזמן שיפוטי, נטילת אחריות על המעשה והבעת חרטה. אין משמעות הדבר "החמרה" עם אלו הבוחרים לנהל את הגנתם עד תום, כי אם הקלה לגיטימית עם אלו הבוחרים להודות".

בוודאי נכונים הדברים, לאחר שנקבעו מפורשות בסעיף 40יא לחוק העונשין נתונים ונסיבות בהם רשאי בית המשפט להתחשב ובכללם "נטילת האחריות של הנאשם על מעשיו, וחזרתו למוטב או מאמציו לחזור למוטב".

13. בעניינו כאמור בחר המערער לחזור בו מן הערעור על הכרעת הדין ונטל אחריות על מעשיו. נטילת האחריות אמנם נעשתה רק בעת הדיון בערעור אך אין מקום לבטלה וראוי לתת לה משקל. אשר להבעת חרטה, בניגוד לעמדת המשיבה, התרשם בית משפט קמא כי חרטתו של המערער היא כנה ואמתית. כן יש לזכור כי בעת ביצוע העבירות היה המערער בן 18 שנים בלבד. מאז האירוע חלפו למעלה משלוש שנים ומחצה. המערער התגייס לצבא, השתחרר לאחר שירות צבאי מלא, וכיום מנסה הוא כאדם צעיר לנתב דרכיו באפיקי החיים. לאחר הרשעתו בבית משפט קמא (ביום 14.3.18) לא ביצע המערער עבירת תעבורה נוספת.

נוכח נטילת האחריות, חלוף הזמן ושאר הנתונים העומדים לזכות המערער החלטתי להקל במידת מה בעונש שהוטל על המערער.

אשר על כן, אני מעמיד את עונש הפסילה בפועל על שמונה חודשים בניכוי 60 ימי הפסילה המנהלית.

הקנס שהוטל יועמד על 2,000 ₪ או 20 ימי מאסר תמורתו.

הקנס ישולם בארבעה תשלומים שווים ורצופים החל מיום 13.9.18 ובכל 13 בחודש שלאחריו.

אי פירעון אחד התשלומים במועד יעמיד את יתרת הסכום לפירעון מיידי.

המזכירות תנפיק שוברי תשלום בהתאם.

יתר רכיבי גזר הדין ייוותרו על כנם.



עיכוב ביצוע גזר הדין מבוטל ועל המערער להפקיד את רישיון הנהיגה שלו במזכירות בית משפט קמא, לא יאחר
מיום 6.9.18 בשעה 12:00.

הצדדים הסכימו כי פסק הדין יינתן בהיעדרם.

המזכירות תשלח את פסק הדין לצדדים ותוודא קבלתו.

ניתן היום, כ' אלול תשע"ח, 31 אוגוסט 2018, בהעדר הצדדים.