



עפ"ת 22742/05/22 - רן גויטע נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

בפני כבוד השופטת גילת שלו

24 אוקטובר 2022

עפ"ת 22742-05-22 גויטע נ' מדינת ישראל

עפ"ת 23110-05-22 מדינת ישראל נ' גויטע

המערער והמשיב שכנגד: רן גויטע - ע"י ב"כ עו"ד אלמוג אזולאי
(להלן- המערער)

נגד

המשיבה והמערער שכנגד: מדינת ישראל - ע"י פרקליטות מחוז דרום פלילי
(להלן- המשיבה)

מהות הערעור: ערעור וערעור שכנגד על הכרעת דינו וגזר דינו של בית משפט השלום לתעבורה בבאר-שבע (כב' השופט הבכיר ד' לנדסמן), בת"ד 4211-07-17, מיום 15.6.21 ומיום 30.3.22.

פסק דין

המערער הורשע לאחר שמיעת הראיות בעבירות של נהיגה בקלות ראש- עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] תשכ"א-1961 (להלן- הפקודה); אי מתן זכות קדימה בפניה שמאלה- עבירה לפי תקנה 64(א)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן- התקנות); התנהגות הגורמת נזק- עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות; וגרימת חבלות של ממש- עבירה לפי סעיף 38(3) לפקודה. כעולה מהכרעת הדין ומעובדות כתב האישום, ביום 6.1.17 בסמוך לשעה 16:30, נהג המערער ברכב בכביש 232 מכיוון חבל הבשור לכיוון כללי צומת מגן, בקלות ראש וברשלנות, בכך שהחל לפנות שמאלה לכיוון תחנת דלק פז, מבלי לתת תשומת לב מספקת לדרך ומבלי לתת זכות קדימה לאופנוע שנסע בנתיב הנגדי ממולו; וגרם לתאונת דרכים בכך שהתנגש עם חזית צד שמאל של רכבו בדופן השמאלי של האופנוע. כתוצאה מהתאונה ניזוקו שני כלי הרכב; ורכב האופנוע (להלן- הנפגע) נחבל חבלות של ממש, ובין היתר נגרמו לו שברים מרובים בעמוד השדרה, בצוואר, בעצם החזה ובצלעות, הוא אושפז בבית חולים ועבר מספר ניתוחים אורתופדיים, עבר שיקום נוירולוגי ואורתופדי ממנו שוחרר ביום 18.5.17, כשהוא משותק בשתי רגליו ואינו רואה בעינו השמאלית.

לאחר הרשעתו בעבירות האמורות, דן בית המשפט קמא את המערער לפסילה בפועל למשך 24 חודשים, אשר סווגה כך שלא תחול על רשיון בדרגה 3; A2 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים, שלא יעבור עבירה של נהיגה בזמן פסילה; 4 חודשי פסילה על תנאי למשך שנתיים; של"צ בהיקף של 400 שעות; ופיצוי לנפגע בסך 10,000 ₪.

לפני ערעור וערעור שכנגד על פסק דינו של בית המשפט קמא. במסגרת הערעור התמקד המערער בהכרעת הדין ועתר לזיכויו מחמת הספק, ולחלופין עתר להתערב בגזר הדין ולהקל בעונשי הפסילה והשל"צ שהוטלו עליו; ואילו במסגרת הערעור שכנגד עתרה המשיבה להחמיר בעונשו של המערער באופן בו יוטל עליו עונש מאסר בפועל, יוחמר עונש הפסילה בפועל ותבוטל ההוראה בדבר סיווג הפסילה.

עמוד 1



הכרעת הדין

בית המשפט קמא סקר במסגרת הכרעת הדין את הראיות שהובאו בפניו, שכללו מטעם התביעה את עדותו של הנפגע, עדות עד ראיה (חלקי) לאירוע, עדויות של שוטרים ועד נוסף שהגיעו למקום לאחר האירוע, ועדותו של בוחן התנועה המשטרתי (להלן- הבוחן), אשר קבע כי התאונה נגרמה מאחר שהמערער לא נתן זכות קדימה בפניה שמאלה לאופנוע שהגיע מולו; ומטעם ההגנה העידו המערער, אחיו, עד מומחה לחקירת תאונות דרכים (להלן- מומחה ההגנה) ועד מומחה לגבי רכיבה על אופנועים (להלן- מר אברהמי), אשר קבעו כי המערער לא התרשל בנהיגתו ולא יכול היה למנוע את התאונה, מאחר שהנפגע נהג במהירות מופרזת.

בית המשפט אימץ את קביעותיו של הבוחן, כי סימן החיכוך שסומן ג' בסקיצה שערך הבוחן (ת/5) מצביע על נקודת האימפקט; וכי הממצאים בשטח, ובהם הנזקים שנגרמו לשני כלי הרכב, ובעיקר העובדה שלוחית הרישוי של רכב המערער נעקרה ממקומה ונתפסה בדופן שמאל של האופנוע, מעידים על כך שרכבו של המערער היה בתנועה בעת ההתנגשות, ולא כטענת המערער לפיה עצר לפני ההתנגשות. בהמשך, דחה בית המשפט את מסקנת מומחה ההגנה כי סימן הבלימה שסומן באות ז' בסקיצה (לגבי קבע הבוחן כי אינו קשור לתאונה) שייך לאופנוע; וקבע כי מסקנת הבוחן, שנעשתה בזמן אמת, נתמכת בממצאים המראים כי הסימן אינו מוביל למקום ההתנגשות ואף לא קיימת ראיה לכך שהנפגע הספיק לבלום, ולכן היא המסקנה הנכונה. עוד צוין, כי למרות קביעתו של מומחה ההגנה כי מדובר בסימן בלימה של האופנוע, הוא לא עשה בו שימוש לחישוב מהירות נסיעת האופנוע אלא בחר לערוך חישוב על בסיס מקום נחיתתו של הנפגע, כאשר מקום זה אינו ידוע (להבדיל מהמקום בו נמצא הנפגע בעת הגעת האנשים לזירה); אלא שכעולה מחקירתו הנגדית של מומחה ההגנה, הוא שגה פעמיים בחישוביו, הן בחוות הדעת והן בנוסחה.

עוד צוין, כי מומחי ההגנה למעשה לא חלקו על קביעותיו של הבוחן בנוגע לשדה הראיה שעמד למערער לפני הפניה שמאלה; אלא טענו כי השחזור שערך הבוחן לא נעשה בתנאים זהים לתנאים שהיו בעת התאונה, ולא לקח בחשבון את מגבלות הראיה בשטח. בית המשפט קבע, כי לא נפל כל פגם בקביעות הבוחן; כי מהתצלומים והסרטונים בתיק עולה כי שדה הראיה פתוח ואין הפרעות לראות, ואף המערער לא העלה כל טענה לקשיי ראות בשל תנאי הכביש; והוסיף כי **"אם אכן יש בעיית ראות, כפי שמנסה ההגנה לטעון, זה מחייב את הנהג לזהירות יתרה לפני ביצוע הפנייה"**.

עוד הפנה בית המשפט קמא לחישובים שערך הבוחן, מהם עולה כי אם בתחילת הפניה שמאלה האופנוע היה מחוץ לשדה הראיה של המערער, כטענתו, הרי שהאופנוע צריך היה לנסוע במהירות של 257 קמ"ש כדי לגרום לתאונה; כאשר גם מר אברהמי העיד כי האופנוע של הנפגע לא מסוגל להגיע למהירות כזו. בית המשפט ציין, כי למרות הביקורת שהפנתה ההגנה כלפי הבוחן לפיה היה צריך לערוך ניסוי של ממש ולא להסתפק בחישובים, הרי שגם חישובי מומחה ההגנה דומים לחישובי הבוחן; פרט לכך שהוא הוסיף זמן תגובה וזמן שחלף מרגע עצירת רכב המערער עד להתנגשות, ובכך הסתמך על גרסת המערער שרכבו היה בעצירה לפני ההתנגשות, בהתעלם מראיות אחרות בתיק. עוד צוין, כי חישובי מומחה ההגנה מבוססים על נוסחאות שאינן נתמכות במחקרים או בספרות מקצועית בכל הנוגע לאובדן אנרגיה, לשיעורם של סימני בלימה בלתי נראים לעין וכיוצ"ב.

בית המשפט ציין, כי לא הובאו ראיות למהירות בה נסע האופנוע, ולא די בעדויות על רעש חזק מצדו; וכי הוא מעדיף את מסקנות הבוחן בדבר מהות הנזקים שנגרמו לאופנוע, על פני עדות מומחה ההגנה כי לאופנוע נגרם נזק כבד המעיד



על מהירות נסיעתו הגבוהה. כן דחה את מסקנתו של מר אברהמי, כי הנפגע יכול היה לבלום את האופנוע בבטחה לפני ההתנגשות מעת שהבחין ברכב המערער, גם אם נסע במהירות העולה על המותר, וזאת מאחר שלא היתה כל סיבה שיבלום "כל עוד אין כל סימן או רמז שמאן דהוא לא יכבד את זכות הקדימה שלו". לכל האמור הוסיף בית המשפט כי גם לו הנפגע צריך היה להבחין בסכנה מבעוד מועד (מה שלא הוכח) ולפעול להקטנת הנזק, הרי שאין בכך כדי לפטור את המערער מאחריותו לתאונה.

זאת ועוד, בית המשפט קבע כי עדותו של המערער היתה מחושבת מאד תוך נסיון להבליט את זהירות נסיעתו וכי נפלו בה סתירות; ודחה את גרסת המערער לפיה עצר את רכבו לפני התאונה.

