



רע"פ 449/15 - קאיד אבו קוידר נגד מדינת ישראל

בית המשפט העליון

רע"פ 449/15

לפני: כבוד השופט א' שהם

המבקש: קאיד אבו קוידר

נ ג ד

המשיבה: מדינת ישראל

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בבאר שבע, מיום 31.12.2014, בעפ"ג 5218-03-14, שניתן על-ידי כב' השופטים ר' יפה-כ"ץ - סג"נ; י' רז-לוי; י' עדן

בשם המבקש: עו"ד נואף אבו קוידר

החלטה

1. לפניי בקשה לרשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בבאר שבע (כב' השופטים: ר' יפה-כ"ץ - סג"נ; י' רז-לוי; י' עדן), בעפ"ג 5218-03-14 ובעפ"ג 16654-03-14, מיום 31.12.2014. בפסק הדין, נדחה ערעורו של המבקש על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה (כב' השופט ש' לייבו) (להלן: בית המשפט לתעבורה), בגמ"ר 2257-10-12, הכרעת דין מיום 7.11.2013, וגזר דין מיום 26.1.2014, והתקבל ערעורה של המשיבה על גזר הדין.



בד בבד עם הבקשה לרשות ערעור, הוגשה בקשה לעיכוב ביצוע עונש המאסר שהושת על המבקש. בהחלטתי מיום 19.1.2015, הוריתי על עיכוב ביצוע העונש עד להכרעה בבקשה לרשות ערעור.

רקע והליכים קודמים

2. בכתב האישום שהוגש נגד המבקש, נטען כי ביום 3.8.2012, בסמוך לשעה 01:30, נהג המבקש במשאית, בכביש 35, לכיוון מערב. בסמוך לקילומטר ה-34, האט המבקש את המשאית והחל לפנות ימינה לדרך עפר, כשהוא חוצה קו הפרדה רצוף וחוסם את נתיב הנסיעה הנגדי. נהג הרכב הפרטי שהגיע ממול, לא הספיק לעצור את רכבו, התנגש במשאית, ונהרג במקום. כתב האישום ייחס למבקש התנהגות רשלנית שגרמה לתאונה קטלנית, והוא הואשם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה). המבקש כפר ברשלנות שייוחסה לו, ולפיכך התנהל בבית המשפט לתעבורה הליך הוכחות.

3. בהכרעת דין, מיום 7.11.2013, נקבע כי המשיבה הרימה את הנטל המוטל עליה להוכיח את אשמתו של המבקש מעל לספק סביר. בית המשפט מצא, כי בוחן התנועה שהעיד מטעם המשיבה, לא פירט את מסקנותיו בצורה מספקת, אך הממצאים העובדתיים בזירה עולים בקנה אחד עם עמדת המשיבה. לאחר בחינה מדוקדקת של נסיבות התאונה, על סמך ממצאים אובייקטיביים, קבע בית המשפט, כי "קיימים מחדלי חקירה בתיק זה. אולם התמונה הכוללת בהתקבץ כלל הנתונים, אשר הינם משלימים האחד את השני כמין תצרף, עולה כי אין כל אפשרות סבירה אחרת לתאונה". בהכרעת הדין, נשללה האפשרות כי המנוח סטה מנתיבו כאשר פגע במשאית, מאחר שאפשרות כזו איננה תואמת את זווית החדירה של המוט האחורי לרכבו של המנוח, ולו התרחשה, היא היתה גורמת לזריקת הרכב למרחק רב, ולא כך אירע. לצד זאת, הדגיש בית המשפט, כי לא הוכח שארבעת גלגלי המשאית חצו את קו הפרדה, ועל כן, לענין מידת רשלנותו של המבקש, הוא רשאי להינות מן הספק. בנוסף, צוין בהכרעת הדין, כי ניתן היה להרשיע את המבקש גם על יסוד דבריו במשטרה, לפיהם "הזנב במשאית בלט בנתיב של זה ובנתיב שלו ובגלל זה התאונה".

