



בבית המשפט העליון

רע"פ 6077/22

לפני: כבוד השופט ח' כבוב

המבקש: מוחמד עבד אלחלים

נ ג ד

המשיבה: מדינת ישראל

בקשה לעיכוב ביצוע ובקשת לרשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בבאר שבע בע"פ 43063-04-22 שניתן ביום 25.8.2022 על ידי כבוד הנשיאה ר' יפה-כ"ץ והשופטים י' עדן ו-ג' דניאל

בשם המבקש: עו"ד יוסף יעקבי

החלטה

בקשה למתן רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בבאר שבע (כב' הנשיאה ר' יפה-כ"ץ וכב' השופטים י' עדן ו-ג' דניאל) בע"פ 43063-04-22 מיום 25.08.2022, בגדרו נדחה ערעורו של המבקש על הכרעת דינו של בית משפט השלום לתעבורה באשדוד (כב' השופטת ר' שורץ) בגמ"ר 13050-01-20 מיום 02.01.2022; ועל גזר דינו מיום 11.04.2022.

רקע והליכים קודמים

1. המבקש הורשע לאחר ניהול הליך הוכחות מלא בביצוע עבירות של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: הפקודה); נהיגה רשלנית, לפי סעיף 62(2) לפקודה; אי-שמירת ריווח בין רכב לרכב, לפי תקנה 49 לתקנות

התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: התקנות); ונהיגה במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך, לפי תקנה 51 לתקנות.

2. על פי עובדות כתב האישום המתוקן, ביום 10.01.2019 בסמוך לשעה 14:07, נהג המבקש במשאית (להלן: המשאית) בכביש חד-סטרי בעל שני נתיבים, כשעמו אדיב סלימאני ז"ל (להלן: המנוח). זאת, כאשר תנאי הדרך היו טובים.

באותה שעה, נהג ג'מאל אבו עג'אגי (להלן: עג'אגי) במשאית של חברת נתיבי ישראל (להלן: משאית נת"י) ועמו נוסע נוסף, כאשר חלקה האחד של משאית נת"י בנתיב הימני של הכביש, וחלקה השני בשולי הכביש. נסיעה זו נועדה לצרכי איתור מפגעים בכביש. במועד הרלבנטי לכתב האישום, היה תלוי שלט כתום מהבהב בצורת חץ הפונה שמאלה (להלן: השלט) על גבי חלקה האחורי של משאית נת"י. זאת, במטרה להורות לנהגים בכביש לנסוע בנתיב השמאלי.

על אף תנאי הדרך הטובים וקיומו של השלט, המשיך המבקש בנסיעתו בנתיב הימני, תוך שהוא נוהג ברשלנות ולא נותן תשומת לב מספקת לתנאי הדרך, למהירות בה נסע; ומבלי ששמר מרחק המאפשר לו לעצור בכל עת את המשאית ולמנוע תאונה. לאור רשלנותו של המבקש פגעה המשאית במשאית נת"י, וכתוצאה מכך שני כלי הרכב ניזוקו, מרבית המעורבים בתאונה נפצעו, וכן התאונה הביאה למותו של המנוח.

3. ביום 02.01.2022, לאחר שנוהל הליך הוכחות מלא, הורשע המבקש במיוחס לו בכתב האישום. במסגרת הכרעת דינו, סקר בית משפט השלום לתעבורה את כלל המסכת העובדתית – ובכללה עדויות של הנוכחים באירוע, כמו גם ראיות חפציות.

בית משפט השלום לתעבורה קבע, כי לא ניתן לשלול את האפשרות שמשאית נת"י הייתה בעצירה מוחלטת והתחילה בנסיעה שעה שהתרחשה התאונה. עוד נקבע, כי אנשי משאית נת"י לא פעלו בהתאם לנהלי העבודה של היחידה לסילוק מפגעים בכל הנוגע להסרת מפגעים בכביש. בהתאם לכך נקבע, כי לא ניתן לשלול שהתאונה התרחשה באשמתה התורמת של משאית נת"י.

אשר להתנהלות המבקש, נקבע כי הוא היה שרוי בשיחת טלפון שעה שהתרחשה התאונה; כי הוא נסע במהירות של כ-100 קמ"ש; וכי הוא לא שינה את אופן נהיגתו – לא סטה שמאלה ולא האט – כאשר התקרב למשאית נת"י. בהתאם לאמור, קבע בית המשפט כי הוכחה אשמתו של המבקש במיוחס לו מעבר לכל ספק סביר.

