



ת"פ 29883/08/15 - מדינת ישראל נגד דמיטרי גלפה

בית המשפט המחוזי בחיפה

ת"פ 29883-08-15 מדינת ישראל נ' גלפה
בפני כבוד השופט יחיאל ליפשיץ

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה על ידי פרקליטות מחוזי
חיפה (פלילי)

נגד

דמיטרי גלפה

הנאשם על ידי בא כוחו - עו"ד בוריס
שרמן

הכרעת דין

מבוא

1. הנאשם רכב על קטנוע במנהרות הכרמל במהירות של 144 קמ"ש, מקום בו המהירות המרבית המותרת הינה 80 קמ"ש. הנאשם הרכיב על הקטנוע, במושב מאחוריו, את ד.ג. בשלב מסוים - בהגיע הנאשם לעקומה קלה שמאלה, איבד את השליטה על הקטנוע וסטה ימינה לעבר המדרכה בצד ימין של הכביש. הקטנוע פגע במדרכה, הנאשם והנוסע נזרקו מהקטנוע ונחבלו. כתוצאה מהתאונה נהרג הנוסע ד.ג., חברו של הנאשם, שהיה בן 24 שנים במותו (להלן: **המנוח**).
2. אין חולק כי האחריות לאירוע נופלת לפתחו של הנאשם. יריעת המחלוקת נוגעת לעבירה בה יורשע - המאשימה, מחד, טוענת כי הנאשם אחראי להריגתו של המנוח וזאת משום שנהג, תרתי משמע, בקלות דעת; והנאשם, מנגד, אישר כי רשלנותו היתה גבוהה אך הוסיף שלא הגיעה כדי "רשלנות רבתי". משכך, טען שיש להרשיעו "רק" בגרימת מותו של המנוח ברשלנות.

כתב האישום

3. הנאשם הינו יליד 1991. בתאריך 16.8.15 הוגש כנגדו כתב האישום במסגרתו נטען שבתאריך 19.2.14 בסביבות השעה 20:56 נהג בקטנוע, מ.ר. 51-571-78 (להלן: **הקטנוע**) במנהרות הכרמל בחיפה מכון נווה שאנן לכיוון הצ'קפוסט (להלן: **הכביש**). מאחורי הנאשם ישב המנוח, יליד 1990. הכביש במקום הינו כביש עירוני הנמצא במנהרה בנויה ומואר. בכיוון נסיעת הנאשם שני נתיבים, כשמשני צדי הכביש מדרכות ושדה הראיה בכיוון נסיעת הנאשם היה פתוח לפניו למרחק של 100 מ' ויותר. עוד נטען, כי מהירות הנסיעה המותרת בכביש הינה 50 קמ"ש.

הנאשם נהג בקטנוע בהיותו בלתי מורשה לנהיגה בקטנוע מסוג זה ומבלי שהיה לקטנוע רישיון רכב וכן ביטוח

עמוד 1



בתוקף.

בהגיע הנאשם לעקומה קלה בכביש לשמאל, בעודו נוסע בנתיב השמאלי במהירות שאינה פחותה מ 153 קמ"ש, איבד שליטה על הקטנוע, סטה ימינה, "עלה" על המדרכה מימין, פגע בשלטים והתהפך (להלן: **התאונה**). במהלך התאונה נזרקו הנאשם והמנוח מהקטנוע וכתוצאה מכך נחבל המנוח בראשו ומותו נקבע סמוך לאחר התאונה. הנאשם נחבל באופן קל יחסית.

עוד נטען, כי הנאשם נהג באופן המתואר לעיל בפזיזות ותוך שוויון נפש לאפשרות גרימת התאונה ותוצאותיה.
4. על בסיס האמור לעיל, הואשם הנאשם **בהריגה**, לפי ס' 298 לחוק העונשין, תשל"ז - 1977 ובעבירות נלוות אחרות:

גרימת חבלה, לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961 (להלן: **התקנות**);
נהיגה ללא רישיון נהיגה, לפי ס' 10(א) לפקודת התעבורה [נ"ח], תשכ"א - 1961 (להלן: **הפקודה**);
סטיה מנתיב נסיעה, לפי תקנה 40(א) לתקנות;
מהירות מופרזת, לפי תקנה 51 לתקנות;
נהיגה ללא רישיון רכב בתוקף, לפי ס' 2 לפקודה;
ונהיגה ללא פוליסת ביטוח בתוקף, לפי ס' 2(א) לפקודת ביטוח רכב מנועי [נ"ח] תשל"ל - 1970.

ההסכמות הדיוניות אליהן הגיעו הצדדים

5. במסגרת שמיעת הראיות הוגש תיק מוצגים ונשמעו עדים שרובם נגעו לשאלה מה היתה המהירות בה נסע הנאשם עובר לתאונה. כאמור לעיל, המאשימה טענה כי מהירות הנאשם היתה לא פחות מ 153 קמ"ש, כאשר היא נסמכה על שתי ראיות עיקריות:

הראשונה - סרטון מצלמה של החברה המפעילה את מנהרות הכרמל. הסרטון תיעד את התאונה (ת/22). נחזור ונתייחס לסרטון זה בהמשך, אך מה שחשוב לענייננו כעת הוא כי על בסיס סרטון זה ובדיקות שונות בהקשר זה, הוכנה חוו"ד (ת/31) של מומחה לראיות דיגיטליות במטא"ר, לפיה מהירות הקטנוע היתה לא פחות מ 153 קמ"ש. כפי שיובהר בהמשך, אין עוד רלוונטיות לנתון נטען זה.
השניה, אמרתיו של הנאשם במסגרת חקירתו שנערכה כשבועיים לאחר האירוע, אז מסר כי עובר לתאונה נסע במהירות של כ 160 קמ"ש (ת/8 מתאריך 2.3.14).

6. עוד נדונה בעת שמיעת הראיות השאלה מה היתה המהירות המותרת במקום התאונה. בחוו"ד של מהנדסת התנועה של מחוז חוף (ת/24) נטען שהמהירות המותרת במקום היתה 50 קמ"ש. ואולם, התברר כי חוו"ד הסתמכה על הנתון שהוצג בשילוט אלקטרוני (הניתן לשינוי) זמן קצר לאחר התאונה, עת נחסם אחד הנתיבים במקום בעקבות התאונה. משכך, נתון זה אינו רלוונטי למועד התאונה.

7. בתום פרשת התביעה הגיעו הצדדים להסכמה דיונית-ראייתית, לפיה מהירות נסיעת הנאשם עובר לתאונה היתה 144 קמ"ש; ומהירות הנסיעה המותרת במקום היתה 80 קמ"ש.
לאחר הצגת ההסכמה לעיל, העיד הנאשם ומסר את גרסתו שתוצג להלן.

