



ע"פ 40402/10-15 - עמר עמור נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

ע"פ 40402-10-15

בפני: כבוד השופט י. צלקובניק-אב"ד
כבוד השופטת י. רז-לוי
כבוד השופטת ג. שלו

עמר עמור ע"י ב"כ עו"ד א. לואיס ועו"ד א. יצחק

המערער:

נגד

מדינת ישראל ע"י ב"כ עו"ד א. ביטון

המשיבה:

פסק דין

השופטת ג. שלו:

המערער הורשע, לאחר שמיעת הראיות, בבית המשפט לתעבורה בבאר שבע (השופטת א.גרבי), בעבירות של גרימת מוות ברשלנות- עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה, תשכ"א 1961 (להלן- הפקודה), נהיגה ברשלנות שגרמה לתאונת דרכים שתוצאתה חבלה ונזק- עבירה לפי סעיפים 2(2) ו-38(2) לפקודה, עקיפה תוך חציית קו הפרדה רצוף- עבירה לפי תקנה 47(ה) (5) לתקנות התעבורה, תשכ"א 1961 (להלן- התקנות), נהיגה במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך- עבירה לפי תקנה 51 לתקנות, ואי חגירת חגורת בטיחות- עבירה לפי תקנה 83ב(א) לתקנות.

בגין הרשעתו בעבירות אלו, נדון המערער למאסר בפועל למשך 9 חודשים, מאסר על תנאי למשך 7 חודשים שלא יעבור עבירה בה הורשע בתוך 3 שנים, פסילה בפועל למשך 5 שנים, וקנס בסך ₪1,000.

הערעור מופנה הן כנגד הרשעת המערער והן כנגד עונשי המאסר שהוטלו עליו.

כעולה מהכרעת הדין, המערער הורשע בכך שביום 28.5.11, בסמוך לשעה 09:30, הוא נהג ברכב משא מסוג מרכב אחוד בכביש מס' 31, מכסיפה לכיוון צומת שוקת, כביש דו סטרי, שאותה עת היה רטוב ואף ירד גשם. המערער הסיע ברכבו 6 נוסעים נוספים, שחלקם לא היו חגורים בעת הנסיעה, ובמהלך הנסיעה עקף כלי רכב בחצותו פס הפרדה לבן רצוף, כשבהגיעו לק"מ ה-28 בכביש, במקום בו קיימת עקומה שמאלה, נהג המערער במהירות של 113 קמ"ש, מהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך, סטה שמאלה, החליק עם רכבו לנתיב הנגדי ופגע ברכב פרטי שנסע מולו, בו נהג מר אנדריי קריגן (להלן- הנהג המעורב), יחד עם אשתו ובנם הקטן. רכבו של הנהג המעורב הסתבסב מהמכה ונעצר בצמוד למעקה הבטיחות שבנתיב נסיעתו, ואילו רכב המערער המשיך בנתיב הנסיעה הנגדי, נפל אל תוך התעלה שבשול הדרך, פגע בקיר עפר והתהפך. כתוצאה מהתאונה, נפטר אבו חמיד סלימאן ז"ל (להלן- המנוח), אחד מנוסעי רכב המערער, נפצעו נוסעים משני כלי הרכב, וכן ניזוקו קשה שני כלי הרכב.

המערער זוכה מעבירה נוספת של נהיגה במהירות מופרזת, לאחר שבית המשפט קמא קבע כי המשיבה לא הצליחה



להוכיח שבמהלך הנסיעה, לפני התאונה, הוא נסע במהירות שהגיעה עד ל-160 קמ"ש.

מתחילת ההליכים הודה המערער בהתרחשות התאונה, אך כפר באחריותו לה, או בביצוע כל עבירת תעבורה במהלך הנסיעה, ואף כפר בטענה שסטה שמאלה עם רכבו עובר לתאונה. לאחר החלפת ייצוג, הוסיף המערער וכפר גם בכך שמות המנוח קשור בתאונה.

הטענה העיקרית שהעלה המערער לאורך חקירות העדים ובסיכומיו, היא כי מדובר בתאונה בלתי נמנעת, שאירעה אך בשל כשל שאירע בצמיג הימני-קדמי של רכבו.

הכרעת הדין:

בהכרעת הדין קבע בית המשפט קמא, כי אין מחלוקת בין הצדדים בנוגע לכך שרכבו של המערער נמצא לאחר התאונה בנתיב הנסיעה הנגדי לכיוון נסיעתו, לאחר שנפל לתעלה בשול הדרך, פגע בקיר עפר והתהפך, היינו, לאחר שסטה שמאלה. בנסיבות אלו, בהתאם ל"כלל הדרך" שנקבע בפסיקה, נקבע כי קמה חזקה שרשלנותו של המערער הביאה לסטייה מהנתיב ולגרימת התאונה, וכי הנטל להפרכתה ולמתן הסבר אחר לסטייתו שמאלה, מוטל על המערער.

