



עפ"ת (מרכז) 67637-05-25 - גד מקס זינגר נ' מדינת ישראל

עפ"ת (מרכז) 67637-05-25 - גד מקס זינגר נ' מדינת ישראל מחוזי מרכז

עפ"ת (מרכז) 67637-05-25

גד מקס זינגר

נגד

מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

[28.07.2025]

כבוד השופט שמואל בורנשטיין - אב"ד

כבוד השופט עמית מיכלס

כבוד השופט דרור ארד-אילון

פסק דין

1. לפנינו ערעור על גזר דינו של בית המשפט לתעבורה מחוז מרכז (כבוד השופטת אטליא וישקין) מיום 4.5.2025 (גמ"ר (מרכז) 100-01-22), במסגרתו הורשע המערער ביום 30.9.2024, לאחר ניהול הליך הוכחות, בעבירה של גרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 ובעבירה של נהיגה בקלות ראש וברשלנות שגרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש וניזוק רכוש, לפי סעיף 62(2) יחד עם סעיף 38(2) לפקודת התעבורה. בגין הרשעתו נגזרו על העותר עונש של 24 חודשי מאסר בפועל וכן 10 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים שלא יעבור עבירה של נהיגה בפסילה או עבירה של גרם מוות ברשלנות, וכן פסילת רשיון נהיגה מסוג D-C לצמיתות ושליטת שאר רשיונות הנהיגה למשך 14 שנים. כן נפסק שעל המערער לשלם למשפחת המנוח פיצוי בסכום של 36,000 ₪.

2. הערעור הוגש על חומרת העונש ובפרט על חומרת עונש המאסר, והמערער ביקש להמיר את עונשו למאסר בעבודות שירות ולחלופין למאסר שלא יעלה על שנה.

עד לדיון בערעור עוכב עונשו של המערער. בסיום הדיון, הבהרנו למערער שלא נקבל את עתירתו להמרת עונש

המאסר בפועל לעונש מאסר בעבודות שירות, והורנו על תחילת הנשיאה בעונש ביום 3.7.2025.

כפי שנבהיר, לאחר עיון מצאנו כי במכלול הנסיבות יש מקום להקל במידת מה בעונשו של המערער, ולהעמיד את רכיב המאסר בפועל על 20 חודשי מאסר.

3. כמפורט בכתב האישום בו הורשע המערער, ביום 2.9.2021 בשעה 16:33 או בסמוך לכך, נהג במשאית בדרך שאינה עירונית, בכביש 411 בנתיב הימני מתוך שניים בכיוון נסיעתו ובמהירות של 62.7 קמ"ש כשהמהירות המותרת בכביש היתה 70 קמ"ש. בהגיעו לצומת מרומזר שבה פעלה מערכת הרמזורים כתיקנה כשהרמזור נראה היטב במהלך נסיעתו ממרחק של 100 מטר.

באותה עת נהג המנוח, איתי פרג ז"ל, ברכב פרטי מכיוון צפון לדרום, כשלצדו ישב אביו זוהר פרג, ובהגיעו לצומת עצר כשהרמזור בכיוון נסיעתו היה במופע אדום. עם חילוף מופע הרמזור לירוק החל המנוח בנסיעה איטית תוך פניה שמאלה.



