



עפ"ת 62250/07/17 - דמיטרי גולדברג, נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה

19 אוקטובר 2017

עפ"ת 62250-07-17 גולדברג נ' מדינת ישראל

לפני הרכב כב' השופטים:

רון שפירא, סגן נשיא [אב"ד]

בטינה טאובר

תמר נאות פרי

המערער

דמיטרי גולדברג,

ע"י עו"ד גב' ניצה כהן

נגד

המשיבה

מדינת ישראל

פסק דין

השופטת בטינה טאובר:

מבוא

1. בפנינו ערעור הנאשם (להלן: "**המערער**") על גזר דינו של בית משפט השלום לתעבורה בחיפה, כב' סגן הנשיא השופט גיל קרזבום שניתן ביום 21/06/17 בתיק גמ"ר 680-04-16 (להלן: "**בית משפט קמא**"). הערעור מופנה כנגד חומרת עונש המאסר בפועל שנגזר על המערער, לאחר הרשעתו, בעבירת גרם מוות ברשלנות בנהיגה וכן במספר עבירות תעבורה נוספות.

2. בד בבד עם הגשת הודעת הערעור הגיש המערער בקשה לעיכוב ביצוע עונש המאסר בפועל שנגזר עליו. בקשה זו הועברה לתגובת המשיבה אשר הסכימה לעיכוב הביצוע המבוקש. לפיכך, הורה בית המשפט בהחלטה מיום 31/07/17 על עיכוב ביצוע עונש המאסר בפועל עד להכרעה בערעור.

עובדות כתב האישום וההליך בבית משפט קמא

3. מעובדות כתב האישום שהוגש כנגד המערער, עולה כי ביום 19/01/15 סמוך לשעה 14:07 נהג המערער ברכב פרטי מסוג יונדאי (להלן: "**הרכב**") בסמוך לצומת הרחובות פל-ים ונתנזון בעיר התחתית בחיפה, מכיוון דרום לצפון בנתיב השמאלי מתוך שניים (להלן: "**הכביש**"). הכביש הינו דרך עירונית, כביש דו מסלולי דו נתיבי עם שטח הפרדה בנוי. כביש אספלט תקין ויבש עם עיקול קל שמאלה (להלן: עמוד 1



העיקול). מיד בכניסה לרחוב נתנזון קיים מעבר חצייה בכביש (להלן: **"מעבר החצייה"**). על המדרכה מימין למעבר החצייה מוצבים עמודי בטון נמוכים ומוצב עמוד רמזור להולכי רגל (להלן: **"עמוד הרמזור"**). שדה הראייה מכיוון נסיעת המערער למעבר החצייה ולמדרכה מימין לו 70 מטרים לפחות. מזג האוויר באותו יום היה בהיר, ראות טובה ואור יום.

בעת האירוע עמד על המדרכה בצד ימין, בכיוון נסיעת המערער, בסמוך למעבר החצייה מר זידאן עותמאן יליד 1948 (להלן: **"המנוח"**) כשאשתו ובתו של המנוח עומדות בסמוך אחריו. כן עמדה על המדרכה גב' פאתינה אל חדור (להלן: **"גב' אל חדור"**).

על פי המתואר בכתב האישום, משהגיע המערער לעיקול, המשיך בנסיעה ישירה, חצה את הנתיב הימני ועלה על המדרכה מצד ימין לכיוון נסיעתו. המערער פגע והפיל שני עמודי בטון נמוכים, פגע והוריד את עמוד הרמזור, פגע במנוח ובגב' אל חדור ונעצר בעץ דקל שנמצא על המדרכה (להלן: **"התאונה"**). כתוצאה מהתאונה נפגע המנוח, נגרמו לו חבלה בפנים, שבר ודפורמציה של הפמור השמאלי ודימום תת עכבישי במוח. המנוח פונה לבית חולים רמב"ם שם טופל עד אשר נפטר ביום 07/02/15. כמו כן נפגעה גב' אל חדור אשר נגרמו לה רגישות בבטן, בבית החזה ולאורך עמוד השדרה.

נטען כי התאונה, מותו של המנוח, הנזקים לגוף לרכוש ולרכב נגרמו באשמתו של המערער וכתוצאה מנהיגתו הרשלנית שבאה לידי ביטוי, בנהיגה ללא תשומת לב לנעשה בדרך; איבוד שליטה על הרכב; סטייה מנתיב הנסיעה ימינה ללא כל סיבה הקשורה בדרך או ברכב; עלייה על המדרכה מצד ימין למרחק של כ-2 מטרים; נהיגה בקלות ראש, בחוסר זהירות וללא רישיון רכב תקף.

4. ביום 07/12/16 הודה המערער בעובדות כתב האישום. על רקע הודאתו, הורשע המערער בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן: **"חוק העונשין"**) וסעיפים 64 ו-40 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961 (להלן: **"פקודת התעבורה"**); סטייה מנתיב, עבירה לפי תקנה 40(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: **"תקנות התעבורה"**); גרימת נזק, עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה; נהיגה ללא רישיון רכב, עבירה לפי סעיף 2 לפקודת התעבורה.