עוד ציין בית המשפט קמא, כי הגם שאין מחלוקת בנוגע לקיומו של כשל בצמיג ברכב המערער, השאלה שבמחלוקת הינה האם הכשל בצמיג הוא הגורם היחיד לתאונה, והאם המערער עמד בנטל הבאת הראיות לכך שהסטייה מנתיב נסיעתו לא נגרמה כתוצאה מרשלנותו.

בהקשר זה ציין בית המשפט קמא, כי כעולה מעדותו ומחוות דעתו של מומחה התביעה, ד"ר איתמר שרון, לא ניתן לקבוע מתי החלה יציאת האוויר מהצמיג, כך שיתכן שמדובר בכשל פתאומי שאירע עובר לתאונה, שהמערער לא יכול היה לחוש בו, וכי כשל הצמיג הינו גורם אפשרי אחד לתאונה, או גורם מסייע לתאונה, אך לא ניתן לשלול את האפשרות שלתאונה היו גורמים נוספים וחשובים ממנו, כגון מהירות, חוסר תשומת לב, חוסר ערנות, חוסר כשרות וכדומה.

עם זאת, ציין בית המשפט קמא, כי כשל הצמיג יכול אולי להסביר את סטיית רכבו של המערער תחילה ימינה, אך אין בו כדי להסביר את סטייתו הסופית שמאלה, כאשר גם מומחה ההגנה, מר אבי מעוז, ציין שבמקרה כזה, ברוב המקרים הנהג לא יצליח לתקן שמאלה ולהפנות את הרכב שמאלה.

עוד קבע בית המשפט קמא, כי על סמך עדויות עדי התביעה, ובעיקר נוסעי רכב המערער, הוכחה העבירה של עקיפה תוך חציית קו הפרדה רצוף לפני התאונה, וכן הוכחה העבירה של אי חגירת חגורת בטיחות, בשל העדר חגורות בטיחות מסודרות לכל הנוסעים ברכב.

אשר למהירות נסיעתו של המערער קבע בית המשפט קמא, כי לפי עדותו של הבוחן יעקב פרטוש ולפי חישובים שערך על סמך סימני דחיפה שמצא על הכביש, מהירות נסיעתו של המערער עובר לתאונה היתה לפחות 113 קמ"ש. בית המשפט קמא קבע, כי דוח הבוחן, עדותו וקביעת המהירות על ידו, נמצאו כמהימנים, מקצועיים ומקובלים עליו, וכעדיפים על עדותו של מומחה ההגנה, אשר לא ביקר בזירת האירוע בסמוך לתאונה, ואשר שלל את המהירות



שנקבעה ע"י הבוחן (לאור טענתו כי הסימנים עליהם הסתמך הבוחן אינם סימני דחיפה אלא סימני חריצה), אך לא הציג כל "אלטרנטיבה" למהירות נסיעתו של המערער.

בית המשפט קמא קבע, כי לאור מכלול הראיות שהובאו לגבי אופן נהיגתו של המערער עובר לתאונה, לא די בהוכחת הכשל הפתאומי בצמיג כדי לקבוע שהמערער עמד בנטל שהועבר אליו מכח "כלל הדרך", שכן המערער נהג באופן פזיז, במהירות גבוהה, תוך עקיפה וחציית קו הפרדה רצוף, ותוך התעלמות מתנאי הדרך, היינו כביש רטוב וסכנת החלקה.

בית המשפט קמא הפנה בהקשר זה לע"פ 84/85 ליכטנשטיין נ. מדינת ישראל, פ"ד מ(3) 141 (להלן- פסק דין ליכטנשטיין), במסגרתו נדון מקרה דומה ונקבע, כי גם אם הנאשם שם לא יכול היה לצפות את הכשל בצמיג, היה עליו לצפות שאם יקרה אירוע מסכן כלשהו, שנסיון החיים מלמד שעשוי לקרות במהלך הנהיגה, כגון תקר, הרי שבמהירות הגבוהה בה נהג, הוא עשוי לאבד שליטה ברכב.

על כן, קבע בית המשפט קמא, כי על אף הכשל בצמיג, הוכחה אחריותו של המערער לתאונה, שכן הוא לא נהג באופן המצופה מנהג מן הישוב, על מנת לקדם פני סכנה אפשרית, בהגיעו לעקומה שמאלה בכביש רטוב.

בסיום הכרעת הדין, דחה בית המשפט קמא את טענות ב"כ המערער שם, באשר להעדר קשר סיבתי בין התאונה לבין מות המנוח, וקבע כי מותו של המנוח נגרם כתוצאה מהתאונה. יוער, כי במסגרת הדין בפנינו אין המערער משיג עוד על תוצאתה הקטלנית של התאונה.