- עם תחילת פנייתו שמאלה, הגיע המערער כשהוא נוהג במשאית אל הצומת, והמשיך לנסוע במהירות רציפה כאמור אל תוך הצומת כשמופע הרמזור בכיוון נסיעתו אדום. עקב כך פגע הנאשם עם חזית המשאית בעצמה רבה בדופן שמאל של רכב המנוח. כתוצאה מהתאונה נפטר המנוח במקום, ואביו פונה לבית החולים במצב קשה כשהוא סובל מחבלה רב מערכתית ושברים. בהמשך הועבר למחלקה השיקומית.
4. במהלך המשפט לא כפר המערער בכך שהוא נהג במשאית ובתאונה הקטלנית, אולם טען שהוא נכנס לצומת בעת שמופע הרמזור בכיוון נסיעתו היה ירוק. לאחר שמיעת הראיות, קבע בית משפט קמא כי הוכחה תקינות הרמזורים, וכי הוכח שהמערער נכנס לצומת כשבכיוון נסיעתו דולק אור אדום, ובכך גרם לתאונה, למותו של המנוח, לפציעתו של אביו ולנזקי רכוש.
5. מכלל הראיות שהובאו, מצאנו לציין את עדותו של מר ערן פלד, שנסע עם משפחתו כ-70 מטר אחרי המשאית ובעת שראה את הרמזור מתחלף מירוק לאדום, הבחין שהמערער ממשיך בנסיעה ואף צעק לעצמו "הוא לא עוצר". באותה עת ראה את רכבו של המנוח יוצא מצדו הימני וצפה בתאונה בהתרחשותה ממרחק של כ-200 מטרים. רעייתו, גב' אורלי פלד, העידה אף היא, שבאותה עת הסתכלה רק על הרמזור וראתה שהוא היה אדום, אולם לא ראתה את התאונה אלא רק שמעה את ההתנגשות. עיקרי גזר הדין
6. בית משפט קמא עמד על הראיות לעונש: מכתבי בני המשפחה שהם נפגעי העבירה. אמו של המנוח, גב' לאה פרג, כתבה שבנה נהרג יום לפני חתונת אחותו, מאיה, וכך הפכה השמחה הצפויה ליום אבל ולאבל מתמשך. היא תיארה את סבלה של המשפחה, את השהות הממושכת בבתי חולים, ואת השמחה שנגרעה מהמשפחה. גיסתו של המנוח, גב' שירן פרג, כתבה שכשפנתה למערער ואמרה לו שייקח אחריות, הוא השיב לה שאינו אחראי לתאונה ואינו אשם בה. היא סיפרה שבעלה, עידו, שהגיע למקום לאחר התאונה מצוי בפוסט טראומה ושאמו של המנוח אינה יכולה להיות מאושרת עוד. אחותו של המנוח, גב' מאיה ברעם, שעמדה לפני חתונתה (שנדחתה), תיארה אף היא את הכאב והסבל הקשים. אחיו של המנוח, עדי ועידו, כתבו אף הם על השבר הקשה במשפחה, על התקפי חרדה וטיפולים שנדרשים להם להתמודדות ולשיקום.
7. מטעם ההגנה, העידה רעייתו של המערער, גב' רונית זינגר, שתיארה את השינוי שחל בהתנהגותו לאחר התאונה, כאשר אינו יוצא מן הבית ומתקשה לישון בלילות. היא סיפרה שהמערער שב ושואל: למה זה לא הוא שנהרג בתאונה. דברים דומים מסרו אחותו של המערער וגיסו. המערער עצמו העיד שבחקירותיו אמר "הלוואי והייתי אני ולא הוא...", ושב וטען שהבחין באור ירוק, ושלחץ בכל הכוח על הבלמים אך זה כבר לא הועיל. אשר לטענה שלא היה נכון לקבל אחריות אמר, שלא הובן נכון על ידי המשפחה.
8. אף שהמערער הוא נהג מקצועי, ב-35 שנות נהיגתו הוא לא הורשע בגרימת תאונה ורשיונו לא נפסל.
9. בית משפט קמא עמד על הראיות שהובאו לעונש ועל טענות הצדדים. בקשת ההגנה לעריכת תסקיר שירות מבחן נדחתה, בין היתר, על יסוד דברי המערער בפני בית משפט קמא כי "אני מהתחלה לקחתי אחריות", דברים אשר עמדו בסתירה לכפירה ובית משפט קמא מצא שהם משמיטים את הקרקע מתחת אפשרות של שיקום.