יריעת המחלוקת

8. כפי שהוצג במבוא להכרעת הדין, אין חולק אודות אחריותו של הנאשם לתאונה. מדובר במי שנהג במהירות העולה באופן משמעותי על המותר. לא היה כל נתון אחר המאין או מפחית מאחריותו. הכביש, שדה הראיה והקטנוע היו תקינים. המחלוקת הינה משפטית בעיקרה ונוגעת ליסוד הנפשי שהתקיים בנאשם בעת התאונה - האם היה פזיז בנוגע לתוצאות מעשיו; או שמא לא נהג, תרתי משמע, כנהג הסביר.

עובדות נוספות שאינן במחלוקת



9. הקטנוע הינו קטנוע מסוג SYM (סאני-יאנג), בנפח 399 סמ"ק, 33.3 כ"ס (ר' המפרט טכני של הקטנוע ת/19). לקטנוע שכזה נדרש רישיון נהיגה מסוג 1A, בעוד שהנאשם החזיק ברישיון נהיגה לרכב דו-גלגלי מסוג A-2 לפיו הותר לו לנהוג ברכב דו-גלגלי שנפח מנועו עד 125 סמ"ק ושהספק מנועו אינו עולה על כ 15 כ"ס (תקנה 176 לתקנות התעבורה).
10. לקטנוע לא היה רישיון רכב (טסט) וגם לא ביטוח בתוקף. יחד עם זאת, לא נטען כי בעת האירוע הקטנוע לא היה במצב תקין.
11. כאמור לעיל, התאונה עצמה תועדה בסרטון (ת/22) של החברה המפעילה את מנהרות הכרמל. איכות הסרטון אינה גבוהה אך חרף כך ניתן לראות כי הנאשם רכב על הקטנוע במהירות גבוהה וכאשר הגיע לקטע הכביש בו מצויה עקומה קלה שמאלה, הוא לא הצליח להסיט את הקטנוע שמאלה בכדי להיוותר על נתיב הנסיעה. משום הכוח הצנטריפוגלי שפעל על הקטנוע ועל רוכביו, פגע הקטנוע במדרכה בצד ימין ובעקבות כך הנאשם והמנוח "הועפו" מהקטנוע.
12. כעולה מחוות הדעת של המכון לרפואה משפטית (ת/23; וכן ר' עדותה של ד"ר הדס גיפס בנדון - עמ' 30-32) מותו של המנוח נגרם מחבלה במצחו מחפץ בעל שטח פנים צר. ככל הנראה מדובר בפגיעה בתמרור שהוצב בצד ימין של הדרך. כתוצאה מכך נגרם נזק חמור למוח שהוביל למותו.
13. התאונה התרחשה כ 500 מ' לפני היציאה ממנהרות הכרמל באזור הצ'קפוסט.
14. אפנה בנדון לדו"ח הבוחן (ת/4) ולתמונות שצולמו סמוך לאחר התאונה (ת/2). בדו"ח הבוחן צוין כי הגורם לתאונה היה המהירות המופרזת בה נהג הנאשם. אין חולק אודות ממצא זה.

גרסת הנאשם

15. בתאריך 2.3.14, כשבועיים לאחר התאונה, זומן הנאשם (שנחבל בתאונה באופן יחסית קל ושוחרר לאחר אשפוז קצר) לחקירה (ת/8).
הנאשם מסר כי רכב על הקטנוע, עובר לתאונה -

"במהירות די גבוהה לערך 160 קמ"ש בהילוך אוטומטי, הכביש היה ריק ולא נסעו כלי רכב לפניי או אחריי או משמאלי ולא לימיני והגעתי לעקומה שמאלה וניסיתי להשכיב הקטנוע בכדי לפנות בעקומה ולא הצלחתי ובמהלך העקומה השתפשתי במדרכה שמימין והצלחתי להשתלט עליו כאשר אני ממשיך להשתפשף במדרכה ולחצתי על הבלמים וניסיתי להוריד מהירות וזה הצליח כמה שניות והצלחתי להוריד מהירות שאני לא יודע מה המהירות שהצלחתי להוריד ובשלב מסוים לא הצלחתי להשתלט עליו ונפלנו על הכביש, נפלנו לשמאל לנתיב הנסיעה, אחר כך הקטנוע המשיך קדימה . . " (שם, שורות 17-23).



16. אציין, כי חרף ההסכמה הדיונית לגבי מהירות הנאשם, ציין ב"כ המאשימה (ר' השלמות בעל פה לסיכומים בכתב, עמ' 74 שורות 23-26 לפרוטוקול), כי קיימת חשיבות למהירות אותה ציין הנאשם בחקירתו לעיל - גם אם אינה נכונה מבחינה אובייקטיבית - שכן סברתו הסובייקטיבית של הנאשם בדבר מהירות נסיעתו, מעידה על הלך נפשו בעת האירוע. במילים אחרות, סברתו כי הוא נוסע במהירות כפולה מהמותר רלוונטית לסוגיה העומדת על הפרק והיא באם יש להרשיעו בעבירת רשלנות (ס' 21 לחוק העונשין) או עבירה של מחשבה פלילית (ס' 20 לחוק העונשין).

17. הנאשם הוסיף במסגרת חקירתו לעיל, כי הקטנוע ברשותו מזה כשנה וחצי. עוד אישר כי אין לקטנוע "טסט" או ביטוח וכן אישר כי אין ברשותו רישיון המתאים לסוג זה של רכב דו גלגלי, אלא לרכב דו גלגלי בנפח קטן יותר.

במענה לשאלה מדוע לא דאג להוצאת רישיון המתאים לקטנוע בו עשה שימוש השיב: **"עשיתי שיעורים לרישיון A1 וניגשתי לטסט פעמים (צ.ל. פעמים - י.ל.) ונכשלתי ולאחר מכן התבטלו 3 טסטים ברצף. ."** (שם, שורות 42-43).

בנוסף, אישר הנאשם כי הכביש מוכר לו והוא נוסע בו, לשני הכיוונים, מספר פעמים בחודש. עוד אישר שהוא מודע להמצאות העקומה לעיל במקום (שם, שורה 47).

הנאשם אישר שידע שהמהירות המותרת במקום הינה 80 קמ"ש וכשנשאל מדוע נסע כה מהר השיב: **"כי הכביש היה ישר וריק לגמרי"**.

משנשאל האם נסע במהירות כזו (160 קמ"ש) בעבר, השיב בחיוב ומסר כי עשה זאת בכביש חיפה ת"א (שם, שורה 55).

