



ע"פ 3820/09/14 - לואי נאסר נגד מדינת ישראל, באמצעות פרקליטות מחוז חיפה

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים
ע"פ 3820-09-14 נאסר(אסיר) נ' מדינת ישראל 25 דצמבר 2014

בפני הרכב כב' השופטים:
י' גריל, שופט בכיר (אב"ד)
כ' סעב, שופט
ס' ג'יוסי, שופט

המערער: לואי נאסר (אסיר)
ע"י ב"כ עו"ד בוריס קוסנוביץ ועו"ד הישאם נעאמנה

נגד המשיבה: מדינת ישראל
באמצעות פרקליטות מחוז חיפה (פלילי)
ע"י ב"כ עו"ד רמי סלאמה

פסק דין

מבוא:

1. בפנינו ערעור על פסק דינו של בית המשפט השלום לתעבורה בחיפה - (להלן: "**בית המשפט לתעבורה**"), אשר ניתן על ידי כב' השופט בדימוס ש. יציב, בת"ד 3946-08-12.

2. הכרעת הדין ניתנה ביום 4/2/14 וגזר הדין ניתן ביום 9/7/14.

3. הגם שהמערער הורשע על פי הודאתו, הערעור מתייחס הן להכרעת הדין והן לגזר הדין.

העבירות שיוחסו למערער בכתב האישום:

4. המערער הורשע, על פי הודאתו, בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז - 1977 (להלן: "**חוק העונשין**"); וסעיפים 64 ו-40 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), התשכ"א-1961 (להלן: "**הפקודה**"); עבירה של נהיגה במהירות מופרזת, לפי תקנה 54 לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961, וסעיפים 62, 68 ו-38(2) לפקודה; וכן עבירה של הפקרה אחרי פגיעה, לפי סעיף 64א(ב) לפקודה.



עובדות כתב האישום:

5. בתאריך 16/08/08 בשעות הלילה נסע המערער יחד עם נאשמים אחרים (להלן: "**האחרים**") ברכב פרטי (להלן: "**הרכב**"), מעראבה לאזור התעשייה בלו - בנד שבמפרץ חיפה. הרכב היה נהוג בידי אחד מהאחרים.
6. בסמוך לצומת קריית אתא, החליף המערער את האחר בנהיגה ברכב, ונהג בו עד שהגיעו לתחנת הדלק "דור" שברחוב יוליוס סימון בחיפה, (להלן - "**הרחוב**"), שם ירדו הנאשם והאחרים מהרכב.
7. בסמוך לשעה 22:10, נכנס המערער לרכב והתחיל לנהוג ברחוב לאורכו מצפון לדרום, בנתיב השמאלי.
8. הרחוב הוא דרך עירונית, דו מסלולי, בעל שני נתיבי נסיעה בכיוון נסיעת המערער, בין מסלול הנסיעה של המערער לבין המסלול הנגדי, קיים שטח הפרדה בנוי. מהירות הנסיעה המותרת במקום היא 60 קמ"ש, שדה הראיה של המערער פתוח לפניו למרחק שאינו פחות ממאה מטרים.
9. בהגיע המערער מול בית מספר 43 ברחוב פגע בחסאן חמודה ז"ל (להלן: "**המנוח**") שחצה את הכביש מימין לשמאל כיוון נסיעת המערער.
10. המערער פגע במנוח שעף אל עבר רכב אחר, שנסע באותו זמן בנתיב הימני מאחורי הרכב של המערער, ולאחר מכן נפל לכביש - (להלן: "**התאונה**").
11. כתוצאה מהתאונה נגרמו למנוח חבלות רבות ובין השאר, קרע בריאות, פגיעות בכליות ובכבד, שברים בבסיס הגולגולת, ניתוק בין חוליה צווארית מס' 7 לחוליה גבית מס' 1. המנוח פונה לבית החולים רמב"ם ולאחר ניסיונות החייאה נקבע מותו.
12. עוד נטען כי עובר לתאונה נהג המערער במהירות שלא פחתה מ- 87.78 קמ"ש.
13. המערער עצר את הרכב במרחק של כארבעים מטרים ממקום התאונה ולאחר שעמד על תוצאותיה שב לרכב ועזב מבלי שהגיש עזרה שיכול היה להגיש למנוח ומבלי שהזעיק את גורמי ההצלה הנחוצים.

השתלשלות העניינים בבימ"ש לתעבורה:



14. התאונה התרחשה בחודש אוגוסט 2008 וכתב האישום הוגש בחודש אוגוסט 2012.

15. התיק נקבע להקראה ביום 13/5/13, לאותה ישיבה לא התייצב המערער והנאשמים האחרים. ההקראה נדחתה ליום 10/6/13, כשבאותה ישיבה הצהיר ב"כ המערער כי הוא הקריא למערער את כתב האישום, המערער אישר זאת והסנגור ביקש שלא להשיב לכתב האישום באותה ישיבה מכיוון שמדובר בתיק עב כרס ולא הספיק לעבור על כל חומר הראיות. הדיון נדחה לתשובה לאישום ולקביעת מועדים להוכחות. לאחר מספר דחיות, נקבעו מספר מועדי הוכחות.

16. הגם שהמערער לא כפר בעובדות כתב האישום, בישיבת ההוכחות הראשונה ביום 4/2/14, שאלה התייצבו עדי התביעה שהוזמנו, הודיע עו"ד לידאוי כי המערער מודה בכל עובדות כתב האישום. בית המשפט לתעבורה הרשיע את המערער על סמך הודאתו בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום המתוקן, זאת לאחר שנמחקה ממנו הוראת החיקוק של שיבוש הליכי משפט.