10. בדונו במתחם הענישה, בחן בית המשפט את הקביעות העובדתיות שגיבשו את רשלנות המערער, שב על קביעתו בהכרעת הדין ש"נהיגתו של המערער היתה נגועה בחוסר זהירות קיצוני" ומצא כי "רף הרשלנות נקבע לבינוני-גבוה". סימן הבלימה היה בסמוך לפגיעה, מהירות הנסיעה בעת הפגיעה היתה קרובה למהירות המותרת, ולא היה למערער כל הסבר סביר לכך שלא ראה שהרמזור במופע אדום ושלא הבחין ברכבו של המנוח מבעוד מועד. לאחר שסקר פסיקה רלוונטית, קבע בית משפט קמא שמתחם העונש ההולם נע בין 12 ל-30 חודשי מאסר, ובצידם פסילת רשיון נהיגה לתקופה שבין 8 ל-20 שנים.
11. בעת קביעת העונש בתוך המתחם שקל בית משפט קמא את רף הרשלנות בו נהג המערער שנקבע כבינוני-גבוה, את חובת הזהירות המוגברת החלה עליו כנהג מקצועי ברכב כבד, ואת העובדה שהמערער מיקד את תשומת לבו ברכב אחר, ושעד לפגיעה לא נתן את דעתו כלל לרכבו של המנוח. כן שקל בית משפט קמא שלא עלתה כל רשלנות תורמת מצידו של המנוח ושלא הוכחו מחדלי חקירה. המנוח לא נטל אחריות וניהל הוכחות ועל כן מצא בית משפט קמא שאינו יכול להינות מההקלה בעונש הננקטת כאשר הפוגע לוקח אחריות על שגגתו. לקולא שקל בית משפט קמא את העובדה שב-35 שנות נהיגה לא גרם המערער לתאונות ולא נפסל רשיונו. כן נלקחו בחשבון נסיבותיו האישיות, מצבו הרפואי ודברי בני המשפחה שתיארו את התקפי הדכאון, קשיי השינה והשפעת התאונה על מצבו הנפשי של המערער.
12. לאחר שקילת כלל הנתונים גזר בית משפט קמא על המערער את העונשים המפורטים לעיל, ובראשם 24 חודשי מאסר בפועל, שבהם ממוקד הערעור דן. הטענות בערעור
13. בערעור נטען, שבית משפט שגה בקביעה כי מדובר בנהיגה בחוסר זהירות קיצוני, שכן לא נעברו עבירות אחרות למעט עצם הכניסה לצומת באור אדום, ואף המאשימה לא הגדירה כך את חוסר הזהירות בכתב האישום. כן נטען, שלמעט העובדה שניהל הוכחות, אין לחובתו של המערער "נקודות שליליות", קרי: נסיבות מחמירות, שהצדיקו את העונש החמור.
- אשר למתחם העונש, נטען שלנוכח הפסיקה שבית משפט קמא ציין בגזר הדין, היה עליו לקבוע מתחם המתחיל בעבודות שירות ומסתיים בעונש פחות מזה שנקבע.
- אשר למיקומו של העונש בתוך המתחם, נטען שהיה מקום לשלוח את המערער לתסקיר מבחן. לגופו של עניין, נטען שבית משפט קמא התעלם מההוראות הנוגעות להבניית שיקול הדעת בענישה מכוח תיקון 113 לחוק העונשין, ולמצער לא נתן משקל הולם לנסיבות העומדות לזכותו של המערער, ובכלל זה מצבו הבריאותי הרעוע ומצבו הכלכלי.
- בדיון הוסיף בא כוחו, שהמערער האמין שהוא נכנס לצומת באור ירוק, ותשומת ליבו היתה נתונה לרכב אחר (הרכב האדום) שהגיע לצומת במהירות שבאותה עת הרכב של המנוח לא היה בתנועה. עתה, המערער מקבל את פסק דינו של בית משפט קמא, והוא הפנים את שגיאתו ואת רשלנותו האמורות. ב"כ המערער ביקש לתת משקל לכך שבשנים הרבות בהן שימש המערער כנהג מקצועי לא היה מעורב בעבירות. כן טען שיש לתת משקל לחלוף כשלוש שנים ומחצה מאז התאונה שבהן הורע מצבם של המערער ושל משפחתו.
14. המשיבה תמכה בגזר הדין מטעמיו של בית משפט קמא. היא הוסיפה שתוצאותיה של התאונה קשות ביותר, שכן היא אירעה ביום חתונתו של אחותו של המנוח. האב סובל מבעיות בריאותיות גם היום. ב"כ המשיבה הדגישה בדבריה שהמערער נמנע מלקבל אחריות לתאונה, וקבלת האחריות המאוחרת היא בבחינת שינוי גרסה לאחר שטענתו במשפט נדחתה. היא שבה על קביעת בית המשפט שמדובר בחוסר זהירות קיצוני וברף רשלנות בינוני-גבוה.
15. במהלך הדיון התקיימו חילופי דברים קצרים בין בני המשפחה לבין המערער, אשר עלה מהם שהמערער מתקשה לקבל אחריות כלפי בני משפחת המנוח ואביו.
- דיון והכרעה



