



עפ"ת 37346/05-21 - ס' ש' נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליימ
עפ"ת 37346-05-21 ש' נ' מדינת ישראל 14 אוקטובר 2021

בפני הרכב כב' השופטים:
י. גריל, שופט עמית [אב"ד]
א. בולוס, שופט
מ. דאוד, שופט
המערער:

ס' ש'
ע"י ב"כ עוה"ד ויסאם לידאוי

נגד
המשיבה:

מדינת ישראל
באמצעות פרקליטות מחוז חיפה
ע"י ב"כ עוה"ד רמי סלאמה

הודעת ערעור מיום 19.5.2021 על פסק-דין של בית משפט השלום לתעבורה בחיפה (ס. הנשיא, כב' השופטת טל תדמור-זמיר), הכרעת הדין מיום 3.6.20 וגזר הדין מיום 6.4.2021, בתיק גמ"ר 3555-03-18.

פסק דין

א. לפנינו ערעור על הכרעת הדין של בית משפט השלום לתעבורה בחיפה (ס. הנשיא, השופטת טל תדמור-זמיר), מיום 3.6.2020, וכן נסוב הערעור על גזר הדין מיום 6.4.2021, לפיו נדון המערער (יליד 1994) ל-22 חודשי מאסר בפועל, וכמו כן נפסל מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 15 שנים בפועל (מיום 28.7.2015) וכן חויב בתשלום פיצוי בסך 30,000 ₪ לכל אחת ממשפחות המנוחים.

ב. הנסיבות הצריכות לעניין הן בתמצית אלה:

בהתאם לכתב האישום שהגישה המדינה כנגד המערער ביום 12.3.2018, נהג המערער ביום 26.7.2015, סמוך לשעה 16:15, ברכבו, בכביש מס' 70, מכיוון כללי צפון לכיוון כללי דרום. במושב הנוסע שלידו ישב בן דוד, נ' א' ש'.

הכביש הוא כביש בין-עירוני דו-מסלולי בעל שני נתיבי נסיעה לכל כיוון. בין שני המסלולים מפריד אי תנועה בנוי. אותה עת, נסעה בנתיב השמאלי של הכביש, במסלול הנגדי, דהיינו, מכיוון כללי דרום לכיוון כללי צפון, מונית שבה נהג סהיר גאנם. בנוסף נסעו במונית ירון סטרוד שישב במושב הנוסע שלצד הנהג, וכמו כן סטיב עבד אלחק שישב במושב האחורי מצד ימין, וכן מועין אבו קמיר שישב במושב האחורי מצד שמאל.



בסמוך לקילומטר 58 של הכביש ובנוסעו בנתיב השמאלי, עבר המערער לנתיב הימני תוך שהוא עוקף מימין רכב שנסע בנתיב השמאלי. משחזר המערער לנתיב השמאלי איבד הוא שליטה על רכבו, סטה שמאלה, עלה על אי-התנועה הבנוי, עבר למסלול הנסיעה הנגדי ופגע עם חזית קדמית של רכבו בפינה הימנית קדמית של המונית.

כתוצאה מן ההתנגשות, הסתובב רכבו של המערער עם כיוון השעון, פגע בפינתו הימנית קדמית במעקה בטיחות מברזל שבצד הכביש מימין, נהדף דרומה ונעצר לאחר מספר מטרים. המונית, הסתובבה אף היא כתוצאה מן ההתנגשות עם כיוון השעון, עלתה על אי התנועה הבנוי ונעצרה.

כתוצאה מן התאונה נגרמו לבן דודו של המערער (נור ז"ל) ולשניים מן הנוסעים שישבו במונית: ירון ז"ל, וסטיב ז"ל, פגיעות רב מערכתיות שגרמו למותם המיידי.

בנוסף, נגרמו לנוסע הנוסף שישב במונית, מועין, חבלות בבטן ובאגן, שחייבו את העברתו לבית החולים, שם עבר ניתוח ואושפז מיום 26.7.2015 עד 3.8.2015.

לנהג המונית (סהיר) נגרמו חבלות באזור אגן ימני, הוא הועבר לבית החולים, עבר ניתוח ואושפז מיום 26.7.2015 עד 9.8.2015.

למערער עצמו נגרמו חבלות בחזה, וכן שבר ביד שמאל ושבר ללא תזוזה בברך ימין והוא אושפז בבית החולים מיום 26.7.2015 עד 29.7.2015.

נטען בכתב האישום, שמותם של המנוחים: נור, ירון וסטיב, וכן הפגיעות בגוף וברכוש שתוארו בכתב-האישום נגרמו מחמת נהיגתו הרשלנית של המערער שנהג ללא תשומת לב לנעשה בדרך בכיוון נסיעתו, סטה מנתיב נסיעתו ללא כל סיבה מוצדקת, איבד שליטה על רכבו, ונהג ברכבו בקלות ראש וברשלנות ולא כפי שנהג סביר היה נוהג בנסיבות העניין.

המדינה ייחסה למערער עבירה של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 + סעיפים 40 ו-64 של פקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961 (3 עבירות), גרימת נזק לגוף ולרכוש לפי סעיפים 62 ו-68 לפקודת התעבורה, וכן תקנה 21(ב)(2) של תקנות התעבורה, תשכ"א-1961, וכמו כן סטייה מנתיב נסיעה לפי תקנה 40(א) של תקנות התעבורה.

ג. בישיבת בית משפט קמא מיום 2.10.2018, כפר המערער בעובדות כתב-האישום, אך הודה בנהיגתו בזמן ובמקום. המערער הודה באירוע התאונה, אך לא בנסיבות כפי שצוינו בכתב-האישום. המערער טען, שהוא נסע בנתיב הנסיעה מכיוון צפון לכיוון דרום ומשאית הדפה אותו לעבר המסלולים הנגדיים, שם אירעה התאונה. לגבי כל היתר טען המערער, שהוא אינו יודע.



המערער גם כפר מחוסר ידיעה בחבלות שנגרמו למעורבים, אך הודה בחבלות שנגרמו לו.

כמו-כן כפר המערער בטענה כי התאונה התרחשה מחמת נהיגתו הרשלנית, כפי שנטען בסעיף 7 לכתב האישום.

ד. מסכת הראיות נפרשה בשלמותה בפני בית משפט קמא ששמע את עדויות התביעה: בוחן התנועה, מאיר קריכלי, עדי הראייה: אבנר נפתלי, אברהם טוויזר ואברהם הישאם דיאב. כמו כן העידו שוטרים שהיו מעורבים בחקירת התאונה, וכמו כן מר אסף אלפסי שהגיש חוות דעת מטעם מכון התקנים.

