



עפ"ת 60830/09/17 - רחמים בן טוב נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

עפ"ת 60830-09-17 בן טוב נ' מדינת ישראל
לפני: כבוד הנשיא אברהם טל - אב"ד
כבוד השופט שמואל בורנשטיין
כבוד השופטת דבורה עטר
המערער רחמים בן טוב
נגד
המשיבה מדינת ישראל

פסק דין

פתח דבר

1. בפנינו ערעור על הכרעת הדין מיום 19.3.2017 וגזר הדין מיום 7.9.2017 של בית המשפט לתעבורה בפתח תקווה בתיק גמ"ר 1298-05-16 שבו הורשע המערער, לאחר שמיעת ראיות, בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961.

על המערער הוטלו 10 חודשי מאסר בפועל, 10 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים לבל יעבור עבירה בה הורשע או ינהג בלא רישיון נהיגה תקף או בזמן פסילה, פסילה מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 8 שנים, פיצוי בסך 20,000 ₪ למשפחת המנוחה וקנס בסך 500 ₪ או 50 ימי מאסר תמורתו.

2. על פי עובדות כתב האישום, וכמפורט בהכרעת הדין, ביום 8.2.2016 בסמוך לשעה 15:13 נהג המערער במונית מסוג סקודה אוקטביה (להלן: "המונית" או "הרכב") ברחוב אxxא באxxא מכיוון דרום לצפון. המערער נסע בחלקו השמאלי של הכביש ובהגיעו בסמוך לבניין 26 ברחוב, עצר את המונית והחל בנסיעה לאחור, מצפון לדרום, במטרה להתקרב לבניין א. המערער נסע במהירות איטית, בניגוד לכיוון התנועה, בהביטו במראה השמאלית בלבד, מרחק של כ-3 מטרים לערך.

באותה עת, חצתה את הכביש המנוחה, המתגוררת בבניין א. המערער לא הבחין במנוחה ופגע בה עם אחורי רכבו. כתוצאה מפגיעת הרכב, הוטחה המנוחה אל הכביש, נפגעה באורח קשה ונגרמו לה בין היתר, דימומים במוחה. היא הובלה לבית החולים, שם התדרדר מצבה עד לפטירתה ביום 2016.22.22.

הכרעת הדין של בית המשפט קמא

3. הרשלנות שיוחסה למערער התבטאה בכך שבעת נסיעתו אחורנית, לא נקט באמצעים הדרושים באותן הנסיבות כדי למנוע סיכון או פגיעה בהולכי רגל, ובכך לא נהג כפי שנהג סביר מן היישוב



היה נוהג בנסיבות העניין.

4. בחינת כלל הראיות בנסיבות העניין, מלמדת כי התביעה הוכיחה את העבירה שיוחסה למערער במידת הנטל המוטל עליה.

5. יש להעדיף את עדות הבוחן המשטרתי מטעם התביעה (להלן: "**הבוחן**"), שהתבסס על בדיקות וניסויים שערך, על פני חוות דעת מומחה ההגנה, שמחד גיסא לא חלק על ממצאי הניסויים שנערכו על ידי הבוחן ומאידך גיסא על בסיס אותו מערך ממצאים הגיע למסקנה הפוכה, מבלי ליתן לכך כל הסבר ומבלי שביסס את מסקנותיו בראייה כלשהי, בניסוי או בספרות מקצועית.

6. אשר לגרסת המערער בהתייחס להסתכלותו במראות הרכב - צוין כי בעוד שבעדויותו במשטרה טען המערער כי הסתכל רק במראה השמאלית ועל מספרי הבתים בצד שמאל של הרחוב, בעדותו בבית המשפט טען שהחליט לנסוע לאחור הוא הסתכל באופן אינסטינקטיבי במראות הימנית והשמאלית ובמראה המרכזית ורק אז התחיל לנסוע, כאשר תוך כדי נסיעה הוא מסתכל רק במראה השמאלית.

כשנשאל המערער על שינוי גרסתו, טען כי מסר את הדברים - לפיהם ההסתכלות רק במראה השמאלית מתייחסת לנסיעת ה-3 מטרים, בעוד שקודם לכן סרק כשביר שניה בכל המראות את הדרך אך לא הבחין במנוחה - גם במשטרה, אלא שאמירותיו לא נרשמו.

טענה זו נדחתה מאחר שחוקר המשטרה לא נחקר בעניין זה על ידי ההגנה ומכיוון שהמערער עצמו אישר בחתימתו את תוכן של שתי חקירותיו במשטרה.

עדויות המערער בבית המשפט, נמסרה כ- 10 חודשים לאחר התרחשותה של התאונה, לאחר שהמערער הספיק לעיין בכתב האישום, בו נטען כי נהג לאחור בהביטו במראה השמאלית בלבד ובלא שהביט במראות הרכב האחרות, ולאחר שהתייעץ ובחן את חומר הראיות. סביר להניח ששינוי הגרסה נבע מלימוד חומר הראיות והבנת מצבו המשפטי ולפיכך יש לראות בגרסתו החדשה של המערער בבחינת עדות כבושה שהסברו לה אינו מתקבל על הדעת.

7. הבוחן הסתמך על אמירת המערער לפיה הוא נסע לאחור מרחק של 3 מטרים במהירות כמעט אפסית, שמע את המכה ועצר, ובהתחשב בכך שמדובר בנהג מונית מיומן העריך זמן תגובה של 1.1 שניות.

8. על סמך דברי בתה של המנוחה, שבילתה עמה ביום התאונה קודם לכן בקניון, כרטיס הנסיעה של המנוחה באוטובוס, והאופן בו נמצאה שוכבת על הכביש לאחר הפגיעה, העריך הבוחן מטעם התביעה כי כיוון החצייה של המנוחה היה מימין לשמאל. מאחר שהמערער אמר שהביט במראה השמאלית של המונית, הסיק הבוחן שהמערער כלל לא הביט ימינה למראה הימנית ולא לימין, משם לכאורה הגיעה המנוחה, ולכן לא ראה אותה. הבוחן הסיק כי המרחק אותו עברה המנוחה עד לפגיעה היה 6 מטרים ועל סמך שחזור שנעשה עם אישה בגילה של המנוחה העריך את מהירות חצייתה כמטר לשנייה.

על אף שלא היו ממצאים התומכים בכך, התייחס הבוחן אף לאפשרות שהמנוחה הגיעה מצד שמאל, אז התקבל מרחק של 5 מטרים מהגדר של בניין א עד למקום הפגיעה לכן, קצב הליכתה נקבע ל-5 שניות, כולל המדרכה.



ואילו המומחה מטעם ההגנה ביקש לחשב את זמן עצירת המונית המורכב מזמן תגובת הנהג + מערכת הבלימה. אלא שעל פי חוברת "שיחזור תאונות דרכים מסוג פגיעה בהולכי רגל", המשמשת את אגף התנועה במשטרה ומקובלת גם על המומחה מטעם ההגנה, הרכיב המשמעותי לקביעת אחריות במקרה של פגיעה בהולך רגל בנסיעה לאחר הינו שדה ראיה, כאשר על פי הנוהל תהליך שחזור התאונה אינו מביא בחשבון מהירויות או זמנים.