עדות הנאשם בבית המשפט

18. בעת עדותו בבית המשפט (ר' פרוטוקול הדיון מתאריך 3.11.16, עמ' 64-71), הרחיב הנאשם אודות קורותיו - מדובר בליד 1991 שעלה ארצה מאוקראינה בשנת 1998, בעל תעודת בגרות, סיים שירות צבאי במג"ב ובימים אלה הוא עובד ולומד.

הנאשם אישר את עיקרי הדברים שמסר בעת שנחקר במשטרה בתאריך 2.3.14 והובאו לעיל. יחד עם זאת ציין, כי עת שנחקר במשטרה הוא ביקש להחמיר עם עצמו משום רגשות האשם על מות המנוח שהיה חברו הקרוב, ולכן נקב במהירות של 160 קמ"ש. יחד עם זאת, אישר שגם בזמן אמת היה מודע לכך כי נסע מהר מהמותר. כן אישר הנאשם שהיה מודע בעת האירוע כי הוא נוהג ללא רישיון שתקף לסוג הקטנוע וללא טסט וביטוח.

בנוסף, אישר הנאשם כי היה ברור לו שהקטנוע הינו כלי מסוכן מעצם טיבו וטבעו וככל שמהירות הנסיעה גדלה - כך גובר הסיכון הטמון בנסיעה על כלי זה (עמ' 68-69, וכן עמ' 71).

הנאשם חזר על תיאור התאונה ומסר כי איבד את השליטה על הקטנוע בהגיעו לעקומה וכן אישר כי הדבר נבע משום מהירות נסיעתו (עמ' 70-71).

תמצית טיעוני הצדדים

19. כאמור לעיל, נקודת המחלוקת היחידה הינה בנוגע לסיווג היסוד הנפשי המתקיים בנאשם.
20. המאשימה טענה כי התנהגותו של הנאשם עובר לתאונה, ותוצאות התאונה מוליכות למסקנה כי הנאשם היה מודע לסיכון הכרוך בנהיגתו ולאפשרות גרימת התוצאה הקטלנית. עוד נטען שעולה מכלל הנתונים כי הנאשם היה אדיש ולכל הפחות קל דעת - ברמה של "לי זה לא יקרה" - בנוגע לאפשרות גרימת התוצאה הקטלנית.

לעניין היסוד העובדתי הנדרש להתגבשות עבירת ההריגה - הפנתה המאשימה לנהיגה במהירות מופרזת



שאינה מתאימה לתנאי הדרך ובדרך שהיה בה כדי לסכן את הנאשם ואת המנוח.

לעניין היסוד הנפשי, הפנתה המאשימה לכך כי זה יכול להיות מוכח באחת משתי דרכים -

באמצעות חזקת המודעות הכללית לפיה אדם מודע, בהיעדר ראיות לסתור, למשמעות התנהגותו מבחינת טיבה הפיזי, קיום נסיבותיה ואפשרות גרימת התוצאות הטבעיות שעשויות לנבוע ממעשיו. ולעניין תאונה קטלנית - כל נהג מן היישוב אמור להיות מודע לתוצאה הקטלנית העלולה לנבוע מדרך נהיגה כפי שהיתה במקרה דנן (ור' בנדון 1688/07 מ"י נ' אלעוברה, 17.7.07; להלן: **עניין אלעוברה**; ע"פ 6131/01 מ"י נ' פרבשטיין, פ"ד נו (2) 20; להלן: **עניין פרבשטיין**).

או באמצעות חזקה שהינה נגזרת של עוצמת הרשלנות בנהיגת הנאשם. מי שנ ג דרך המהווה סטייה חריגה וגסה מנורמת זהירות סבירה ומאופן נהיגה רגיל, הדבר מהווה התרשלות רבתי המקימה - בהיעדר ראיה לסתור - חזקה כי הנאשם היה מודע לסיכון שבנהיגתו ונהג באופן זה (לפחות) בקלות דעת מתוך תקווה שזה לא יתממש (ע"פ 8827/01 **שטרייזנט נ' מ"י**, פ"ד נז(5) 506 - להלן: **עניין שטרייזנט**; ע"פ 2013/93 **קלפה נ' מ"י**, 24.2.94).

21. ביתר פירוט נטען, כי מי שרוכב על קטנוע במהירות גבוהה ביותר של 144 קמ"ש, במקום בו המהירות המותרת הינה 80 קמ"ש בלבד, והכל כאשר הוא מרכיב אדם נוסף מאחור, ו"נכנס" לעקומה במהירות זו - הדבר מעיד כאלף עדים אודות הלך נפש של רשלנות רבתי המגבש את עבירת ההריגה. בנוסף, דברי הנאשם כי היה מודע לכל הנתונים הרלוונטיים (קרי, נסיעה במהירות גבוהה בהרבה מהמותר; מודעותו לסיכון הטמון ברכיבה על קטנוע; היכרותו את הכביש והמצאות העקומה במקום) - כל אלה מחזקים את התקיימות החזקות שנדונו לעיל. עוד נטען, כי העובדה שהנאשם עשה זאת כשאין ברשותו רישיון נהיגה המתאים לסוג זה של קטנוע וכאשר לקטנוע אין רישוי וביטוח, מחזקת מסקנה זו שכן היא מצביעה על כך שמדובר בנאשם המתייחס בקלות דעת לכלל הנתונים הנוגעים לנהיגה בקטנוע.

22. מנגד, ב"כ הנאשם לא חלק על הדין כפי שהובא בתמצות לעיל, אך טען כי ישומו במקרה קונקרטי זה מוביל למסקנה שלא די בנתונים שהוכחו כדי להביא להרשעתו של הנאשם בעבירת ההריגה.

23. נטען, כי האבחנה בין עבירת גרימת מוות ברשלנות (ובעניינו - אישר כי מדובר ברשלנות ברמה גבוהה) לבין עבירת ההריגה הינה אבחנה נורמטיבית בעיקרה. משום כך, הודגש כי יש לעמוד בדקדקנות על הנתונים המפרידים באותו "קו התפר", בין הרשעה בעבירה הראשונה לבין הרשעה בשניה.

24. בהקשר האחרון, טען ב"כ הנאשם כי על פי רוב לא ניתן "להסתפק" במהירות גבוהה בלבד לשם הרשעה בעבירות ההריגה, אלא נדרש "דבר מה נוסף" לצורך זה. אותו רכיב נוסף יכול שיהיה נהיגה בשכרות; השתוללות בכביש כגון - ביצוע תחרות, מרדף, עקיפה מסוכנת של רכבים, נסיעה כנגד כיוון התנועה, נסיעה במהירות גבוהה בכביש משובש או עמוס, מעבר רמזור באור אדום, נסיעה במהירות גבוהה בקרבת מעברי חצייה או מקומות הומי אדם, וכו'.