גזר הדין:

במסגרת גזר הדין, הפנה בית המשפט קמא לפסיקת בית המשפט העליון בנוגע למדיניות הענישה הראויה בעבירות של גרימת מוות ברשלנות כתוצאה מתאונות דרכים, בשים לב לעקרון קדושת החיים ולשיקולי ההרתעה, בה נקבע כי יש משקל מועט לנסיבותיו האישיות של הנאשם בהן.

בית המשפט קמא קבע, כי מתחם העונש ההולם לעבירה של גרימת מוות ברשלנות נע בין 6 חודשי מאסר בדרך של עבודות שירות ל-24 חודשי מאסר בפועל, פסילה למשך 5 שנים ועד 20 שנות פסילה וקנס, אך ציין שיש להכריע בשאלת הענישה הראויה לאחר בחינת נסיבות ביצוע העבירה, רף הרשלנות, תוצאת המעשה, עמדת שירות המבחן, עמדת משפחת המנוח, עברו התעבורתי והפלילי של הנאשם, נסיבותיו האישיות ואישיותו.

אשר לעתירת ההגנה להטלת 6 חודשי מאסר בדרך של עבודות שירות, ציין בית המשפט קמא כי עיון בפסיקה מעלה כי הטלת ענישה בדרך של עבודות שירות הינה חריגה, וננקטה רק במקרים חריגים מאד, בהם נמצאו נסיבות אישיות קיצוניות של הנאשם, במקרים בהם המנוח היה קרוב משפחה של הנאשם, או שהיו ביניהם יחסי קרבה מיוחדים, או במקרים בהם היתה רשלנות תורמת של המנוח, לרוב בשילוב עם רמת רשלנות נמוכה ורגעית.

בענייננו, קבע בית המשפט קמא, כי דרגת רשלנותו של המערער באירוע הינה ברף הגבוה, כאשר אין מדובר בהעדר



תשומת לב רגעי, אלא במי שבחר באופן מודע לנהוג במהירות גבוהה שאינה מתאימה לתנאי הדרך, תוך התעלמות מתנאי מזג האוויר ותנאי הכביש.

אשר לנסיבותיו האישיות של המערער, קבע בית המשפט קמא כי עברו התעבורתי של המערער אינו מכביד, וכי כעולה מהטענות ומראיות לעונש עולה כי המערער הינו אדם נורמטיבי, המקובל על הבריות, ובכלל זה משפחת על המנוח. מנגד, התייחס לכך שהמערער לא נטל אחריות על מעשיו. בית המשפט קמא קבע, כי נסיבותיו האישיות של המערער אינן חריגות, ואינן מצדיקות את הטלת הרף התחתון של מתחם הענישה, ובסופו של דבר, בשקלול כל השיקולים החליט להטיל עליו את העונשים כפי שפורטו לעיל.

הטענות בערעור:

לטענת ב"כ המערער, סימני הצמיגים שמצא בוחן המשטרה על הכביש, ושעל בסיסם קבע הבוחן את מהירות נסיעת המערער עובר לתאונה, אינם שייכים לרכבו של המערער, שכן הם אינם מתיישבים עם עדות הנהג המעורב ועם קביעת בית המשפט קמא עצמו, כי רכב המערער סטה תחילה ימינה בשל הכשל בצמיג ורק לאחר מכן סטה שמאלה. על כן טען, כי לא ניתן לייחס למערער את המהירות שנקבעה ע"י הבוחן.

עוד טען ב"כ המערער, כי מאחר ונטל ההוכחה רובץ על המשיבה, ומאחר והמומחה מטעם ההגנה הגיע לזירת התאונה רק כ-7 חודשים לאחר התאונה, לא היה מקום לדרוש ממנו להציג אלטרנטיבה פוזיטיבית למהירות נסיעת רכב הנאשם.

לטענתו, לאחר שהביא ראיות לגבי אופן התרחשות התאונה ולגבי הכשל בצמיג, המסביר את הסטיה מנתיב, המערער יצא ידי חובתו בהתאם ל"כלל הדרך", כך שהיה על בית המשפט קמא לזכותו.

עוד טען ב"כ המערער, כי לא היה מקום להסיק מאופן נהיגתו של המערער לפני התאונה, על אופן נהיגתו בעת התאונה. בהקשר זה יצוין, כי במעמד הדיון בפנינו אישר ב"כ המערער כי זמן מה לפני התאונה המערער עקף ונהג במהירות, אך טען כי אין בכך כדי להעיד על מהירות נסיעתו בעת הכניסה לעקומה ובעת התרחשות התאונה.

אשר לעונש, טען ב"כ המערער כי בית המשפט קמא שגה בקבעו כי רשלנותו של המערער הינה ברף הגבוה, בהתחשב בכשל הצמיג שאירע, ועל כן, שגה בכך שלא השית עליו עונש מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות. בנוסף, טען כי בית המשפט קמא החמיר עימו יתר על המידה, בכך שקבע שהמאסר על תנאי יחול על כל עבירה בה הורשע, היינו, גם לגבי עבירות קלות יחסית, לגביהן אף לא קמה חובת פסילה.