המומחה מטעם ההגנה לא ביצע כל ניסוי שדה ראיה, לעומת הבוחן אשר ביצע שלושה ניסויי שדה ראיה, הן דרך מבט ממראות הרכב והן דרך מבט מחלונות הרכב, וקבע כי קיים שדה ראיה, כאשר גם מומחה ההגנה בעדותו לא חלק על קביעת הבוחן כי בשילוב בין הסתכלות דרך מראות הרכב לבין הסתכלות דרך חלונות הרכב, היה למערער שדה ראיה מלא.

9. גם אם תתקבל טענת מומחה ההגנה בחוות דעתו לפיה אם המנוחה חצתה את הכביש מצד שמאל, וכי אין לקחת בחישוב קטע החצייה מצד שמאל את הקטע בו הלכה המנוחה על המדרכה, כך שהמרחק שהמנוחה עברה מהרגע בו התחילה לחצות את הכביש ועד לפגיעה הינו 2.3 מ', וגם אם יונח לטובת המערער שהמנוחה חצתה את הכביש במהירות המירבית לאדם מעל 70 של 1.6 מ' לשניה - הרי שהיה למנוחה פרק זמן של 1.43 שנית מרגע תחילת חציית הכביש ועד לפגיעה. בין אם נקבל את סברת הבוחן לפיה מהירות נסיעת המונית את שלושת המטרים לאחר היתה כ-5 קמ"ש, כך שהמערער עבר את מרחק הנסיעה לאחר ב-4.8 שניות, ובין אם נקבל את סברת ההגנה לפיה מהירות נסיעת המונית הייתה כ-10 קמ"ש, אזי המערער עבר את מרחק הנסיעה לאחר ב-2.9 שניות, וזמן הנסיעה לאחר של המונית גדול מהזמן שהמנוחה חצתה את הכביש, כך שגם במקרה זה צריך היה המערער לראות את המנוחה והתאונה הייתה נמנעת.

10. כמו כן, גם אם תתקבל טענת ההגנה לפיה המנוחה הגיעה מצד שמאל, יצאה כנראה מהבית בין שתי מכוניות, חצתה את הכביש שלא במעבר חציה ולפיכך יש לה רשלנות תורמת לעצם התרחשות התאונה, עדיין אין בכך כדי לבטל את אחריות המערער לתאונה.

11. אור האמור בתקנה 45 לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961, נהג הנוסע לאחר צריך להיות מודע לכך שבנסיעה לאחר טמונה סכנה, עליו לעשות זאת רק במקרה של צורך ולנקוט באמצעי זהירות כנדרש.

בנסיבות העניין המערער לא היה חייב לנסוע לאחר, אלא יכל להמתין במקום ולהודיע למי שהזמין את הנסיעה על מיקומו, כשם שיכל אף להמשיך לנסוע עם רכבו קדימה ולעשות סיבוב חזרה למקום אליו רצה להגיע. משבחר המערער שלא לעשות כן, נסיעתו אחורה היתה שלא לצורך.

12. אדם סביר היה צריך להיות מודע לכך שבעת נהיגה לאחר ברחוב חד סטרי, ובניגוד לכיוון התנועה באזור מגורים בשעת צהריים, קיימת אפשרות כי הולך רגל יבקש לחצות את הכביש, במיוחד כאשר הולך הרגל לא אמור לצפות להגעת רכב מכיוון המנוגד לכיוון התנועה. על המערער היה לצפות אפשרות של פגיעה באדם, ולפיכך היה עליו לבחון את הדרך בכל אמצעי אפשרי ולכוון מבטו אל הדרך בה הוא נוסע. משהמערער לא עשה כן, הרי שלא נהג כפי שאדם מן הישוב היה נוהג, הפר את חובת הזהירות המוטלת עליו והתרשל באופן נהיגתו.



13. גם אם היתה מתקבלת גרסת המערער בבית המשפט לפיה הוא הביט בכל מראות הרכב, הרי שבלא קשר לשאלה מאיזה כיוון הגיעה המנוחה, היה עליו להבחין בה ולהימנע מפגיעה בה, אם אכן כטענתו ביצע סריקה בכל מראות הרכב. גם אם אכן חצתה המנוחה את הכביש משמאל לימין כטענת ההגנה ובעת ירידתה לכביש הייתה "שטח מת" אין עובדה זו מסירה מאחריותו, שכן חובתו הייתה לאמוד את אותו "שטח מת", ולנקוט באמצעי זהירות מספקים בטרם יחל בנסיעתו. מנהג רכב, ובפרט נהג מיומן ומקצועי, כמו המערער, מצופה לדעת כי נהיגה לאחר בחוסר תשומת לב יוצרת מצב העלול להסתיים בתאונה לרבות בתאונה קטלנית.

14. אשר לטענת ההגנה לפיה לאור תיקון 126 לחוק העונשין, בו תוקן סעיף 21 (א)(2) לחוק העונשין, היה על המשיבה להוכיח מעל לכל ספק סביר כי המערער נטל בנהיגתו סיכון בלתי סביר, הובהר כי נוכח הקביעה לפיה המערער נהג לאחר שלא לצורך, וכי הוא לא הביט בעת נסיעתו לאחר בכל מראות המונית כדי לוודא קיומה של סכנה בעת נסיעתו לאחר ואף לא הביט דרך חלונות הרכב או סובב מבטו לאחר, דבר שהיה יכול להגדיל את שדה ראייתו, יש כדי לבסס נטילת סיכון בלתי סביר להתרחשות התאונה, סיכון שאדם מן היישוב לא היה נוטל.

גזר הדין של בית המשפט קמא

15. בעניינו של המערער נערך תסקיר שירות מבחן שסקר את אורחות חייו, מצבו הבריאותי, משפחתו, והתייחסותו לעבירה בה הורשע.

בתסקיר צוין כי המערער נשוי, אב לארבעה ילדים וסב ל-13 נכדים וכי עד למעורבותו בתאונה עבד כ-16 שנים כנהג מונית.

בהתייחסו לאירוע ציין המערער כי הוא נסע לאחר מרחק קצר במהירות איטית, לא הבחין במנוחה ופגע בה. לאחר התאונה חווה צער רב ואשם כבד נוכח מותה של המנוחה ומאז הוא מתקשה בתפקוד. לפיכך הוא פנה לעזרה נפשית ומטופל במרפאה לבריאות הנפש. שירות המבחן התרשם כי המערער נוטל אחריות חלקית על מעשיו ומבקש למצוא התנהלות בעייתית גם אצל המנוחה.

שירות המבחן סבר שמוטב שלא לגזור על המערער מאסר בפועל, נוכח ההשלכות האפשריות של צעד זה על מצבו הנפשי ולנוכח גילו המבוגר, והמליץ על הטלת עונש מאסר שירוצה בעבודות שירות, בצד רכיב של צו מבחן למשך שנה.

16. מתחם העונש ההולם הכללי, לעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית נע בין 6 חודשי מאסר ל-3 שנות מאסר ובין פסילת רישיון מינימלית בת 3 שנים לבין פסילה ארוכת שנים, לרוב דו ספרתית, כמקובל בעבירות מסוג זה.