17. הסניגורים של הנאשמים האחרים הודו גם הם במרבית עובדות כתב האישום וטענו, כי למרות הודאתם לא ניתן להרשיע אותם בעבירות שיוחסו להם בכתב האישום.

18. בית המשפט לתעבורה הפנה את המערער לשירות המבחן לקבלת תסקיר בטרם גזירת דינו.

19. בישיבת יום 7/5/14, במסגרת הטיעונים לעונש, הודיע ב"כ המערער כי מתסקיר שירות המבחן עולה שהמערער אינו מודה בעבירה של הפקרה. ציין כי אומנם המערער מודה בעובדות, מודה כי פגע במנוח, מודה כי לאחר שנוכח לדעת שנפגע אדם בתאונה עזב את מקום התאונה, אך אינו מודה כי יש בעובדות הללו כדי להוכיח את העבירה של הפקרה אחרי פגיעה ולכן ביקש הסנגור לאפשר למערער לחזור בו מההודאה לגבי עבירה זו.

20. בישיבת יום 26/5/14 ביקש התובע מהסנגור להבהיר את מהות בקשת המערער לחזרה מהודיה ובעיקר אם בקשתו של המערער לחזור בו מההודאה מתייחסת אך ורק לעבירת ההפקרה, והאם עדיין מודה בשאר עובדות כתב האישום, זאת מאחר שבתסקיר צוין, כי המערער טוען שלא הבחין כלל במנוח לפני שפגע בו; כי משתמע מכך שהוא אף לא יכול היה למנוע את התאונה.

בתשובה לבקשת התובע הודיע הסנגור, כי המערער מבקש לחזור בו מההודאה גם לגבי העובדות של גרימת מוות ברשלנות, וכי המערער כופר בכל עובדות כתב האישום.

21. בהחלטתו מיום 29/5/14 דחה בית המשפט לתעבורה את בקשת המערער לחזור בו מההודאה והדגיש כי בקשתו זו של המערער באה לעולם אך ורק מטעמים טקטיים ואיננה נובעת מתוך מניעים כנים ואמיתיים ורצון להוכחת חפותו. עוד ציין, כי הודיית המערער באה מתוך רצון חופשי ולאחר שהבין את הודייתו ואת משמעותה. על כן הצדדים טענו לעונש.



תסקיר שירות המבחן:

22. המערער, בן 27, סיים 12 שנות לימוד ונשוי משנת 2013.

23. אין לחובתו של המערער הרשעות קודמות בפלילים.

24. בהתייחסות המערער לעבירות המיוחסות לו בכתב האישום, הוא קיבל על עצמו בפני שירות המבחן אחריות מלאה לביצוע, הביע צער וחרטה על מעשיו ואמפטיה למשפחת המנוח. הוא הזדהה איתם מאחר והוא עצמו חווה בעבר, אובדן ופגיעה קשה בתאונת דרכים, כשנה לפני התאונה נשוא כתב האישום, כשבתאונה זו נהרג חברו אשר נהג ברכב והמערער נפגע קשה באותה תאונה.

המערער ציין בפני שירות המבחן, כי לא הבחין במנוח חוצה את הכביש ולכן לא יכול היה למנוע את התאונה, ורק לאחר שהבחין כי הוא פגע בהולך רגל, ירד מהרכב בכדי לבדוק מה ניתן לעשות, ואז הוא נתקף פחד וחרדה, פעל מתוך מצוקה רגשית, ועזב את מקום התאונה.

25. מהתעודות הרפואיות שהוצגו בפני שירות המבחן עלה כי המערער אובחן כסובל מפוסט טראומה וזקוק לעיבוד הטראומה והאובדן של חברו.

26. להערכת שירות המבחן אין מדובר באדם בעל נורמות וערכים עבריינים. המערער זקוק לטיפול רגשי ולהמשיך בעיבוד הטראומות, אך המערער שולל את הצורך בטיפול בשלב זה בחייו. למרות שלהערכת שירות המבחן בהעדר טיפול כזה קיים אצל המערער סיכון לביצוע התנהגויות פורצות גבולות, כאשר מתעורר אצל המערער צורך קיומי והישרדותי, כפי שהיה אצלו בזמן בריחתו מזירת התאונה.

27. מאחר והמערער שולל את הצורך בטיפול, נמנע שירות המבחן ממתן המלצה טיפולית, אך צוין כי במידה ויוטל עונש מאסר בפועל חשוב להפנות תשומת לב רשויות שב"ס למצבו הרגשי ולהמליץ על שילובו בתוכנית טיפולית במסגרת מאסרו התואמת למצבו.

העונש שהוטל על המערער בבית המשפט לתעבורה:

28. כעולה מהסיפא של גזר הדין שניתן לאחר שבית המשפט לתעבורה שמע את טיעוני הצדדים לעונש, הטיל בית המשפט לתעבורה על המערער בגין כל העבירות בהן הורשע, את העונשים הבאים וכך הוא סיכם אותם:

"אני דן את הנאשם (המערער) למאסר לתקופה של חמישים ושישה (56) חודשי מאסר מתוכם שלושים

עמוד 4



ושבעה (37) חודשים לריצוי בפועל ותשעה עשר (19) חודשים על תנאי למשך שלוש שנים והתנאי הוא שהנאשם (שהמערער) לא יעבור את העבירות של גרימת מוות ברשלנות - עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין תשל"ז-1977, או של הפקרה אחרי פגיעה - עבירה לפי סעיף 64א(ב) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961, או של נהיגת רכב בזמן שהוא פסול מלקבל או מהחזיק ברשיון נהיגה - עבירה לפי סעיף 67 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961.

