



עפ"ת 34217/02/15 - מוחמד עוודאללה נגד מדינת ישראל - משטרת ישראל

בית המשפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

עפ"ת 34217-02-15 עוודאללה נ' מדינת ישראל

בפני כבוד השופט הבכיר, צבי סגל

המעורר: מוחמד עוודאללה ע"י ב"כ עו"ד א' אקסלרד ואח'

נגד-

המשיבה: מדינת ישראל - משטרת ישראל ע"י ב"כ עו"ד מוריה הירש

מפרקליטות מחוז ירושלים - פלילי

פסק דין

1. לפניי ערעור על גזר דינו של בית משפט השלום לתעבורה בירושלים (כב' סגן הנשיאה אביטל חן), בת"ד 4687-08-13, מיום 1.1.15, בגדרו הורשע המערער, על סמך הודאתו, בעבירה של אי אבטחת רכב בעת עצירה, לפי תקנה 74(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: "**תקנות התעבורה**"); בעבירה של אבטחת שלום הנוסע, לפי תקנה 436 לתקנות התעבורה; בעבירה של חבלה של ממש, לפי סעיף 38(3) לפקודת התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: "**פקודת התעבורה**"); בעבירה של קלות ראש, לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה; ובעבירה של גרימת תאונה, לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה. המערער נידון, בגדר הסדר חלקי, ל-6 חודשי מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות; ושלא בגדר ההסדר ל-36 חודשי פסילה בפועל (אך בתום 24 חודשים הוא יוכל לנהוג ברכב מדרגה B בלבד), לקנס כספי בסך 2,500 ש"ח ולעונשים נלווים נוספים.

2. עיקר בניינו של הערעור דנא נסוב על רכיב הפסילה בפועל.

3. להלן בתמצית עיקרי העובדות:

בתאריך 9.7.12, בסמוך לשעה 17:55 לערך, נהג המערער באוטובוס ציבורי ברחוב יפו בירושלים. בהגיעו לתחנה המרכזית עצר המערער את האוטובוס במפרץ בתוך התחנה וירד ממנו מבלי שנקט אמצעי בטיחות כדי למנוע את תנועתו. אז, החל האוטובוס להתדרדר לאחור ופגע באוטובוס אחר שעמד מאחוריו. בעקבות כך, נפגעו הולכי רגל שהיו בדרכם לעלות לאוטובוס האחר. בין הנפגעים הייתה הולכת רגל שנלכדה בין שני האוטובוסים ונחבלה חבלה של ממש (להלן: "**הנפגעת**"). הנפגעת הורדמה והונשמה, נגרמו לה שברים ודימום באגן, חתכים וחבלות



קשות ברגליה, קרע בכליה ובריאה, ודימום וגינאלי. במהלך אשפוזו, שנמשך 6 שבועות, עברה הנפגעת ניתוח לקיבוע האגן, השתלת עור וכריתת המעי הדק. בנוסף, נגרמה חבלה להולכת רגל נוספת, אשר נחתכה במרפק ידה ונזקקה לתפרים. ארבעה הולכי רגל נוספים נחבלו אף הם, וכלי הרכב המעורבים ניזוקו.

כמצוין לעיל, הצדדים הגיעו להסדר טיעון חלקי, בגדרו הושתו על המערער 6 חודשי מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות, וטענו באופן פתוח לעניין שאר העונשים, זה בכה וזה בכה, בפרט לעניין משך הפסילה מלנהוג.