מסקירת הפסיקה עולה כי מתחם העונש ההולם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, בנסיבות של דריסת הולך רגל בנסיעה לאחר נע בין מאסר בפועל בן 8 חודשים לבין מאסר בפועל בן 24 חודשים, לצד פסילת רישיון הנהיגה לתקופה ארוכה של שנים וענישה נלווית בדמות מאסר מותנה ופיצוי למשפחת הקורבן.

17. בפסיקה הובהר כי מידת הענישה תקבע במידה רבה על פי דרגת הרשלנות.

בנסיבות העניין, כעולה מהכרעת הדין, רשלנותו של המערער היא ברף הבינוני, שהרי אין דינה של תאונה



שנגרמה תוך סיכון מחושב שהחליט הנהג ליטול על עצמו, כבמקרה דנן, בנוסעו לאחר שלא לצורך, באזור מגורים, כנגד כיוון התנועה ומבלי שהביט בכל מראות הרכב ובחלונות, או סובב מבטו לאחר, כדינה של תאונה שנגרמה מחוסר תשומת לב רגעי לתוואי הדרך או לקיומו של מכשול בשדה הראיה, או בשל רשלנות אחרת של נהגים או משתמשי דרך אחרים.

נהיגת המערער לאחר היתה מעשה יזום ואין לקבל את טענת ההגנה לפיה מדובר בנהיגה רשלנית רגעית ברף הנמוך, וקיימת רשלנות תורמת גבוהה של המנוחה לקרות התאונה, כשחצתה את הכביש שלא במעבר חציה, אלא מדובר בנסיבות העניין ברשלנות תורמת נמוכה מאד, שכן הטענה שהולך רגל צריך לצפות בוודאות קרובה בעת חציית כביש את נסיעתו לאחר של רכב כנגד כיוון התנועה אינה מתקבלת על הדעת.

18. הערך המוגן שעומד בבסיס העבירה הינו בראש ובראשונה קדושת החיים, ובתוך כך ביטחונם ושלומו של משתמשי הדרך.

19. פסקי הדין עליהם הסתמכה ההגנה אינם עוסקים במקרים של גרימת מוות ברשלנות תוך כדי נסיעה לאחר. בנוסף, אותם מקרים בהם הסתפקו בתי המשפט בהטלת מאסר לריצוי בעבודות שירות, הינם חריגים מאוד, כגון תאונות גבוליות, לצד אשם תורם משמעותי שרובץ לפתחו של המערער או בעטין של נסיבות אישיות קשות ביותר - תנאים אשר אינם מתקיימים בעניינו של המערער.

20. ניתן משקל לנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה, בהן - נסיבותיו האישיות של המערער ומצבו הכלכלי והנפשי כמפורט בתסקיר שרות המבחן.

כן ניתן משקל להבעת הצער הכנה, אורח חייו הנורמטיבי של המערער, עשרות שנות נהיגתו ללא מעורבות בעבירות תעבורה מסכנות חיים או בתאונות דרכים. אלא שלצד זאת הובהר כי בעבירה זו לא יינתן משקל גבוה לנסיבות אישיות.

21. המלצת שירות המבחן להטלת עונש מאסר לריצוי בעבודות שירות, בצד רכיב של צו מבחן ושילובו בקבוצה, עומדת בניגוד לאמירת המערער לפיה הוא אינו פנוי להשתלב בקבוצה טיפולית.

22. עוד הודגש כי בצד תחושת הכאב והבעת הצער על מות המנוחה, נמנע המערער מנטילת האחריות לתוצאה הטראגית של התאונה, וכי אין בכך שהמערער נזקק לטיפול פסיכולוגי כפועל יוצא מתוצאות התאונה, כדי להצדיק סטייה מדרישות הענישה, שאינן מתמקדות רק בנאשם אלא מביאות בחשבון אף את תוצאות התאונה והאינטרס החברתי בכללותו.

נימוקי הערעור כלפי הכרעת הדין

23. בית המשפט קמא שגה במסקנותיו אשר ביססו את הרשעת המערער. הכרעת הדין מתבססת על סברות, הנחות והשערות.

24. על סמך הניסויים שערך הבוחן, הגיע בית המשפט קמא למסקנה לפיה ניתן היה להבחין במנוחה הן מבעד למראות הרכב והן מבעד לשמשות, ואולם מאחר שהמנוחה לא נכחה במקום התאונה לאורך כל שלבי הנסיעה לאחר, שכן לא עמדה במקום אלא הלכה, היה על הבוחן לבחון האם



מהמועד בו היה על המערער להבחין במנוחה היה ביכולתו לבלום את רכבו טרם פגיעתו בה.

25. בית המשפט קמא שגה בקביעתו כי המערער שינה גרסה בבית המשפט בהתייחס למבטו במראות הרכב, בהשוואה לאמירותיו במשטרה. כשנשאל המערער במה הביט בעת נסיעתו 3 מטרים לאחור, השיב כי הביט במראה השמאלית, ואילו כאשר נשאל במה הביט טרם נסיעתו, השיב כי הביט גם במראה האמצעית וביתר המראות ולפיכך אין כל סתירה בדבריו.

26. בית המשפט קמא לא קבע מסמרות לעניין מהירות חציית הולכת הרגל ולעניין כיוון חצייתה-משמאל לימין או מימין לשמאל, אלא קבע כי כך או כך, המערער אחראי לתאונה.

ביחס למהירות ומרחק החצייה אימץ בית המשפט קמא את הנוהל המשטרתי לעניין אי חשיבות מהירות הנסיעה והזמנים אל מול חשיבות שדה הראייה והתנהגות הנהג. עם זאת, מדובר בנוהל שאינו מחליף את הצורך לבחון, בהתאם לנסיבות המקרה, את אחריות הנהג לקרות התאונה לאור כלל הממצאים שנאספו בשטח. לפיכך בית המשפט קמא שגה בנותנו משקל כה כבד לנוהל זה בקביעת התקיימות יסודות עבירת הרשלנות במקרה דנן.

27. בהינתן אפשרויות חישוב שונות לנתונים עליהם מושתתים יסודות העבירה ראוי היה לבחור באפשרות המקלה עם המערער.

בעוד שבית המשפט קמא הסתמך על קביעת הבוחן לפיה המנוחה חצתה 6 מ' עד למיקום הפגיעה, לעמדת ההגנה, מרחק חצייה של 2.3 מטרים הינו תוצאת חישוב של המרחק הכולל (5 מ') פחות רוחב המדרכה השמאלית, שכן מרחק החציה לא אמור לכלול את המדרכה.

אשר למרחק העצירה וזמן התגובה - בעוד שלעמדת הבוחן זמן עצירת רכב המערער, הכולל את זמן תגובת הנהג בתוספת זמן תגובת מערכת הבלמים, הינו 1.1 שניות, לעמדת ההגנה זמן העצירה הינו 1.5 שניות.

היה על בית המשפט קמא לקחת בחשבון אף את זמן העצירה הנ"ל ולהפחיתו מהזמן שלקח למערער לעבור את המרחק עד למקום הפגיעה.

