



עפ"ת 5523/09/16 - וסילה מבארכה נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

עפ"ת 5523-09-16 מבארכה נ' מדינת ישראל
בפני כב' השופט יוסף אלרון, נשיא [אב"ד]
כב' השופט יחיאל ליפשיץ
כב' השופטת אורית וינשטיין
המערערת וסילה מבארכה
נגד המשיבה מדינת ישראל

פסק דין

השופט יחיאל ליפשיץ:

כללי

1. ערעור על פסק דינו של בית המשפט השלום לתעבורה בעכו (כב' השופט אבישי קאופמן) בתיק גמ"ר 6384-11-13, במסגרתו הורשעה המערערת בגרימת מותו של הולך רגל בתאונת דרכים. הערעור הינו הן על הכרעת הדין והן על חומרת העונש.

2. כנגד המערערת, ילידת 1962 ותושבת אבו סנאן, הוגש בתאריך 24.11.13, כתב אישום המייחס לה עבירה של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז - 1977 ולפי סעיפים 40+64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א - 1961. עוד יוחסו למערערת עבירות נלוות אחרות (אי מתן זכות קדימה; מהירות שאינה סבירה; אי האטה) - והכל בהקשר לתאונת דרכים שהתרחשה בתאריך 20.8.12 בנהריה.

על פי הנתען, במועד לעיל בסביבות השעה 09:05, נהגה המערערת ברכב פרטי בשדרות בן צבי בנהריה מכיוון כללי מזרח למערב. מדובר בכביש עירוני דו סטרי, כאשר בכיוון נסיעת המערערת קיים מעגל תנועה ומהירות הנסיעה המותרת הינה 50 קמ"ש. לפני מעגל התנועה, קיים מעבר חציה המתומרר בהתאם ובצמוד למעבר החציה, על המדרכה, מוצב מעקה בטיחות. עוד צוין, כי שדה הראיה לעבר מעבר החציה והמדרכות לידו הינו רחב.

אותה עת, החל המנוח י ג ז"ל, יליד 1923 (להלן: **המנוח**) לחצות את הכביש במעבר החציה מימין לשמאל ובכיוון נסיעת המערערת. בהגיע המערערת אל קרבת מעבר החציה, לא הבחינה בשום שלב, עובר למתואר להלן, במנוח שהחל לחצות את הכביש במעבר החציה ואף הספיק לחצות 2.7 מטר מרוחב הכביש. המערערת לא נתנה למנוח זכות קדימה ופגעה בו עם רכבה. כתוצאה מהתאונה נגרמו למנוח חבלות במוח וכן חבלות נוספות בחזה ובגפיים שגרמו למותו.



3. המחלוקת העיקרית אשר עמדה במוקד ניהול התיק בביהמ"ש קמא, נגעה למיקום הפגיעה במנוח; ובמילים אחרות, האם המערערת פגעה במנוח כאשר חצה את הכביש במעבר החציה, כטענת המשיבה; או שהדבר היה מרחק מה לפני כן, עת חצה את הכביש שלא במעבר חציה ומבין רכבים חונים, כטענת המערערת.

4. ביהמ"ש קמא, לאחר שבחן את הראיות ואת טענות הצדדים, קבע שגרסת המשיבה הוכחה מעבר לכל ספק סביר; היינו, נקבע שהמנוח נפגע עת חצה את הכביש במעבר החציה.

ביהמ"ש קמא נסמך, לצורך קביעתו זו, בין היתר, על גרסת המערערת סמוך לאחר התאונה אז מסרה כי בעת הפגיעה, המנוח חצה את מעבר החציה. גרסה זו אף תועדה בוידאו. בגרסה זו הצביעה המערערת על מיקומו של המנוח בעת הפגיעה בציינה כי זה היה המקום בו הבחינה לראשונה במנוח. עוד הפנה ביהמ"ש קמא להודעות נוספות שמסרה המערערת בהמשך חקירותיה, גם בהן ציינה (לאחר שהתייעצה עם באי כוחה) כי הפגיעה היתה על מעבר החציה. בהמשך, נרחיב אודות אותן גרסאות.

ביהמ"ש קמא דחה את גרסת המערערת, שהועלתה לראשונה רק בחקירתה הנגדית, אז מסרה כי גרסאותיה בפני חוקרי המשטרה לא היו נכונות וזאת משום מצבה הנפשי לאחר התאונה ומשום חששה מהחוקרים. ביהמ"ש קמא ציין כי גרסתה הכבושה לעיל היתה מגמתית, אינה משקפת את האירוע ואינה בעלת היגיון פנימי.

