



גמ"ר 13223/12/16 - מדינת ישראל נגד אלדר קורול - נוכח

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 13223-12-16 מדינת ישראל נ' קורול

24 ספטמבר
2020

לפני כבוד השופטת איילת גרבי

מדינת ישראל

המאשימה

ע"י ב"כ עוה"ד ואדים סיגל - פמ"ד

נגד

הנאשם

אלדר קורול - נוכח

ע"י ב"כ עוה"ד שי וינר

פרוטוקול

גזר דין

1. ביום 29.12.16 הוגש נגד הנאשם כתב אישום המייחס לו ביצוע עבירות של גרימת מוות ברשלנות, נהיגה ברשלנות וגרימת חבלה של ממש, נהיגה במהירות בלתי סבירה וסטייה מנתיב הנסיעה.

הנאשם כפר בעובדות המיוחסות לו על פי כתב האישום.

בשלב מסוים לאחר מכן תוקן כתב האישום, וביום 2.1.19 ולאחר שהוחל בשמיעת הראיות, הושג בין הצדדים הסדר טיעון, והוגש נגד הנאשם כתב אישום מתוקן לצורך הסדר הטיעון כאמור.

בנסיבות אלה חזר בו הנאשם מכפירתו, הודה בעובדות כתב האישום המתוקן, והורשע בעבירות נשוא כתב האישום המתוקן.

בטרם נשמעו הטיעונים לעונש, ביקש ב"כ הנאשם כי יינתנו על הנאשם תסקיר שירות מבחן וחוות דעת הממונה על עבודות השירות.

2. כאמור כפי שצוין בתחילה, הנאשם כפר בעובדות המיוחסות לו בכתב האישום ובטרם ניתן מענה לכתב האישום, העלה טענות מקדמיות. סופו של יום כפר הנאשם בעובדות המיוחסות לו בכתב האישום והתיק נקבע לשמיעת הראיות.

רק ביום 28.12.17 הוחל בהליך בשמיעת הראיות שנמשך עד ליום 28.2.18 במהלכו נשמעו מספר עדים. עם הגשת כתב האישום המתוקן חזר בו הנאשם מכפירתו והודה בעובדות המיוחסות לו על פי כתב האישום המתוקן.



עובדות כתב האישום המתוקן

3. בהתאם לאמור בכתב האישום המתוקן, נהג הנאשם ברכב ביום 19.8.20 בשעה 20:30 או בסמוך לכך בדרך חברון בבאר שבע לכוון הביג. במועד זה הסיע הנאשם ברכבו שני נוסעים נוספים. הנאשם הגיע עם רכבו לכיכר הכניסה לתחנת הקמח, חצה את הכיכר והמשיך לנסוע לכוון הצומת עם רחוב שז"ר. הקטע בו ארעה התאונה הוא כביש עירוני, דו מסלולי ובו שני נתיבי נסיעה לכל כוון, כאשר שטח הפרדה הפריד בין המסלולים. משני צידי הכביש מדרכה מוגבהת. בכיוון נסיעתו של הנאשם עקומה חדה שמאלה אשר תחילתה עוד לפני הכיכר. המהירות המותרת בקטע כביש זה היא 60 קמ"ש, קטע הכביש היה מואר באמצעות תאורת רחוב פעילה, וניתן היה להבחין בתחילת העקומה ממרחק של 300 מ'.

במועד הנ"ל ממול לכוון נסיעת הנאשם על המדרכה הימנית צעדו ארבעה הולכי רגל, כולם בני משפחה אחת - המנוח זמיר יונה, אשתו נעמי הורביץ יונה, בתו הקטינה - א.י. ומ' א', אחייניתה של נעמי.

הנאשם נכנס עם רכבו לתוך העקומה תוך שהוא נוהג במהירות של כ-65 קמ"ש בתוך העקומה ובמהירות זו אשר היתה בלתי סבירה בהתחשב בקיום העקומה, החלק האחורי של הנאשם הוסט ימינה לכוון המדרכה הימנית, ואילו חזית הרכב עברה לנתיב הנסיעה השמאלי לעבר שטח ההפרדה במרכז הכביש.

בשלב זה בניסיון לייצב את הרכב, הנאשם סובב את ההגה ימינה, הרכב המשיך בסטייתו ימינה, עלה על המדרכה הימנית ופגע בעוצמה במנוח, בנעמי ובקטינה. לאחר הפגיעה הרכב המשיך לנוע קדימה על המדרכה. כתוצאה מהתאונה המנוח נחבל חבלות קשות, פונה לבית החולים כשהוא מונשם ומורדם, ונפטר לאחר כשעתיים.

נעמי נחבלה חבלות של ממש, והקטינה נחבלה אף היא חבלות של ממש בדמות שברים ופצעים נרחבים בשתי הרגליים, עברה מספר ניתוחים לקיבוע השברים ואושפזה בבית החולים במשך 14 יום.

בהתאם לאמור בכתב האישום, הנאשם התרשל בכך שלא האט את מהירות נסיעתו בהתקרבו לעקומה, מהירות נסיעתו לא היתה סבירה בהתחשב בכך, סטה עם רכבו ימינה בחדות ואף עלה על המדרכה המיועדת להולכי הרגל.

העבירות אשר יוחסו לנאשם הן גרימת מוות ברשלנות' נהיגה ברשלנות וגרימת חבלה של ממש.

4. במסגרת טיעוני המאשימה לעונש הובאו ראיות לעונש ובכלל זה העידו אחיו של המנוח - יום טוב יונה, בתו של המנוח - אלונה יונה, מגי מיארה - אחותו של המנוח, בת שבע בלאושטיין - אחותו של המנוח, ומטעמם של אלה הוגשו המוצגים שסומנו מ/ב1 עד מ/ב4.

במסגרת טיעוני הנאשם לעונש הובאו ראיות לעונש מטעמו ובכלל זה העידו הנאשם, זיוה קורול - אמו של הנאשם, מטעמה הוגש נ/1. וכן נעמי הורביץ יונה - אלמנתו של המנוח.

כמו כן הוגשה אסופת מסמכים מרשויות הצבא, מבני משפחה ומחבריו של הנאשם וסומנו נ/2, באותה עת



הוגשה גם מטעם המאשימה הוראת הפיקוד העליון אשר סומנה מב/5

עוד הוגש תסקיר שירות מבחן לעניין העונש מיום 5.11.19, הסכם איחוי פגיעות, תסקיר משלים בעניין השאלות שהפנה ב"כ המאשימה לקצינת המבחן בדיון מיום 2.1.20, וחוות דעת הממונה על עבודות השירות.

הצדדים הגישו טיעוניהם לעונש בכתב.

טיעוני המאשימה לעונש

5. בטיעוני המאשימה לעונש הפנתה המאשימה להוראות תיקון 113 לחוק העונשין ולהוראות סעיף 40ב' לחוק העונשין, המתייחס לעקרון ההלימה ולפיו יש לקיים יחס הולם בין חומרת מעשה העבירה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם, לבין סוג ומידת העונש המוטל עליו.

המאשימה הפנתה לפסיקת בית המשפט העליון לכללים המנחים שנקבעו ביחס לסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית - ולפיהם ראוי לגזור עונש מאסר בפועל, ופסילה לתקופה הולמת וזאת בשל עיקרון קדושת החיים ושיקולי הרתעה, כאשר בדרך כלל נסיבותיו האישיות של נאשם אינן בעלות משקל, וזאת לצד קביעת דרגת הרשלנות.

המאשימה הפנתה לפסיקה רלוונטית בעניין זה.

עוד הדגישה המאשימה את הערכים המוגנים שנפגעו מביצוע עבירות, כאמור עקרון קדושת החיים ושמירה על בריאות ושלמות גופנית של משתמשים בדרך, המאשימה אף ציינה את החבלות הקשות שסבלה בתו של המנוח.

6. באשר למידת רשלנותו של הנאשם הפנתה המאשימה בפרק המתייחס לנסיבות הקשורות בביצוע העבירה ומידת רשלנותו של הנאשם, לכך כי דרגת רשלנותו של הנאשם היתה גבוהה שכן לא דובר ברשלנות רגעית או נמוכה, הנאשם הכניס עצמו מראש למצב מסוכן מאד כאשר בהתקרבו לעקומה שמאלה, נהג את רכבו במהירות בלתי סבירה אשר אף עלתה על המהירות המותרת באותו קטע כביש, ועם סטיית הרכב עלה על המדרכה ופגע בהולכי הרגל על המדרכה.

ב"כ המאשימה הפנה לפסיקה הרלוונטית ביחס לכך כי הנאשם לא סיפק הסבר לסיבת סטיית הרכב מנתיב נסיעתו, ועל כן מדובר בדרגת רשלנות גבוהה. הנאשם חרג מחובתו לנהוג את הרכב במהירות סבירה המתאימה לתנאי הדרך ובמיוחד לאור העובדה כי בעת התאונה היה נהג חדש וצעיר, שקיבל את רישיון נהיגתו מספר חודשים לפני התאונה, ועובדה זו יש בה כדי להטיל עליו חובת זהירות נוספת דווקא בשל חוסר ניסיונו בנהיגה ובהיותו נהג חדש עליו להקפיד הקפדה יתרה על חוקי התנועה.

ב"כ המאשימה הפנה לפסיקה בנוגע למדיניות הענישה בעבירות של נהיגה במהירות בלתי סבירה וסטיה מנתיב, ואף ביחס לענישת נהגים חדשים וצעירים.

סופו של יום ציינה המאשימה כי מתחם העונש ההולם נע בין 12 עד 24 חודשי מאסר בפועל, מאסר על תנאי, פסילה בפועל בן 10 ל-15 שנים, קנס ופיצוי למשפחת המנוח.



7. ב"כ המאשימה ביקש לקבוע בסיכומיו כי בהתחשב בנסיבותיו האישיות של הנאשם ובהיותו אדם צעיר ונורמטיבי, העונש הסופי צריך להמצא בשליש התחתון שהוצע על ידי המאשימה, אך אין להקל עם הנאשם מעבר לכך, ואין להטיל עליו עונש של מאסר בדרך של עבודות שירות.

המאשימה עוד הפנתה לתסקיר שירות המבחן בעניינו של הנאשם, תוך ציון כי שירות המבחן מבקש להקל עם הנאשם באופן שאין לו תקדים בפסיקה, ולו המקלה ביותר, וכי המלצת שירות המבחן עומדת בסתירה גמורה גם לפסיקה המנחה בכל הנוגע לענישת נהגים צעירים, ובכל מקרה בית המשפט אינו מחוייב לאמץ את המלצות שירות המבחן.

לטענת המאשימה שירות המבחן התמקד באופן בלעדי בנסיבותיו האישיות של הנאשם ובצורך לשקמו, ונתן משקל רב להסכם איחוי פגיעות שנערך עם אשתו של המנוח, אך אין כל התייחסות לשיקולים הקשורים לאינטרס הציבור למלחמה בתאונות הדרכים, לצורך בהרתעת היחיד והרבים, ואין בה כל התייחסות לנזק שנגרם למשפחת המנוח.

8. עוד ציינה המאשימה כי לא ניתן הסבר מניח את הדעת מדוע לא נעשתה לשירות המבחן פניה לבני משפחת המנוח, ולא נערכה בדיקה עם רשויות הצבא המוסמכות כיצד הטלת עונש מאסר בפועל ישפיע על שירותו הצבאי של הנאשם.

9. באשר לשיקולי השיקום, ציינה המאשימה כי אלה אינם חזות הכל ובצידם ניצבים שיקולי הגמול וההרתעה.

עוד ציינה המאשימה כי אין להשית על הנאשם עונש של עד 9 חודשי מאסר בדרך של עבודות שירות, שכן ענישה זו אינה משקפת את מתחם הענישה, ולתיקון בעניין זה אין כל תחולה ואין רלוונטיות ביחס לתיק זה, שכן מדובר ברשלנותו של הנאשם ברף הגבוה.

עוד הפנתה המאשימה לשיהוי בתיק זה, על אף שכתב האישום הוגש בתוך פחות מחמישה חודשים לאחר התאונה, ובתיק נשמעו מספר עדי תביעה, והדחיות נבעו מבקשות שירות המבחן להעמיק את בדיקתו ביחס לנאשם ולא חל כל שיהוי בלתי מוצדק בשמיעת התיק.

עוד טענה המאשימה כי יש להשית על הנאשם פיצוי להוריו, אחיו ובתו של המנוח לאור הנזק העצום שנגרם להם, הכל על פי חלוקה שיקבע בית המשפט.

טיעוני הנאשם לעונש

10. לטענת ב"כ הנאשם רף הרשלנות אשר יש לייחס לנאשם הוא רף רשלנות נמוך - עד בינוני, שכן התאונה נגרמה בשל רשלנותו הרגעית של הנאשם, כאשר הנאשם נהג במהירות של 65 קמ"ש במקום 60 קמ"ש וכי מדובר "**בחריגה קלה שבקלים**" (צ.ל - "**שבקלות**"), וכי אין מדובר בהחלטה מכוונת להפרת את חוקי התנועה.



ב"כ הנאשם הפנה לפסיקה המתייחסת למידת הרשלנות של נהג בגרימת תאונת דרכים, ולפיה לכאורה לא בכל מובן מדובר ברשלנות בדרגה גבוהה.

עוד ציין כי אין מדובר בנהיגה במהירות מופרזת באופן בולט, שאינה מתאימה לתנאי הדרך ובהתאם להנחיות פרקליט המדינה, אין לייחס לנאשם נסיבות המעידות על מודעותו לביצוע העבירה וכי הענישה המתאימה במקרים אלה כאשר אין מדובר במהירות מופרזת באופן בולט, איננה עונש מאסר בפועל.

11. בטיעוני הנאשם לעונש התייחס לקשיים ראייתיים, ואולם יצוין ויודגש כבר כעת כי אין מקום להתייחס לשאלה זו, שכן הנאשם הודה בעובדות כתב האישום המתוקן ועל כן ההפניה לקשיים ראייתיים אינה רלוונטית ואין להתייחס אליה.

עוד ציין ב"כ הנאשם כי אין להחמיר עם הנאשם בשל ניהול הליך ההוכחות שכן ניהולו לא היה לשווא, נוכח תיקון האישומים כאמור בו. גם בעניין זה יצוין בקצרה כבר כעת כי עובדות כתב האישום שונו אך במובן זה שיוחסה לנאשם נהיגה במהירות של 65 קמ"ש במקום 70 קמ"ש, כפי שיוחסה לו המהירות בכתב האישום המקורי, אך עדיין עובדות כתב האישום לא נתנו ביטוי לסיבה לסטיית הנאשם מנתיב נסיעתו, אשר גרמה לתאונת הדרכים. (על כך יורחב בהמשך).

12. הנאשם הפנה למתחם הענישה בעבירות של גרם מוות ברשלנות כאשר רף הרשלנות נמוך עד בינוני וציין כי רמת הרשלנות הנמוכה, יחד עם לקיחת האחריות המלאה, (גם בעניין זה יורחב בהמשך לעניין המועד בו נטל הנאשם אחריות על מעשיו) ונסיבותיו האישיות של הנאשם, ולפיו ראוי להימנע מהטלת עונש מאסר בפועל ולהטיל עונש בדרך של עבודות שירות.