מתקופת המאסר בפועל יש לנכות ארבעה ימים בהם היה הנאשם במעצר.

אני דן הנאשם (המערער) לפסילה מלקבל או מהחזיק ברשיון נהיגה לתקופה של עשרים וחמישה (25) חודשים."

יש לציין כי בית המשפט לתעבורה הטיל על המערער 10 שנות פסילה בפועל בגין עבירת גרימת המוות ועוד 15 חודשי פסילה בפועל בגין עבירת ההפקרה אחרי פגיעה וכאשר סיכם את העונש הזה טעה בחיבור התקופות.

הגם שהצדדים לא התייחסו בטיעוניהם לעונש הכולל של הפסילה בפועל ולטעות הנ"ל נשוב בהמשך לעניין זה עקב הטעות האריתמטית שנפלה בחישוב וחיבור עונשי הפסילה השונים, כפי שיוסבר להלן.

29. בית המשפט לתעבורה ציין, כי מאחר ולא נשמעו ראיות בתיק לא ניתן לומר כי עובדות כתב האישום מצביעות על רף רשלנות גבוה מצד המערער.

עוד צוין, כי המנוח לא חצה במעבר חציה, התאונה אירעה בשעת חשיכה, חציית הכביש היתה מימין לשמאל כיוון נסיעת המערער ולא ידוע כמה זמן היה המנוח בטווח שדה הראיה של המערער.

בית המשפט לתעבורה קבע, כי רף הרשלנות שיש לייחס למערער הוא ברמה בינונית

30. באשר למתחם הענישה, קבע בית המשפט לתעבורה כי בגין העבירה של גרימת מוות ברשלנות, כאשר מדובר ברשלנות בינונית, מתחם הענישה נע בין 7 עד 10 חודשי מאסר בפועל ופסילת רשיון נהיגה לתקופה של 7 עד 10 שנים.

31. בגין העבירה של הפקרה אחרי פגיעה קבע בית המשפט לתעבורה כי מתחם הענישה ההולם נע בין שנתיים עד לחמש שנות מאסר בפועל ופסילת רשיון נהיגה לתקופה של 10 חודשים עד ל- 18 חודשים.

טענות הצדדים:



32. המערער מלין על כך שבית המשפט לתעבורה שגה משהרשיעו בעבירות חמורות, על סמך הודאת המערער שניתנה טלפונית לסנגור שאינו מייצג את המערער. לטענתו, טעה בית המשפט לתעבורה כאשר קיבל את הודאת המערער מפיו של סניגור שמייצג נאשמים נוספים באותו כתב אישום, דבר שמעלה ניגוד אינטרסים מובהק.
33. עוד טען, כי שגה בית המשפט לתעבורה משלא פנה ישירות למערער, כפי שנ"ג די לשמוע ממנו באופן ישיר ובלתי אמצעי את תגובתו לכתב האישום על מנת לוודא האם הבין משמעות הודאתו.
34. בנוסף טען ב"כ המערער, כי בית המשפט לתעבורה התעלם ממהות תוכן תסקיר שירות המבחן, הנוגע לאי לקיחת אחריות בגין העבירות נשוא כתב האישום. לטענתו, התעלמות זו מהווה למעשה התעלמות מכפירת המערער במיוחס לו.
35. ב"כ המערער ציין, כי ניתוח חומר הראיות מראה קיומו של בסיס איתן שיש בו כדי לתמוך בכפירת המערער ובקשתו לחזור בו מהודאתו. עוד ציין, כי המדובר בכתב אישום פגום שאינו תואם את חומר הראיות שבתיק.
36. בסוף דבריו ביקש ב"כ המערער לקבל את הערעור, לבטל את הרשעתו של המערער ולהחזיר את התיק לבית המשפט לתעבורה משלב ההקראה.
37. לחלופין, טען ב"כ המערער, כי מאחר וכתב האישום הוגש לאחר פרק זמן כה ארוך, לא מן הנמנע, שבית המשפט היה מבטל את כתב האישום בשל השיהוי הרב בו נקטה המשיבה, ולכן ביקש מבית המשפט להסתפק בהטלת מאסר שירוצה בדרך של עבודות שירות.
38. מנגד סמכה המשיבה ידיה על פסק דינו של בית המשפט לתעבורה. לטענתה, השתלשלות העניינים בתיק מובילה למסקנה אחת והיא: שאין מקום להתיר למערער לחזור בו מהודאתו.
39. המשיבה הפנתה לפסיקה וציינה, כי חזרה מהודאה תתאפשר רק במקרים חריגים והמקרה שלפנינו אינו אחד מהם, ולכן ביקשה המשיבה לדחות את הערעור ככל שהוא מתייחס להכרעת הדין ולא לאפשר למערער לחזור בו מההודאה.
40. באשר לעונש, סבור ב"כ המשיבה כי אין מקום להתערב בעונש שהוטל על המערער. ציין כי המדובר ברשלנות הנמצאת ברף הגבוה בשל המהירות הגבוהה בה נהג (90 קמ"ש במקום 60 קמ"ש). עוד ציין, כי המערער הוסיף חטא על פשע בזה שהפקיר את מי שמותו נגרם בתאונה, מבלי להושיט לו עזרה וטיפול. לטענתו, שילוב שתי העבירות יחדיו הצדיק את העונש שהושת על המערער ולכן אין כל מקום



להתערב בו.