בנוסף, דחה ביהמ"ש קמא את חוות דעת המומחה מטעם ההגנה - העומדת בבסיס טענות המערערת גם כיום, ותמציתה היא שמהירות נסיעת המערערת עובר לתאונה, היתה 40 קמ"ש לפחות. מומחה ההגנה, מר דורון פת, הסיק מהירות זו מכך ששמשות רכב המערערת נופצה כתוצאה מהפגיעה במנוח. על פי אותה חוות דעת, המהירות המינימלית אשר יכולה לגרום לניפוץ שמשה כתוצאה מפגיעה בראשו של הולך רגל, היא 40 קמ"ש.

בהינתן מהירות שכזו, מרחק עצירת הרכב על פי מומחה ההגנה, הינו 21.7 מטרים. מכיוון שאין מחלוקת שרכבה של המערערת נעצר כ-2 מטרים בלבד לאחר מעבר החציה (המרחק של חלקו האחורי של הרכב ממעבר החציה), המסקנה המתבקשת, אליבא למומחה ההגנה, היא שהפגיעה היתה לפני מעבר החציה. לכן, האירוע התרחש במקום - כך נטען לפחות - שהמערערת לא יכולה היתה להבחין במנוח כשהחל לחצות את הכביש, ומשכך - אינה אחראית לתאונה.

ביהמ"ש קמא דחה את הנחות ומסקנות מומחה ההגנה, כפי שנסקרו בתמצית לעיל. בראש ובראשונה נדחתה ההנחה כי מהירות נסיעת הנאשמת לא היתה נמוכה מ-40 קמ"ש.

בהקשר זה, הסתמך ביהמ"ש קמא לא רק על גרסאות המערערת במשטרה אז מסרה כי נהגה במהירות הנמוכה מ-40 קמ"ש, אלא אף על גרסתה בביהמ"ש אז מסרה כי נסעה במהירות של 30 קמ"ש. בעדותה בבית המשפט, מסרה המערערת כי עובר לפגיעה במנוח היא הפחיתה את מהירות נסיעתה משום התקרבותה לכיכר, "הורידה הילוך" להילוך שני (מדובר ברכב עם תיבת הילוכים ידנית) ואף רגלה היתה על דושת הבלם. בית המשפט קמא הפנה לכך כי תיאורה של המערערת, בהקשר זה, תואם את נתוני הדרך, היינו כי אכן היה צורך בהפחתת מהירות הרכב לקראת הכיכר. כן הפנה בית המשפט קמא לכך כי כלל



הנתונים עליהם נסמך מומחה ההגנה (בנוגע למהירות תגובת המערערת והרכב - המשפיעים על זמן ומרחק העצירה הכולל) אינם מבוססים, וזאת לנוכח גרסת המערערת - אף בעדותה בבית המשפט ובכלל זאת בחקירתה החוזרת - כי עובר לפגיעה במנוח כף רגלה לחצה על דושת הבלם וזאת כחלק מהאטת רכבה לקראת מעגל התנועה.

באשר לטענת מומחה ההגנה, כי ניפוץ השמשה אינו יכול להתרחש במהירות של פחות מ 40 קמ"ש, הפנה ביהמ"ש לכך כי בעוד הספרות אליה הפנה המומחה מתייחסת לפגיעה חזיתית רגילה, במקרה דנן השמשה התנפצה בקרבת דופן ימין של הרכב ולכן כיוון הטלתו של הולך רגל עשוי להיות שונה מהמקובל והדבר אף יכול להביא לכך שהחלק בגופו של המנוח שנפגע, לא היה הראש, כמתואר בספרות, אלא דווקא מרפקו של המנוח.

הערעור ועיקר טענות הצדדים

5. המערערת לא השלימה עם תוצאות הכרעת הדין לעיל והוגשה הודעת ערעור מקיפה על ידי בא כוחה - עו"ד ערן בר אור מטעם הסניגוריה הציבורית.

עיקר טענת בא כוחה של המערערת היתה שיש להתעלם מגרסאותיה השונות של מרשתו, שכן גרסאות אלה מייצגות מצב דברים סובייקטיבי ושאינו נכון בהכרח. נטען, שהראיות היחידות אליהן יש להתייחס הן הראיות האובייקטיביות, לשיטתו, ושהינן הראיות והמסקנות שהוצגו בחוות דעתו של מומחה ההגנה.