25. נטען, כי בעניינו, למעט המהירות הגבוהה, לא מתקיים אותו רכיב נוסף שיכול להביא לקביעה כי מדובר ב"רשלנות רבתי".



26. עוד נטען בהקשר זה, כי חזקת המודעות הכללית אינה יכולה להוות בסיס לאותה קביעה נורמטיבית הנדרשת לצורך הרשעה בעבירות ההריגה שכן כל אדם מודע לכך שכלל שהמהירות גדלה - גדלה מאליה הסכנה בנהיגה. לכן, גם אין כל רבותא בתשובות הנאשם בנדון. הוא הדין לענין תשובות הנאשם בדבר מודעותו אודות כך שקטנוע הינו כלי מסוכן.

27. ב"כ הנאשם הוסיף וטען כי במקרה דנן אף לא מתקיימת התרשלות רבתי, שכן חרף הנסיעה במהירות הגבוהה לעיל, יתר הנתונים אינם מצביעים על נטילת סיכון המצביע של התרשלות רבתי: מדובר בנסיעה בכביש בעל שני נתיבי נסיעה בכיוון נסיעת הנאשם, בקטע הכביש הרלוונטי לא היו עוד רכבים, לא היו מעברי חצייה או רמזורים, איכות הכביש הינה טובה ביותר, הנאשם לא החליף נתיבים בפראות ואף לא עקף כל רכב אחר (כאמור, בקטע הכביש הרלוונטי לא היו עוד רכבים). נתונים אלה מדגישים את המסקנה כי למהירות נסיעתו הגבוהה של הנאשם לא נלוו נסיבות נוספות שיכולות להטות את הכף לעבר עבירת ההריגה.

28. לענין העובדה שהנאשם לא החזיק ברישיון המתאים לסוג הרכב, נטען שבניגוד למקרים אחרים בהם ניתן להסיק כי מי שנוהג ללא רישיון הינו חסר הכשרה בנהיגה - הרי שבמקרה דנן אין הדבר כך. מדובר בנאשם שהחזיק ברישיון לקטנוע (גם אם לנפח מנוע קטן יותר) ואף עשה שימוש בקטנוע בו נהג בזמן התאונה תקופה ארוכה של כשנה. לכן, לא ניתן לטעון כי הנאשם היה חסר הכשרה (ולו "מעשית") לנהוג על הקטנוע הרלוונטי. גם לענין היעדר הרישוי לקטנוע, צוין כי נתון זה אינו רלוונטי בהיעדר טענה כי היה ליקוי כלשהו בקטנוע או שיש לו קשר סיבתי כזה או אחר לתאונה.

דין ומסקנות

29. העבירה העיקרית בה מואשם הנאשם ושעומדת במוקד דיונו, הינה עבירת ההריגה, לפי ס' 298 לחוק העונשין שזה נוסחו:

"הגורם במעשה או במחדל אסורים למותו של אדם, יואשם בהריגה, ודינו - מאסר עשרים שנים".

30. היסוד העובדתי של עבירת ההריגה דורש "מעשה או מחדל אסורים". מדובר או בהתנהגות העולה כדי רשלנות רבתי (ע"פ 1/52 דויטש נ' היועמ"ש, פ"ד ח' 456; ע"פ 2376/12 הינדאוי נ' מ"י, 23.6.13; להלן: **פס"ד הינדאוי**); או בכל מעשה המסכן את חיי הזולת הנעשה מתוך מחשבה פלילית וגורם לתוצאה קטלנית (ע"פ 1100/93 סובאח נ' מ"י, פ"ד מז(3) 635; דנ"פ 404/13 פלוני נ' מ"י, 15.4.15 - להלן: **דנ"פ פלוני**).

31. באשר ליסוד הנפשי, דורש הסעיף "מחשבה פלילית", היינו **"מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות ולאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה"** (ס' 20 (א) לחוק העונשין).

מתוך שתי אפשרויות הפזיזות הקבועות בחוק (ר' ס' 20 (א) לחוק העונשין), רלוונטית לענייננו קלות הדעת, היינו - נדרש כי הנאשם נטל סיכון בלתי סביר לאפשרות ממשיית של פגיעה בחייו של אדם, ואין די בחשש לפגיעה בשלמות גופו של אדם (ענין סובאח לעיל; ע"פ 7066/13 אלמליח נ' מ"י, 22.12.15).



32. בפס"ד הינדאוי סיכם בית המשפט את ההלכה לעניין הוכחת יסודות עבירת ההריגה, בהקשר לתאונת דרכים, כך:

"כדי להרשיע אדם שגרם למותו של אחר תוך נהיגה ברכב בעבירת ההריגה יש להוכיח מבחינה עובדתית כי נהג בצורה רשלנית ומסוכנת; ניתן להניח, כחזקה שבעובדה, כי היה מודע לטיב התנהגותו ולסיכון של גרימת מוות הכרוך בה, ואין זה משנה אם אותו אדם לא היה מודע לאפשרות המדויקת בה יתממש הסיכון; ניתן ללמוד על מצב נפשי של קלות דעת תוך התבססות על מודעותו של אותו אדם להתנהגותו הסוטה בצורה ניכרת מנורמת ההתנהגות הסבירה, קרי - רשלנות רבתי . .

הנה כי כן, הרשעה של אדם שגרם למותו של אחר במסגרת תאונת דרכים בעבירת ההריגה, מצריכה שימוש בשתי חזקות משפטיות באשר ליסוד הנפשי של התנהגותו: הראשונה, הנחת מודעותו למעשיו; והשנייה, הנחת קלות דעתו עקב הסטייה הניכרת מנורמת ההתנהגות הסבירה הנלמדת מהתנהגותו העובדתית. ואכן, בהיעדר יכולת להתחקות אחר צפונות ליבו של אדם, נדרשים בתי המשפט לחזקות עובדתיות המלמדות על היסוד הנפשי בו היה אותו אדם שרוי בעת מעשה . . . בהתאם לכך נעשה תדיר שימוש בחזקת המודעות של אדם למעשיו כנדרש בסעיף 20(א) לחוק לצורך הרשעה בעבירות התנהגות. ואולם, בעבירות ההריגה מתוך מחשבה פלילית מסוג קלות דעת, נקבעה בפסיקה חזקה נוספת הנסמכת כל כולה על היסוד העובדתי שבעבירה, לפיה כאשר התנהגותו של אדם עולה כדי רשלנות רבתי והיא סוטה באופן ניכר מסטנדרט ההתנהגות המקובל ניתן לייחס לו מחשבה פלילית ברמה העולה על רשלנות לפי סעיף 21 לחוק המגיעה כדי פזיזות מסוג קלות דעת לפי סעיף 20(א)(2)(ב) לחוק. ודוק: חזקה זו הינה חזקה עובדתית הניתנת לסתירה שכן קיומה של מחשבה פלילית מסוג מסוים אצל אדם הינו לעולם סובייקטיבי. "

33. ובע"פ 2566/14 גלפונד נ' מ"י, 17.2.16, צוין כי:

" . . . כאשר עסקינן בעבירת ההריגה, מבחינת המודעות נדרש כי העושה יהיה מודע לאפשרות התרחשותה של התוצאה הקטלנית (עניין מגידש, בעמ' 86). כך, אף אם לא רצה או קיווה שזו תתרחש - אך נטל סיכון בלתי סביר להתרחשותה (עניין זילברמן, פסקה 13). בהיעדר יכולת לבחון כליות ולב תדיר מסיק בית המשפט את קיומה של מודעות כאמור באמצעות הסתמכות על חזקות עובדתיות.