אשר למהירות החצייה - הבוחן בחר בנתון 1.2 מטרים לשנייה, שכלל אינו תואם את ההנחיה הרלוונטית (1.3 עד 1.6 שניות), בה הוא נעזר לבחינת יתר הממצאים, ואילו מהירות נסיעת רכב המערער חושבה על ידו כמהירות של 5 קמ"ש, בעוד שלעמדת ההגנה המהירות היתה 10 קמ"ש.

זמן שהות המנוחה על הכביש עד הפגיעה תלוי אם כן בכל הנתונים הללו. מרחק חצייה קטן מזה שנקבע על ידי הבוחן, מהירות נסיעה גבוהה יותר ומהירות חצייה גבוהה יותר היו צריכים להיות מובאים בחשבון, לטובת המערער, בהעדר ממצאים פוזיטיביים המעידים אחרת.

שינוי הקביעות שלעיל מוליך למסקנה לפיה אין לראות במערער כמי שנטל סיכון בלתי סביר להתרחשות התאונה.

28. מהמסקנה אליה הגיע בית המשפט קמא עולה כי אחריות המערער כלפי המנוחה קמה עוד כאשר המנוחה היתה מצויה על המדרכה. ואולם, שדה הראייה למדרכה כלל לא נבדק והמערער לא אמור היה לדעת שהמנוחה עלולה לחצות את הכביש שלא במעבר חציה.

29. בקביעת בית המשפט קמא לפיה היה על המערער להבחין במנוחה אם היה מביט בכל מראות



הרכב, ואף אם היה מדובר ב"שטח מת", כי היה זה מחובתו לאמוד את "השטח המת" ולנקוט באמצעים מספקים טרם החל בנסיעתו, יש משום הטלת אחריות מוחלטת כלפיו, החורגת מגדר עבירת הרשלנות, בפרט במתכונתה לאחר תיקון 126 לחוק העונשין.

30. גם אם המערער היה רואה את המנוחה, לא יכל לעשות דבר, שכן הוא לא היה מספיק לבלום, נוכח מרחק הנסיעה הקצר - 3 מטרים בלבד.

לפי בית המשפט קמא גם אם מניחים לטובת המערער שהמנוחה חצתה במשך 1.43 שניות, לקח למערער 2.9 שניות עד שעצר. אין זה סביר להרשיע נהג בנסיבות בהן מדובר בנסיעה של שניות בודדות או במטרים בודדים.

נימוקי הערעור כלפי גזר הדין

31. בית המשפט קמא קבע מתחם ענישה בטרם נידונו הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה. לא ברור מדוע בעוד שמתחם הענישה הכללי בעבירות גרם מוות ברשלנות מתחיל מ-6 חודשי מאסר, במתחם הקונקרטי למקרי דריסת הולך רגל בנסיעה לאחר קבע בית המשפט קמא רף תחתון של 8 חודשי מאסר.

32. בית המשפט קמא שגה בקביעת דרגת הרשלנות, שכן לאור העובדה כי היתה רשלנות תורמת מצד המנוחה, ומאחר שמדובר בנסיעה לאחר קצרה ביותר ובמהירות איטית, כאשר המערער הביט במראה השמאלית במהלך נסיעתו, הרי שמדובר ברשלנות ברף הנמוך.

33. בניגוד לקביעת בית המשפט קמא, רשלנותה התורמת של המנוחה לא הייתה נמוכה, שכן המנוחה לא הייתה צריכה לחצות במקום שבו אין מעבר חציה, ואף היתה צריכה להבחין בכך שהמערער נוסע לאחר. לרשלנות תורמת זו היה נכון לייחס משקל בבוא בית המשפט לקבוע את מתחם הענישה ההולם, כנסיבה הקשורה בביצוע העבירה.

34. לאור כלל הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה, ראוי היה לקבוע את הרף התחתון של המתחם כעונש מאסר בן 4 חודשים לריצוי בעבודות שירות.

35. ראוי להעניק משקל ממשי להמלצת שירות המבחן, שלאחר בחינת מצב המערער, המליץ על ענישה של מאסר לריצוי בעבודות שירות, לצד צו מבחן למשך שנה.

36. עברו התעבורתי של המערער אינו מכביד כלל. המערער נוהג משנת 1972 ולחובתו 4 הרשעות קודמות, האחרונה משנת 2014, כולן מסוג ברירת משפט.

37. היה ראוי לתת משקל לעובדה שהמערער מצוי בטיפול נפשי ממועד התאונה ובעקבות תוצאותיה, הוא הביע חרטה וטענתו שאין לו צורך בהליך טיפולי בשירות המבחן נבעה מכך שהוא מטופל כבר באמצעות פסיכולוג בשל קרות התאונה.

38. לאור כל האמור מבוקש להקל בעונש המאסר שהוטל על המערער ולהפחיתו למאסר בן 4 חודשים לריצוי בדרך של עבודות שירות. כן מבוקש להקל ברכיב הפסילה שנגזר על המערער.

תגובת המשיבה



39. המנוחה חצתה כביש פנוי בהביטה לעבר הכיוון ממנו מגיעה התנועה. ניתן לשער כי היא הבחינה ברכבו של המערער אך לא היתה לה כל סיבה להניח שלפתע יחל הרכב בנסיעה לאחור. לפיכך, יש לדחות את טענות המערער בהתייחס לאחריות המנוחה.
40. אין רלוונטיות לעובדה שהמנוחה חצתה את הכביש שלא במעבר חציה. מעבר החציה הקרוב היה במרחק של 140 מטר משם. מדובר ברחוב שקט ולא בכביש סואן. היה זה המערער שנסע לאחור ברחוב חד סטרי, בניגוד לכיוון התנועה, כאשר בשעת הנסיעה הוא הסתכל במראה השמאלית בלבד ולא הבחין במנוחה עד שפגע בה, ועל כן הוא האחראי הבלעדי לתאונה.
41. כיוון חציית המנוחה מבוסס על ראיות נסיבתיות. בית המשפט קמא הסתמך על דברי הבוחן, שבניגוד למומחה ההגנה ערך מספר ניסויים, וקבע כי המערער יכול וצריך היה להבחין במנוחה, בין אם הגיעה מימין ובין משמאל. אלא שהמערער לא הבחין במנוחה, בהביטו רק במראה השמאלית, עובדה שחזקה את מסקנת בית המשפט קמא שהמנוחה לא הגיעה משמאל, אחרת היה בוודאי מבחין בה.
42. אשר לטענת המערער בדבר הסתירה שמצא בית משפט קמא בתשובתו לשאלה אם הביט במראה השמאלית או הביט גם ביתר המראות, אין יסוד להנחה לפיה לא נרשמו כל מילותיו של המערער. לפיכך, אין לקבל את טענת המערער לפיה נסיעה של 3 מטרים לאחור אגב מבט במראה השמאלית בלבד אינה בבחינת רשלנות. נהג הנוסע לאחור נדרש להביט לאחור, ובצדק קבע הבוחן כי כאשר מפנים את הראש מעבר לכתף הימנית ומביטים לאחור, שדה הראיה פתוח יותר.
43. המסמך הקובע כי אין רלוונטיות למהירות או לזמנים כאשר בוחנים תאונת דרכים הנגרמת בעת נסיעה לאחור ופגיעה בהולך רגל, הוא מסמך מקצועי המקובל על כל המומחים לתעבורה.
44. בניגוד לטענת המערער, בית המשפט קמא בחן אף את תזת ההגנה לפיה מהירות המנוחה היתה מקסימלית והיא חצתה מצד שמאל, ולמעשה הלך ככל הניתן לקראת המערער, אך בכל זאת קבע כי התאונה היתה נמנעת.
45. בניגוד לטענת המערער, יש להביא בחשבון אף את המדרכה לצד הכביש, שכן כאשר נהג רואה הולך רגל על המדרכה אשר פניו לכיוון הכביש ומעריך שבכוונתו לחצות, חייב להגיב בהתאם.
46. לענין נטילת סיכון בלתי סביר במובן סעיף 21 לחוק העונשין, יודגש כי עצם הנסיעה לאחור מבלי להביט לאחור לכל הכיוונים, מקיימת תנאי זה. כפי שקבע בית המשפט קמא, המערער הכניס עצמו למצב סיכון זה, שכן אילו היה מביט לאחור כראוי, הוא לא היה מגיע למצב שבו נדרש להגיב באיחור.
47. הענישה אכן קשה בנסיבות העניין, אולם בית המשפט קמא לא חרג ממדיניות הענישה ההולמת ואין הצדקה לקבל גם את הערעור על גזר הדין.