ב"כ הנאשם הפנה לפסיקה בעניין זה.

13. ב"כ הנאשם סקר את נסיבותיו האישיות של הנאשם ואת האמור בתסקיר שירות המבחן ולפיו שליחתו של הנאשם למאסר עלולה למוטט נפשית אותו ואת משפחתו. עוד ציין הנאשם כי יש להביא בחשבון את נטילת האחריות של הנאשם על מעשיו, התנהגותו החיובית, העדר עבר פלילי ועבר תעבורתי וגילו הצעיר של הנאשם.

ב"כ הנאשם הפנה לתסקיר שירות המבחן וביקש כי בית המשפט יתן משקל הולם ומשמעותי לאמור בתסקיר שירות המבחן, ויאמץ את המלצותיו ומסקנותיו בכל הקשור לריצוי עונש מאסר על דרך של עבודות שירות.

כמו כן הפנה להליכי הצדק המאחה שהתקיימו בין הנאשם ובין אלמנתו של המנוח אשר בחרה לסלוח לנאשם. הנאשם הפנה למסקנות הוועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים (**ועדת דורנר**) אשר בחנה את נושא הענישה כאמור, ובעקבות המלצותיה הוארכה תקופת הענישה של מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות, משישה חודשים לתשעה חודשים.

לטענת הנאשם בטיעוניו לעונש, תוצאתה הטרגית של התאונה הקטלנית היא יסוד מיסודות העבירה ולא מאפיין



מחמיר של העבירה, וכי אין קשר בין החמרת הענישה ובין הצורך בהרתעת הרבים.

ב"כ הנאשם הדגיש את דבריו של הנאשם לפני בית המשפט במסגרת טיעוניו לעונש, אשר דיבר מדם ליבו להעביר מסר ולפיו מדובר בטרגדיה גם למשפחתו שלו לצד הטרגדיה שנגרמה למנוח ולמשפחתו, וכן את דבריה של אלמנתו של הנאשם, בין היתר ביחס להתנהגותו של הנאשם מיד לאחר התאונה.

עוד טען ב"כ הנאשם כי יש להביא בחשבון את חלוף הזמן הרב מאז התאונה וכן את עמדת אלמנת המנוח.

בסופו של דבר ביקש ב"כ הנאשם לגזור את דינו של הנאשם למאסר בדרך של עבודות שירות לתקופה בת תשעה חודשים, לצד רכיבי ענישה נוספים.

דין

מדיניות הענישה הנוהגת והערכים המוגנים

14. מלאכת גזירת דינו של אדם קשה היא ביותר, וקשה היא שבעתיים עת נדרש בית המשפט לגזור דינו של אדם נורמטיבי לחלוטין, אדם צעיר - חייל בשירות צבאי בעת התאונה, אשר כתוצאה מביצוע עבירת התעבורה, קופחו חייו של אדם אחר - בעל ואב לילדים.

בהקשר זה, יפים הדברים שנאמרו בעניין ע"פ 1319/09 **משה כהן נ. מ"י**, בו הפנה כב' השופט גרוניס (כתוארו אז) לאמירתו של כב' השופט מ. אלון בע"פ 344/81 **מ"י נ. סגל**, כי:

"מידת מידת העונש קשה היא לשופט כקריעת ים סוף".

וקל וחומר במקרה בו נגרם מותו של אדם כתוצאה ממעשה רשלנות.

שם ציין כב' השופט גרוניס כי אולי יהיו כאלה שיאמרו כי ביטוי זה הפך קלישאה, אך המקרה הנוכחי (שם) מדגים אכן היטב את הקושי בגזירת הדין, ולא מיותר לציין כי גם בעניינו המלאכה קשה היא באופן מיוחד.

15. עבירות התעבורה ובמיוחד תאונות הדרכים הקטלניות הינן אירועים נפוצים מאד בכבישי הארץ, עד כי התחושה השוררת בציבור הינה כי לא נעשה די בכל הנוגע למניעת לתאונות הדרכים וצמצומן ובתחום ההרתעה והגמול הנובעים מהענישה לכאורה בבתי המשפט בעבירות מסוג זה.

יחד עם זאת, לעולם יוכרע ויגזר דינו של אדם בהתאם לנסיבות המקרה ולנסיבותיו האישיות של הנאשם. כך נפסק בין היתר ברע"פ 6155/06 **מדינת ישראל נ. מוראד אבו לבן** (פורסם בנבו) (על אף שפסק הדין איננו לעניין עבירת גרימת מוות ברשלנות):

"ברם, בית משפט זה חזר והדגיש - ולא רק בעבירות מן הסוג בהן חטא המבקש



(נהיגה בזמן פסילה - א.ג.) כי מלאכת הענישה הינה אינדיבידואלית. בבואה לגזור את הדין ישנה חשיבות רבה לכך שהערכאה הדיונית תפעיל את שיקול דעתה ותתחשב בין היתר בנסיבות ביצוע העבירה ונסיבותיו של העושה. "מדיניות ענישה כללית ועקרונית לעולם לא תוכל לבוא תחת שיקול דעתו של בית המשפט בערכאת הדיון ובנסיבותיו האינדיבידואליות של הנאשם המיוחד שהורשע בדינו" (רע"פ 3674/04 אבו סאלם נ. מדינת ישראל, טרם פורסם מיום 12.2.06).

ואולם אין להתעלם ממדיניות הענישה ומרף הענישה המקובלת בעבירות מסוג זה ולבחון בכל מקרה את קיומם או העדרם של החריגים לכלל.

16. הרצון והצורך של כלל הגורמים הרלוונטיים המעורבים במניעת תאונות הדרכים וצמצום תוצאותיהן הקשות, מול הצורך לאזן בין כלל רכיבי הענישה ושיקוליה, יוצרים מתח מתמיד המקשה אף הוא על מלאכת גזירת הדין.

17. בע"פ 6755/09 **ארז אלמוג נ. מדינת ישראל** (פורסם בנבו) מנה בית המשפט העליון מפי כב' השופט הנדל, את שלושת הכללים המנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות.

האחד, ראוי לגזור על הנאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, בשל עקרון קדושת החיים ושיקולי ההרתעה. השני, בדרך כלל נסיבותיו האישיות של הנאשם אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית בשל אופיה של העבירה וביצועה השכיח על ידי אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות.

בית המשפט מדגיש עוד כי אין להתעלם מרוח התקופה ומאורעות הזמן בו ניתן פסק הדין. כפי שצינתי נהיגה שתוצאותיה קטלנית הינה אירוע כה נפוץ, ועל כן בתי המשפט מצווים להחמיר עם עברייני תנועה ולהרחיקם מהכביש לתקופה ראויה.

18. לצורך ההכרעה בשאלת הענישה הראויה יבחן לפיכך בית המשפט את עניינו של הנאשם הספציפי תוך בחינת נסיבות ביצוע העבירה, רף הרשלנות, תוצאת המעשה, עמדת שירות המבחן, עמדת משפחת המנוח (אם הובאה לפני בית המשפט), עברו התעבורתי והפלילי של הנאשם, נסיבותיו האישיות של הנאשם, ואישיותו.

באשר לעבירה זו של גרימת מוות ברשלנות התייחסה הפסיקה בהרחבה כפי שיפורט להלן.

19. בע"פ 783/07 **חאלד עתאבה נ. מ"י**, הפנה בית המשפט לעניין שנדון ברע"פ 548/05 **לוי נ. מ"י**, שם ציינה כב' השופטת פורקצ'יה, כי:



**"תאונות דרכים קטלניות המקפדות חיי אדם בכבישי הארץ, הן לצערנו, תופעה שכיחה
האוכלת ארץ ויושביה"**

ובהמשך פסק הדין:

**"על כך אין צורך להכביר מילים; עינינו הרואות יום יום ושבוע שבוע. מכאן המדיניות
השיפוטית הננקטת, שכן שוב כדברי השופטת פורקצ'יה שם - "לנקיטת יד עונשית קשה
ומחמירה ישנה השפעה מרתיעה על הנהגים בכביש, ויש בה כדי לקדם את הטמעתה
של מודעות ציבורית בדבר החובה לשמור כללי זהירות כדי להגן על חיי אדם ושלמות
גופו".**

20. בע"פ 2365/07 אמיר דוד פרץ נ. מ"י, הדגיש בית המשפט, תוך אישור 15 חודשי מאסר בפועל על
נהג אשר הורשע בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, דברים אלה:

**"נוכח ריבוי תאונות הדרכים הקטלניות, המתרחשות כמעט מידי יום ביומו וגובות את חייהם של
קורבנות רבים, הביע בית משפט זה את הצורך במדיניות ענישה מחמירה ומרתיעה כלפי אלו הנוהגים
ברשלנות ובחוסר אחריות בכבישים" (ראו: ע"פ 8382/03 חילף נ' מ"י, פ"ד נח(2) 139, 142-143
(2003) (להלן: עניין חילף); ע"פ 360/07 וייסמן מ"י (לא פורסם, 24.6.07) בפסקה 12 (להלן עניין
"וייסמן"); ע"פ 2247/10 ימיני נ. מ"י (לא פורסם 12.1.11) בפסקה 76). ברוח דברים אלו כתב השופט א
לוי בע"פ 11786/04 אבו טריף נ. מ"י (לא פורסם 5.9.05) כי:**

**"בתקופה בה התאונות הקטלניות הפכו, למרבה הדאבה, לתופעה המתרחשת
כמעט בכל יום, מצווה בית המשפט לומר את דברו בדרך הענישה, כדי לטעת
בתודעתם של נהגים את החובה לנהוג בזהירות, תוך הקפדה על הכללים המתחייבים
מהדין" (בפסקה 8 לפסק הדין).**

ובהמשך ותוך ציטוט מע"פ 5787/04 שחדה נ. מ"י:

**"תאונות הדרכים המתרחשות בכבישי הארץ חדשים לבקרים בשל נהיגה רשלנית או
פזיזה, גובות מחיר יקר מידי בנפש וכבר נפסק על ידינו לא אחת כי אין מקום
לענישה סלחנית מדי במקרים אלה ויש להעדיף את הצורך להעביר לציבור מסר
ברור ומרתיע, אלא אם כן מתברר כי קיימות נסיבות אישיות חריגות ויוצאות דופן
המצדיקות סטייה מרמת הענישה הראויה" (בפסקה 3 לפסק הדין).
מדיניות הענישה המחמירה והמרתיעה באה לידי ביטוי בכך שעל פי רוב ההרשעה
בעבירות גרימת מוות ברשלנות ותאונות דרכים מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל
ופסילת רישיון לתקופה ממושכת."**



בעניין זה הוסיף בית המשפט כי על רקע מדיניות הענישה המחמירה בה יש לנקוט כלפי מורשעים בתאונות דרכים שתוצאותיהן קטלניות, הגיע בית המשפט לכלל מסקנה שענישה של 15 חודשי מאסר בפועל הוא עונש ראוי והולם, שאינו חורג מרף הענישה המקובל במקרים דומים של גרימת מוות ברשלנות.

21. בע"פ 1967/05 **אופיר ברהום נ. מ"י** חזר בית המשפט וציין לאחר שאישר עונש מאסר בפועל של 15 חודשי מאסר בפועל, דברים אלה, המתייחסים בין היתר לאיפיון המורשעים בעבירות אלה.

"לא גילינו בעונש זה פן של חומרה. התאונה בה היה מעורב המערער גרמה לקיפוד פתיל חיים של שני הולכי רגל, והיא נגרמה לא עקב פגעי מזג האוויר, תנאי התאורה או שדה ראייה מוגבל שהקשו על המערער. נהפוך הוא, עתה שוב אין ספק כי לתאונה הזו הוביל מה שמכונה ה"גורם האנושי", והיא היתה נמנעת לו רק מילא המערער את החובות המוטלות מכח הדין על נהגו של רכב מנועי... המערער, כמו נהגים רבים החוטאים בעבירות על פי דיני התעבורה, הינם לרוב אנשים נורמטיביים שעקב רשלנותם בנהיגה המיטו על הזולת ועל עצמם אסון שעתיד לשנות את חייהם מן הקצה אל הקצה. מנקודת השקפה זו ניתן לומר שכליאתו של המערער אינה דרושה לצורך הרתעתו, במיוחד לנוכח עונש הפסילה שהושת עליו. אולם, הענישה אינה מכוונת רק כנגד המערער, וגלום מחיר דמים כבד בעניין של יום-יום, חייבים בתי המשפט, לצד פעילותם של גורמים נוספים, להרתיע עבריינים בכח בתחום זה גם בדרך הענישה. אכן, לעולם יהיה מצווה בית המשפט לתת את דעתו גם לנסיבותיו האישיות של הנאשם המסוים העומד בפניו, אולם, אנו סבורים שאת המלאכה הזו עשה בית המשפט המחוזי, שבסופו של יום מצא דרך לאזן בעונש שגזר בין השיקולים השונים להם היה חייב להידרש." (ההדגשה אינה במקור - א.ג.)

22. בע"פ 7434/04 **חוסאם אבו אלקיען נ. נ מ"י** אישר בית המשפט ענישה של 30 חודשי מאסר בפועל וציין כי ריבוי העבירות והקטל בכבישים מחייב ענישה מחמירה, וזאת על מנת להילחם בנגע זה של תאונות הדרכים אשר גובה קורבנות רבים מזה זמן רב בכבישי הארץ וכי העונש שהוטל על המערער מאזן את שיקולי הענישה הראויים, והולם את הנסיבות ואינו חורג לחומרה במידה המצדיקה את התערבות בית המשפט:

בע"פ 6544/07 **ניזאר גראמנת נ. מ"י**, אישר בית המשפט 18 חודשי מאסר בפועל וציין כי:

"את התאונה ותוצאתה הקשה היה המערער למנוע בנקל ומשלא עשה כן, רובץ לפתחו נטל קשה של אשם אשר היה צריך למצוא ביטוי גם ברמת הענישה שננקטה נגדו."

בהמשך ציין בית המשפט כי תאונות הדרכים הפכו זה מכבר נגע ממאיר אשר גבה וגובה את מחירו וחיי אדם



והרס חיי משפחות הקורבנות, וכנגד נגע זה יש להלחם גם בדרך של השתתם של עונשי מאסר, ובמיוחד באותם מקרים בהם רשלנותו של הנהג כה מופלגת בחומרתה.

בית המשפט הדגיש כי בגזירת דין זו גם מבחנו של בית המשפט, המצווה להתאים את אמצעי הענישה בהם נקט בעבר כדי לתת מענה הולם לחולייה של החברה בהווה.