16. בראש הדברים בחנו את בקשת העותר להפנותו לתסקיר שירות המבחן. המערער הצביע על חוסר אחידות בעמדת המשיבה בעניין זה במקרים שונים. אולם הפנייה לתסקיר שירות המבחן לפי טבעה תלויה בנסיבות כל מקרה ומקרה, בצורך המתעורר בהשלמת נתונים אישיים, בסיכויי השיקום (הקשורים בעבודות לקבלת אחריות), ובמקרים מתאימים אף למשך הזמן הנדרש לקבלת תסקיר. לאחר ששמענו את הצדדים נחה דעתנו שכל המידע האישי הדרוש לצורך הכרעה בעניינו של המערער הובא על ידי בא כוחו באופן מלא הן בפני בית משפט קמא, והן בפנינו, ובכלל זה המידע הרפואי מחודש אפריל 2025, ושלא נדרש תסקיר שירות מבחן כדי להכריע בטענותיו.
17. לגוף הדברים, הלכה היא, כי עבירות של גרם מוות ברשלנות במסגרת תאונות דרכים, מצדיקות, ככלל, הטלת עונש הכלול רכיב של מאסר לריצוי מאחורי סורג ובריח (רע"פ 902/21 בן לולו נ' דינת ישראל, פסקה 4 (28.2.2021); רע"פ 4953/20 זיתאוי נ' מדינת ישראל, פסקה 4 (4.8.2020); רע"פ 3575/19 תבור נ' מדינת ישראל, פסקה 14 (30.6.2019); רע"פ 541/16 קאזז נ' מדינת ישראל, פסקה 11 (29.3.2018)). אף שבמקרים רבים בעבירות אלו הפוגע הוא אדם נורמטיבי משולל כוונה פלילית, לנוכח חומרת העבירה ותוצאותיה, רק במקרים חריגים, ניתן להסתפק בעונשי מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות. כלל זה הוא פועל יוצא של הבכורה שניתנה לערך קדושת החיים והההבנה הבסיסית שמעגלי הפגיעה כוללים את הקרובים לנפגעים, משפחותיהם וקרוביהם באופן המשפיע על חומרת העבירה ועל חומרת העונש (ע"פ 3545/18 קיקס נ' מדינת ישראל (24.2.2019)).
18. נקודת המוצא לבחינת העונש היא דרגת הרשלנות שגרמה לתאונה: "כדרגת הרשלנות כך מידת הענישה" (עפ"ת (מרכז) 29628-03-14 אטיאס ואח' נ' מדינת ישראל (18.12.2014)). על כן, בראש הדברים, יש לעיין בטענת המערער בדבר דרגת הרשלנות.
19. אין עוד מחלוקת שהמערער שנהג ברכב כבד, נכנס לצומת במהירות רציפה של 62.7 קמ"ש, הקרובה למהירות המירבית המותרת, בעת שמופע הרמזור בכיוון נסיעתו היה אדום. בני הזוג פלד העידו שממרחק של כ-200 מ' ראו את המערער נכנס לצומת על אף האור האדום, כשהוא היה כ-70 מטר לפניו. מדברי המערער במשפט (ומדברי בא כוחו בפנינו), עולה שהוא האמין שהוא נוסע באור ירוק. מכאן, שעל אף שידע שהוא עומד להיכנס לצומת, במשך לכל הפחות 130 מטר (ולמעשה מעט יותר מכך, שכן הרמזור כבר היה אדום בעת שהעדים הבחינו בו), המערער לא התבונן ברמזור, לא בחן כראוי את הצומת (ועל כן שגה, לגישתו שלו, בהתמקדות ברכב אחר שלא נכנס למסלול נסיעתו), ועל אף שנהג ברכב כבד, לא האט את נסיעתו. כך, הגם שכנהג מקצועי חלה עליו חובת זהירות מוגברת. לא מדובר בחוסר תשומת לב רגעי, "שבריר שניה", או "הרף עין" כמתואר במקרים אחרים. במקרה דנן במהירות בה נהג העותר (62.7 קמ"ש), מדובר בהעדר תשומת לב לאורך כ-130 מטרים אשר נמשכה כ-7 שניות עובר לכניסה לצומת. מכלול הנסיבות מלמד, שלא נפלה שגיאה בקביעת בית משפט קמא שמדובר בחוסר זהירות קיצוני, המלמד על רמת רשלנות בינונית-גבוהה.
20. בית משפט קמא הפנה למספר פסקי דין, ונבחן אותם בתמצית. ברע"פ 1127/18 נגיב נ' מדינת ישראל (13.2.2018), נדחתה בקשת ערעור שהגיש נהג שנרדם בנהיגה ופגע ברוכב אופנוע, ונותרו על כן קביעותיהם של הערכאה הדיונית וערכאת הערעור בדבר רף רשלנות בינונית-גבוהה, מתחם של 6 עד 12 חודשי מאסר בפועל, וגזר דין של 12 חודשי מאסר בפועל ו-6 חודשי פסילת רישיון.
- ברע"פ 3714/15 מלר נ' מדינת ישראל (8.6.2015), נדחתה בקשת רשות ערעור של נהגת שפגעה ברוכב אופניים שנסע על השול הימני וגרמה למותו. בית המשפט המחוזי מצא שמדובר ב"נהיגה רשלנית חמורה", וברשלנות שאינה נמוכה, אישר מתחם ענישה של 10 עד 18 חודשי מאסר בפועל, ובשל כך שהמערער היתה בהריון בסיכון הפחית את עונשה לכדי 10 חודשי מאסר בפועל ו-13 שנות פסילת רישיון.