כמו-כן שמע בית משפט קמא את עדות המערער וכן את עדות המומחה מטעם ההגנה, מר משה וייסמן.

ה. בהכרעת הדין ציין בית משפט קמא, שהצדדים אינם חלוקים באשר לכיווני הנסיעה של כל אחד מן הנהגים, וכן באשר לעצם התרחשות התאונה והעובדה שזו אירעה במסלול הנגדי לכיוון נסיעת המערער, לאחר שהמערער סטה ממסלול נסיעתו אל המסלול הנגדי לאחר שחצה את אי-התנועה הבנוי.

גם לא הייתה מחלוקת באשר לתוצאות התאונה, לרבות באשר לחבלות שנגרמו למערער עצמו, לנהג המונית ולנוסע מועין. המערער אף הסכים להגשת המסמכים הרפואיים באשר לחבלות וויתר על חקירת עורכיהם ומכאן, שלא חלק על אמיתות תוכנם.

בית משפט מציין אפוא, שהשאלה שבמחלוקת היא: **"האם יש להטיל את האחריות לתאונה ולתוצאותיה על הנאשם, שסטה ממסלול נסיעתו או שמא גורם מתערב בדמות משאית שנסעה בכיוון הנסיעה של הנאשם, לצדו, היא שגרמה לו לסטות למסלול הנגדי, כטענתו, ובהתאם מדובר בתאונה שאינה נמנעת"** (הכרעת הדין, עמ' 98).

ו. בית משפט קמא התייחס בפתח דבריו לכלל הדרך הקובע חזקה שבעובדה ולפיה רכב נהוג כראוי אינו סוטה ממסלולו. דהיינו, עצם הסטייה, כשאין הסבר סביר לכך, מלמדת על רשלנות הנהג (רע"פ 1713/93 בוקובזה נ' מדינת ישראל (7.6.1993)) (להלן: **"עניין בוקובזה"**), וכמו כן ע"פ (מחוזי ת"א) 38835-08-16 רונן מירז נ' מדינת ישראל (5.7.2017).

בית משפט קמא קבע, שכלל הדרך חל גם בעניינו של המערער, אשר סטה ממסלול נסיעתו אל מסלול הנסיעה הנגדי והשאלה היא, כך ציין בית משפט קמא, האם עלה בידי המערער להניח תשתית ראייתית, ברמה הנדרשת ממנו בהליך זה, שיהא בה כדי להוכיח שמשאית שנסעה בכיוון נסיעתו התנגשה בו מימין והדפה אותו אל עבר מסלול הנסיעה הנגדי, שם אירעה התאונה.

באשר לגרסתו של המערער ציין בית משפט קמא, שתחילה לא ניתן היה לחקור את המערער הואיל והיה תחת



השפעת תרופות, אך לאחר מכן, למרות שרופא בכיר במחלקה קבע שאין מניעה רפואית לחקור אותו, סירב המערער לשתף פעולה עם החוקרים. את גרסתו הראשונה מסר המערער ביום 28.7.2015 בצהריים. בהודעתו זו טען המערער, שהוא אינו חש בטוב ואינו זוכר מה קרה. המערער השיב על שאלות טכניות בכל הנוגע לרכבו, אך באשר לתאונה עצמה טען, שאינו זוכר דבר. גם כשנאמר לו שהוא גרם לתאונה דרכים שבה נהרגו אנשים, ענה המערער: "לא מרגיש טוב, לא זוכר". כשהחוקר הסביר למערער את משמעות הימנעותו מלמסור את גרסתו טען המערער, שיש לו כאבים וכי הוא אינו חש בטוב, אינו זוכר דבר ואף ביקש להוסיף בסיום החקירה שההודעה נגבתה ממנו "אחרי לחץ ואיומים מהמשטרה".

מוסיף בית משפט קמא, שמן התייעוד החזותי של החקירה שנמשכה כמחצית השעה ומהתמלול עולה, כי החוקר הציג למערער שאלות בשפה הערבית ותרגם את תשובותיו לעברית, המערער נראה עירני וקשוב ואת תשובותיו מסר המערער בערבית ובעברית לסירוגין. בתום החקירה משנתבקש המערער לחתום על ההודעה הוא ביקש לצלמה.

כשעה מאוחר יותר, הגיעה לבית החולים רפ"ק לינה שוקיר כדי לערוך למערער שימוע בטרם החלטה בנוגע לפסילה מנהלית של רישיונו, ולאחר שרפ"ק שוקיר הסבירה למערער במה הוא חשוד וציינה, שהוא רשאי להעלות בפניה את טענותיו, אמר המערער: "מי אמר לך שאני אשם בתאונה".

ז. כמפורט בהכרעת הדין, נחקר המערער בתאריך 3.8.2015 בתחנת המשטרה בשפה הערבית וטען, שבמועד התאונה הוא נהג בנתיב השמאלי. בנתיב הימני, מעט לפניו, נסעה משאית שלפתע סטתה שמאלה, פגעה בחלק הקדמי ימני של רכבו ואזי הוא סטה עם ההגה שמאלה, עלה על אי התנועה הבנוי, הרכב קפץ וירד למסלול הנגדי והוא שוב ראה משאית, שבאה מן הכיוון הנגדי, ומשלב זה לא ראה עוד המערער, לגרסתו, מה קורה מולו. לדבריו, הייתה פגיעה ברכב שבו הוא נהג, רכבו נעצר, ואין הוא יודע מה קרה לאחר מכן. לגרסתו המשאית אשר פגעה ברכבו ברחה.

כשנשאל המערער בחקירתו מיום 3.8.2015, מדוע לא הצליח לעצור או להשתלט על הרכב הוא השיב: "הוא סטה אליי בפתאומיות ואני נאלצתי לברוח ממנו ועליתי על האי תנועה הבנוי וזה מה שקרה". בהודעתו זו (ת/5), חזר המערער על כך שהייתה משאית שבאה מהנתיב הנגדי אך הוא אינו זוכר ואינו יודע אם היא פגעה בו וכאשר נשאל לגבי המונית טען, שכלל לא ראה את המונית ועד היום אינו יודע במי הוא פגע.