5. בעקבות ההרשעה ולבקשת באת כוח המערער הורה בית משפט קמא על הגשת חוות דעת של הממונה על עבודות שירות וכן הגשת תסקיר שירות מבחן בעניינו של המערער.

6. במסגרת תסקיר שירות המבחן שהוגש לתיק בית משפט קמא בחודש מאי 2017, סקרה קצינת המבחן את הרקע האישי והמשפחתי של המערער. צוין כי מדובר באדם בן 49, יליד רוסיה (עלה לישראל בשנת 1990), גרוש, חי בזוגיות מזה 15 שנה, אב לארבעה ילדים אשר עוסק בחנות לממכר מחשבים בחיפה, נתון לקשיים כלכליים בעטיים לא חידש את רישיון הנהיגה. ממסמכים רפואיים שהוצגו בפני קצינת



המבחן עלה כי המערער סובל מתסמונת של דום נשימה בשינה, סכרת, יתר לחץ דם ועודף משקל. המערער שיתף את קצינת המבחן בקשיי ההסתגלות שלו בישראל הן מבחינת שפה והן מבחינת תרבות.

ביחס להיסטוריה העבריינית והעבירות נשוא כתב האישום ציינה קצינת המבחן כי המערער נעדר עבר פלילי וכי הוא לוקח אחריות על העבירות בהן הורשע וחש אשמה בשל העובדה שגרם למותו של המנוח, אולם נוטה להשליך את נסיבות האירוע על גורמים אחרים ובכלל זה על הטענה כי סמוך לאירוע התאונה חש שהוא מתנתק והתעורר לאחר שהתנגש בעץ ורק אז הבין שמישהו נפגע, זאת הגם שציין כי מבדיקות רפואיות אותן ביצע לא ניתן היה לאשש את טענתו כי הוא סובל מניתוקים לאורך היום.

קצינת המבחן התרשמה מאדם בעל יכולות טובות, קונקרטי אשר מתקשה לבטא את רגשותיו ולשתף בעולמו הפנימי. עוד התרשמה קצינת המבחן כי לאורך השנים גילה המערער יציבות במסגרות השונות ויכולת תפקוד טובה. על רקע האמור המליצה קצינת המבחן להטיל על המערער צו מבחן לתקופה של שנה במהלכה ישתלב המערער בטיפול ייעודי לנהגים שגרמו למוות וזאת לצד עונש מאסר שירוצה בעבודות שירות, פיצוי למשפחת המנוח ועונשי פסילה.

7. ביום 08/05/17 הוגשה לתיק בית משפט קמא חוות דעת הממונה על עבודות שירות, בה צוין כי המערער מתאים לריצוי עונשו בעבודות שירות.

גזר דינו של בית המשפט קמא

8. ביום 21/06/17 גזר בית משפט קמא את דינו של המערער. בית משפט קמא עמד במסגרת גזר הדין על הכללים המנחים שהותוו בפסיקה באשר לענישה הראויה בעבירות של גרימת מוות ברשלנות שכוללת ככלל עונשי מאסר לריצוי בפועל אשר נועדו להרתיע את ציבור הנהגים מנהיגה רשלנית תוך הדגשת עקרון קדושת החיים.

לאחר מכן נפנה בית משפט קמא לסקירת השיקולים שהנחו אותו בגזירת עונשו של המערער. בית משפט קמא ציין כי התאונה ותוצאותיה הקשות נגרמו בנסיבות המלמדות על רשלנות ממשית של המערער, שעה שאלה כללו סטייה מנתיב הנסיעה תוך עלייה על המדרכה, פגיעה בעמודי הבטון, ברמזור ובהמשך בהולכי הרגל שהמתינו על המדרכה על מנת לחצות את הכביש במעבר החצייה שסומן באופן בולט בתוספת תמרור. מכאן ציין בית משפט קמא כי התאונה התרחשה באשמתו המלאה של המערער ללא כל רשלנות תורמת מצד הולכי הרגל שנכחו במקום. בית משפט קמא לא נתן משקל של ממש לטענת המערער "להתנתקות" בזמן התאונה וזאת מכיוון שטענה זו לא גובתה בראיות. בבחינת מדיניות הענישה המקובלת בעבירות מן הסוג הנדון ציין בית משפט קמא תוך הפנייה לפסיקה של בית המשפט העליון כי במקרים של גרימת מוות ברשלנות של הולך רגל מדיניות הענישה הנהוגה כוללת רכיב של מאסר בפועל.