נוכח כל האמור, קבע בית המשפט קמא כי הוא מעדיף את קביעות הבוחן על פני גרסת המערער וקביעות מומחה ההגנה ומאמץ את עמדת התביעה לגבי התרחשות התאונה; כי הוכח בפניו מעבר לכל ספק סביר כי האופנוע היה בטווח הראיה של המערער לפני שפנה שמאלה; וכי אין בטענה כי המערער מסיבה כלשהי לא הבחין באופנוע מתקרב אל הצומת, כדי לשחררו מאחריות לתאונה.

בנוסף, בחן בית המשפט קמא את טענת ההגנה, כי הבוחן לא ביצע פעולות חקירה הכרחיות וחשובות מאחר שעזב את הזירה כדי לטפל בתאונה קטלנית, וקבע כי הבוחן לא חקר את התאונה הקטלנית אלא רק נשלח לבית החולים מאוחר יותר כדי לבצע מספר פעולות טכניות במהותן; כי לא הובאה ראיה לכך שהבוחן עזב את הזירה בגלל אותה תאונה; כי הוא שהה בזירה לפחות שעתיים, ולא הובאה ראיה לכך שפעולת חקירה מסוימת לא בוצעה בשל עזיבתו את המקום כדי לטפל בתאונה אחרת.

בית המשפט דחה את הטענה של "הגנה מן הצדק" בשל מחדלי חקירה בעבודת הבוחן, וקבע בהקשר זה כי "גם אם חלק מטיעוני ב"כ הנאשם צודקים - ואני לא סבור שכך - לא מדובר במחדלים עד כדי חמורים המקימים חשש כי הגנת הנאשם קופחה באופן שהקשה עליו להתמודד עם חומר הראיות נגדו, ובוודאי לא מדובר בהתנהגות בלתי נסבלת של הרשות, התנהגות שערורייתית שיש בה התעמרות בנאשם ופגיעה קשה בחששות [כך במקור] הצדק וההגינות..."; וכן קבע, כי מאחר שהאופנוע נותר בחזקת המשטרה זמן רב לאחר התאונה, לא היתה כל מניעה שהוא יבדק על ידי ההגנה, אם סברה שיש צורך בכך.

גזר הדין

במסגרת גזר הדין התייחס בית המשפט קמא לפסיקה ולפיה יש להשית ענישה מחמירה ומרתיעה בעבירות דומות, על מנת להלחם בנגע תאונות הדרכים ולהגן על משתמשי הדרך ועל שלמות גופם; וקבע כי בענייננו, נוכח הפגיעות הקשות שנגרמו לנפגע והרשעתו של המערער בעבירה של אי מתן זכות קדימה בצומת, הפגיעה בערכים המוגנים היא פגיעה קשה.

אשר לקביעת מתחם העונש ההולם, ציין בית המשפט קמא כי לאור הראיות שהובאו בפניו, נדחתה טענת המערער כי הנפגע נהג במהירות מופרזת או כי יש לייחס לו אשם תורם בכך שלא הצליח להתחמק מהתאונה. עוד צוין, כי גם אם



המערער לא נכנס לצומת במהירות גבוהה, הרי שמאחר שהוכח שלא היתה בעיה בשדה הראיה שמנעה ממנו להבחין באופנוע, דרגת רשלנותו של המערער מצויה לפחות ברף הבינוני. בנוסף נקבע, כי רמת הפגיעה שנגרמה לנפגע צריכה לבוא לידי ביטוי בקביעת המתחם; כאשר בהקשר זה צוין כי מעדותו של הנפגע עלה, כי חייו השתנו מהקצה אל הקצה, וגם לאחר שעבר שיקום ארוך וקשה הוא נותר משותק ומרותק לכסא גלגלים למשך כל חייו, נזקק לעזרה על בסיס קבוע, ואיבד את יכולת הראיה בעין שמאל.

בית המשפט התייחס לפסיקה שהוגשה לעיונו לצורך קביעת מדיניות הענישה הנהוגה במקרים דומים, וקבע כי **"כאשר מדובר ברשלנות לא נמוכה עם תוצאות קשות, יטה כי בית המשפט להטיל רכיב של מאסר בפועל למספר חודשים או שירות לתועלת הציבור וזאת להבדיל מתאונה עם תוצאות קלות ביותר שניתן להסתפק במספר חודשי פסילה, ללא רכיב של מאסר או של"צ"**. בשקלול הנתונים הרלוונטיים, קבע בית המשפט קמא כי מתחם העונש ההולם בענייננו, כולל רכיב מאסר שבין 3 ל-6 חודשי מאסר שיכול וירוצו בדרך של עבודות שירות **"או בשווי ערך של של"צ"**, וכן פסילה בפועל לתקופה שבין 12 ל-36 חודשים.

אשר לגזירת עונשו של המערער, התייחס בית המשפט קמא לנסיבותיו האישיות: בן 49, נשוי ואב ל-3 ילדים, המתגורר במושב ועובד בחווה לגידולים חקלאיים; לעובדה שבתסקיר הראשון שהוגש לגביו צוין כי הוא מתקשה לקבל את האפשרות כי שגה בהתנהלותו בתאונה, וכי הוא משוכנע שהאחריות לתאונה מוטלת על הנפגע; אך בתסקיר השני הביע כאב וצער על הפגיעה שנגרמה לנפגע והבנה לגבי מידת אחריותו לתאונה, ולכן שירות המבחן המליץ על הטלת של"צ. עוד צוין, כי גם אם כפירתו של המערער אינה מביאה להחמרה בעונשו, הרי שהוא אינו יכול לזכות בהתחשבות הניתנת למי שמקבל על עצמו את הדין ואינו מנסה להטיל את האחריות לתאונה על הנפגע.

בית המשפט ציין, כי בבואו להחליט אם להטיל על המערער מאסר בדרך של עבודות שירות או של"צ, עליו להביא בחשבון את המקומות שהוצעו לשם ריצוי העונש; וכי **"יש מסר יותר חזק מבחינה חינוכית ומוסרית"** כי המערער ירצה עונש בעמותת החסד כפי שהמליץ שירות המבחן, מאשר בסניף הדואר כפי שהמליץ הממונה על עבודות השירות. עם זאת קבע, כי בהסכמת המערער יוגדל היקף שעות השל"צ כך שיהיה שווה בהיקפו למאסר בעבודות שירות. אשר לפסילה ציין בית המשפט, כי יש לשקול מחד את כפירתו של המערער, ומאידך את ותק הנהיגה שלו, עברו הלא מכביד ומקום מגוריו המרוחק שאין בו תחבורה ציבורית, ולכן החליט לסווג את הפסילה כדי לאפשר לו לנהוג על רכב דו גלגלי.

לאור כל האמור, דן בית המשפט את המערער לעונשים שפורטו לעיל.

הטענות בערעור

לטענת ב"כ המערער, בחינת עניינו של המערער, הן ע"י הבוחן והן ע"י בית המשפט, אופיינה ב"ראיית מנהרה", דהיינו בדרך של התמקדות בפרטים מסוימים מבלי לראות פרטים אחרים, כאשר התנהלותו של הבוחן בהקשר זה גרמה למחדלי חקירה ולנזק ראייתי למערער; וכל זאת הוביל לכך שבית המשפט קמא טעה במסקנתו כי האופנוע היה בתוך שדה הראיה של המערער בעת שפנה שמאלה, וכי המערער אחראי לתאונה.



בהקשר זה נטען, כי בנושא העיקרי של שדה הראיה, בית המשפט לא ערך אבחנה בין המושגים "נראות" - דהיינו שדה הראיה האובייקטיבי, ו"ראות" - שדה הראיה הסובייקטיבי (כך בסעיף 5 להודעת הערעור); ואף הבוחן ערך רק ניסוי נראות, ובחן שדה ראיה נקי וסטרילי מבלי לקיים ניסוי בדבר יכולת הראות של המערער את האופנוע, דהיינו עריכת מבחן שדה ראיה בתנאים הדומים לתנאי התאונה. עוד נטען, כי שדה הראיה האובייקטיבי שנקבע ע"י הבוחן, של 235 מ', הוא הדדי כך שכל אחד מהמערערים יכול היה להבחין בשני, אך הנפגע כלל לא הבחין ברכב המערער אלא זמן קצר מאד לפני ההתנגשות, ואילו המערער הבחין באופנוע ובלם לפני התאונה; כאשר נתונים אלו לא נלקחו בחשבון ע"י הבוחן, והשחזור לא נערך בנוכחותם של המערער והנפגע, ואף לא הוצג להם לאחר מכן. בנוסף נטען, כי בית המשפט נתן "הנחה" לבוחן כאשר פטר את המנעותו מלערוך ניסוי ראות בכך שהמערער לא טען לקשיי ראות, ובכך שקבע כי אם יש בעיית ראות, היא מחייבת את המערער לזהירות יתרה לפני ביצוע הפניה; וכי השחזור שנערך ע"י הבוחן לא בחן האם התאונה היא בלתי נמנעת, ובכך נגרם נזק ראייתי למערער.