דין והכרעה - הכרעת הדין

48. כלל הוא כי בית משפט של ערעור לא יטה להתערב בממצאים עובדתיים שנקבעו על ידי



הערכאה הדיונית, אלא באותם מקרים חריגים שבהם מצא כי נפלה טעות עניינית המצדיקה את התערבותו (ראו: ע"פ 3579/14 **אטקלטה נ' מדינת ישראל** (3.1.2016); ע"פ 5316/13 **מסאלחה נ' מדינת ישראל** (9.12.2013); ע"פ 9097/05 **מדינת ישראל נ' ורשילובסקי** (3.7.2006)).

יתרונה המובנה של הערכאה הדיונית טמון ביכולתה להתרשם באופן בלתי אמצעי מהעדים ומן הראיות שהוצגו לפניה (ראו: ע"פ 9352/99 **יומטוביאן נ' מדינת ישראל** (4) 632 (2000)).

49. במקרה שבפנינו קבע בית משפט קמא כי המערער התרשל בכך שנסע אחורנית שלא לצורך. בנוסף, נקבע כי התרשלותו של המערער התבטאה בכך שלא נקט באמצעי זהירות מספקים בנסיבות העניין כדי למנוע סיכון או פגיעה בהולכי רגל, לרבות שימוש בכל מראות הרכב, חלונות הרכב והסבת ראשו לאחור.

50. תקנה 45 לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961 שכותרתה "נסיעה אחורנית" קובעת כי:

"נוהג

רכב לא יסיעו אחורנית אלא אם יש צורך בכך, ובמידת הצורך, ולאחר שנקט באמצעים הדרושים בנסיבות הקיימות כדי למנוע -

(1) סיכון או פגיעה;

(2) הטרדה או הפרעה"

51. בד"נ 22/83 **מדינת ישראל נ' אליהו בן עובדיה חדריה**, פ"ד לח(2) 285 (1984) (להלן: **"עניין חדריה"**), הבהיר בית המשפט העליון כי להבדיל מהנסיעה קדימה, הנסיעה אחורנית מוגבלת ומסויגת, במובן זה ש"אף אם יש צורך בנסיעה כאמור, אין לעבור על מידתו ואין להוסיף ולנסוע אלא בגבולות הדרוש" (עמ' 296 לפסק הדין) וכן הדגיש כי החובה הכללית לנקוט אמצעי זהירות כלפי יתר השוהים בדרך מודגשת בנסיבות המיוחדות של נסיעה לאחור ומחייבת נקיטת אמצעים.

בעניין **חדריה**, נהרגה ילדה בת 6 מפגיעת אוטובוס בצהרי היום, כאשר לצורך תמרון קצר לשם יציאה מחנייה, נסע אחורנית מרחק של כמטר-מטר וחצי, ולא הבחין בה בהינתן שטח המת ליד הדופן האחורי של האוטובוס. בית המשפט העליון קבע בדיון נוסף בדעת רוב כי כאשר נהג נוסע אחורה ברכב בעל מימדים גדולים באזור מאוכלס, עליו לתת את הדעת לשטח המת, וכדי למלא אחר חובת הזהירות יידרש, ככל שהנסיבות מלמדות על קיומו של סיכון, למצוא מאן דהוא שיכוון אותו וישגיח על כך שאין איש מאחורי רכבו. בית המשפט העליון (כבוד הנשיא שמגר) מנה שלושה פרמטרים לפיהם יגובשו אמצעים הזהירות הדרושים בהתאם למערכת העובדתית הקונקרטית:

הזמן ומקום האירוע - בהקשר זה יש להבחין בין אזור מאוכלס לבין אזור שבו אין מקום לחשוש שמא ימצאו שם הולכי רגל ואף לשעת היום תהיה השלכה על היקף התנועה ואופיה ועל סוג האנשים שנכוחותם צפויה;

סוג הרכב - מבנה גדול של רכב והעדרם של אמצעי עזר לראיה המגדילים את תחומו של השטח המת ומונעים צפייה רציפה ויעילה על הנעשה מסביב, משפיעים על אמצעי הזהירות הדרושים בהם על הנהג לנקוט;



שדה הראייה - בהיבט זה, הקשור גם למבנה הרכב, הדגיש בית המשפט העליון כי מחובתו של נהג לשמור את כיוון הנסיעה במוקד מבטו וקבע כי **"אין למשל לקבל כמניח את הדעת, אם פלוני יסב סביב דפנות רכבו אך יתניעו לאחר מכן ויסיעו אחורה בהביטו קדימה. נהג מעולם אינו מסייע רכבו אל כיוון, אשר אליו אינו מופנה מבטו"** (עמ' 298 לפסק הדין).

52. בנסיבות עניינו של המערער שבפנינו קבע בית המשפט קמא, ובצדק, כי לא התקיים צורך בנסיעתו לאחור. בהתחשב בכך שהמערער עצר את המונית מרחק בניין אחד מהמקום בו היה אמור לעצור, יכול היה ליצור קשר עם הלקוח ולבקש אותו להגיע אליו, או להקיף את האזור ("לעשות סיבוב") ולהגיע פעם נוספת לבניין אליו הוזמן עם כיוון התנועה ברחוב החד סטרי. משמע, כי הנסיעה אחורנית לא הייתה לצורך ולא הייתה מחויבת המציאות.

53. מכל מקום, משעה שהחליט המערער לנסוע לאחור בנסיבות העניין ברחוב חד סטרי, חלה עליו חובת זהירות מוגברת, הנובעת הן מכך שנסיעה לאחור טומנת בחובה סיכון מוגבר והן מהעובדה שהולכי רגל, בבואם לחצות כביש חד סטרי, אינם מצפים להגעת רכב מכיוון המנוגד לכיוון התנועה.