בהינתן האמור, קבע בית משפט קמא כי מתחם העונש ההולם צריך לכלול רכיב של מאסר בפועל שלא יפחת מ-7 חודשים ולא יעלה על 20 חודשים; פסילה בפועל שלא תפחת מ-6 שנים ולא תעלה על 15 שנים וקנס משמעותי, כאשר במקום הקנס ציין בית משפט קמא כי בדעתו להשית על המערער תשלום פיצוי כספי לנפגעים. עוד צוין כי במכלול הנסיבות ולאור העובדה כי התאונה נגרמה בשל רשלנותו המלאה של המערער אין מקום לקבל את המלצת שירות המבחן ואין מקום לסטות ממתחם העונש ההולם.

בקביעת עונשו של המערער בגדרי המתחם הביא בית משפט בחשבון לטובת המערער בין היתר את השיקולים הבאים: עברו התעבורתי המקל של המערער אשר כולל 11 הרשעות קודמות כולן מסוג ברירת משפט; היעדר עבר פלילי; הודאתו המידית של המערער במיוחס לו; הבעת החרטה העמוקה והכנה; רצונו להיפגש עם משפחת המנוח; נסיבותיו האישיות של המערער כפי שעלו בטיעוני באת כוחו ובתסקיר שירות המבחן לרבות מצבו הרפואי ומצבו הכלכלי הקשה; דברי עדי ההגנה אשר תיארו את המערער כאדם חרוץ, מסור, טוב לב המסייע בכל דרך לסובבים אותו. לצד זאת ציין בית משפט קמא לחובתו של המערער את העובדה כי המערער הינו האשם היחידי באירוע התאונה, באופן שמחייב הטלת עונש מאסר אם כי עונש שיהיה קרוב לרף הנמוך של המתחם.

לאור כל האמור, ובהתחשב במכלול השיקולים שפורטו, הטיל בית משפט קמא על המערער את העונשים הבאים: מאסר בפועל לתקופה של 8 חודשים; פסילה בפועל מלנהוג ו/או לקבל ו/או להחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 10 שנים בניכוי 90 ימי הפסילה המנהלית ובניכוי תקופת פסילתו עד תום ההליכים נגדו; פסילה על תנאי מלנהוג ו/או לקבל ו/או להחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 24 חודשים והתנאי הוא כי המערער לא יעבור במשך 3 שנים מיום שחרורו ממאסר עבירה של נהיגה בזמן פסילה ו/או עבירה של גרימת מוות ברשלנות; מאסר על תנאי לתקופה של 7 חודשים והתנאי הוא כי המערער לא יעבור במשך 3 שנים מיום שחרורו ממאסר עבירה של נהיגה בזמן פסילה ו/או עבירה של גרימת מוות ברשלנות; תשלום פיצוי כספי לאלמנת המנוח בסך של 10,000 ₪; תשלום פיצוי כספי לגב' אל חדור בסך של 3,000 ₪.

תמצית טענות הצדדים

9. המערער טען כי בית משפט קמא החמיר יתר על המידה עת הטיל עליו עונש של 8 חודשי מאסר לריצוי בפועל ולא נתן משקל משמעותי לנסיבות חייו, מצבו הבריאותי ותסקיר שירות המבחן החיובי שהתקבל בעניינו. המערער טען כי בעקבות התאונה מצבו הבריאותי אף התדרדר וכי הוא נקלע למצב רגשי ונפשי קשה לאור תחושות אשם כבדות שהוא מרגיש על רקע פטירת המנוח בעקבות התאונה. בעניין זה צירף המערער להודעת הערעור אוסף של תעודות רפואיות המעידות על מצבו הרפואי.

המערער טען כי לאור מצבו הרפואי כפי שזה משתקף מן התיעוד הרפואי שצורף, הרי שטענתו באשר לאירוע התנתקות שחוה בזמן האירוע אינה תלושה מן המציאות ויש בה לפחות כדי להקל עליו בעונשו ובאופן שלא יחייב ריצוי עונשו מאחורי סורג ובריח.



בנוסף, טען המערער כי הטלת עונש מאסר לריצוי מאחורי סורג ובריה יש בה כדי למוטט את מפעל חייו (חנות לתיקון מחשבים) ולפגוע קשות בפרנסתו ובפרנסת בני ביתו.

לאור כל האמור, ביקש המערער להקל בעונשו, על דרך ביטול עונש המאסר בפועל שנגזר.

10. המשיבה סבורה מנגד כי דין הערעור להידחות ובעניין זה סומכת המשיבה את ידיה על גזר דינו של בית משפט קמא.

לטענת המשיבה מידת הרשלנות של המערער באירוע התאונה הייתה גבוהה, שכן אין המדובר בסטייה שפגעה ברכב שעמד בשוליים שאז ניתן לייחס אחריות תורמת, אלא מדובר על עלייה למדרכה, מקום שהוא מבצרם של הולכי רגל, באופן שגרם לפגיעה שהביאה בין היתר לפטירתו של המנוח.