משהובאה בפני המערער גרסת עד התביעה אבנר נפתלי, עמד המערער על כך כי המשאית, שנסעה בנתיב הימני, סטתה לעברו וגרמה לו לסטות ולהעלות על אי התנועה הבנוי. המערער הביע צער על התאונה ותוצאותיה.

ח. בית משפט קמא ציין, שמן התייעוד החזותי של החקירה עולה, שדברי המערער לא באו ברצף אלא בתיאורים דלים, מקוטעים ולא תמיד בהירים, ולמעשה רנ"ג ח'ורי שתרגם את דברי המערער מעברית לערבית ולהיפך, הוא זה שניסח את דברי המערער באופן קוהרנטי, ולאחר מספר שאלות שהפנה רנ"ג ח'ורי למערער, הוא ניסח למערער משפט קוהרנטי והמערער משיב "נכון" או "כן".



לגבי הרכב שנסע מימין לו, טרם סטיית רכבו של המערער למסלול הנגדי, עשה המערער שימוש במילים "מכונית גדולה", ולא השתמש במילה "משאית". רנ"ג ח'ורי הוא שהזכיר לראשונה את המילה "משאית", תוך כדי תרגום דבריו של המערער, ורק לאחר שרנ"ג ח'ורי חזר מספר פעמים על המילה "משאית", אימץ אותה המערער והשתמש בה.

עוד ציין בית משפט קמא בהכרעת הדין, שבחקירה נוספת מיום 24.8.2015 (ת/6) מסר המערער, כי אין לו מה להוסיף על האמור בחקירותיו הקודמות, והוא מצטער על מה שקרה. כשנשאל מה גרם לו לסטות, חזר הוא על גרסתו, שמשאית שנסעה מימינו סטתה לנתיב נסיעתו, פגעה בו בכנף הימני באזור הגלגל, הזיזה אותו שמאלה לעבר אי-התנועה הבנוי והוא איבד שליטה על רכבו.

באשר לתיאור המשאית טען המערער, שזו הייתה משאית סגורה לבנה. כשהוצגה לו גרסת עד הראייה לתאונה, אבנר נפתלי, טען המערער, שאותו עד הוא שקרן וכי המשאית סטתה לעברו בפתאומיות ופגעה בו וכתוצאה מכך איבד שליטה על רכבו.

ט. בית משפט קמא הוסיף, שגם בעדותו הראשית בבית משפט קמא חזר המערער על גרסתו, שהמשאית סטתה ופגעה בו בחלק הקדמי ימני של רכבו "ועפתי למסלול השני", ומאותו רגע ועד שהתעורר בבית החולים אין הוא זוכר דבר וכן טען, שלא עשה "הצגה" לחוקרים בבית החולים שהרי הוא היה עם יד ורגל שבורות.

בחקירתו הנגדית טען המערער, שמן הרמזור בצומת תמרה הוא נסע רק בנתיב השמאלי ולא עבר בשום שלב לנתיב הימני. את המשאית הוא ראה בנתיב הימני בעלייה ולאחר מכן בירידה ותיאר אותה כסמי טריילר עם ארגז לבן שמתרומם. לדברי המערער, לא הייתה למשאית סיבה לסטות שמאלה והסטייה הייתה פתאומית. לדבריו, כשאמר למשטרה שהמשאית "דפקה אותו" הוא התכוון לכך שהיא פגעה בו בחלק הקדמי ימני של רכבו. המערער לא זכר כיצד הגיב לפגיעתה של המשאית או מה עשתה המשאית אחרי הפגיעה, דהיינו, האם המשיכה לנסוע או בלמה. כמו כן, לא זכר המערער היכן בדיוק הוא היה בכביש כשהמשאית פגעה בו וכאשר הוצגו לו תמונות טען, שהיה זה מלפני שלוש שנים וכי התמונות אינן משקפות את המצב הממשי בכביש.

י. בית משפט קמא הוסיף, שהמערער עומת במהלך עדותו עם דברי עדי התביעה אברהם טוויזר ואבנר נפתלי וטען, כי עדויותיהם אינן נכונות וכי הגורם הבלעדי לתאונה זו המשאית שפגעה בו והעיפה אותו למסלול הנגדי.

כשנשאל המערער מדוע לא סיפר לשוטרים שהגיעו לחקור אותו בבית החולים אודות המשאית טען, כי אינו זוכר מה קרה בינו לבין השוטרים. במהלך חקירתו הנגדית, הוצג למערער סרטון המתעד את הניסיון הראשון לחקור אותו, אך המערער טען, שהסרטון אינו משקף את הצעקות שהיו לפני כן. כשנאמר למערער שהסרטון אינו מתעד צעקות, הוא הרים את קולו על בא כח המדינה וטען, בין היתר, "**אני אדם כולי שבור, זה צועק ושלושה עומדים מעל לראש שלי, מה אתה רוצה שאגיד לך...**". לאחר מכן על כל השאלות שהופנו אליו השיב המערער, שאינו זוכר מה היה בבית החולים או שהוא לא היה מרוכז או שהוא היה תחת השפעת כאבים או



תרופות.

המערער אישר, שהפעם הראשונה שבה הוא סיפר על המשאית, הייתה בחקירתו בתחנת המשטרה ביום 3.8.2015 (5/ת) וטען, שכאשר אמר "רכב גדול" התכוון למשאית, שהיא "הביאה אותו לצד השני" ולא נהיגתו הרשלנית.

יא. בית משפט קמא קבע באופן מפורט ומנומק, כי לאחר עיון בהודעותיו של המערער, קריאת התמלילים וצפייה בדיסקים המתעדים את גביית ההודעות, ולאחר ששמע את עדות המערער בבית המשפט, נותר בו רושם שעדות המערער מגמתית, מתחמקת, מתפתחת ובלתי מהימנה. מן העיון בהודעותיו של המערער עולה, שגרסתו בנוגע למשאית היא גרסה כבושה וההסבר שנתן המערער באשר לכבישתה של הגרסה, דהיינו, שהיה "כאוב ונתון תחת השפעת תרופות או כדורים" אינו מניח את הדעת (פסקה 14 של הכרעת הדין).