4. ביום 26.1.2014, נגזר דינו של המבקש. בית המשפט לתעבורה הדגיש את ערך קדושת החיים ואת הצורך בענישה שתהווה את מידת הרשלנות במעשיו של המבקש. נקבע, כי התנהגותו של המבקש איננה ברף העליון של הרשלנות, וזאת, בין היתר, מכיוון שחציית קו הפרדה היתה קטנה יחסית. לאחר שנקבע מתחם הענישה הראוי, ונסקרו נסיבותיו האישיות של המבקש, הגיע בית המשפט למסקנה, כי ניתן להסתפק בעונש מאסר, לריצוי בדרך של עבודות שירות, לצד פסילת רישיון לתקופה ממושכת. נוכח מכלול השיקולים, הושתו על המבקש העונשים הבאים: 6 חודשי מאסר בפועל, לריצוי בדרך של עבודות שירות; 6 חודשי מאסר על תנאי, למשך שלוש שנים, לבל יעבור המבקש עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977, או סעיף 64 לפקודת התעבורה, או עבירה של נהיגה בזמן פסילה; פסילת רישיון לתקופה של 14 שנים; קנס בסך 1,800 ש"ח; וכן פיצוי למשפחתו של המנוח, בסך 5,000 ש"ח.

5. המבקש ערער על הכרעת הדין ועל גזר הדין לבית המשפט המחוזי בבאר שבע, ומנגד, ערערה המשיבה על קולת העונש. בית המשפט המחוזי קבע, כי מסקנותיו של בוחן התנועה בדבר האופן בו התרחשה התאונה, מבוססות היטב על הממצאים



בשטח, לרבות סימני המריחה והחריצים בכביש. צוין, כי ניתן היה להסתמך על הדו"ח של בוחן התנועה, ובית המשפט לתעבורה לא נדרש לנתח בעצמו את הממצאים. עוד נקבע, כי המשאית חדרה לעומק הנתיב הנגדי, לכל הפחות במרחק 1.9 מטר. לפיכך, נדחה הערעור על הכרעת הדין.

6. אשר לגזר הדין, קבע בית המשפט המחוזי, כי העונש שהושת על המבקש איננו ראוי, נוכח מידת הרשלנות שהתגלתה במעשיו של המבקש ונוכח התוצאה הקשה. צוין, כי מדיניות הענישה בעבירות של גרם מוות ברשלנות, מחייבת רכיב של מאסר בפועל, לריצוי מאחורי סורג וברית, אף שייתכנו חריגים לכלל זה, במקרים מיוחדים. לאחר בחינת מכלול הנסיבות, החליט בית המשפט המחוזי לקבל את ערעורה של המשיבה על גזר הדין, ועונש המאסר שהושת על המבקש הועמד על 9 חודשים, לריצוי בפועל. יתר רכיבי גזר הדין נותרו בתוקפם.

הבקשה לרשות ערעור

7. בבקשה שלפניי, טען המבקש כי עניינו נמנה על המקרים החריגים אשר יש בהם הצדקה למתן רשות ערעור. לטענתו של המבקש, חומר הראיות הקיים מוביל למסקנה ברורה, כי התאונה אירעה שלא באשמתו. נטען בבקשה, כי עדותו של בוחן התנועה מבוססת על השערות בלבד, וניכרים בה סתירות וחוסרים רבים. עוד נטען, כי לא ייתכן שרכבו של המנוח הדף את המשאית למרחק של 5.2 מטר. לשיטתו של המבקש, קיומו של ניסוי, אשר במסגרתו פנתה המשאית לדרך עפר בלי לסטות לנתיב הנגדי, מקים ספק רב לגבי אופן התרחשות התאונה. נטען בנוסף, כי חוות דעתו של המומחה מטעם ההגנה, שלא נסתרה, מספקת הסבר הגיוני לממצאים, בעוד שהרשעתו של המבקש מותירה שאלות רבות ללא מענה. לחלופין, טען המבקש, כי שגה בית המשפט המחוזי כאשר החליט להחמיר בעונשו, וזאת נוכח נסיבותיו המשפחתיות; היעדר עבר פלילי אשר עומד לחובתו; והעובדה שהוא לא הופנה לשירות המבחן לשם עריכת תסקיר.