המשיבה טענה כי בצדק דחה בית משפט קמא טענת המערער להתנתקות הן מאחר שלא הובאו ראיות לתמכה בטענה והן מאחר שככל שטענה זו הייתה נכונה היה על המערער לכפור בכתב האישום ולא להודות בו כפי שעשה. נטען כי טענת המערער להתנתקות שוות ערך לטענה של חלום בהקיץ - שתיהן אינן יכולות לעמוד שכן חובה על נהג להיות ער לחלוטין למה שקורה סביבו. בנוסף עמדה המשיבה על תוצאות האירוע הקשות ועל ההשלכות של האירוע על משפחת המנוח ובפרט על אשת המנוח שהייתה תלויה במנוח ושבעקבות אירוע התאונה, בה נפטר המנוח, נזקקת לעזרה נפשית.

דין והכרעה

11. הערעור שבפנינו מופנה כאמור כנגד חומרת עונש המאסר בפועל בן 8 חודשים שנגזר על המערער לאחר הרשעתו בעבירות גרם מוות ברשלנות; סטייה מנתיב; גרימת נזק ונהיגה ללא רישיון רכב בתוקף, וזאת בעקבות תאונת דרכים בה היה מעורב המערער בעטיה נגדעו חייו של המנוח ונגרמו נזקי גוף ורכוש נוספים.

12. לא אחת נקבע על ידי בית המשפט העליון כי העונש הראוי למי שגרם למותו של אדם ברשלנות שבנהיגה, הוא מאסר לריצוי בפועל וכי קדושת החיים והצורך להילחם בתאונות הדרכים מחייבים ענישה מחמירה ומרתיעה גם כאשר עסקינן באנשים נורמטיביים שכן מן המפורסמות הוא, שלא אחת אנשים נורמטיביים מוצאים עצמם מעורבים בתאונות דרכים קטלניות. ראו לעניין זה דברים שנקבעו בע"פ 1920/14 **מדינת ישראל נ' אבירם** (26/04/15):

"בית משפט זה עמד לא פעם על הצורך להחמיר בענישה על מנת להילחם בנגע תאונות הדרכים בכלל ובאלה הקטלניות בפרט... נקיטת יד קשה נגד עברייני תנועה שגרמו בנהיגתם הרשלנית למותם של אחרים יש לה מקום גם באותם המקרים אשר בהם מדובר בנאשמים



נורמטיביים שהעולם העברייני זר להם ואשר מטבע הדברים יתקשו להתמודד עם מאסר מאחורי סורג וברית. בהקשר זה כבר נפסק כי "אין מקום לענישה סלחנית מדי במקרים אלה ויש להעדיף את הצורך להעביר לציבור מסר ברור ומרתיע, אלא אם כן מתברר כי קיימות נסיבות אישיות חריגות ויוצאות דופן המצדיקות סטייה מרמת הענישה הראויה" (ראו, ע"פ 5787/04 שחאדה נ' מדינת ישראל (8.9.2004)). הטעם לכך הוא שאל מול הקושי אותו חווה הנאשם שגרם לתאונת הדרכים הקטלנית, ניצבים נפגעי הקטל בדרכים שחיהם נגדעו וכן בני משפחתם שחיהם השתנו ולא ישובו עוד לעולם להיות כשהיו. המימדים המדאיגים של הקטל בדרכים, מחייבים על כן הטלת ענישה מרתיעה גם כאשר הנהג הפוגע ניהל אורח חיים נורמטיבי טרם קרות התאונה".

ראו בנוסף:

ע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מדינת ישראל (24/03/11);

ע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל (16/11/09).

13. עוד נקבע על ידי בית המשפט העליון כי חריגה מן הכלל האמור לפיו יושתו עונשי מאסר לריצוי בפועל, תיעשה רק במקרים חריגים ויוצאי דופן, בהן מדובר ברמת רשלנות נמוכה וכאשר מתקיימות נסיבות אישיות יוצאות דופן, המצדיקות, חרף הכלל האמור, שלא לשלוח את הנאשם האינדיבידואלי למאסר מאחורי סורג וברית. ראו: ע"פ 548/05 מאירה לוי נ' מדינת ישראל (19/01/06).

14. בענייננו, התאונה גרמה לגדיעת חייו של המנוח. עם זאת, ומבלי להקל בתוצאה הטרגית ולהשלכותיה על כל הסובבים, בהתחשב במכלול הנסיבות ובנסיבותיו האישיות של המערער, סבורני כי עונש המאסר בפועל שנגזר על המערער אין בו כדי להשיג את תכלית הענישה, וסבורני כי זהו אחד המקרים החריגים בהם ראוי לתת לנסיבותיו האישיות של הפרט, משקל משמעותי מזה שניתן להן על ידי בית משפט קמא, ובאופן שמצדיק את התערבות ערכאת הערעור.