ברע"פ 4832/18 אלגדמין נ' מדינת ישראל (12.7.2018), נדחה בקשת רשות לערער הן על הכרעת הדין והן על גזר הדין, שהגיש נהג שסטה ממסלול הנסיעה כדי להתחמק מרכב כבד שעמד בשול הדרך וגרם למותו של נהג אחר ולפציעת שניים מהנוסעים. בית המשפט המחוזי אישר שרשלנותו של הנהג היתה בינונית-גבוהה, וכן את מתחם הענישה בין 17 ל-30 חודשי מאסר בפועל, והותיר על כנו את עונש של 20 חודשי מאסר בפועל ו-12 שנות פסילה ורכיבי ענישה נוספים.

ברע"פ 2384/18 דזה נ' מדינת ישראל (21.5.2018), נדחה בקשת רשות לערער של נהג שסטה מנתיב הנסיעה ופגע ברוכב אופניים שנהרג כתוצאה מכך. בית המשפט המחוזי קבע לאחר ניהול הוכחות שמדובר בדרגת רשלנות גבוהה בשל עייפות, אישר מתחם בין 10 ל-20 חודשי מאסר בפועל, ובהתחשב בכך שהמערער היה חייל בשירות סדיר, גזר עליו 13 חודשי מאסר ו-15 חודשי פסילת רשיון.

עולה, שבפסקי הדין של בית המשפט העליון, שנסקרו על ידי בית משפט קמא, במקרים דומים ובהם אף מקרה של גרם מוות ופציעת שניים נוספים, העונש הנמוך ביותר היה 10 חודשי מאסר בפועל (בעניינה של נהגת בהריון בסיכון), והעונש החמור ביותר היה 20 חודשי מאסר בפועל, במקרה בו נפצעו שני נוסעים נוסף על הנוסע שנהרג. 21. בהקשר זה ראוי לבחון מספר פסקי דין נוספים שניתנו בבית המשפט העליון בעת האחרונה.

א. ברע"פ 37236-06-25 קליבו נ' מדינת ישראל (25.6.2025), נדחתה בקשת רשות לערער של נהג שהורשע בכך שנסע לאחר כ-28 מטרים ללא הכרח, כאשר שדה הראיה שלו הוגבל בשל מתקן אופניים, פגע בהולך רגל והרגו. נקבע שרשלנותו "על הצד הגבוה של הרף הבינוני" ועונשו נגזר ל-9 חודשי מאסר בפועל ו-8 שנות פסילה.