עוד נטען, כי בית המשפט קמא טעה בכך שבנוגע למהירות האופנוע קיבל ללא עוררין את קביעות הבוחן, שלמעשה התבסס על דברי הנפגע בלבד, ולא שקל אפשרות של טעות בעניין זה מצד הנפגע או אי אמירת האמת. נטען, כי בית המשפט דחה את מסקנות מומחה ההגנה כי סימן הבלימה שנמצא בזירה (שסומן ע"י הבוחן באות ז') שייך לאופנוע, כלאחר יד וכתוצאה מ"ראיית מנהרה", בהתעלם ממחדלי חקירה של הבוחן; כאשר הבוחן עצמו שלל זאת ללא נימוקים של ממש, מבלי לתעד כראוי את הזירה ומבלי לערוך בדיקות ומדידות של הסימן יחסית לגלגל האופנוע. מנגד נטען, כי מומחה ההגנה דן בסוגיה זו בהרחבה, מקצועיותו ניכרת על פניו של הבוחן, והוא הציע מהירויות אפשריות שונות לאופנוע, שיש בהן להפריך את הקביעה השירותית של הבוחן בעניין זה, שעמדה בבסיס חישוביו. עוד נטען בהקשר זה, כי הבוחן שגה בכך שלא ערך נסיון לחשב את מהירות האופנוע לפי מעוף רוכב האופנוע; ובית המשפט שגה כשציין כי מקום נחיתת הנפגע אינו ידוע, שכן מומחה ההגנה מצא את המקום בראיות התביעה - המקום בו הנפגע קיבל טיפול לאחר התאונה; ומכל מקום מומחה ההגנה חישב לפי מקום זה את מהירות האופנוע. כן נטען, כי ניתן היה להעריך את מהירות האופנוע לפי הנזקים שנגרמו לשני כלי הרכב, כאשר אין מחלוקת כי לאופנוע נגרמו לפחות נזקים כבדים ואף לנפגע נגרמו נזקים גופניים חמורים, ויש בכך כדי לתמוך במסקנה כי מהירות האופנוע היתה גבוהה ואפילו גבוהה מאד. נטען, כי הבוחן שגה גם בחישוב זמן הפניה של רכב המערער עד למקום האימפקט, והתבסס על נתונים לא מדויקים שכן לא ברור מהיכן נלקח ערך פרמטר התאוצה (a) בחישוב שערך, שהרי בספרות המקצועית עליה התבסס ערך זה מיוחס לרכב הנוסע במהירות 30 קמ"ש; ומכל מקום, חישוב פשוט לפי הנתונים עליהם הסתמך הבוחן מעלה, כי המערער נסע במהירות של 8.85 קמ"ש בעת התאונה, מה שמתיישב עם גרסת המערער שלאחר שעצר החל בנסיעה איטית (סעיף 12 להודעת הערעור).

בנוסף נטען, כי בית המשפט קמא שגה בכך שלא נתן משקל ראוי לראיות שהובאו ע"י ההגנה לגבי כך שהבוחן נדרש להגיע בסמוך לאחר האירוע לזירת תאונה אחרת, תאונה קטלנית, כאשר מהחישובים שערך הסנגור עולה, כי הבוחן שהה בזירת התאונה בעניינו כשעה וחצי בלבד, ולכן חקירתו ותיעוד הזירה שערך דלים ורצופים מחדלים.

לטענת ההגנה, בית המשפט שגה גם בהערכתו את עדות המערער כמחושבת ורצופת סתירות, שכן אין כל סתירות בעדותו, לא כל שכן מהותיות, ואף נפלו טעויות בדוגמאות שהביא בית המשפט בעניין זה, כך שלא היה יסוד להתרשמות השלילית מהמערער. לגבי ההתרשמות ממומחי ההגנה נטען, כי עדויותיהם לא קועקעו, הם התייחסו לממצאים שהבוחן התרשל לגביהם כגון מציאת מקום נחיתת הנפגע, בדיקת סימן הבלימה וחישוב מהירות האופנוע; וחוות דעתם מציגות



באור שלילי את יכולותיו של הבוחן בחקר התאונה, מבליטות את מחדלי החקירה שלו ומציעות אלטרנטיבה סבירה בהתאם לנדרש בספרות המקצועית, ועל כן מקימות ספק סביר באשמתו של המערער. בהקשר זה הפנה ב"כ המערער לעפ"ת (באר שבע) 31938-09-19 **מדינת ישראל נ' אלפקיר**, וטען כי מדובר במקרה הנמנה על המקרים החריגים בהם על ערכאת הערעור להתערב בממצאי עובדה ומהימנות; ומנגד טען, כי לא מדובר בתיק המבוסס על הערכת מהימנות, וגם אם יינתן מלוא האמון בראיות התביעה עדיין קיימים חוסרים שלא ניתן למלאם.

לאור כל האמור, עתר ב"כ המערער לזכות את המערער, מחמת הספק, מהעבירות שיוחסו לו.

לחלופין, טען ב"כ המערער כי יש להקל בעונשו של המערער, כך שעונש הפסילה בפועל יעמוד על 12 חודשים ומשך השל"צ יעמוד על 200 שעות. לטענתו, בית המשפט קמא שגה בכך שלא קבע אשם תורם של הנפגע לעניין העונש, וזאת גם אם דחה טענה זו בהקשר להכרעת הדין; שכן גם לנפגע כמו למערער היה שדה ראייה של 235 מ', אך הוא לא האט את מהירות נסיעתו בהתקרבו לצומת. עוד טען, כי התנהלותו של המערער מלמדת על רשלנות נמוכה הגובלת בחוסר זהירות, וכי במקרים חמורים יותר הוטלה ענישה קלה יותר, כעולה מפסיקה שהגיש.

במהלך הדיון שהתקיים בפניי, נשאל ב"כ המערער מדוע הוא מבקש להפחית את משך השל"צ, כאשר שירות המבחן המליץ על 300 שעות של"צ, ובא כוחו הקודם של המערער אמר בטיעונו לעונש שהמערער מסכים לבצע יותר מ-300 שעות; והשיב כי הוא סבור שבא כוחו הקודם התכוון להגדיל את משך השל"צ על מנת להקל בעונש הפסילה, ובהמשך אמר כי יסכים לבטל את עונש השל"צ ולהמירו ב-30 עד 45 ימי מאסר בעבודות שרות.

ב"כ המשיבה עתר לדחיית הערעור על שני חלקיו.

לגבי הכרעת הדין טען, כי בית המשפט אימץ את קביעות הבוחן והעדיפן על פני גרסת המערער וקביעות מומחה ההגנה, ומכאן ניתן ללמוד כי בית המשפט נתן אמון בעדות הנפגע, שכן הבוחן התבסס עליה במסקנותיו לגבי מהירות נסיעת האופנוע; ובהקשר זה טען, כי פרט לעדותו של הנפגע לגבי מהירות נסיעתו, לבוחן לא היה נתון אובייקטיבי שממנו ניתן היה לקבוע את מהירות האופנוע בוודאות. עוד טען, כי אף מומחי ההגנה לא חלקו על מסקנותיו של הבוחן לעניין שדה הראיה (שהביאו בחשבון נתונים לטובת המערער), ומהאמור עולה כי האופנוע היה בתוך שדה הראיה של המערער, ועליו היתה מוטלת החובה לעצור ולוודא שהצומת פנוי לפני הפניה. לעניין סימן הבלימה נטען כי הבוחן לא התעלם ממנו, צייר אותו בסקיצה ומצא כי הוא נמצא מימין לנקודת האימפקט ולכן שלל אותו כסימן בלימה השייך לאופנוע; כאשר גם מר אברהמי אמר בעדותו כי לא מדובר בסימן בלימה של האופנוע; ואף מומחה ההגנה לא עשה שימוש בסימן זה כדי לחשב את מהירות האופנוע.

עוד טען ב"כ המשיבה, כי מומחה ההגנה הוסיף מספר תוספות זמן לזכות המערער, בין היתר על סמך טענת המערער שעצר לפני התאונה, וחלקן אמורות להבלע זו בזו, ובסופו של דבר גם אם נקבל את גרסת ההגנה שהאופנוע נסע במהירות של 150 קמ"ש, הוא היה בתוך שדה הראיה של המערער בעת הפניה, כך שמדובר בתאונה נמנעת. לטענתו, אם המערער היה פונה שמאלה במהירות של 2-3 קמ"ש, כטענתו, הרי שגם אם הנפגע היה נוהג במהירות של 150



קמ"ש, המערער היה אמור להבחין בו תוך שבריר שניה ולהספיק לבלום את הרכב תוך מרחק קצר יותר מזה שאליו הגיע בנקודת האימפקט; ומכאן שגרסת המערער לא יכולה להתקבל.

לגבי השחזור נטען, כי הוא בוצע בהתאם לגרסאות שנמסרו, ובין היתר גרסת המערער בחקירתו כי דבר לא הפריע לשדה הראיה שלו, וכי הוא ראה למרחק של 150-200 מ'; והגם שהשחזור נעשה כשהאופנוע נוסע במהירות של 70 קמ"ש, החשיבות היא במרחק, ובכך שלפי המהירויות העולות מהגרסאות שנמסרו, האופנוע היה בשדה הראיה של המערער, ודבר לא הסתיר לו אותו.

ב"כ המשיבה טען, כי בצדק לא נתן בית המשפט קמא אמון בגרסת המערער, שהיא גרסה משתנה ומתפתחת, וכך למשל גרסתו בנוגע לעצירתו במשך כשניה וחצי לפני התאונה שהועלתה רק בעדותו בבית המשפט, או בשאלה אם החל בפניה שמאלה או לא.

לעניין גזר הדין, הפנה ב"כ המשיבה לנימוקי הערעור שכנגד באשר לעונש הראוי. לגבי הטענה של אשם תורם טען, כי יש לדחותה שכן גם לפי הטענות והחישובים שהועלו בערעור, וגם אם היתה מתקבלת הטענה שהאופנוע נסע במהירות של 150 קמ"ש, הוא היה בתוך שדה הראיה של המערער, שעליו מוטלת החובה לתת זכות קדימה והיה לו מספיק זמן כדי למנוע את התאונה, כך שאין אשם תורם מצד הנפגע; ובכל מקרה אין בכך כדי להפחית מהעונש לו עתרה המדינה, לאור רשלנותו הגבוהה של המערער ותוצאותיה הקשות של התאונה.