15. נסיבות המקרה הטראגי הובאו בהרחבה בפסק דינו של בית משפט קמא ועולים גם ממקרא עובדות כתב האישום כפי שפורטו לעיל. אין ספק, כפי שקבע בית משפט קמא, כי נהיגתו הרשלנית של המערער הביאה לתוצאה הטרגית של גדיעת חיי המנוח וכי היה מקום להרשיעו בדיון ולהשית עליו עונש. עם זאת, נראה כי התנהגותו של המערער נבעה מרשלנות רגעית, אובדן שליטה רגעי, או אי תשומת לב רגעי. אמנם, כל אלה עדיין באים בגדרה של רשלנות שגרמה למותו של אדם. יחד עם זאת, ובניגוד לקביעתו של בית משפט קמא דומה שאלה מצויים ברף הנמוך של רשלנות אף שתוצאתה היא טראגית וחמורה מאין כמוה. יצוין כי במקרים דומים של גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים נמנע בית משפט העליון מלהטיל על הנהג עונש של מאסר בפועל והסתפק בעבודות שירות ובעונשים נלווים. ראו: ע"פ 2569/00 שמעון דהן נ' מדינת ישראל, פ"ד נה(2) 613; ע"פ 4732/02 ענת סורפין (לביא) נ' מדינת ישראל (25/11/02). ראו בהקשר זה גם דברים שהעיר חברי סגן הנשיא השופט ד"ר רון שפירא בע"פ (ח') 41013-04-13 מיכל כרמון נ' מדינת ישראל, (דברים המוסכמים גם עלי):

עמוד 6



"הערתי הראשונה היא כי לטעמי בעבירות של רשלנות, גם כשתוצאתן חמורה, יש לצמצם בשימוש בעונש המאסר, עונש שיש לשמרו לנאשמים בעלי דפוסי התנהגות עבריינים מובהקים. לכן סבור אני כי בעבירות רשלנות ככלל, יש לגזור עונשי מאסר במקרים בהם מדובר בנאשם בעל עבר פלילי, או במקרים של רשלנות חמורה, או במקרים בהן הייתה הרשלנות על רקע של ניסיון להעצים רוח כלכלי...

במקרה בו ניצבת בפנינו נאשמת ללא עבר פלילי שרשלנותה באה לידי ביטוי בטעות של שיקול דעת שמשכה כהרף עיין סבור אזי יש לצמצם את השימוש בעונש המאסר, שאין לו תכלית של ממש ופגיעתו בנאשם אינה מידתית ביחס לתועלת החברתית שבענישה.

הערתי השניה מתייחסת לרכיב "הרתעת הרבים" שבמסגרת הנתונים הנשקלים לעניין ענישה. חברתי עמדה על הקושי שביישום מונח זה והחלתו בכל מקרה ומקרה, ובמיוחד במקרה שבפנינו. שותף אני להערותיה. בכל מקרה נראה כי בעבירות תעבורה, לרבות אלו שתוצאתן קטלנית, דווקא פסילת רישיון נהיגה לתקופה ממושכת תשיג את תכליות הענישה, הן בדרך של הגנת הציבור מפני הנהג הרשלן והן בדרך של הרתעת הרבים מפני נהיגה רשלנית."

16. במקרה הנדון, אין ספק כי התאונה הייתה טראומטית ביותר עבור המערער ושינתה את אורח חייו. המערער ער לתוצאה הנוראה של התנהגותו הרשלנית שאין חזרה ממנה והפנים את חומרתו הרבה של האירוע שאירע באשמתו. שירות המבחן העריך כי המערער לוקח אחריות וחש חרטה רבה על נהיגתו הרשלנית. המלצת שירות המבחן בפני בית משפט קמא הייתה לשקול אפשרות להטיל על המערער עונש מאסר שניתן יהיה לרצותו בעבודות שירות בנוסף לפיקוח ולעונשים נלווים. עמדה זו של שירות המבחן בצירוף מכלול השיקולים לקולא שנמנו על ידי בית משפט קמא, לרבות, היעדר עבר תעבורתי משמעותי מצדו של המערער; היעדר עבר פלילי; הודאתו המידית של המערער במיוחד לו; הבעת החרטה העמוקה והכנה; רצונו להיפגש עם משפחת המנוח; דברי עדי ההגנה אשר תיארו את המערער כאדם חרוץ, מסור, טוב לב המסייע בכל דרך לסובבים אותו, ובהתחשב במצבו הבריאותי של המערער כפי שזה משתקף במסמכים הרפואיים שצורפו להודעת הערעור, מצדיקים לטעמי, ובניגוד לעמדת בית משפט קמא חריגה ממתחם העונש ההולם שנקבע, באופן שיאפשר למערער לרצות את עונשו בעבודות שירות. אוסיף ואציין כי לנוכח העובדה שבית משפט קמא גזר על המערער לצד עונש המאסר הקצר פסילת רישיון נהיגה ממושכת, תושג גם תכלית הענישה, הן בדרך של הגנת הציבור מפני נהג רשלן והן בדרך של הרתעת הרבים.