כן התייחס בית המשפט למחדלי החקירה שהיו בעניינו של המבקש, וביניהם, שמשאית נת"י שוחררה מבלי שניתן למבקש לבחון אותה; שמכשיר ה-DVR נמסר לגורם

פרטי מבלי שניתן למבקש לבחון אם קיימת הקלטה חזותית של התאונה; ושלא נחקר האופן שבו נמחקה ההקלטה כאמור. אולם, ביחס לאלה, נקבע כי הם אינם מחייבים את זיכוי של המבקש, בשים לב להלכה, לפיה ניתן להרשיע נאשם חרף קיומם של מחדלי חקירה, וזאת – ככל שהוכח מעבר לכל ספק סביר כי הוא ביצע את המיוחס לו.

עוד יוער, כי המבקש העלה טענה מקדמית להגנה מן הצדק בשל אכיפה בררנית. זאת, משום שלא הוגש כתב אישום נגד עג'אגי בגין אשמתו בגרימת התאונה. טענה זו נדחתה על-ידי בית המשפט, נוכח קיומו של שוני רלבנטי בין המבקש ובין עג'אגי, שכן – מידת רשלנותו של האחרון הייתה פחותה משל הראשון.

4. ביום 11.04.2022, גזר בית משפט השלום לתעבורה את דינו של המבקש. במסגרת גזר דינו, נתן בית המשפט את דעתו לכלל השיקולים הרלבנטיים הן לקביעת מתחם הענישה ההולם, הן לקביעת עונשו של המבקש בגדרי המתחם.

אשר למתחם הענישה – בית המשפט התייחס לפגיעה בערך החברתי המוגן – קדושת החיים – לחומרת העבירה ונסיבות ביצועה, מידת רשלנותו של המבקש ושל עג'אגי ומדיניות הענישה הנוהגת בעבירות דומות. בהתאם לכך נקבע על-ידו מתחם ענישה הכולל בין 8 ל-16 חודשי מאסר בפועל; ובין 6 ל-15 שנים פסילת רישיון נהיגה.

אשר לעונשו של המבקש – בית המשפט התייחס הן לעברו הפלילי, הן לעברו התעבורתי, וכן נתן דעתו לנסיבות האישיות לקולא. בסופו של יום, בית המשפט לא מצא מקום לחרוג ממתחם העונש שקבע, והשית על המבקש 12 חודשי מאסר בפועל, פסילת רישיון למשך 12 שנים וכן עונשים נלווים.

5. על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה הגיש המבקש ערעור לבית המשפט המחוזי. בגדרו טען המבקש כי התשתית העובדתית, כפי שזו הוצגה לבית משפט השלום לתעבורה, אינה מוכיחה שנהג תוך שלקח סיכון בלתי סביר. לעמדתו, בית משפט השלום לתעבורה לא נתן דעתו לשאלה האם היה באפשרותו לסטות מהנתיב בו נסע או לבלום בזמן, בהינתן המרחק והזמן שעמדו לו, עת שהבחין במשאית נת"י סוטה אל תוך נתיבו. עוד טען המבקש, כי העובדה שלא שינה את מהירותו או לא סטה מנתיבו אינה מוכיחה את רשלנותו. שכן, הן רוחבה של משאית נת"י, הן רוחבו של נתיב השוליים, נקבעו ב-2.3 מטרים, כך שאם משאית נת"י הייתה נשארת במקומה בשוליים, המבקש יכול היה להמשיך באופן נסיעתו מבלי לפגוע בה. ואולם, בית משפט השלום לתעבורה נמנע מקביעת המידה שבה משאית נת"י הייתה בשולי הכביש, או הרגע שבו החלה משאית נת"י בנסיעה. כך, שלא ניתן לקבוע ברף הנדרש לצורך הרשעה בפלילים את אשמתו בגרימת התאונה. כן טען המבקש, כי שגה בית משפט השלום לתעבורה משלא

נתן משקל מספק למידת רשלנותו של עג'אגי, לאופן שבו נהג ולכך שהפר מספר נהלי עבודה של היחידה לסילוק מפגעים. לבסוף, חזר המבקש על טענתו להגנה מן הצדק בשל אכיפה בררנית ועל טענתו לקיומם של מחדלי חקירה המצדיקים את זיכוי.

בכל הנוגע לגזר הדין, טען המבקש כי שגה בית משפט השלום לתעבורה שעה שקבע כי מידת רשלנותו מחייבת הטלת עונש בעל רכיב של מאסר בפועל. כן ציין המבקש, כי הגם שבית המשפט סבר כי אין לזכותו מטעמים של הגנה מן הצדק, היה נדרש לתת לכך משקל בעת גזירת דינו. בהתאם לאמור, טען המבקש כי יש מקום להקל בעונשו – הן ביחס לרכיב המאסר בפועל, הן ביחס לרכיב פסילת רישיונו – וכן לאפשר לו לרצות את מאסרו בדרך של עבודות שירות.

6. ביום 25.08.2022, דחה בית המשפט המחוזי את ערעורו של המבקש.