ב. ברע"פ 74835-05-25 לוי נ' מדינת ישראל (16.6.2025), נדחתה בקשת ערעור של נהג שהורשע לאחר ניהול הוכחות בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, אי מתן זכות קדימה להולך רגל במעבר חציה ונהיגה בשכרות, בשל כך שבעת שנהג ברכבו במהירות של 60 קמ"ש לכל הפחות, בעודו שיכור ובגופו חומצת חשיש, פגע במנוח בעת שחצה את הכביש במעבר חציה וגם למותו. נקבע שרשלנותו של המערער היתה ברף בינוני-גבוהה, נקבע מתחם ענישה בין 6 חודשי ע"ש ל-15 חודשי מאסר בפועל, ועונשו נגזר ל-9 חודשי מאסר בע"ש לנוכח אחריותו ונסיבותיו האישיות. ערעורו על הכרעת הדין נדחה וערעור המדינה התקבל ועונשו הועמד על 12 חודשי מאסר בפועל ו-12 שנות פסילת רשיון (עפ"ג (ב"ש) 32792-10-24 (14.5.2025)).

ג. ברע"פ 68998-03-35 זרדב נ' מדינת ישראל (8.6.2025), נדחתה בקשת רשות לערער של נהג יעה אופני (כלי רכב כבד, המשמש באתר בניה), שהעמיס את כלי הרכב באופן שחסם את שדה הראיה, כך שלא הבחין בהולך רגל, פגע בו והרגו. נמצא שרשלנות הנהג היא "גבוהה מתמשכת וחמורה". בערעור שהגיש הן על הכרעת הדין והן על גזר הדין, אישר בית המשפט המחוזי את מתחם הענישה הנע בין 16 ל-30 חודשי מאסר, תוך שהקל בעונשו של המערער מ-22 חודשי מאסר ל-17 חודשי מאסר בפועל (עפ"פ (ת"א) 1685-03-24 (27.2.2025)).

ד. ברע"פ 2872/24 מחפוז נ' מדינת ישראל (7.4.2024), נדחתה בקשת רשות לערער של נהג משאית, שנמצא לאחר ניהול הוכחות שירד לשול הדרך, ופגע בנער שעמד ליד אופניו על השול, וגרם למותו. נמצא שרשלנותו היא ברף בינוני עד גבוהה, נקבע מתחם עונשי הנע בין 10 לבין 20 חודשי מאסר בפועל, ועונשו נגזר ל-13 חודשי מאסר בפועל ו-10 שנות פסילת רשיון. ערעורו של הנהג לבית המשפט המחוזי הן על הכרעת הדין והן על גזר הדין נדחה. (עפ"ת (מרכז) 53094-07-23 (26.2.2024), אליו הפנתה המשיבה).

22. כן מצאנו לעיין במספר פסקי דין מנחים של בתי משפט מחוזיים.



בעפ"ת (מרכז) 21653-02-21 קורן נ' מדינת ישראל (21.6.2021), נדון ערעור של נהגת שנהגה בשיכרות, סתה מנתיב (בלי שנקבע קשר סיבתי לשכרות), וגרמה לתאונת דרכים חזיתית בה נהרג אדם שנסע ברכב שהגיע מולה. מתחם הענישה נקבע בין 10 ל-30 חודשי מאסר, וענשה הועמד בערעור על 10 חודשי מאסר בפועל ופסילת רשיון ל-10 שנים.

בעפ"ת (מרכז) 6894-08-20 דוקטורביץ' נ' מדינת ישראל (17.1.2021) נדון ערעור על הכרעת הדין ועל גזר הדין של נהג שנכנס לצומת במהירות של כ-105 קמ"ש, הכפולה מהמהירות המותרת, בנהיגה פרועה ומסוכנת ונקבע שמדובר ברף רשלנות גבוה. ערעורו נדחה על שני חלקיו, והעונש שקיבל נותר על כנו: 12 חודשי מאסר בפועל ו-10 שנות פסילת רשיון.