חזקה אחת גורסת כי אדם מודע למשמעות התנהגותו ולתוצאות הטבעיות שלה. לפי חזקה שנייה, התנהגות העולה כדי התרשלנות רבתי מלמדת על קלות דעת ביחס לתוצאה הצפויה (עניין זילברמן, פסקאות 13-14).

בעניינן של תאונות דרכים נקבע כי במקרים שבהם מתגלה סטייה חמורה מהתנהגות סבירה של נהג, יכול ששתי החזקות העובדתיות תשתלבנה לכדי חזקה שלפיה התקיים היסוד הנפשי הנדרש לעבירת ההריגה (שם, פסקה 14; עניין שטרייזנט, בעמ' 524; עניין מגידש, בעמ' 96; לביקורת על קיומן של החזקות העובדתיות לצורך הוכחת היסוד הנפשי בפלילים ראו עניין הינדאוי, פסקה 24).

עוד ר' בנדון האמור בע"פ 467/09 זילברמן נ' מ"י, 2.2.10 (להלן: עניין זילברמן).

34. בנוסף ליסוד העובדתי וליסוד הנפשי, נדרש קשר סיבתי בין המעשה לתוצאה. בענייננו, לא היתה מחלוקת בנדון ולכן לא ארחיב בדבר.

יחד עם זאת, אפנה לכך כי בדנ"פ פלוני נדונו, בין היתר, יחסי הגומלין בין היסוד הנפשי בעבירת ההריגה לבין



הקשר הסיבתי המשפטי. בעבר, נקבע כי כאשר מתקיים בנאשם הקונקרטי יסוד של פזיזות (מבחן סובייקטיבי), אין עוד צורך בדיון בשאלת הקשר הסיבתי המשפטי (מבחן אובייקטיבי). ור' בנדון ע"פ 4230/99 אבו ג'נאם נ' מ"י, פ"ד נו (1) 34).

בע"פ 335/11 פלוני נ' מ"י, 3.1.13 וכן בדנ"פ 404/13 פלוני נ' מ"י, 15.4.15 סויגה במקצת הלכת אבו ג'נאם לעיל, ונקבע כי ההלכה לא תנהג בהכרח במקרים חריגים בהם אף אם הנאשם צפה את התוצאה בפועל, לא יהיה מקום לראותו כאחראי לתוצאה - משום שלא היה הגורם הבלעדי והישיר לתוצאה. מקרים חריגים אלה אינם רלוונטיים לענייננו - שכן בענייננו הנאשם גרם באופן ישיר ובלעדי לתוצאה. 35. אין חולק כי הסיווג הנדרש בין עבירת גרימת מוות ברשלנות לבין עבירת ההריגה, הינו, בסופו של יום, סיווג נורמטיבי המבוסס על כלל הנתונים הרלוונטיים (ור' בנדון באמור בע"פ 5910/94 ברקוביץ נ' מ"י, פ"ד מט' (5), 353; להלן: **עניין ברקוביץ**).

36. נעזר לצורך קביעתנו במקרה זה, במספר מקרים שנדונו בפסיקה וזאת באופן קזואיסטי, ממקרה למקרה, מתוך ניסיון להגיע למסקנה בענייננו והכל בשים לב להוראות החוק ולכללים שהתגבשו בפסיקה ונדונו לעיל. מובהר, כי מדובר באוסף מקרים שאינו מתיימר למצות את מלא קשת המקרים. בעניין ברקוביץ (ע"פ 5910/94), נדון עניינו של נהג משאית שנהג בכביש עירוני, אז סטה לפתע ממסלולו והמשיך לנסוע במסלול הנגדי כשלאחר מכן פגע במדרכה, עלה על אי תנועה, פגע ברמזור ובהמשך פגע פגיעה קטלנית בהולך רגל. הנאשם באותו מקרה נסע במהירות שלא פחתה מ 73.5 קמ"ש בשטח בנוי בעודו נוהג במשאית גדולה ועמוסה. ביהמ"ש העליון, בדונו בערעור המערער על הרשעתו בעבירת ההריגה, קבע כי: **"רכב הוא כלי מסוכן, שנהיגה בלתי ראויה בו יכולה לגרום לתוצאות קטלניות, והקטל בכבישי ארצנו יעיד על כך, למרבה הצער. לא כל שכן, רכב כבד ועמוס לעייפה, שנוהגים בו במהירות בלתי חוקית ומופרזת בצורה קיצונית בהתחשב בסוג הרכב, במטענו, במקום הנסיעה ובתנאי הדרך. נהג הנוהג באופן היוצר תנאים להיווצרות מצב של מצוקה קשה, שבו לא יהיה בידו להשתלט על רכבו עד כדי חוסר יכולת למנוע תאונה קטלנית, אינו יכול לרחוץ בניקיון כפיו בטענה שלא התכוון ליצור את המצוקה שאליה נקלע ולהביא לתוצאות שנגרמו בעטיה. אין להטיל ספק בכך שנהג כזה אינו מתכוון להיווצרות אותו מצב ולתוצאות הצפויות ממנו לו עצמו ולאחרים, אלא שכוונה לגרום למצב המצוקה ולתוצאותיו איננה ממרכיבי הרשלנות הפושעת. התקווה של 'לי זה לא יקרה', כשאין לה בסיס מציאותי ומקורה בהתעלמות מהמציאות ומהסכנה שהיא חופנת בחובה, איננה מפחיתה מעוצמת הרשלנות. נהיגה במהירות כזו, ברכב כזה ובתנאי דרך כאלה, מהווה רשלנות פושעת ומכילה את מרכיבי עבירת ההריגה על יסודותיה האובייקטיבים והסובייקטיביים"** (ס' 9 לפסק הדין). בעניין אלעוברה (ע"פ 1688/07), נדון עניינו של נהג מיניבוס שנהג את רכבו ובו כ 20 פועלים בכביש משער הגיא לכיוון בית שמש, סטה שמאלה לנתיב הנגדי והתנגש ברכב שהגיע ממול. כתוצאה מכך נהרג נהג הרכב השני ומרבית נוסעי המיניבוס נפצעו. נקבע, כי עובר לתאונה "חתך" המערער נתיבים וכן את העקומה בה נסע הרכב ממול. ביהמ"ש העליון קבע כי: **"דרך נהיגתו המתוארת של המערער את המיניבוס שנהג ובו כ - 20 נוסעים, עולה מאליה כדי רשלנות רבתי"** (פסקה 4). עוד צוין כי: **"בענין דנן הוכח לדעתי היסוד הנפשי של פזיזות (בחלופת קלות הדעת) . . הממצאים שקבע ביהמ"ש קמא לענין דרך נהיגתו של המערער את מכוניתו עובר לתאונה ותוך כדי התרחשותה, מקימים מאליהם ומתוכם את חזקת המודעות לפיה כל נהג מן הישוב אמור היה להיות מודע לתוצאה הקטלנית העלולה לנבוע מדרך נהיגה שכזו"** (פסקה 5).