בנוסף, נטען כי קביעת ביהמ"ש לפיה המערערת נסעה, עובר לתאונה, במהירות של 25 קמ"ש, אינה מבוססת ולו משום העובדה שמרחק העצירה במהירות שכזו, עומד על כ 11 מטרים. מכיוון שרכב המערערת נעצר כ 2 מטרים לאחר מעבר החציה, הדבר מוליך למסקנה כי קביעת מהירות זו על ידי ביהמ"ש היתה שגויה וכן מוליכה למסקנה שהפגיעה במנוח, כאמור לעיל, היתה במרחק משמעותי לפני מעבר החציה. עוד נטען, כי שגה ביהמ"ש קמא בכך שהתעלם מהספרות המקצועית אליה הפנו הצדדים ולפיה ניפוץ שמשת הרכב בצורת "קורי עכביש", כפי שהיה במקרה דנן, יכול להיגרם רק במהירות העולה על 40 קמ"ש.

עוד צוין בהקשר האחרון, כי השערת בית המשפט קמא שהשבר בשמשה לא נגרם מראשו של המנוח אלא מאיבר קשה אחר, כגון המרפק, הינה השערה שהובאה ללא כל ביסוס ראיתי.

6. מנגד, ביקש ב"כ המשיבה לדחות את טענות המערערת ולאמץ את מסקנות בית המשפט קמא. בקצרה, נטען כי מומחה ההגנה התעלם במודע לא רק מגרסת המערערת, עליה חזרה מספר פעמים - הן בנוגע למהירות נסיעתה עובר לפגיעה במנוח והן בנוגע למיקום הפגיעה במנוח, אלא אף התעלם מנתונים ברורים המשליכים באופן ישיר על הנתונים עליהם הסתמך. כך, הפנה ב"כ המשיבה להתעלמותו במפגיע של מומחה ההגנה מגרסת המערערת כי היתה בעיצומו של תהליך בלימת רכבה ועם רגל על בלם הרכב. משכך, זמני התגובה קצרים בהרבה מאלו עליהם בנה מומחה ההגנה את סברותיו.

ב"כ המשיבה הפנה לכך כי התבססותו של בית המשפט קמא, בין היתר, על גרסאות המערערת, שהיו



עקביות ושחלקן ניתנו לאחר שהתייעצה עם באי כוחה, היתה מחויבת המציאות וזאת לנוכח הנתונים האובייקטיביים הדלים באופן יחסי. יחד עם זאת, הפנה ב"כ המשיבה לכך כי תיאורה של המערערת - הן במסגרת חקירותיה עובר להגשת כתב האישום וכן באופן חלקי אף במסגרת עדותה בבית המשפט (וזאת בהקשר למהירות הרכב) - היה מעוגן בנתוני השטח וכן היה עקבי.

עוד הפנה ב"כ המשיבה לכך כי קביעת מומחה ההגנה, לפיה ניפוץ שמשות הקדמית של רכב מראשו של הולך רגל, שנפגע בתאונת דרכים, יכול להיגרם רק במהירות של לפחות 40 קמ"ש, אינה נכונה באופן כללי ובוודאי שלא במקרה דנן. בהקשר זה הפנה ב"כ המשיבה למאמרים שונים מהם עולה כי קיים קושי להגיע למסקנות כאשר בסיס הנתונים אינו מלא - כבמקורנו; שנית, נטען כי כאשר הפגיעה אינה חזיתית, כבמקרה דנן, המסקנות אינן מובהקות כלל וכלל; ושלישית נטען שלא מן הנמנע - כפי שאף נקבע בהכרעת הדין - שהאיבר שפגע בשמשה היה מרפקו של המנוח ולא ראשו.

דין

7. לאחר שעיינתי ובחנתי את כלל טענות הצדדים וכן בחנתי את כלל הראיות ואת ממצאי ומסקנות בית המשפט קמא, הגעתי למסקנה כי דין הערעור להידחות.

לא מצאתי להתערב בקביעותיו של בית המשפט קמא וזאת בשני מישורי ההתייחסות הרלוונטיים - הראשון, קביעת ממצאי עובדה אליהם הגיע בית המשפט קמא על בסיס התרשמותו מהמערערת ומהעדים ולאחר שנבחנו הנתונים שנאספו בזירת התאונה; והשני, דחיית הנתונים והממצאים שהובאו על ידי מומחה ההגנה בחוות דעתו.

