



## עפ"ת 32846/05/21 - חדר אבו אלהוא נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

עפ"ת 32846-05-21 אבו אלהוא נ' מדינת ישראל  
תיק חיצוני: 5465/2018

בפני כבוד השופטת מרשק מרום, אב"ד  
כבוד השופט העמית צלקובניק  
כבוד השופט ארד-אילון

מעורר חדר אבו אלהוא  
ע"י עו"ד ריאד סועאד

נגד מדינת ישראל  
משיבה באמצעות פמ"מ וע"י עו"ד רוזנצווייג

### פסק דין השופט צלקובניק:

בפנינו ערעור על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקוה (כב' השופט א' בועז) בגמ"ר 2231-09-18 בגדרו הורשע המערער ביום 19.5.2020, בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א - 1961 ונהיגה בקלות ראש וברשלנות שגרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש - עבירה לפי סעיפים 62(2) + 38(3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א - 1961.

בגזר הדין שניתן ביום 4.4.21 הוטלו על המערער 13 חודשי מאסר בפועל, 9 חודשי מאסר מותנים למשך 3 שנים, פסילת רישיון נהיגה למשך 8 שנים, ופיצוי בסך של 30,000 ₪ להורי המנוחה, בשמת ספרא ז"ל.

הערעור מופנה כנגד ההרשעה ולחלופין, כנגד חומרת עונש המאסר שהוטל.

### כתב האישום

על פי העובדות שיוחסו למערער, ביום 03.06.18, בשעה 16:13 או סמוך לכך, נהג המערער ברכב מסוג שברולט (מ.ר. 8947812) בכביש 60 מצפון לדרום, כאשר בתו נוסעת עימו במושב האחורי של הרכב. בנתיב הנגדי, מדרום לצפון, נסע אותה עת רכב מסוג דייהטסו (מ.ר. 9709823) בו נהגה בשמת ספרא ז"ל, ילידת 1989 (להלן - **המנוחה**), ועימה, במושב האחורי של הרכב, נסע ישי אנגל, טרמפיסט שעלה לרכב. מאחורי רכב הדייהטסו, מדרום לצפון, נסע רכב מסוג מרצדס (מ.ר. 7734631), בו נהג העד רסמי גואלי. ברכב המרצדס נסעו 3 נוסעים נוספים - אחמד בראהמה, מיסון חמוד וסאהם גואלי.



הכביש במקום התאונה הוא בין עירוני דו סטרי, תקין, עם נתיב נסיעה אחד לכל כיוון. סימוני הדרך ברורים, קטע הכביש מישורי בעקומה קלה וקו הפרדה רצוף ומקווקו מפריד בין שני כיווני הנסיעה, כאשר בכיוון נסיעתו של המערער מסומן קו הפרדה רצוף. שדה ראייה פתוח בכיוון נסיעת המערער למרחק של 120 מ'. משני צידי הכביש קיימים שוליים ומעקי בטיחות. מזג האוויר היה נאה, אור יום וראות טובה. מהירות הנהיגה המותרת היא עד 80 קמ"ש.

בקילומטר ה- 133.10 סטה רכבו של המערער לנתיב הנגדי תוך חציית קו הפרדה רצוף, התנגש ברכב הדייהטסו בו נהגה המנוחה, ולאחר מכן התנגש ברכב המרצדס. כתוצאה מהתאונה, נהרגה המנוחה ונגרמו ליושי אנגל חתכים בקרקפת ובזרוע והוא נזקק לתפירה. נהג המרצדס ושניים מנוסעיו נחבלו חבלות קלות.

למערער יוחסה גרימת מותה של המנוחה ופציעת הנוסעים עקב נהיגה רשלנית בכך שסטה מנתיב נסיעתו לעבר הנתיב הנגדי, תוך חציית קו הפרדה רצוף; אי האטה או בלימה במועד על מנת למנוע את התאונה; ובכך שלא נהג ברכבו, כפי שנהג מן היישוב היה נוהג בנסיבות העניין.

### הכרעת דינו של בית המשפט קמא

המערער לא חלק על כך שרכבו התנגש בשני כלי הרכב האחרים, וכי בעקבות התאונה נגרם מותה של המנוחה ונגרמו חבלות לנוסעים ברכבי הדייהטסו והמרצדס. המערער טען כי רכבה של המנוחה הוא שסטה לעבר נתיב נסיעתו והתנגש ברכבו, שהסתחרר עקב הפגיעה בו, והתנגש ברכב המרצדס שנסע בנתיב הנגדי.

בית משפט קמא דחה את טענת המערער, וקבע כי רכבו של המערער סטה לעבר נתיב הנסיעה הנגדי, שם התנגש ברכבה של המנוחה, ללא סיבה נראית לעין, ובלא שהיה גורם הפרעה הקשור בתנאי הדרך. סטיית המערער לעבר נתיב הנסיעה הנגדי, מצביעה על נהיגה רשלנית, והמערער לא הוכיח כי הסטיה אירעה בשל גורמים השוללים רשלנות, ומשכך יש להרשיעו בעבירות שיוחסו לו.

קביעה זו התבססה על חוות דעתו ועדותו של בוחן התאונה, רס"ב אמיר כרמל (להלן - **הבוחן**), ועל עדותו של מר שמואל מדמון, עד ראיה לתאונה, שנהג ברכבו מאחורי רכבו של המערער, מצפון לדרום, ומסר כי הבחין בסטיית רכבו של המערער לעבר נתיב נסיעתה של המנוחה, עד הפגיעה ברכבה. מנגד, דחה בית המשפט חוות דעת של מומחה מטעם ההגנה, מר ניר קוסטיקה, לפיה ההתנגשות בין רכבו של המערער לרכבה של המנוחה אירעה בנתיב נסיעת רכבו של המערער.

בית המשפט דחה בדומה, את טענת המערער בדבר סטיית רכבה של המנוחה, וקבע כי אין ליתן אמון בדבריו.

על האמור יש להוסיף, כי נהג המרצדס, מר גואלי רסמי, שנסע מאחורי רכבה של המנוחה במרחק של 30-50 מ', מסר בהודעתו במשטרה (ת/25), ובעדותו, כי לא ראה כיצד התרחשה התאונה, וכי אינו יודע מי מבין הנהגים סטה מנתיבו. לדבריו, הכביש במקום התאונה היה עמוס בכלי רכב שנסעו בכיוון נסיעתו; הוא הבחין כי רכבה של המנוחה סוטה מעט שמאלה בתוך נתיבו, בלא לחצות את "הקו הלבן"; לאחר מכן "**שמע קול חזק של התנגשות**", ו"**תוך 2 שניות**" רכב השברולט פגע ברכבה של המנוחה ולאחר מכן פגע ברכבו; הוא הצליח להשתלט על ההגה ולנסוע ישר, עד שעצר. יצוין



כי מסימני הבלימה שהותיר המרצדס לאורך 33 מ' עולה כי נסע במהירות של 76 קמ"ש עובר לתאונה (דוח בוחן, ת/1).

הנוסעים הנוספים בכלי הרכב מסרו בחקירתם כי לא הבחינו בדרך אירועה של התאונה.

#### הקביעות בעניין דוח הבוחן וחווות דעת מומחה ההגנה

הבוחן קבע בדוח הבוחן על יסוד הממצאים במקום התאונה, בדיקת התאמת הנזקים שנגרמו לכלי הרכב (ת/4; ת/4א), מנגנון תנועת כלי הרכב בהינתן מיקום הפגיעות בגוף הרכבים, ומיקום עצירת כלי הרכב, כי רכב השברולט בו נהג המערער, סטה לעבר הנתיב השמאלי הנגדי שם התנגש עם חזית צד שמאל שלו בכנף קדמית שמאלית של רכבה של המנוחה, בתוך נתיב נסיעתה, ועקב ההתנגשות הסתובב רכבו של המערער כך שחזית הרכב פנתה לכיוון ההפוך לכיוון הנסיעה שלו. רכבה של המנוחה הסתובב כשחלקו האחורי נעצר במעקה הבטיחות מימין, כיוון נסיעתה (להלן: **ההתנגשות הראשונה**); בשלב זה אירעה התנגשות שניה עם רכב המרצדס שנסע מאחורי רכבה של המנוחה, שפגע עם הכנף הקדמית השמאלית שלו בכנף הימנית הקדמית של השברולט (להלן: **ההתנגשות השנייה**). רכב השברולט נעצר לאחר ההתנגשות השנייה על רוחב נתיב הנסיעה שלו כשחזיתו מופנית לכיוון מזרח, לנתיב הנגדי. רכב המרצדס המשיך בתנועה לפנים, ללא סטיה מנתיבו, עד שעצר במרחק של כ- 33 מ'.