התייחסות סנגורו הקודם של המערער - עו"ד כנאענה:

41. המערער לא הביא את עמדת סנגורו הקודם - עו"ד כנאענה ורק לבקשתנו, ובהתאם להחלטות שניתנו, הוגשה בפנינו עמדת עו"ד כנאענה.

42. הסנגור עו"ד כנאענה, שייצג את המערער בפני בית המשפט לתעבורה ציין, כי באותה ישיבה בה הודה המערער, הוא היה חולה ולא יכול היה להתייצב, אך בשיחה שניהל עם עו"ד לידאוי, אשר ייצג את הנאשמים האחרים באותו תיק, סוכם, שהמערער והאחרים יודו בעובדות כתב האישום.

43. עוד ציין הסנגור, כי לפני הדיון הוא הסביר למערער:

"שאין סיכויים בניהול התיק, וזאת לאור הראיות שנגדו ולאור העובדה שבחקירתו במשטרה הודה במיוחס לו, ועל כן הדרך הנכונה היא להודות ולקבל תסקיר לעניין העונש, דברים אלו הוסברו למערער הבין אותם והסכים להם".

44. הסנגור הדגיש, כי הודאת המערער ניתנה רק לאחר שהסנגור קיבל את חומר הראיות ועיין בו ונעשתה בהתייעצות יחד עם המערער ובהסכמתו.

45. בנוסף ציין הסנגור - עו"ד כנאענה, כי לאחר קבלת התסקיר התברר, כי המערער לא נטל אחריות על העבירות שיוחסו לו ולכן התבקש בית המשפט לתעבורה לבטל את הודאת המערער, בקשה שנדחתה.

46. בסוף דבריו ציין הסנגור - עו"ד כנאענה, כי ההודאה הייתה מפיו של עו"ד לידאוי ולא מפיו של המערער עצמו וכי הייתה חובה לרשום את דבריו של המערער לעניין ההודאה ולוודא שהוא אכן מודה, דבר שלא נעשה ע"י בית המשפט לתעבורה.

נאמר כבר עתה כי אין כל ממש בטענה זו ואיננו מקבלים אותה; כי הן הפרקטיקה והן הדין מאפשרים לבית המשפט לקבל הודאת נאשמים באמצעות סנגורם.

דין והכרעה:

47. סוגיית חזרתו של נאשם מהודייתו מוסדרת בסעיף 153(א) לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב],



התשמ"ב - 1982, הקובע כדלקמן:

"הודה הנאשם בעובדה, אם בהודיה שבכתב לפני המשפט ואם במהלך המשפט, רשאי הוא בכל שלב של המשפט לחזור בו מן ההודיה, כולה או מקצתה, אם הרשה זאת בית המשפט מנימוקים מיוחדים שיירשמו". (ההדגשה שלנו).

48. חזרה מהודיה טעונה איפוא את רשותו של בית המשפט, ומתן הרשות מותנה בקיומם של **"נימוקים מיוחדים שיירשמו"**; נימוקים שהמחוקק לא ראה מקום לפרטם לכן הדבר נבחן בהתאם לפסיקה

49. בהלכה הפסוקה נקבע, כי חרסת הנאשם, כשהיא לעצמה, אינה מהווה נימוק מיוחד לעניין זה, וכי הנסיבות בהן יותר לנאשם לחזור בו מהודייתו הן חריגות:

"היתר כאמור יינתן בנסיבות חריגות, בהתקיים פסול בהודיה עקב פגם ברצונו החופשי ובהבנתו של הנאשם את משמעות הודייתו, או אם ההודיה הושגה שלא כדין באופן המצדיק פסילתה"
(ע"פ 1958/98 פלוני נ' מדינת ישראל, פ"ד נז (1) 621, 577 (2002)).

50. עוד נקבע, שאין בהמלצה של סניגור לנאשם להודות, תוך הבהרה שאם לא יודה צפוי לו עונש כבד יותר, כדי להצדיק חזרה מהודיה, כל עוד ההכרעה והבחירה החופשית אם להודות נשארת בידי הנאשם - (רע"פ 10705/05 מסיקה נ' מדינת ישראל, (ניתנה ביום 2/5/06)).

51. לרשימות השיקולים שיש בהם כדי להתיר חזרה מהודיה ראו ע"פ 3991/04 רגבי נ' מדינת ישראל, (2005) וכן ע"פ 635/05 דענא נ' מדינת ישראל, (ניתן ביום 26/11/07).

52. בחינת עניינו של המערער דנן, באספקלריה של האמור לעיל, מעלה, כי הוא אינו נמנה עם המקרים החריגים בהם תתאפשר חזרה מהודיה. מה גם, שלא הובאו בפני בית המשפט לתעבורה "נימוקים מיוחדים שיירשמו". קביעותיו של בית המשפט לתעבורה להתנהלות המערער בבקשתו לחזרה מהודיה, מקובלות עלינו והן עולות מהשתלשלות העניינים.

53. כאמור, בישיבת ההוכחות הראשונה ביום 4.2.14, שאליה לא התייצב סנגורו דאז של המערער - עו"ד כנאענה, הודיע ב"כ המשיבה לבית המשפט לתעבורה כי עו"ד כנאענה התקשר אליו בבוקר והודיע לו שהוא חולה, וכי עו"ד לידאוי ייצג את המערער במקומו בישיבה זו.