23. בע"פ 3359/04 **גאנץ נ. מ"י**, ציין בית המשפט כי הוא ער לכך שהטלת עונש מאסר כרוכה בקשיים לא מעטים לנהג ואולם, מנגד ניצבת תופעת הקטל בדרכים, אשר ממשיכה לגבות את מחיר הדמים כמעט יום יום, כאשר האשם בחלק לא מבוטל של נטל זה רובץ לפתחם של האוחזים בהגה.

בע"פ 634/19 **שמעיה יהודה גבאי נ. מ"י**, ציין השופט אלרון דברים אלה:

"במקרה קודם עמדתי על הצורך בענישה הולמת ומחמירה על עבירות של גרימת מוות בתאונת דרכים, והדברים יפים גם לכאן:

"מאות בני-אדם מוצאים את מותם מדי שנה בכבישים. אין המדובר ביד הגורל בלבד: לא אחת תאונות קטלניות מתרחשות כתוצאה מקלות דעתם של נהגים הנוטלים סיכונים בלתי סבירים ומפרים את הוראות כללי התעבורה על מנת לקצר את משך זמן נסיעתם עד להגעה למחוז חפצם. בית משפט זה שב והדגיש את הצורך בענישה מחמירה ומרתיעה בגין עבירות תעבורה המביאות לגדיעתם של חיי אדם בטרם עת.

מדיניות ענישה זו נחוצה לשם הרתעת הרבים מפני ביצוע עבירות תעבורה ומפני נטילת סיכונים בלתי סבירים אשר יש בהם כדי לסכן חיי אדם. בכך, תורמת מערכת המשפט את חלקה במאבק המתמשך בתאונות הדרכים הגובות קורבנות כה רבים כעניין שבשגרה ...

זאת ועוד, נקבע כי על רמת הענישה בגין הרשעה בעבירות תעבורה קטלניות להלוו את חומרת המעשים ותוצאותיהם - ואילו נסיבותיו האישיות של נאשם במקרים אלו מתגמדות לנוכח התוצאות הקשות להן גרם" (ע"פ 4908/18 אל עסייו נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 10 (7.11.2019)).

24. בת.פ (מרכז) 10871-09-15 **מ"י נ. חגית עמר**, ציין בית המשפט המחוזי דברים אלה:

"יודגש כי לנאשמת יוחסה עבירת הריגה והיא הורשעה לאחר ניהול הוכחות בעבירה של גרימת מוות ברשלנות.

הענישה במקרי גרימת מוות ברשלנות בגדרי תאונות דרכים או תאונות אחרות היא אתגר קשה, שכן עסקינן ככלל בנאשמים נורמטיביים שמעדו והתרשלו בהיסח דעת. ודוק, משקופחו חיי אדם ברשלנותו של נהג, המדיניות השיפוטית היא מאסר בפועל, בהיעדר נסיבות אישיות חריגות מאד המצדיקות זאת (רע"פ 2996/16 טטיאנה



גאייאזוב נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו]. בית המשפט העליון בפסיקתו הנחה כי ההתחשבות בנסיבות אישיות לפטור ממאסר בפועל תהא במקרים חריגים ותוך הבאה בחשבון של מידת הרשלנות."

25. בעפ"ת (ח"י) 71336-03-19 ספיה נ' מדינת ישראל, חוזר בית המשפט ומציין כי:

"אם לסכם את הדברים עד כה, ברי שנסיבותיו של כל מקרה ומקרה שונות, אולם המגמה הברורה בפסיקת בית המשפט העליון היא שבגין גרימת מוות בנהיגה רשלנית, יש לגזור עונש מאסר לריצוי בפועל, כשתקופת המאסר תלויה בנסיבותיו המיוחדות של כל מקרה." (ההדגשה אינה במקור - א.ג.).

גם בעפ"ת (נ"צ) - 15041-07-18 עלי שלבי נ. מדינת ישראל חוזר בית המשפט ומדגיש כי:

"אין חולק בדבר מדיניות הענישה המחמירה בעבירות מסוג זה. לא אחת נקבע, כי, ככלל, העונש הראוי למי שגרם למותו של אחר בשל רשלנות שבנהיגה, הוא מאסר לריצוי בפועל מאחורי סורג ובריח (ראו - למשל: רע"פ 2955/12 פלונית נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (26.6.12)) וכי, השתת מאסר לריצוי בעבודות שירות הוא חריג. קדושת החיים והצורך להילחם בתאונות דרכים מחייבים ענישה מחמירה גם כאשר עסקינן באנשים נורמטיביים ומן המפורסמות הוא, שלא אחת אנשים כאלה מוצאים עצמם מעורבים בתאונות דרכים קטלניות. יפים לעניין זה דברים שנאמרו ברע"פ 548/05 לוינ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (19.1.2006), והפסיקה המאוזכרת שם:

"כל עוד בעינה המדיניות הקיימת באשר לעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים (ותאונות אחרות), דינם של המורשעים בעבירות אלה- מן הסתם- הם אנשים מן הישוב, מה שקרוי נורמטיביים, אלא שנמצא לבתי משפט לנסות להרתיע את הנוהגים בכביש מעבירות על-ידי המודעות כי אם יתרשלו ויפגעו בזולת, דינם מאסר. נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפודם של חיי אדם, השבר הנורא שאין לו מרפא ואיחוי הפוקד את משפחות הקורבנות, ותחושת האין אונים החברתית אל מול המס שגובות תאונות הדרכים מחברה שאינה חסרה קורבנות בטרור ובקרר, מבקשים גם בתי המשפט לתרום תרומה צנועה בדמות גזרי הדין המחמירים" (ראו גם: רע"פ 783/07 עתאבה נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (23.9.2007); רע"פ 8992/14 רפאל נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (20.1.2015)). (ההדגשה אינה במקור - א.ג.).

יוצא כי, אמת המידה העיקרית בעבירה זו, היא דרגת הרשלנות וכי, יש ליתן משקל



מועט לנסיבות האישיות, הן בשל עקרון קדושת החיים ושיקולי ההרתעה, והן בשל אופייה המיוחד של העבירה וביצועה השכיח על ידי אנשים נורמטיביים. קרי, הכלל הוא מאסר לריצוי בפועל וחריגה מהכלל תיעשה במקרים חריגים בהם מדובר ברשלנות נמוכה וכאשר מתקיימות נסיבות אישיות יוצאות דופן המצדיקות עונש מקל יותר. כך נפסק בע"פ 6358/10 מוחמד קבהא נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (24.03.11):

"גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל ופסילת רישיון נהיגה לתקופה ממושכת עם זאת, יש לשקול כל מקרה על פי נסיבותיו המיוחדות ונסיבותיו האישיות של הנאשם כאינדיבידואל ולאזן בצורה ראויה ביניהן לבין מדיניות הענישה האמורה".

26. בע"פ 67521-03-19 ראמי בן צאלח סעיד נ. פרקליטות מחוז דרום שלוחת לכיש, שניתן אך לאחרונה בבית המשפט המחוזי בבאר שבע, אליו הפנו שני הצדדים, חזר בית המשפט והדגיש כי בשורה ארוכה של פסקי דין שניתנו בשנים האחרונות הבהיר בית המשפט העליון כי ככלל, דינו של מי שהורשע בביצוע עבירה של גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים הוא של מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח. ויחד עם זאת, שיטת הענישה בישראל דוגלת בעיקרון באינדיבידואליזציה בענישה ובית המשפט מצווה לבחון בכל תיק ותיק, אף בגזרה זו של עבירות, את נסיבות ה"מעשה" וה"עושה". כך גם בדרישה שעלתה בתיקון 133 לחוק העונשין כי את עיקרון ההלימה שנקבע כעיקרון מנחה בענישה נדרש בית המשפט לבחון בשים לב, לנסיבות ביצוע העבירה ומידת אשמו של הנאשם אל מול העונש שיקבע. (ההדגשות כולן אינן במקור - א. ג.).

27. בית המשפט קבע כי מתחם העונש ההולם המשקף רמת רשלנות גבוהה לרוב מתחיל מ-12 חודשי מאסר:

"כפי שהזכרתי לעיל, על פי ההלכה הפסוקה, לרוב העונש הראוי למי שהורשע בגרימת מוות ברשלנות, הוא מאסר בפועל, וזאת נוכח התוצאה הקשה של קיפוח חיי אדם, ונסיגה של מערכת המשפט לתרום תרומה למלחמה הקשה בנגע תאונות הדרכים. הפסיקה העקבית בעניין זה לא התעלמה מכך שמדובר בעבירה מיוחדת, שבה היסוד הנפשי הנדרש הוא רשלנות בלבד; או מכך שלרוב עוברי העבירה הם אנשים נורמטיביים, לעתים נעדרי עבר תעבורתי משמעותי, אשר העובדה שגרמו למות אדם בדרך כלל גורמת להם לטלטלה נפשית עזה; ולמרות כל שיקולי הקולא, נקבע כי לאור עקרון קדושת החיים, מדיניות הענישה הראויה היא הטלת עונש מאסר של ממש, למעט בנסיבות חריגות".

בהמשך מצטט בית המשפט מרע"פ 2842/96 כחלון נ. מ"י:



"הקלה בעונש, על ידי השוואתו לעונשים קלים יותר שהוטלו במקרים אחרים, ואפילו דומים, עלולה לפגוע בתפקיד החשוב שממלאת הענישה במאמץ לצמצם את עבריינות התאונה ואת תאונות הדרכים. הקטל הנורא בכבישי הארץ מחייב אותנו להקשות את לבנו ולנהוג עם עבריינים כאלה במידת הדין ולא במידת הרחמים. משמעות הדברים היא שיש להעלות את רמת הענישה בכיוון העונשים המירביים הקבועים בחוק, תוך הפחתת המשקל היחסי של הנסיבות האישיות. צר לי על כך, אולם דומני שאיש לא יחלוק שהשעה צריכה לכך".

מדינת ישראל נ' אבו שריקי (27.2.08):
כמו כן הפנה בית המשפט הנכבד לדברי כב' הנשיאה יפה-כ"ץ (כתוארה היום) בע"פ 4208/07

"צוין בפסיקה, כי כל עוד עומדת בעינה המדיניות הקיימת באשר לעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים (ותאונות אחרות), דינם של המורשעים בהן תקופת מאסר מאחורי סורג ובריה, והחריגים לכך נדירים. אכן, מרבית המורשעים בעבירות אלה - מן הסתם - הם אנשים מן היישוב, מה שקרוי נורמטיביים, אלא שעל בתי המשפט לנסות להרתיע את הנוהגים בכביש ולהטמיע בהם את המודעות לנהיגה אחראית, וזאת בין היתר על ידי העברת המסר, כי אם יתרשלו ויפגעו בזולת, דינם מאסר. נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפודם של חיי אדם, האסון הנורא שאין לו מרפא הנגרם למשפחות הקורבנות, ותחושת חוסר האונים החברתית אל מול תאונות הדרכים, קבעה הפסיקה, שגם על בתי המשפט לתרום תרומה בניסיון לעצור את התופעה וזאת, כאמור, בדרך כלל על ידי ענישה מחמירה שעיקרה מאסר בפועל. חברי, השופט ביתן, שואל אם יש בענישה בדרך של מאסר תועלת של ממש והאם ההרתעה פועלת בגזרי דין שענינם מאסר המוטלים על אנשים נורמטיביים, ונדמה שתשובתו שלילית. אלא, שדעתי היא, שהתשובה לכך אינה ברורה ואינה כה חד משמעית. יחד עם זאת, ברור לי, כי עלינו לשאול שאלה נוספת, והיא האם יש דרך אחרת להרתיע את מופקרי הכביש? לכך השיבה הפסיקה, והדבר, עם כל הצניעות, מקובל עלי, כי כל עוד לא עלה רעיון מועיל יותר, חובת בתי המשפט להמשיך במדיניות הענישה המחמירה".

28. כב' השופטת שלו מציינת כי גם לאחר תיקון 133 לחוק העונשין, אין בהגדלת תקופת המאסר שניתן לרצות בדרך של עבודות שירות, כדי לשנות מן ההלכה הברורה ולפיה, עקרון קדושת החיים מחייב, בדרך כלל, ריצוי מאסר בפועל ממש:

"הדגש בפסיקה העקבית של בית משפט העליון במשך השנים נסב על סוג העונש, ולא דווקא על משכו, במקרים לא מועטים, גם עונשים של 6 חודשי מאסר בפועל, לא הומרו לריצוי בדרך של עבודות שירות. (ראו למשל, העונש שהוטל על אחד המבקשים בעניין ניאזוב)".



29. בית המשפט אף הפנה לרע"פ 2996/13 **ניאזוב ואח' נ. מ"י**, שם דובר בנאשמים נורמטיביים בעלי נסיבות אישיות לא פשוטות, ועדיין נקבע כי אין מקום לשנות ממדיניות ענישה הנוהגת:

"העונשים שהוטלו על המבקשים... משקפים את הצורך במאבק בקיפוח חיי אדם בדרכים, המהוה, למרבה הצער, תופעה שכיחה במחוזותינו, ומדיניות הענישה משקפת את היחס לקדושת חיי אדם. האמת תורה דרכה, כי הענישה במקרי גרימת מוות ברשלנות בגדרי תאונות דרכים או תאונות אחרות היא אתגר קשה, שכן עסקינן ככלל בנאשמים נורמטיביים שמעדו והתרשלו בהיסח הדעת של רגע, וחרב עולמן של שתי משפחות; בראש וראשונה, וברמה עילאית, של משפחת הקרבן שקופדו חייו בשל רשלנות; אליה נכמר הלב. אך במרבית המקרים ישנה גם טראומה לפוגע ולמשפחתו, לא רק בשל הענישה אלא בשל המעשה, ומאמינים אנו איפוא כי הנאשמים מתייסרים אף הם, בכלל וגם בפרשה שלפנינו. כפי שאמרו זאת בתי המשפט הקודמים בתיקים אלה שלפנינו, מלאכת גזירת הדין בכגון דא קשה היא מן הרגיל... מכל מקום, בנסיבות אלה של אבדן חיים, לעובדת מותם של הקרבנות ולקדושת חייהם נודעת חשיבות רבה בענישה... על כן ההתחשבות בנסיבות האישיות לפטור ממאסר בפועל תהא במקרים חריגים, וכמובן תוך הבאה בחשבון של מידת הרשלנות בכל מקרה ספציפי".

30. באשר למשקלן של הנסיבות האישיות מדגיש בית המשפט כי בפסיקה רבה ועקבית של בתי המשפט נקבע כי בעבירות של **גרימת מוות ברשלנות, נדחק מקומן של הנסיבות האישיות של הנאשם, אל מול עקרון קדושת החיים. בית המשפט מדגיש כי החריגים להלכה שרירה וקיימת נדירים ביותר ועל כן, גם כשדובר בנאשמים בעלי נסיבות אישיות לא קלות, מורכבות וקשות יותר מהעניין שנדון שם, נותרו בעינם עונשי מאסר מוחשיים לריצוי מאסר בפועל.** בית המשפט מפנה לרע"פ 3714/15 **מילר נ. מ"י**, שם דובר באישה בהריון בסיכון גבוה לאחר שנים של טיפולי פוריות ואושר עונש של 10 חודשי מאסר בפועל, ברע"פ 2955/12 **הרמוס נ. מ"י**, אושר עונש של 8 חודשי מאסר בפועל לאם חד הורית לשלושה ילדים הסובלים מבעיות שונות, ברע"פ 8576/11 **מזרחי נ. מ"י**, הושת עונש מאסר של 8 חודשים לאם לשלושה ילדים המצויה בהריון וכן בעניין **ניאזוב**, שם דובר באם לשתי בנות, האחת הסובלת מקשיים רפואיים, הושת עונש של 7 חודשי מאסר בפועל.