17. לאור כל האמור, אציע לחברי להרכב לקבל את הערעור ולהפחית את עונש המאסר בפועל שנגזר על המערער ל-6 חודשי מאסר אשר ירצו בעבודות שירות (יצוין כי המערער הופנה לממונה על עבודות שירות על ידי בית משפט קמא, אשר קבע כי המערער כשיר לבצע עבודות שירות, ואף קבע עבורו מקום עבודה). יתר רכיבי גזר דינו של בית משפט קמא יוותרו על כנם בשינוי אחד לפיו מניין תקופת התנאי שנקבעה לעונשי הפסילה על תנאי והמאסר על תנאי ייחל ממועד מתן פסק דין זה.

בטינה טאובר, שופטת



השופט רון שפירא, סגן נשיא [אב"ד]:

אני מסכים עם האמור בפסק דינה של חברתי, השופטת טאובר, והתוצאה אליה הגיעה. ער אני למדינית גזירת עונשי מאסר בפועל על נהגים שגרמו לתאונות דרכים קטלניות, כפי שנקבעה ע"י בית המשפט העליון בשורה של פסקי דין. "מדיניות הענישה המחמירה והמרתיעה באה לידי ביטוי בכך שעל פי רוב הרשעה בעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל ופסילת רישיון לתקופה ממושכת [ראו: ע"פ 783/07 עתאבה נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 23.9.2007) בפסקה ט' (להלן: עניין עתאבה)]; רע"פ 548/09 לוי נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 19.1.2006); ע"פ 708/10 שלאפה נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 14.6.2010) (להלן: עניין שלאפה)]. [ראו: ע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מדינת ישראל (24.3.2011)].

עם זאת, סבור אני כי הגיעה העת לבחון שוב מדיניות זו ולסטות ממנה, במקרים המתאימים. זאת בשים לב להוראות תיקון 113 לחוק העונשין במיוחד על רקע המסקנות הנלמדות מדו"ח הוועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים (פורסם בחודש נובמבר 2015, להלן: "ועדת דורנר" או "דו"ח הוועדה"). הדו"ח מצביע על הנזק העולה על התועלת שבמאסרים קצרים, ובמיוחד כשמדובר בנאשמים שאינם בעלי דפוס התנהגות עברייני מובהק. בנוסף מצביע הדו"ח, כמו גם תיקון 113 לחוק העונשין, על הספק שבעצם מימוש רכיב הרתעת היחיד והרבים המהווה שיקול במסגרת שיקולי הענישה [לעניין ההרתעה כרכיב בענישה והדעות החולקות בנוגע לאפקטיביות שבהרתעה ראו: **The Bottoms Anthony and Von Hirsch Andrew, "Crime Preventive Impact of Penal Sanctions"**, in *The Oxford Handbook of Empirical Legal Research* (Oxford University Press 2012) p 96; Qwin Warren, **"The Right to Threaten and the Right to Punish"**, in *Punishment*, Simmons J. A. and others ed. (Princeton University Press 1995)p. 47].

מסקנות וועדת דורנר, המבוססות על שורה של מחקרים שפורטו בדו"ח הוועדה, ביחד עם הוראות תיקון 113 לחוק העונשין ומשקלו של רכיב השיקום במסגרת שיקולי הענישה, מצדיקות בחינה מחודשת של שיקולי הענישה ככלל ובמיוחד בעבירות שעניינן במעשה המוגדר כרשלנות, ומחייבות התייחסות מתאימה בגזירת הדין במקרים מסוג אלו שבפנינו כעת. יוער בהקשר זה כי עיקר הפסיקה בעניין גזירת עונשי מאסר על עברייני תעבורה שגרמו למוות ברשלנות נקבעה קודם לתיקון 113 לחוק העונשין וקודם לפרסום מסקנות וועדת דורנר. כעת, משתוקן החוק וניתן לשיקולי שיקום משקל משמעותי, יש להביא שיקולים אלו בחשבון, גם כאשר מדובר בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים, כל זאת ביחד עם יישום מסקנות וועדת דורנר בכל הנוגע להעדר יעילות השימוש במאסרים במקרים מסוג זה שבפנינו [ראו לעניין זה דברים שכתבתי בעפ"ת (חי') 1267-05-16 **רוברט חיזגילוב נ' מדינת ישראל** (29.6.2016)]. עד כמה שידוע לא הוגשה בקשה למתן רשות לערער על פסק דין זה].