בעפ"ת (מרכז) 49246-08-24 עבדאלרחמאן נ' מדינת ישראל (17.3.2025) (שאליו הפנתה המשיבה בדיון), נדון ערעורו של נהג שנמצא אחראי לתאונת דרכים בה נגרם מותה של נהגת ברכב אחר, קטין אחד שנסע ברכבה נפצע קשה ושלושה נוספים נפצעו. נמצא שהמערער נהג באופן רשלני ופרוע בעת שעקף כלי רכב אחרים ללא איתות, ובמהירות של 180 קמ"ש בדרך בה המהירות המירבית היא 80 קמ"ש, ואין תימה שנקבע שמדובר ברשלנות גבוהה. בית משפט קמא קבע מתחם ענישה של 18 עד 36 חודשים, וגזר על המערער על אף תסקיר שירות מבחן חיובי, 20 חודשי מאסר בפועל, 12 שנות פסילת רשיון ועונשים נוספים ובהם פיצויים בסך 32,000 ₪. הנהג הגיש ערעור על הכרעת הדין ועל גזר הדין, ולאחר שנשמעו דבריו, קיבל את המלצת בית המשפט וחזר בו מן הערעור.

בעפ"ג (באר שבע) 8519-02-24 אלסראיעה נ' מדינת ישראל (27.3.2024) (שאותו הזכיר בית משפט קמא), נדחה ערעור על העונש שהגיש נהג אוטובוס שנכנס לצומת במהירות של 90 קמ"ש, כשהוא מסיע נוסעים, באור אדום בו יכול היה להבחין במשך 6 שניות לפחות, ופגע ברכב שנהגו נהרג כתוצאה מהתאונה. נקבע שדרגת הרשלנות גבוהה, ובית המשפט שלערעור לא התערב במתחם הענישה שנע בין 18 ל-30 חודשי מאסר, ואף לא בעונשו של המערער שכלל 22 חודשי מאסר בפועל.

23. עיון בפסיקה המפורטת מלמד, שרף עליון של 30 חודשים נקבע רק בחלק קטן מהמקרים, על פי רוב כאשר נפגעו בתאונה יותר מאדם אחד או במקרים בהם נקבע רף רשלנות גבוה. אף שקביעת ענישה אינה נשענת על הפסיקה הנוהגת בלבד, ברי שיש לפסיקה משקל של ממש הן בקביעת מתחם הענישה והן בקביעת הענישה הקונקרטית. אכן, גישת הפסיקה היא להחמיר את הענישה בעבירות גרם מוות ברשלנות, אולם החמרה זו יש לנקוט בזהירות ובאופן מנומק המסתמך על פסיקת העבר. יש להזהר מפני מגמה של עליית מדרגה ממקרה למקרה, שעלולה להוביל לפסיקה מחמירה יתר על המידה.

24. ואכן, במקרה שלפנינו התחשב בית משפט קמא גם בנסיבות הקשורות לעבירה, ובהן אופן נהיגת המערער כמפורט לעיל, היותו נהג מקצועי שחובת הזהירות המצופה ממנו גבוהה יותר, והעובדה שנהג ברכב כבד שפוטנציאל פגיעתו רבה במיוחד (ע"פ 1802/17 אבו סיאם נ' מדינת ישראל (28.6.2018)). כן נשקלה לחובתו התוצאה הקטלנית של רשלנותו והפגיעה הקשה באבי המנוח ועמן הפגיעה במשפחתם.

25. מבין הנסיבות שאין קשורות לעבירה, עומדת לזכותו של המערער - או שמא יש לומר: שלא לחובתו -העובדה שבין עבירות התעבורה שצבר במהלך השנים, אין הרשעות בעבירות תעבורה חמורות או בגרימת תאונה. מנגד, נכללה ברישום עבירה של חציית צומת באור אדום מחודש פברואר 2020, סמוך למועד התאונה דנן. אין לעותר הרשעות קודמות שלא בתחום התעבורה.

כן נשקלים לזכותו מצבו הרפואי ובכלל זה מחלת לב איסכמית ואירוע לבבי שבעטיו נבדק ללא אישפוז באפריל 2025 והפגיעה במצבו המשפחתי והכלכלי עקב התאונה. כך אף חלוף כשלוש שנים ומחצה מאז התאונה ועד לגזר הדין.