54. בית המשפט קמא התייחס לפרמטרים שצוינו בעניין **חדירה** וציין כי מדובר היה בשעת צהריים, ברחוב חד סטרי באזור מגורים, כך שמבחינת המקום והשעה היה על המערער לצפות את הימצאותם של הולכי רגל, כמו גם לצפות שהולכי הרגל יבקשו לחצות את הכביש.

55. בית המשפט קמא קיבל את עמדת הבוחן, לפיה הוכח קיומו של שדה ראייה שאפשר למערער להבחין במנוחה הן על ידי מבט מבעד לשמשות המונית והן על ידי מבט במראות הצד ובמראה הפנימית המשקיפה לחלון האחורי. בית המשפט קמא אף הדגיש כי גם אם תתקבל טענת המערער בדבר קיומו של "שטח מת" בשדה הראייה, הדבר לא יהווה טענת הגנה, מאחר שהימצאותו של "שטח מת" - במיוחד בעת נסיעה לאחור, בה חלה חובת זהירות מוגברת, ובפרט בשטח מגורים בו יש צפיות כי הולכי רגל ירדו מהמדרכה לכביש - חייבה את המערער לנקוט באמצעי זהירות ולתת דעתו ל"שטח המת" שמאחורי רכבו וכן לבחון את הדרך בכל מראות וחלונות הרכב כדי לוודא כי אין סיכון בנסיעתו לאחור.

גישתו זו של בית המשפט קמא מקובלת עלינו, ועל כך נוסף כי ככל שהמערער היה סבור כי קיים "שטח מת", שכלל אינו מאפשר לו להבחין בהתקרבותו של הולך רגל אל הכביש על מנת לחצותו, היה עליו להימנע לחלוטין מנסיעה אחורנית. משמע, כי קיומו של "שטח מת", לא רק שאינו מצדיק את התנהגות המערער, אלא אף מצביע על חומרתה.

56. המערער לא הכחיש בעדותו כי היה מודע לכך שנסיעה אחורנית היא נסיעה מסוכנת (ראו עדותו במסגרת פרוטוקול הדיון בבית המשפט קמא מיום 8.12.2016 (להלן: **"הפרוטוקול"** בעמ' 32 ש' 26-28), אלא שלצד זאת הבהיר כי מאחר שמדובר היה בנסיעה של 3 מטרים במהירות "אפס", כדבריו, הרשה לעצמו להסיע רכבו אחורנית במטרה "לשפר עמדה" (פרוטוקול עמ' 32 ש' 14-16).

כנשאל המערער אילו פעולות עשה כדי לבדוק את שדה הראייה שלו, מלבד סריקה באמצעות מראות הרכב טרם תחילת הנסיעה שארכה כ-2-3 שניות (פרוטוקול בעמ' 34 ש' 16-22) השיב כי מלבד



המראות לא הסיט את גופו שמאלה ולא ימינה (עמ' 36 ש' 28 - עמ' 37 ש' 8), וזאת לדבריו מאחר שמדובר היה אך ב-3 מטרים.

ראו לעניין זה את דברי המערער בפרוטוקול עמ' 37 ש' 25 - עמ' 38 ש' 3:

"ת. אני נהג ותיק למעלה מ-40 שנים. אם זה נסיעה לא בשטח חד סטרי, נסיעה לאחר, מרחק חייב להסיט את הראש ולהסתכל עוד פעם לכל הכיוונים. פה זה שלוש מטר, אין תגובה להזיז את הראש, אני יכול לעשות סריקה של אלפית השניה ולהסתכל במראה השמאלית.

במרחק גדול צריך להוציא את הראש ולהסתכל כי המהירות יותר גדולה. פה זה שלוש מטר, נסיעת אפס, המחוג אפילו לא זז.

ש. למרות שמדובר ברחוב מגורים, חד סטרי, אנשים מסתובבים שם כל הזמן, התשובה שלך לא משתנה?

ת. אני יכול להגיד מה קרה באותו רגע. במקרה הספציפי שזה 3 מטר אין טעם להוציא את הראש ימינה או שמאלה, בשביל זה יש לי מראות, עשיתי סריקה כמו שצריך לעשות, הסתכלתי בצד השמאלי שהוא הכי קרוב אלי. אם הייתי נוסע יותר מטרים אין ספק שצריך להוציא את הראש שמאלה וימינה" (ההדגשה לא במקור).

וראו גם בהמשך, בעמ' 38 ש' 30 - עמ' 39 ש' 7:

"ש. הבוחן עשה ניסוי מראות, במראה שמאלית אפשר לראות רק 1.20 וגם במראה הימנית אפשר לראות רק 1.20, כדי לראות יותר אתה צריך להסב את המבט?

ת. אם אני עומד במצב סטטי אולי לשיטת הבוחן הייתי יכול לראות אותה. זה לא מצב סטטי, אני מתחיל לנסוע, כשאני נוסע אני מוגבל בראיה למטר. אם אני עומד במקום יתכן מאוד שאולי הייתי רואה אותה. אבל אני לא ראיתי אותה.

ש. אפשר לנסוע אחורה גם שהגוף מופנה אחורה?

ת. אני מסכים.

ש. זה משפר נפלאות את שדה הראיה?

ת. הערכה שלי שאני לא הייתי צריך באותה שניה לעשות מה שאת מדגימה לי. זה ענין של שניה וחצי".

57. אין בידינו לקבל את עמדת המערער לפיה כאשר מדובר בנסיעה אחורנית למרחק קצר "אין טעם" "להוציא את הראש ימינה ושמאלה" או שיש לנקוט במידת זהירות פחותה מזו שיש לנקוט בנסיעה לאחר למרחק גדול יותר. הסיכון הקיים בנסיעה אחורנית אינו בשל מרחק הנסיעה אלא בשל כיוונה, ובכלל זאת בשל מגבלות שדה הראיה ובשל אי הצפיית של משתמשים אחרים בדרך, לכיוון נסיעה זה. מכל מקום, לאור העולה מדברי המערער לעיל, צדק בית המשפט קמא, לא רק בכך שקבע כי רשלנותו של המערער הייתה בנסיעתו אחורנית שלא לצורך, אלא אף בכך



שהמערער לא נקט באמצעי זהירות מספקים בנסיבות העניין.

58. ואמנם, חרף ניסיונו הרב בנהיגה, ועל אף מודעתו לסכנה הטמונה בנסיעתו לאחר, המערער לא השתמש בכל האמצעים העומדים לרשותו, ולא הסב ראשו לאחר, כדי לשפר את שדה הראייה שלו. המערער אף לא התבונן בכל מראות הרכב ובחלונות בעת נסיעתו לאחר, להבדיל מהסריקה שקדמה להתחלת הנסיעה, לדבריו.