על כן, טען ב"כ המערער כי במידה וטענותיו לגבי הכרעת הדין יידחו, יש מקום להתערב בעונש שהוטל על המערער.

ב"כ המשיבה טען, כי יש לדחות את הערעור בנוגע להכרעת הדין. לטענתו, בית המשפט קמא לא קבע כי הכשל בצמיג אירע מיד לפני התאונה, והיה הגורם לתאונה, אלא היה מוכן להניח זאת לטובת המערער, וקבע כי גם אז האחריות לתאונה מוטלת על המערער. לדבריו, במקום לא נמצאו ממצאים התומכים בטענה כי הכשל בצמיג אירע בזירת התאונה.



עוד טען, כי מרבית הטענות בערעור מתייחסות לממצאי מהימנות שקבע בית המשפט קמא, אשר אין מקום להתערב בהם, מה גם שלדיו, לאור עדותו של הבוחן, לאור אופן קרות התאונה, תנאי הדרך ועדויות נוסעי רכבו של המערער, התאונה אירעה בשל רשלנותו של המערער.

לעניין העונש, טען ב"כ המשיבה, כי למרות שבית המשפט קמא קבע שמדובר ברף רשלנות גבוה, הוא קבע את עונשו של המערער ברף התחתון של מתחם הענישה שנקבע. לטענתו, לאור אופן נהיגתו של המערער עובר לתאונה, באופן שאף קרוב לעצימת עיניים באשר לתוצאה, לאור העובדה שמדובר ברכב משא, בו הסיע המערער 6 נוסעים, ולאור עברו התעבורתי של המערער, היה מקום להטיל עליו עונש חמור הרבה יותר.

לגבי המאסר המותנה, הסכים ב"כ המשיבה כי היה מקום להחילו רק על עבירה של גרימת מוות ברשלנות, ולא על כל עבירה בה הורשע המערער.

דין והכרעה:

לאחר שמיעת טענות הצדדים, עיון בתיק בית המשפט ובמוצגים שהוגשו, מצאתי כי דין הערעור, על שני חלקיו, להדחות, כפוף לשינוי מסוים בעונש המאסר המותנה שהוטל.

אשר להכרעת הדין

יש ממש בקביעת בית המשפט קמא, כי לאור העובדה שהתאונה אירעה בנתיב הנגדי לנתיב נסיעת המערער, לאחר סטייתו שמאלה, קמה חזקה על פי "כלל הדרך" כי המערער נהג ברשלנות, וכי רשלנותו גרמה לתאונה. יש גם ממש בקביעה, כי הכשל בצמיג הימני-קדמי ברכב המערער אינו מפריך את החזקה האמורה, שכן אין בו כדי להסביר את סטייתו של הרכב שמאלה.

כעולה מדברי ב"כ המערער בדיון בפנינו, כיום אין מחלוקת על כך שהכשל לא הביא להתפוצצות הצמיג (כפי שטענה ההגנה בבית המשפט קמא), ואף אין מחלוקת על ממצאיו של מומחה התביעה, ד"ר איתמר שרון. כעולה מחוות דעתו של ד"ר שרון (ת/19), הכשל התבטא בהפרדה עמוקה בכתף הפנימית של הצמיג, לגביה ניתן לקבוע בסבירות גבוהה שאינה הפרדה חודרנית ושלא פגעה במישרין באטימות הצמיג, ולפי מצב הצמיג, סביר כי עובר לתאונה, היה בצמיג או נגרם לו בפתאומיות לחץ ניפוח נמוך מהנדרש. עם זאת, הבהיר ד"ר שרון, כי אין מדובר באיבוד כל האוויר, אלא שיש אפשרות סבירה שאטימות הצמיג נפגעה לפני התאונה, ושלאחר הניפוח בו היה נמוך מהנדרש (ת/20).

אשר לעיתוי הכשל, ציין ד"ר שרון, כי אינו יודע מתי האוויר התחיל לצאת מהצמיג, ולכן לא הטיל אחריות על המערער על כך שלא חש במשיכת ההגה ימינה (עמ' 69 לפרוטוקול); מנגד טען מומחה ההגנה, מר אבי מעוז, בהסתמך על דברי הנהג המעורב שרכב המערער סטה לשול הימני בטרם סטייתו שמאלה, כי הכשל אירע מיד לפני התאונה ולמעשה גרם לה, שכן הוא גרם למשיכת ההגה ימינה, לכך שהמערער הסיט בתגובה את ההגה בחדות שמאלה, ואז הרכב החליק שמאלה (נ/23).



כל המומחים שהעידו בפני בית המשפט קמא, לרבות מר מעוז עצמו, שללו בסופו של דבר את התרחיש האמור.