בע"פ 3158/00 מגידש נ' מ"י, פ"ד נד (5) 80 נדון עניינו של מי שפגע בהולכת רגל עת חצתה את הכביש במעבר חציה, במקום בו המהירות המותרת היתה 50 קמ"ש. נקבע כי מהירות הנהג עובר לתאונה היתה לפחות 95 קמ"ש. ביהמ"ש קבע, בהתייחס להרשעתו של המערער בעבירת הריגה, כי: **"בצדק מציין בית המשפט את העובדה הנוספת, כי המערער, נוסף על מהירותו המופרזת, גם לא נתן את דעתו על אפשרות ירידתו של הולך רגל לתוך מעבר חציה. הצירוף של פרטים קונקרטיים אלה יוצר חזקה עובדתית, דהיינו מסקנה העולה מניסיון החיים הכללי, כי המערער נטל על עצמו סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאה הקטלנית מתוך תקווה להצליח למנעה"** (פסקה 28).

בענין שטרייזנט (ע"פ 8827/01), נדון עניינו של מי שרכב על אופנוע בכביש היציאה מחיפה לתל אביב, וגרם למותה של הולכת רגל שחצתה את הכביש במעבר חציה. ביהמ"ש קבע כי הנאשם "השתולל" בכביש וכן נסע במהירות שאינה סבירה לתנאי הדרך וכן ביצע עקיפה אסורה לפני מעבר החציה. ביהמ"ש העליון קבע כי: **"אין ספק כי התנהגותו של המערער עובר לתאונה אינה התרשלות 'רגילה' אלא התרשלות 'רבתי'.** אופי 'רבתי' זה נובע מזה שהמערער 'השתולל' עם אופנועו על הכביש, חתר נתיבים ועקף מכוניות והכל - בנוסעו במהירות בלתי סבירה בנסיבות ובלי שהאט את מהירותו כנדרש בהתקרבו למעבר החציה" (פסקה 41).

בענין פרבשטיין (ע"פ 6131/01), נדון עניינו של מי שנהג במורד דרך פרויד בחיפה במהירות העולה על המותר והכל כשהוא עוקף רכבים בצורה מסוכנת ולא הפחית את מהירותו בהתקרבו לעקומה, עד שאיבד שליטה, סטה לנתיב הנגדי ושם התנגש ברכב אחר - דבר אשר הביא לקיפוח חייהם של בני זוג שישבו באותו רכב. ביהמ"ש העליון קיבל את ערעור המדינה על הרשעתו של הנאשם בעבירת גרימת מוות ברשלנות בלבד, וקבע כי: **"מסקנתי היא כי בנסיעה בירידה במהירות מופרזת, תוך עקיפת כלי רכב, במורד כביש מפותל, מתקיים היסוד העובדתי של עבירת ההריגה. משכך, מתוך נסיבותיו הקונקרטיים של המקרה שלפנינו שתואר לעיל, ובהתבסס על ניסיון החיים, קמה חזקה בדבר מודעות של המערער להתרחשות תאונה שיכולה להביא לתוצאות קטלניות. חזקה זו לא התערערה. המערער נהג בצורה פזיזה שבקלות דעת תוך נטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות הקטלניות גם אם מתוך תקווה להצליח למונען..."** (פסקה 17).

בע"פ 6949/07 עמרם נ' מ"י, 8.7.09, נידון עניינו של מי שנהג ברכב בלילה בכביש בינעירוני שהיה רטוב לאחר גשם ובמהירות של 140 קמ"ש, טרם התקרב לצומת מרומזר. רכב שנסע לפני המערער בלם, אך המערער, הגם שבלם את רכבו, לא הצליח לבלום את רכבו משום מהירות נסיעתו ואי שמירת מרחק מהרכב שנסע לפניו. משום שלא הצליח לבלום את רכבו הסיט המערער את רכבו שמאלה והתנגש בכלי רכב שנסעו במסלול הנגדי - דבר שהוביל למותם של שלושה צעירים שישבו ברכבו. ביהמ"ש העליון קיבל את קביעת ביהמ"ש המחוזי כי דרך נהיגתו של המערער שהתקרב לצומת מרומזר במהירות של 140 קמ"ש, לא מותרת אלא להסיק כי בחר בחירה מודעת לנהוג ברשלנות גסה מתוך תקווה כי "לו זה לא יקרה" (פסקאות 10 ו 27).

בענין זילברמן (ע"פ 467/09) נדון עניינו של מי שנהג בכביש ירושלים מעלה אדומים ועקף רכב שנסע לפניו בנתיב שהיה מיועד לפניה שמאלה בלבד והכל כשהוא נוסע במהירות של 120 קמ"ש - מקום בו המהירות המותרת היתה 60 קמ"ש בלבד. בשלב מסוים וכדי להימנע מפגיעה ברכב אחר, הוא הסיט את רכבו ימינה, התנגש במעקה הבטיחות וכתוצאה מכך נהרג אחד מנוסעי הרכב בו נהג. נקבע כי: **"בנסיבות המקרה שבפנינו, אין ספק בעיני כי מעשי המערער מהווים 'התרשלות רבתי', שיש בה כדי להקים חזקה עובדתית בדבר התקיימותה של מחשבה פלילית של קלות דעת. כפי שעולה מהתשתית העובדתית**



שנקבעה על ידי בית המשפט המחוזי - ואשר עליה אין כאמור עוררין - המערער מודע היה לכך שמהירות הנסיעה המותרת במקום הינה 60 קמ"ש, וכי מתקרב הוא לצומת, כאשר הנתיב שמשמאלו הינו נתיב המשמש לפנייה שמאלה בלבד. חרף זאת, סטה המערער לנתיב השמאלי, כשהוא מאיץ את רכבו למהירות של 120 קמ"ש, בכדי לעקוף את כלי הרכב שנסעו לפניו. בהמשך, ובשעה שמצוי היה כבר בצומת עצמה, ביקש לחזור לנתיב נסיעתו ולשם כך בלם את רכבו והסיטו ימינה. לא זו בלבד שמעשים אלו מהווים מספר עבירות בפני עצמם, הרי שבנסיבות המקרה - נסיעה בשעת לילה בכביש שאינו מוכר למערער - התנהגות זו מהווה רשלנות פושעת, תוך הפגנת זלזול מוחלט בביטחונם של יתר נוסעי הדרך, ובהם גם המנוח שישב לצידו של המערער".