8. יש לזכור, כי לאירוע לא היו עדים פרט למערערת. בחינת רכבה של המערערת העלה כי הרכב פגע במנוח באזור הפינה הימנית של הרכב (ר' תמונות 4-5 בלוח התצלומים ת/6). בנוסף, שמשות הרכב הקדמית התנפצה בחלקה הימני תחתון (ר' תמונות 1-3 בת/6). אין מחלוקת, כי שדה הראיה לכיוון מעגל התנועה באופן כללי, ולעבר מעבר החציה בפרט, היה רחב תקין (ר' עדות הבוחן וכן תמונות 7-9 בת/6). על הכביש לא נמצאו סימני בלימה של רכב המערערת. הרכב נמצא כשחלקו הקדמי כ-6 מטרים לאחר מעבר החציה (כ-2 מ' בחלקו האחורי). יתר הנתונים מפורטים בדו"ח הבוחן (ת/15).

כ-15 דקות לאחר האירוע ציין השוטר שהגיע למקום מפני המערערת כי: **"היא נהגה ברכבה בשדרות בן צבי ממזרח למערב ולא שמה לב להולך הרגל שחצה במעבר החציה שלפני הכיכר . . "** (ת/1 דו"ח פעולה של רס"ב חתן). בית המשפט קמא בחר, ובצדק, שלא ליתן משקל של ממש לאמרה זו של המערערת משום שלא הוזרה (עמ' 6 להכרעת הדין).

סמוך לאחר מכן, הגיע בוחן תאונות הדרכים, מר לוי, לזירה, הבהיר למערערת את זכויותיה ותיעד במצלמת וידאו את גרסתה בה הצביעה בזירה על המקומות הרלוונטיים. צפייה בתיעוד הוידאו (ת/7) מעלה כי המערערת הצביעה על מקום הפגיעה (על מעבר החציה) וכן על כיוון חציית המנוח את מעבר החציה. בית המשפט קמא ציין כי השתכנע שחרף התרגשות המערערת סמוך לאחר התאונה, הצבעתה משקפת את מצב הדברים לאשורם. בית המשפט קמא אף התייחס לכלל טענות ב"כ המערערת בהקשר לגרסתה זו. נטען על ידי ב"כ המערערת, כי הבוחן, גם אם בתום לב, "הוביל" את המערערת לעבר מעבר החציה בכך,



לדוגמה, ששאל אותה "איפה הרכב פגע בהולך רגל במעבר חציה".

בית המשפט קמא קבע כי הגם שניתן היה לנקוט משנה זהירות באופן ההתבטאות, הדבר היה זמן קצר (כחצי שעה) לאחר שהמערערת כבר מסרה את גרסתה הראשונית (ת/1) ומטבע הדברים שגרסה זו היתה בפני הבוחן שרק חזר על אותה גרסה. זאת ועוד, עולה כי בהמשך, המערערת היא זו שהובילה, תרתי משמע, את הבוחן לעבר מעבר החציה וכן הצביעה על כיוון הליכתו של המנוח ועל המיקום המדויק בו היה ברגע הפגיעה, והכל כאשר נשאלה שאלות "פתוחות". אוסיף, שגם בבית המשפט קמא וגם בדיון לפנינו, הפנה ב"כ המערערת לאמרת המערערת ממנה ניתן להבין כי לא הבחינה במנוח, אולם הדבר מתקשר באופן ברור לכך שהמערערת לא הבחינה במנוח עובר לפגיעה - גרסה עליה חזרה גם בהמשך הודעותיה; וזוהי בעצם תמצית התרשלותה.

מעבר לגרסתה לעיל, הרחיב בית המשפט קמא אודות גרסאות נוספות שמסרה המערערת, לאחר שהתייעצה עם באי כוחה (ת/9 מיום האירוע בשעה 14:14; ת/10 מתאריך 23.8.12). באותן גרסאות מסרה המערערת - אם באופן מפורש ואם באופן משתמע - כי הפגיעה במנוח היתה על מעבר החציה.