הטענות בערעור שכנגד

במסגרת הערעור שכנגד טענה המשיבה, כי בית המשפט קמא שגה כאשר גזר על המערער עונש מופרז לקולא שאינו הולם את מידת רשלנותו באירוע ואת התוצאות הקשות של התאונה; וכי היה על בית המשפט להשית על המערער עונש מאסר בפועל ופסילה בפועל למשך שנים ארוכות ללא סיווג. לטענתה, בית המשפט שגה גם בכך שהתייחס רק לפגיעה בערכים המוגנים שבהם פגעו התאונה ותוצאותיה, והתעלם מהערך המוגן שעניינו שמירה על הסדר הציבורי ושלטון החוק, מה שהוביל את בית המשפט לקביעה שגויה באשר למידת רשלנותו של המערער.

נטען, כי בית המשפט שגה כשקבע כי רשלנותו של המערער היא ברף הבינוני ולא ברף הגבוה, שכן המערער נהג בקלות ראש בצומת, ובכך סיכן את כלל משתמשי הדרך וגרם לתאונה; מעשיו מגלמים פוטנציאל סכנה רב לחיי אדם, אשר התממש בעניינו. וכי בית המשפט שגה בכך שלא נתן ביטוי ראוי בגזר הדין לתוצאות הקשות ביותר של התאונה, כאשר חייו של הנפגע נהפכו מקצה לקצה, והוא נותר נכה לכל חייו, מרותק לכסא גלגלים ועיוור בעין אחת.

לטענת המשיבה, כלל רכיבי הענישה שהוטלו על המערער אינם עומדים ביחס הולם לתוצאות הקשות של התאונה ולפגיעה המשמעותית בערכים המוגנים; ואינם מבטאים את הצורך בהרתעת הרבים והיחיד. זאת ועוד, למרות שבית המשפט ציין כי המערער לא יכול לזכות בהתחשבות לה זוכה מי שלוקח אחריות על מעשיו, בפועל הוא התחשב באופן בלתי סביר בנסיבותיו האישיות, אימץ את המלצות שירות המבחן והטיל ענישה החורגת מרף הענישה המקובל, זאת למרות התובנה הראשונית ביותר למעשיו כעולה מהתסקירים, והעדר הליך שיקומי.



המשיבה טענה, כי מהפסיקה שהוגשה לעיונו של בית המשפט קמא ומפסיקה נוספת אליה הפנתה, עולה כי מתחם העונש בעניינו כולל עונש מאסר שבין 3-12 חודשים, ופסילה בפועל שבין 40 חודשים ועד 6 שנים. עוד נטען, כי בית המשפט שגה כאשר קבע שמתחם העונש כולל מאסר בעבודות שירות או של"צ בהיקף דומה, שכן מדובר בשני עונשים שונים באופן מהותי ולא ניתן להשוות ביניהם; וכי בית המשפט שגה באופן מיוחד במשך הקצר של הפסילה בפועל שהוטלה על המערער, שיש בו הקלה בלתי מוצדקת עם המערער.

נוכח האמור, עתרה המשיבה להחמיר בעונשו של המערער, לבטל את רכיב השל"צ שהוטל עליו ובמקומו להטיל עליו מאסר בפועל, וכן להאריך באופן משמעותי את תקופת הפסילה בפועל, ברף העליון של המתחם שהוצע על ידה.

ב"כ המערער עתר לדחות את הערעור שכנגד, אשר לדידו מתעלם מהכשלים הראייתיים בתיק, מנושא הראות והנראות, ומהאשם התורם של הנפגע בשל מהירות נסיעתו (שלטעמו עומד על 50% לפחות), והפנה בהקשר זה לטיעוניו במסגרת הערעור שהגיש. לטענתו, בנסיבות אלו, הרשלנות שניתן לקבוע לגבי המערער היא נמוכה במיוחד.

עוד נטען, כי יש פער בין עתירתה של המשיבה לגבי מתחמי הענישה לבין הפסיקה אליה הפנתה, מה גם שהנסיבות שבאותם פסקי דין אינן דומות לעניינו.

דין והכרעה

לאחר ששמעתי את טיעוני הצדדים, ועיינתי בהודעות הערעור המפורטות ובכל המסמכים והראיות שבתיק בית המשפט קמא, באתי לכלל מסקנה כי דין ערעורו של המערער להדחות, על שני חלקיו; ואילו דין הערעור שכנגד להתקבל.

הערעור על הכרעת הדין

על פי ההלכה הפסוקה, אין זה מדרכה של ערכאת הערעור להתערב בממצאי עובדה ומהימנות שנקבעו על ידי הערכאה הדיונית, למעט במקרים חריגים, וזאת משום היתרון שיש ככלל לערכאה הדיונית להתרשם באופן ישיר ובלתי אמצעי מהעדים שהעידו בפניה, ממהימנותם, מאופן מסירת עדותם וממכלול "אותות האמת" שעלו מעדותם. על פי הפסיקה, לכלל "אי ההתערבות" מספר חריגים, המתייחסים למקרים בהם ניתן לומר כי נשלל יתרונה המובנה של הערכאה הדיונית על פני ערכאת הערעור, ובהתקיימם תשקול ערכאת הערעור התערבות בממצאי עובדה ומהימנות, כמו למשל כאשר ממצאי הערכאה הדיונית מתבססים על שיקולים שבהגיון ובשכל ישר, או על סבירותה של עדות; כאשר מדובר במסקנות, להבדיל מעובדות; כאשר הערכאה הדיונית התעלמה לחלוטין מראיות, או לא שמה לב לפרטים מהותיים בחומר הראיות; כאשר הערכאה הדיונית התעלמה מסתירות מהותיות בעדות עליה נסמכה, או מסתירות בין העדות עליה נסמכה לבין עדויות אחרות; כאשר הערכאה הדיונית אימצה גרסה מופרכת וחסרת הגיון; כאשר נפלה טעות מהותית או טעות בולטת לעין בהערכת הראיות (ראו למשל ע"פ 8146/09 **אבשלום נ' מדינת ישראל ואח'** (8.9.11)).

בעניינו, בית המשפט קמא אשר שמע את העדים שהעידו בפניו, קבע קביעות מהימנות לגבי העדים המרכזיים: הבוחן



המשטרה, מומחה ההגנה והמערער. כך למשל נקבע: "התרשמתי כי עדותו של הנאשם היתה מחושבת מאוד וכי חרף ניסיון הנאשם להבליט את זהירות נסיעתו, הכוללת שתי עצירות, התגלו סתירות בעדותו..." (עמ' 130 להכרעת הדין); וכי "מסקנות בוחן המשטרה המבוססות על הממצאים שאסף בשטח, ואף נתמכות בראיות נוספות שלא נסתרו, כפי שהובאו לעיל, משאירות רושם מהימן על ביהמ"ש. קביעת הבוחן הינה עדיפה בעיני על פני גירסאת הנאשם, הנתמכת, כביכול, על ידי מומחה ההגנה. חוות דעת מומחה ההגנה לא השאירה רושם משכנע על ביהמ"ש, בהיותה מבוססת לא רק על גירסאת הנאשם, אלא הנחות וספקולציות בלתי מבוססות ו/או בלתי נתמכות בספרות מקצועית" (שם בעמ' 131).

בית המשפט אמנם לא ציין מפורשות כי הוא מקבל במלואה את גרסת הנפגע לקרות התאונה (אלא בעקיפין, בקבלו את מסקנות הבוחן), אך התייחס כבדרך אגב להתרשמותו ממהימנות הנפגע, בדחותו את טענת ההגנה כי עדותו נפגמה בשל העובדה שאביו עדכן אותו על שהתרחש בדיונים קודמים, וציין כי "סבורני כי במקום להכחיש עובדה זו, דווקא אישור הרוכב לדבר, מוסיפה להגינות ומהימנותו של העד. מה עוד, והודעתו בחקירה הוגשה כראייה (ת/25) ולא נתגלו סתירות או שיפורים שניתן לייחס לדברים שנמסרו לו על ידי אביו" (שם בעמ' 130).

לאחר עיון מדוקדק בראיות שהובאו בפני בית המשפט קמא ובעדויות שנשמעו בפניו, לא ראיתי מקום להתערב בקביעותיו בענייני עובדה ומהימנות, ולא מצאתי כי מתקיים ולו אחד מהחריגים לכלל אי ההתערבות. יתרה מכך, גם בעיני מסקנות הבוחן עדיפות על מסקנות מומחה ההגנה, באשר הן מבוססות על הממצאים שמצא הבוחן בשטח, מתיישבות עם יתר הראיות, ולא מצאתי כי בטענות שבערער או בחוות דעת ההגנה יש כדי לקעקע אותן.

הבוחן המשטרתי קבע בדוח שערך (ת/3), כי התאונה נגרמה עקב אי מתן זכות קדימה בפניה שמאלה מצד המערער, וכי רכבו של המערער התנגש עם חזית צד שמאל בדופן שמאל של האופנוע, וזאת על סמך מספר ממצאים שמצא בזירה וניסוי שדה ראיה שערך.