מדוח הבוחן, ת/1, עולה כי לרכב השברולט נגרמו מעיכה חזקה בחזית צד שמאל, נזק גדול לכנף קדמית שמאלית, ומעיכה חזקה לכנף קדמית ימנית. שני הגלגלים הקדמיים של הרכב ניתקו ממקומם; לרכב הדיהטסו של המנוחה, נגרמה מעיכה חזקה בכנף שמאלית, קרע בצמיג שמאלי שהיה ללא אוויר, ולרכב המרצדס נגרמה מעיכה בפינה הקדמית שמאלית ומעיכה בכנף השמאלית (צילומי הנזקים הקשים לכלי הרכב - לוח תצלומים, ת/7).

הבוחן העיד כי עקב ההתנגשות הראשונה התנתק מכלול הגלגל הקדמי השמאלי של השברולט, ונזרק בעוצמה. הגלגל השמאלי (מסומן באות ז' בתרשים הבוחן ת/2), התגלה על השול הימני, כיוון נסיעת השברולט, במרחק של כ-22 מ' צפונית למקום עצירתו הסופית של השברולט; הגלגל הימני של השברולט נמצא מעבר למעקה הבטיחות בצד ימין כיוון נסיעת השברולט, מספר מטרים דרומית לשברולט (מסומן באות ו'); הג'אנט (החישוק) של הגלגל הימני נתפס מתחת לרכב המרצדס ונגרר עימו עד מקום עצירתו; פגוש רכב השברולט (שאינו מסומן בתרשים, ומצולם בתמונה 30 בת/7), נמצא מעבר למעקה הבטיחות בצד ימין כיוון נסיעת השברולט. יצוין כי הבוחן העיד כי לא ראה חשיבות לסימון מיקומו של הפגוש.

המחלוקת העיקרית בדיון בבית משפט קמא נסבה לעניין מיקום ההתנגשות הראשונה, האימפקט, בין השברולט לדיהטסו. על פי קביעת הבוחן ההתנגשות הראשונה התרחשה בתוך נתיב נסיעת רכבה של המנוחה, נוכח הימצאות חריץ רוחבי בכביש באורך של 17 ס"מ (מסומן באות ד' בתרשים ת/2- להלן, **חריץ ד'**), הממוקם בתוך נתיב נסיעת הדיהטסו, במרחק של 1.4 מ' מהקו המפריד בין שני הנתיבים; על פי קביעת הבוחן, חריץ ד' נוצר מאחד החלקים של כלי הרכב שהתנגשו, שהבוחן אינו יכול להצביע עליו במדויק, שקרסו לעבר הכביש עקב ההתנגשות; בהמשך לחריץ ד', בנתיב הימני כיוון נסיעתו של השברולט, מופיעה חריצה קשתית המובילה אל מקום עצירתו הסופית של השברולט;



חריצה זו שאינה בקו רציף, נוצרה על פי קביעת הבוחן עקב חיכוך מתלה הגלגל השמאלי של השברולט, לאחר התנתקות הגלגל השמאלי בהתנגשות הראשונה.

בוחן התאונה ציין עם זאת, כי אינו יכול לקבוע היכן מצויה נקודת האימפקט בין השברולט למרצדס בהתנגשות השניה, בהיעדר חריצים או סימנים אחרים על הכביש שיבססו קביעה זו.

עוד מצא הבוחן ריכוז של חלקי פלסטיק וזכוכית לאורך נתיב תנועתם של רכבה של המנוחה ורכב המרצדס, באופן המצביע גם מטעם זה, על כך שההתנגשות הראשונה היתה בנתיב נסיעת המנוחה.

מומחה ההגנה, מר קוסטיקה קבע בחוות דעתו (נ/9), הנסמכת על ניתוח הבדיקות שערך הבוחן - מומחה ההגנה לא ערך בדיקות עצמאיות משלו - כי חריץ ד' נוצר בהתנגשות השנייה, **"זה כנראה מהג'נט של השברולט שנילכד מתחת למרצדס"** (עדו, ע' 42), וכי החריצה הקשתית נוצרה לאחר ההתנגשות השניה, ומוליכה עד למקום עצירתו הסופית של השברולט. המומחה סבור כי הימצאות מכלול הגלגל השמאלי על שולי הדרך הימנים, צפונית לחריץ ד', סימני חריצה המובילים אל הגלגל השמאלי, הנראים בצילום, והימצאות הפגוש מעבר למעקה הבטיחות בצד ימין של הדרך, במרחק של מספר מטרים לאחר מקום הימצאו של הגלגל השמאלי, מצביעים על כך שההתנגשות הראשונה היתה בנתיב הנסיעה של רכבו של המערער. עוד סבור המומחה כי פיזור השברים בנתיב נסיעת רכבה של המנוחה, משתייך לרכב המרצדס ולא בהכרח לרכב הדייהטסו, ולדברי המומחה לא הבחין בצילומים שערך הבוחן בשברים בצבע ירוק, כצבע רכבה של המנוחה.

בית המשפט קמא העדיף כאמור את חוות דעתו של הבוחן על פני חוות דעתו של מר קוסטיקה. נקבע כי עדות הבוחן הותירה רושם חיובי, ו"הייתה קוהרנטית, אחידה ומהימנה...", וכי מסקנתו בדבר סטיית רכב המערער לנתיב הנגדי **"מבוססת על ראיות וממצאים ממשיים המגובים בתיעוד תמונתי בצילום וידיאו ובחינות שערך..."**. מאידך נקבע, כי חוות דעתו ועדותו של מומחה ההגנה, שאישר כי הסתמך על הממצאים שתועדו על ידי בוחן התאונה **"לוקות בפגמים וכשלים בממצאים ובמסקנות, חסרים בהן נתונים, בדיקות והתייחסות מעמיקה למלוא הראיות והעדויות הרלוונטיות, ואני דוחה את חוות דעתו נ/9 ואת עדותו בבית משפט ואני מקבלת"**.

נקבע כי הסבריו של הבוחן באשר למנגנון אירוען של ההתנגשויות הגיוניים ומבוססים על הממצאים בכביש; מדובר בהתנגשות בין כלי רכב שנסעו במהירות גבוהה, כאשר חלקים מהמרכב מתנפצים וקורסים, וכלי הרכב ממשיכים בתנועה. בנסיבות אלה, ולנוכח הנזקים שנגרמו לכלי הרכב, ניתן לקבל את קביעת הבוחן בדבר הקושי לקבוע במדויק מאיזה חלק של כלי הרכב בהתנגשות הראשונה נגרם חריץ ד', וצוין כי גם מומחה ההגנה שטען כי קיימת אפשרות כי חריץ ד' נגרם מהג'אנט הימני של השברולט, אינו חולק לפיכך על כך שחריץ ד' קשור בהתנגשות רכבו של המערער. עוד התקבל הסברו של הבוחן כי החריצה הקשתית נגרמה על ידי המתלה הקדמי של רכב השברולט שאיבד את הגלגל הקדמי השמאלי לאחר ההתנגשות הראשונה, והותיר סימן לא אחיד על הכביש בשל קפיצות המתלה, וכי גם מומחה ההגנה אינו חולק על כך שהחריצה הקשתית נגרמה מרכב השברולט, הגם שקביעותיו בעניין זה בנ/9 (סעיף 19) לא היו עקביות.

באשר למיקומו של הגלגל השמאלי על שולי הדרך הימניים, קיבל בית המשפט את הסברו של הבוחן ששלל אפשרות כי



המיקום מעיד על סטיית רכב המנוחה לנתיבו של המערער, ואימץ את דבריו של הבוחן כי ה"חריצים" בכביש שמצא מומחה ההגנה, הנראים ליד הגלגל "אולי זה סימני גיר בכלל, ולבנות עליהם תלי תילים של תיאוריות. לי יש ממצאים, פלסטיקים, חריצים, גלגלים, סימנים, זה מסתדר יותר טוב. אני לא יכול לקבל את התיאוריה הזו".