דיון והכרעה

8. לאחר עיון בבקשה לרשות ערעור ובצירופותיה, הגעתי למסקנה כי דינה של הבקשה להידחות, מאחר שהיא איננה עומדת באמות המידה שנקבעו בפסיקה למתן רשות ערעור "בגלגול שלישי" (רע"פ 7337/14 חשוב מאוד בע"מ נ' מדינת ישראל (19.1.2015); רע"פ 8440/14 דנחי נ' מדינת ישראל (19.1.2015); רע"פ 8762/14 אבו חמד נ' מדינת ישראל (15.1.2015)). טענותיו של המבקש מכוונות, כל כולן, לנסיבות המקרה הקונקרטי, ואין מעוררות שאלה משפטיות עקרוניות כלשהי. כמו כן, לא מצאתי כי בנסיבות המקרה מתעורר חשש לעיוות דין כלפי המבקש.

9. למעלה מן הצורך, יצוין, כי גם לגופו של עניין לא מצאתי בטענותיו של המבקש כל עילה להתערבות בהכרעת הדין. בית המשפט לתעבורה הגיע למסקנה המרשיעה לאחר שהתרשם באופן ישיר מן העדים שהופיעו בפניו, ועל סמך ניתוח עצמאי של הממצאים האובייקטיביים. בית המשפט המחוזי הגיע למסקנה דומה, לאחר שמצא כי מסקנותיו של בוחן התנועה מבוססות היטב.



שתי הדרכים הובילו למסקנה כי לא נותר ספק סביר בדבר אשמתו של המבקש, וזאת אף מבלי להידרש לדבריו של המבקש בחקירה, אשר עולים, לכל הפחות, כדי ראשית הודאה. טענותיו של המבקש, לרבות חוות דעתו של המומחה מטעמו, זכו להתייחסות ראויה במסגרת החלטותיהן של הערכאות הקודמות, ונדחו לאחר שנקבע כי הן אינן משתלבות במארג הראיות. אף אני לא שוכנעתי, כי נפלה שגגה בקביעות העובדתיות, אשר עליהן הושתתה הכרעת הדין המרשיעה. זאת, בפרט בשים לב לכלל שעל פיו ערכאת הערעור איננה נוטה להתערב בענייני מהימנות ועובדה, אשר זוכה למשנה תוקף במסגרת בקשה לרשות ערעור (רע"פ 6005/14 שאוליאן נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה ת"א-יפו, בפסקה 8 (10.12.2014)).

10. בכל הנוגע לעונש שהושת על המבקש, אינני סבור כי הוא משקף חומרה יתרה. לקביעת "דרגת הרשלנות", נודעת השפעה ניכרת על מלאכת גזירת העונש בעבירות של גרם מוות בנהיגה רשלנית (רע"פ 4892/14 שאקר נ' מדינת ישראל (15.7.2014); ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.2009)). בעניינינו, התנהגותו של המבקש מבטאת רשלנות שאיננה מבוטלת, ובית המשפט המחוזי אף קבע כי מדובר ב"רשלנות חמורה". כמו כן, מן הראוי להזכיר, בהקשר זה, את הזהירות היתרה הנדרשת ממי שנוהג ברכב משא, ובפרט בשעת לילה מאוחרת (רע"פ 698/14 אלג'בור נ' מדינת ישראל (25.3.2014)). בנסיבות אלה, ומאחר שבית המשפט המחוזי נתן משקל מסוים גם לנסיבותיו האישיות של המבקש, לא מצאתי בבקשה דבר אשר בכוחו להצדיק התערבות במידת העונש.

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

נוכח התוצאה, מתבטלת החלטתי מיום 19.1.2015, בעניין עיכוב הביצוע. המבקש יתייצב לריצוי עונשו ביום 11.2.2015, עד לשעה 10:00, בימ"ר דקל או על פי החלטת שירות בתי הסוהר, כשברשותו תעודת זהות או דרכון ועותק מהחלטה זו. על המבקש לתאם את הכניסה למאסר, עם ענף אבחון ומיין של שירות בתי הסוהר, בטלפונים: 08-9787377 או 08-9787336.

ניתנה היום, א' בשבט התשע"ה (21.1.2015).

ש ו פ ט