בית המשפט ציין באותו עניין בו דובר בגרימת מוות ברשלנות ואי מתן זכות קדימה להולך רגל במעבר חציה, כי מתחם עונש הולם של בין 8 עד 14 חודשים ופסילת רישיון נהיגה שבין 8 עד 15 שנים, הוא מתחם נכון והולם.

31. כב' השופט ביתן באותו פסק דין ציין והדגיש כי מדיניות הענישה הנוהגת בעבירות של גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים, היא שככלל יש להטיל מאסר בפועל מאחורי סורג ובריה, ורק בנסיבות מיוחדות, כשמידת הרשלנות שגרמה לתאונה נמוכה מאד ונסיבות הנאשם מורכבות במיוחד, ניתן להמנע מכך.

עוד הדגיש בית המשפט כי אין מדובר בהלכה חדשה, או בהלכה השנויה במחלוקת בין שופטי בית המשפט



העליון או כזו המבוססת על פסק דין אחד או מספר בודד של פסקי דין שניתנו על ידי הרכב שופטים מסוים, אלא:

"בהלכה וותיקה, מבוססת, מושרשת ועקבית, המשקפת את עמדת בית המשפט העליון בכללו."

בית המשפט מדגיש כי על אף הקושי שבהשתתף מאסר בפועל על נאשמים נורמטיביים, הרי:

"אינני סבור שהאקלים המשפטי בנוגע לעבירות ההמתה בכלל ובפרט לעבירת גרימת מוות ברשלנות, השתנה לקולה, ולדעתי הטעמים העומדים בבסיס מדיניות הענישה בעבירת גרימת מוות ברשלנות עומדים בעינם והם שרירים וקיימים ואין טעם המצדיק בעת הזו שינוי מדיניות הענישה."

אמנם אין לכחש שהטלת מאסר בפועל על אדם מן הישוב על נהיגה רשלנית שאינה קיצונית, שכל אחד עלול להיכשל בה, כרוכה בקשיים במישורים שונים, אולם מנגד, יש לזכור את הערך הנשגב של קדושת החיים ואת הפגיעות הקשות הנלוות למותו של אדם - לקרבן עצמו, למשפחתו, לסביבתו, לקהילתו ולחברה בכללה. מספר ההרוגים בתאונות דרכים בישראל כבד מנשוא. יום יום מצטרפות למעגל נורא זה משפחות חדשות, ילדים, בני זוג, הורים ואחרים, שחיהם משתנים בין רגע ולתמיד. אמנם אין דרך לאמוד במדויק את השפעת הענישה על היקף תאונות הדרכים החמורות, אולם ברור שמסר של רצינות וחומרה בהקשר זה, נדרש. בסופו של דבר נגדם וחיוב להיות לכך ביטוי מיוחד בענישה."

32. על כן יובהר כבר כעת כי בנסיבות אלה, בוודאי אין בידי לקבל את האמור בטיעוני הנאשם לעונש ולפיו מתחם העונש ההולם לעבירה בנסיבותיה נע בין מאסר של 6 חודשים אשר יכול וירוצה בעבודות שירות וזאת עד לתקופה בת 9 חודשים, כקבוע בתיקון 133 לחוק העונשין.

בעניין עפ"ג ב"ש 16213-09-19 **מדינת ישראל נ. אבנר אברהם חורב**, קבע כב' השופט ביתן, לעניין זה, כך:

"מנוסח הדברים בגזר הדין ניתן להבין שבית המשפט סבר שהעובדה שסעיף 64 לפקודת התעבורה קובע שעונשו של מי שגורם מוות ברשלנות בתאונת דרכים לא יפחת משישה חודשים, גורמת לכך שעל מתחם העונש ההולם בעבירה זו תמיד להתחיל בשישה חודשים. אין הדבר כך. כידוע, מתחם העונש ההולם מושפע מנתונים קונקרטיים הנוגעים לנסיבות ביצוע העבירה ולמידת אשמו של הנאשם. קביעת עונש מינימום בחוק עשויה להשפיע על קביעת החלק התחתון של מתחם העונש ההולם במקרה קונקרטי, אך אין היא מביאה לקביעה אחידה, כללית, של החלק התחתון של מתחם העונש ההולם לאותה עבירה ללא קשר לנסיבות המשתנות."



עוד יצוין באשר לפסיקה אליה הפנה ב"כ הנאשם בטיעונו לעונש, כי במקרים בהם הושתו על נאשמים עונשי מאסר בדרך של עבודות שירות, דובר ברף רשלנות נמוך ולכל היותר בדרגת רשלנות בינונית, ולא כאשר דובר ברף רשלנות גבוה. כך גם הדגיש בית המשפט בעפ"ת (ח"י) 71336-03-19 **עמרי ספיה נ. מ"י**, כי סקירת הפסיקה מלמדת, כי **במקרים בהם רף הרשלנות נמוך, רק אז תשקל האפשרות לריצוי עונש מאסר בדרך עבודות שירות**. באותו עניין דובר על רף רשלנות בינוני, ובית המשפט קבע כי במצב עניינים זה אין לשקול השתת עונש של מאסר בפועל בדרך של עבודות שירות.

באותו עניין אושרה ענישה של 13 חודשי מאסר בפועל ו-10 שנות פסילה.

33. גם בעפ"ג (ב"ש) 16213-09-19 **מדינת ישראל נ. אבנר אברהם חורב**, חזר בית המשפט וציין כי המרכיבים העיקריים המשפיעים על סוג העונש ומידתו בעבירת גרימת מוות בתאונת דרכים, הם - הכלל הנוהג שבעבירה זו מטילים מאסר בפועל, בשל עיקרון קדושת החיים ושיקולי הרתעה, מידת רשלנותו של הנהג בגרימת התאונה, ותוצאות התאונה - המגלמים בעצם את "**חומרת המעשה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם**", שהם חלק מנוסחת עיקרון ההלימה הקבוע בסעיף 40ב' לחוק העונשין, שלאורו נקבע מתחם העונש ההולם, המשפיע בתורו על העונש עצמו, ונסיבותיו של הנאשם ונסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה - המקבלות משקל נמוך יחסית.

בית המשפט מדגיש את השפעות תוצאות התאונה הקטלנית כמובן ביחס למנוח שקיפח את חייו, על משפחתו וכן על הנאשם:

"גרימת מוות בתאונת דרכים היא דבר נורא ואיום למי שנהרג, למשפחתו ולסביבתו וגם לנאשם ולמשפחתו וסביבתו. בדרך כלל מדובר באנשים מהישוב שעצם מעורבותם בגרימת מותו של אדם גורמת להם לזעזוע עמוק ולצער כבד, ושליחתם לכלא מטלטלת את שגרת חייהם. אולם, עקרון קדושת החיים והאינטרס החברתי לצמצם את היקף קורבנות תאונות הדרכים הביא לגיבושו של הכלל לפיו משקופחו חיי אדם מרשלנותו של נהג, יש להטיל על נהג מאסר בפועל, אלא אם כן ישנן נסיבות אישיות חריגות מאד המצדיקות סטייה לקולא... מטבע הדברים, אורך תקופת המאסר מושפע בעיקר מרמת הרשלנות שגרמה לתאונה ומתוצאות התאונה."

בע"פ 634/19 **שמעיה יהושע גבאי**, עמד בית המשפט העליון על הצורך בענישה הולמת ומחמירה על עבירה של גרימת מוות בתאונת דרכים תוך הפניה לדברים שנאמרו על ידי כב' השופט אלרון בע"פ 4908/18 **אל עסייו נ. מ"י**:

"מאות בני-אדם מוצאים את מותם מדי שנה בכבישים. אין המדובר ביד הגורל בלבד: לא אחת תאונות קטלניות מתרחשות כתוצאה מקלות דעתם של נהגים הנוטלים סיכונים בלתי סבירים ומפרים את הוראות כללי התעבורה על מנת לקצר את משך זמן נסיעתם עד להגעה למחוז חפצם. בית משפט זה שב והדגיש את הצורך בענישה מחמירה ומרתיעה בגין עבירות



תעבורה המביאות לגדיעתם של חיי אדם בטרם עת.
מדיניות ענישה זו נחוצה לשם הרתעת הרבים מפני ביצוע עבירות תעבורה ומפני
נטילת סיכונים בלתי סבירים אשר יש בהם כדי לסכן חיי אדם. בכך, תורמת
מערכת המשפט את חלקה במאבק המתמשך בתאונות הדרכים הגובות קורבנות
כה רבים כעניין שבשגרה ...
זאת ועוד, נקבע כי על רמת הענישה בגין הרשעה בעבירות תעבורה קטלניות
להלום את חומרת המעשים ותוצאותיהם - ואילו נסיבותיו האישיות של נאשם
במקרים אלו מתגמדות לנוכח התוצאות הקשות להן גרם" (ע"פ 4908/18 אל
עסיי' נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 10 (7.11.2019)).

בעניין שמעיה יהושע גבאי, הדגיש כב' השופט סולברג, באשר לנסיבותיו האישיות של נאשם, כי חרדה
ודיכאון, קשיים פיזיים ונפשיים, אינם תוצאה מפתיעה כאשר בנטילת חיי אדם עסקינן. בעניין זה אושרה
ענישה של 15 חודשי מאסר בפועל ו-10 שנות פסילה.

34. בעפ"ת (נצרת) 15041-07-18 עלי שלבי נ. מ"י, סוקר בית המשפט את הפסיקה ומציין בסופו של יום
כי במקרים של נהיגה רשלנית עת דובר ברף רשלנות "ממש נמוך", כלשון בית המשפט, נגזרו על נהגים
עונשי מאסר של 6 חודשים בעבודות שירות (כך בע"פ 1319/09 משה כהן נ. מ"י ורע"פ 548/05
מאירה לוי נ. מ"י).

(רע"פ 4261/04 יעקב פארין נ. מ"י ורע"פ 4732/02 ענת סורפין - לביא נ. מ"י), במקרים של
רשלנות חמורה יותר נגזרו עונשי מאסר לתקופות ארוכות יותר (ע"פ 6755/09 אלמוג נ. מ"י - 10
חודשי מאסר, ע"פ (ת"א) 71933/06 קלסבלד נ. מ"י, הושתו 13 חודשי מאסר בפועל, ע"פ
6358/10 קבהא נ. מ"י - 15 חודשי מאסר בפועל, בע"פ 10152/17 ראמי ח'טיב נ. מ"י נגזרו 15
חודשי מאסר בפועל, כאשר בית המשפט הדגיש כי ניכרת החמרה במדיניות הענישה בעבירות אלה תוך
הפניה לרע"פ 4581/14 סיסו נ. מ"י - שם הושתו 18 חודשי מאסר בפועל, עפ"ת (מרכז)
3370-12-11 חן נ. מ"י - גרימת מוות של הולכת רגל במעבר חציה - נגזרו 30 חודשי מאסר בפועל
ועפ"ת (מרכז) 54913-03-14 עאסי נ. מ"י - הושתו 20 חודשי מאסר בפועל.

על יש לזכור ולהדגיש, כפי שציין כב' השופט ביתן בעניין ראמי בן צאלח סעיד שאוזכר לעיל, כי אין בקביעה
שבסעיף 64 לפקודת התעבורה הקובע עונש מזערי של 6 חודשי מאסר, כדי להשפיע על מתחם העונש ההולם
והעונש עצמו.

נסיבות ביצוע העבירה ודרגת הרשלנות

35. בהתאם לאמור בכתב האישום המתוקן, התאונה ארעה כאשר הנאשם פגע עם רכבו במנוח וביתר
הולכי הרגל, כאשר אלה היו על המדרכה הימנית. הנאשם כאמור הגיע עם רכבו לתוך עקומה והמשיך
בנהיגה במהירות של 65 קמ"ש במקום המהירות המותרת של 60 קמ"ש, לא האט בהכנסו לעקומה,
מהירותו לא היתה סבירה בהתחשב בכך כי הוא עובר בעקומה, לא האט את מהירות נסיעתו, וכל זאת



למרות הסכנה שהיתה צפויה לעוברי הדרך האחרים.

הנאשם סטה עם רכבו ימינה בחדות, ועקב כך הוא אף עולה על המדרכה המיועדת להולכי הרגל כשהדבר עלול לגרום לסכנה.

כתוצאה מהתאונה נחבל המנוח - זמיר יונה יליד 1969, חבלות של ממש וכעבור שעותיים נפטר. עוד ספגה חבלות של ממש רעייתו של הנאשם, והקטינה - בתו של הנאשם נחבלה חבלות של ממש בדמות שברים ופצעים נרחבים בשתי הרגליים, עברה מספר ניתוחים לקיבוע השברים ולהטריית הפצעים ואושפזה בבית החולים למשך 14 יום.

36. המאשימה בטיעוניה לעונש ביקשה לקבוע כי דרגת רשלנותו של הנאשם גבוהה, וכי לא ניתן לקבוע כי רשלנותו היתה רגעית או נמוכה. הנאשם הכניס עצמו מראש למצב מסוכן מאד כאשר בהתקרבו לעקומה שמאלה, נהג את רכבו במהירות בלתי סבירה העולה על המהירות המותרת בקטע הכביש פגע בהולכי הרגל על המדרכה.

עוד ציינה המאשימה, כי בעת התאונה הנאשם היה נהג חדש וצעיר, ועובדה זו הטילה עליו חובת זהירות נוספת, דווקא בשל חוסר ניסיונו בנהיגה.

37. הנאשם בטיעונו לעונש ביקש לקבוע כי רמת רשלנותו נמוכה, כי אין מדובר בנהיגה במהירות מופרזת שבאופן בולט אינה מתאימה לתנאי הדרך, ובנסיבותיו האישיות של הנאשם זהו המקרה להשתת ענישה בדמות מאסר בדרך עבודות שירות. מהירות נסיעתו של הנאשם היתה בחריגה מינורית מרף המהירות ובאשר למיקום האירוע ציין הנאשם כי מדובר בעקומה אשר לא קדם לה כל שלט המזהיר מפניה, ובעת התאונה שררה חשיכה וכי מדובר בקטע כביש מסוכן אשר טמונה בו הכשלת הנהגים הנוהגים בו מידי יום.