צוין בנוסף, כי חרף כך שמומחה ההגנה אישר כי ההתנגשות הראשונה הייתה עוצמתית, והייתה אמורה להותיר שברים וסימנים אחרים, לא הצביע המומחה על כל ממצא שיעיד על מיקום ההתנגשות, למעט הטענה בעניין הימצאות הגלגל השמאלי והפגוש בשולי הדרך, והמומחה אף טען, ללא ביסוס, כי נמצאו שברים סמוך לגלגל השמאלי בהסתמך על צילום שהגדיל לטענתו מזירת התאונה, בלא שהתצלום הוצג על ידו (פסקה 75 להכרעת הדין). עוד נקבע כי המומחה לא הביא כל נתונים עליהם הוא מבסס טענתו כי חריץ ד' מקורו בהתנגשות השנייה בין השברולט למרצדס, וכי התרחיש שהוצג על ידו לגבי מיקום ההתנגשות הראשונה "נשען על 'כרעי תרנגולת' - בדמותו של גלגל ופגוש שנמצאו בנתיב נסיעת הנאשם צפונה מנקודת האימפקט ומנגד התעלמות ממצאי הזירה הבולטים כדוגמת: חריצים בכביש, שברים בנתיב הנגדי ועדות הראיה. אין זה סביר כי נקודת אימפקט תתבסס רק על פגוש וגלגל של הרכב, שיכלו לזוז או לנוע לכיוון נקודה ז' בצורה כזו או אחרת, ועל בסיסם לבנות תילי תילים של מסקנות".

עוד צוין בית משפט קמא כי התרחיש החלופי שהוצג על ידי מומחה ההגנה באשר לתנועת רכביהם של המנוחה ושל המערער בעקבות ההתנגשות הראשונה "עומד בסתירה לממצאי הזירה, מקום העצירה הסופי של רכב השברולט ורכב הדייהטסו, ומנגנון תנועת הרכבים לאחר התאונה, שיש לו תימוכין בספרות המקצועית המקובלת בחקירת זירות תאונה..." (בעניין זה- ת/30, וחקירת העד בעמודים 37-38 לפרוטוקול); נקבע בנוסף, כי מומחה ההגנה סתר עצמו גם ביחס לדרך ההתנגשות כאשר טען תחילה בעדותו כי רכבה של המנוחה סטה סטייה קלה, ומאידך טען כי ההתנגשות הייתה "ישירה".

בנוסף עמד בית המשפט על טענת מומחה ההגנה לפיה אינו נסמך בחוות דעתו על העדויות שנמסרו בחקירת המשטרה, אולם, למרות האמור, התייחס לעדותו של נהג המרצדס כי היה "עומס" תנועה בכיוון נסיעתו, וזאת בלא שהמומחה התייחס לטענת המערער שהעיד כי הכביש היה פנוי, וכי נהגים נסעו במהירות "מטורפת"; בדומה, לא ניתן על ידי העד המומחה כל הסבר מניח את הדעת לאי התייחסותו לעדותו של מדמון, שמסר בעדותו כי רכבו של המערער סטה לעבר נתיב נסיעת המנוחה. צוין בהקשר זה, כי ההגנה הסתמכה על איזכור מתוך ספר בוחנים של משטרת ישראל (נ/2), לפיו יש להתייחס בזהירות לעדותו של עד ראיה, למרות שבניגוד לטענה זו צוין בנ/2 במפורש כי "מעטים ובודדים הינם המקרים בהם עד ניטרלי מסר גרסה שגויה הפוכה ובניגוד להתרחשות התאונה...".

הטענות בדבר מחדלי חקירה

בית המשפט קמא דחה טענת ההגנה בדבר קיומם של מחדלי חקירה שפגעו בהגנת המערער, ובכללם אי בדיקת סרטון ממצלמת אבטחה הממוקמת בצומת רחלים, הסמוך למקום התאונה, אלא בחלוף חודש ימים ממועד התאונה, כאשר התברר כי סרטוני המצלמה נשמרים למשך 14 ימים בלבד; אי בדיקת צמיגי רכבה של המנוחה, שאחד מהם היה חסר אוויר; אי נטילת דגימות דם מהמנוחה לצורך בירור אפשרות של צריכת אלכוהול או סמים; אי בדיקת הטלפון של המנוחה לבירור עשיית שימוש בטלפון עובר לתאונה; ועריכת ניסוי שדה ראיה בנסיעה על שולי הכביש, ולא על הכביש עצמו.



בית המשפט קבע כי המחדלים הנטענים אינם מהותיים ולא פגעו בהגנת המערער. צוין כי לא עלו כל אינדיקציות מהתיק הרפואי של המנוחה וממסמכים רפואיים אחרים שהוצגו, לשימוש בסמים או אלכוהול, וכי יש לקבל את הסברו של הבוחן כי נוכח הממצאים שקבע בדבר דרך התרחשותה של התאונה לא היה מקום לערוך בדיקות אלה; צמיגי רכבה של המנוחה נשמרו בידי המשטרה, וניתן היה לבקש עריכת הבדיקה, ואולם ההגנה לא דרשה זאת; באשר למצלמת האבטחה, קיבל בית משפט קמא את הסברו של הבוחן כי לא היה מודע למשך הזמן בו נשמרו הסרטונים, אולם, צוין כי ממילא, הוברר בבדיקת הבוחן כי המצלמה לא "כיסתה" כלל את איזור התאונה. באשר לדרך עריכת ניסוי שדה הראיה, הסביר הבוחן כי הניסוי נערך בנסיעה על שולי הכביש, כדי לא לשבש ולסכן את התנועה, ואולם חשיבותו הראייתית של ניסוי זה לא היתה משמעותית משלא עלתה טענה הנוגעת להפרעה לשדה הראיה, והמחלוקת נגעה לסטיית הרכב.

#### עדויותיהם של מדמון שמואל והמערער

מדמון מסר בעדותו (וכך בהודעתו, ת/27), כי נהג מאחורי רכב השברולט של המערער, במרחק של 7-8 מ'. הוא הבחין כי רכבו של המערער, שנסע להערכתו במהירות של 70-80 קמ"ש, החל לסטות מנתיבו לעבר הנתיב הנגדי, בסטייה עקבית ואיטית לאורך של 150 מטרים. לדברי העד התרשם כי הנהג נרדם או לא היה מרוכז בדרך. נוכח סטית הרכב החל העד לצפור לנהג השברולט על מנת להזהירו, ואולם הרכב המשיך לסטות לעבר הנתיב הנגדי עד שפגע ברכב בצבע ירוק (רכבה של המנוחה), שנסע בנתיב הנגדי. העד הוסיף כי מספר שניות לפני התאונה, ניסה אף לבלום את רכבו על מנת לאפשר לרכב שנע בנתיב הנגדי לתמרן ולמנוע תאונה, אולם ללא הועיל. עוד הבחין כי רכבה של המערער **"ניסה להתחמק ימינה ללא הצלחה"**. העד מציין כי עקב ההתנגשות, רכבו של המערער **"עף הצידה"**, כאשר רכבה של המנוחה הסתובב, ולבסוף נעמד. מיד אחרי קרות התאונה יצא מרכבו, וניגש להגיש עזרה למנוחה. לדבריו לא הבחין בהתנגשות השניה בין רכבי השברולט והמרצדס.

בית המשפט קמא קבע כי העד מדמון מסר את תיאורם של האירועים **"בצורה בהירה וקוהרנטית שהותירה בי רושם אמין וכפי שחווה בחושי וראה מקרוב בעיניו את האירוע"**, וכי מתיאור הדברים עולה כי העד **"לצערנו, ראה את הנולד וחש בסכנה שהתממשה למול עיניו. למרות שצפר על מנת לעורר את תשומת ליבו של הנאשם, ואף בלם את רכבו, התרחשה התאונה הטראגית מול עיניו"**, וכי גם בחקירתו במשטרה מסר מדמון כי הוא זוכר את התרחשות התאונה בצורה **"חד משמעית"**, ו**"בוודאות"**.