54. גם עו"ד לידאוי הודיע לבית המשפט לתעבורה, כי עו"ד כנאענה התקשר אליו וביקש ממנו לייצג את המערער בישיבה זו ולהופיע בשמו ובמקומו.



55. זאת ועוד, גם המערער הצהיר בפני בית המשפט לתעבורה כי עו"ד לידאוי ייצג אותו בישיבה זו במקומו ומטעמו של עו"ד כנאענה.

56. באותה ישיבה מסר עו"ד לידאוי, כי המערער מודה בעובדות כתב האישום ולכן בית המשפט לתעבורה הרשיע את המערער בדין על יסוד הודאתו.

57. יוצא איפוא כי המערער היה מיוצג ע"י עו"ד לידאוי באותה ישיבה והודה באמצעות סנגורו עו"ד לידאוי, ועל דעת עו"ד כנאענה, ובהתאם לבקשתו והסכמת המערער עצמו, הגם שהשיחה עם סנגורו הקודם - עו"ד כנאענה הייתה טלפונית.

58. בישיבת יום 7/5/14 טען סנגורו - עו"ד כנאענה כי:

"בתסקיר רואים כי הנאשם לפחות לגבי העבירה של הפקרה אינו מודה בביצועה. הנאשם מודה בעובדות, מודה בתאונה, מודה שפגע בהולך הרגל ומודה שלאחר שנוכח לדעת כי אדם נפגע והוא עזב את מקום התאונה אבל לא מודה בביצוע ההפקרה. היום אני במצב שלפחות לגבי העבירה הזו הנאשם לא מודה בה והוא מבקש לחזור מההודאה".(ההדגשה שלנו).

59. בישיבת יום 26/5/14 לאחר שב"כ המשיבה ביקש הבהרה מן הסנגור בכל הקשור לבקשת המערער לחזור בו מההודאה נוכח האמור בתסקיר, ציין הסנגור, כי המערער לא לוקח אחריות על התאונה וכופר גם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות. הסנגור הוסיף וטען כי הוא מקבל על עצמו:

"... אחריות ואומר שההודאה של הנאשם הייתה לאחר התייעצות ושקילת כל השיקולים לגבי העונש שהוא צפוי בו (כך במקור) במידה ויקבל אחריות על מעשיו ולאור העובדה שמדובר בבחור צעיר ללא עבר ועבר 6 שנים מעל (כך במקור) ביצוע העבירה.

בסופו של דבר הנאשם אומר שהוא לא הבחין בו ואנו מבקשים לחזור מההודאה גם לענין האחריות לתאונה."

60. יודגש, כי בתסקיר שירות המבחן, בהתייחסות המערער לעבירות המיוחסות לו בכתב האישום, נכתב כי הוא מקבל:

"... על עצמו אחריות מלאה לביצועו, הביע צער וחרטה על מעשיו. לדבריו, לא הבחין במנוח חוצה את הכביש, ומכאן שלא היה יכול למנוע את התאונה. מסר כי לאחר שהבחין כי פגע בהולך רגל, ירד מהרכב בכדי לבדוק מה ניתן לעשות, לטענתו כשהבחין בחומרת הפגיעה במנוח, נתקף פחד וחרדה,



ופעל מתוך מצוקה רגשית, עד לבריחתו ממקום התאונה".

61. כעולה מן התסקיר, בניגוד לטענת הסנגור דאז - עו"ד כנאענה, המערער נוטל אחריות מליאה על ביצוע העבירות נשוא כתב האישום. אומנם הוא טען, כי לא הבחין במנוח חוצה את הכביש ולכן, כך לטענתו, לא יכול היה למנוע את התאונה. כמובן, שאין בטענה זו כדי להראות שהמערער כופר באחריותו לתאונה ובעיקר משום שאין בתסקיר שרות המבחן כל רמז לכך שהמערער לא הבין את משמעות ותוצאות הודייתו.

62. יתרה מזאת, הסנגור הקודם - עו"ד כנאענה, הדגיש בהתייחסותו שבכתב לעניין, כי הוא הודה בשם המערער לאחר שעין בחומר הראיות ובשים לב שהמערער הודה בחקירתו במשטרה. עוד הדגיש, כי דברים אלו הוסברו למערער שהבין אותם והסכים להם.

63. מעבר לנדרש, יצוין כי טענת המערער שלא הבחין במנוח אינה מצביעה על העדר אחריות, שהרי לפי כתב האישום, שדה הראיה היה למרחק של לא פחות ממאה מטר, והוא הודה בעובדות כתב האישום.

64. באשר לעבירת ההפקרה, מודה המערער בתסקיר כי "ברח" ממקום התאונה לאחר שהבין, ראה והבחין במנוח שנפגע, אם כי נימק את בריחתו בטענה שהוא פחד ונתקף בחרדה.

65. במקרה שלפנינו, אין נימוקים מיוחדים המצדיקים חזרה מהודאה. אין בפיו של המערער כל טענה בעלת משקל שיש בה כדי לבסס את בקשתו להתיר לו חזרה מהודאה.

66. המערער היה מיוצג החל מן הישיבה הראשונה, ובשיבת ההוכחות הראשונה הודה הסנגור שהופיע בשמו, ומטעמו של עו"ד כנאענה, ובהסכמת המערער - (יוער כי עד לאותו שלב המערער לא נתן תשובה לאישום ולא כפר בעובדות). לכן הודאה זו של המערער היתה גם על דעת סנגורו הקודם - עו"ד כנאענה, ולאחר שהאחרון הסביר את מהלך העניינים למערער וזה הסכים להם.

