



רע"פ 9094/18 - ליאור בושרי נגד מדינת ישראל

בבית המשפט העליון

רע"פ 9094/18

לפני:

כבוד השופט י' אלרון

המבקש:

ליאור בושרי

נגד

המשיבה:

מדינת ישראל

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט
המחוזי מרכז-לוד בעפ"ת 32389-06-17 מיום
10.10.2018 שניתן על ידי הנשיא א' טל והשופטות ז'
בוסתן ו-נ' בכור

בשם המבקש:

עו"ד דוד גולן

החלטה

1. בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד (הנשיא א' טל והשופטות ז' בוסתן ו-נ' בכור) בעפ"ת 32389-06-17 מיום 10.10.2018, בגדרו נדחה ערעורו של המבקש על הכרעת דינו וגזר דינו של בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה (השופטת מ' כהן) בגמ"ר 4609-10-14 מיום 26.1.2017 ומיום 8.5.2017 בהתאמה.



2. נגד המבקש הוגש כתב אישום אשר ייחס לו עבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש].

על פי הנטען בכתב האישום המתוקן, ביום 7.7.2014 נהג המבקש ברכב פרטי בנתיב הימני בכביש שתנאי הדרך בו היו תקינים, הבחין באופנוע עם "סירת צד" שהיה במרחק של לפחות 216 מטרים ממנו אך לא שמר ממנו מרחק, ולבסוף פגע בו עם חזית רכבו.

כתוצאה מכך, רוכב האופנוע (להלן: המנוח) נפצע באורח אנוש ונפטר מפצעיו לאחר שפונה לקבלת טיפול רפואי בבית חולים.

3. בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקוה הרשיע את המבקש, לאחר שמיעת ראיות, בעבירה של גרימת מוות ברשלנות כפי שיוחסה לו בכתב האישום המתוקן.

בהכרעת דינו, בחן בית המשפט את מכלול העדויות והראיות שהובאו לפניו, ודחה את טענת המבקש כי לא הייתה בידו כל אפשרות למנוע את התאונה. נקבע כי המבקש "יכול היה להבחין היטב במנוח, ולהיות בקשר רציף אתו, ללא שום מאמץ מיוחד ותוך הסתכלות היקפית על הדרך, כפי שמצופה מכל נהג סביר".

כן נדחו טענות המבקש שלפיהן התקיימו מחדלי חקירה משמעותיים אשר מצדיקים את זיכוי. בכלל זה נקבע כי לא נפל פגם בהכנת העדים לעדות; וכי אף שבוחן תאונות הדרכים שהעיד מטעם המשיבה סטה מההנחיות הנוגעות לתיעוד זירת התאונה, לא היה בסטיות אלו כדי לפגוע בהגנתו של המבקש "שכן, קיים תיעוד של זירת התאונה, כולל תמונות, וידאו לגבי הניסויים, פירוט, תרשים, סקיצה, דו"חות פעולה ומסמכים נוספים שיש בהם כדי לתאר את זירת התאונה".

4. בגזר דינו, עמד בית משפט השלום לתעבורה על הפגיעה שגרמו מעשי המבקש לערכים המוגנים של "קדושת החיים וביטחונם של המשתמשים בדרך", ובחן את מדיניות הענישה הנוהגת בגין העבירה בה הורשע. כן נבחנה "מידת הרשלנות" של המבקש במעשיו ונקבע כי היא "בינונית", מאחר שאף שנהג בנתיב הימני במהירות המותרת, היה עליו להבחין ברוכב האופנוע ולהתרחק ממנו.

משכך, קבע בית המשפט כי מתחם העונש ההולם את מעשיו של המבקש נע בין 10 ל-18 חודשי מאסר בפועל, פסילת רישיון נהיגה לתקופה שנעה בין 10 ל-15 שנים ועונשים נלווים נוספים.

בקביעת עונשו של המבקש בתוך המתחם נשקלו לחובתו עברו הפלילי הכולל הרשעות בגין תקיפה בצוותא ועבירת סמים שבגינה ריצה מאסר בפועל למשך שנה; וכן 10 הרשעות בגין עבירות תעבורה אשר האחרונה שבהן משנת 2013, ובכלל זה עבירות מהירות, אי-ציות לתמרורים ונהיגה בשכרות. כן שקל בית המשפט את נסיבותיו האישיות של המבקש, אך לא מצא בהן הצדקה להקל בעונשו.



לאור שיקולים אלו השית בית המשפט על המבקש 14 חודשי מאסר בפועל "במצטבר לכל מאסר אחר"; פסילת רישיון נהיגה לתקופה של 15 שנים; עונש של שנת מאסר על תנאי לבל יעבור המבקש עבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית ועבירות של "נהיגה בשכרות, נהיגה תחת השפעת משקאות משכרים ונהיגה בפסילה" למשך 3 שנים; וקנס בסך 25,000 ש"ח.