המערער מסר בעדותו (ובהודעתו, ת/5) כי נהג במהירות של 70-75 קמ"ש, ב"קרוז קונטרול", כאשר הכביש היה "כמעט ריק" בכיוון נסיעתו, וכי הבחין ברכבה של המנוחה, **"בחלקיק שניה יוצא מהמסלול שלו"**, ומתנגש בו חזיתית, בלא שעלה בידו למנוע את ההתנגשות. כפי שכבר הוזכר, לא נתן בית המשפט אמון בטענת המערער, ונקבע כי **"איננו אמין, גרסתו בלתי מהימנה ואני דוחה אותה"**. צוין כי המערער טען בחקירתו במשטרה כי לא שם לב לתנועה בנתיב הנגדי, ואולם בעדותו מסר כי מכוניות עברו **"במהירות מטורפת"**. עוד העיד כי הכביש מוכר לו והוא מרבה לנסוע בו לעבודתו, וכי מדובר בכביש מסוכן, אולם למרות האמור העיד כי הפעיל בקרת שיוט אוטומטי במהירות קבועה ואחידה, שלא התאימה לתנאי הכביש, כפי שתיארם, ואף ציין בחקירתו במשטרה כי הדבר התאפשר שכן **"הכביש היה ריק"**. בנוסף התרשם בית המשפט בשלילה מדרך התייחסותו של המערער לעדותו של מדמון שכלל לא הכירו, בכך שטען כי מדובר בעד ש**"בוודאות שהוא שיקר, אני בטוח שהוא שיקר"**, והכתיר את הבוחן, נוכח מסקנתו בדבר סטית רכבו כ- **"... אדון ניוטון חדש, הוא רוצה לשנות את כל חוקי הפיסיקה והמתמטיקה..."**, ואף טען ללא כל סיבה ממשית,



כי הבוחן ניהל חקירה "מגמתית, רשלנית וגזענית";

בעניין זה נקבע בהכרעת הדין כי מדובר "באמירות אומללות וחסרות כל שחר... לא היה מקום להטיל דופי במהימנותו או ביושרו של הבוחן המשטרתי. אם סבור היה הנאשם כי טענות מופרכות שכאלו יביאו לחוף מבטחים- בכך "טמן ראשו בחול" והתעלם מהמציאות הראייתית העומדת כנגדו".

## גזר הדין

בית המשפט סקר את הנסיבות האישיות והמשפחתיות שפורטו בתסקיר שירות המבחן מיום 25.1.21. הנאשם בן 45 אותה עת, נשוי ואב לשני ילדים, עובד כמהנדס תקשורת ומנהל פרויקטים בשגרירות האמריקאית, ומתגורר עם משפחתו בירושלים. הנאשם מסייע להוריו המבוגרים, ואביו סובל מבעיות רפואיות מורכבות. המערער תיאר מצב בריאותי ונפשי ירוד, עקב מחלות רקע שונות, ובכללן בעיות לב. הוא נתון למצבי רוח משתנים, ומסתייע בטיפול ובתרופות; שירות המבחן ציין כי התרשם לאחר פגישתו עם הנאשם ממצבו הרגשי המורכב וממאפיינים פוסט טראומטיים.

המערער חזר בפני שירות המבחן על טענתו כי לא סטה לנתיב נסיעתה של המנוחה, וכי לא היה בכוחו למנוע תאונה. הוא מביע צער על מותה של המנוחה, אולם אינו רואה עצמו כאחראי. מביע תסכול וכעס על התנהלות החקירה וסבור כי תוג כנאשם על רקע מוצאו.

שירות המבחן המליץ נוכח העדר עבר פלילי, ואורח חיים תקין, לשקול אפשרות של הטלת מאסר בעבודות שרות לתקופה ארוכה והטלת צו מבחן למשך שנה לצורך השתתפות בקבוצה טיפולית.

מקורביו של המערער העידו בבית משפט קמא בדבר אופיו הטוב ומסירותו למשפחתו, וצינו כי מצבו הנפשי לאחר התאונה התדרדר, והוא נזקק לטיפול ותרופות. הוגשו מכתבי הערכה ותעודות הסמכה (נ/1), המתארים את פועלו החיובי של המערער, ומסמך רפואי מהמרכז לבריאות הנפש (נ/2), על קיומם של תסמינים פוסט טראומטיים בעקבות התאונה, דיכאון קשה ונטיות אובדניות בעת האחרונה, הקשורות בהליך המשפטי.

בפני בית המשפט קמא הוצגה הצהרתו של אביה של המנוחה, מר דוד ספרא, מיום 8.2.21 שצורף אליו מכתב של מומחה לפסיכיאטריה (ת/1). צוין על ידי האב כי לא היה בכוחו הנפשי להתייצב לדין בבית המשפט. תואר הכאב והצער האופפים את בני המשפחה, נוכח מותה בדמי ימיה, של המנוחה, בתם האהובה וברוכת הכישרונות; צוין כי המערער לא יצר במהלך השנים כל קשר עם המשפחה, ולא הביע צער, למרות שמר ספרא פנה אליו פעמיים בכתובים. בקשתו של האב, המציין כי הוכר בינתיים כנכה על ידי הביטוח הלאומי בשל הנזק הנפשי שנגרם לו עקב האירוע הטראגי, היא לגזור על המערער עונש המשקף את חומרת העבירה, בתוספת פיצוי כספי נוכח הנזק הנפשי שנגרם.

בית המשפט קבע בגזר דינו כי רשלנותו של המערער היא ברף "בינוני עד גבוה". רשלנות זו התבטאה בסטייה מתמשכת מנתיב נסיעתו לאורך מספר שניות וחציית קו הפרדה. אין המדובר ברשלנות רגעית הנובעת מגורם פתאומי ומפתיע שחייב תגובה מהירה, אלא בתוואי דרך מתעקל, והיה על המערער לשמור על עירנות ותשומת לב. המערער הכיר את הדרך, נסע בכביש באופן תדיר והיה מודע לסכנות שבכביש. בתו בת ה-13 של המערער נסעה עמו וישבה בכיסא האחורי ולמרבה המזל לא נפגעה פגיעות פיזיות בתאונה.



בית המשפט קובע כי "העבירות בהן הורשע הנאשם, לצד נסיבות התאונה ורשלנותו של הנאשם במדרג בינוני - גבוה, שהובילה לגרימת מותה של בחורה צעירה כבת 29 וכתוצאה מכך לסבל וכאב שלא יתואר לכל אוהביה, ולפציעתם של מעורבים נוספים בתאונה, מחייבים מענה עונשי ראוי הולם את חומרת המעשה."

לאחר סקירת הפסיקה במקרים דומים של סטיה מנתיב נסיעה, ובנסיבות הרשלנות ותוצאתה, נקבע כי "מתחם העונש ההולם ינוע במנעד של מאסר בפועל של 10 חודשים ועד ל- 20 חודשים ופסילה בפועל של רישיון הנהיגה בין 10 שנים ל- 15 שנים, מאסר מותנה ופיצוי למשפחת המנוח". עוד צוין כי אין מקום לדון את המערער לעבודות שירות, וכי במקרים אחרים בהם הוטלו עונשים מקלים, "מדובר במקרים החורגים מהכלל שהתווה בית המשפט העליון, ובנסיבות חריגות מאד של המעשה או העושה. כאשר רף הרשלנות הוא רף בינוני גבוה, אין צידוק ממשי לגזור ענישה של מאסר בדרך של עבודות שירות".

לצורך קביעת העונש בתוך המתחם, צוינו נסיבותיו המשפחתיות ותפקודו התקין של המערער, מצבו הנפשי שהתדרדר בעקבות התאונה, ועברו התעבורתי הלא מכביד. בית המשפט קבע כי "ניהול המשפט לא יזקף לחובת הנאשם, עם זאת הוא אינו זכאי ליהנות "מהנחת ההודיה", המוענקת לנאשם המודה באשמתו, מקבל אחריות על מעשיו בהזדמנות הראשונה, חוסך זמן שיפוטי, ולעיתים כאב וסבל רב ממשפחות הנפגעים. עוד חזר וציין בית המשפט כי "טענות הנאשם ותחושותיו כי נוהלה כנגדו חקירה מגמתית והוגש כנגדו כתב אישום משיקולים זרים, חסרות בסיס ושחר, וחבל שנשמעו בבית המשפט. אין עליו אלא להלין על עצמו בלבד, כי רק רשלנותו, היא זו ואין מלבדה, אשר הובילה אותו לספסל הנאשמים".