לדעתנו, המערער לא פעל באופן המצופה מנהג סביר לפעול, אלא נהג בקלות דעת ועל כן בצדק קבע בית המשפט קמא כי המערער נטל סיכון בלתי סביר להתרחשות תאונה, כך שהתקיימו יסודות הרשלנות לפי חוק העונשין, אף לפי נוסחו של סעיף 21 (א)(2) לאחר תיקון 126.

59. בעניין **חדירה** אמר בית המשפט כי "**כל המרבה באמצעי זהירות ויהיה זה אף מעבר לנדרש, הרי הוא משובח**" (עמ' 302 לפסק הדין), ואולם למרבה הצער בענייננו, אמצעי זהירות, אשר הינם בגדר המינימום המתחייב בנסיבות העניין, לא ננקטו על ידי המערער, ומשאלו פני הדברים לא ניתן לומר כי התאונה הייתה בלתי נמנעת.

60. אשר לטענת המערער בדבר רשלנותה התורמת של המנוחה, אשר חצתה את הכביש שלא במעבר חציה - בצדק קבע בית המשפט קמא כי אין בכך כדי לבטל את אחריות המערער לתאונה.

יפים לעניין זה הדברים שנפסקו בעפ"ת (מחוזי חיפה) 40201-03-11 **גילה בת אנגל טייב נ' מדינת ישראל** (26.5.2011) וצוטטו אף על ידי בית המשפט קמא במסגרת הכרעת דינו לפיהם:

"אנו מאמצים קביעת בית משפט קמא לפיה מוטלת חובת זהירות על הנהג הסביר, שנצרך לנסוע לאחר, לצפות הולכי רגל גם אם הם רשלניים ובוחרים לחצות כביש, שלא במעבר חציה..."

(בקשת רשות ערעור על פסק הדין המחוזי הנ"ל נדחתה ברע"פ 4422/11 **גילה טייב נ' מדינת ישראל** (17.7.2011)).

בהתחשב בכך שלא היה מעבר חציה בקרבת מקום אלא במרחק כ-140 מטרים ממקום התאונה, הרי שהיה על המערער אף לצפות כי באזור מגורים ספציפי זה, אותו הכיר היטב, כעולה מעדותו (פרוטוקול עמ' 30 ש' 11-12), הולכי רגל יבקשו לחצות את הכביש, שכן נהג סביר אמור לצפות שהולכי רגל יחצו את הכביש כשהוא נוהג את רכבו בשכונת מגורים.

61. בית המשפט ציין כי בין אם חצתה המנוחה את הכביש מימין לשמאל ובין אם משמאל לימין היה על המערער להבחין בה, אם לא על הכביש, אז בעודה עומדת על המדרכה טרם חצייתה. ואכן, ממה נפשך: אם כיוון חציית המנוחה היה מימין לשמאל, היה על המערער לראותה בהתאם לגרסתו המאוחרת בבית המשפט קמא לפיה ערך סריקה והביט במראה הימנית טרם נסע לאחר. ואם כיוון חצייתה את הכביש היה משמאל לימין, קרי, מהמדרכה הצמודה לרכבו של המערער עד לפגיעתה, היה עליו להבחין בה במראה השמאלית של הרכב, אותה בחן לדבריו הן טרם הנסיעה הקצרה והן במהלכה.

62. ב"כ המערער הרחיב בטיעוניו בפנינו אודות חישובי מרחק החציה של המנוחה ומהירות חצייתה,



הערכת מהירות נסיעתו וזמן תגובתו. לדידו, בית המשפט קמא שיקלל נתונים מחמירים, כאשר היה נכון לבחור בנתונים שיקלו עם המערער.

עם זאת, למקרא הכרעת הדין עולה כי בית המשפט קמא היה נכון להתחשב בכל הנתונים המקלים עם המערער, הגם שהדין בעניין זה נערך על ידו בבחינת למעלה מן הצורך.

בית המשפט קמא התבסס על חוברת "שיחזור תאונות דרכים מסוג פגיעה בהולכי רגל", המשמשת את אגף התנועה במשטרה ואשר היתה מוכרת ומקובלת אף על המומחה מטעם ההגנה, והבהיר כי על פי הפרק העוסק ב"פגיעה בהולך רגל בנסיעה לאחור", תהליך שחזור התאונה אינו מביא בחשבון מהירויות או זמנים.

מלבד עניין **חדירה** הרי שגם מפסיקה מאוחרת של בתי המשפט, הדנה בעבירות של גרם מוות ברשלנות במקרי נסיעה לאחור, עולה כי הדגש הוא על שאלת שדה הראייה ועל האמצעים שננקטו למניעת סיכון או פגיעה (ראו למשל: ע"פ (מחוזי באר שבע) 13664-06-13 **מדינת ישראל נ' יובל חיים אסולי** (22.1.2014) ת"פ (מחוזי ירושלים) 1006/05 **מדינת ישראל נ ג ד רביבו** (6.6.2006); ע"פ (מחוזי ירושלים) 1842/98 **עבדיה חאלף נ' מדינת ישראל** (31.12.1998)).

לצד זאת, בית המשפט קמא היה מוכן להניח לטובת המערער, לא רק כי המנוחה חצתה את הכביש מצד שמאל, כאמור, אלא אף כי אין לקחת בחישוב קטע החצייה את הקטע בו הלכה המנוחה על המדרכה (כפי שעשה הבוחן) כך שהמרחק שעברה עד הפגיעה, היה 2.3 מ', כפי שטענה ההגנה. בית המשפט קמא אף היה מוכן לקבל את ההנחה המקלה כי המנוחה חצתה את הכביש במהירות של 1.6 מ' לשנייה, שהיא המהירות המירבית לאדם מעל גיל 70, כך שלפי חישוב זה המנוחה שהתה 1.43 על הכביש טרם נפגעה.

עוד היה מוכן בית המשפט קמא לשקלל את מהירות נסיעת המונית על פי ההגנה - 10 קמ"ש (להבדיל מ-5 קמ"ש לשיטת הבוחן) - כך שהמערער נסע לאחור 2.9 שניות עד הפגיעה במנוחה.

הנה כי כן, בניגוד לטענת ב"כ המערער ניכר כי בית המשפט קמא היה מוכן ללכת כברת דרך לקראת המערער ובהעדר ממצאים מובהקים לבחור בנתונים הפועלים לטובתו.

אלא שאף על פי חישוב מקל זה, מצא בית המשפט קמא כי זמן הנסיעה לאחור של המונית גדול מהזמן שהמנוחה חצתה את הכביש, ובהתאם לכך קבע כי מצופה היה מהמערער להבחין במנוחה ולהימנע מפגיעה בה.

זאת ועוד, המערער העריך את זמן תגובת הנהג ותגובת הבלמים בכ-1.5 שניות (בעוד שהבודק העריך פרק זמן זה בכ-1.1 שניות), אך לא סיפק כל הסבר לנתון זה וממילא לא תמך אותו בראיה כלשהי. המערער הסתפק בטענה בעלמא לפיה היה מקום להפחית את זמן העצירה, הכולל את תגובת הנהג ותגובת הבלמים, מזמן הנסיעה עד הפגיעה וטען כי המנוחה שהתה פרק זמן ארוך יותר ממנו על הכביש.