ראשית יצוין כי הנאשם הודה ללא כל סייג בעובדות כתב האישום המתוקן. בנסיבות אלה הודה הנאשם בכך כי על אף שבעת התאונה שררה חשיכה, הכביש היה מואר היטב באמצעות תאורת רחוב שפעלה וניתן היה להבחין בתחילת העקומה ממרחק של כ-300 מ' - הכל כמצוין בסעיפים א.(ה) וסעיף א.(ו) לכתב האישום המתוקן.

בע"פ 7349/14 מ"י נ. פלונית, ציין בית המשפט העליון כי על כתב האישום לכלול את כל העובדות והנסיבות הרלוונטיות לביצוע העבירה, שכן כלל זה נועד כדי לתחום את הדיון ואל לו לבית המשפט להביא במניין שיקוליו, בבואו לגזור את הדין, עובדות ונסיבות שלא נכללו בכתב האישום שבו הודה הנאשם במסגרת הסדר הטיעון.

בע"פ 3667/13 חטיב נ. מ"י, חזר בית המשפט וציין:

"הודאת הנאשם בעובדות כתב האישום מבטאת את הסכמתו לעובדות והנסיבות

עמוד 18



האמורות בו. יש בה משום הצהרה כי אין בעובדות ובנסיבות המתוארות בכתב האישום יותר מאשר עשה וכן, בהתאם, כי לא נשמטה מכתב האישום עובדה או נסיבה שיכולה היתה להיות לו לעזר או להקל עמו. לכן, משהודה הנאשם בעובדות כתב האישום - לרוב לאחר שיח ושיג עם גורמי התביעה ובמסגרת הסדר טיעון - משקף כתב האישום את הסכמת הצדדים לאמור בו".

38. בע"פ 4876/12 **מרדכי עמר נ. מ"י**, נקבע כי על בית המשפט להשמר מהתייחסות לנסיבות או לפרטים שלא בא זכרם במסגרת פרטי כתב האישום, זאת גם ואולי בפרט כאשר הצדדים הגיעו להסדר טיעון מוסכם.

ברע"פ 5362/11 **אלעזר נ. מ"י**, נקבע כי נאשם רשאי לטעון לנסיבות מקלות במסגרת גזר הדין, רק אם הוסכם על כך בהסדר הטיעון.

בע"פ 2994/12 **שאול זגורי נ. מ"י**, מצוין בית המשפט כי מקום בו ההרשעה מתבססת על עובדות כתב האישום המתוקן לצרכי הסדר טיעון, בית המשפט שמאשר את ההסדר כבול לתשתית העובדתית המפורטת בכתב האישום בו הודה הנאשם, ואין מקום לסטות מתשתית זו, וההגנות השלטונית מחייבת שכל צד להסדר הטיעון יקבל את חלקו בהסדר.

"כלל הדרך" ונסיבות ביצוע העבירה

39. אם כן, בהתאם לאמור בכתב האישום, סטה הנאשם מנתיב נסיעתו בחדות עת הגיעו לעקומה ונע קדימה עם הרכב על המדרכה ופגע עם חזיתו בחומת בטון שמעבר למדרכה, ופגע כאמור במנוח ובהולכי הרגל הנוספים בהיותם על המדרכה.

40. כתב אישום אינו מפרט את הסיבה לסטיית הנאשם עם רכבו באופן כה משמעותי עד אשר למעשה הגיע הנאשם עם רכבו למדרכה המיועדת להולכי הרגל, פגע בחומת הבטון ופגע בהולכי הרגל בעודם צועדים על המדרכה.

בנסיבות אלה, מתקיים בעניינו כפי שציינה המאשימה בסיכומיה, "כלל הדרך". הנאשם בטיעונו לעונש לא התייחס כלל לשאלה זו, כאשר למעשה החשוב מכל הוא שעובדות כתב האישום לא פרטו ולא הבהירו את הסיבה לסטייה זו.

41. בהתאם ל"כלל הדרך" נטל הבאת הראיה מועבר לכתפי הנאשם להסביר מה גרם לסטיית רכבו של הנאשם.

העובדות אשר נדונו בע"פ 84/85 **דני בן שמואל ליכטנשטיין נ. מדינת ישראל**, פ"ד מ(3) 141



דומות במובן מסויים לענייננו. בעניין זה דובר בתאונת דרכים קטלנית בשל התפוצצות צמיג מסיבה שהמערער לא יכל למנעה, אך הוכח כי בעת התאונה נהג המערער במהירות העולה על זו המותרת בכביש הבינעירוני. בית המשפט, (כב' השופטת נתניהו), ערך ניתוח של העבירה של גרימת מוות ברשלנות בנסיבות הדומות לנסיבות ענייננו. בית המשפט קבע ככלל כי עבירת מהירות בניגוד לתקנה 54 א' לתקנות התעבורה שלעצמה, אין בה רשלנות, שכן נשאלת השאלה האם המדיניות המשפטית לקבוע כי המהירות המירבית של 90 קמ"ש לפי תקנה 54 א' לתקנות התעבורה, היא סטנדרט המהירות הקונקרטי בכל מקרה ומקרה, ללא קשר עם נסיבותיו.

בית המשפט קובע כי יש לבחון נסיבותיו של כל מקרה ומקרה ולא ניתן לקבוע אמת מידה שווה לפיה תימדד רמת זהירות קונקרטית שווה לשני מקרים. הסטנדרט שנקבע בעבירה זו קולע לרוב המקרים אך אינו יכול לקלוע לכולם.

להבדיל מעבירת המהירות דן בית המשפט גם בעבירה של חציית קו הפרדה לבן בלתי מרוסק המסומן בכביש. ביחס לעבירה זו קבע בית המשפט כי האיסור עצמו מהווה את סטנדרט ההתנהגות הסבירה, שכן הוא חל במצבים בהם קיימת האפשרות, ולכן גם החובה לצפות, שאם תבוא מכונית מהכוון הנגדי לא יוכל הנהג לראותה ולהמנע מפגיעה בה. רשלנות היא לכן, על כל מרכיביה, של העוולה לחצות קו הפרדה לבן בלתי מרוסק.

כל זאת להבדיל מעבירת המהירות אשר לצורך תשובה לשאלה האם מהווה היא רשלנות לא ניתן להשיב מבלי להתייחס למכלול נסיבותיו של כל מקרה.

(כזכור טען ב"כ הנאשם בטיעונו כי מהירות נסיעתו של הנאשם חרגה במעט מהמהירות המותרת).

42. בענייננו אמנם המאשימה בחרה שלא להאשים את הנאשם בעבירה של נהיגה במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך, יחד עם זאת כתב האישום ציין בפרק העובדות, כי הנאשם נהג במהירות אשר עלתה על המהירות המותרת, ושזו לא היתה סבירה בהתחשב בכך כי הוא עובר בעקומה. על כך יש להוסיף את הנתון המשמעותי בדבר היות הנאשם נהג חדש וצעיר שקיבל את רישיונו מספר חודשים לפני התאונה, ועל כן מחוייב לנהוג בזהירות יתרה, ובוודאי לנהוג אף במהירות נמוכה מהמהירות המותרת לו באותו קטע כביש.

43. בית המשפט קבע עוד כי המכונית מהווה חפץ מסוכן שתכונותיו מחייבות את המשתמש בו ברמת זהירות גבוהה מזו הכרוכה בחפץ רגיל.

הדברים הבאים שנקבעו על ידי בית המשפט הם הרלוונטיים ביותר לענייננו:

"נהג הנוהג בכביש, אפילו בתנאים האופטימאליים שתוארו, עשוי להיתקל /באירועים שונים, שאף כי אין לומר שחובה עליו לצפות איזה מהם באופן ספציפי, הרי הם



מהווים חלק מהסיכונים הרגילים והנורמאליים, הכרוכים בנהיגה בדרכים. כך, למשל, הימצאות כתם שמן בכביש או שביר זכוכית או בעל חי החוצה את הכביש באופן פתאומי או תקר בצמיג או אירועים אחרים כיוצא באלה, שניסיון החיים מלמד, שהם תופעה מוכרת בכביש. נהג סביר אינו יכול ואינו חייב, לכן, לצפות, שבמקום מסוים בכביש יקרה אירוע ספציפי זה או אחר כגון אלה. אך הוא חייב להביא בחשבון את האפשרות, שאירוע מסוג זה עלול לקרות לו במהלך הנסיעה. ככל שהוא נוהג במהירות רבה יותר, כך יקשה עליו לשלוט במכוניתו, אם יתקל באיזה מסיכוני דרך אלה. כשהוא נוהג במהירות כה גבוהה, כפי שייחסתי למערער, הוא יוצר סכנה שהוא יכול וחייב לצפותה מראש, שבקרות אירוע מעין זה הוא עלול לאבד את השליטה בהגה, וכי המכונית תסטה ממסלולה ותתהפך ונוסעיה יפגעו ואף ייתכן שייהרגו." (עמוד 154 - 155). (ההדגשה אינה במקור - א.ג.).

44. בענייננו הנאשם התקרב לעקומה אשר בהתאם לעובדות כתב האישום ניתן היה להבחין בה במרחק של 300 מ', כאשר קטע הכביש היה מואר היטב באמצעות תאורת רחוב שפעלה, נהג במהירות גבוהה מהמהירות המותרת - על אף שמדובר בחריגה של חמישה קמ"ש מהמהירות המותרת, עדיין כאמור מנאשם זה נדרשה אף נהיגה במהירות נמוכה מהמהירות המותרת, וזאת נוכח חוסר ניסיונו ומיומנותו בנהיגה.

ובעניין זה יצוין כי המערער שם הורשע בביצוע עבירה על פי סעיף 304 לחוק העונשין, אך לא בשל העבירה שעבר על תקנה 54 א' לתקנות התעבורה, אלא בשל רשלנותו, המתבטאת בנהיגה במהירות גבוהה, שבה יכול וחייב היה לצפות שהוא חושף את המנוחה לסכנת חבלה גופנית ואף מוות, כפי שארע בפועל.

45. באותו עניין דובר בתקר בצמיג ובית המשפט ציין כי נהג סביר חייב להביא בחשבון אירועים שונים, שניסיון החיים מלמד שהם עשויים לקרות במהלך הנהיגה, ביניהם אפשרות של תקר. בנהגו במהירות מופרזת בנסיבות, הוא יוצר סכנה, שאם יארע איזה מאירועים אלה, הוא יאבד את השליטה. הסיכון צפוי, שתוצאותיו הקטלניות במהירות שיוחסה למערער אף הן צפויות. בית המשפט הדגיש כי העובדה שהגורם הספציפי המיידי והישיר לתוצאה הצפויה הוא עצמו בלתי צפוי - אינה משנה, כל עוד גורם זה הוא בתחום הסכנה הצפויה:

"כאשר חובת הזהירות נועדה למנוע את הנזק העלול להגרם כתוצאה מהאירוע או מסוג אירועים מסויים, כאשר נורמת ההתנהגות הסבירה הוטלה כדי לקדם את הסכנה הצפויה מהם, דווקא אז, בקרות אותו אירוע שרואים בו גורם זר מתערב, רואים וממשיכים לראות במי שמפר אותה חובת זהירות ואותה נורמת התנהגות, את האחראי לנזק, אחרת תתרוקן חובת הזהירות מתוכנה... המערער התרשל בכך שיצר מצב טעון סכנה, גיבושה של התוצאה התהווה והתממש על רק מצב מסוכן זה, אמנם על ידי גורם זר, התקר בגלגל. אך היה זה רק מימושה של הסכנה, שבעטיה חלה על המערער חובת הזהירות. סכנה זו (להבדיל מהאופן שבו תתממש), יכול היה וחייב היה המערער, כנהג סביר, לצפות. הוא אינו פטור לכן



מאחריות בשל כך שהסיבה המיידית והישירה לתאונה היתה של הגורם הזר. (ההדגש אינו במקור), (עמוד 157 לפסק הדין).

בית המשפט מפנה לע"א 576/81 בן שמעון נ. ברדה ואח', פ"ד לח(3):1:

"אמת, האירוע שהתרחש בפועל... לא היה צפוי, אך אירוע זה שייך בקווי הכלליים לסוג אירוע... שהיה צפוי, ודי בכך כדי למנוע שלילתו של הקשר הסיבתי."

46. בענייננו העובדה כי דובר בחריגה "**מינורית**" כפי שהגדיר אותה ב"כ הנאשם מהמהירות המותרת, אין בה כדי לגרוע מחובת זהירותו של הנאשם בהתקרבו לעקומה, שניתן היה להבחין בה ממרחק של כ-300 מ', שכן עם התקרבו לעקומה, בהכרח היה עליו לפעול בזהירות המתחייבת, ולהאט את מהירות נסיעתו. היה עליו להתחשב בתנאי הדרך ובכלל זה בעקומה שלפניו - והכל ביתר שאת כאשר מדובר בנהג חדש וצעיר, שניסיונו בנהיגה בכלל ובמצבים מסוכנים אפשריים בפרט, מועט ביותר עד כדי כך שיתכן שאיננו קיים כלל, שכן הנאשם לא הספיק לצבור את אותו ניסיון נדרש.

הנאשם כאמור לא הסביר את הסיבה לסטיית רכבו עד כדי עלייתו למדרכה המיועדת להולכי הרגל, וגם כתב האישום המתוקן לא סיפק את ההסבר כאמור.

47. ברע"פ 2882/14 אלכסיי טמניאן נ. מ"י קבע בית המשפט כי:

"יצוין כי עצם הסטייה הפתאומית יוצרת חזקה בדבר נהיגה חסרת זהירות, בכך יוצאת התביעה חובת השלב הראשון של הבאת ראיות ועל כתפיה רובץ הנטל להוכיח כי הסטייה נגרמה מסיבה שאינה תלויה בו... אין זאת דרכו של רכב מנועי לעלות על מדרכה אם נהגו בו בזהירות, כלומר שעצם סטייתו של האופנוע מהכביש וכניסתו למרחב המיועד בשביל הולכי רגל יוצרת הנחה של רשלנות מצד הנהג, ואם רצה לשלול הנחה זאת היה עליו לשאת בנטל השכנוע."

ובהמשך מע"א 506/61 גל נ. שטופר:

"תקנה 8 משקפת את הכלל הגדול ("כלל הדרך" בהא הידיעה) החל על תנועת כלי רכב בכיוונים מנוגדים בכביש, והוא כי על כל נהג להשאר במחציתו הוא - המחצית הימנית - של הכביש, על מנת למנוע התנגשות. כל עוד הנהגים בשני הכוונים שומרים על "כלל הדרך", לא תיתכן התנגשות ביניהם. מכאן שהאחריות להתנגשות רובצת לכאורה - בהעדר נסיבות מיוחדות - על הנהג שהפר את "כלל הדרך" ולא הנהג שקיימו."

בעניין **טמניאן** נגזרו על הנאשם בגרימת מוות ברשלנות וגרימת חבלה של ממש 18 חודשי מאסר בפועל ופסילה



של 20 שנה, מבלי שבית המשפט העליון התערב בענישה זו.

