



רע"פ 1267/18 - מוחמד אבו סביתאן נגד מדינת ישראל

בבית המשפט העליון

רע"פ 1267/18

לפני:

כבוד השופט א' שהם

המבקש:

מוחמד אבו סביתאן

נ ג ד

המשיבה:

מדינת ישראל

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בירושלים, מיום 02.01.2018, בעפ"ת 50766-08-17, שניתן על ידי כב' הרכב השופטים: י' נועם - סג"נ; ר' פרידמן-פלדמן; ו-א' אברבנאל

בשם המבקש:

עו"ד אריאל עטרי

החלטה

1. לפניי בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בירושלים (כב' הרכב השופטים: י' נועם - סג"נ; ר' פרידמן-פלדמן; ו-א' אברבנאל), בעפ"ת 50766-08-17, מיום 02.01.2018. בגדרו של פסק הדין, התקבל באופן חלקי ערעורו של המבקש על גזר דינו של בית משפט השלום לתעבורה בירושלים (כב' השופט נ' מהנא), מיום 13.07.2017.

רקע והליכים קודמים



2. נגד המבקש הוגש כתב אישום מתוקן לבית המשפט לתעבורה בירושלים (להלן: בית המשפט לתעבורה). כתב האישום מייחס למבקש ביצוע עבירות של גרם מוות ברשלנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977, בצירוף סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה); וגרם נזק לאדם ולרכוש, לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, בצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה.

3. מעובדות כתב האישום עולה, כי ביום 07.08.2013, סמוך לשעה 15:00, נהג המבקש בטנדר, בדרך יצחק הנדיב, מירושלים אל כיוון הר הזיתים, בכביש עירוני בו המהירות המרבית המותרת היא 70 קמ"ש.

יצוין, כי לצדו של המבקש בטנדר ישב צאלח פארס (להלן: פארס), ובמושב האחורי ישבו וסאם אבו-סביתאן (להלן: וסאם); עבדאללה סביתאן (להלן: עבדאללה); ומנתסר שבאנה (להלן: מנתסר).

המבקש נסע במהירות של כ-80 קמ"ש, מהירות העולה על המהירות המרבית המותרת בכביש, בנתיב הימני, מבין שלושה נתיבים בכיוון נסיעתו. "במקטע בו הכביש מתעקל שמאלה, האטה משאית, ואחריה האט אוטובוס ובו 44 תיירים. הנאשם [המבקש] הבחין בהאטת מהירות וניסה לבלום את רכבו, אולם בשל מהירותו לא הצליח לעשות כן ופגע בעוצמה רבה בחלקו האחורי של האוטובוס שניזוק". כתוצאה מעוצמת ההתנגשות, "נגרם נזק כבד לחלקו הקדמי של הטנדר שנכנס מתחת לחלקו האחורי של האוטובוס, וחלקו האחורי התנתק מהאחיזה בכביש".

כתוצאה ממעשי המבקש, "נפצע פארס ומוותו נקבע בחלוף כשעה בבית החולים; נפצע וסאם ונגרמו לו שברים בירך ימין ובזרוע שמאל; נגרם לנאשם [למבקש] שבר באפו; ולעבדאללה נגרמו חבלות שטחיות שלוו בכאבים".

4. ביום 06.12.2016, הורשע המבקש, במסגרת הסדר טיעון, על פי הודאתו, בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום המתוקן.

