

עפ"ת 46568/01/14 - מנחם קריכלי נגד מדינת ישראל

בתי המשפט

עפ"ת 46568-01-14
14 יולי 2014

בית משפט מחוזי באר שבע

לפני: כבוד השופטת טלי חיימוביץ

בעניין: מנחם קריכלי באמצעות ב"כ עו"ד אמיגה

המערער

נגד

מדינת ישראל באמצעות ב"כ עו"ד דמרי מפמ"ד

המשיבה

פסק דין

ערעור על גזר דין של בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע (כב' השופט אופיר), בתיק ת"ד 5276-09-10 מיום 10.12.13.

המערער הורשע, לאחר ניהול הוכחות, בעבירות של גרימת תאונת דרכים בניגוד לסעיף 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: "התקנות"), נהיגה רשלנית בניגוד לסעיף 62(2) לפקודת התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: "הפקודה"), בקשר עם סעיף 38(2) לפקודה, ועקיפה בדרך לא פנויה, בניגוד לסעיף 47(ד) לתקנות, בקשר עם סעיף 38(1) לפקודה.

על פי עובדות הכרעת הדין, בתאריך 4.10.09, נהג המערער ברכב על כביש 40, מצומת גורל לצומת תל שבע. מדובר בקטע כביש דו סטרי, בו נתיב נסיעה אחד לכל כיוון, וקו הפרדה רצוף בין שני הנתיבים. המערער יצא לעקיפה, תוך חציית קו הפרדה רצוף. אותה עת הגיעה מהכיוון הנגדי, שיירה בת שלושה כלי רכב. כתוצאה מחסימת נתיב הנסיעה, נגרמה תאונה, בה היו מעורבים שלושת כלי הרכב, רכבו של המערער, והרכב אותו עקף (להלן: התאונה). כתוצאה מהתאונה ניזוקו חמשת כלי הרכב, ו-12 נוסעים ונהגים שהיו בכלי הרכב המעורבים, נחבלו בגופם, חלקם חבלות של ממש. אחד המעורבים נזקק לאשפוז ארוך ולתקופת שיקום בת חצי שנה בבית לוינשטיין, ואחר סבל משברים מרובים בגופו.

בית המשפט קמא גזר על המערער עונשים של 3 חודשי מאסר על תנאי, 36 חודשי פסילת רישיון נהיגה, קנס כספי ופסילה מותנית.

לצורך קביעת מתחם העונש ההולם, שקל בית המשפט קמא שני פרמטרים: רמת הרשלנות והיקף הנזקים הגופניים שנגרמו למעורבים.

נקבע כי היציאה לעקיפה לא נעשתה מתוך נטילת סיכון מכוונת, אלא מתוך רשלנות וקלות ראש. בסיטואציה זו, ובהתחשב במספרם הרב של התמרורים שהוצבו במקום, קבע בית המשפט קמא, כי רף הרשלנות בינוני. חבלות הגוף שנגרמו בתאונה לחלק מהמעורבים - קשות.

מכאן, שאין לפנות למתחם מתון המתאים לתאונה עם חבלות מתונות, אלא למתחם ההולם את חומרת הפגיעות. על כן נקבע מתחם שבין 24-40 חודשי פסילה ובין 0-3 חודשי מאסר.

לצורך קביעת הרף על המתחם, הביא בית המשפט קמא בחשבון את עברו התעבורתי של המערער (19 הרשעות קודמות בותק נהיגה של 26 שנה, ללא מעורבות בתאונות, ומעט עבירות בטיחותיות), וקבע, כי מדובר במסוכנות בינונית. נסיבותיו האישיות של המערער מלמדות על היותו אדם נורמטיבי. כן הביא בית המשפט קמא בחשבון את עצם ניהול ההליך, לעצם קבלת האחריות לתאונה.

בשים לב לכל אלה נמנע בית המשפט קמא מהשתת רכיב של מאסר בפועל. עם זאת קבע כי: "חומרת החבלות במקרה דנן, על רקע היעדר לקיחת האחריות, ורף הרשלנות הספציפי, מצדיקים תנועה של בית המשפט במעלה רף הפסילה בפועל".

אמנם, עברו התעבורתי של המערער אינו חריג, אך יציאה לעקיפה בכביש בין עירוני צר, כאשר נהג מהישוב יכול וצריך היה להבין כי מדובר בכביש דו סטרי, היא התנהגות המחייבת פסילה ארוכה, בהתאם לעקרון ההלימה.

כאשר נגרמות פגיעות גוף כה קשות למעורבים ועל אף הפגיעה הקשה ביכולת הפרנסה של הנאשם, עיקרון ההלימה מחייב את הרחקת הנאשם מיכולת הנהיגה לתקופה ארוכה.