כך, בת/10 מסרה: **"נהגתי במהירות 30 קמ"ש לערך ואני התקרבתי למעבר החציה ורק (כ)שהייתי על מעבר החציה הרגשתי מכה וניפוצ שמשה ואז עצרתי במקום ."** (שורות 7-9). המערערת הוסיפה כי הבחינה במנוח רק ברגע הפגיעה וחזרה על גרסתה כי נסעה במהירות של 30 קמ"ש, בהילוך שני ברכב שתיבת ההילוכים שלו ידנית והכל כדי להאט לקראת כיכר התנועה שלפניה. בית המשפט קמא קבע כי הודעותיה לעיל (ת/9 ו ת/10) תואמות לגרסה שמסרה לבוחן (ת/7), כאשר בשום שלב לא העלתה אפשרות שהפגיעה התרחשה במקום אחר מלבד מעבר החציה.

בניגוד לגרסתה לעיל, מסרה המערערת בעדותה בבית המשפט כי הפגיעה היתה "לפני הכיכר", בלא לציין היכן התרחשה הפגיעה. עוד טענה, לראשונה בחקירה הנגדית, כי את גרסתה, עליה חזרה מספר פעמים, לפיה הפגיעה היתה על מעבר החציה, מסרה משום הפחד מחוקריה. בהקשר זה, קבע בית המשפט כי מדובר בעדות מגמתית, חסרת היגיון פנימי ושהשתנתה לפי צרכי המערערת. עוד הוסיף בית המשפט קמא, כי גרסת המערערת נמסרה בשתי הזדמנויות שונות ולאחר שהתייעצה עם שני עורכי דין שונים הבקיאים בדיני התעבורה. בית המשפט קמא הפנה לכך כי הן בהודעותיה במשטרה והן בחקירתה הנגדית והן בחקירתה החוזרת בבית המשפט, עמדה המערערת כי עובר לפגיעה במנוח היא האטה את מהירות נסיעתה והיתה "עם הרגל על הבלם", בהילוך שני.

למעשה, לא היתה מחלוקת אמיתית בין הצדדים, כי בהינתן מיקום המנוח בעת הפגיעה על מעבר החציה; ובהינתן מהירות רכב המערערת (25-30 קמ"ש), אחריותה ברורה.

אוסיף ונפנה בהקשר זה אף לחישוב שערך בוחן התנועה (תוך שנוסיף שהוא כלל נתונים לטובת המערערת בדמות חישוב זמן תגובה "רגיל", בעוד שהיתה עם "רגל על הבלם"), ולפיו חישוב "לאחור" של הנתונים מעלה כי לו היתה המערערת מתחילה לבלום את רכבה (במהירות של 30 קמ"ש) עת החל המנוח לחצות את הכביש, התאונה היתה נמנעת.

משכך, אני סבור שאין מקום להתערב במסקנת בית המשפט קמא, המבוססת על קביעת ממצאי עובדה



ומהימנות תוך שאלה בוססו ונתמכו בנתונים וביתר הממצאים שהוכחו לפניו. כאמור לעיל, בית המשפט קמא התרשם מהעדים, והכוונה בעיקר למערערת עצמה, וביכר את הגרסאות שמסרה בפני חוקר, מספר פעמים, על פני גרסתה המאוחרת ושהועלתה לראשונה רק בבית המשפט - לפיה אינה יודעת היכן פגעה במנוח. כן דחה בית המשפט קמא את גרסת המערערת כאילו גרסאותיה הקודמות ניתנו משום הפחד שאחז בה מפני חוקר.

כידוע, אין ערכאת הערעור מתערבת בממצאי מהימנות ובקביעות העובדתיות שנקבעו ע"י בית משפט קמא, אלא במקרים חריגים (ר' לדוגמה בהקשר זה האמור בע"פ 8146/09 **אבשלום נ' מ"י**, 9.9.11). המקרה שלפנינו אינו נמנה עם החריגים לכלל זה.

9. דיונו לא יהיה שלם בלא להתייחס לטענת המערערת לפיה ניפוץ שמשת הרכב הקדמית כתוצאה מהפגיעה במנוח יכול להתיישב רק עם פגיעה במהירות של 40 קמ"ש ומעלה. אליבא למומחה ההגנה "חישוב לאחור", במהירות זו, מה היה המיקום בו החל הרכב לבלום כך שיעצר כ 6 מטרים לאחר מעבר החציה, מוביל למסקנה כי הדבר היה לכל הפחות כ 13 מ' לפני מעבר החציה (ר' חו"ד מומחה ההגנה נ/8).

בית המשפט קמא דחה את מסקנות מומחה ההגנה. צוין, כי הנחת המומחה כי זמן התגובה של המערערת הינו זמן תגובה "רגיל" - גם לאחר שהיה מודע לגרסתה החד משמעית כי היתה "עם רגל על הבלם" אינה עומדת במבחני שכל ישר.