### הטענות בערעור

ב"כ המערער טען כי לא היה מקום להסתמך על חוות דעתו של בוחן התאונה, מר כרמל, לפיה נקודת האימפקט של ההתנגשות הראשונה היה במיקומו של החרץ ד', ולהעדיפה על פני חוות דעתו של מומחה ההגנה, לפיה לא סביר כי ההתנגשות השניה לא תותיר סימנים על הכביש, וכי מקור החרץ ד' הוא בהתנגשות הראשונה. נטען כי הבוחן העיד כי אינו יודע איזה חלק של הרכב גרם להיווצרות חריץ ד', בעוד שבסקיצה שערך במקום התאונה, ת/8, ציין בניגוד לכך, כי החרץ נגרם מהמנוע של השברולט שקרס לכביש. חוסר הבהירות לגבי מנגנון ההתנגשות וזיהוי הרכב שגרם להיחרצות על הכביש, "שומט את קביעתו שהחרץ נוצר במהלך ההתנגשות הראשונה". בנסיבות אלה, יש להעדיף את חוות דעת מומחה ההגנה כי ההתנגשות השניה אירעה במיקומו של חריץ ד', שאליו הגיע השברולט לאחר ההתנגשות הראשונה. בקביעה זו תומכים מיקומם של מכלול הגלגל הקדמי השמאלי שנמצא בשול הימני, 22 מ' לפני חריץ ד', והפגוש הקדמי של השברולט שנזרק מעבר למעקה הבטיחות מצד ימין, המצביעים על כך שההתנגשות הראשונה אירעה בנתיב הימני, כיוון נסיעת השברולט. הימצאות חריצים באספלט לפני המקום בו נמצא הגלגל השמאלי, מצביעה אף היא כי ההתנגשות אירעה לפני אותה חריצה בכביש, שוללת את טענת הבוחן כי הגלגל נזרק מדרום לצפון, ותומכת בעמדת מומחה ההגנה, כי מכלול הגלגל התנתק ברגע ההתנגשות הראשונה, ולא במהלך סחרור השברולט; צוין כי לא נערכו על ידי בוחן התאונה כל חישובים הקשורים במשקל הגלגל, רגע ההינתקות, ונתוני סיבוב הרכב המאפשרים להגיע למסקנה כי הגלגל התנתק רק לאחר האימפקט בחריץ ד'. התעלמותו של הבוחן מהימצאות הגלגל והפגוש בצד ימין, והיעדר כל התייחסות בתרשים שערך למיקומו של הפגוש, מצביעים על כך שהבוחן "ננעל" על התזה שקבע בעניין מיקום התאונה בנתיב השמאלי, ולא ערך מלוא הבדיקות הנדרשות, ובכלל זה לא בדק אפשרות קיומם של "סימנים חשובים נוספים", שהיו יכולים להצביע על מיקום ההתנגשות הראשונה. בעניין זה מציין ב"כ המערער כי הבוחן קבע



בחוות דעתו כי "ייתכן" שהמערער נרדם, עובר לתאונה, בלא שיש להנחה זו ביטוי נוכח קיומה של עקומה שמאלה בכיוון הנסיעה, ובכוח הצנטרופוגלי המושך ימינה, ולא שמאלה לנתיב הנגדי. עוד נטען כי בוחן המשיבה לא בדק את מהות השברים שהתפזרו על הכביש בנקודת האימפקט בחריץ ד', וכי ייתכן שמדובר בשברים שמקורם במרצדס ולא בדייהטסו.

באשר לעדותו של מדמון, נטען כי חקירתו במשטרה "לקתה בחסר"; לא צוין מקום עמידתו באירוע, המרחק שהיה בינו לבין רכב המערער ויש להתייחס לעדותו "בזהירות רבה". בעדותו לא תיאר כלל מדמון את ההתנגשות השניה, ולא ברור כיצד לא הבחין בה; עדותו היתה "מתפתחת", ונמסר בה כי הדייהטסו הסתובב במקום עד מקום עצירתו הסופית באופן שאינו עולה מראיות המשיבה. בנוסף נטען כי מעדותו של מדמון עלה לכאורה, כי ההתנגשות הראשונה היתה "בחזית מלאה", נוכח כך שרכבו של המערער היה "מצוי כל כולו" בנתיב השמאלי, בעוד שבפועל מדובר בהתנגשות בכנף השמאלית הקדמית של כלי הרכב.

עדותו של מדמון עומדת אף בסתירה לעדותו של רסמי גואלי לפיה רכבה של המנוחה סטה שמאלה, וזאת בניגוד מוחלט לעדותו של מדמון כי רכבה סטה ימינה. עדות רסמי בדבר עומס כלי הרכב שנעו בנתיב תנועתו עומדת אף היא בסתירה לעדותו של מדמון בדבר סטייה של 150 מטר נוכח כך שרכבו של המערער לא פגע בכלי רכב אחרים, לפני שפגע ברכבה של המנוחה. עוד נטען כי רסמי לא מסר תשובה נחרצת בהודעתו במשטרה אם רכבה של המנוחה עבר את "הקו הלבן".

ב"כ המערער טען לקיומם של מחדלי החקירה, שפגעו "אנושות" בהגנת המערער: אי בדיקת צמיגי רכבה של המנוחה, חרף כך שהצמיג הקדמי השמאלי של הרכב היה מחוסר אוויר, באופן שהיה עשוי להצביע על כשל בצמיג שאולי גרם לסטיית רכבה; אי בדיקת מצלמות בכביש, אלא בחלוף כחודש ימים, כאשר הוברר כי הצילומים נשמרים רק למשך 14 ימים; אי עריכת בדיקה מקיפה בקשר לשמועה שהגיעה לסגן רבש"צ הישוב עופרים, עליה העיד הבוחן, כי התאונה צולמה במצלמת רכב שחלף שנסע במקום, וכי שוטר פלוני נכנס לרכב זה וראה את סרטון התאונה; אי ביצוע בדיקת סמים/אלכוהול בגופת המנוחה, ואי בדיקת הטלפון הנייד שלה.

להשלמת התמונה, נוסיף, כי בהחלטה שניתנה על ידינו ביום 6.6.2022 דחינו את בקשת ההגנה מיום 23.5.22, להוספת ראיה חדשה - חוות דעת של מומחה, מר רוזנגרטן מ"המכון הפורנזי", מיום 22.3.22. נציין כי הבקשה שהוגשה שנה לאחר הגשת הודעת הערעור, נדחתה מטעמים של סופיות הדיון, גם מנקודת ראותה של משפחת המנוחה; אי מתן כל הנמקה מדוע לא ניתן היה להגיש את חוות הדעת בהליך בבית משפט קמא; ומשלא עלה כי בחוות הדעת, המבוססת על הנחות וחישובים, והיא סותרת בנקודה מסוימת את חוות דעת ההגנה שהוגשה בבית משפט קמא, יש משום סוגיה חדשנית המחייבת החזרת הדיון לבית משפט קמא.

באשר לעונש שהוטל, טען ב"כ המערער כי ניתן להסתפק במאסר קצר לריצוי בעבודות שירות, ולאמץ את המלצת שירות המבחן; נטען כי מתחם העונש שנקבע על ידי בית המשפט מחמיר מדי. רף הרשלנות שנקבע מוטעה, ומדובר ברשלנות ברף נמוך, ויש לקבוע לפיכך, מתחם ענישה שבבסיסו מאסר קצר בעבודות שירות, ועד 8 חודשי מאסר בפועל, וכי במקרים דומים שנדונו בפסיקה הוטלו עונשים קלים יותר.

נטען כי המערער הביע צער על אבדן חיי המנוחה, ואף העביר באמצעות בית המשפט קמא (בישיבת הטיעונים לעונש



ביום 21.2.21), פניה למשפחת המנוחה (נ/3), בה הוא מביע תנחומים, בלא שניסה להמעיט מהתוצאה הקשה של התאונה. נטען כי היה מקום להתחשבות רבה יותר בנסיבותיו האישיות של המערער הלוקה בלחץ דם גבוה, בעיות לבביות, ופריצת דיסק. בדיון בפנינו הוצג תיעוד רפואי הנוגע בעיקרו למחלת לב איסכמית, בעיות אורטופדיות ומצבו הנפשי של המערער כפי שכבר תואר. בעניין זה נטען, כי המערער מקבל מאז התאונה טיפול תרופתי באמצעות פסיכיאטר, ועונש מאסר בפועל עלול לפגוע במצב הרפואי והנפשי, והמערער מביע מחשבות אובדניות במקרה שיוטל מאסר בפועל, וכי אף אשת המערער לוקה בדיכאון. הטלת מאסר בפועל עלולה לגרום פגיעה נוספת בבני משפחתו של המערער, ולהפסקת עבודתו בשגרירות. עוד נטען כי לא ניתן לזקוף את ניהול התיק לחובת המערער, ועלו טענות שהיו עשויות להטיל ספק סביר ביחס לאשמתו.

ב"כ המשיבה טוען מנגד, כי לא בכדי ביקש ב"כ המערער להגיש חוות דעת נוספת בשלב הערעור, הסותרת את הממצאים העובדתיים שנקבעו על ידי מומחה ההגנה, שהסכים כי נקודת האימפקט בחריץ ד' קשורה לתאונה. בית המשפט ביסס את הכרעת הדין גם על ממצאי מהימנות, ודי בעדותו של עד הראיה כדי לקבוע את סטיית רכבו של המערער. נטען, כי אין לקבל את הטענה בדבר מחדלי חקירה, ודי בתשתית שהוצגה כדי לבסס הרשעה, ולא קיימת חובה להציג את הראיה המכסימלית.