67. בנסיבות כאלה אין לומר שקיים חשש כי הודאתו של המערער ניתנה שלא מתוך רצון חופשי. זאת ועוד, לא התרשמנו כי בפנינו נאשם המבקש להוכיח את חפותו וחפץ בקבלת יומו בבית המשפט.

בשל כל אלה אנו דוחים את טענותיו בהקשר לאמיתות הודאתו ומשמעותה.

הערער על העונש:

68. בית המשפט העליון התייחס לאחרונה לעונש ההולם בגין עבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית



בינונית - גבוהה ואישר מתחם ענישה של 6 עד 24 חודשי מאסר בפועל וכן פסילה לפועל לתקופה של 5 עד 20 שנה. בפרשה זו בית המשפט לתעבורה הטיל על הנאשם 18 חודשי מאסר בפועל ו-15 שנות פסילה בפועל. ערעור הנאשם על חומרת העונש נדחה ובקשתו למתן רשות ערעור נדחתה גם היא, תוך שבימ"ש עליון קובע:

"העונש המרבי הקבוע לצידה של עבירת גרימת מוות ברשלנות הינו שלוש שנות מאסר בפועל, ובמקרים מסוימים בעבר הושתו בגין ביצוע עבירה זו עונשי מאסר ממושכים, עד כדי מלוא התקופה המרבית הקבועה בחוק ... המבקשת ציינה בבקשתה, כי היא צעירה נורמטיבית, הנעדרת עבר פלילי או תעבורתי, וכן הדגישה את הפציעות שנגרמו לה עצמה כתוצאה מהתאונה. ואולם, נסיבות אלה אינן חריגות במקרים של גרימת מוות ברשלנות כתוצאה מתאונת דרכים, וככלל, אין הן מצדיקות, כשלעצמן, הימנעות מהשתת עונש מאסר בפועל " (ראו רע"פ 4581/14 אתיאל סיסו נגד מדינת ישראל (ניתנה ביום 9/7/14).

ראו גם רע"פ 5619/12 חמאד נ' מדינת ישראל (ניתנה ביום 5/8/12); ע"פ 7434/04 אלקיעאן נ' מדינת ישראל (ניתנה ביום 23/2/05).

69. בענייננו, ובצדק התחשב בית המשפט לתעבורה בגילו הצעיר של המערער, בעת ביצוע העבירה, בהודאתו בכל עובדות כתב האישום ללא צורך בניהול הוכחות, בזמן שחלף מיום התאונה ועד הגשת כתב האישום (ארבע שנים) ובהיעדר עבר מכביד והקל בעונשו של המערער עת גזר עליו 7 חודשי מאסר בפועל, הגם שקבע מתחם ענישה שנע בין 7 עד 20 חודשי מאסר בפועל, בגין ביצוע עבירת גרימת מוות ברשלנות.

בית המשפט לתעבורה קבע, כי המדובר ברשלנות בינונית ובחר להטיל על המערער עונש הנמצא ברף הנמוך של מתחם הענישה שנקבע על ידו.

ראוי לציין כי בית המשפט העליון אישר בפסיקתו מתחם דומה למתחם הענישה שנקבע ע"י בית המשפט לתעבורה. לכן לא מצאנו מקום להתערב בעונש זה.

70. באשר לעבירת ההפקרה ראוי לציין כי בית המשפט העליון כבר קבע כי:

"בתי המשפט הדגישו ושובו והדגישו פעמים הרבה את חומרתה של עבירת ההפקרה לאחר פגיעה ואת הצורך לגזור בגינה עונש הולם ומרתיע ... כך בפסקי הדין שקדמו לחוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 101), התשע"ב-2011, וכך על אחת כמה וכמה לאחר תיקון זה שהחמיר באופן ממשי את הענישה על הפקרה לאחר פגיעה, בפרט באותם המקרים שבהם נגרמה חבלה חמורה לאדם (מתשע שנות מאסר לארבע עשרה שנות מאסר - סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה)". (ראו ע"פ 7878/12 מדינת ישראל נגד



ארגוב (ניתן ביום 21/5/13).

המקרה שבפנינו אירע לפני כניסת תיקון 101 לתוקף, בהינתן עובדה זו וכן בהינתן רמת הענישה שהייתה מקובלת עוד קודם לכן בגין עבירת ההפקרה לאחר פגיעה, העונש שהוטל על המערער נובע מן החומרה בה מתייחס המחוקק, ובצדק, לעבירת ההפקרה - ראו ע"פ 12039/04 אשר נ' מדינת ישראל (ניתן ביום 16/6/05). יודגש, כי בפרשה שלפנינו נקבע לצד העבירה של הפקרה אחרי פגיעה לפי סעיף 64א(ב), רף מאסר מקסימלי של 7 שנות מאסר.

71. בע"פ 1825/14 סרחאן נ' מדינת ישראל, (ניתן ביום 7/7/14) (להלן: "סרחאן"), הורשע הנהג בסעיף 64א(ב), כמו במקרה שלפנינו, ומתחם הענישה הועמד בין טווח של 6 עד ל- 36 חודשי מאסר, ונגזרו על הנהג 8 חודשי מאסר. יודגש, כי בעניין סרחאן נקבע כי הנהג לא היה אשם בגרימת התאונה.