בטרם ייגזר דינו, הופנה המבקש על ידי בית המשפט לתעבורה אל שירות המבחן, לשם הכנת תסקיר מבחן בעניינו. בתסקיר נאמר, כי שירות המבחן התרשם "מפגיעה בהיבט הרגשי-נפשי באובדן חברו תוך מעורבותו ואחריותו האישית בכך". עוד נמסר בתסקיר המבחן, כי המבקש מצוי במצוקה נפשית משמעותית וכי הוא זקוק להמשך ליווי וטיפול נוסף, שכן ניכר כי מצוקה זו גורמת לפגיעה בתפקודו התעסוקתי והחברתי. כמו כן, צוין בתסקיר המבחן, כי המבקש הביע רצון ראשוני להשתתף בקבוצה טיפולית ייעודית עבור נאשמים בביצוע עבירות של גרימת מוות ברשלנות. שירות המבחן התייחס לעובדה כי המבקש מקבל אחריות למעשיו; לעובדה כי הוא מביע חרטה וצער על התוצאות הקשות של נהיגתו; ולמוכנותו של המבקש לקבל סיוע נפשי במצבו, כגורמי סיכוי לשיקומו של המבקש. כמו כן, הצביע שירות המבחן על העובדה כי המבקש הורשע בעבירת תעבורה נוספת לאחר ביצוע התאונה; ועל התרשמותו בדבר קיומה של "אמביוולנטיות מסוימת לקבלת טיפול נפשי-רגשי נוסף כיום" בקרב המבקש, כגורמי סיכון להישנות מעורבות פלילית נוספת בעתיד. לאור האמור, המליץ שירות המבחן "לחזק הליכתו של מוחמד בכיוון שיקומי, ולאפשר מיצוי קבלת טיפול וסיוע במצבו". שירות המבחן מסר עוד, כי בשל העובדה שלא הוצג בפניו חשש לפגיעה ספציפית וקונקרטי בעתידו של המבקש במידה שיוורשע בדין, הוא ממליץ על הרשעתו. לאחר זאת, המליץ שירות המבחן על "הטלת ענישה חינוכית - שיקומית במסגרת הטלת צו של"צ נרחב, והתחייבות כספית להימנע מעבירה דומה בעתיד לצד מאסר על תנאי". בהמשך, צוין שירות המבחן, כי "במידה ויוחלט על הטלת ענישה מחמירה יותר במסגרת מאסר, לאור תוצאותיה הטראגיות והקשות של העבירה, נמליץ כי המאסר יבוצע במסגרת מאסר בעבודות שירות". זאת, בשל הערכת



שירות המבחן כי הטלת עונש מאסר לריצוי בפועל, עשויה "להביא להידרדרות במצבו הנפשי ולחשיפתו לחברה שולית ועבריינית". בנוסף, המליץ שירות המבחן על מתן צו מבחן למשך שנה, במסגרתו ישולב המבקש בקבוצה ייעודית.

5. ביום 13.07.2017, ניתן גזר דינו של בית המשפט לתעבורה. בבואו לקבוע את מתחם הענישה, ציין בית המשפט לתעבורה כי נסיבות אירוע התאונה מצביעות על כי מדובר ברשלנות ברמה בינונית, שכן המבקש "נהג במהירות גבוהה מהמהירות המותרת בכביש מתעקל שמאלה ועל אף שהבחין בהאטת מהירות האוטובוס וניסה לבלום את רכבו, לא הצליח לעשות כן וזאת בשל מהירות נסיעתו ולפיכך פגע בעוצמה רבה בחלקו האחורי של האוטובוס שנסע לפניו". בית המשפט לתעבורה הוסיף וקבע, כי אין להתעלם מתוצאותיה הקשות של התאונה, בציינו כי מדיניות הענישה הראויה בעבירות של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות הינה הטלת עונש מאסר מאחורי סורג ובריח, במסגרת המאבק בתאונות דרכים. לאור האמור, קבע בית המשפט לתעבורה כי, על רקע נסיבותיו של תיק זה, מתחם העונש בעניינו של המבקש ינוע בין 6 לבין 24 חודשי מאסר בפועל, לצד פסילה לתקופה ממושכת.