עוד הפנה בית המשפט קמא לכך כי "גזירת" מהירות נסיעת רכב מעצם ניפוץ השמשה הקדמית הינה בעייתית. צוין, כי לא ניתן לשלול שהפגיעה היתה מאיבר אחר בגופו של המנוח - המרפק למשל, ולא מראשו. באם המרפק הוא שפגע בשמשה גם אותם מחקרים חלקיים אינם יכולים לבסס מסקנה בדבר מהירות הרכב בעת הפגיעה. בנוסף, הפנה בית המשפט קמא לכך כי המחקרים אליהם הפנו הצדדים, או לפחות חלקם, בחנו פגיעה חזיתית (ולא סמוך לקצה הרכב), בעוד שבמקרה דנן הפגיעה היתה, כאמור, בסמוך לפינה הקדמית ימנית של הרכב. משכך, הן הנחות חוות דעת מומחה ההגנה והן מסקנותיו אינן יכולות לעמוד ואין בהן כדי לסתור את הממצאים שתוארו לעיל ובוססו, בין היתר, על גרסת המערערת עצמה.

עינתי במאמרים שהוגשו על ידי הצדדים ואין אלא להסכים למסקנות בית המשפט קמא. איני יכול להסכים עם הקביעה שכל ניפוץ שמשה קדמית כתוצאה ממגע בין הולך רגל לבין רכב, משמעותו כי הפגיעה היתה במהירות של לפחות 40 קמ"ש. מהמאמרים עולה שאין מדובר כלל וכלל ב"מדע מדויק", וזאת בעיקר משום המשתנים הרבים עד מאוד העשויים להיכלל ב"משוואה", ואלו רק חלקם: גובה חלקו הקדמי של הרכב הפוגע; צורתו; "קשיחותו" (rigidity); גודל מכסה המנוע, צורתו וקשיחותו; גובה הולך הרגל גודלו ומשקלו הכללי; מנח הגוף בעת הפגיעה; הזווית בה פגע הרכב בהולך הרגל; ואחרון - אך לא בסדר החשיבות - המיקום המדויק בו פגע הרכב בהולך הרגל - האם באזור אמצע חזית הרכב, בצדי החזית, או בצד הרכב. כאמור, עולה בבירור כי אין מדובר ב"מדע מדויק" וקיים קושי ממשי לבנות מודל ל"התנהגות" הולך רגל שרכב פוגע בו, ולו בהקשר לפגיעה בשמשה הקדמית.