בית המשפט קמא מצא כי האיזון הראוי בין הימנעות מעונש של מאסר בפועל לרכיב הפסילה, מצדיק רכיב של 36 חודשי פסילה. צוין, כי תקופה זו נבחנה גם על רקע הפסיקה (כולל העונש של 5 שנות פסילה שאושר ברע"פ 3764/05 בן זוויה נ' מדינת ישראל (2005)

ב"כ המערער מלין על אורך תקופת הפסילה.

לטענתו, מדובר בתקופה ארוכה יתר על המידה, אשר אינה מביאה בחשבון את פגיעותיהם של המערער ובני משפחתו בתאונה, את וותק הנהיגה רב השנים של המערער, והעובדה שמעולם לא היה מעורב בתאונות דרכים. עוד טען, כי פרנסתו של המערער תלויה ברישיון הנהיגה, בהיותו בעל עסק להתקנת פרקטים, הנאלץ לנסוע בכל רחבי הארץ. בנוסף, המתחם שנקבע על ידי בית המשפט קמא גבוה מדי, נוכח המסוכנות הנמוכה שנקבעה לו. בית המשפט קמא גם לא הקל עם המערער בשל ניהול ההליך, למרות שקבע בהכרעת הדין, כי הוא מאמין למערער שטעותו כנה, אולם הפרשנות המשפטית היא שהכריעה את הכף. על כן, לא היה מקום להעלות את רף הפסילה. עוד נטען, כי בקביעת מתחם העונש ההולם, ניתן מקום רק לרמת הרשלנות ולא ליתר הגורמים המשפיעים על מתחם הענישה, מה גם שרף הרשלנות אינו הגבוה ביותר האפשרי. לטענתו, לא היה מקום לבחור את הרף הגבוה בתוך המתחם, בעונש הפסילה,

נוכח העדר עבר תעבורתי. ב"כ המערער טען גם, כי במקרים דומים לזה, לא הושתו עונשי פסילה כה ארוכים, ולא היה מקום להפלות את המערער לרעה.

ב"כ המשיבה התנגד לקבלת הערעור מנימוקי בית המשפט קמא. לטענתו, העונש שהושת תואם את המתחם שקבע בית המשפט, בהתאם לפסיקה, המבחינה בין תאונות קשות וקלות. עוד טען כי אין להתערב בפסק הדין, מקום שאינו לוקה בחוסר סבירות קיצונית.

לאחר ששמעתי את טענות ב"כ הצדדים, נחה דעתי כי דין הערעור להידחות.

בית משפט קמא הפנה לרע"פ 2564/12 יחיאל קרני נ' מדינת ישראל (2012), שם נקבע כי: "לענישה הולמת תפקיד חשוב לא רק במקרים בהם גורמות תאונות הדרכים לקורבנות בנפש, אלא אף במקרים בהן נגרמות חבלות ופציעות, ובפרט כאשר חבלות ופציעות אלו חמורות הן".

עונש הפסילה שהושת על המערער משקלל באופן הולם בין כל הנסיבות הרלוונטיות.

בקביעת המתחם הביא בית המשפט קמא את הנסיבות הקשות של המקרה, דהיינו, תאונה המערבת חמישה כלי רכב, ובכל אחד מהם מספר פצועים, חלקם פצועים קשה, כמפורט לעיל.

כן הובאה בחשבון רמת הרשלנות הבינונית. בית המשפט קמא אמנם קבע כי אין עסקינן בעצימת עיניים, אולם גם נקבע, כי בכביש היו תמרורים די והותר, על מנת להזהיר את המערער, ואילו הוא ברשלנותו, בחר להתעלם מכל אלה, להניח כי קו הפרדה הרציף מסומן שם עקב טעות, ולחצות לנתיב נסיעה נגדי.

בשים לב לכל אלה, מתחם העונש ההולם שנקבע על ידי בית המשפט קמא סביר בעיני.

אשר לרף בתוך המתחם. איני מקבלת את טענת ב"כ המערער, לפיה הפרשנות המשפטית היא שהכריעה את הכף. העובדה שבית המשפט האמין למערער כי נתפס לטעות כנה, ולא יצא לעקיפה בהלך נפש של עצימת עיניים, אינה משליחה על עובדת היותו רשולן, ומכאן על העדר לקיחת אחריות, הנלמדת מניהול ההליך עד תום. העובדה שהוא ומשפחתו נפצעו אף הם בתאונה, אינה מצדיקה לטעמי התערבות באורך תקופת הפסילה. יתכן ויש בה, במקרים מסויימים, כדי להשליך על אורך תקופת המאסר.

לסיכום, תקופת הפסילה שנגזרה על המערער תואמת את חומרת התאונה, רף הרשלנות ויתר נסיבות העניין, כולל הימנעות בית המשפט קמא מהטלת מאסר בפועל.

אשר על כן, אני דוחה את הערעור.

ניתן והודע היום, ט"ז תמוז תשע"ד, 14 יולי 2014, בהעדר הצדדים.