בית משפט קמא, בכתיבה בהירה, הגיונית וישירה, קבע כי מדובר בפגיעה קשה בערך המוגן, שהינו הזכות להגנה על בטיחותם ושלומם הגופני והנפשי של המשתמשים בדרך, נוכח רשלנותו של המערער והפגיעות הקשות שספגה הנפגעת. כמו כן ציין, כי חלה על המערער, שהינו נהג רכב מקצועי וציבורי, חובת זהירות מוגברת, אשר בדרך כלל מצדיקה החמרה בענישה. לאחר שסקר את הפסיקה הנוהגת, קבע בית משפט קמא מתחם ענישה הנע בין 18 ל-40 חודשי פסילה. כן נתן את דעתו לעובדה שהמערער נטל אחריות מלאה על המעשה, הודה בהזדמנות הראשונה, נעדר עבר פלילי, ולחובתו מספר זניח של עבירות תעבורה שאינן מן החמורות, וכי השתת עונש פסילה בפועל תפגע בפרנסתו ובאפשרותו להמשיך ולעבוד כנהג רכב ציבורי.

נימוקי הערעור

4. ב"כ המערער טען, הן בהודעת הערעור והן בדיון שהתקיים לפניו ביום 29.3.15, כי בית משפט קמא שגה עת התעלם מנסיבות התאונה ונתוניו האישיים של המערער. לטענתו, מדובר בנסיבות שאינן מן החמורות ביחס לנסיבות אחרות הגורמות לתאונה, וכי המערער הינו נהג זהיר אשר טעה לרגע בשיקול דעתו ובחוסר זהירות. עוד הוסיף, כי למערער 4 הרשעות בלבד במהלך 10 שנות נהיגתו, כאשר רובן ככולן עבירות של ברירת קנס. לטענתו, אך לאחרונה נפטר אבי המערער ממחלת הסרטן, בהיותו בן 54 שנים בלבד, וכעת נטל הפרנסה וחובותיו הכספיים של אביו המנוח מוטלים על כתפיו. ב"כ המערער עיגן את טענותיו בפסיקה ענפה, לפיה מתחם הענישה במקרים חמורים יותר, גם שעה שעברם של הנהגים-הנאשמים האחרים היה חמור יותר, קל לאין שיעור וכולל בחובו תקופות פסילה קצרות יותר. עוד טען, כי המערער עבד לפרנסתו כנהג רכב ציבורי וכל חודש פסילה בפועל משמעו, הלכה למעשה, אי קבלת משכורת למשך אותו חודש, ויש בכך כדי להוות נסיבה המצדיקה קביעת תקופת פסילה נמוכה בהרבה. עוד ביקש להדגיש, כי השתת עונש פסילה של למעלה משנה תוביל לפיטוריו והוצאתו מחברותו ב"אגד". לבסוף ביקש, כי בית המשפט יעשה שימוש בסמכותו בסעיף 36א לפקודת התעבורה ויאפשר למערער לנהוג במשאית, על מנת שלא להכביד בצורה קריטית על פרנסת בני המשפחה התלויים בו.



5. ב"כ המשיבה טענה, כי יש להותיר את תקופת הפסילה בפועל שהוטלה על המערער על כנה, שכן היא איננה חריגה, לבטח לא במידה המצדיקה את התערבות ערכאת הערעור. עוד הטעימה, כי המשיבה התחשבה בנסיבותיו האישיות של המערער בכך שהסכימה שלא לבקש להטיל עליו מאסר בפועל.

דין והכרעה

6. לאחר שעיינתי בגזר דינו של בית משפט קמא ולאחר ששקלתי את טענות הצדדים, הגעתי לכלל דעה ומסקנה כי דין הערעור להתקבל, אם כי באופן מצומצם.

7. בפתח הדברים אדגיש, כי קביעותיו של בית משפט קמא מקובלות עליי ואני מאמץ כחלק בלתי נפרד מהחלטה זו. לנגד עיני עומדים, ראש לכל, אותה קבוצה של נפגעי התאונה, שנזדמנה בדרכם התמה מציאות מסויטת, כמו גם האינטרס הציבורי הכללי. הנני סבור אפוא, כי בהחלט יש מקום להרתעה באמצעות ענישה מחמירה עת מדובר בעבירות דנא כשלעצמן, כל שכן לאור תוצאתן. אינני סבור כי בית משפט קמא גזר על המערער עונש פסילה חמור וחריג מן הענישה המקובלת, לבטח לא כזה המצדיק את התערבות ערכאת הערעור. לעניין זה ראויים לציון דבריו של כב' הנשיא שמגר ברע"פ 262/91 **וויליאם ארביב נ' מדינת ישראל** פ"ד מה (2) 580, 582:

"במציאות המצערת שלנו יש להטיל עונשים חמורים ומרתיעים על אלה הפוגעים בבטיחות התנועה בדרכים. מידת הרחמים בה נהג בית המשפט המחוזי, בהתערבו במידת העונש, כל אימת שבית משפט לתעבורה מנסה לשנות את רמת הענישה המקובלת כדי לנקוט בצעדים עונשיים מחמירים יותר, עלולה, חס וחלילה, להוות פגיעה במשתמשים אחרים בדרך".

8. עם זאת, ולמען שלמות התמונה אציין, כי עיון מוקפד בפסקי דין נוספים מלמד, כי מדיניות הענישה הנוהגת לגבי עבירות תעבורה במקרים דומים בהם נגרמו חבלות קשות, נעה על פני מנעד רחב יותר מכפי שקבע בית משפט קמא, ומושפעת מנסיבותיו של כל מקרה לגופו. כך למשל, בעבירות של נהיגה רשלנית ואי מתן זכות קדימה להולך רגל במעבר חצייה, או אי ציות לאור אדום המופיע ברמזור, במסגרתן נגרמו להולכי רגל פגיעות גוף קשות וחבלות של ממש, שאף הצריכו באחד המקרים אשפוז, הרדמה ושיקום ממושך, הושתו עונשי פסילה החל מ-4 חודשים, לצד עונשים נלווים, ועד 9 חודשים (ראו: רע"פ 6918/02 **מנשה אחיה נ' מדינת ישראל** (31.10.07); עפ"ת (י-ם) 43362-03-13 **יעקב בן דוד נ' מדינת ישראל** (12.5.13); ע"פ (ת"א) 71488/02 **אוקנין שושנה נ' מדינת ישראל** (2.12.03); עפ"ת (חי') 44260-03-10 **עטא רשיד נ' מדינת ישראל - לשכת תביעות גליל - משטרת ישראל** (4.5.10)).



ואולם, גם הפסיקה עליה נסמך בית משפט קמא בבואו לגזור הדין ניצבת על אדנים איתנים. אין גם לשכוח, כי אין זה נוהג של ערכאת הערעור להתערב בענישה למעט במקרים חריגים. משכך, ועם כל הצער שבדבר, נחה דעתי כי אין מקום להתערב במשך תקופת הפסילה לנהיגה באוטובוס.

9. סעיף 36א לפקודת התעבורה קובע כלהלן:

"הטיל בית המשפט פסילה או פסילה על תנאי מקבל או מהחזיק רישיון נהיגה, יטיל את הפסילה כאמור לגבי נהיגה ברכב מכל סוג שהוא; אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות, שיפרש בפסק הדין, להורות כי הפסילה לא תחול לגבי נהיגת רכב מסוים, או לגבי סוג מסוים של רכב".

10. מהוראות החוק עולה באופן ברור, כי בהתקיימן של נסיבות מיוחדות רשאי בית המשפט לסייג את הפסילה ולקבוע כי היא לא תחול על נהיגת רכב מסוים או על סוג מסוים של רכב. בית המשפט רשאי לקבוע כי הפסילה תחול על נהיגת רכב מסוים, כגון רכב כבד או ציבורי, אם למשל הנהג אינו עומד בנורמות המחייבות נהג ברכב מיוחד כזה, אך לא תחול על נהיגת רכב פרטי, שהנהג הנכשל יורשה לנהוג בו. כך לדוגמא, רשאי בית המשפט לקבוע כי הפסילה לא תחול על נהיגת רכב מנועי דו-גלגלי ותחול רק על נהיגה במכונית, וגם היפוכו של דבר (ע"פ 77/84 מדינת ישראל נ' יצחק שקולניק, פ"ד לט (2) 505).