לצורך קביעת עונשו של המבקש בגדרו של מתחם הענישה, נתן בית המשפט לתעבורה את דעתו לנסיבות שאינן קשורות לביצוע העבירות, ובכלל זה לעובדה כי המדובר באדם צעיר, הנעדר כל עבר פלילי, אשר על פי תסקיר שירות המבחן, הביע צער על התוצאות הקשות של התאונה. בית המשפט לתעבורה הדגיש, כי יש מקום להתחשב בטרומה שנגרמה למבקש עצמו כתוצאה מן האירוע הטרומי שבו איבד את חברו. בהמשך, עמד בית המשפט לתעבורה על העובדה כי המבקש נטל אחריות על התרחשות התאונה, ובכך חסר זמן שיפוטי יקר. עם זאת, דחה בית המשפט לתעבורה את ההמלצה העונשית של שירות המבחן, וקבע כי "מדובר בעונש החורג לקולא ממתחם הענישה הראוי והוא לא משקף כלל את מדיניות הענישה הראויה". לאחר זאת, הבהיר בית המשפט לתעבורה כי נוכח נסיבות התאונה, עונשו של המבקש ימוקם "בשליש הראשון של המתחם". על יסוד האמור, השית בית המשפט לתעבורה על המבקש את העונשים הבאים: 12 חודשי מאסר לריצוי בפועל; 10 שנות פסילה בפועל; 12 חודשי מאסר על תנאי, לבל יעבור המבקש את אחת העבירות בהן הורשע וכן עבירות שעניינן "נהיגה בפסילת רישיון, נהיגה ללא רישיון נהיגה בתוקף, וגרימת תאונת דרכים עם חבלה של ממש", למשך 3 שנים; 24 חודשי פסילה על תנאי, למשך 3 שנים; ופיצוי כספי למשפחת המנוח בסך 20,000 ₪.

6. המבקש הגיש ערעור לבית המשפט המחוזי, אשר כוון כלפי חומרת העונש. ביום 02.01.2018, קיבל בית המשפט המחוזי, באופן חלקי, את ערעורו של המבקש. בפתח פסק דינו, ציין בית המשפט המחוזי כי "על פי פסיקת בית המשפט העליון, העונש הראוי למי שהורשע בעבירת גרימת מוות ברשלנות, הינו ככלל מאסר בפועל. למידת הרשלנות בכל מקרה ומקרה, השלכה ממשית על העונש שנגזר על הנאשמים". בהמשך, הבהיר בית המשפט המחוזי כי נפל פגם בכתב האישום המתוקן, בכך ש"לא נכללה בו פיסקה המפרטת את פרטי הרשלנות המיוחסים למבקש בגרימת התאונה הקטלנית, למרות שהמאשימה [המשיבה] נוהגת לעשות בדרך כלל". בית המשפט המחוזי הוסיף עוד, כי בדיון בערעור טענה ב"כ המשיבה כי העובדה שהמבקש נסע בנתיב הימני מבין שלושה נתיבים, הטילה עליו חובה לצפות נסיעה איטית של כלי הרכב שלפניו; וכי רשלנותו של המבקש מתבטאת גם באי שמירת מרחק, נתון אשר אינו נכלל בעובדות כתב האישום. בית המשפט המחוזי קבע, בהקשר זה, כי "בנסיבות האמורות, ולאור עמימות כתב האישום המתוקן שהוגש במסגרת הסדר הטיעון, לא ניתן לקבוע כי מדובר ברשלנות ברמה בינונית, כפי שנקבע בגזר הדין, אלא ברמה בינונית עד נמוכה". יחד עם זאת, סבר בית המשפט המחוזי, כי על אף השינוי בקביעת רמת הרשלנות של המבקש, הרי שהרף התחתון של מתחם הענישה במקרה דנן יעמוד על "מאסר בפועל של ממש למשך מספר חודשים". אשר לעונש בגדרי המתחם, בית המשפט המחוזי עמד על כך ש"מדובר באדם צעיר שבעת התאונה טרם מלאו לו 20, נעדר עבר פלילי שקיבל אחריות על מעשיו". בית המשפט המחוזי ציין, כי נסיבות התאונה, עליהן עמד בית המשפט לתעבורה בקביעת



העונש במסגרת המתחם, הן רלוונטיות לקביעת מתחם העונש ההולם בלבד, ולפיכך קבע כי "היה מקום לגזור את עונשו של המבקש בחלקו התחתון של מתחם הענישה". בנסיבות אלה, סבר בית המשפט המחוזי כי יש מקום להתערב בתקופת המאסר ובתקופת הפסילה בפועל שנקבעו בעניינו של המבקש. בית המשפט המחוזי העמיד את תקופת המאסר אותה ירצה המבקש על 8 חודשים, במקום 12 חודשים שהושטו עליו בבית המשפט לתעבורה; ואת תקופת הפסילה בפועל העמיד על 8 שנים, בניכוי שלושה חודשי פסילה מנהלית אותם ירצה המבקש, חלף 10 שנים שקבע בית המשפט לתעבורה. יתר חלקי גזר דינו של בית המשפט לתעבורה, נותרו על כנם.