אחד הממצאים העיקריים עליהם הסתמך הבוחן הוא סימני חיכוך צמיג בקשת מעגלית ימינה שנמצאו ליד ומתחת לגלגל הימני קדמי של רכב המערער (סומנו ג' בסקיצה שערך - ת/5), שלגביהם קבע כי הם נגרמו מהאופנוע, שתנועתו לאחר ההתנגשות היתה ימינה (בשונה מרכב המערער שנע שמאלה); ולמעשה על פיהם קבע, כי זוהי נקודת ההתנגשות (האימפקט) בין שני כלי הרכב, המצויה בתוך הצומת, בנתיב נסיעת האופנוע. בהתחשב בממצא זה, קבע הבוחן כי סימן הבלימה הבודד (סומן ז' בסקיצה) אינו קשור לתאונה, שכן הוא אינו מגיע לנקודת ההתנגשות, אלא נמצא מימין לה; מה גם שלדבריו מאפייני סימן הבלימה והתלמים האורכיים בו מלמדים כי הוא שייך לרכב פרטי ולא לאופנוע.

בנוסף, שלל הבוחן את גרסת המערער כי רכבו היה בעצירה מלאה בעת ההתנגשות או כי האופנוע התנגש ברכבו, תוך שקבע כי אם הרכב היה בעמידה בעת התאונה, "אזי הרכב היה מוסט שמאלה בלבד בקו ישר לעמידתו ולא קדימה ושמאלה כפי שנמצא בפועל" (ת/3 עמ' 4 סעיף ג'). יוער, כי במהלך חקירתו הנגדית הבהיר הבוחן בנוסף, כי העובדה שבשלדת האופנוע נתפסה לוחית הזיהוי של רכב המערער גם היא מעידה על כך שרכב המערער היה בתנועה בעת ההתנגשות; וכי מיקומם הסופי של כלי הרכב והעובדה שהאופנוע הועף ימינה מעידים בוודאות, כי רכב המערער הוא זה שהתנגש באופנוע וכי הוא היה בתנועה בעת ההתנגשות (עמ' 8-9 לפרוטוקול).



הבוחן קבע לאחר ניסוי שדה ראיה שערך, כי מקו העצירה שבכיוון נסיעת המערער לפני הפניה שמאלה בצומת, ניתן לראות את האופנוע בבירור ממרחק של 254 מ' (כשאר החזית של האופנוע דלוק) וממרחק של 235 מ' (ללא אור חזית). מהממצאים בשטח עולה, כי רכב המערער הספיק לנסוע 8.1 מ' מקו העצירה ועד למקום האימפקט, ובחישוב שערך הבוחן (לפי ערך תאוצה של 1.5 ממצב עמידה) מצא, כי המערער הספיק לנסוע 3.28 שניות עד להתנגשות; בחישוב שערך לגבי נסיעת האופנוע, במהירות של 100 קמ"ש (על פי עדות הנפגע שנסע במהירות של 90-100 קמ"ש), מצא כי בעת שהמערער החל בביצוע הפניה שמאלה, 3.28 שניות לפני התאונה, היה האופנוע במרחק של 91.11 מ' לפני מקום האימפקט, דהיינו בתוך שדה הראיה של המערער. עוד קבע, כי על מנת שהמערער לא יראה את האופנוע לפני תחילת הפניה שמאלה, כטענתו, היה על האופנוע לנסוע במהירות של 257.9 קמ"ש, מה שאינו מתיישב עם הנזקים שנגרמו לאופנוע או עם מרחק הזרקותו לאחר התאונה (ת/3 עמ' 5).

מנגד, מומחה ההגנה התעלם בחוות דעתו (נ/5) מסימני חיכוך הצמיג שמצא הבוחן (ג' בסקיצה), שעל בסיסם למעשה קבע הבוחן את נקודת האימפקט. זאת ועוד, מומחה ההגנה קבע כי סימן הבלימה שמצא הבוחן (ז' בסקיצה) נגרם ע"י האופנוע, וציין כי הבוחן לא הסביר "**אפילו במילה אחת**" מדוע קבע שסימן הבלימה אינו קשור לתאונה, תוך שהתייחס בעיקר למחדלו של החוקר מלערוך השוואה בין צמיגי האופנוע לסימן הבלימה (נ/5 עמ' 4-5); ומבלי שהתייחס לנימוק המרכזי שציין הבוחן בדוח, דהיינו שסימן הבלימה נמצא מימין לנקודת האימפקט (שנקבעה כאמור על סמך סימני החיכוך של האופנוע). כאשר נשאל על כך בחקירתו הנגדית, השיב מומחה ההגנה בדרך מתחמקת; טען תחילה כי מדובר בסימן שהוא לא יודע את מהותו שכן לא ראה אותו והבוחן לא הגדירו כיאות בשל חוסר מקצועיות; ולאחר שעיין בתמונות אמר שמדובר בסימן דחיפה או בסימן החלקת צד, אך הוא לא יכול לראות עד איפה הוא נמשך (עמ' 62-65). בהמשך, כשהופנה לכך שסימן הבלימה ז' נמצא מימין לנקודת האימפקט שאותה סימן הבוחן באות ג', השיב שוב בדרך מתחמקת, טען שהסקיצה ללא קנה מידה ושלא ניתן לראות בתמונות איפה בדיוק מסתיים הסימן ג' (עמ' 69-70).

בשים לב לכך שהבוחן שהה בשטח בסמוך לאחר התאונה, בדק את הממצאים ותיעד אותם בכתב ובצילום, ואף מומחה ההגנה אמר בעדותו כי הוא אינו חולק על הממצאים שמצא הבוחן, אלא רק על מסקנותיו (עמ' 60 לפרוטוקול), הרי שאין ספק כי עדות הבוחן עדיפה בעניין זה על עדות מומחה ההגנה. יתרה מכך, העובדה שמומחה ההגנה לא התייחס כלל בחוות דעתו לראיה מרכזית שמצא הבוחן - סימני החיכוך - שעל בסיסה נקבעה נקודת האימפקט, מחלישה עוד יותר את ההתרשמות מעדותו וממקצועיותו.

עניין נוסף ממנו התעלם מומחה ההגנה, מבלי שניתן לכך הסבר סביר, הוא מסקנת הבוחן ששללה את גרסת המערער כי רכבו היה בעצירה מלאה בעת התאונה ושהאופנוע התנגש ברכבו. לא זו אף זו, בסקירת העובדות שאינן שנויות במחלוקת, כתב מומחה ההגנה כי האופנוע **פגע בעוצמה** עם חלקו הקדמי בחלק הקדמי ימני של רכב המערער (זאת מעבר לטעות בתיאור הפגיעה ברכב המערער שהיתה בעיקר בכנף שמאל של הרכב; ראו נ/5 עמ' 2). גם בהמשך חוות הדעת ערך מומחה ההגנה את כל חישוביו בהסתמך על עדות המערער כי הוא עצר בקו העצירה, החל לנסוע וכשראה את האופנוע עצר, ואז ארעה התאונה; ויתרה מכך, הוא אף ערך את חישוביו בהסתמך על גרסת המערער לפיה חלפה שניה וחצי בין עצירת הרכב (בפעם השניה) ועד לתאונה, גרסה אותה העלה המערער לראשונה בעדותו בבית המשפט, ומשום מה ציין מומחה ההגנה כי גרסה זו לא נסתרה ולא הועלה לגביה כל ספק (נ/5 עמ' 6). מומחה ההגנה אף התעלם בחוות דעתו ובעדותו מהעובדה שלוחית הזיהוי של רכב המערער נתלשה ונתפסה בשלדת האופנוע, ומדברי הבוחן כי גם ראיה זו מעידה על כך שרכב המערער היה בתנועה בעת ההתנגשות. שוב, המדובר בהתעלמות מראיות



משמעותיות ובהמנעות מלהתמודד עם מסקנותיו המרכזיות של הבוחן, ויש בכך להשפיע על ההתרשמות ממקצועיותו של מומחה ההגנה.

אשר לקביעות הבוחן בדבר שדה הראיה, הרי שלמרות קביעותיו הנחרצות של מומחה ההגנה בחוות הדעת, כי תוצאות הניסוי שערך הבוחן "**אינן תוצאות אמיתיות ואינן אותנטיות**", והן אף "**רחוקות מהמציאות**" (נ/5 עמ' 6-7); הרי שבחקירתו הנגדית אישר, כי הוא מסכים עם קביעות הבוחן לגבי שדה הראיה (אך לטענתו יש בעיה עם הנראות), ואף מר אברהמי אישר כי שדה הראיה בענייננו עומד על 250 מ'. בהקשר זה אציין, כי למרות שבחוות הדעת ובסיכומי ההגנה עלו טענות בנוגע לנראות האופנוע, הקשורות במהירות האופנוע, זמן התאונה בסמוך לשקיעה, קונטרסט, צל מהעצים, והצבע הכהה של האופנוע ובגדי הנפגע; הרי שבמסגרת הערעור עלו טענות אחרות בנוגע לנראות, והסנגור הדגיש כי הוא אינו טוען לעניין הקרבה לשעת שקיעה.

בשונה מהנטען בנימוקי הערעור, מושגי הראות והנראות מתייחסים לדברים המשפיעים על שדה הראיה של הנהג, ובפשטות אלו המשפיעים על יכולתו של הנהג לראות (ראות), ואלו המשפיעים על האפשרות של אובייקט כלשהו (בענייננו האופנוע) להראות (נראות). בעמ' 86 לספר "חקירה ושיחזור תאונות דרכים" של אגף התנועה הארצי צוין, כי מגבלות הראות והנראות בהקשר של בדיקת שדה ראייה נחלקות לארבע: מגבלות פיזיולוגיות הקשורות למצבו הבריאותי של הנהג; מכשול בשדה הראיה המגביל את הראות (כגון גבעה, מבנה, שיחים, עיקול בכביש, מבנה הרכב); הגבלת הנראות ע"י קונטרסט הגורם לאובייקט להבלע ברקע; וראות המוגבלת ע"י תנאי הסביבה בזמן נתון (כגון ערפל, גשם, מצב תאורה, שעת האירוע- יום, לילה או דמדומים). ויודגש, מהירותו של האובייקט אינה קשורה לשדה ראייה, ראות או נראות, וכך ציין אף מר אברהמי בחקירתו הנגדית (פרוטוקול מיום 24.6.22 בעמ' 132 ש' 18).