על האמור יש להוסיף כי על המערער גם נגזר להיפסל מלנהוג למשך 10 שנים. כשמביאים בחשבון את גילו של



הנאשם (בן כ-49 שנים), משמעות פסילת רישיון הנהיגה לתקופה ממושכת היא, בפועל, חיסול כמעט מוחלט של יכולתו להמשיך ולנהוג, גם בעתיד. שלילת האפשרות לנהוג במקרה מסוג זה היא הענישה הראויה, לטעמי, בהיותה המענה הנכון למניעת סיכון מהנהג הפוגע. יצוין גם כי מדובר בענישה שאין להקל בה ראש בהיותה, בפועל, ענישה המגבילה הגבלה ממשית את אפשרויות העיסוק, על כל המשתמע מכך. עוד אציין כי סבור אני שהיה מקום לחייב את המערער/הנאשם לפצות את נפגעי התאונה בפיצוי גבוה יותר. אמנם פתוחה הדרך לפנות לבית המשפט בהליך אזרחי מתאים. עם זאת יש בפסיקת פיצוי הולם כדי להבהיר את עמדתו של בית המשפט והזדהותו עם סבלו של נפגע העבירה. אדגיש, בהקשר זה, כי לו היה בפנינו ערעור שכנגד הייתי שוקל להאריך את תקופת פסילת רישיון הנהיגה לתקופה ממושכת יותר, ואף לצמצום, וכן להגדיל את סכום הפיצוי לנפגעי העבירה. אלא שאין בפנינו בקשה או ערעור מסוג זה.

מטעמים אלו, סבור אני כי יש מקום להסתפק בתקופת מאסר שתרוצה בעבודות שירות, כאשר יתר חלקי גזר דינו של בית משפט קמא יישאלו ללא שינוי, כפי שהציעה חברתי.

בשולי האמור ראוי להעיר כי מתסקיר שירות המבחן ומטעוני המערער בפנינו, טיעונים שנטענו בשפה רפה לאחר הודאה, בשלב טיעון לעונש (פרוטוקול מיום 24.5.2017, עמ' 16 ש' 16 - 23), ושלא נבחנו ע"י בית משפט קמא וגם לא ע"י גורמי החקירה, עולה כי המערער סובל מתסמונת של דום נשימה בשינה, סכרת, יתר לחץ דם ועודף משקל. לא הובהר במסגרת חקירת התאונה נשוא הליך זה האם יש לטיעון זה בסיס בחומר רפואי והאם תופעות אלו השפיעו על אותו נתק בשליטה על הרכב שבעטיו, ככל הנראה, נגרמה התאונה הטראגית. עם זאת מצאתי לנכון להעיר כי ככל שנהג מודע לתופעות בריאותיות הגורמות לו לנתק מחשבתי ואיבוד השליטה על הנעשה עמו כי אז חובתו להימנע מנהיגה. נהיגה רכב תוך מודעות לאפשרות של נתק בשליטה על הרכב, מטעמי בריאות, יכול ותחשב לרשלנות בדרגה חמורה יותר, על כל המשתמע מכך. עוד אעיר כי ככל שמערכת הבריאות מודעת לבעיה רפואית העלולה לגרום לתופעות של איבוד שליטה על רכב, כי אז יש להסדיר את הכלים החוקיים שיחייבו העברת מידע מסוג זה לגורמי הרישוי במשרד התחבורה, כדי שינקטו ההליכים המתאימים להרחקת הנהג המסוכן מהכביש. כאמור, במקרה שבפנינו הנושא לא נבדק בשלב חקירת התאונה ולא עלתה טענה בהקשר זה בבית משפט קמא. בהתאם, לא ברור כלל כי יש לטענה בסיס עובדתי מוצק דיו. מצאתי לנכון להעיר את האמור כדי שהנושא בכללותו יבחן ע"י גורמי האכיפה והחקיקה, ולשם מניעת מקרים דומים בעתיד.

**רון שפירא, סגן נשיא
[אב"ד]**

השופטת תמר נאות-פרי:

התלבטתי באשר לגורלו של ערעור זה, בשל סימני השאלה בנוגע להיקף רשלנותו של המערער, ושאלות הנוגעות לנטל



ההוכחה באשר לאותו רף של רשלנות.

כפי שכתבה בפסק דינה חברתי, כב' השופט טאובר, ההלכה הינה כי בעבירות של גרם מוות ברשלנות עקב תאונת דרכים, יש חשיבות עליונה לבירור רף הרשלנות של הנהג הפוגע, ותכופות מתבררת גם שאלת רשלנותו התורמת של הקורבן.

השאלה אם מן הראוי להשית על הנאשם עונש של מאסר בפועל, שמא עונש שניתן לרצות בעבודות שירות, נגזרת לא אחת, בין יתר השיקולים, מהתשובה לשאלה - עד כמה התרשל הנהג הפוגע עובר לאירוע הקטלני. כאשר, לדוגמא, הנהג הפוגע נוהג במהירות רבה מהמותר או עובר עבירות תנועה אחרות לפני הפגיעה הקטלנית - ברי כי רשלנותו גבוהה יותר ונמשכה פרק זמן רב יותר (אף אם נשאר בגדר עבירת גרם מוות ברשלנות ולא "חוצה" אל עבר עבירת אחרות). מנגד, כאשר נקבע כי המדובר ברשלנות קלה יחסית, למשך שביר שנייה, ניתן לשקול ענישה שאינה כוללת מאסר בפועל, בהינתן שהתקיימו גם נתונים נוספים ושיקולים אינדיבידואליים מתאימים (וראו את המקרים אליהם הפנו חברי מעלה).