48. גם בעניין רע"פ 4581/14 **אתיאל סיסו נ. מ"י**, אוזכר "**כלל הדרך**" כאשר בית המשפט קבע כי מאחר שבזמן התאונה לא היה דבר על הכביש שיכול היה לגרום להחלקה, הרי ש"כלל הדרך" מביא לכלל מסקנה כי היתה זו רשלנותה של הנהגת אשר גרמה לתאונה, זאת בפרט כאשר הוכח כי נהגה בעקומה בכביש במהירות של 110 קמ"ש. (באותו עניין נגזרו על הנאשמת 18 חודשי מאסר בפועל ו-15 שנות פסילת רישיון נהיגה).

בעפ"ת (ח"י) 71336-03-19 **עמרי ספיה נ. מ"י**, דובר בסטייה מנתיב שלא ניתן לה הסבר על ידי הנאשם, קבע בית המשפט כי גם אם הסטייה מנתיב הנסיעה, שהביאה לתאונה טרגית, נגרמה מחמת חוסר תשומת לב רגעית, לא ניתן לומר שמדובר ברשלנות שהיא ברף הנמוך. **עצם הסטייה מהנתיב מצביעה על רשלנותו של הנהג, אף אם לא נלוו לסטייה עבירות נוספות.** בית המשפט ציטט מרע"פ 1713/93 **משה בוכובזה נ. מ"י**, בו צוין כי כאשר מוכחת נהיגה החוצה את הכביש מימין לשמאל, נוצרת הוכחה לכאורה לנהיגה חסרת אחריות. **בית המשפט מדגיש כי אמנם דברים אלה נאמרו ביחס להוכחת אשמה הנהג שם, אך יפים הם גם לביסוס מידת הרשלנות בשל סטייה מנתיב, כלומר כי עצם הסטייה מצביעה על רשלנותו של המבקש.**

עוד ציטט בית המשפט מעפ"ג (מחוזי ת"א) 26904-04-14 **מ"י נ. תומר זוהר**:

"בתיקי התאונות ככלל וגרימת מוות ברשלנות ביניהם, מדובר תמיד ברשלנות רגעית, שהרי אין מדובר במעשים מתוכננים. תאונות דרכים טיבן וטבען שהן נגרמות במשך שניות ספורות ולא מעבר לכך. כיוון שכך הביטוי רשלנות רגעית גם אם הוא נכון לעניין מימד הזמן שמדובר בו, איננו תוחם את גבולותיה של היקף הרשלנות ואיננו מצביע על כך שמדובר ברשלנות קלה."

49. תאונת הדרכים ארעה כאמור על המדרכה המיועדת להולכי הרגל, הנאשם נהג במהירות גבוהה מהמהירות המותרת, התקרב לעקומה אשר ניתן היה להבחין בה במרחק של כ-300 מ' לפניה, לא האט את מהירות נסיעתו בטרם הגיע לעקומה, וסטה עם רכבו עד שלמעשה פגע בחומת הבטון ועלה על המדרכה בה צעדו המנוח והולכי הרגל.

50. בגמ"ר (י"ם) 113-01-18 **מ"י נ. עבד אל נאסר אבו זניד**, ציין בית המשפט כי מעבר חציה הוא "**קודש הקודשים**" של הולך הרגל ומטיל חובת זהירות מוגברת לנהגים המתקרבים אליו. בעניינו מדובר במדרכה אשר אין ספק שמהווה היא "קודש הקודשים" של הולך הרגל אשר מטרתה לשמש מקום בטוח להולכי הרגל בו יוכלו לנוע בשלוות נפש מבלי להיות חשופים לסכנה שבתנועת כלי רכב (סעיף 42 לגזר הדין). עוד מציין בית המשפט את תקנה 38 לתקנות התעבורה ולפיו **נקבע איסור ולפיה לא ינהג אדם רכב או בעלי חיים על פני מדרכה, שביל או נתיב שיועד וסומן לסוג מסוים של רכב או של עובר דרך מסוים.** (גם בעניין **רמי בן צלאח סעיד**, שאוזכר לעיל, הפנה בית המשפט לע"פ 558/97 **מלניק**



נ. מ"י וכן ע"פ 8827/01 שטרייזנט נ. מ"י.)

51. בעניין **ראמי בן צלאח סעיד**, ציין בית המשפט (כב' השופטת שלו בחוות דעתה) כי עבירה חמורה של אי מתן זכות קדימה של הולך רגל במעבר חציה, מבטאת את רשלנותו של המערער ומציבה אותו ברף רשלנות משמעותית - אם כן בעניינו, כאשר מדובר בפגיעה קטלנית בהולכי רגל על מדרכה, הרי שמקל וחומר מדובר ברף רשלנות גבוה ומשמעותי אף יותר.

52. על כן חומרה יתרה אני מוצאת בעובדה כי תאונת הדרכים ארעה על המדרכה המיועדת להולכי הרגל. בהתאם לתקנות התעבורה, "**מעבר חציה**" מוגדר כ: "**חלק הכביש המסומן כמיועד לחצייתו על ידי הולכי רגל**", בעוד ש"**מדרכה**" מוגדרת על פי התקנות כך: "**חלק מרוחבה של דרך שאינו כביש, המצוי בצד הכביש, ומיועד להולכי רגל בין אם נמצא במפלס אחד עם הכביש ובין אם לאו**".

כלומר, תקנות התעבורה מבחינות בין מעבר חציה ובין מדרכה, באופן שמדרכה מוגדרת כחלק מרוחבה של דרך שאינו כביש להבדיל ממעבר חציה המוגדר כחלק מהכביש (עליו מן הסתם נעים כלי רכב מסוגים שונים). בנסיבות אלה, התרחשות תאונת דרכים על מדרכה היא נסיבה לחומרה, המביאה בין יתר השיקולים לקביעה כי רמת רשלנותו של הנאשם בעניינו משמעותית וגבוהה.

53. בעניין **ראמי בן צאלח סעיד**, דן בית המשפט (כב' השופט ביתן) באבחנה בין "מעבר חציה" ובין קטע כביש רגיל. בית המשפט ציין כי במקום בו קיים סיכון מובנה מיוחד, כמו במעבר חציה, על הנהג לקדם את פניו בנהיגה מתאימה ובראש ובראשונה בריכוז ובתשומת לב. הסטת המבט מהכביש באיזור מעבר חציה, היא סטיה משמעותית מכללי הנהיגה הזהירה. עוד מציין בית המשפט כי משך זמן הפעולה הרשלני נשקל בקביעת חומרת הרשלנות:

"אולם גם רשלנות רגעית יכולה להחשב כחמורה, למשל חציית צומת ברמזור אדום. כאן, הנהיגה הרשלנית של המערער נמשכה זמן קצר ואפשר להגדירה כרגעית, אולם בהתחשב באופן הרשלנות, בעובדה שהתאונה ארעה על מעבר חציה... יש להגדיר את מידת הרשלנות של המערער כמשמעותית." (עמוד 38 לפסק הדין).

אם כן, אף אילו היתה מתקבלת טענת ב"כ הנאשם - ואין מקום לקבל אותה, כי מדובר ברשלנות רגעית, הרי שעל אחת כמה וכמה ומקל וחומר, בהמשך לדברי בית המשפט ביחס לתאונה שארעה על מעבר חציה, מדובר ברשלנות משמעותית ביותר ובדרגה גבוהה, כאשר התאונה ארעה על מדרכה המיועדת להולכי רגל.

לסיכום, אני סבורה כי דרגת הרשלנות שיש לייחס לנאשם בהתנהגותו היא גבוהה.

תוצאות התאונה וראיות הצדדים לעונש

54. בתאונה מצערת זו קיפח את חייו זמיר יונה ז"ל, יליד 1969, ובתו הקטינה באותה עת, אלונה יונה נחבלה חבלות של ממש בדמות שברים ופצעים נרחבים בשתי הרגליים, נאלצה לעבור מספר ניתוחים לקיבוע השברים ואושפזה בבית החולים למשך 14 ימים, כמו כן נחבלה חבלות של ממש אלמנתו של המנוח.

במסגרת ראיות המאשימה לעונש העידו בני משפחת המנוח - יום טוב יונה, אחיו של המנוח, אלונה יונה - בתו של המנוח, מגי מיארה - אחותו של המנוח ובת בלאושטין - אחותו של המנוח. מטעמם של בני משפחה אלה הוצגו מספר מוצגים - מכתבים שכתבו על המנוח לעיונו של בית המשפט וכן מסמכים רפואיים למצבה הרפואי העדכני של בתו של המנוח - אלונה יונה.

בעדויותיהם של בני משפחת המנוח בבית המשפט, סיפרו בכאב וברגישות על אופיו הטוב של המנוח, ועל נסיבות קבלת ההודעה על מותו. עוד דובר על בני המשפחה המורחבת ועל הוריו של המנוח שנותרו נזקקים לעזרה ולתמיכה נפשית לאחר פטירתו של המנוח. אחיו של המנוח - יום טוב יונה, סיפר על ילדותם של בני המשפחה ועל הקושי לבקר את הוריו של המנוח לאחר פטירתו של המנוח והעצב ששורר בבית המשפחה מאז האירוע.

כלל בני המשפחה ציינו כי משך הזמן בו מתנהלים ההליכים מוסיף על הקושי והעצב שבאירוע, וכי היה מצופה מהנאשם שלא "**לבזבז דיונים**" כלשונו של יום טוב, בבית המשפט, ולהוכיח דברים לגבי הכביש או הגלגל, לטענתם.

בתו של המנוח אשר בעת התאונה היתה בת 16 הגישה לבית המשפט מכתב שכתבה, וציינה את הפגיעות שנפגעה כתוצאה מהתאונה - סבלה משבר פתוח ברגלה ועברה השתלות עור ברגל, וכתוצאה מכך נושאת צלקות לאורך כל הרגל. נעדרה במשך חצי שנה מבית הספר והיתה על כיסא גלגלים חצי שנה נוספת, עדיין עוברת טיפולים וניתוחים. הפרופיל הצבאי של בתו של המנוח ירד כתוצאה מהפגיעה, והיא אף הפסיקה את לימודי הנהיגה.

55. במסגרת ראיות הנאשם לעונש העיד הנאשם בעצמו, אמו - זיוה קורול, וכן אלמנת המנוח נעמי הורביץ יונה, כמו כן הוגש מכתבה של אמו של הנאשם וכן מכתבים נוספים מחבריו של הנאשם.

הנאשם לפני בית המשפט סיפר על השינוי שחל בחייו מאז האירוע, כמו גם השינוי בחיי משפחת המנוח. הנאשם מציין כי הוא מתייסר מאז אירוע התאונה ומדגיש כי לא נהג בפראות ולא היה שיכור ולא עבר כל עבירת תנועה. הנאשם הביע צער על האבל והשכול של משפחת המנוח ומצר על הכאב שמשפחת המנוח חווה.

הנאשם ביקש את סליחתה של משפחת המנוח. הנאשם חזר וציין כי יום האירוע משוחזר על ידו מידי יום, וגם חיי משפחתו המורחבת השתנו לעד. הנאשם מכה על חטא על אותו יום ארור כלשונו ועל הטרגדיה. שוב הביע צער וביקש את סליחת משפחת המנוח.



אמו של המנוח הביעה אף היא צערה מהאירוע, וביקשה לספר על בנה הנאשם והקריאה ממכתבים שהוגשו לאחר מכן לבית המשפט.

56. כאמור במסגרת הראיות לעונש מטעם הנאשם, התקיים בשירות המבחן הליך של צדק מאחה, בו נטלה חלק אלמנתו של המנוח וגם היא נשאה דברים בפני בית המשפט.

אלמנת המנוח סיפרה את שזוכרת מאירוע התאונה, ואת החבלות של ממש שסבלה אף היא כתוצאה מהתאונה. כמו כן סיפרה כי ביקשה להיפגש עם הנאשם והבינה לאחר מפגש ולאחר ההליך כי מדובר בתאונת אנוש וכי מצבו הנפשי של הנאשם היה לא טוב ופחדה כי יפגע בעצמו. אלמנת המנוח הבהירה כי אין קשר בין אובדן המנוח ובין עדותה לטובתו של הנאשם, במסגרת ההליך שהתקיים בשירות המבחן, ואין משמעות הדבר כי לא אהבה את המנוח, וכי הוא איננו חסר לה. מבחינתה מדובר בטעות אנוש והנאשם לא אמור לרצות עונש מאסר אלא לשקם את חייו.

ב"כ המאשימה הפנה לקצינת המבחן מספר שאלות ועל שאלות אלה ניתן מענה בתסקיר המשלים שהוגש על ידי שירות המבחן.

תסקיר שירות המבחן ונסיבותיו האישיות של הנאשם

57. ביום 5.11.19 ניתן תסקיר שירות המבחן אשר המליץ בסופו של יום, על הטלת ענישה קונקרטית בעלת משמעות שיקומית, בדרך של צו שירות לתועלת הציבור בהיקף של 500 שעות, וככל שבית המשפט יאמץ את המלצת שירות המבחן, ימנע מהטלת עונש מאסר לריצוי בכלא. ככל שבית המשפט ישקול הטלת עונש מאסר, המלצת שירות המבחן היא להטלתו לתקופה שניתן לרצות בעבודות שירות.

שירות המבחן מתאר בתסקירו נסיבות חייו של הנאשם, מדובר בנאשם בן 22 באותה עת, רווק ללא ילדים, משרת בצה"ל בשירות קבע ומתגורר בבית הוריו בבאר שבע. בני המשפחה מנהלים אורח חיים נורמטיבי ללא מעורבות בפלילים. מעורבותו בתאונה היא בעלת השלכות משמעותיות עליו ועל חיי משפחתו תוך תיאור ההתמודדות עם שבר עמוק. הוריו של הנאשם תיארו את הנאשם כילד חיובי ונבון, אחראי, בעל תפקוד תקין במסגרת הלימודית והצבאית וכי הם חרדים למצבו הנפשי כשבעבר התבטא באופן אובדני.

58. הנאשם הביע חרטה עמוקה נוכח התנהלותו בתאונה והביע רגשות אשם קשים ביחס לתוצאותיה וסובל מתופעות פוסט טראומה, ריחוק רגשי, מחשבות אובדניות. שירות המבחן התרשם כי הנאשם שרוי בחרדה גבוהה נוכח חששותיו מתוצאות ההליך המשפטי, והאפשרות כי יצטרך לרצות עונש מאסר בפועל. הנאשם השתתף בקבוצה טיפולית בשירות המבחן וכן כאמור בהליך של צדק מאחה עם אלמנת המנוח.

לאחר הטיפול שעבר הצליח לחוות תחושה מאוזנת יותר באשר לעצמו, ושירות המבחן התרשם מיכולת טובה יותר להכלת האירוע המורכב מבחינה רגשית. שירות המבחן התרשם באופן חיובי מהנאשם וציין כי הוא בעל



פוטנציאל שיקומי טוב אשר יוכל להמשיך בתפקודו הנורמטיבי. שירות המבחן ציין כי השתתף מאסר בפועל, תביא לקטיעת תפקודו הצבאי, (יצוין כבר עתה כי בשל הימשכות ההליכים לא נפגע שירותו הצבאי של הנאשם, ועל כן ממילא אין מקום לדון בנתון זה במכלול השיקולים) ותהיה בעלת משמעות רגרסיבית על מצבו הרגשי. על כן כאמור המליץ שירות המבחן על ענישה באפיק השיקומי.