המשיבה טוענת כי אין מקום להתערב גם בעונש שהוטל. פסקי הדין שהוצגו על ידי ההגנה, בהם הוטלו עונשים קלים יותר, עוסקים ב"רשלנות רגעית או רשלנות תורמת", ובנאשמים שאף קיבלו עליהם אחריות, שלא בדומה למערער, ורשלנותו של המערער היא "לכל הפחות בינונית".

## דין

טענות ההגנה ביחס להרשעה, מתייחסות בעיקרן לממצאים עובדתיים שנקבעו על ידי בית המשפט קמא, לאחר הערכת מהימנותם של עדים והכרעה בין עדויות מומחים, ובעניין זה, אין בידינו אלא לחזור על מושכלת יסוד שלאורה תיבחן מסקנותיה של הערכאה הדיונית, ולפיה -

**"התערבות בממצאי מהימנות תתאפשר אך ורק במקרים חריגים, בהתקיים נסיבות מיוחדות המצדיקות התערבות זו, או כאשר הקביעות העובדתיות שנתקבלו על ידי הערכאה הדיונית אינן מתקבלות על הדעת (ראו, לדוגמה ע"פ 3071/01 פלונית נ' מדינת ישראל, ניתן ביום 16.11.06, פסקה 14). (דברים אלה אמורים גם כאשר מדובר בהכרעה בין עדויות מומחים המצויים במחלוקת מקצועית ביניהם (ע"פ 6131/01 מדינת ישראל נ. פרבשטיין פ"ד נו(2) 24, פסקה 9, והאסמכתאות שם)."** (עפ 1242/06 ניסים צור נ' מדינת ישראל, פ"ד סב(2) 271, פסקה 17).

(עוד ראו בעניין זה: רעפ 2394/15 ניסים כהן נ' מדינת ישראל, פסקה 13, 21.4.2015; רעפ 449/15 קאיד אבו קוידר נ' מדינת ישראל, פסקה 9, 21.1.2015).



הקביעה כי המערער סטה לעבר נתיב נסיעתה של המנוחה ופגע ברכבה, מתבססת כפי שפורט, על שני נדבכים מרכזיים - חוות דעת הבוחן לעניין מיקום התנגשות הראשונה בתוך נתיב נסיעתה של המנוחה, תוך העדפתה על פני חוות דעתו של מומחה ההגנה, ועדותו של מדמון שהיה עד ראייה לתאונה.

לא מצאנו מקום להתערב במסקנת בית משפט קמא לפיה ניתן להסתמך על חוות דעתו של הבוחן ולהעדיפה על פני זו של מומחה ההגנה.

לחוות דעתו של הבוחן, כמי שנכח ובחן ממצאים בזירת התאונה זמן קצר לאחר התרחשותה, קיימת יתרון "מובנה" על פני חוות דעתו של מומחה ההגנה שלא בחן את הממצאים מכלי ראשון. בפני בית המשפט נפרסו הבדיקות השונות שערך הבוחן שעמדו בבסיס חוות דעתו; הבוחן עמד בחקירה נגדית ממושכת ומסר בה הסברים מפורטים. בית המשפט התרשם בצורה חיובית מאד ממתינות עדותו ומאמינותו המקצועית, ונמתחה ביקורת על טיב חוות דעתו של מומחה ההגנה. בית המשפט אף עמד בפסק דינו על ההתעלמות הבלתי מובנת של מומחה ההגנה מעדותו של מדמון, ומנגד, על הסתמכותו על עדותו של נהג המרצדס בדבר עומס התנועה גם כשעמדה בניגוד לעדות המערער.

קביעת הבוחן כי חריץ ד' הנמצא במרחק של 1.4 מ' מקו ההפרדה, נוצר בהתנגשות הראשונה "ממקמת" את רכבו של המערער בתוך הנתיב הנגדי, בו נע רכבה של המנוחה. הבוחן לא יכול היה אומנם לקבוע מאיזה חלק של הרכב נגרם חריץ זה, אולם קביעתו כי האימפקט אירע בנתיב נסיעת המנוחה מתבססת על התרשמותו כי החריץ נגרם עקב התנגשות בעוצמה, ומשתלבת עם מסלול השברים המצוי על נתיב נסיעתה של המנוחה עד מקום עצירת רכבי הדייהטסו והמרצדס.

טענתו הנגדית של מומחה ההגנה העולה מסעיף 51 לחוות דעתו כי "**אין כל ממצא שיכול להעיד**" היכן התרחשה ההתנגשות הראשונה, אין בה כדי לסתור את קביעת הבוחן בעניין זה. למעשה, אין מומחה ההגנה שולל את האפשרות כי רכבו של המערער יצר את חריץ ד', ואולם טענת המומחה כי החריץ נוצר בהתנגשות השניה, אינה מציגה כל תיזה ממשית כיצד נוצר חריץ ד' למעט העלאת הנחה אפשרית, ובלתי מבוססת, כי נוצר מחישוק הגלגל הימני קדמי של השברולט שנגרר על ידי רכב המרצדס. מומחה ההגנה, המשער כי ההתנגשות הראשונה התרחשה בתוך נתיב נסיעתו של המערער, סמוך לאיזור הימצאו של הגלגל השמאלי, כ- 22 מ' צפונית לחריץ ד', לא סיפק כל הסבר ממשי, מדוע לא התגלו בנתיבו של המערער, שברים כלשהם מרכבה של המנוחה שספג פגיעות קשות מאד בתאונה החזיתית; המומחה טען ראשונה בעדותו, כי הבחין בשבר כלשהו בצילום מוגדל, ואולם לא הוצגו על ידו כל תצלום או ראייה אחרת בעניין זה. טענת מומחה ההגנה כי השברים בנתיב נסיעתה של המנוחה, קשורים רק ברכב המרצדס, מוקשית על פניה, שעה שמומחה ההגנה לא בחן את השברים במקום התאונה, והיא סותרת את הממצאים בדוח הבוחן. טענה זו אף אינה מתיישבת עם היעדר ממצא בדבר הימצאות שברים בנתיבו של המערער, בסמיכות למקום עצירת רכבה של המנוחה בשולי הדרך, לאחר התאונה הראשונה. טענתו הנוספת של מומחה ההגנה בדבר מיקומם של הגלגל השמאלי ושל הפגוש, עקב ניתוקם מגוף השברולט בהתנגשות הראשונה - ונעיר, כי אין ודאות כי הפגוש נותק בהתנגשות הראשונה - אינה מסייעת להפרכת חוות דעתו של הבוחן. אין חולק לפי עמדת מומחה ההגנה, כי ניתוק הגלגל והפגוש, הינו תוצאה של ההתנגשות הראשונה שגרמה לנזקים קשים לכלי הרכב. לא היתה מחלוקת כי עקב התנגשות העוצמתית הגיע רכבה של המנוחה לשולי הדרך והסתובב תוך פגיעה במעקה הבטיחות; בדומה, נוצר סחרור לרכבו של המערער, עליו העיד



גם המערער בעדותו. בנסיבות אלה, הנחת הבוחן כי חלקי רכב אלה, הגלגל והפגוש, הוטחו מאיזור האימפקט הראשון למקום בו נמצאו, הינה הנחה סבירה בנסיבות, והעובדה כי הפגוש נחת, "עף", מעבר למעקה הבטיחות תומכת בהנחה זו.

עדויות של **מדמון** בדבר סטיית רכבו של המערער לעבר נתיב נסיעת רכבה של המנוחה, וגרימת התאונה בנתיבה, מהווה נדבך ראיתי עצמאי, העומד על רגליו שלו, אף אם לא נדרשים לחוות דעת הבוחן. בית המשפט נתן מלוא המשקל לעדותו של מדמון, וקבע כי העד תיאר את נסיבות התרחשותה של התאונה "**בצורה בהירה וקוהרנטית שהותירה...רושם אמין וכפי שחוזה בחושי וראה מקרוב בעיניו את האירוע**".

לא ראינו מקום להסתייג גם מקביעה זו המתבססת על תוכנם של הדברים שמסר העד, ובחינה בלתי אמצעית של העדות על ידי הערכאה הדיונית.