בהקשר זה, טען ב"כ המערערת כי בית המשפט קמא נפל לכלול טעות כאשר הפנה למחקר שבוצע באוני' האנובר ובקבעו כי באותו מאמר צוין שהממצאים שהובאו בו נכונים רק לפגיעה חזיתית ולא לפגיעות בקצות החזית. נטען, כי הסוגיה שנבחנה באותו מאמר היתה האפשרות לחלץ את מהירות נסיעת הרכב כנגזרת של המרחק אליו הוטל הולך הרגל, ולא מדובר היה במציאת מהירות הרכב על בסיס נזקיו - הנושא שבמוקד עניינו. גם אם יש בידי להסכים לנקודה זו, בהקשר לאותו מאמר, אין בכך כדי להמעיט ממסקנתו הנכונה של בית המשפט קמא. כך, לדוגמה, אפנה, לתקציר מאמר מס' 23 (שהוגש במסגרת אסופת המאמרים ת/17), שם צוין בעמ' 38 ש"ברור שיש לנקוט זהירות בכל מקרה בו נעשה שימוש בנזק לרכב להעלאת הנחה לגבי מהירות הרכב בעת הפגיעה הראשונה בהולך הרכב" ובהמשך צוין כי אחד המחקרים אליהם מתייחס המאמר, בחן רק נזקים אנכיים. בעניינו, כאמור לעיל, נמצאו סימני פגיעה בחלק הקדמי ימני של הרכב ומרבית הנתונים שצוינו לעיל ושיש להתחשב בהם, נותרו לא ברורים. לכן, איני סבור שאותם מאמרים, שדומה שלוקטו ללא יד מכוונת ולא ברור משקלם, יכולים להקים ולו את אותו ספק לו טוענת המערערת. במילים אחרות, חרף קבלת המאמרים לתיק בית המשפט וחרף קבילותו הברורה של הממצא העומד במוקד דיונו - עצם קיומו של השבר בשמשת הרכב, איני סבור כי בוססה, ולו ברמה של ספק סביר, הטענה שכל ניפוצ שכזה, כתוצאה ממגע של הולך רגל בשמשה התרחש במהירות שאינה נמוכה מ- 40 קמ"ש, והדברים מכוונים במיוחד לפגיעת הולך הרגל שלא באמצע חזית הרכב אלא בפינת הרכב. לא בכדי לא הצליח ב"כ המערערת להציג מסקנה או קביעה משפטית כזו בהליך שיפוטי אחר. אפנה בהקשר זה לע"פ 1620/10 מצגורה נ' מ"י, 3.12.13. ההבדלים בין המקרה שלפנינו לבין הסוגיה שנדונה בעניין מצגורה הינם ברורים, אך חרף אותם הבדלים ראוי להפנות לנאמר שם כי: **"על בית המשפט לשמש כשומר סף. עליו לבחון בעין ביקורתית כל ראיה מדעית חדשה המבקשת להיכנס בשערי המשפט הפלילי. בשלב זה, הנטל רובץ על הצד אשר מציג את הראיה. המומחה יצטרך להוכיח את עמדתו לא רק באשר ליישום של הראיה בתיק הפרטני, אלא גם באשר לעצם כשרותה ברמה הכללית. אין להסתפק רק בבדיקה צרה של "מקובלות" הראיה בקרב הקהילה המדעית. יש לבחון את הראיה לעומק, ולפי תוצאות הבחינה להכריע האם מן הראוי לאפשר לה לחצות את הסף. בית המשפט איננו סופר פאסיבי של קולות הקהילה המדעית. עליו להפעיל ביקורת שיפוטית".** בעניינו, הראיה עצמה (השמשה המנופצת ועצם היכולת להסיק מכך מסקנות) הינה קבילה, אך כאמור הטענה הגורפת כי כל ניפוצ שמשה (ללא תלות במיקום הפגיעה ברכב וליתר הפרמטרים שצוינו לעיל) יכול להתרחש רק במהירות של למעלה מ 40 קמ"ש, הינה טענה מוקשית לטעמי. סבורני, כי המערערת לא עמדה בנטל לעיל ומשכך אין בידי לקבל תזה כללית ומרובת פרמטרים שלא התבררה לעומקה, ומבקשת כי נתעלם מגרסת המערערת עצמה, בזמן אמת, כפי שפורטה לעיל.

10. בחלקו השני והחלופי של הערעור טענה המערערת שיש להתערב ברכיב העיקרי של העונש שהושת עליה והוא 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות. בנוסף, נטען כי יש לקצר את תקופת הפסילה של רישיון הנהיגה של 8 שנים.

עובר לגזר הדין הכין שירות המבחן תסקיר בעניינה של המערערת. עולה, כי מדובר ברווקה בת 54 שנים, המתגוררת באבו סנאן ועובדת בתפקיד מנהלת משק במלון. המערערת מפרנסת את עצמה ואת אחותה הנכה המתגוררת עמה. המערערת תיארה את האירוע בו היתה מעורבת כטראומטי ומטלטל והיא גילתה אמפטיה כלפי המנוח ומשפחתו. שירות המבחן התרשם כי מדובר באישה ערכית ומוסרית המייחסת חשיבות עליונה לערך החיים ומתקשה להתמודד עם מעורבותה באירוע בו נגרם אובדן חיים. התאונה השליכה באופן



קשה על מצבה הרגשי, הגם שהיא הצליחה לגייס כוחות, וממשיכה בתפקוד בעבודתה שנחווית עבודה כמשמעותית ותומכת. על רקע האמור לעיל, המליץ שירות המבחן על הטלת של"צ וכן מבחן לתקופה של 12 חודשים.