ד"ר שרון ציין, כי ההשפעות האפשריות של כשל בצמיג הימני-קדמי, הן משיכת הגה ימינה בישורת, ומצב של "היגוי חסר" בעקומות, אשר מאט את תגובת ההגה, כשההפרעה גדלה ככל שמהירות הנסיעה עולה. לדבריו, בעקומה שמאלה הכשל יגרום לסטיה ימינה אל מחוץ לעקומה, ויפריע לנהג לתקן את הסטיה לשמאל, שכן תגובת ההגה איטית והרכב לא ימלא אחר הפקודות שלו, אלא ימשיך ישר. על כן העיד ד"ר שרון, כי סטיה שמאלה בעקומה שמאלית אינה מהלך תאונה המאפיין כשל צמיג קדמי-ימני (ת/19, ועמ' 66, 69); גם הבוחן העיד דברים דומים, ואף הבהיר כי אם אכן היתה מתרחשת סטיה ימינה בגלל כשל הגלגל, הוא היה אמור למצוא בזירה סימני הקשתה ימינה, ולא סימני הקשתה שמאלה, כפי שמצא, והוסיף כי ברגע שיש איבוד שליטה, הנהג כבר לא יכול לנווט את הרכב כרצונו, והוא ימשיך עם התנועה שלו עד שייעצר (עמ' 33, 40, 42); גם מר מעוז אישר בעדותו שכשל פתאומי בצמיג הקדמי-ימני, בעקומה שמאלה, יגרום להיגוי חסר, כי במצב כזה הרכב יסטה ימינה, וכי ברוב המקרים הנהג לא יצליח להפנות את הרכב שמאלה כדי לתקן זאת, שכן משמעות ההיגוי החסר היא שהגלגלים לא נענים להגה (עמ' 95-96).

אם כך, צדק בית המשפט קמא בכך שלא קיבל את טענת ההגנה כי הכשל בצמיג גרם לתאונה, שכן מהלך התאונה, תוך סטיה חדה של הרכב שמאלה, אינו מתיישב עם כשל צמיג ימני-קדמי. יתרה מכך, ממצאי הבוחן בזירה לגבי אופן התרחשות התאונה (ת/3, ת/4, ת/6), ואף עדויות הנוסעים ברכב המערער, מתיישבים עם תאונה שנגרמה בשל איבוד שליטה בעת כניסה במהירות לפניה שמאלה, יותר מכל תרחיש אחר.

מכל מקום, אף אם היינו מוכנים ללכת כברת דרך לקראת המערער ולקבוע כי די בהוכחת הכשל בצמיג כדי להרים את הנטל המוטל עליו להפרכת החזקה מכח "כלל הדרך", הרי שבפני בית המשפט קמא הוצגו ראיות נוספות ומשמעותיות להוכחת נהיגתו הרשלנית של המערער, ובראשן מהירות נסיעתו הגבוהה של המערער בעת התאונה.

כאמור, בית המשפט קמא קיבל את עדות בוחן התנועה במלואה, מצא אותה מקצועית ומהימנה והעדיפה על עדותו של מומחה ההגנה. בכלל זה קיבל בית המשפט קמא את חישוב המהירות שערך הבוחן לפי אחד מסימני הדחיפה שמצא בזירה, כך שלאחר שקלול מקדם החיכוך בכביש רטוב, קבע כי המערער נהג במהירות של לפחות 113 קמ"ש עובר לתאונה.

ב"כ המערער (וכך גם מומחה ההגנה) אינו חולק על אופן חישוב המהירות שערך הבוחן, אלא טוען שהחישוב בוצע לגבי סימנים בכביש שאינם סימני רכבו של המערער, כאשר בבית המשפט קמא אף נטען שכלל אין מדובר בסימני דחיפה אלא בחריצים בכביש, שעל פיהם לא ניתן לחשב מהירות (טענה שכלל הנראה נזנחה בערעור).

טענתו המרכזית של המערער בערעור, הינה כי בית המשפט קמא שגה בכך שאימץ את קביעת הבוחן שסימני הצמיגים שמצא בזירה שייכים לרכב המערער (וכפועל יוצא את קביעת המהירות על פיהם), שכן סימנים אלו, שתועדו בסקיצה שערך הבוחן (ת/3) אינם מתאימים למהלך התאונה כעולה מעדויות הנהג המערורב ואחד מנוסעי רכבו של המערער (נראה כי הכוונה היתה לע"ת 7, ולא כפי שצוין בהודעת הערעור - ג.ש.), ואף אינם מתיישבים עם קביעת בית המשפט קמא עצמו, כי לפני סטיית הרכב שמאלה, סטה רכב המערער ימינה.

דינה של טענה זו להדחות, ואני סבורה כי בדיון אימץ בית המשפט קמא את עדות הבוחן במלואה.