עוד ציין בית משפט קמא, כי נראה היה שהמערער זוכר רק את מה שמתיישב עם גרסתו, דהיינו, שפגעה בו משאית ש"העיפה" אותו למסלול הנגדי, ואולם, הוא אינו זוכר שאנשים בזירת התאונה שוחחו עמו, הוא אינו זוכר את מיקום התאונה או היכן המשאית פגעה בו והוא אינו זוכר את האינטראקציה בינו ובין השוטרים שניסו לחקור אותו בבית החולים. בית משפט קמא ציין, כי נותר בו הרושם, שכאשר נשאל המערער שאלות שאינן נוחות לו, הוא התחמק מלהשיב עליהן בטענה שהיה נתון בכאבים או תחת השפעת תרופות, ואולם, טענה זו אינה מתיישבת עם שאר הראיות שבתיק.

המערער גם טען, שאיבד הכרה, ואולם, הראיות שבתיק סותרות את טענתו זו (פסקה 19 של הכרעת הדין).

לפיכך, באשר לגרסת המערער סיכם בית משפט קמא וציין, שגרסת המערער אינה מהימנה. המערער לא הרים את הנטל המוטל עליו לסתור את כלל הדרך והוא לא הוכיח את גרסתו שלפיה משאית שסטתה לנתיב נסיעתו גרמה לו לסטות למסלול הנגדי, וראיות התביעה אף מפריכות את גרסת המערער (פסקה 20 של הכרעת הדין).

יב. בפני בית משפט קמא העידו שלושה עדי ראיה לתאונה: עד הראייה האחד היה מר אבנר נפתלי שנסע ביום התאונה בכביש 70 בנתיב הימני מצפון לדרום, כשבנתיב השמאלי, מלפניו, נסע רכב בצבע חום. העד הבחין ברכב סקודה לבן (רכבו של המערער) אשר עקף אותו משמאל, עוקף מימין את הרכב החום (שנסע כאמור בנתיב השמאלי). כשניסה רכב הסקודה הנ"ל לחזור לנתיב השמאלי, איבד כנראה הנהג את השליטה על הרכב, חצה את קו ההפרדה לכיוון המסלול הנגדי (המסלול שמדרום לצפון) והתנגש חזיתית במונית. העד תיאר, שבכביש יש עלייה, ורכב הסקודה של המערער עקף אותו קרוב מאוד לשיא העלייה, שלאחריה יש ירידה לכיוון צומת גני תמרה, שם התרחשה התאונה. במהלך העדות נאמר לעד אבנר נפתלי, שטענת המערער היא שמשאית התנגשה בו מימין והדפה אותו למסלול הנגדי, ועל כך השיב העד, כי לא ראה משאית שמתנגשת ברכב הסקודה בצד ימין ובכלל.



בחקירתו הנגדית, הוטח בפני העד אבנר נפתלי שגרסתו אינו נכונה, אך הוא השיב שהיה במקום, ראה את התאונה ומה שמסר במשטרה זה מה שהיה. העד עמד על כך שהיה לו קשר עין רצוף עם רכב הסקודה והעריך שהסקודה המשיכה לנסוע במסלול הנגדי כ- 70 מטר.

כמו כן עומת העד בחקירתו הנגדית עם הטענה שמשאית שנסעה מימין למערער פגעה ברכבו של המערער וגרמה לו לעבור למסלול הנגדי. על כך השיב העד שהוא לא ראה דבר כזה. בחקירתו החוזרת, הבהיר העד אבנר שהוא ראה את רגע הסטייה של רכב הסקודה.

יצוין, שבמהלך עדות מומחה ההגנה (מר משה וייסמן) הוגשו הודעותיו של העד אבנר נפתלי (ת/86, ת/87 ו- ת/89) וכן דו"ח ההובלה וההצבעה שבוצע עמו ביום 29.5.2017 (ת/88 ו- ת/88א). בית משפט קמא ציין, שעניין בהודעותיו אלה של אבנר ולא מצא כי נפלו סתירות בין האמור בהודעות לבין האמור בעדותו בבית המשפט. בית משפט קמא ציין בהכרעת הדין, כי לא התעלם מכך שבעדותו מסר העד אבנר שהרכב החום שנסע בנתיב השמאלי בכיוון נסיעתו היה קרוב אליו, ואילו בהודעתו ת/86 מסר שהרכב החום היה במרחק כ- 100 מטרים ממנו, וכמו כן מסר בהודעתו ת/86, שרכב הסקודה עקף אותו בתחילת הירידה, בעוד שבהודעה ת/87 מסר, שהעקיפה החלה בשיא העלייה. אולם, בית משפט קמא לא ראה באמירותיו אלה של העד סתירות היורדות לשורשו של עניין והוסיף, שכל המידות שמסר העד אבנר מקורן בהערכה ומשקלן נמוך. באשר לדברי העד שרכב הסקודה עקף אותו בתחילת הירידה הגם שבהודעה אחרת מסר הוא שהעקיפה החלה בשיא העלייה ציין בית משפט קמא, שאין בכך סתירה הואיל ושיא העלייה הוא תחילת הירידה ואין המדובר אלא בשימוש במילים שונות כדי לתאר אותה נקודה.

בית משפט קמא קבע, שעדותו של העד אבנר נפתלי הותירה רושם של עדות מהימנה ואמינה. עדותו הייתה קוהרנטית ובהירה ולא נמצאו סתירות בין עדותו לבין גרסתו כפי שנמסרה בהודעותיו במשטרה. כמו כן ציין בית משפט קמא, שניסוי שדה הראייה (ת/76) תומך בעדותו של עד זה שמסר שהיה לו קשר עין רצוף עם רכב הסקודה וצבר הראיות מחזק את מהימנותו (פסקה 24 בהכרעת הדין).

יג. בית משפט קמא ציין, כי עד הראייה אברהם טוויזר העיד בעדותו הראשית, שנסע ביום התאונה במסלול הנגדי, דהיינו, מדרום לצפון, בנסיעה איטית כשלפתע שני כלי רכב התנגשו מולו וחלקים מהם החלו להתפזר בכביש. העד מסר, שהוא לא הבחין במשאית וכי התנועה זרמה באופן שגרתי ולא הייתה התרחשות חריגה שהיה בה כדי לגרום לאחד מכלי הרכב לסטות מהנתיב. כשנאמר לעד טוויזר בחקירה נגדית שבמסלול הנסיעה הנגדי (המסלול מצפון לדרום שבו נהג המערער) הייתה משאית שפגעה באיזשהו רכב, ענה העד טוויזר, שהוא לא ראה דבר כזה. גם לגבי עדות מר טוויזר קבע בית משפט קמא, שזו הותירה רושם של עדות מהימנה. העד אינו מכיר מי מהמערורים בתאונה, ואינו בעל עניין לסייע לצד זה או אחר ועדותו אף לא נסתרה בחקירה נגדית. העד אמנם החליף בין מיקומי רכב הסקודה והמונית לאחר התאונה, ואולם, לא הייתה מחלוקת לגבי מיקום כלי הרכב לאחר התאונה והדבר אף תועד בתמונות ואין באמור לעיל כדי להפחית ממהימנותו (פסקה 26 של הכרעת הדין).