הבקשה לרשות ערעור

7. בבקשה לרשות הערעור המונחת לפניי, משיג המבקש על חומרת העונש שהושט עליו. בראש ובראשונה, טוען המבקש לקיומם של שיקולי צדק אשר מצדיקים את התערבותו של בית משפט זה. לטענת המבקש, שגה בית המשפט המחוזי עת השית עליו עונש מאסר לריצוי בפועל, שעה שעונש זה סותר את האמור בדו"ח ועדת דורנר (הועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים - דין וחשבון) (להלן: ועדת דורנר), וכי לא קיימת הצדקה להשית עליו עונש מאסר בפועל רק בשל התמשכות הליכי החקיקה והיישום של המלצותיה של וועדת דורנר. המבקש הוסיף וטען, כי ענישה בדמות מאסר בפועל, על מנת לשמור על "בטחון הציבור" איננה רלוונטית לעניינו של המבקש, הן בשל מאפייניו האישיים והן מאחר שמדובר בעבירת רשלנות; כי הפן ההרתעתי של עונש המאסר אינו ישים מבחינתו של המבקש, וזאת בין היתר משום שהוא משלם "מחיר אישי כבד מאין כמותו על תוצאותיו הטראגיות של האירוע"; וכי "הנזק של עונש מאסר בפועל לאדם נורמטיבי נעדר דפוסי התנהגות עבריינים עשוי לגבור על התועלת". בהמשך, טוען המבקש כי נסיבות התאונה במקרה דנן הן נדירות, וכי מדיניות הענישה במקרים דומים מקלה יותר. לשיטת המבקש, יש בכך כדי להצדיק מתן רשות ערעור תוך הפחתת עונשו של המבקש, באופן שעונש המאסר בפועל יומר בעבודות שירות; כאשר עונש השלילה בפועל יקוצר. המבקש הוסיף וטען, כי "העובדה שכתב האישום הוגש למעלה משנתיים לאחר התאונה מסייעת להטות את הכף לעבר אי הטלת מאסר בפועל". לבסוף, טוען המבקש כי מדיניות אי העמדה לדין בגין אי שמירת מרחק וסטייה של 10 קמ"ש מהמהירות המותרת מלמדת, כי "המקרה דנן הינו יוצא דופן, במיוחד, באשר לא מעשיו של המבקש הם שהובילו אותו לספסל הנאשמים, כי אם התוצאה הטרגית של התאונה". לשיטת המבקש, בית משפט העליון נתן רשות ערעור והמיר, לא פעם, עונשי מאסר שהוטלו על נאשמים בעבירות של גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים, בעבודות שירות. לבסוף, הציג המבקש את עמדת משפחתו של המנוח, לפיה היא מבקשת ש"לא לפגוע גם בה, בשנית, בדרך של שליחת המבקש למאסר לריצוי בפועל. לדברי האב, הוא יבקש להשמיע את קולו לזכות המבקש בדיון, ככל שבית המשפט יתיר לו לעשות כן". על יסוד האמור, גורס המבקש כי יש ליתן לו רשות ערעור, לקבל את ערעורו לגופו ו"לקצר את משך שלילת רישונו, על מנת שיוכל להשתלב בחברה, ולקצר את עונש המאסר שהוטל עליו לריצוי בפועל ולהמירו בעבודות שירות".