ראשית, טענה זו כלל לא עלתה בבית המשפט קמא ולא ניתנה לבוחן האפשרות להתמודד עמה (להיפך, גם מומחה ההגנה אישר שחלק מהסימנים אליהם התייחס הבוחן נוצרו מרכב המערער, והסנגורית אף ביקשה מהבוחן לאשר שהסקיצה שלו מאשרת בחלקה את תרחיש התאונה, לרבות את הסטיה ימינה והעליה לשול הימני (עמ' 40)). לעומת זאת, בבית המשפט קמא טענה ההגנה, כי הסימנים אליהם התייחס הבוחן אינם סימני דחיפה, כי הסימן שעל פיו נקבעה המהירות הוא חריץ בכביש, ממנו לא ניתן למדוד מהירות (טענה שגם עמה הבוחן לא עומת בחקירתו הנגדית), או כי לא ניתן לבודד את הסימנים של רכב המערער משאר הסימנים בכביש.

במצב דברים זה, לא היה מקום להעלות טענה זו לראשונה במעמד הערעור.

שנית, בית המשפט קמא פירט בהכרעת דינו את הסיבות להעדפת עדות הבוחן על פני עדות מומחה ההגנה (עמ' 114-116), וציין בצדק את איכות הבדיקה של הבוחן ויכולתו לקבוע ממצאים מדויקים יותר, מאחר שביקר בזירה מיד לאחר התאונה ובחן את הסימנים בעין, לעומת מומחה ההגנה שבחן את הסימנים רק בתמונות שצילם הבוחן. בהקשר זה ציין בית המשפט קמא, כי גם מומחה ההגנה אישר כי יש יתרון לצפייה בסימנים בשטח באופן בלתי אמצעי ובסמוך לאירוע.

שלישית, הבוחן הסביר במסגרת עדותו, ובמהלך חקירה נגדית ארוכה, כי שייך את סימני הצמיגים ששרטט בת/3 לרכב המערער, על סמך הרצף שלהם עד מקום ההתהפכות ומקום עצירת הרכב, תיאר כיצד הלך בזירה לאורך הסימנים הרצופים עד לרכב, והסביר כי מסיבה זו וכן לאור נסיונו בתחום, לא יתכן שהוא התייחס לסימנים הקשורים לתאונות אחרות (עמ' 25, 28, 31). יצוין, כי סימני הצמיגים הרצופים עד למקום ירידת הרכב לשול הנגדי נראים היטב גם בתמונות (ת/7). עוד יצוין, כי על אף שמומחה ההגנה טען שלאור ריבוי הסימונים בכביש הוא אינו יודע איזה מהסימנים בכביש נגרם ע"י רכב המערער (עמ' 90), הרי שלאחר שהוצגו לו התמונות ובהן הסימנים הרצופים עד למקום ההתנגשות בתעלה, השיב כי אין ספק שחלק מהסימנים שעל הכביש לכיוון התעלה הושארו על ידי רכב המערער (עמ' 92).

רביעית, אין ממש בטענה שבית המשפט קמא קיבל את גרסת ההגנה שהתאונה החלה בכשל צמיג שהסיט את הרכב ימינה, ורק לאחר מכן אירעה הסטיה שמאלה. עיון בהכרעת הדין מעלה, כי בית המשפט קמא סבר, ככל הנראה בטעות, שאין מחלוקת בין הצדדים לכך שהתאונה התרחשה כך שרכבו של המערער סטה תחילה ימינה ולאחר מכן סטה שמאלה, וזאת לאור עדות הבוחן והסקיצה שערך (פסקה 7 ופסקה 18 להכרעת הדין). עם זאת, בית המשפט קמא לא פטר עצמו מבחינת הראיות גם בעניין זה, ולאור מכלול מסקנותיו, ברור כי אין באמירה זו משום קביעה פוזיטיבית לפיה בית המשפט קמא קיבל את גרסת ההגנה באשר לאופן התרחשות התאונה, ובוודאי שלא ניתן להסתמך עליה כדי לדחות את עדות הבוחן לגבי אופן התרחשות התאונה, לגבי סימני הצמיגים, או לגבי מהירות רכבו של המערער.

בהקשר זה ראוי לציין, כי הבוחן קבע, בדוח שערך, שהתאונה אירעה לאחר שהמערער איבד שליטה על הרכב וסטה שמאלה וכלל לא הזכיר סטיה ימינה (ת/1). בחקירתו הנגדית, כשהופנה לדברי הנהג המערער ולסקיצה שצייר ע"ת 7 (נ/17), מהם עולה כי הרכב סטה ימינה לפני סטייתו שמאלה, השיב הבוחן כי ניתן לראות בסקיצה ובתמונות, שסימני הדחיפה מתחילים באמצע הכביש, הולכים ימינה לכיוון השול ואז שמאלה חזרה לנתיב השמאלי, כלומר שיש בריחה של הרכב ימינה לכיוון הפס הצהוב ואז שמאלה (עמ' 34). עם זאת בהמשך הבהיר הבוחן, כי גם אם היתה מעט בריחה



ימינה, אין מדובר בסטיה ימינה, אלא בהקשתה שסופה שמאלה, שבגלל מבנה הכביש נראית כסטיה ימינה (עמ' 35, 37). הבוחן אף ציין כי העדים נתנו תמונה כללית שאינה שונה במהותה מממצאיו, וכי מבחינתו הסימנים הפיזיים שהוא מצא בזירה גוברים על עדויות העדים, שמטבע הדברים אינן מדויקות ונובעות מהערכות (עמ' 34-41).