יד. עד ראייה נוסף היה מר אברהם הישאם דיאב, עובד בגני תמרה שמסר, כי שמע "בום", הסתכל לכביש



וראה משאית שנוסעת בעלייה לכיוון עכו, וחשב שמשאית זו "**עשתה את התאונה**". העד ניגש למקום, ראה שני כלי רכב וקרא לאנשים שיעזרו לו להוציא אנשים מכלי הרכב. כשהגיע שוטר אמר לו העד, שהמשאית מעורבת בתאונה. העד הוסיף, שהשוטרים עצרו את המשאית ואמרו לו שהיא אינה קשורה לתאונה.

כמו כן העיד אברהים, שבתאונה היו מעורבות מונית ורכב סקודה, וכי מד"א פינו אנשים מהמונית, ואילו הוא ניגש לרכב הסקודה וראה אדם מת בפנים ואדם נוסף יושב מחוץ לסקודה. העד אברהים שאל את האדם שישב מחוץ לסקודה מה קרה והלה השיב, שהוא אינו יודע, ואולם בהודעתו במשטרה מסר העד אברהים, כי האדם שישב מחוץ לסקודה (דהיינו, המערער) אמר לו "**אני לא יודע איך זה קרה**". כאשר רוענן זיכרוננו של העד אברהים לגבי האמור בהודעתו ציין הוא, כי חלפו מאז התאונה 4-5 שנים וככל שאמר בהודעתו כי מי שישב מחוץ לסקודה אמר לו "**אני לא יודע איך זה קרה**" הרי יכול להיות שזה מה שהוא אמר.

בחקירתו הנגדית אישר העד אברהים, שהוא נחקר במשטרה פעמיים או שלוש ואמר שהיו שני "**בומים**": "**בום קטן ובום גדול**". כמו כן העיד, שאינו יודע מי האדם שישב מחוץ לסקודה ואין לו ידיעה אישית בנוגע למשאית שהייתה מעורבת או לא מעורבת בתאונה, אלא זה מה שהוא שמע מן השוטר.

בית משפט קמא ציין, שגם העד אברהים הוא עד ניטרלי שנקלע למקום התאונה, לאחר ששמע את רעש ההתנגשות בין כלי הרכב והגיע כדי להגיש עזרה לנפגעים. עדותו לא נסתרה בחקירתו הנגדית והוא אישר, שמה שמסר בהודעתו במשטרה נכון. בית משפט קמא ציין שעדותו של העד אברהים מהימנה. הוא אמנם התייחס למשאית בעדותו, ואולם: "**מדובר במשאית שנסעה בכיוון נסיעת המונית ולא בכיוון נסיעת הנאשם, ולכן אין בעדותו כדי לתמוך בגרסת הנאשם**" (פסקה 28 של הכרעת הדין, עמ' 109).

טו. באשר לבוחן התנועה רס"ב מאיר קריכלי:

בית משפט קמא ציין בהכרעת הדין שבדו"ח הבוחן (ת/42) נכתב, כי סימני הבלימה מלמדים שרכב הסקודה בו נהג המערער היה בתפנית שמאלה, איבד שליטה, סטה ונדחף שמאלה והותיר סימני דחיפה על אי-התנועה ועבר למסלול הנסיעה הנגדי, שם התרחשה התאונה, וזאת כשרכב הסקודה פגע בחזיתו הימנית בפינה ימנית קדמית של המונית.

באשר לגרסת המערער בעניין משאית שנסעה בנתיב נסיעתו ציין הבוחן, שבכיוון הנסיעה של המערער, מצפון לדרום, לא נמצאו סימני שפשוף צמיגים או חלקי רכב המאפיינים סימני פגיעה צדית בין כלי רכב באותו כיוון נסיעה. כמו כן, לא נמצאו סימני פגיעה או טביעות צבע של רכב נוסף בצד הימני קדמי ובדופן ימין של רכב הסקודה. הגם שהדבר קשה לקביעה הואיל ויש התאמה של נזקים מול המונית וכן פגיעה במעקה בטיחות מברזל באותו צד.

בוחן התנועה קבע, שאופן התרחשות התאונה מתאים לעדותו של העד אבנר. בית משפט קמא ציין, שבעדותו הסביר הבוחן מדוע הגיע למסקנה שלא הייתה מעורבת משאית בתאונה וכן העיד הבוחן, שגם במסלול נסיעת



המערער, טרם סטייתו למסלול הנגדי, לא נמצאו סימנים היכולים לתמוך בגרסה של פגיעת המשאית ברכב הסקודה טרם התאונה.

בחקירתו הנגדית עומת הבוחן מר קריכלי עם האפשרות שהמשאית פגעה ב"ג'אנט" (חישוק) הקדמי ימני של רכב הסקודה וגרם לסקודה לסחרור שהוביל אותה אל אי-התנועה, ותשובת הבוחן הייתה שלא היו כל סימנים של התנגשות צד לצד בין שני כלי רכב ולא היה ממצא התומך בגרסה זו.

בית משפט קמא קבע, שהתרשם מעדות הבוחן כעדות מקצועית ומהימנה. עדותו נתמכה במסמכים שערך בזמן אמת לצד תמונות שצילם ויש בהן כדי לתעד את מצב הכביש זמן קצר לאחר התאונה. הבוחן מסר הסברים מפורטים ועדותו לא נסתרה, אף לא על ידי חוות דעת המומחה מטעם ההגנה. עוד צוין, כי עדות הבוחן מתיישבת הן עם עדותו של העד אבנר נפתלי והן עם שאר הראיות שבתיק ולפיכך החליט בית משפט קמא ליתן לעדותו של הבוחן את מלוא המשקל הראייתי (פסקה 33 של הכרעת הדין).