בענייננו, לא התקיים אף אחד מהקריטריונים שפורטו לעיל המעידים על בעיה של ראות או נראות, ועל כן לא נפל כל פגם בניסוי שדה הראיה שערך הבוחן, שבחן נראות של אופנוע כהה ועליו רוכב עם בגדים דומים לאלו של הנפגע, כשהאור הקדמי דולק וכשהאור כבוי. מבחינת הראות, כפי שציין בית המשפט קמא, המערער עצמו ציין בהודעתו כי היה אור יום, מזג אוויר טוב, בהיר, ראות טובה ולא היה מה שיסתיר את שדה הראיה (ת/8 ש' 24-12); וניתן להתרשם באופן דומה מתנאי הראות הטובים בצפיה בסרטוני הניסויים שערך מר אברהמי, לגביהם ציין כי הם נערכו כחצי שעה לפני השקיעה בתנאים דומים לתאונה, כשהשמש באותה זווית (נ/6 וכן פרוטוקול מיום 24.6.22 בעמ' 117-116). ויודגש, כי מר אברהמי צילם את הסרטונים מנקודת מבטו של הנפגע ולא מנקודת מבטו של המערער; וכי גם מומחה ההגנה שציין כי ביקר בזירה שבוע לאחר התאונה, כחצי שעה לפני השקיעה, לא צילם סרטון משלו שיכול להעיד על בעיות של ראות או נראות במועד התאונה.

כאמור, הבוחן חישב את הזמן שלקח לרכב המערער לפנות שמאלה ולהגיע לנקודת האימפקט (מרחק של 8.1 מ'), ומצא כי מדובר ב-3.28 שניות, ושבזמן זה האופנוע היה במרחק של 91 מ' מנקודת האימפקט, כך שהיה בתוך שדה הראיה של המערער בעת שהחל בביצוע הפניה. הסנגור ומומחה ההגנה קבלו כנגד נתון התאונה שעליו הסתמך הבוחן, אשר לא זכר בעדותו מאיזו ספרות מקצועית לקח אותו (יוער, כי בטבלה שבעמ' 215 בספר הנ"ל מדובר בתאונה רגילה של רכב שמהירותו נמוכה מ-30 קמ"ש, כלומר נתון המהירות הנמוך ביותר המופיע בטבלה). במאמר מוסגר יצוין, כי גם לגבי נתונים נוספים התייחס הבוחן בחישוביו לנתונים המקלים עם המערער, וכך למשל קיבל את גרסת המערער



כי עצר בקו העצירה לפני שהחל בביצוע הפניה; קיבל את גרסתו כי האור באופנוע לא דלק (למרות שלגרסת הנפגע לא ניתן לכבות את אור החזית באופנוע, טענה שאושרה הן ע"י הבוחן בניסוי שדה ראיה שערך באופנוע תואם- ת/3 עמ' 4, והן ע"י מר אברהמי בחקירתו הנגדית- עמ' 130); וקיבל את טענת המערער כי רק החל בנסיעה, למרות שרכב המערער נעצר כשהוא בהילוך רביעי.

למרות הסבריו של מומחה ההגנה מדוע נתון ההאצה בו השתמש הבוחן שגוי ובלתי אפשרי, וקביעתו כי ניתן להגיע לזמן הנסיעה האמיתי רק באמצעות ניסוי, הרי שבניסוי שערך הוא מצא שהזמן הממוצע שנדרש לתחילת נסיעה מקו העצירה, האצה, בלימה ועצירה במקום האימפקט הוא 3.5 שניות (נ/5 עמ' 6), זמן קרוב לזה שנקבע ע"י הבוחן, ואשר אינו משנה מהותית את ממצאיו (לפי נתון זה הנפגע היה במרחק של 97 מ' ממקום האימפקט בתחילת הפניה של המערער). השוני המהותי בין ממצאי הבוחן לממצאי מומחה ההגנה נובע מכך שמומחה ההגנה החליט להוסיף לזמן האמור גם שניה וחצי שבה לטענת המערער הוא עצר לפני הפגיעה (כאמור מדובר בעדות כבושה של המערער, והבוחן אף שלל את האפשרות שרכבו של המערער היה בעצירה בעת ההתנגשות על סמך הממצאים, עמם מומחה ההגנה לא התמודד); וכן שניה נוספת של זמן קבלת החלטה וזמן תגובת המערכת, מבלי שניתן הסבר מספק לתוספות אלו (שכן כאמור, בניסוי שערך, התהליך כולו ארך 3.5 שניות), וכאשר הבוחן כלל לא נחקר לגבי תוספות אלו ולא התאפשר לו להגיב לגבי הצורך בהן.

חוות דעתו של מומחה ההגנה נתנה משקל מרכזי לסוגיית מהירות נסיעת האופנוע (נ/5 בעמ' 7-11); וחוות דעתו של מר אברהמי עסקה בשחזור התאונה מנקודת מבטו של הנפגע, והתמקדה רובה ככולה במהירות שבה נסע הנפגע וביכולתו למנוע את התאונה. הבוחן לעומת זאת הסתמך על גרסת הנפגע כי הוא מעריך שנסע במהירות של 90-100 קמ"ש (ת/25 ש' 15), וציין בחקירתו הנגדית כי מהירות זו התיישבה עם הממצאים, וכי לא היו לו נתונים המעידים על מהירות גבוהה יותר (פרוטוקול עמ' 18). עוד יצוין בהקשר זה, כי בחקירתו הנגדית של הנפגע לא הוטחה בפניו גרסת המערער כי הוא נהג ב"מהירות על", לא נטען בפניו שנסע במהירות העולה על זו שציין בעדותו, ובטח שלא במהירות העולה על 160 קמ"ש כפי שנטען ע"י מומחי ההגנה; כך שלמעשה לא נעשה ניסיון לקעקע את מהימנותו בעניין זה.

יצוין, כי חוות דעת ועדות מומחה ההגנה בנוגע לחישוב מהירותו של האופנוע היתה בעייתית מאד, ולא ניתן להסתמך עליה כלל. הנתונים עליהם הסתמך מומחה ההגנה רצופים הנחות והשערות, כמו למשל הערכת המקום בו נחת הנפגע על סמך עדות המערער ושרידי פסולת רפואית; והערכת שיעור אובדן האנרגיה הקינטית של האופנוע בעקבות ההתנגשות (נ/5 עמ' 8-9), בשיטת האלימינציה, אותה התקשה להסביר בעדותו (עמ' 51-56, 87). יתרה מכך, כעולה מחקירתו הנגדית של מומחה ההגנה, הוא אישר כי טעה בחישוב מהירות האופנוע, בשל טעות בנוסחה שהעתיק מהספר; וכאשר התבקש לערוך חישובים מחדש, התעקש לערוך אותם באופן שונה מזה שעשה בחוות הדעת (על פי מהירות המקסימום ולא המהירות הממוצעת), הסתבך בתשובותיו ולא הצליח להתמודד עם טענות התובעת, כי מדובר בטעות של עשרות קמ"ש (ראו עמ' 81-86, 100-102); ובין היתר אמר את הדברים הבאים, המדברים בעד עצמם: **"מקודם הסתמכתי על הדברים שזה מתאים, לא התעמקתי מספיק, עכשיו זה צריך דיוק. לעשות ממוצע כבר לאחר שעליתי בטעות כזאת, זה שיטה לא נכונה"** (עמ' 86 ש' 22-25). די בעדותו של מומחה ההגנה בנקודה זו כדי לעורר רושם לא מקצועי ואף לא אמין ומוטה לטובת המערער, ולכרסם באופן משמעותי בחוות דעתו ובמסקנותיו.



אשר לניסויים שערך מר אברהמי לגבי מהירות נסיעת הנפגע, לא מצאתי כי יש בהם לסתור את גרסת הנפגע בדבר מהירות נסיעתו, או את מסקנות הבוחן כי לא מצא ממצאים המעידים על נסיעה במהירות גבוהה יותר. לא ברור מה התועלת בניסויים אלו מנקודת מבטו של הנפגע, שלפי העד מטרם לבדוק אלו פעולות צריך היה רוכב סביר לבצע כדי למנוע את התאונה (ראו למשל בעמ' 114, 116, 133-134); שהרי אין חולק על כך שזכות הקדימה נתונה לנפגע שנסע ישר, והמערער הוא זה שמוטלת עליו חובת זהירות, וחובה לוודא שהדרך פנויה בטרם יבצע פניה שמאלה. בהקשר זה אעיר, כי יש לדחות את טענת מומחה ההגנה שקיימת בעייתיות בניסוי שדה הראיה שערך הבוחן, מאחר שהבוחן ציפה לאופנוע וחיפש אותו (נ/5 עמ' 6), שכן גם המערער שהתכוון לפנות שמאלה היה אמור לצפות ולחפש האם יש רכב שנכנס לתוך שדה הראיה שלו, לו נתונה זכות הקדימה, אשר עשוי להפריע לו לבצע את הפניה שמאלה.