כפי שנקבע על ידי בית המשפט מדובר בעד ניטרלי לכל הדעות, שלא הכיר קודם לכן איש מהמערבים בתאונה, ואשר מסר את הודעתו (ת/27) שהוצגה בבית משפט קמא, בעת שנחקר עוד במקום התאונה. העד מסר כי נהג ברכבו בו ישב בנו הקטין, בכיוון נסיעת המערער, במרחק של מספר מטרים מאחורי הרכב. העד תיאר כי הבחין כי רכבו של המערער סוטה מנתיב הנסיעה לעבר נתיב הנסיעה הנגדי, בנסיעה עקבית ואיטית ("**לאט לאט סוטה מהנתיב**"), לאורך של כ-150 מ', והתעורר בו הרושם כי הנהג "**כאילו הוא נרדם או מאבד קשב**". העד תיאר את ניסיונו הנואש למנוע תאונה צפויה, בכך שהפעיל את הצופר ברכבו כדי להסב תשומת לב, והאט את מהירות נסיעתו כדי לפנות מקום לרכב הנע בנתיב הנגדי אם זה ינסה למלט עצמו מפגיעת רכבו של המערער. העד הבחין בהתנגשות בין רכבו של המערער לרכבה של המנוחה, ומסר בעדותו כי "**הרכב השחור השברולט הפוגע עף הצידה, הרכב הירוק עשה כמה סיבובים ונעמד**", וכן מסר פרטים נוספים בעניין מקום עמידתם הסופי של 2 כלי הרכב. עוד ציין בת/27 כי עובר להתנגשות הבחין כי רכבה של המנוחה "**ניסה להתחמק ימינה שלו אבל ללא הצלחה**". העד תיאר בעדותו את ה"**חווייה הנוראית**" שחוזה בעקבות התאונה, ומסר כי ניגש למנוחה בעודה "מפרפרת", ואף ניסה לעזור למערער, וביקשו שלא יזוז ממקומו כי הדבר עלול לסכנו (עדויות, ע' 12).

אין מקום לקבל טענות ב"כ המערער כי יש לבחון את דבריו של מדמון בזירות שכן העד לא מסר בעדותו שראה את ההתנגשות השניה, וכי עדותו אינה עולה בקנה אחד עם ראיות אחרות שהציגה המשיבה בבית משפט קמא.

העד אישר אומנם בעדותו כי "**אינו זוכר כל כך**" את ההתנגשות הנוספת, אולם ציין, כי "**אולי היה משהו אחרי זה שפגעו ברכב הירוק אח"כ, תאונת שרשרת כזאת...**", ומסר כי בלם מיד את רכבו ופנה לטפל בפצועים. עדותו של העד אינה עדות "שגרתית"; מופיע בה תיאור מפורט של מהלך סטייתו של רכבו של המערער עד ההתנגשות הראשונה, וגם אם הפרטים הקשורים בהתנגשות השניה, המשנית, שלא הביאה לפגיעות בנפש, נמחו חלקית מזכרונו, אולי גם בשל כך שמעייניו היו נתונים לטיפול בנפגעים, ובכללם במערער, אין בכך כדי להעיב על אמינות התיאור, כפי שהתרשם בית המשפט קמא, ושותפים אנו גם לתחושה הקשה המתעוררת נוכח הטחת האשמה על ידי המערער כי העד מסר נגדו, במפגיע, עדות שקר.



ב"כ המערער טען בנוסף אין בסיס ראייתי לדברי העד כי רכבה של המנוחה "הסתובב" במקום, ואולם אין בטענה זו ממש, שכן אין חולק כי בעקבות ההתנגשות הראשונה, הרכב נדחף לעבר שולי הדרך הימניים כיוון נסיעתו, והסתובב כשפניו מופנות מערבה, וחלקו האחורי צמוד למעקה הבטיחות.

ב"כ המערער טוען בנוסף, כי תיאורו של מדמון מוביל למסקנה כי רכבו של המערער נמצא "כול כולו בנתיב הנגדי", לאחר הסטייה, באופן שתיווצר התנגשות "חזיתית מלאה" בין השברולט לדייהטסו, שאינה תואמת את נזקי ההתנגשות שנגרמו לשני כלי הרכב. נוכח עומס התנועה עליו העיד נהג המרצדס, וסטייה לאורך של 150 מ', הרי שלא סביר בנוסף, כי לא אירעה התנגשות בין השברולט עם רכב שנע לפני רכבה של המנוחה.

אין לקבל טענה זו. מדמון מסר בעדותו כי אינו יודע אם ההתנגשות היתה "חזית מלאה או חזית חלקית. מה שכן אני יוכל להגיד שזה היה בנתיב הנגדי שבו נסע הרכב הירוק". לדברי העד, הסטייה לעבר נתיב נסיעת המנוחה היתה איטית ביותר, ולא עלה מעדותו כי המערער נסע במהלך כל הסטייה על נתיב הנסיעה הנגדי, והעד אף לא נשאל על כך בחקירתו.

עוד ראוי לציין, כי הבוחן, שנשאל על כך, העיד כי "עומס" התנועה הוא מושג יחסי, וניתן להעלות השערות שונות בדבר "רווחים של כמה עשרות מטרים לרכב בטור מכוניות גדול", שימנעו פגיעה במספר כלי רכב, ואף קיימת אפשרות כי נהג אחר ש"רואה שרכב סוטה אליו הוא ישים גז ויברח ממנו, מה שאולי הנהגת לא הספיקה לעשות". (עדותיו, ע' 61 לפרוטוקול).

טענת ההגנה כי דבריו של מדמון כי המנוחה ניסתה להסיט רכבה ימינה, אינם מתיישבים עם עדותו של נהג המרצדס, כי ראה את רכבהסוטה לצד שמאל, אינה נותנת ביטוי לכך שרסמי אמר בעדותו כי לא הבחין כלל בהתנגשות בין רכבו של המערער לבין רכבה של המנוחה, ומשכך לא נשללת אפשרות של ניסיון "בריחה" ימינה, עובר להתנגשות ממש.

בנסיבות אלה, הרי שלא ראינו מקום להתערב בקביעת בית משפט קמא שהעדיף עדותו של מדמון על פני עדותו המכחישה של המערער, שלא זכתה לאמון.

טענת המערער באשר למחדלי חקירה נדחתה על ידי בית משפט קמא, ואף בקביעה זו לא ראינו מקום להתערב.

כידוע "בכל מחדל חקירתי ובכל ראייה חסרה טמון פוטנציאל לפגיעה ביכולת הנאשם להתגונן. ואולם, איננו רשאים להניח, ואף איננו מניחים, כי לו מוצו כל כיווני החקירה או לו היו מומצאות הראיות הנוספות היה בכך כדי לפעול לטובת הנאשם דווקא. הנחה שכזו הייתה פוגעת פגיעה אנושה בחקר האמת. תחת זאת, בוחנים אנו שני מישורים. האחד, הוא המישור הראייתי. במישור זה משקללים אנו את הראיות והמחדלים תוך שאנו מסיקים האם הוכחה אשמתו של הנאשם מעבר לספק סביר. השני, עומד מעל לשאלות הראייתיות שבתיק ובמסגרתו שואלים אנו אם זכה הנאשם להליך הוגן..." (עפ' 2842/10 נוי קלדרון נ' מדינת ישראל 23.1.12, פסקה 22).

באשר לטענה בדבר קיומם של מחדלי חקירה הקשורים באי בדיקה "בזמן אמת" של מצלמת האבטחה בצומת, ועריכת



בירור מקיף אם התאונה צולמה על ידי מאן דהוא מרכב חולף, הרי שלא עלה בידי ההגנה להראות כיצד נפגעה מכך הגנתו של המערער, ואם היה בראיות אלה כדי לסייע לו. כך או כך, הרי שמעדות הבוחן עלה, כי נקט בפעולות חקירה סבירות למיצוי החקירה בעניין זה; הבוחן פנה אומנם באיחור לבירור האפשרות כי המצלמה בצומת רחלים תיעדה את התאונה, ואולם עלה כי סרטון המצלמה לא נשמר, עובדה שלא היתה בידיעתו של הבוחן, וכי איזור התאונה אינו מכוסה ממילא, על ידי המצלמה, וההגנה לא המציאה כל ראיה לסתור; עוד עלה כי הבוחן פנה למספר שוטרים כדי לבדוק את מקור השמועה, שלא הוכחה, בדבר צילום התאונה, ומשכך פעל בשקידה ראויה.

מעדות הבוחן עלה כי לא ערך בדיקה לצמיג רכבה של המנוחה, לא בוצעה בדיקת סמים או אלקוהול, ולא נבדק הטלפון של המנוחה, נוכח ההסתמנות בחקירה כי רכבה של המנוחה לא סטה מנתיבו; מדובר בשיקולים הקשורים בצרכי החקירה, ולא ניתן לייחס לבוחן הימנעות מעריכת הבדיקות בשל שיקולים זרים או בשל רשלנות. נוסף על כך, כי לא עלתה כל אינדיקציה לשימוש בסמים או אלקוהול מהתיעוד הרפואי הנוגע למנוחה, וגם דרך נהיגתה של המנוחה, עליה העיד נהג המרצדס לא הצביעה על חריגה כלשהי עד רגע התאונה; נוסף, כי ניתן היה לבדוק אם נעשה שימוש בטלפון הנייד בזמן התאונה, באמצעות חברת הסלולר, ואף לדרוש את בדיקת הגלגל, ואולם ההגנה לא עשתה דבר בעניין זה. לבסוף יצוין כי בית משפט קמא אף נימק כראוי את היעדר הרלוונטיות המעשית לעריכת ניסוי שדה הראיה בנסיעה על הכביש דווקא, ואין מקום לקביעה כי עולה מחדל חקירתי בניסוי שנערך משולי הכביש.