זאת ועוד, אינני סבורה שיש מקום לקבוע על סמך עדות הנהג המעורב בלבד, כי רכב המערער סטה ימינה עד שגם הגלגלים השמאליים שלו היו קרובים לשול (דברים שגם ע"ת 7 לא אמר), הן מאחר והדברים אינם מתיישבים עם הממצאים בזירה (הגם שהוא לא טעה בתיאור הכללי של פניה רחבה שמאלה תוך כניסה מסוימת לשול הימני), והן מאחר וקשה לייחס דיוק מירבי לעדותו של הנהג המעורב בתנאים בהם ראה את האירוע (תוך כדי נסיעה במהירות לא איטית, בתנאי מזג אוויר שאינם אידאליים, וכשהוא מבין שהרכב ממול עומד להתנגש בו ומנסה להתחמק מפגיעה).

לאור כל האמור לעיל, יש לדחות את הטענה המרכזית שבערער, ולקבוע כי קביעת בית המשפט קמא לגבי אימוץ מסקנות הבוחן הינה נכונה, וכי הוכח בפני בית המשפט קמא שעובר לתאונה, נסע המערער במהירות של כ- 113 קמ"ש, מהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך, בהתחשב בעובדה שמדובר בכביש דו סטרי, בעקומה שמאלה, בתנאי גשם וכביש רטוב.

זאת ועוד, כפי שקבע בית המשפט קמא, הוכח כי לא כל נוסעי הרכב היו חגורים, בשל העדר חגורות בטיחות תקינות ברכב, וכי עובר לתאונה עקף המערער כלי רכב, תוך חציית קו הפרדה רצוף. ב"כ המערער לא חלק על קביעת בית המשפט קמא בעניין עבירת העקיפה, אך טען כי לא ניתן להסיק מאופן נהיגתו של המערער לפני התאונה, על אופן נהיגתו בעת התאונה.

יש לדחות טענה זו. ראשית, כעולה מעדויות נוסעי רכבו של המערער, אותה עקיפה בקו הפרדה רצוף נעשתה בסמוך מאד לפני התאונה והסתיימה ממש לפני העקומה; שנית, כעולה מעדויות הנוסעים, המערער נהג באופן פרוץ, במהירות גבוהה יחסית לשאר כלי הרכב בכביש, לאורך כל הנסיעה, ואיש מהם לא העיד על שינוי באופן נהיגתו לפני התאונה, כאשר המערער עצמו טען כי אינו זוכר דבר מרגע שאסף את הנוסעים ביום התאונה. אם כך, בית המשפט קמא רשאי היה להתייחס לעבירות הנוספות בהן הורשע המערער, ולעדויות הנוסעים לגבי אופי ומהירות הנסיעה עובר לתאונה, כראיות נסיבתיות לרשלנותו גם בעת התאונה.

לאור מכלול הראיות שפורטו לעיל, לאור נהיגתו הרשלנית של המערער בעת התאונה ובסמוך לפניה, במהירות גבוהה, תוך התעלמות מתנאי הדרך, ובהם תוואי הדרך ותנאי מזג האוויר שהצריכו רמת זהירות מוגברת מפני החלקה ואיבוד שליטה על הרכב, ולאור אופן קרות התאונה, תוך סטיה חדה של הרכב שמאלה, לתוך הנתיב הנגדי ולשול הנגדי, הוכח כי נהיגתו הרשלנית של המערער גרמה לתאונה, וכי גם אם היה מוכח שהכשל בצמיג אירע בסמוך לפני התאונה, לא היה בכך כדי להפחית מאחריותו זו. כפי שנקבע בפסק דין **ליכטנשטיין**, אליו הפנה בית המשפט קמא, ואשר נסיבותיו וקביעותיו יפות לענייננו, הרי שבנסיבות אלו, עצם קיומו של כשל מסוג זה, אין די בו כדי לפטור את הנהג מאחריות לתאונה.

אשר לגזר הדין



לטעמי, בית המשפט קמא לא החמיר עם המערער בגזר הדין.