טז. עוד עולה מהכרעת הדין, כי עד נוסף היה מר אסף אלפסי ששימש בתקופה הרלוונטית כראש ענף רכב במכון התקנים וניהל את המעבדה לרכב. מר אלפסי בדק את הצמיגים של רכב הסקודה ובאשר לצמיג קדמי ימני של הסקודה מסר, שבהיקף דפנות הצמיג יש סימני שפשוף וחול וממצא זה מאפיין פגיעה ממדרכות, משולי הדרך, או במהלך תאונה. כמו כן נמצא חתך בדופן החיצוני של הצמיג וחתכים נוספים שנגרמו כולם בתאונה. באשר לחישוק הקדמי ימני של רכב הסקודה ציין מר אלפסי, כי נראו בו מעיכות ועיוותים וסיבה אפשרית להיווצרות הפגיעות היא פגיעת האופן בגוף זר או בשולי הדרך כתוצאה מהתאונה.

בחקירתו הנגדית מסר העד אלפסי, בין היתר (עמ' 50 לפרוט'), שנראים בחישוק הקדמי ימני של רכב הסקודה שני מוקדי פגיעה עיקריים ופגיעה כזו אופיינית לפגיעה חזיתית של האופן.

כשנשאל מר אלפסי האם מצבו של הג'אנט שאותו בדק מתאים לאפשרות שמשאית סטתה לנתיב הנסיעה של המערער, פגעה בצד ימני קדמי של רכבו והעיפה אותו למסלול הנגדי, השיב מר אלפסי בשלילה: "**אם היא פגעה בדופן הימנית שלו אז לא**" (עמ' 51 לפרוט' ש' 10). בחקירתו החוזרת הוסיף מר אלפסי: "**דופן לדופן? וקטורי הפגיעה באופן במקרה הזה מלמדים על פגיעה חזיתית**" (עמ' 52 לפרוט' ש' 13).

בית משפט קמא קבע, כי עדות העד מר אלפסי "**הותירה בי רושם של עדות מקצועית לעילא ולעילא**". העד הסביר בפירוט בפני בית המשפט את אופן עבודתו, השיב על השאלות שהוצגו לו תשובות ברורות ועדותו תומכת בגרסת המדינה שהפגיעה ברכב הסקודה הייתה פגיעה חזיתית. בכך נסתרה גרסת המערער בדבר פגיעה צדית של המשאית ברכב הסקודה. בית משפט קמא ציין, כי עדות מר אלפסי נתמכת בראיות שבתיק והיא לא נסתרה בחקירה נגדית ולכן העניק לה בית משפט קמא משקל ראייתי גבוה (פסקה 36 של הכרעת הדין).



יז. בנוסף, התייחס בית משפט קמא למוצג ת/36 ממנו עולה, שבמועד הרלוונטי התקבל במועד המשטרה דיווח על תאונת פגע וברח שבה מעורבת משאית, ואולם, כך ציין בית משפט קמא, הדיווחים התייחסו למשאית בכיוון נסיעתה של המונית ולא בכיוון נסיעתו של המערער. עוד ציין בית משפט קמא, שבניגוד לטענת סנגוריתו דאז של המערער, ביצעה המשטרה סריקות באזור והקימה מחסומים כדי לאתר את המשאית וזו אכן אותרה ואימתה שאין לה קשר לתאונה (מוצגים ת/37 עד ת/39א). בית משפט קמא הוסיף, שראיות המדינה בקשר למשאית שעליה דווח למוקד המשטרה, הוגשו בהסכמה ומכאן שהמערער אינו חולק על אמיתות תוכנו.

יח. מטעם ההגנה הוגשה חוות דעת של המומחה מר משה וייסמן (נ/1), שמסקנתו בחוות הדעת היא, כי **"סביר יותר שהתאונה התרחשה לפי גרסת הנאשם כי נפגע על ידי משאית שנסעה מימינו, פגעה בג'אנט ימני קדמי וכתוצאה מכך גרמה לסטייתו שמאלה, עלייה על אי-התנועה הבנויה להתנגשות חזיתית עם מונית שהגיעה ממול"**.

מצוין בית משפט קמא, כי בחקירתו הנגדית של מומחה ההגנה הסתבר, שהוא ערך את חוות דעתו מבלי שהיה ער לתשובתו של המערער לכתב האישום ומבלי שעין בעדויות של שישה מעדי התביעה ואף לא היה ער לראיות שהוגשו בהסכמה. מומחה ההגנה ביקר עם המערער בזירת התאונה כארבע שנים לאחר שהתאונה אירעה, הוא לא תיעד את הביקור ולא רשם את גרסת המערער בזמן אמת. המומחה העיד, שרצה לבצע התאמת נזקים של הגלגלים ושל כלי הרכב, ואולם הגלגלים לא נמצאו במקום שבו נמצאו כלי הרכב ולכן לא יכול היה לבצע את הבדיקה. עוד מסר המומחה, מר וייסמן, בחקירתו הנגדית, שהוא אינו חולק על קביעתו של בוחן התנועה מר קריכלי שלפיה שדה הראייה מתחילת הירידה ועד נקודת האימפקט פתוח למרחק של 180 מטר (ואילו בחוות דעתו כתב המומחה ששדה הראייה היה של 146 מטר). בין יתר הדברים יצוין, שכאשר הופנתה תשומת לב מומחה ההגנה לעדות מר אלפסי בנוגע לנזק שנגרם לג'אנט הקדמי ימני של רכב הסקודה השיב מומחה ההגנה, כי מר אלפסי התייחס לפגיעה חזיתית, ואולם, כך טען מומחה ההגנה, התאונה בין המונית לבין רכב הסקודה אינה תאונה של חזית מול חזית, וכי יתכן והנזק בג'אנט נגרם כתוצאה מפגיעתה של המשאית אשר סתתה לכיוון רכב הסקודה. כשנשאל מומחה ההגנה כיצד יתכן שהמשאית גרמה נזק לג'אנט ולא לחלקי הפלסטיק של רכב הסקודה השיב: **"יתכן מאוד שיש גם נזקים נוספים שהתווספו אחר כך מהפגיעה מהמונית. גם הבוחן קבע שהוא לא יודע להגיד ממה נגרם הנזק גם על פי התאמת הנזקים שהוא עשה. הנזק נגרם כתוצאה מפגיעת המשאית"**.