כאמור לאחר שהפנה ב"כ המאשימה בשלב הבאת הראיות לעונש, שאלות לקצינת המבחן, הוגש ביום 20.1.20 תסקירו המשלים של שירות המבחן. שירות המבחן מציין כי התסקיר שהוגש מתמקד במבצע העבירה והשלכות התאונה על חייו, מידת האחריות שלוקח וגורמי סיכוי לשיקום למול גורמי סיכון להשנות התנהגות עוברת חוק.

באשר להמלצה העונשית, ציין שירות המבחן כי מודע לכך שהטלת עונש של שירות לתועלת הציבור אף בהיקף משמעותי, חורגת ממתחם הענישה. יחד עם זאת לאור מאפייניו של הנאשם, האחריות שמבטא והכאב וכן מאמציו במסגרת הליך הצדק המאחה, כשברקע רצונו להמשיך לתרום למדינה במסגרת שירותו הצבאי, יש לשקול אפיק ענישה שיקומי.

59. ראוי לציין ולהדגיש כי בית המשפט אינו מטיל ספק בכנות הצער והכאב שהביעו הנאשם ובני משפחתו בטיעוניהם לעונש, בגין האירוע הטרגי לו גרם הנאשם. הנאשם בחור צעיר ונורמטיבי, נעדר עבר פלילי ועבר תעבורתי נוסף, ובדבריו לבית המשפט אכן העביר את תחושותיו הקשות מהתאונה הטרגית ותוצאותיה.

בית המשפט משוכנע בכך כי מצבו הנפשי של הנאשם ובני משפחתו רעוע, ובכך שהנאשם מתייסר מידי יום ואף מידי שעה על חלקו בתאונה. ואולם השלכות התאונה על משפחתו של המנוח ועל בתו שסבלה כאמור חבלות של ממש משמעותיות ביותר, והיתה עדה לפציעתו של אביה וכשעתיים לאחר מכן למותו, חמורות אף יותר, וספק אם תמצא להם נחמה ברבות הימים.

60. באשר להמלצת שירות המבחן, אין בידי לקבל את המלצת שירות המבחן לעניין הענישה הראויה בעניין זה. אכן שירות המבחן שוקל את שיקוליו של הנאשם, את שאלת נטילת האחריות על האירוע והסיכוי להשנות התנהגות עוברת חוק, פוטנציאל שיקומו של הנאשם, הכל כפי שפורט היטב ובהרחבה בתסקירי שירות המבחן.

ואולם, הלכה ידועה היא כי, המלצת שירות המבחן היא בגדר המלצה בלבד שאינה מחייבת את בית המשפט, אשר רשאי לאמץ או לדחות אותה (רע"פ 6908/04 איבגי נ. מ"י, ע"פ 2015/13 פלוני נ. מ"י, ע"פ 4472/16 עו"ד עווד נ. מ"י).

61. יחד עם זאת כפי שהטיב לתאר זאת בית המשפט בעפ"ת (ח"י) 71336-03-19 עמרי ספיה נ. מ"י, שיקולי השיקום אינם השיקולים היחידים או העיקריים אשר עומדים לנגד עיניו של בית המשפט, באודאי לא בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, אשר מדיניות הענישה הנוהגת מושרשת וידועה, כפי שפורט בהרחבה לעיל:



" אך טבעי הוא כי אדם נורמטיבי שגרם למותם של אחרים יתייחס ותהיה לכך השפעה נפשית עליו, ועם זאת, כל הנתונים לעיל עמדו לנגד עיני בית משפט קמא ששקל את הדברים ומצא לגזור את העונש כפי שגזר שכן בניגוד לשירות המבחן שמתמקד בפוטנציאל שיקום העבריין, בית המשפט מודרך לשקול שיקולים רחבים יותר הכוללים בין השאר את המציאות הקשה לפיה בניגוד למערער הצעיר שחיו עוד לפניו, נחצבת משפחה שלמה שנהרסה ללא יכולת שיקום (אמא ובת שנהרגו, ובעלה שנותר נכה, לרבות ההשלכות למעגל המשפחה המורחב). שיקול ההלימה ושיקול ההרתעה לציבור, על כל ההסתייגויות מהם, עדיין מהווים פרמטרים שהפסיקה לוקחת בחשבון באיזון וגזירת הדין. ודוק, אין חולק שהמערער נהג ברשלנות שיש לבית המשפט תפקיד חינוכי לשרש במסר לציבור."

62. ובהקשר זה נפסק בע"פ 5754/19 **פריסיליה קשתי נ. מ"י**, כי הקשיים של נאשם וחששו מפני כליאתו הינם מנת חלקו של כל אדם מן הישוב המוצא עצמו לראשונה בחייו מאחורי סורג ובריה בסביבה קשה שאינו מורגל אליה, ואינם נסיבות חריגות, וכי מול קשיים אלה יש להנכיח בענישה את קדושת חייו של קורבן העבירה (ראה ת.פ (מרכז) 10871-09-15 **מ"י נ. חגית עמר**).

גם בעפ"ג 16213-09-19 **מ"י נ. חורב**, מציין בית המשפט ביחס למשיב שם, אדם מן הישוב, אזרח תורם, המתפרנס מיגיע כפיו, אשר מעולם לא חווה מאסר כי:

"ברור שעונש של מאסר יפגע בו ובמשפחתו הגרעינית והמורחבת. אולם, אין בנסיבותיו דבר יוצא דופן במיוחד המצדיק סטייה ממדיניות הענישה בגרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים, לפיה יש להטיל על מי שמורשע בעבירה זו מאסר בפועל ממש, לא בעבודות שירות". (עמוד 6 לפסק הדין).

גם ברע"פ 4581/14 **אתיאל סיסו נ. מ"י**, מציין בית המשפט כי:

"המבקשת ציינה בבקשתה, כי היא צעירה נורמטיבית, הנעדרת עבר פלילי או תעבורתי, וכן הדגישה את הפציעות שנגרמו לה עצמה כתוצאה מהתאונה. ואולם, נסיבות אלה אינן חריגות במקרים של גרימת מוות ברשלנות כתוצאה מתאונת דרכים, וככלל, אין הן מצדיקות, כשלעצמן, המנעות מהשתתפות עונש מאסר בפועל."

אף בעניינו יש לומר כי לא מתקיימות נסיבות מיוחדות המצדיקות ענישה קלה, כפי שטוען לה ב"כ הנאשם, ואף לא נסיבות אישיות או משפחתיות יוצאות דופן.

63. ב"כ הנאשם מפנה בטיעונו לעונש להמלצות הוועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה וטיפול בעבריינים - **וועדת דורנר**, ומדגיש כאמור את העדפת שיקולי השיקום.



בית המשפט המחוזי בעניין **ראמי בן צאלח סעיד**, התייחס בהרחבה גם לעניין זה, אשר נדון תחילה בחוות דעתו של כב' השופט ליבדרו, (בדעת מיעוט). כב' השופט ביתן הדגיש כי המחוקק עצמו ראה בעבירה זו של גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים, כבעלת ייחוד יוצא דופן וקבע לה, למרות היותה עבירת רשלנות, מאסר מזערי של שישה חודשים, מתוך עונש מירבי של שלוש שנות מאסר. הוראה זו לא שונתה גם לאחר תיקוני החקיקה 113, 133 ו-137 לחוק העונשין והגשת דוח וועדת דורנר.

בית המשפט קבע עוד כי הקביעה ששיקולי ההרתעה אינם צריכים להלקח בחשבון בקביעת מתחם העונש ההולם היא נכונה, אולם בקביעת מתחם העונש ההולם לעבירה בנסיבותיה, על בית המשפט להתייחס בין היתר לערך החברתי שנפגע ולמידת הפגיעה בו, ובסופו של דבר על העונש להלום את חומרת מעשי העבירה בנסיבותיו ואת מידת אשמו של הנאשם:

"אין צורך להכביר מילים בדבר מיקומו הגבוה של ערך חיי האדם בסולם הערכים החברתיים, ועל מידת הפגיעה בו במקרה של גרימת מוות. הדברים הם בבחינת מוסכמה שאינה צריכה ראיה".

עוד מדגיש בית המשפט כי תיקון 113 לא הביא את בית המשפט העליון לשנות ממדיניות הענישה, שכן בית המשפט נתן פסקי דין המבוססים על מדיניות הענישה הקיימת, מבלי שראה בתיקון החוק כדבר המצדיק בחינה מחדש של ההלכה הנוהגת.

בהתייחס לדוח **וועדת דורנר**, מציין בית המשפט כי המלצת הוועדה על צמצום השימוש במאסרים קצרים, כאשר המשמעות בעבירות של גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים בהן ככלל תקופות המאסר המוטלות קצרות יחסית, הינה שככלל בעבירות אלה לא יוטלו מאסרים בפועל.

עמדה זו, להשקפת בית המשפט המחוזי:

"מנוגדת חזיתית לפסיקת בית המשפט העליון, ובפועל היא לא התקבלה בפסיקה וגם לא הביאה לשינוי בולט בעמדת התביעה הכללית. מאז פרסום הדוח עברו למעלה מארבע שנים ובתקופה זו ניתנו פסקי דין בבית המשפט העליון שחזרו ותיקפו את מדיניות הענישה הנוהגת בעבירת גרימת מוות בתאונת דרכים. סיכומם של דברים הוא, שההלכה הנוהגת למדיניות הענישה בעבירת גרימת מוות בתאונת דרכים שרירה וקיימת ועל בתי המשפט הדיוניים לפעול לאורה." (ההדגשה אינה במקור - א.ג.)

מסקנות לעניין רף הענישה הסופי ועקרון ההלימה

64. בהתאם לתיקון 113 לחוק העונשין נקבע עקרון ההלימה כעיקרון מנחה בענישה.



כב' השופט רובינשטיין בע"פ 1523/10 **פלונית נ. מ"**, ציין כי בגדרי עקרונות הענישה, גמול, הרתעה אישית או כללית, הגנת שלום הציבור או שיקום, ניתנה במסגרת התיקון בכורה לעיקרון ההלימות, ולפיו נדרש יחס הולם בין חומרת מעשה העבירה ואשם הנאשם לבין חומרת העונש שיושט עליו. יחס זה מבטא את עקרון הגמול.

אמנם דברי המחוקק כוללים גם איזונים מסוגים שונים שיש לישמם בכל מקרה לגופו כאשר בבסיס על כפות המאזניים מונחים מזה "חומרת מעשי העבירות בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם" ומזה "סוג ומידת העונש", וכדי שכפות המאזניים יהיו מעוינות יש צורך בהלימה - יחס הולם בין השניים.

65. בית המשפט הגדיר את עקרון ההלימה **"ככוכב הצפון"** אשר כולל בגדרי ההלימות את הגמול לפי חומרת המעשה בנסיבות, אך המחוקק גם לא התעלם מיסודות ענישה אחרים ובהם הרתעה ושיקום ונסיבות אישיות, אך קבע כאמור בכורה כאמור לעיל.

66. בעניינו קדושת חיי אדם היא העומדת בראש שיקולי הענישה, לצד שיקולי הרתעה ויתר שיקולי הענישה. פסיקת בתי המשפט כפי שהובאה בהרחבה לעיל, חזרה והדגישה כי נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפוח חיי אדם והאסון הנורא הנגרם למשפחות הקורבנות ובכלל זה חוסר האונים של כלל הגורמים הנלחמים בתאונות הדרכים, מחויבים גם בתי המשפט לתרום תרומה למלחמה זו, וזאת על ידי ענישה מחמירה שעיקרה מאסר בפועל ופסילה ממושכת מקבלה או החזקה רישיון נהיגה.

בתי המשפט חזרו והדגישו כי הדרך להרתיע נהגים אשר באופן נהיגתם מסכנים את יתר משתמשי הדרך, מידי יום, היא ענישה בדמות מאסר בפועל.

נסיבותיו האישיות של נאשם משפיעות אף הן על מידת הענישה, שכן ענישה לעולם אינדיבידואלית, ואולם יש להביא בחשבון את טובת הציבור ובמקרה הספציפי גם ובעיקר את קורבן העבירה.

67. לא ניתן להתעלם מהתוצאה הטרגית של התאונה בה קיפח חייו יונה זמיר ז"ל לעיני אלמנתו ובתו - אשר ספגה אף היא חבלות של ממש שאותותיהן ניכרות למעשה עד היום - חבלות ופציעות של ממש בגין נדרשת לטיפולים רפואיים וניתוחים עד עצם היום הזה נוסף על הטראומה הנפשית העצומה נוכח האירוע והשפעתו על שירותה הצבאי ואורח חייה בכלל.

68. במאמרו, **מבחן הולם למערכת המשפט**, מנתח ד"ר עמי קובו (מתוך עורך הדין ינואר 2014) את העקרונות שנקבעו בתיקון 113 לחוק העונשין ומציין שם כי להלימה שני פנים המשלימים זה את זה: האחד הוא במובן של גמול, לתת לרשע רק כרשעתו, שבו העקרון משקף את סלידת הציבור ממעשי העבירה ומבטא את מורת הרוח החברתית מהפגיעה בערכים חברתיים. והשני הוא ההתאמה והפרופורציה בין חומרת מעשה העבירה ובין העונש שיגזר על הנאשם. **ככל שמעשה העבירה חמור יותר מבחינת מאפייני העבירה ומבחינת אשמו של הנאשם, כך העונש צריך להיות חמור יותר, ולהפך.**



69. משנפגע כה אנושות עקרון קדושת החיים, כפי שארע בענייננו, הרי שלא יכולה להיות מחלוקת כי הענישה החמורה הנוהגת בפסיקה, הולמת את עבירה כאמור, ויחד עם זאת ההלימה המבטיחה זיקה הולמת בין העבירה ובין העונש, מגבילה את חומרת העונש ואוסרת ענישה יתרה.

כב' השופט קובו מדגיש כי התיקון נועד לגרום לכך שהענישה תהיה בזיקה הדוקה יותר למעשה העבירה ולמידת אשמו של הנאשם, ופחות תלויה בזהותו של הנאשם ובוודאי שלא תלויה בזהות השופט ותפיסת עולמו האישית:

"שיקול ההלימה, שהוא יסוד מרכזי בקביעת העונש ההולם, שם את הדגש על חומרת העבירה ועל מידת אשמו של הנאשם במובחן מנסיבותיו האישיות שאינן רלוונטיות לאשמו, ובכך הפך את המתחם - כמו אלת הצדק - לעיור לגזעו ולדתו של הנאשם. ההלימה אפוא עשויה למזער את החשש לאפליה, גם אם בלתי מודעת, מצד בית המשפט." (ההדגשה אינה במקור - א.ג.).