26. בהקשר זה, צדק בית משפט קמא במתן משקל מיוחד לכך שהמערער לא קיבל אחריות להתנהגותו הרשלנית ולתוצאותיה. לא מדובר אך בניהול ההוכחות, שהוא זכותו היסודית של כל נאשם ואין להכביד בעונשו בגין מימושה. במקרה דנן, טענת המערער הטילה דופי במידת מה בנהיגתו של המנוח, ורק לקראת סוף המשפט קיבל את העובדה, שהרכב שבו מיקד את תשומת לבו בזמן התאונה (הרכב האדום), לא היה רכבו של המנוח, ועל כן לא היה מקום להטיל בו דופי. כך גם בעניין יחסו לנפגעי העבירה. גם כשהכיר בכך שגרם לתאונה, היה בפנייתו אליהם - אף במהלך הדיון בערעור - יסוד מתריס. מעבר להעדר הבנה ואמפתיה למי שנפגע פגיעה כה קשה בשל נהיגתו הרשלנית, לימדו התבטאויותיו של המערער על אי קבלת אחריות במובנה הראשוני והבסיסי.
- לאור דברים אלה, המערער לא זכאי לכל הקלה בעונש, שיסודה בקבלת אחריות ולו באיחור. עם זאת, אי קבלת אחריות אינה צריכה להעמיד את המערער מעל מרכז המתחם שנקבע, אלא אך לשלול ממנו ללא סייג את ההקלה שקבלת אחריות שלמה וכנה יכולה היתה להקנות לו, באופן שעונשו ימוקם בסביבת מרכז מתחם העונש שנקבע. על כל פנים ברור שבנסיבות אלו צדק בית משפט קמא משמצא, שלא לחרוג לקולא מהמתחם מטעמים רפואיים או מטעמי שיקום או צדק.
27. עיון בפסיקה המובאת לעיל מעלה שעונש של 24 חודשים כפי שנגזר על המערער חריג ביחס לפסיקה הנוהגת בנסיבות דומות ולפיכך כי ראוי להפחית בעונשו בהתחשב במכלול הנסיבות הנוגעות לעניין, הן הנסיבות הקשורות לעבירה והן אלה שאינן קשורות לעבירה.
- לאור האמור מצאנו להעמיד את עונש המאסר בפועל של המערער על 20 חודשי מאסר בפועל חלף 24 חודשי המאסר שנגזרו עליו.
- שאר רכיבי העונש יישארו על כנם.
28. לקראת סיום ראינו מקום להעיר, כי אין בהקלה זו בעונשו של המערער כדי לשקף סלחנות כלשהי לרשלנותו של המערער או לתוצאה הטרגית שארעה בעקבות כך. כאבם הרב והמתמשך של בני המשפחה בשל האסון הכבד שנגרם להם בעקבות נהיגתו הרשלנית של המערער, אשר גרם למותו של המנוח (שנהג ברכבו כדת וכדין ועל פי כל חוקי התנועה), ולפציעתו הקשה של אביו, עמד לנגד עינינו. כך גם נתנו דעתנו לצורך להילחם בנגע תאונות הדרכים, במיוחד אלו שתוצאתן כה קשה וכואבת, הנגרמות בשל נהיגה רשלנית בדרגת הרשלנות שנהג בה המערער, שאף לא קיבל אחריות מלאה ושלמה על מעשיו, כפי שראוי ונכון היה שיעשה. כל אלה מהווים בוודאי חלק משיקולי הענישה וראוי להביאם בחשבון. עם זאת, על פי הדיון, קיימים גם שיקולים נוספים שיש להביאם בחשבון, ובכלל זאת הענישה הנוהגת בפסיקת בתי המשפט במקרים השונים, כפי שנסקרו על ידינו לעיל. אך ורק מטעם זה מצאנו, כאמור, להפחית במידת מה מעונשו של המערער.
29. בהתאם להסכמת הצדדים פסק הדין ישלח אליהם באמצעות נט המשפט.
- ניתן היום, ג' אב תשפ"ה, 28 יולי 2025, בהעדר הצדדים.