משלא הוכיח המערער את טענותיו האמורות, ולאור העובדה שקביעותיו של בית המשפט קמא בעניין זה מנומקות היטב ומתבססות במידה רבה על קביעות של מהימנות- איננו מוצאים לנכון לסטות מהן.

מדובר כאמור בקביעות הנתונות לשיקול דעת הערכאה הדיונית, המתרשמת באופן ישיר מחומר הראיות ומעדויות המומחים, ובית המשפט קמא העדיף בנסיבות העניין את ממצאי הבוחן מטעם התביעה, שערך



ניסויים ונעזר בספרות מקצועית, על פני מומחה ההגנה שלא ביסס את מסקנותיו בראיות או בניסויים משלו.

63. מסקנתנו היא, אם כן, כי בית המשפט קמא קבע ממצאים עובדתיים לפי הראיות שהובאו בפניו והסיק מהם מסקנות נכונות, וכי בצדק הרשיע את המערער בעבירה שיוחסה לו בכתב האישום.

דין והכרעה - גזר הדין

64. רבות נאמר על נגע תאונות הדרכים. מערכת המשפט נתקלת בהרוגי ופצועי תאונות הדרכים הן בתחום הפלילי והן בתחום האזרחי ומקומו של בית המשפט לא נפקד בהתמודדות עם תופעה קשה זו.

נשווה לנגד עינינו את דברי בית המשפט העליון בע"פ 62/09 **חדש נ' מדינת ישראל** (4.6.2009), לפיהם:

"גזירת הדין בתיקי תאונות הדרכים שנסתיימו במוות, בעבירות הריגה או גרימת מוות, היא מן הקשות במטלות השיפוטיות. הטעם הוא, כי מחד גיסא, בתודעתנו תדיר דמותו של הקרבן או הקרבנות, שגם אם לא הכרנום הם לנגד עינינו - חייהם שנקפדו, תכניותיהם שלא התגשמו, עתידם שנמחה, מהם שלא יביאו ילדים לעולם, מהם שלא יזכו לראות בשמחת ילדיהם; לצדם משפחותיהם, שיומם ולילם אינו לעולם כמקדם. ומאידך גיסא, הנאשם או הנאשמת, שכמובן מצבם שונה לחלוטין, אך גם עליהם השפיעה הטרגדיה הקשה שנגרמה בשל התנהגותם, אם ברף הנמוך יותר של גרימת מוות ברשלנות ואם ברף הגבוה ממנו, של הריגה מתוך פזיזות ואדישות. חלק גדול מהם הם אנשים ללא עבר פלילי. ראו דברי השופטת ברלינר בע"פ 3305/06 צלח נ' מדינת ישראל "אירוע מסוג האירוע הנוכחי הוא לעולם טרגדיה לנפגע ולפוגע גם יחד. הנהגים הפוגעים במקרים רבים הם אנשים נורמטיביים בדומה למערער שבפנינו, ושליחתם למאסר קשה במיוחד"; אך נאמר שם גם, שבמקרים מסוימים "אין ענישה אחרת שנותנת ביטוי ולו חלקי לערכם של חיי אדם, וראויים אלה שקולם יישמע דווקא משום שהיכולת לדבר נשללה מהם". כאמור, חלק מן הנאשמים הללו הם מה שקרוי "נורמטיביים", כלומר, מי שאינו בעל עבר פלילי, ולעתים גם עברו התעבורתי אינו רב".

65. אכן, המערער הוא אדם נורמטיבי לכל הדעות, ואולם, מרבית הנאשמים בעבירות של גרם מוות ברשלנות כתוצאה מתאונת דרכים הם אנשים נורמטיביים, אשר לא אחת בשבריר שנייה, כפי שארע במקרה דנן, הביאו לחורבן שתי משפחות. משפחת הקורבן, שכל עונש שיוטל על הפוגע לא יחזיר להם את יקירן, ומשפחת הפוגע, והפוגע עצמו, שגם חייהם השתנו ולא יהיו עוד כפי שהיו בעבר.

66. אחד הכללים המנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות הוא דרגת הרשלנות. במקרה דנן, ייחס בית המשפט קמא למערער דרגת רשלנות בינונית.



אף אנו סבורים כי מידת התרשלותו של המערער, אשר החליט ליטול על עצמו את הסיכון בנסיעה לאחור, כנגד כיוון התנועה באזור מגורים שלא לצורך, ומבלי שהביט תוך כדי נסיעה בכל מראות הרכב או/ו בחלונות, או הפנה מבטו לאחור, היתה, למצער, ברמה בינונית.

67. בגזר דינו של בית המשפט קמא נסקרה מדיניות הענישה הנוהגת בעבירות של גרימת מוות ברשלנות ונקבע כי טווח הענישה נע בין 6 חודשים, ועד 3 שנות מאסר, זאת למעלה מן הדרוש, שכן המתחם הספציפי לנסיבות של דריסת הולך רגל בנסיעה לאחור נקבע כנע בין 8 חודשים לבין 24 חודשים חודשי מאסר.

איננו מוצאים כל הצדקה להתערב במתחם זה.

68. שיקול מרכזי בענישה בעבירות גרם מוות ברשלנות הוא גורם ההרתעה. במקרים כאלה על העונש להעביר מסר חד וברור לציבור הנהגים ולהרתיע אותו מנטילת סיכונים אסורים, העלולים להביא לתוצאות קטלניות. כן יש להביא בחשבון את תוצאותיו החמורות של האירוע.

69. ככלל, העונש הראוי לנאשם שגרם ברשלנותו למותו של אחר הוא מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח. עונש זה נובע מהחשיבות שיש לייחס לערך קדושת החיים ולצורך להילחם בתאונות קטלניות. ענישה זו מקובלת גם במקרה בו הנאשם הוא אדם נורמטיבי בשאר מישורי חייו, כמו המערער שבפנינו.

70. בית משפט קמא עמד על חומרת העבירה שביצע מערער ותוצאתה הקטלנית ועל נסיבותיו האישיות כעולה מתסקיר שרות המבחן, ושקל כהלכה את כלל השיקולים, הן לחומרה והן לקולא. עונש המאסר שהשית על מערער אינו חורג ממדיניות הענישה ואינו מצדיק התערבותה של ערכאת הערעור.

אף בעונש הפסילה לא מצאנו לנכון להתערב.

71. לאור כל האמור לעיל, אנו דוחים את הערעור על שני חלקיו.

72. המערער יתייצב לריצוי מאסרו בבית סוהר הדרים, ביום 19.6.18 עד השעה 10:00 או על פי החלטת שב"ס, כשברשותו תעודת זהות וגזר דינו של בית המשפט קמא.

על ב"כ המערער לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיין מוקדם, עם ענף אבחון ומיין של שב"ס, טלפונים: 08-9787377, 08-9787336.

התנאים שנקבעו לעיכוב עונש המאסר יעמדו בתוקפם עד התייצבות המערער לריצוי עונשו.

ניתן היום, א' סיון תשע"ח (15 מאי 2018) במעמד ב"כ הצדדים והמערער.

אברהם טל, נשיא
אב"ד
שמואל בורנשטיין, שופט
דבורה עטר, שופטת