בהקשר זה יצוין, כי דווקא הניסויים שערך מר אברהמי בוצעו באופן מוטע, תוך שהוא (כרוכב האופנוע) מחפש את הרכב ומצפה לראותו (כאשר באחד הניסויים הוא אף נשמע אומר שיראה את הרכב ויזהה אותו במרחק של 100 מ' ואז יתחיל לבלום); וכאשר הרכב לא נמצא בנסיעה אלא עומד בנתיב לפניה שמאלה, כשבחלק מהסרטונים הוא עם אורות גבוהים או עם אורות מהבהבים. כל זאת בהתעלם מגרסת הנפגע, כי היתה תנועה בנתיב מולו והוא לא ראה שיש רכב שנכנס לנתיב הפניה ומתכוון לפנות שמאלה, אלא ראה את רכב המערער רק כאשר נכנס לנתיב נסיעתו וכבר לא הצליח לחמוק (עמ' 33-34 לפרוטוקול מיום 14.7.19 וכן ת/25 ש' 22); ומהעובדה שהנפגע (בשונה מהמערער) שלו כאמור זכות הקדימה, לא היה אמור לחפש או לצפות לרכב שייכנס לנתיב נסיעתו, וכדבריו: **"התנועה זרמה מולי, לא חלמתי שמישהו פתאום ייכנס לי לתוך הנתיב ולחצות אותי... זה היה טווח אפס, ברמה שאתה לא יכול להספיק להגיע לברקסים"** (עמ' 34 ש' 9-17).

כך או כך, ניתן לראות בסרטונים, כי בניסוי הרביעי שערך מר אברהמי (במהירות 140 קמ"ש) הוא כבר לא הצליח לבלום לפני מקום התאונה, הגם שלפי מסקנתו האופנוע נסע במהירות העולה על 140 קמ"ש, בין 160 ל-180 קמ"ש; וכאמור ממסקנות הבוחן עולה, כי הנפגע היה אמור לנסוע במהירות של 257.9 קמ"ש כדי שלא יהיה בשדה הראיה של המערער בעת שהחל בביצוע הפניה (או מהירות קרובה לכך, אם נאמר כי הזמן שלקח לו לבצע את הפניה הוא 3.5 שניות, כטענת מומחה ההגנה), כאשר אף מר אברהמי אישר כי האופנוע בו נהג הנפגע אינו יכול להגיע למהירות של 250 קמ"ש (עמ' 139 לפרוטוקול).

אשר לטענת ההגנה כי הבוחן מיהר בשל הצורך לטפל בתאונה אחרת, קטלנית, ולכן התרשל בעבודתו בתיק זה, הרי שהיא לא הוכחה כלל, ולא ניתן להסיק זאת מהפרטים אליהם הפנה הסנגור שהתקבלו מהתיק האחר (ראו סעיף 24 לנימוקי הערעור). כעולה מההחלטה שניתנה בהליך של בקשה לעיון בחומר חקירה שהגיש המערער בעניין זה (בע"ח 9000-01-21), הבוחן ערך 3 פעולות בתיק התאונה הקטלנית, לבקשת הרמת"ד: צילום ומדידת הגוויה, חתימה על טופס העברת גוויה, וגביית הודעתו של אבי המנוח, כאשר כולן בוצעו בבית החולים סורוקה, בסמוך לאחר השעה 20:00, והחומרים הועברו על ידו לבוחן שטיפל באותו תיק. ראוי לזכור כי בסיום הטיפול בזירת התאונה בענייננו, נסע הבוחן לבית החולים סורוקה על מנת לברר את מצבו של הנפגע, ועדכן במתרחש את הרמת"ד (ת/21); כך שסביר יותר כי משהבוחן ממילא הגיע לבית החולים סורוקה בנוגע לתאונה שבענייננו, הוא התבקש לעשות מספר פעולות "טכניות" בנוגע לתאונת דרכים קטלנית שבחקירתה לא השתתף, מאשר לקבל את טענת ההגנה שהבוחן מיהר לבית החולים סורוקה כדי לטפל בתאונה הקטלנית.



בכל מקרה, ההגנה לא הצליחה להצביע על פעולת חקירה כלשהי שלא בוצעה מאחר שהבוחן "נדרש" לעזוב את הזירה. הבוחן הסביר את הסיבה בגינה לא ביצע פעולות חקירה מסוימות, אותן כינתה ההגנה כמחדלים, ואין לכך קשר לעזיבתו את המקום: לגבי המנעותו מלבדוק את מהירות נסיעת האופנוע לפי מרחק הטלת הרכב, הסביר כי הגיע לזירה לאחר שהנפגע כבר פונה, ולא ידע את המיקום בו הוטל; ולגבי המנעותו מבדיקת מהירות האופנוע לפי סימן הבלימה, הסביר כי על פי הממצאים בזירה, נשלל הקשר של סימן הבלימה לתאונה.

גם את התרשמותו של בית המשפט קמא מעדות מחושבת של המערער מצאתי כמתיישבת עם החומר בתיק, כאשר ניכר כי המערער ניסה לצמצם את אחריותו לתאונה ולהעצים את אשמתו של הנפגע. כאמור, המערער טען כי עצר בנקודת האימפקט לפני התאונה, טענה שנסתרה ע"י מסקנות הבוחן אותן קיבלתי; בעדותו בבית המשפט הוא הוסיף כי לאחר שהחל לפנות, בלם לשניה וחצי לפני שאירעה ההתנגשות, דבר אותו לא ציין בחקירתו (שם אמר שעצר לשניה וחצי בקו העצירה, לפני שהחל בביצוע הפניה - ת' 8 ש' 26); עוד טען בהודעתו ובעדותו כי עוד לא החל לבצע את הפניה, או שאינו יודע אם הספיק "להכניס את האף" לנתיב נסיעת האופנוע (ת' 8 ש' 48, 58, עמ' 43 לפרוטוקול), זאת בשונה ממיקום המצאותו של רכבו לאחר התאונה כשהוא חוסם את כל נתיב נסיעת האופנוע (ראו למשל תמונות 1, 4, 9 בקובץ 1 לת' 7א, ותמונות 1, 2, 4, 5 בקובץ 3 לת' 7א); ובנוסף, טען בעדותו כי בעת התאונה כבר החלו דמדומים (עמ' 44-42 לפרוטוקול), זאת בשונה מדבריו בחקירה, ומדברי עדים אחרים כי היה אור יום, בהיר וראות טובה.

נוכח כל האמור, מסקנותיו של בית המשפט קמא בהכרעת הדין מקובלות עליי, והטענות שהעלתה ההגנה כנגד מסקנות הבוחן, לא הצליחו להקים ולו ספק סביר באשמתו של המערער. על כן, כאמור, אני דוחה את הערעור על הכרעת הדין.

הערעורים על גזר הדין

בהכרעת הדין נמצא כי התאונה נגרמה בשל רשלנותו של המערער, אשר ביצע פניה שמאלה (בכביש דו סטרי בין עירוני שבו מותרת מהירות של 80 קמ"ש), מבלי לתת זכות קדימה לאופנוע שנסע בנתיב הנגדי; זאת על אף שבעת ביצוע הפניה, האופנוע היה בתוך שדה הראיה שלו. המדובר, כפי שקבע בית המשפט קמא, לכל הפחות ברשלנות ברף הבינוני.

אשר לטענות ההגנה בדבר אשם תורם של הנפגע לגרימת התאונה ולתוצאותיה, הרי שלא מצאתי מקום להתערב בקביעת בית המשפט קמא כי טענות ההגנה בעניין זה נדחו. כפי שקבעתי לעיל, מסקנות הבוחן היו מקובלות עליי, ולא הובאו נימוקים להתערב בהסתמכותו על גרסת הנפגע כי הוא נסע במהירות של 90-100 קמ"ש; לא ניתן להסתמך על חוות דעתו של מומחה ההגנה בעניין זה, בהיותה בעייתית מאד כמפורט לעיל; ואף בניסויים שערך מר אברהמי לא מצאתי כי יש כדי לסתור את גרסת הנפגע בדבר מהירות נסיעתו, או את מסקנות הבוחן. משכך, אין נסיבות המפחיתות את דרגת אשמתו של המערער בביצוע התאונה.

המדובר בתאונה שתוצאותיה קשות מאד; שבמסגרתה הנפגע נפצע פציעות קשות מאד, כמפורט בהרחבה בכתב האישום ובמסמכים הרפואיים (ת' 20), ובעקבותיה הוא נותר משותק בשתי רגליו ועיוור בעינו השמאלית. בעטייה של



התנהגות המערער, השתנו חייו של הנפגע לצמיתות מקצה לקצה; ובהקשר זה מהדהדים דברי הנפגע שהופנו למערער במעמד הטיעונים לעונש, כארבע וחצי שנים לאחר התאונה: **"לפני 4.5 שנים שינית את החיים שלי מקצה לקצה שלחת אותי בין חיים למוות ולאחר מכן הליך שיקומי ארוך שאיתו אני מתמודד עד היום - לא רק אני נפגעתי, פגעת פגיעה קשה בילדים... שקיבלו אבא על כסא גלגלים על כל המשתמע מכך. הוריי אחיי ומשפחתי המורחבת וחברי הטובים כל אלה מסייעים לי בהתמודדות היומית מאז ולתמיד. התמודדות יום יומית של אדם עצמאי ומפרנס ברגע אחד נשאר משותק וזקוק לעזרה על בסיס קבוע בהתמודדות יומיומית איבד יכולת לראות בעין שמאל וסובל מבעיות שלא ארחיב עליהם."**

במסגרת עפ"ת (באר שבע) 27985-02-20 **מדינת ישראל נ' יעקובסון** (29.7.20) סקרתי בהרחבה את הערכים המוגנים בעבירות של גרימת תאונות דרכים, את פסיקת בית המשפט העליון בדבר הצורך במלחמת חורמה בנגע תאונות הדרכים, ואת הנסיבות העיקריות שיש לבחון על מנת לקבוע את מידת הפגיעה בערכים המוגנים ואת מתחם העונש ההולם. בנוסף, הפניתי לרע"פ 3764/05 **בן זויה נ' מדינת ישראל** (21.4.05), שם נקבע כי **"במקרים של גרימת חבלות אשר אך כפשע ביניהן לבין גרימת מוות, יש הצדקה להקיש מן העונש המינימאלי הקבוע במקרה של גרם מוות ברשלנות תוך שימוש ברכב - הוא עונש של שישה חודשי מאסר בפועל, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה - ולגזור עונש מאסר בפועל..."**

בעניין **יעקובסון** הנ"ל שגם בו נגרם לנפגע התאונה נזק קשה מאד- נותר משותק בשתי רגליו ומתנייד בכסא גלגלים, וגם בו נקבע כי רמת הרשלנות של המשיב היתה לפחות בינונית, קבעתי כי **"בנסיבות המקרה שבפנינו, המשלב דרגת רשלנות בינונית עם חבלות קשות מאד לנפגע, המתחם אמור לכלול, בין היתר, עונש מאסר שתחתיתו במספר חודשים... שבמקרים המתאימים ניתן לרצותם בדרך של עבודות שירות, ועד 18 חודשי מאסר, וכן פסילה בפועל בת שנים"**. מתחם זה יפה אף לעניינו.