דיון והכרעה

8. כידוע, רשות ערעור "בגלגול שלישי" תינתן במשורה ואך במקרים חריגים, בהם מתעוררת שאלה משפטית כבדת משקל או סוגיה ציבורית רחבת היקף, החורגת מעניינם הפרטי של הצדדים להליך; או במקרים בהם מתעורר חשש מפני עיוות דין מהותי או אי-צדק שנגרם למבקש (רע"פ 9171/16 כלבונה נ' מדינת ישראל (5.1.2017); רע"פ 10059/16 בדיר נ' מדינת ישראל (14.3.2017); רע"פ 5995/17 כהן נ' מדינת ישראל (5.9.2017)). זאת ועוד, משמדובר בערעור הנוגע לחומרת העונש, על המבקש להצביע על סטייה קיצונית, החלה בעניינו, ממדיניות הענישה המקובלת במקרים דומים (רע"פ 501/16 ראובן פישמן נ' מדינת ישראל (24.1.2016);



רע"פ 5423/14 קופרמן נ' מדינת ישראל (29.9.2014)). לאחר שעיינתי בבקשת רשות הערעור ובנספחיה, הגעתי לכלל מסקנה, כי הבקשה אינה עומדת באמות המידה האמורות, ודי בכך, בכדי לדחותה.

למעלה מן הצורך, אציין כי לאחר שבחנתי את כלל הנסיבות, הגעתי לידי מסקנה כי דין הבקשה להידחות אף לגופו של עניין. אפתח בכך, כי מקובלת עליי קביעתו של בית המשפט המחוזי, לפיה דרגת רשלנותו של המבקש היא ברמה "בינונית עד נמוכה". המבקש נסע במהירות 80 קמ"ש, במקום בו המהירות המותרת היא 70 קמ"ש, ולא הצליח לבלום בזמן ולמנוע את ההתנגשות באוטובוס. הגם שמדובר במקרה טראגי לכל הדעות, בו המבקש איבד את חברו הקרוב, אין ניתן להקל ראש במעשה ובתוצאותיו, כמו גם באחריותו האישית של המבקש באירוע.

בית משפט זה עמד על עקרונות הענישה בעבירות של גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים, כמפורט להלן:

"האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה. השני, בדרך-כלל הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם על-ידי אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות" **(ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל 16.11.2009); וראו גם החלטותי ברע"פ 3714/15 מלר נ' מדינת ישראל (8.6.2015); וברע"פ 4880/17 קוסה נ' מדינת ישראל (21.6.2017)).**

בסופו של דבר, נראה כי בית המשפט המחוזי ביצע את האיזון הנדרש, בין נסיבותיו האישיות של המבקש ויתר השיקולים לקולה, לבין האינטרס הציבורי שעניינו מלחמת חורמה בתופעת הקטל בכבישים, אשר הפכה למגיפה של ממש בחברה הישראלית. אשר לטענתו של המבקש, כי במקרים דומים נמנעו בתי המשפט מלהטיל על נאשמים עונש מאסר לריצוי בפועל – הרי שדינה להידחות. גם אם ניתן למצוא גזרי דין מקלים יותר, אין בכך כדי להעיד על כי העונש שהושת על המבקש חורג באופן מהותי ממדיניות הענישה הראויה, שכן כל מקרה לגופו ולנסיבותיו המיוחדות. על יסוד המכלול, ניכר כי העונש שהושת על המבקש הינו ראוי ומאוזן, ובוודאי שאינו חורג באופן קיצוני ממדיניות הענישה, הראויה במקרים דומים, ולפיכך אין מקום להתערבותו של בית משפט זה ב"גלגול שלישי".

9. אשר על כן, הבקשה לרשות ערעור נדחית בזאת.

המבקש יתייצב לריצוי בעונשו, ביום 14.03.2018, עד השעה 10:00, בימ"ר ניצן או על פי החלטת שירות בתי הסוהר, כשברשותו תעודת זהות או דרכון ועותק מהחלטה זו. על המבקש לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיון מוקדם, עם ענף אבחון ומיון של שירות בתי הסוהר, טלפונים: 08-9787377 או 08-9787336.

ניתנה היום, י"ג באדר התשע"ח (28.2.2018).

ש ו פ ט