בית משפט קמא קבע, כי נותר בו הרושם שחוות דעתו של מומחה ההגנה היא מגמתית ובלתי מקצועית הואיל ומומחה ההגנה לא היה ער למכלול הראיות בתיק, לא בחן את התפתחות גרסת המערער, לא דקדק בפרטים ולא שם לב לכך שפרוטוקולי הדיון לא הוצגו לו במלואם. בית משפט קמא התרשם, שמומחה ההגנה אימץ את גרסת המערער, קבע אותה כהנחת עבודה, והתייחס רק לעדויות שתמכו בה, אך התעלם מעדויות נוספות, כגון עדות מר טוויזר וכן התעלם מן העובדה שעד לתאריך 3.8.2015 לא הזכיר המערער קיומה של משאית במסלול נסיעתו למרות שהיו לו הזדמנויות לעשות כן. בית משפט קמא הוסיף, שמומחה ההגנה לא ביסס כדבעי את מסקנותיו וחקירתו הנגדית העלתה שהוא סתר את קביעות הבוחן גם במקום שלא נמצאה סתירה, ועשה שימוש במונחים שעשויים היו להעצים את משקל קביעותיו, גם במחיר של אי דיוק. בית משפט קמא קבע, שאין בעדות



מומחה ההגנה כדי לקעקע או להפריך את גרסת המדינה שנשמעת על עדות העד אבנר, לצד קביעות הבוחן מר קריכלי, ועדותו של מר אלפסי (פסקה 40 של הכרעת הדין).

יט. בסיכום ביניים ציין בית משפט קמא, שאל מול העדות הניטרלית והמהימנה של העד אבנר, שנתמכת בקביעות בוחן התנועה מר קריכלי ועדות מר אלפסי (בנוגע לנזק שנגרם לג'אנט הקדמי ימני של רכב הסקודה) עומדות העדות הבלתי מהימנה של המערער וחוות הדעת הבלתי מקצועית (כך ציין בית משפט קמא) של מומחה ההגנה.

מכאן קביעת בית משפט קמא שהמדינה הוכיחה מעבר לספק סביר שהמערער נהג בפראות, עקף את הרכב בו נהג העד אבנר, וכמו כן עקף רכב נוסף שנסע במסלול נסיעתו, מימין לו, ובהגיעו לסוף העלייה/תחילת הירידה בכביש, ניסה לשוב ולעקוף מימין את הרכב החום שנסע בנתיב השמאלי, ובנסיבות אלה איבד את השליטה על רכב הסקודה, עלה על אי התנועה הבנוי באמצע הכביש, סטה למסלול הנגדי והתנגש במונית שנסעה בנתיב השמאלי באותו מסלול.

כ. עוד קבע בית משפט קמא, שהמערער לא הוכיח כלל ובוודאי שלא במידה הנדרשת, את גרסתו שלפיה המשאית גרמה לו לסטות מנתיב נסיעתו למסלול הנגדי. מכאן עולה, שהמערער לא סתר את חזקת הרשלנות הנובעת מעצם איבוד השליטה על רכבו וסטייתו למסלול הנגדי.

בית משפט קמא הוסיף וציין, שלא זו בלבד שהמערער לא הפריך את החזקה הקבועה ב"כלל הדרך" אלא שהמדינה הוכיחה את גרסתה לפיה התרחשה התאונה כתוצאה מאופן נהיגתו של המערער. מסקנת בוחן התנועה באשר לסיבת התאונה הייתה, שאופן התרחשות התאונה מתאים לעדות של העד אבנר, דהיינו, שרכב הסקודה ביצע מעבר מן הנתיב השמאלי לימני, ולאחר מכן מהימני לשמאלי (כשהוא עוקף כלי רכב) ואזי איבד שליטה ברכבו, סטה שמאלה, עלה על אי-התנועה הבנוי, עבר למסלול הנגדי והתנגש במונית שהגיעה מנגד.

בית משפט קמא ציין, כי הסבריו של בוחן התנועה מתיישבים עם הממצאים בזירה ועם הגיונם של דברים. בית משפט קמא הוסיף, כי המערער עצמו אישר שהוא מכיר את הכביש, ומן הראיות עולה שמדובר בכביש המתקל מעט ימינה בעלייה כשבסופה ירידה. היה על המערער, כמי שמכיר את הכביש, כך קובע בית משפט קמא, לנקוט משנה זהירות בהגיעו לעקומה ולהאט את מהירות נסיעתו כך שיאפשר נסיעה בטוחה בעקומה, שמיד לאחריה מתחילה ירידה. ואולם, המערער נהג במהירות, עקף מספר כלי רכב כשתנאי הדרך כוללים: עלייה, עקומה בכביש ולאחריה ירידה. אופן נהיגה זה מלמד, כך ציין בית משפט קמא, שהמערער נטל סיכון בלתי סביר באשר להתרחשות התאונה ותוצאותיה, והתנהגותו זו מהווה רשלנות ברמה הגבוהה, ואף בוטה.

לפיכך, הרשיע בית משפט קמא את המערער בכל העבירות שיוחסו לו בכתב האישום.

כא. המערער ממאן להשלים עם הרשעתו וערעורו שהוגש באמצעות סנגורו הנוכחי, עו"ד ויסאם לידאוי, מונח בפנינו.



1. נטען בערער, כי הכרעת הדין של בית משפט קמא היא תקדימית ויש לה השלכות רחב רבות וחלקים ממנה מנוגדים למושכלות יסוד, וחלקים אחרים מהווים חקיקה שיפוטית המשנה את סדר הדין ללא כל בסיס. נטען, כי למערער נגרמו חוסר צדק ועיוות דין ובגנים יש לזכות את המערער.

נטען בערער, שכתב האישום הוגש בשיהוי בלתי סביר, לא בוצעו פעולות חקירה בסיסיות כגון סגירת זירת התאונה באופן מיידי ומניעת פגיעה בממצאים ובראיות (זיהום הזירה) וכמו כן לא בוצעו פעולות בזיקה לדיווחים שהתקבלו לגבי גרסתו של המערער בנוגע למשאית מעורבת. כל אלה לא תרמו לקיומו של הליך פלילי תקין ולפיכך וכתוצאה מפגמים אלה נגרמה פגיעה חריפה בתחושת הצדק וההגינות.

2. לטעמו של הסנגור, הסתירות שבתיק ומחדלי החקירה הרבים מצדיקים את זיכויו של המערער. נטען, שלא ניתן להרשיע את המערער על סמך עדותו ואמרותיו השונות של העד המרכזי בתיק, העד אבנר, הואיל ופעולת השחזור שבוצעה ואמרותיו של העד אבנר, משמיטות את הקרקע מתחת לגרסת המדינה והבוחן מר קריכלי.