במסגרת גזר הדין חזר ביהמ"ש קמא על הברור לכל והוא שגזירת עונשם של אנשים נורמטיביים שהיו מעורבים בתאונות דרכים בנסיבות שכאלה, אינה קלה. ביהמ"ש הפנה לנתוני התסקיר ולנתוני המערערת וכן ציין כי חרף כך, מי שגרם לתאונה קטלנית, חייב לתת את הדין על מעשיו ובגין התוצאה שגרם. הדבר נגזר ומתחייב מעקרון הגמול וכך צוין לא פעם בפסיקת ביהמ"ש העליון. לצורך קביעת המתחם, הפנה ביהמ"ש לכך כי רשלנותה של המערערת היתה בכך שנהגה בחוסר תשומת לב רגעית וכי אין מדובר בנהיגה פוזת פרועה או רשלנית לאורך זמן. עם זאת, אין מדובר ברשלנות בדרגה נמוכה שכן המערערת כלל לא שמה לב למנוח עד לפגיעה. עוד הפנה ביהמ"ש קמא לכך כי המנוח חצה במעבר חציה וכן ציין כי נהג המתקרב למעבר חציה חייב בזהירות ובריכוז מוגברים. לכן, נקבע מתחם החל ממספר חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות ועד 8 חודשי מאסר לצד עונש פסילת רישיון לתקופה שבין 6 ל 12 שנים. בתוך המתחם לעיל, קבע ביהמ"ש קמא עונש של 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות, מאסר על תנאי וכן פסילת רישיונה של המערערת לתקופה של 8 שנים וכן פסילה על תנאי תוך שביהמ"ש התחשב בכלל נסיבותיה של המערערת ובכלל זאת עברה התעבורתי הקל.

כאמור, המערערת טענה כי יש להתערב לקולא ברכיבי העונש לעיל. נטען, כי לנוכח נסיבותיה והעובדה כי היא מטפלת באחותה הסובלת מנכות וכן לאור תפקידה כמנהלת משק וחשיבות עבודה זו עבודה כמפרנסת יחידה, היה מקום לאמץ את המלצות שירות המבחן אשר כללו גם אלמנט טיפולי שיקומי בצורת מבחן לתקופה של 12 חודשים.

מנגד, טענה המשיבה שאין מקום להתערב בגזר דינו של בית המשפט קמא - בו נקבע עונש המאסר המינימאלי אותו קבע המחוקק.

11. כידוע, הלכה היא כי ערכאת הערעור אינה מתערבת בחומרת העונש שהשיתה הערכאה הדיונית, למעט במקרים חריגים בהם נפלה טעות בולטת בגזר הדין או שהעונש שנגזר על ידיה חורג באופן קיצוני מרף הענישה הנוהג בנסיבות דומות (ע"פ 3091/08 טרייגר נ' מ"י, 29.1.2009; ע"פ 2062/11 בורדנבה נ' מ"י, 22.7.13).

בענייננו, לא מצאתי כי נפלה טעות בגזר דינו של בית המשפט קמא, או כי הוא חרג באופן כלשהו מרף הענישה הנוהג בנסיבות דומות. אין אלא להסכים לניתוחו של בית משפט קמא אודות טיב רשלנותה של המערערת, אשר מחד, התאפיין בחוסר תשומת לב רגעית (ולא בנהיגה פוזת או רשלנית לאורך זמן) אך בה בעת הפנה לכך כי הדבר היה סמוך למעבר חציה - מקום בו כל נהג חייב בזהירות וריכוז מוגברים. עוד הפנה בית המשפט קמא, ובצדק, לכך כי המערערת הבחינה במנוח רק עם הפגיעה בו. לכן, נקבע כי מדובר ברשלנות גבוהה יחסית. בית המשפט קמא אף נתן דעתו לנתוני התסקיר ולנוכח נתוני המערערת והפנה בקשה לממונה על עבודות שירות לפיה יתחשב האחרון בצרכיה בהיותה מפרנסת יחידה ושל אחותה הנכה. משכך, לא מצאתי כי יש מקום להתערב בגזר דינו של בית המשפט קמא אשר איזן נכונה בין כלל שיקולי הענישה.



12. סוף דבר, אני סבור שיש להורות על דחיית הערעור, על שני חלקיו.

לאור האמור לעיל, אנו מורים על דחיית הערעור על שני חלקיו.

המערערת תתייצב לתחילת ריצוי עונש המאסר בעבודות שירות במשרדי הממונה, בתאריך 8.12.16, וזאת בהתאם לחוות דעת הממונה מתאריך 27.6.16.

המזכירות תשלח עותק מפסק הדין לצדדים וכן תוודא טלפונית אל מול ב"כ המערערת כי פסק הדין התקבל.

בנוסף, תשלח המזכירות עותק מפסק הדין לממונה על עבודות שירות.

ניתן היום, י"ג חשוון תשע"ז, 14 נובמבר 2016, בהעדר הצדדים.

א. וינשטיין, שופטת

י. ליפשיץ, שופט

י. אלרון - נשיא
[אב"ד]