לפיכך, נשאלת השאלה - מהו הדין כאשר אין מידע בנוגע לרף ההתרשלות? מהו הדין כאשר לא ברור מה גרם לתאונה? האם היה זה היסח דעת רגעי? האם המערער היה טרוד בנושא אחר? האם משהו גרם לסטייה שלו אל הנתיב הסמוך ולאחר מכן, לעלייתו על המדרכה תוך גרימת הפגיעה הקשה?

אני מסכימה עם הדברים שכתב חברי, כב' סגן הנשיא השופט שפירא, לפיהם ההסבר האפשרי שהציע המערער, הסומך על "התנתקויות", לא הוכח, וממילא - אם המערער ידע שהוא סובל מתופעת "התנתקויות" - הדבר רק מגביר את הרשלנות שיש לייחס לו.

מכאן, שנותרנו ללא הסבר, ולכן - התעוררו אצלי שאלות הנוגעות לנטל ההוכחה לגבי הנסיבות המדויקות של התאונה המשליכות על אופי והיקף הרשלנות, וזאת שעה שלא התנהל הליך הוכחות ושעה שהמערער הודה בעובדות של כתב אישום אשר לא כולל את ההסבר הנדרש.

לאחר שקראתי את חוות הדעת של שני חברי להרכב, ונוכח הנסיבות האישיות המיוחדות של המערער שבפנינו, אצטרף לפסק דינה המנומק של כב' השופט טאובר ולהערות הנוספות של כב' השופט שפירא, תוך הפנייה לאחד מפסקי הדין שעסקו - למרבית הצער - במקרה דומה, רע"פ 2996/13 **נייאזוב נ' מדינת ישראל** (13.8.2014), לאמור:

"... הענישה במקרי גרימת מוות ברשלנות בגדרי תאונות דרכים או תאונות אחרות היא אתגר קשה, שכן עסקינן בכלל בנאשמים נורמטיביים שמעידו והתרשלו בהיסח הדעת של רגע, וחרב עולמן של שתי משפחות; בראש וראשונה, וברמה עילאית, של משפחת הקרבן שקופדו חייו בשל רשלנות; אליה נכמר הלב. אך במרבית המקרים ישנה גם טראומה לפוגע ולמשפחתו, לא רק בשל הענישה אלא בשל המעשה, ומאמינים אנו איפוא כי הנאשמים מתייסרים אף הם, בכלל וגם בפרשה שלפנינו. כפי שאמרו זאת בתי המשפט הקודמים בתיקים אלה שלפנינו, מלאכת גזירת הדין בכגון דא קשה היא מן הרגיל, וכדברי הנשיא שמגר בר"ע 530/84 **שפר נ' מדינת ישראל**, פ"ד לח (4) 162, 163 "...שאנו דנים בעבירה שאינה כרוכה בפגמים מוסריים או בשחיתות, אלא ביטויה כידוע לכולנו, באופן התנהגותו של האדם הנוהג ברכב".



תמר נאות פרי, שופטת

הוחלט לקבל את הערעור ולהפחית את משך עונש המאסר בפועל שנגזר על המערער ל-6 חודשי מאסר אשר ירוצו בעבודות שירות.

בכל הנוגע לאופן ריצוי עבודות השירות אנו מורים כי בהתאם לחוות דעת המונה על עבודות השירות מיום 8.5.2017 ירצה המערער את עונשו, שישה (6) חודשי מאסר בדרך של עבודות שירות, באגודה לשיקום תעסוקתי שכתובתה רח' עתלית 3 חיפה.

מאחר והמועד לתחילת ריצוי עבודות השירות, עליו המליץ הממונה על עבודות השירות, חלף, אנו מורים כי המערער יתייצב אצל הממונה על עבודות השירות במשרדיו שבמתחם תחנת המשטרה בטבריה ביום א' 29.10.17 שעה 09:00 וזאת לשם הסדרת קליטתו לעבודה.

הובהר למערער כי הממונה על עבודות השירות רשאי לשנות את מקום העבודה שנקבע. עוד הובהר למערער כי אם יפר את הוראות המעסיק ו/או הממונה על עבודות השירות וכן אם יבצע עבירה נוספת כל שהיא במהלך תקופת ריצוי עבודות השירות כי אז ניתן יהיה להפקיע את עבודות השירות באופן שבו יהיה עליו לרצות את יתרת מאסרו כמאסר בפועל במתקן כליאה.

יתר רכיבי גזר דינו של בית משפט קמא יוותרו על כנם בשינוי אחד לפיו מניין תקופת התנאי שנקבעה לעונשי הפסילה על תנאי והמאסר על תנאי ייחל ממועד מתן פסק דין זה.

ניתן היום, כ"ט תשרי תשע"ח, 19 אוקטובר 2017, במעמד המערער וב"כ הצדדים.

תמר נאות פרי, שופטת

בטינה טאובר,
שופטת

רון שפירא, סגן נשיא
[אב"ד]