בעניין גלפונד נדון עניינו של נהג אוטובוס שעקף במהירות העולה על המהירות המתאימה לתנאי הדרך (כביש מפותל שנמצא במורד ולצדו תהום) אוטובוס אחר. לפני התאונה ביצע הנאשם מספר ניסיונות שלא צלחו לעקוף את האוטובוס האחר. בית המשפט קבע בהקשר זה כי: **"רצף הפעולות האמור מבטא, לדעתי, התנהגות העולה כדי התרשלות רבתי. אכן, יש טעם בדברי המערער שלפיהם בעת התרחשות התאונה לא חצה קו הפרדה רצוף או פעל בניגוד לתמרור מזהיר, ואף מהירות נסיעתו לא עלתה בהרבה על המהירות המותרת. . . ברם, בכך אין כדי לשנות מן המסקנה שאליה הגענו. . . כתוצאה מכך נכנס המערער - שהוא נהג מקצועי הנוהג ברכב ארוך עמוס נוסעים וכבודה, המכיר את הדרך היטב - לעקומה במהירות גבוהה מהמהירות הקריטית, איבד שליטה על האוטובוס והתהפך לתהום. כל אלו מקימים את התרשלות המערער שלפנינו, והתרשלות זו היא התרשלות רבתי. . . במקרה שלפנינו לא התרשמתי כי עלה בידי המערער לסתור את החזקה שלפיה התנהגות זו מעידה על קיומו של יסוד נפשי מסוג מודעות למשמעות התנהגותו על הכביש ולכך שזו מקימה סיכון להתרחשות תאונה - לרבות התדרדרות לתהום - שתגרום לפגיעה בנפש. . . איני כופר בכך שהמערער קיווה שהתוצאה תמנע. אך את שעשה עשה בידיעת הסיכון, תוך שהוא מנסה את מזלו "בתקווה שאין שהוא ייצא בשלום". אין זו אם כן התנהגות שבהיסח הדעת; זוהי הליכה לקראת הסכנה מדעת (ע"פ 419/68 מדינת ישראל נ' רפאל, פ"ד כב(2) 749, 754 (1968)), הליכה שסופה התאונה על תוצאתה הטרגית. שוכנעתי אפוא כי בדיון הורשע המערער בעבירות הריגה."**

בע"פ 6894/93 חלוא נ' מ"י, 7.4.94 מדובר היה בנהג חדש שנסע במהירות של 70-80 קמ"ש בעיר ונקלע לדבריו למצוקה כאשר רכב שנסע משמאלו התכוון לעקפו. המערער סטה מנתיב נסיעתו, עלה על המדרכה, פגע בעמוד חשמל ודרס למוותהולכת רגל. בית המשפט ציין כי: **"ככל שמדובר בהרשעה העובדות מדברות בעד עצמן. מכל זווית ראייה שבוחנים את התנהגותו של המערער, אין להמנע מן המסקנה כי רשלנותו היתה כבדה, התנהגותו כנוהג רכב היתה פזיזה, וההרשעה במעשה הריגה לפי סעיף 298בדיון יסודה"**.

37. לאחר שבחנתי את כלל נסיבות המקרה, הגעתי למסקנה כי יש להרשיע את הנאשם בעבירת הריגה ואין לקבל את טענת ב"כ הנאשם כי מדובר במקרה הנמנה עם המקרים בהם יש להרשיע בעבירת גרימת מוות ברשלנות.

בתי המשפט עמדו לא פעם על כך שהאבחנה בין מקרים בהם נגדם ברשלנות לבין מקרים בהם נגרם מותו של אדם מתוך מחשבה פלילית עשויה להיות לא פשוטה.

בעניין גלפונד צוין כי:

" . . לא פעם, ובייחוד בנסיבות של עבירות תעבורה, דק הוא הגבול בין הריגתו של אדם מתוך מחשבה פלילית מסוג פזיזות ברמה של קלות דעת לבין גרימת מותו של אדם ברשלנות. . . ההבחנה



בין שתי העבירות מבוססת על מודעותו, או היעדר מודעותו, של הנאשם לאפשרות שמעשיו יביאו לתוצאה הקטלנית. עבירה של גרימת מוות ברשלנות עוסקת, על פי רוב, "במצב שבו לא התכוון הנאשם, ואף לא צפה, כי תוצאת מעשיו או מחדליו תהיה קטלנית" (ע"פ 6811/01 אחמד נ' מדינת ישראל, פ"ד נז(1) 26, 32 (2002)). לעומת זאת, כאשר עסקין בעבירת הריגה, מבחינת המודעות נדרש כי העושה יהיה מודע לאפשרות התרחשותה של התוצאה הקטלנית (עניין מגידש, בעמ' 86). כך, אף אם לא רצה או קיווה שזו תתרחש - אך נטל סיכון בלתי סביר להתרחשותה (עניין זילברמן, פסקה 13).

ואולם - וזה הדבר החשוב בענייננו - העובדה שקיימים מקרים מובהקים מהמקרה הנדון לפנינו, אינה מובילה למסקנה כי יש לשנות את "מיקומו" של המקרה שבפנינו לצד האחר של הקו המפריד בין העבירות. בסופו של יום, אין מדובר במתחם מטושטש וחסר גבולות אלא קיים קו גבול המפריד בין המקרים בהם מתקיימת בנאשמים מחשבה פלילית לבין אלה ש"רק" התרשלו.

כפי שיפורט להלן, הגעתי למסקנה שהוכח מעבר לכל ספק סביר שהתקיים בנאשם יסוד נפשי של קלות דעת, והוא היה מודע לאפשרות התרחשותה של התוצאה הקטלנית אף אם קיווה שלא כך יהיה.