5. המבקש הגיש ערעור על פסק הדין לבית המשפט המחוזי מרכז-לוד.

בערעורו על הכרעת הדין טען המבקש כי שגה בית משפט השלום לתעבורה בקביעתו כי היה ביכולתו למנוע את התאונה. כן נטען כי המבקש לא נטל סיכון בלתי סביר באופן נהיגתו ולכן שגה בית המשפט כאשר ייחס לו נהיגה רשלנית.

בערעורו על חומרת העונש טען המבקש כי שגה בית משפט השלום לתעבורה כאשר ייחס לו רמת רשלנות "בינונית", וכי נוכח ה"נסיבות המיוחדות של המקרה" היה על בית המשפט לקבוע מתחם ענישה מקל.

6. בית המשפט המחוזי קיבל את ערעורו של המבקש על חומרת גזר דינו בקובעו כי "רמת הרשלנות של המערער הינה בינונית - נמוכה", מאחר שפגיעתו באופנוע לא לוותה בביצוע עבירת תנועה. על כן, הקל בית המשפט בעונש המאסר בפועל שנגזר על המבקש כך שיעמוד על 11 חודשים, וקיצר את תקופת פסילת רישיונו ל-12 שנים.

7. המבקש לא הסתפק בהקלה זו בעונשו, והגיש לבית משפט זה בקשה לרשות ערעור, בגדרה שב על עיקר טענותיו כפי שהובאו בערעור.

8. דין הבקשה להידחות.

9. כידוע, רשות ערעור תינתן רק במקרים המעוררים סוגיה עקרונית החורגת מעניינו של המבקש, או כאשר נגרם לו עיוות דין מהותי או אי צדק קיצוני. יתירה מזאת, בקשה לרשות ערעור על חומרת העונש תינתן רק במקרים שבהם חלה סטייה משמעותית ממדיניות הענישה המקובלת.

עיקר טענותיו של המבקש מתמקדות בממצאיהם העובדתיים של בתי המשפט באשר ליכולתו למנוע את התאונה. טענותיו בעניין זה נדונו בפני שתי ערכאות ונדחו, וממילא אינן מעוררות סוגיה עקרונית החורגת מעניינו של המבקש, ואף לא חשש לעיוות דין כלשהו. על כן, איני סבור כי הן מצדיקות מתן רשות לערעור "בגלגול שלישי".

כמו כן, איני סבור כי העונש שהושת על המבקש חמור כלל ועיקר.

מדי שנה מאות בני אדם מוצאים את מותם בתאונות דרכים, וחלק משמעותי ממקרים מצערים אלו נגרם מנהיגה רשלנית אשר הייתה יכולה להימנע באמצעות נקיטת בצעדי זהירות והקפדה על ערנות למתרחש בכביש. משכך, בית



משפט זה עמד לא אחת על הצורך להחמיר במדיניות הענישה כלפי עבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, ויפים לעניין זה דבריה של השופטת א' פרוקצ'יה:

"הענישה המחמירה בעבירות הנוגעות לתאונות קטלניות נשענת על ההנחה כי יש בהרתעה עונשית כדי לקדם את הפנמת הערכים החברתיים הנדרשים בהתייחסות לזולת, וכדי להרגיל לשמירה קפדנית יותר על כללי זהירות ומניעה בנהיגה על הכביש. בלא אימון בכוחה המרתיע של מדיניות הענישה, נשמט אמצעי חשוב שניתן בידי בית המשפט ככלי עזר רב-משקל במלחמה בתאונות הדרכים" (רע"פ 548/05 לז"א נ' מדינת ישראל, פסקה 4 לפסק דינה של השופטת א' פרוקצ'יה (19.1.2006)).

אף בענייננו, המבקש הבחין ברכב האופנוע, ונקבע כי אילו היה נוקט בזהירות הנדרשת מנהג סביר, הוא יכול היה למנוע את התאונה. לאור הצורך להרתיע נהגים מפני נהיגה לא זהירה ולאור מדיניות הענישה הנוהגת, אני סבור כי עונשו הולם את מעשיו ואת תוצאותיהם הקשות. הרשעותיו הקודמות של המבקש בעבירות של נהיגה בשכרות, אי ציות לתמרורים ונהיגה במהירות מפורזת, מחזקות אף הן את הצורך להרתיע על מנת שיפנים את הסכנות הכרוכות בנהיגה, ולהשית עליו עונש ממשי הכולל מאסר בפועל.

10. אשר על כן, הבקשה נדחית.

ניתנה היום, כ"ה בטבת התשע"ט (2.1.2019).

ש ו פ ט