אשר לערעור על הכרעת הדין – בית המשפט המחוזי דחה את טענתו של המבקש, לפיה לא נהג ברשלנות. בית המשפט ציין את המהירות בה נהג המבקש, העובדה שלא סטה מנתיבו על אף קיומו של השלט, וכן את שיחת הטלפון בה היה שרוי עובר לתאונה ועד להתרחשותה. בהתאם לאמור, נקבע כי המבקש לא נהג באופן התואם את תנאי הדרך, בשים לב לכך שחלק מהנתיב בו נסע נחסם על-ידי משאית נת". במסגרת זו דחה בית המשפט את טענתו של המבקש, לפיה העובדה שלא שינה את אופן נהיגתו אינה מחייבת את המסקנה כי נהג ברשלנות. זאת, "בהיותה סותרת סתירה מוחלטת את חובת הזהירות, כמו גם את הוראות תקנות 49, 51 ו-52 לתקנות התעבורה". לבסוף דחה בית המשפט את טענתו של המבקש, כי יש לזכותו מכוח הגנה מן הצדק ובשל קיומם של מחדלי חקירה בעניינו. וזאת, בהתאם לטעמים עליהם עמד בית משפט השלום לתעבורה.

אשר לערעור על גזר הדין – בית המשפט המחוזי ציין, כי בניגוד לקביעת בית משפט השלום לתעבורה, מידת רשלנותו של המבקש גבוהה. עוד צוין, כי המבקש אינו מקבל אחריות על מעשיו, אינו מכיר ברשלנותו ואינו אמין. לבסוף נקבע, כי "הענישה מביאה במסגרתה את מכלול השיקולים לקולא, לרבות גילו הצעיר של [המבקש – ח.כ.], ואיננו מוצאים מקום להתערב במי מרכיבי הענישה אשר במכלול הנסיבות אין בהם כדי החמרה עם [המבקש – ח.כ.]".

7. המבקש לא השלים עם פסק דינו של בית המשפט המחוזי, והגיש את הבקשה שלפניי, ועמה בקשה לעיכוב ביצוע עונשו.

נימוקי הבקשה

8. לעמדת המבקש, יש להיעתר לבקשתו למתן רשות ערעור ב"גלגול השלישי" בשל אחד משלושה טעמים שונים:

הראשון, שבקשתו "מעלה שאלה משפטית בעלת חשיבות ציבורית שעלתה בטיעוני המבקש והקשורה לחובת נהג הנוסע בכביש ורכב העומד בשול מתפרץ לנתיבו". במסגרת זו טוען המבקש, כי נדרש מבית משפט זה להכריע בשתי שאלות פרשניות: האחת, על מי חלה החובה הראשית למנוע תאונה – על נהג שרכב מתפרץ לנתיבו משולי הכביש, או על נהג הרכב המתפרץ; והשנייה, האם תקנה 49 חלה במקרה של תאונה בין רכב נוסע לרכב העומד בשולי הכביש, להבדיל ממקרה של תאונה בין רכב אחד ורכב אחר שנוסע בעקבותיו.

9. השני, שנגרם לו אי-צדק, היות שלא הוגש כתב אישום נגד עג'אגי.

10. השלישי, משום שעולה בעניינו חשש לעיוות דין, שכן "הקביעה כי התרשל על אף שלא נקבע שהיה בידיו למנוע את התאונה באופן פוזיטיבי" עומדת בניגוד להלכה הפסוקה. בתוך כך מציין המבקש, כי לא נקבע מה היה המרחק בינו לבין משאית נת"י בעת שהאחרונה התחילה תנועה וכמה זמן עמד לרשותו להגיב לתנועתה. יתרה מכך, לעמדת המבקש, נגרם לו עיוות דין הן נוכח זאת שבית המשפט "קבע כלל ראייתי חדש שאין לו שום תימוכין בחוק, על פיו אי מתן אימון בגרסת הנאשם לפיה איננו זוכר את שהתרחש מהווה ראיה עצמאית לחובתו ואף גוברת על הכלל הראייתי שנקבע בחוק לשתיקת נאשם".

דיון והכרעה

11. לאחר עיון בבקשה ובנספחיה, באתי לכלל מסקנה כי דינה להידחות, וזאת מבלי להידרש לתשובת המשיבה.

12. הלכה היא כי בקשה למתן רשות ערעור ב"גלגול השלישי" שמורה למקרים חריגים בהם מתעוררת שאלה משפטית עקרונית החורגת מעניינם הפרטי של הצדדים, או בנסיבות המקימות חשש לעיוות דין, או אי צדק חמור שנגרם למבקש (רע"פ 5801/22 ללוש נ' מדינת ישראל, פסקה 9 (05.09.2022)). הבקשה שלפניי אינה עומדת באמות מידה אלה, ודי בכך כדי לדחות אותה.