11. מהטענות שהועלו לפני עולה, כי המערער הועסק כנהג הנוסע רבות בכבישי הארץ מזה כ-10 שנים, נהג מדי יום ביומו שעות ארוכות, ובשנות נהיגתו הארוכות נרשמו לחובתו 4 הרשעות קודמות בלבד בעבירות זניחות יחסית. הנה כי כן, במהלך נהיגתו ממש ניתן בהחלט לכנותו בזירות כנהג ממושמע וזהיר. אזכיר, כי מדובר באדם המפרנס את משפחתו בכבוד ופסילת רישיונו לתקופה זו - שהיא ארוכה משנה - מובילה לפיטוריו לאחר שנות עבודה רבות כחבר "אגד".

חשתי, גם ביושבי כערכאת ערעור, כי המערער כואב את תוצאות התרשלותו, וכי מרעישה את עצמותיו וקרבי בעיקר הפגיעה הקשה והמיותרת בהולכי הרגל; פגיעה שהיא מנת חלקה של שכחה רשלנית בהבזק של רגע מבחינתו, לאחר שכבר סיים להחנות את האוטובוס ועובר לירידתו ממנו. אכן, הניסיון מלמד כי לא תמיד ניתן למצוא תשובות לשאלות מדוע וכיצד זה קרה; אך לבטח מצאנו את הלגיטימיות בהעלאת השאלה ובבדיקת מהות המחדל. ספק אם נוכל לתפוס באמת, "מבפנים", את שלל הניואנסים, הדקויות, ההקשרים, הקונטציות והאסוציאציות העומדים בבסיסו של מחדל פוגעני זה, בין השלב בו עצר את האוטובוס במפרץ החנייה, לבין השלב בו עזב אותו כשהוא שוכח להפעיל את המעצור שיכול היה למנוע את ההתדרדרות ובעקבותיה את התאונה.

אשר על כן, מבלי להמעיט מחומרת העבירה ומפגיעותיהם של הולכי הרגל שהיו מעורבים בתאונה, ומבלי להטיל



ספק או דופי ולו הקטן ביותר בקביעותיו העקרוניות והנורמטיביות של בית משפט קמא המקובלות עלי לחלוטין, יש מקום לטעמי לקבוע, כי נסיבותיו של המקרה, על מידת הרשלנות שבו (ככל שהיא ניתנת בכלל למדידה), והנסיבות האישיות של המערער, נכנסות במידת מה לגדר הנסיבות המיוחדות הדרושות בסעיף 36א לפקודת התעבורה, כפי שקבע בית משפט קמא. לא בכדי ביקש ב"כ המערער להשית על המערער פסילה של שנה פחות יום, שכן בגין העונשים שהושתו עליו איבד המערער למעשה את מקום עבודתו, כמו גם את חברותו ב"אגד". בכך, כאמור, לא אתערב. עם זאת, למערער אין מקצוע אחר, ועל מנת לשקם את עצמו ולהמשיך לדאוג לפרנסת בני משפחתו, גם אם לא כנהג אוטובוס, ניתן להרחיב קמעה את הסיווג שקבע בית משפט קמא, לפיו הורה על כך שבתום 24 חודשים יוכל המערער לנהוג ברכב מדרגה B, ולקבוע כי הוא יחול גם על רכב מדרגה C, כך שהמערער יוכל לנהוג בחלוף התקופה האמורה גם על משאית.

12. הערעור מתקבל אפוא באופן חלקי, כאמור לעיל.

13. שאר רכיבי גזר הדין, לרבות משך תקופת הפסילה לנהיגה באוטובוס, יוותרו על כנם.

המזכירות תמציא עותק מפסק דין זה לב"כ הצדדים, כבקשתם.

ניתן היום, י' ניסן
תשע"ה, 30 מרץ 2015,
בהעדר הצדדים.

צבי סגל, שופט בכיר