בעניין **יעקובסון** דובר באדם צעיר, שבעברו עבירת תעבורה אחת בלבד, אם כי ותק הנהיגה שלו היה קצר יחסית (כ-4 שנים), אשר בשונה מבעניינו הודה בהזדמנות הראשונה, הביע צער וחרטה על נסיבות ותוצאות התאונה, והוגש בעניינו תסקיר חיובי שהמליץ על שילובו בהליך טיפולי במסגרת צו מבחן; ובמסגרת קבלת ערעורה של המדינה הטלתי עליו 4 חודשי מאסר בעבודות שירות (במקום 250 שעות של"צ) ופסילה של 30 חודשים (במקום 11 חודשים), תוך שציינתי כי מדובר בעונש קל מזה שהיה ראוי להטיל על המשיב, בהתחשב בכלל לפיו ערכאת הערעור אינה ממצה את הדין.

מכל האמור עולה, כי העונש שהוטל ע"י בית המשפט קמא מקל באופן חריג עם המערער, ובוודאי שאין מקום להקל בו עוד, כפי שעותר המערער במסגרת ערעורו. אציין עוד, כי עתירת ההגנה בערעור לקיצור משך השל"צ שהוטל על המערער, ראוי היה לה שלא תועלה, שכן שירות המבחן המליץ להטיל עליו 300 שעות של"צ, ובמסגרת הטיעונים לעונש טען בא כוחו דאז, כי המערער מוכן לבצע יותר שעות.

אשר לטענות המשיבה בערעור שכנגד, הרי שיש בהן ממש. קביעותיו של בית המשפט קמא כי מתחם העונש ההולם כולל **"רכיב מאסר שינוע בין 3 חודשים ל-6 חודשי מאסר שיכול וירוצו בדרך של עבודות שירות או בשווי ערך של של"צ"**, אינן יכולות לעמוד.



עבודות שירות הן עונש מאסר בפועל, שבית המשפט החליט כי ניתן לשאתו בעבודת שירות (סעיף 51ב לחוק העונשין). לעומת זאת, שירות לתועלת הציבור, הוא "עונש" שיקומי, שניתן להטיל על מי שלא נדון למאסר בפועל ואף על מי שנדון ללא הרשעה, וזאת בכפוף להמלצה של שירות המבחן (סעיף 71א לחוק העונשין). המדובר אם כך בעונשים מסוג שונה, שמשמעותם הציבורית שונה ואף הסנקציה על הפרתם שונה בתכלית; כך שלא ניתן לגזור ביניהם גזירה שווה רק משום שבשניהם מבצע הנאשם עבודה כחלק מהעונש. נוכח האמור, לא היה מקום שבית המשפט יעשה השוואה בין מקומות העבודה שהומלצו ע"י הממונה על עבודות שירות וע"י שירות המבחן, ויבחן איזו עבודה עדיפה מבחינת המסר או מהבחינה החינוכית; שכן, כאמור מדובר בעונשים שונים, שלא ניתן להשוות ביניהם.

על כן, משנקבע כי מתחם העונש ההולם לעבירות מתחיל בעונש מאסר לתקופה מסוימת, הרי ששל"צ אינו נמצא בתוך המתחם אלא חורג ממנו לקולא, ולצורך כך על הנאשם לעמוד בתנאים שנקבעו בסעיף 40ד(א) לחוק העונשין, כלומר, חריגה לקולא ממתחם העונש ההולם, האפשרית רק במקרה בו **"הנאשם השתקם או כי יש סיכוי של ממש שישתקם"**.

בעניינו של המערער לא הובאו כל שיקולי שיקום המצדיקים חריגה ממתחם העונש ההולם: הוא לא עבר הליך שיקומי כלשהו; לא הודה ולא לקח אחריות על מעשיו, ושירות המבחן התרשם בתסקירו מיום 2.11.21, כי הוא מתקשה לעתים להפעיל שיקול דעת מעמיק בהתנהלותו ונעדר יכולת לבחון את מעשיו; וגם מהתסקיר מיום 3.1.22 שהמליץ על ביצוע של"צ, עולה כי קיימת הבנה ראשונית בלבד של חומרת מעשיו ולקיחת אחריות ראשונית לביצוע העבירה, ואע"פ כי נדמה שמדובר בדברים מן הפה אל החוץ, שהרי גם במסגרת הערעור המערער עומד בתוקף על כפירתו ועל טענותיו כי התאונה נגרמה באחריות הנפגע, ולא באחריותו.

אשר לעונש הפסילה, כפי שצוין לעיל, מתחם העונש ההולם לעבירות שביצע המערער אמור לכלול פסילה בת שנים (כעולה אף מהפסיקה שהוגשה ע"י המשיבה, המתאימה יותר בנסיבותיה לעניינו מהפסיקה אליה הפנה הסנגור, בעיקר מבחינת חומרת החבלות שנגרמו); וגם בעניין זה הקל בית המשפט קמא עם המערער כשקבע כי המתחם נע בין 12 ל-36 חודשי פסילה. יתרה מכך, אני סבורה כי החלטת בית המשפט קמא לסווג את הפסילה באופן שיאפשר למערער להמשיך לנהוג ברכב דו גלגלי, אינה הולמת את חומרת העבירות בהן הורשע, ואת המסר החד משמעי שאמור לצאת מאת בית המשפט, לצרכי הרתעת היחיד והרבים.

נוכח כל האמור, ובשים לב אף לקביעות בעניינו של **יעקובסון**, שם דובר כאמור במי שהודה, לקח אחריות והביע חרטה מלאה על מעשיו; מצאתי כי יש להחמיר בעונש שהוטל על המערער.

בהקשר זה ראוי להפנות גם לעפ"ת (באר שבע) 2035-03-17 **מדינת ישראל נ' קטייב** (25.6.17), בו נדון עניין דומה מאד בנסיבותיו לעניינו, זאת מבחינת נסיבות ביצוע העבירה, מידת האשמה ומידת הנזק שנגרם לרכב האופנוע, אלא שהמשיב שם הורשע בעבירה קלה יותר, של נהיגה בחוסר זהירות ולא נהיגה ברשלנות, והמשיב היה בגיר צעיר, אשר הודה בעבירות ונטל אחריות מלאה עליהן. כב' השופט צלקובניק קיבל את ערעור המדינה והטיל על המשיב 3 חודשי מאסר בעבודות שירות (תחת 300 שעות של"צ), ו-30 חודשי פסילה בפועל (תחת 18 חודשים).



אשר לגזירת הדין בענייננו - המערער נוהג משנת 1989 ועברו אינו מכביד, כאשר לחובתו נרשמו 12 הרשעות קודמות, מרביתן מסוג ברירת משפט; ובין היתר נדון בגין עבירה חמורה של עקיפה תוך חציית קו הפרדה רצוף משנת 2013, וכן נדון (לאחר התאונה) בגין עבירת מהירות משנת 2020. כעולה מתסקירי שירות המבחן ומהמסמכים שהוגשו לבית המשפט, מדובר במי שמנהל אורח חיים נורמטיבי ועוסק בהתנדבות למען הציבור, ואין ספק כי הענישה תפגע בו ובמשפחתו; ומנגד, כאמור, המערער אינו לוקח אחריות על מעשיו, ניהל הוכחות ולא חסך את עדותו וחקירתו של הנפגע, כך שאינו זכאי למידת ההתחשבות לה זכאי מי שהודה ונטל אחריות למעשיו.

לאור כל האמור לעיל, אני דוחה את ערעורו של המערער על שני חלקיו, ומקבלת את ערעורה של המדינה לעניין העונש, והכל בהתחשב בכלל לפיו ערכאת הערעור אינה ממצה את הדין.

נוכח האמור, אני מורה כדלקמן:

1. המערער ירצה עונש מאסר בפועל בן 4 חודשים.
 2. צו השל"צ שהוטל על המערער בבית המשפט קמא, מבוטל.
 3. עונש הפסילה בפועל יועמד על 40 חודשים (תחת 24 חודשים שקבע בית המשפט קמא), כאשר מהפסילה ינוכו ימי הפסילה המנהלית. החלטת בית המשפט קמא לגבי סיווג הפסילה - מבוטלת.
 4. יתר הוראות גזר הדין של בית המשפט קמא, יעמדו בעינן.
- ניתן היום, כ"ט תשרי תשפ"ג, 24 אוקטובר 2022, במעמד הצדדים.

גילת שלו, שופטת