בנסיבות אלה, ולנוכח התשתית הראייתית העומדת כנגד המערער, אין בטענה בדבר מחדלי החקירה כדי לסייע למערער.

משהוכח כי רכבו של המערער סטה לנתיב הנגדי, תוך חציית קו הפרדה רצוף, עולה חזקה על קיומה של רשלנות ממשית שהיה ניתן בידי המערער להפריכה, בהבאת ראיות בדבר נסיבות הסטיה (רע"פ 1713/93 **בוקובזה נ' מדינת ישראל**, (7.6.1993)); ואולם משטענת המערער כי האשמה נופלת על דרך נהיגתה של המנוחה, לא התקבלה, הרי שאחריותו של המערער לגרימת התאונה הוכחה, והרשעתו מבוססת.

#### באשר לעונש

כפי שנפסק לא אחת **"ערכאת ערעור אינה מתערבת בעונשים שגזרה הערכאה הדיונית אלא במקרים חריגים בהם נפלה טעות מהותית בגזר הדין או במקום שהעונש שהוטל חורג מרמת הענישה המקובלת והראויה בנסיבות דומות (ראו למשל, ע"פ 1945/13 אחמד נ' מדינת ישראל, בפסקה 11 (5.10.2014))"** (ע"פ 6861/16 **פלוני נ. מדינת ישראל**, 15.2.2017).

איננו סבורים כי העונש שהוטל מצדיק התערבות מתקנת של ערכאת הערעור.

לצורך קביעת מתחם העונש ההולם, נבחנת הפגיעה בערכים המוגנים שבראשם ערך קדושת החיים, השמירה על שלום הציבור והצורך בהבטחת תנועה בטוחה בכבישים.

באשר לקביעת גדרי המתחם יש להיעזר בשלושת הכללים שקבעה הפסיקה המושרשת:

**"האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה. השני, בדרך-כלל הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל**



**כבעירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם ע"י אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות** [ע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.2009)].

ונדגיש, הצורך בגזירת עונש מאסר ממשי הינו פועל המתחייב מנהיגה רשלנית ברף משמעותי, שתוצאתה כבעינינו, קיפוח חייה של אישה צעירה שכל חייה היו לפניה, אליו נלווית גם פגיעה קשה וממושכת בכל בני משפחתה ומקורביה, כפי שעלה מפנייתו של מר ספרא, אביה של בשמת ז"ל.

עמד על כך כב' השופט אלרון באחד מפסקי הדין שניתנו בשנה האחרונה:

**"בית משפט זה שב וציין את החומרה שבקיפוח חיי אדם כתוצאה מנהיגה רשלנית, וקבע כי על הגורם למותו של אחר לתת את הדין על מעשיו, וזאת בדרך של מאסר מאחורי סורג ובריח. אמנם מציאות זו אינה קלה, אך היא הכרחית להרתעת נהגים מפני נהיגה רשלנית, וחיונית למיגור תאונות הדרכים בישראל (רע"פ 3575/19 תבור נ' מדינת ישראל, פסקה 14 (30.6.2019))." (רעפ 4930/21 דנית קורן נ' מדינת ישראל, 4.8.21).**

בחנית רף הרשלנות העולה מנהיגת המערער, כמרכיב ראשון במעלה לצורך קביעת מתחם העונש, אינה מותירה ספקות כי מדובר ברשלנות המצויה ברף חומרה בינוני לפחות. סטיה מנתיב נסיעה במהירות של כ- 75 קמ"ש, לעבר רכב הנע בשלווה בנתיב הנגדי, תוך חציית קו הפרדה רצוף, אינה מותירה סיכוי רב להיחלץ מפגיעה קשה ואנושה, במקרה של התנגשות. למערער פתרונים מה מנע בעדו לנסוע היישר בנתיב נסיעתו, אולם שעה שלא סיפק כל הסבר לפשר הסטיה למרחק של עשרות מטרים לעבר הנתיב הנגדי בלא שהיה ער לסכנה הנשקפת ולא ניסה למנעה, הרי שהרשלנות היא חדה וברורה.

בית המשפט קבע מתחם עונש שבין 10 עד 20 חודשי מאסר, והגם שנטען על ידי ההגנה כי מדובר במתחם ענישה מחמיר, הרי שבעונש שהוטל בגדרי המתחם, אין חומרה מובהקת נוכח חומרת הרשלנות ותוצאות התאונה. גם סקירת הפסיקה במקרים דומים של גרימת תאונה לאחר סטיה מנתיב נסיעה, מעלה כי מוטלים עונשי מאסר בפועל לתקופות של 10 עד 13 חודשי מאסר (והשוו: רע"פ 1394-22 ג'מל אלבנא נ. מדינת ישראל, (28.2.22); רעפ 7505/21 טל גויחמן נ' מדינת ישראל, (11.11.21); רעפ 4930/21 דנית קורן נ' מדינת ישראל, (4.8.21). רעפ 4508/20 יניר אסא נ' מדינת ישראל (14.7.20); רעפ 4074/05 ירון זיני נ' מדינת ישראל (23.5.2005)).

ערים אנו לכך כי מוטלים מעת לעת גם עונשים מתונים יותר, אולם בנסיבות רשלנותו הניכרת של המערער, ומשהמערער טען טענות קשות ומופרכות כנגד עד הראיה והבוחן, הרי שצדק בית משפט קמא בכך שאי קבלת האחריות על ידי המערער, אינה פועלת להקלת מצוקתה של משפחת המנוחה, ולהקלת העונש.

בית המשפט נתן ביטוי נאות בדרך קציבת העונש סמוך לשליש התחתון של המתחם, לנסיבות האישיות והמשפחתיות, כמו גם לנסיבות הרפואיות והנפשיות שהוצגו. נציין כי אין חולקין כי המערער הינו אדם פעיל ונורמטיבי, ומאסרו יקשה מאד עליו ועל משפחתו, ואולם אין בקשיי הענישה המתלווים לעבירות אלה, כדי לבטל צורכי הענישה שצוינו. בבעיות הרפואיות שהוצגו אין אומנם כדי להקל על השהיה בכלא, ואולם חזקה על שב"ס כי בתהליך מיונו של המערער תינתן הדעת לבעיות הרפואיות ולצרכי הטיפול.

נוכח כל האמור לעיל, אציע לחברי לדחות את הערער על שני חלקיו.

עמוד 15



יורם צלקובניק, שופט עמית

#### השופט ארד-אילון:

אני מסכים לאמור בפסק-דינו המפורט של השופט צלקובניק.

דרור ארד-אילון, שופט

#### השופטת מרשק-מרום, אב"ד:

אף אני מסכימה עם פסק-דינו המנומק של השופט צלקובניק.

דנה מרשק-מרום, שופטת

#### סוף דבר: הערעור נדחה על כל חלקיו - הן על הכרעת-הדין, הן על גזר-הדין.

המערער יתייצב למאסרו בבימ"ר הדירים ביום 4.9.22 עד השעה 10:00, או על פי החלטת שב"ס, כשברשותו תעודת זהות או דרכון, גזר-הדין של בית-המשפט קמא ופסק-דין זה.

על המערער לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיון מוקדם, עם: מרים חייאבי רכזת מיון מוקדם - 074-7831077 (במקום 08-9787377 בעבר), מירב אבוהצירה רשמת מאסרים נדחים - 074-7831078 (במקום 08-9787336 בעבר), וכן להתעדכן באתר האינטרנט של שב"ס, ברשימת הציוד הראשוני שניתן להביא בעת ההתייצבות.

התנאים שנקבעו לעיכוב ביצוע עונש המאסר יעמדו בתוקפם עד להתייצבות המערער לנשיאת עונשו.

ניתן היום, י"ט תמוז תשפ"ב, 18 יולי 2022, במעמד המערער וב"כ הצדדים.

דרור ארד-אילון, שופט

יורם צלקובניק, שופט עמית

דנה מרשק מרום, שופטת