13. על אף ניסיונו של המבקש לשוות נופח עקרוני לבקשתו, עולה באופן ברור כי המדובר במקרה הנטוע בדלת אמותיו של עניינו הפרטי. בבקשתו מנסה המבקש, במאמץ רב, להצביע על קיומו של "משחק סכום אפס" בין אחריותו של נהג הנוסע בנתיבו, ובין אחריותו של נהג המתפרץ לנתיב משולי הדרך. ואילו, אחריותו של נהג אחד – לחוד;

ואחריותו של נהג אחר – לחוד. בהתאם לכך, בהליכים שהתנהלו בעניינו של המבקש נבחנה אחריותו הפלילית לתאונה, ולא היה מקום לבחון את אחריותו הפלילית של עג'אגי. שכן, ונדמה כי זה מן המובן מאליו לציין זאת, המדובר במשפטו של המבקש, לא של עג'אגי. לכן, יש לדחות את השגות המבקש על כך שלא נבחן היחס בין החובות המוטלות על נהג הנוסע בנתיבו ובין החובות המוטלות על נהג שרכבו עומד בשולי הכביש ומבקש להשתלב בנתיב זה. עוד יש לציין, כי בית משפט השלום לתעבורה קבע כקביעה פוזיטיבית, שחלק ממשאית נת"י הייתה בנתיב בו נסע המבקש, כך שאין חולק כי האחרון נסע "בעקבות" משאית נת"י, כלשון תקנה 49 לתקנות.

14. כן יש לדחות את הטעם השני שמעלה המבקש, אשר הינו במהותו טענתו להגנה מן הצדק בשל אכיפה בדרגתית. שכן, דחיית טענתו להגנה מן הצדק אינה מצדיקה, כשלעצמה, קבלת בקשתו למתן רשות ערעור (השוו: רע"פ 4963/22 מנשירוב נ' מדינת ישראל, פסקה 13 (21.07.2022)).

15. עוד יש לדחות את הטעם השלישי שמעלה המבקש, על שני פניו, לפיו נגרם לו עיוות דין. על אף טענתו כי לא הוכח כיצד ניתן היה למנוע את התאונה, הרי שדי בכך שהוא לא נהג באופן המתאים לתנאי הדרך; לא שם לב לסביבתו; שוחח בטלפון עת שנהג; ולא שינה את אופן נהיגתו כאשר זיהה – אם בכלל זיהה – את משאית נת"י – כדי להרשיע אותו במיוחס לו (השוו: ע"פ 634/19 גבאי נ' מדינת ישראל, פסקה 10 (26.02.2020)). כמו כן, משבחר המבקש להעיד במשפטו, סעיף 162 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח חדש], התשמ"ב-1982 אינו חל בעניינו, ועדותו מהווה ראיה עצמאית. משכך, משנקבע כי המבקש בעדותו גילה טפח וכסה טפחיים, צדקו הערכאות דלמטה עת ששקלו את עדותו לחובתו.

16. הערה לפני חתימה: מוטב היה אילו נמנע המבקש מלהעלות טענה, לפיה, על אף מיקומה של משאית נת"י בשולי הכביש, לא היה נדרש ממנו לשנות את אופן נהיגתו. טענה זו עומדת בסתירה מוחלטת לדין, להיגיון ולצו המצפון. כידוע, עצירה בשולי הכביש הינו החרגה, לכלל האוסר על כך (תקנות 69(א, ב) לתקנות). בהתאם לכך, על נהג המזהה רכב העומד בשולי הכביש לנהוג במשנה זהירות, לתת תשומת לבו לרכב העומד ולשנות את אופן נסיעתו בהתאם, שמא יפגע באדם המבקש להעלות נוסעים (רע"פ 8265/06 הבראת נ' מדינת ישראל (06.12.2006)), או אם המבקשת לחלץ את משפחתה מהרכב (ע"פ 8729/20 כהן נ' מדינת ישראל (21.07.2022)). חייבם של הזולת יקרים כפי שהם שבריריים, ואת שנאבד כבר לא ניתן להשיב. על נהגים לזכור כי רכבים הנוסעים עמם יחד בכבישים אינם בגדר מכשול שיש לחצות אותו, וכי בתוכם יושבים סבים, הורים, אחים וילדים. טענתו של המבקש מביעה זלזול בכך, ויש להצר על כך.

17. סוף דבר: הבקשה נדחית, וממילא נדחית הבקשה לעיכוב ביצוע. המבקש יתייצב לריצוי עונשו ביום 18.09.2022, בהתאם להחלטת בית המשפט המחוזי מיום 25.08.2022.

ניתנה היום, י"ט באלול התשפ"ב (15.9.2022).

ש ו פ ט