בהמשך מציין המחבר כי בהלימה אשר צופה פני עבר, בית המשפט יודע בוודאות מעבר לספק סביר שהנאשם עבר את העבירה וכן את הנסיבות המחמירות בביצועה, ולכל הפחות במאזן הסתברויות את הנסיבות המקלות הקשורות בביצועה.

70. בענייננו ראוי להדגיש ואין להתעלם מכך, כי בתאונה לה גרם הנאשם, נגרמו חבלות של ממש חמורות לשתי הולכות רגל נוספות - אלמנתו של המנוח, ובתו. חומרת פגיעותיה של בתו של הנאשם פורטו בהרחבה ואין להקל בהן ראש, ולהביאן בחשבון מתחם העונש ההולם.

על כן לאור כל הנסיבות הקשורות לביצוע העבירה של גרימת מוות ברשלנות, לערך החברתי שנפגע ולמדיניות הענישה הנהוגה, הרי שמתחם העונש ההולם בכל הנוגע למאסר בפועל ובהתחשב בעובדה כי ישתו על הנאשם גם עונש של קנס וכן פסילה משמעותית, נע בין 14 ל-26 חודשי מאסר בפועל.

באשר לעונש הפסילה בפועל, אני סבורה כי מתחם העונש ההולם נע בין 6 ל-15 שנות פסילה בפועל.

עוד ראוי להדגיש כי בעניין **ראמי בן צאלח סעיד**, כאמור, ציינה כב' השופטת גילת, כי לגישה מתחם העונש ההולם המשקף רמת רשלנות גבוהה מתחיל לרוב מ-12 חודשי מאסר (עמוד 23 לפסק הדין).

המאשימה ביקשה לקבוע כי מתחם העונש ההולם נע בין 12 ל-24 חודשי מאסר בפועל וכי יש לגזור את דינו של הנאשם בשליש התחתון של מתחם זה.

חזקה על המאשימה ששקלה שיקוליה עת שהציעה מתחם ענישה זה.



71. יחד עם זאת ומבלי להתעלם מהעובדה שבתאונה זו נגרמו גם חבלות של ממש חמורות לשתי הולכות הרגל, יש להעמיד את מתחם העונש ההולם כפי שציינתי לעיל.

ראוי לציין בעניין זה את קביעותיו של בית המשפט המחוזי בעפ"ת 27985-02-20 מ"י נ. יעקובסון, שניתן לאחרונה ביחס למתחם הענישה בעבירה של נהיגה רשלנית וגרימת תאונת דרכים, בה נחבל אדם חבלות של ממש.

72. בית המשפט חזר והדגיש כי הערכים המוגנים בגדרי עבירות התעבורה בכלל, ועבירות של גרימת תאונת דרכים בפרט, הם ההגנה על שלום הציבור ובפרט ציבור משתמשי הדרך, וההגנה על חיי אדם בשלמות גופו. לא יכול להיות חולק על כך שהאינטרס הציבורי מחייב שאיפה לצמצום תאונות הדרכים, והפחתת המחיר הקשה שאלו גובות מהציבור כולו, בין אם בדרך של חינוך והסברה ובין אם בדרך של אכיפה, מניעה וענישה.

בית המשפט מציין כי על בתי המשפט למלא את חלקם במלחמת החומרה בתופעה של נגע תאונות הדרכים, בדרך של הטלת ענישה מחמירה ובלתי מתפשרת:

"...לא רק במקרים של גרימת מוות בתאונת דרכים, אלא גם במקרים בהם נגרמים חבלות ופציעות חמורות, לעיתים בלתי הפיכות הפוגעות באופן קשה באיכות חייהם ובבריאות נפשם של נפגעי התאונות ובני משפחותיהם" (עמוד 7 לפסק הדין).

על כן קבע בית המשפט בעניין זה כי מתחם העונש המשלב דרגת רשלנות בינונית עם חבלות קשות מאד לנפגע, אמור לכלול בין היתר, עונש מאסר שתחתיתו במספר חודשים שבמקרים מתאימים ניתן לרצותם בדרך של עבודות שירות ועד 18 חודשי מאסר, וכן פסילה בפועל בת שנים.

כל זאת נפסק כאמור ביחס לגרימת תאונת דרכים בה נחבל אדם חבלות של ממש, ועל כן לא ניתן להתעלם בענייננו גם מהלכה זו מקביעות אלו בקביעת מתחם העונש ההולם.

73. המאשימה בטיעוניה לעונש ביקשה כי בין היתר יוטל על הנאשם פיצוי לזכות הוריו, אחיו ובתו של המנוח וזאת לאור הנזק האמור שנגרם להם לאור התאונה.

ב"כ הנאשם לא התייחס בטיעונו לעונש לעתירתה זו של המאשימה.

אני סבורה כי בנסיבות העניין אין מקום לפסיקת פיצוי כספי כמבוקש על ידי המאשימה. כאמור מדובר באובדן חיו של המנוח, ובחבלות של ממש חמורות שסבלו אלמנתו של המנוח ובתו.

בהתאם לסעיף 77 לחוק העונשין, רשאי בית המשפט לחייב נאשם בשל כל אחת מהעבירות שהורשע בהן,



לאדם שנזקק על ידי העבירה, סכום שלא יעלה על הקבוע בסעיף כאמור, כאשר קביעת הפיצויים לפי סעיף זה תהא לפי ערך הנזק או הסבל שנגרמו, ביום ביצוע העבירה או ביום מתן ההחלטה על הפיצויים.

בית המשפט המחוזי בעניין **אלכסנדר יעקובסון** שאוזכר לעיל ציין, כי מבלי להכנס לסוגיית הפיצוי הראוי בתיקי תעבורה וליחס בינו לבין חוק פיצויים נפגעי תאונות דרכים, תשל"ה - 1975, כי פסיקת פיצוי נמוך לנפגע שסובל מפגיעות כה קשות ובלתי הפיכות, היא בבחינת "**לעג לרש**", ובמצב כזה יתכן שעדיף היה לא להטיל פיצוי כלל ולהותירו להליך האזרחי.

74. אני סבורה כי ישנו קושי במסגרת זו בכימות מספרי של הפיצוי הראוי למשפחתו של מי שקיפח חייו בתאונת דרכים קטלנית בגין הסבל והצער שסבלו, וכן למי שסבלו חבלות של ממש כתוצאה מהתאונה.

בנסיבות אלה בהן השתת פיצוי כספי כאמור, כאשר נראה שכל סכום לא יהווה פיצוי הולם וראוי, אני סבורה כי ראוי יותר בנסיבות אלה להותיר את סוגיית הפיצוי להליך האזרחי, ככל שזה יתנהל בין הצדדים.

75. באשר לנסיבותיו האישיות של הנאשם, אלה אינן יוצאות דופן באופן שיש בהן כדי להביא לחריגה כה משמעותית ממתחם הענישה כטענת ב"כ הנאשם, ולהשתת לכל היותר 9 חודשי מאסר בדרך של עבודות שירות.

לא ניתן לכלול את עניינו של הנאשם ונסיבותיו בגדרן של אחת מן הקטגוריות שצוינו לעיל, המצדיקות הקלה משמעותית בעונשו של הנאשם ובאופן כה חריג.

ברע"פ 548/05 **לוי נ. מ"י**, ציינה כב' השופטת פורקצ'ה כי:

"לנקיטת יד עונשית קשה ומחמירה ישנה השפעה מרתיעה על הנהגים בכביש, ויש בה כדי לקדם את הטמעתה של מודעות ציבורית בדבר החובה לשמור על כללי זהירות כדי להגן על חיי אדם ושלמות גופו".

76. זו גם החובה במקרה שלפניי, להטיל ענישה מרתיעה - בעיקר כלפי הרבים, קרי הנהגים המסכנים את כלל משתמשי הדרך, גם אם הנאשם עצמו הפנים את חומרת מעשיו, הרי שנסבותיו האישיות אינן כאלה המצדיקות חריגה ממתחם הענישה, חרף הפגיעה הצפויה בו ובמשפחתו, פגיעה המובנת מאליה כתוצאה מכליאתו של הנאשם - בחור צעיר, וכמובן מצבו הנפשי כתוצאה ממעשיו ומתוצאת התאונה.

77. יחד עם זאת כאמור הענישה היא לעולם אינדיבידואלית ויש להתחשב בנסיבותיו האישיות והמיוחדות של הנאשם, כפי שפורטו על ידי בא כוחו וכן על ידי עדי האופי מטעמו, וכפי שהובאו באריכות בתסקיר שירות המבחן, כמו גם בעברו התעבורתי שאינו מכביד כלל - הנאשם נעדר עבר תעבורתי נוסף ונעדר עבר פלילי.



הנאשם כאמור צעיר, נורמטיבי המחזיק ברישיון נהיגה משנת 2016, כאשר נכון למועד התאונה החזיק ברישיון נהיגה מספר חודשים ספורים. ראוי להדגיש כי התאונה ארעה ביום 19.8.16 וכתב האישום הוגש ביום 29.12.16, קרי כארבעה חודשים בלבד לאחר מכן.

כפי שצינתי מנהג חדש וצעיר מצופה ביתר שאת רף התנהגות זהיר באופן מיוחד, תוך התאמת נהיגתו לתנאי הדרך בזהירות מירבית, וכפי שצוין בע' 117/01 **רבט בוגדן סולטנוב נ. התובע הצבאי הראשי**:

"מידת הרשלנות שגילה המערער בדרך נהיגתו לא היתה מבוטלת כלל ועיקר. כניסה לעקומה במהירות של 80 קמ"ש, תוך התעלמות מתמרור אזהרה, הינה הרת אסון ובעיקר משמדובר בנהג בלתי מנוסה ובלתי מיומן. ניתן היה לצפות כי המערער ינהג במשנה זהירות ולא יסכן חייהם של המשתמשים בדרך ואת חייו שלו, בנהיגה שאינה תואמת את תנאי הדרך והמקום."

בהמשך מציין בית המשפט גם את תוצאות התאונה אשר גדעו את חייו של אדם צעיר, אב לילדים אשר כמו בענייננו, כל "חטאו" היה כי נקלע במקרה לזירת האירוע, מבלי שיכול היה למנוע את התאונה עצמה, כאמור בענייננו התהלך המנוח עם בני משפחתו על מדרכה המיועדת להולכי רגל.

78. תחילה כפר הנאשם במיוחס לו ובנסיבות אלה הוחל בשמיעת הראיות, רק ביום 2.1.19 הודיעו הצדדים על הגשת כתב אישום מתוקן, הנאשם הודה בעובדות כתב האישום המתוקן והורשע בעבירות המיוחסות לו. בעניין זה טען ב"כ הנאשם בטיעונו לעונש כי כפירתו של הנאשם בעובדות המיוחסות לו בכתב האישום, וניהולו של התיק לא היה לשווא, וזאת לנוכח תיקון האישומים בו. אמנם לא תיזקף לחובתו של הנאשם העובדה כי בחר לכפור בעובדות המיוחסות לו לנהל את משפטו, **יחד עם זאת ובכל הכבוד הראוי אינני מסכימה עם קביעתו של ב"כ הנאשם כי ניהול התיק לא היה לשווא.**

79. כפי שצוין בתחילה, תיקון כתב האישום בא לידי ביטוי במחיקת שתי הוראות החיקוק ביחס לעבירות מסוג ברירת משפט אשר יוחסו לנאשם - נהיגה במהירות בלתי סבירה וסטייה מנתיב נסיעה, ואולם עובדות כתב האישום (למעט תיקון מהירות הנסיעה מ-70 קמ"ש ל-65 קמ"ש), נותרו בעינם וביססו את רשלנותו של הנאשם בעצם סטייה בחדות מנתיב נסיעתו, בעקומה שלפניו, ובאופן שעלה עם רכבו על המדרכה המיועדת להולכי הרגל, כשהדבר עלול לגרום להפרעה וסיכון.

על כן, עובדתית, חלפו כשנתיים וחצי מאירוע התאונה ועד להרשעתו של הנאשם.

80. לסיום מצאתי לנכון להביא מדברי כב' הנשיאה חיות, בעניין בג"צ 681/12 **שחר מרים גרינשפן ואח' נ. היועץ המשפטי לממשלה ואח'**, שכן גזירת דינו של הנאשם שלפני היתה לא קלה וללא התלבטות.

בעניין **גרינשפן**, חזרה והדגישה כב' הנשיאה חיות את הדברים הבאים:



"האמירה שמצטט חברי (הכוונה היא לאמירתו של הנשיא גרוניס, כי: **Hard cases make bad law** - א.ג.) אכן מהווה עבורנו כשופטים תמרור אזהרה מפני פריצת גדרי החוק ומפני סטייה מכללים ומעקרונות משפטיים באותם מקרים קשים בהם נוטה ליבנו אחר טיעוני בעל דין, אך את הסעד שהוא מבקש קצרה יד המשפט מלתת".

81. בנסיבות אלה ובסופו של יום, ולאחר ששקלתי ובחנתי היטב את נסיבות התאונה, תוצאות התאונה, מדיניות הענישה הנוהגת, מתחם הענישה וטיעוני הצדדים לעונש, נסיבותיו האישיות של הנאשם, וכן את מכלול שיקולי הענישה הרלוונטיים, הגעתי לכדי מסקנה כי הענישה הראויה בעניינו של הנאשם היא כדלקמן:

א. אני גוזרת על הנאשם 15 חודשי מאסר לריצוי בפועל.

הנאשם יתייצב לריצוי עונש המאסר ביום 14.10.20 בשעה 08:00.

ב. הנני פוסלת את הנאשם מלקבל או מלהחזיק את רישיון הנהיגה לתקופה של 9 שנים.

הפסילה תמנה מיום 19.8.16 ללא צורך בהפקדת רישיון נהיגה.

אני מורה על ביטול פסילתו של הנאשם מהחזקת רישיון נהיגה עד תום ההליכים המשפטיים נגדו.

ג. הנני פוסלת את הנאשם מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 12 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

ד. הנני גוזרת על הנאשם 6 חודשי מאסר אשר ירוצו במידה והנאשם יבצע ויורשע בביצוע עבירה של גרימת מוות ברשלנות בהתאם לסעיף 64 לפקודת התעבורה, תוך 3 שנים מהיום.

זכות ערעור תוך 45 יום מהיום.

ניתנה והודעה היום ו' תשרי תשפ"א, 24/09/2020 במעמד הנוכחים.

איילת גרבי, שופטת



החלטה

אני מורה על עיכוב ביצוע רכיב המאסר למשך 60 יום.

אני מורה על עיכוב יציאתו של הנאשם מהארץ. הנאשם יפקיד דרכונו במזכירות בית המשפט לתעבורה בתוך 7 ימים, ככל שזה לא הופקד.

התחייבויות הנאשם וצד ג' על התייצבות הנאשם לריצוי מאסרו נרשמו לפני בית המשפט.

ניתנה והודעה היום ו' תשרי תשפ"א, 24/09/2020 במעמד הנוכחים.

איילת גרבי, שופטת

הוקלדעלידיעמיתמיכאלי