בפסיקה רבה ועקבית שניתנה במהלך שנים, קבע בית המשפט העליון, כי בהתחשב בעקרון קדושת החיים ובצורך בהרתעת הרבים ובקיום מלחמת חורמה בנגע תאונות הדרכים, על בתי המשפט להטיל ענישה חמורה על מי שהורשע בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, הכוללת לרוב עונש של מאסר בפועל ופסילת רשיון נהיגה לתקופה ממושכת, תוך מתן משקל מועט לנסיבות האישיות של הנאשם (ראו למשל ע"פ 8382/03 **חילף נ' מדינת ישראל** נח(2) 139, וע"פ 6755/09 **אלמוג נ. מדינת ישראל** (16.11.09)). לכך יש לצרף את העובדה, כי בסעיף 64 לפקודה, הביע המחוקק את דעתו לעניין החומרה שיש לייחס לעבירה, בקבעו עונש מאסר מינימום של שישה חודשים.

המחוקק ובית המשפט העליון לא התעלמו מכך שמדובר בעבירה מיוחדת, שבה היסוד הנפשי הנדרש הוא רשלנות בלבד, ומכך שלרוב עוברי העבירה הם אנשים נורמטיביים, נעדרי עבר פלילי או עבר תעבורתי משמעותי, שהעובדה שגרמו למות אדם בדרך כלל גורמת להם לטלטלה נפשית עזה, ולמרות זאת קבעו כי מדיניות הענישה הראויה היא עונשי מאסר של ממש, למעט בנסיבות חריגות ומיוחדות בהן הוטלו עונשי מאסר בעבודות שירות (ראו למשל רע"פ 548/05 **לוי נ' מדינת ישראל** (19.1.06), רע"פ 4732/02 **סורפין נ' מדינת ישראל** (25.11.02), ע"פ 1319/09 **כהן נ' מדינת ישראל** (13.5.09), רע"פ 4261/04 **פארין נ' מדינת ישראל** נט(3) 440).

בהתחשב במדיניות הענישה האמורה, נראה לי כי אין מקום לקבוע דרך כלל מתחם ענישה שהרף התחתון שלו הינו 6 חודשי מאסר בעבודות שירות, כפי שנקבע בענייננו. זאת ועוד, אין מקום לקביעת מתחם גורף לכל העבירות של גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים, שכן בקביעת המתחם על בית המשפט להתחשב בנסיבות הקשורות בביצוע העבירה, ובכלל זה ברמת הרשלנות הספציפית במקרה שלפניו, כך שהמתחם שקבע בית המשפט קמא מתאים אולי למקרים בהם מדובר ברשלנות קלה ורגעית, אך לא למקרה כבענייננו, בו קבע בית המשפט שרשלנותו של המערער היתה ברף הגבוה (קביעה המקובלת על"י לאור אופן נהיגתו לפני התאונה ובמהלכה).

כך או כך, עניינו של המערער אינו נכלל בגדר המקרים החריגים שנקבעו בפסיקה בהם ניתן לשקול המנעות מהשתתפות עונש מאסר בפועל, ובוודאי שאינו מצדיק נקיטה בעונש המינימום שנקבע בחוק.

מכל האמור לעיל עולה, כי מעבר להתחשבותו של בית המשפט קמא במערער בעת קביעת המתחם, הוא התחשב בו גם בכך שגזר את דינו לעונש הקרוב לרף התחתון של המתחם, למרות רמת הרשלנות שקבע, ולמרות עברו התעבורתי הכולל 24 הרשעות קודמות, רובן אמנם ישנות, אך כוללות גם עבירות חמורות (מהירות, חציית שטח הפרדה, שימוש ברכב לא תקין ואי ציות לתמרור).

בית המשפט קמא אף גזר על המערער עונשי פסילה וקנס מתונים יחסית לנסיבות האירוע ולריבוי העבירות.

על כן, אין מקום להתערבות בגזר הדין, למעט בעניין המאסר המותנה, שאף ב"כ המשיבה הסכים כי יש לצמצם את תחולתו.

לסיכום:



לאור כל האמור לעיל, אני סבורה כי דין הערעור להדחות, למעט לעניין המאסר המותנה לתקופה של 7 חודשים, לגביו ייקבע כי הוא יופעל במידה והמערער יורשע בביצוע עבירה של גרימת מוות ברשלנות, תוך 3 שנים מיום מתן גזר הדין, ולא כפי שנקבע בגזר הדין.

אם כך, לו תשמע דעתי, בכפוף להתערבות האמורה בנוסח המאסר המותנה, יידחה הערעור על שני חלקיו.

השופטת גילת שלו

השופט י. צלקובניק- אב"ד:

אני מסכים.

יורם צלקובניק, שופט

השופטת י. רז-לוי:

אני מסכימה.

יעל רז-לוי, שופטת



סופו של דבר, הערעור על פסק הדין נדחה, כפוף לתיקון תחולת התנאי, כמפורט בחוות דעתה של כב' השופטת שלו.

ניתן היום, י"ד שבט תשע"ו (24 ינואר 2016), בנוכחות הצדדים.

גילת שלו, שופטת

יעל רז לוי, שופטת

**יורם צלקובניק, שופט
נשיא אב"ד**