72. גם בע"פ 59/14 פרלמן נ' מדינת ישראל, (ניתנה ביום 17/7/14) (להלן: "פרלמן"), שם הנהג הורשע בעבירה לפי סעיף 64א(ב), ובו מתחם הענישה הועמד על טווח שבין 8 עד ל- 30 חודשי מאסר, נגזר עליו עונש של 8 חודשי מאסר. יודגש, כי גם בעניין פרלמן עבירת ההפקרה, שעמדה בפני עצמה, נעברה בנסיבות שאינן מן החמורות, ומבלי שתוטל על הנאשם אחריות לגרימת התאונה.

73. לאחרונה דן בית המשפט העליון בעונש הראוי לו למי שהורשע בעבירה של הפקרה אחרי פגיעה - ראו ע"פ 7936/13 לוי נגד מדינת ישראל (ניתן ביום 16/12/14) (להלן: "פרשת לוי").

בפרשת לוי, דובר על נהג שאינו אחראי לקרות התאונה שבה נהרגו שניים. הנהג נמלט מהמקום מבלי להושיט עזרה. בית המשפט המחוזי הטיל על הנהג שלוש שנות מאסר בפועל, מאסר על תנאי, פסילה בפועל, פסילה על תנאי ופיצוי.

הנהג הגיש ערעור על הכרעת הדין וגזר הדין ואילו המדינה הגישה ערעור על קולת העונש שנסוב אך על רכיב הפסילה בפועל. בית המשפט העליון דחה את הערעור על הכרעת הדין וקיבל את שני הערעורים על גזר הדין, במובן זה שעל הנהג הוטלו 26 חודשי מאסר בפועל (חלף 36 חודשים), ופסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה למשך 3 שנים. בית המשפט העליון מפי השופט סולברג קבע כי:

"בחקיקה ובהלכה הפסוקה הובהר הבהר היטב הצורך בענישה הולמת ומרתיעה בגין עבירת הפקרה אחרי פגיעה, לפני תיקון מספר 101 לפקודה ולאחריו ... בתי המשפט נדרשו גם לשכיחותה של התופעה, למרות שתאונות "פגע וברח" היא בזויה ..." (שם, פסקה 32).

מקביעת בית המשפט העליון בעניין לוי ניתן ללמוד על העונש ההולם בעבירת הפקרה בלבד.



74. בל נשכח כי במקרה שבפנינו המערער הורשע גם בעבירה של גרימת מוות, עבירת הפקרה ועבירות תעבורה אחרות, לכן נבחן את מדיניות הענישה הנוהגת במקרים דומים ונפה תחילה לאמור בע"פ 11222/03 **ישראלי נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 7/6/04). במקרה זה נדחה ערעור על חומרת העונש של מי שהורשע הן בעבירה של הפקרה לאחר פגיעה והן בעבירה של גרם מוות ברשלנות [דובר בשתי מנוחות]. המערער נדון לשש שנות מאסר בפועל: שנת מאסר בפועל בגין העבירה של גרם מוות ברשלנות, 5 שנות מאסר בפועל בגין העבירה של הפקרה לאחר פגיעה, ושנת מאסר בפועל (בחופף) בגין עבירה של שיבוש מהלכי משפט.
75. בע"פ 1977/05 **גולה נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 2/11/06), נדחה ערעור על חומרת העונש של מי שנדון לארבע וחצי שנות מאסר בפועל, למאסר מותנה בן שנה וחצי ולפסילת רישיון נהיגה לתקופה של 12 שנים בגין עבירות של גרם מוות ברשלנות, הפקרה לאחר פגיעה, נהיגה בפסילה ונהיגה ללא ביטוח.
76. בע"פ 8005/00 **משה נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 6/3/01), שם הנהג הורשע בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, הפקרה לאחר פגיעה, אי - עצירה ומסירת פרטים, נהיגה בזמן פסילה, נהיגה בהעדר ביטוח, השמדת ראיה ושיבוש מהלכי משפט. בית המשפט העליון קיבל את ערעור המדינה, והעמיד את העונש על 4 שנות מאסר בפועל (חלף מאסר בפועל בן שנתיים וחצי), תוך שהודגש כי ערכאת הערעור אינה ממצה את הדין.
77. בע"פ 8349/12 **גראב נ' מדינת ישראל** (13/3/13), נדחה ערעור על חומרת העונש של 18 חודשי מאסר בפועל, בגין עבירות של גרימת מוות ברשלנות (ברמה נמוכה) ושל הפקרה לאחר פגיעה.
78. בע"פ 3664/11 **מדינת ישראל נ' רשיד** (ניתן ביום 07.09.11), התקבל ערעור של המדינה על קולת העונש, שם הורשע הנהג בעבירות של הפקרה אחרי פגיעה, נהיגה רשלנית אשר תוצאתה חבלה של ממש, נהיגה ללא רישיון נהיגה תקף וללא ביטוח ושהייה בלתי חוקית בישראל, ועונשו של הנהג הוחמר מ- 24 חודשי מאסר בפועל ל- **4 שנות מאסר בפועל**.
79. עוד ראו פסיקה נוספת שבה נדחו ערעורים על חומרת עונשים של שלוש שנות מאסר בפועל בגין הרשעות בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, הפקרה לאחר פגיעה ועבירות נוספות - ע"פ 5517/01 **דהאן נ' מדינת ישראל** (11/10/01); ע"פ 4973/02 **טוויל נ' מדינת ישראל** (12/12/02); ע"פ 6750/07 **אקדיים נ' מדינת ישראל** (3/12/07); ע"פ 612/08 **אל ווהב נ' מדינת ישראל** (27/3/08).
80. המקרה שלפנינו, נסיבותיו יותר חמורות מן המקרים שהבאנו לעיל. המערער נמצא אחראי לקרות התאונה ותוצאותיה, הגם שנקבע כי רשלנותו הייתה בינונית, שהרי לא ניתן להתעלם מכך שהוא נסע במהירות מופרזת בהתחשב בתנאי הדרך, נהיגה שגרמה למותו של המנוח. זאת מבלי להתעלם מיתר



הנימוקים לקולה, כפי שקבע בית משפט לתעבורה.