38. נחזור אל עובדות היסוד של המקרה שרובן ככולן לא היו במחלוקת.

הנאשם רכב על קטנוע בנפח של 400 סמ"ק במנהרות הכרמל, במהירות של 144 קמ"ש במקום בו המהירות המרבית המותרת הינה 80 קמ"ש. עם הגיעו לעקומה קלה שמאלה, איבד את השליטה על הקטנוע, הקטנוע פגע במדרכה בצד שמאל של הדרך, הנאשם וחברו שישב מאחוריו הועפו מהקטנוע וחברו נפגע בראשו ומת.

לכאורה, יש ממש בטענת ב"כ הנאשם - כפי שהוצגה לעיל - כי למעט המהירות הגבוהה, לא נלווה לאירוע אותו "רכיב נוסף" המקנה לו את החומרה המצדיקה את הקביעה שיש לסווג את האירוע כהריגה.

ואולם, מספר נתונים המצטברים זה לזה מוליכים לטעמי למסקנה כי אין לקבל את הטענה לעיל: ראשית, אין מדובר במהירות גבוהה "סתם", אלא במהירות של 144 קמ"ש - הרבה מעבר למהירות המותרת במקום. מדובר במהירות הגבוהה בלא פחות מ 80% מהמהירות המותרת.

שנית, העובדה כי הנאשם רכב על קטנוע.

בניגוד למכונית נוסעים (קל וחומר כזו בעלת כוח מנוע משמעותי ו/או בידוד רעשים איכותי כפי שקיים במרבית הרכבים בימינו), ברכיבה על רכב דו גלגלי - קל וחומר רכיבה על קטנוע - לא ניתן להגיע "סתם כך" למהירות של 144 קמ"ש.

במילים אחרות, נסיעה על קטנוע במהירות של 144 קמ"ש הינה תולדה של החלטה מודעת (שבהחלט אינה מושכלת). משמעות רכיבה על קטנוע במהירות שכזו, הינה כי הרוח מכה בחוזקה והרעש (הן של הרוח והן של מנוע) הוא רב.

זאת ועוד, אחיזת הכביש של קטנוע (בניגוד למכונית נוסעים) הינה גבולית ביותר וכלל חושיו של הרוכב חייבים להיות מחודדים ביותר - והכל אך כדי לשמור שהקטנוע לא יצא משיווי משקל יאבד אחיזה ויתהפך.

לכן, טענת הנאשם כי לא נלווה לרכיב המהירות כל ממד נוסף לחומרה- אין לה על מה לסמוך. עצם הרכיבה על קטנוע במהירות שכזו מהווה נסיעה משוללת רסן, "השתוללות" כשלעצמה.

שלישית, הנאשם הרכיב את המנוח מאחוריו. במצב כזה כל בר דעת, קל וחומר הנאשם שלדבריו היה בעל ניסיון מסוים ברכיבה על רכבים דו גלגליים ועל הקטנוע בפרט, היה מודע לכך כי יכולת השליטה על הקטנוע, הבעייתית באופן בסיסי מעצם טיבו וטבעו של כלי זה, מוגבלת עוד יותר.

יכולת השליטה על הקטנוע תלויה, בין היתר, במיקום הרוכבים, במשקלם ובתנועות הגוף של כל אחד מהם.



ככל שגדלה המהירות, גדלה גם השפעת מנח הרוכבים על יכולת השליטה ועל אחיזת הכביש. זאת ועוד, ככל שמסת הקטנוע והנוסעים גדלה - גדל גם הכוח הצנטריפוגאלי - שעל פני הדברים "הסיט" את הנאשם לעבר המדרכה בצדו הימין של הכביש, בעת שהגיע לעקומה שמאלה, ולא אפשר לו להיצמד לנתיב הנסיעה. אפנה בהקשר זה לסרטון ת/22.

נתונים אלה היו בדיעת הנאשם ובכל מקרה מבססים את שתי החזקות שנדונו לעיל ושלא נסתרו. נזכיר, מדובר בנאשם שאישר כי נסע במהירות גבוהה בהרבה מהמותר ואף היה מודע לכך. כאמור לעיל, הנאשם אישר, כשבועיים לאחר האירוע ובעת שנחקר, שנסע במהירות של 160 קמ"ש. הגם שנקבע עובדתית שמהירותו היתה 144 קמ"ש, ידיעתו הסובייקטיבית (גם אם השגויה) של הנאשם הינה בעלת משמעות לעניינו. כפי שצוין לעיל, רוכב קטנוע אינו יכול "להגיע" בהיסח דעת למהירות שכזו. איני מקבל את טענת הנאשם כי נקב במהירות זו רק משום רגשות אשם.

אודות הלך הנפש של הנאשם בדבר נטילת סיכונים מתוך תקווה ש"לו זה לא יקרה" ניתן ללמוד גם מכך שלא היה לו רישיון נהיגה לסוג זה של רכב וכן מכך שלקטנוע לא היה רישיון רכב בתוקף. לכאורה, מדובר בשני נתונים שלא הביאו - מבחינת קשר סיבתי - להתרחשות התאונה ובכך אני מסכים עם טענת ב"כ הנאשם בנדון, ואולם - וזו הנקודה החשובה - היעדר הרישיונות מעיד כי הנאשם התייחס בקלות ראש, כך עולה, לכל נושא הקטנוע והשימוש בו.

לנוכח הנתונים לעיל, ובהיעדר כל נתון שהובא כדי לסתור זאת, אף ניתן לקבוע כי שתי החזקות העובדתיות הרלוונטיות לעניינו - חזקת המודעות למשמעות ההתנהגות ולתוצאות הנובעות מכך; וכן ההתרשלות הרבתי המעידה על היסוד הנפשי הנדרש בנדון - לא נסתרו.

39. מעבר לנדרש אציין כי ניתן להגיע למסקנה לעיל גם על דרך השלילה. במלים אחרות, איני סבור כי ניתן לטעון שהמקרה דנן יכול לקיים את רכיבי עבירת הרשלנות, מקרה בו הוכח שמדובר בנאשם שהיה מודע לכלל הנתונים הרלוונטיים ובחר באופן מודע לקחת סיכון בלתי סביר מתוך תקווה ש"לו זה לא יקרה".

40. סוף דבר, אני מורה על הרשעתו של הנאשם בכלל העבירות שפורטו לעיל, למעט העבירה של סטיה מנתיב נסיעה (לפי תקנה 40(א) לתקנות) - לגביה הסכימה המאשימה לחזור בה מהאישום (ר' עמ' 73 שורה 15 לפרוטוקול) ומשכך מזוכה הנאשם מעבירה זו.

ניתנה היום, ו' שבט תשע"ז, 02 פברואר 2017, במעמד הצדדים