81. יחד עם זאת, סבורנו כי בית המשפט לתעבורה החמיר יתר על המידה, עם המערער עת קבע מתחם ענישה שנע בין שנתיים עד חמש שנים בגין עבירת הפקרה אחרי פגיעה והשית על המערער 30 חודשי מאסר, זאת בשים לב למדיניות הענישה הנהוגה והמקובלת, ביחס למקרים דומים, בעת ההיא - בעת התרחשות התאונה, לפני תיקון 101 לפקודה וגם בהתחשב במגמת ההחמרה.

אשר על כן, נראה לנו כי יש מקום להקל בעונשו של המערער ולהעמידו על 26 חודשי מאסר (חלף 30 חודשים) בגין העבירה של הפקרה אחרי פגיעה. כך שסה"כ ירצה המערער 33 חודשי מאסר בפועל (26 חודשי מאסר בגין עבירת ההפקרה ו- 7 חודשי מאסר בגין עבירת גרימת מוות ברשלנות).

וכעת לעונש הפסילה בפועל:

82. יש להעיר כי בגזר הדין של בית משפט לתעבורה נפלה טעות, ככל הנראה בהיסח הדעת, כשנקבע בסוף גזר הדין, בסיכום העונש, כי סה"כ תקופת הפסילה בפועל בגין שתי העבירות של גרימת מוות ברשלנות והפקרה אחרי פגיעה, הינו 25 חודשים. ברי כי בתוצאה זו נפלה שגגה אריתמטית וראוי לתקנה.

הגם שהצדדים לא טענו בעניין זה ולא נתנו דעתם לטעות הנ"ל, לדעתנו, התיקון מתבקש גם משום שאין בתיקון אריתמטי זה כדי להחמיר עם המערער, אלא להביא דברים על מכונם ומקומם.

83. יודגש כי בגוף גזר הדין, בפירוט העונש שהוטל על המערער בגין כל אחת משתי העבירות, הטיל בית המשפט לתעבורה על המערער עונשי פסילה שונים: בגין העבירה של גרימת מוות ברשלנות 10 שנות פסילה בפועל, זאת לאחר שקבע מתחם ענישה שנע בין 7 עד 10 שנים ובאשר לעבירה של הפקרה אחרי פגיעה הטיל בית המשפט לתעבורה 15 חודשי פסילה בפועל, זאת לאחר שקבע מתחם ענישה שנע בין 10 עד 18 חודשים; כך שהחיבור בין שני עונשי הפסילה בפועל שהוטלו על המערער מביא לתוצאה כי הפסילה הכוללת אמורה להיות לתקופה של 11 שנים ושלושה חודשים (10 שנים + 15 חודשים).

לכן יש לתקן את תוצאות גזר הדין בהתאם וכאמור לעיל.

84. וכעת עלינו לבחון האם יש מקום להקלה מסוימת עם המערער בעונש הפסילה.

בחנו את עונש הפסילה הכולל שהוטל על המערער ובהתחשב במתחם הענישה שבית המשפט לתעבורה קבע,



נסיבותיו של המערער, גילו ויתר הנתונים, סברנו כי ניתן להקל במידת מה, עם המערער בעונש זה גם בשל העובדה שבית המשפט לתעבורה הטיל על המערער את הרף העליון והמקסימאלי שבמתחם העונש אשר נקבע על ידו, כשקודם לכן הוא קבע כי רשלנותו של המערער מצויה ברף הבינוני ולא הגבוה.

לכן, אנו מעמידים את עונש הפסילה בגין העבירה של גרימת מוות ברשלנות על 8 שנים, כך שעונש הפסילה הכולל יעמוד על 9 שנים ושלושה חודשים, (8 שנים בגין עבירת גרימת המוות + 15 חודשי פסילה בגין עבירת ההפקרה אחרי הפגיעה) ולא כפי שנקבע בסיכום העונש בסיפא של גזר דינו של בית המשפט לתעבורה.

85. אשר על כן אנו דוחים את הערעור על הכרעת הדין, אולם הערעור על העונש מתקבל חלקית לעניין עבירת ההפקרה, כאמור בסעיף 81 לפסק הדין, ולעניין פסילת רישיון הנהיגה, כאמור בסעיף 84 לפסק הדין.

86. סוף דבר:

א. הערעור על הכרעת הדין נדחה.

ב. עונש המאסר שנגזר על המערער - 30 חודשי מאסר בפועל - בגין עבירת ההפקרה אחרי פגיעה, יועמד על 26 חודשים.

ג. העונש שנגזר על המערער - 7 חודשי מאסר בפועל - בגין עבירת גרימת מוות ברשלנות יישאר על כנו.

כך שסה"כ ירצה המערער 33 חודשי מאסר בפועל, בניכוי ימי מעצרו.

ד. עונש הפסילה בפועל יעמוד על 9 שנים ושלושה חודשים.

ה. יתר רכיבי גזר הדין יעמדו על כנם.

ניתן היום, ג' טבת תשע"ה,
25 דצמבר 2014, במעמד
הצדדים.

ס. ג'יוסי, שופט

כ. סעב, שופט

י' גריל, שופט, שופט בכיר
[אב"ד]