הסנגור מפנה לגרסת העד אבנר, שנמסרה בתאריך 27.7.2015, משמע, יום לאחר התאונה ומציין, שהעד לא ידע לומר האם התאונה אירעה לפני או אחרי הצומת, ואף יש בעדות זו חוסר סבירות הואיל והעד אבנר מסר, שנהג הרכב החום אמר לו, שהמערער משתולל מזה כשני קילומטר והרי, כך טוען הסנגור, נהג הרכב החום כלל לא יכול היה לראות את המערער בנסיעה על פני כשני קילומטר אלא רק לאחר שהמערער עקף אותו.

הסנגור מפנה גם להודעה הנוספת שנגבתה מן העד אבנר ביום 22.2.2016 כשבאותה הודעה מוסר העד אבנר, שהסקודה עקפה אותו ולאחר כ- 100 מטר עקפה את הרכב החום וכל זה בשיא העלייה, בעוד שבהודעה הקודמת מסר העד אבנר, כי העקיפה התחילה בתחילת הירידה, ולמעשה בשחזור מתאר העד אבנר את העקיפה הנטענת כ- 100-200 מטר לפני שיא העלייה.

לטענת הסנגור, הודעתו של העד אבנר מיום 22.2.2016 שונה מהותית מהודעתו הקודמת מיום 27.7.2015. בעוד שבהודעה מיום 22.2.2016 תיאר העד אבנר את האירוע כמתרחש בירידה, הרי בהודעתו הקודמת מסר העד שהאירוע היה "**בשיא העלייה**". הסנגור מצביע גם על השחזור שנערך ביום 29.5.2017 (כשנתיים לאחר התאונה) שם תיאר העד אבנר את נקודת העקיפה כ- 100-200 מטר לפני שיא העלייה ובניגוד לשתי הודעותיו הקודמות, בהן מסר שהרכב החום היה כ- 100 מטר ממנו, מספר העד אבנר בשחזור שהרכב החום נסע 6-8 מטר לפניו. מדובר לטענת הסנגור בסתירה מהותית שבאה על רקע הבנתו של העד אבנר שאם הרכב החום היה כ- 100 מטר לפניו בירידה (כפי שטען בהודעותיו הקודמות), לא הייתה למערער בהילות לחזור לנתיב הימני, והדבר משבש את גרסתו הקודמת של העד אבנר בדבר "**חיתוך**" הרכב החום ואובדן שליטה אגב עקיפתו.



עוד נטען, כי העד אבנר מתאר, שהמערער איבד שליטה רק כ- 100 מטרים לאחר סיום עקיפת הרכב החום והחל לעשות "סללום" על הכביש. תיאור זה, בשחזור, מתרחש עדיין בעלייה, משמע, כך טוען הסנגור, שלאחר אובדן השליטה, לכאורה, המשיך המערער לנסוע עוד כמה מאות מטרים עד למקום התאונה. ואולם, כך מציין הסנגור, בוחן התנועה לא ראה כל סימן ל"סללום" על הכביש, ועדות זו של הבוחן תואמת לעדות מומחה ההגנה.

3. הסנגור מלין על כך שהמדינה בחיפוש אחר אשם אף לא ניסתה לבדוק את הזירה לפי גרסת המערער. לא נעשה ניסיון לאתר את המשאית שנסעה בכיוון נסיעתו של המערער ולא הוצבו מחסומים בכיוון נסיעת המערער כדי לנסות לאתר את המשאית. הבוחן שהעביר את הגלגלים לבדיקת מכון התקנים, לא ביקש לבחון אפשרות שהנזק שנגרם לג'אנט של הצמיג הימני הוא כתוצאה מפגיעה של רכב גדול שהביא לאובדן שליטה כגרסת המערער.

עוד נטען בערעור, שהמדינה מפרשת באופן שגוי את קביעתו של מומחה מכון התקנים, מר אלפסי, שהג'אנט יכול היה להיפגע רק חזית לחזית. מר אלפסי העיד, שהפגיעה צריכה להיות חזית לחזית, והכוונה אינה לחזית מכונית אל מול חזית מכונית, אלא חזית הפוגעת בחזית הג'אנט.

4. בנוסף נטען, שגרסת המערער לא נבדקה. בוחן התנועה קבע, שאין בשטח ממצאים המצדיקים בדיקת גרסה זו. הבוחן שהגיע למקום התאונה, לא בדק אפשרות של פגיעת רכב בסקודה עת היה בנתיב נסיעתו. גרסת המדינה מבוססת על כך שבכל מקרה צריכים היו להיות ממצאים בשטח לפגיעה כזו, ואילו לפי גרסת מומחה ההגנה, פגיעה קלה בג'אנט תגרום לנזק הבלתי מוסבר בג'אנט הימני, ותגרום לסטייה הבלתי מוסברת של רכב המערער מנתיב נסיעתו ותגרום להעפת הסקודה בתנועת דחיפה סיבובית לנתיב הנגדי, מבלי להשאיר סימנים אחרים על הכביש, או שסימנים כאלה הושארו, אך נוכח העובדה שתנועת כלי הרכב בנתיב הנסיעה לא נעצרו, לא ניתן היה עוד להבחין בסימנים כאלה.

עוד נטען, שהעד אבנר מסר בשחזור, שכאשר המערער חזר לנתיב הימני לא היו מלפניו כלי רכב אחרים, ואילו בעדותו מיום 27.7.15 מסר העד אבנר שאחרי שהמערער חזר לנתיב הימני, הוא רצה לחזור לנתיב השמאלי, ואז איבד שליטה. לעניין זה טוען הסנגור, כי בהעדר כלי רכב אחרים לא הייתה למערער כל סיבה לעבור לנתיב השמאלי וממילא לא הייתה לו סיבה לאובדן שליטה ברכב.

5. הסנגור מלין על כך שכתב האישום הוגש לאחר כ- 3 שנים, וכן שרק לאחר כשנה ומחצה לאחר התאונה, החליטה המדינה לבצע שחזור, אך לא עם המערער אלא עם העד אבנר, וזאת לאחר שהמדינה הבינה, לטעמו של הסנגור, שאין לה די ראיות להרשעה וככל שברצונה להגיש כתב אישום עליה לעשות שחזור עם עד שעד לאותו תאריך מסר שתי גרסאות ששתיהן אינן עולות בקנה אחד עם ממצאי בוחן התנועה.



עוד מלין הסנגור על כך שבמהלך כל אותה שנה ומחצה, לא עשתה המדינה דבר כדי לבחון את גרסתו של המערער.

6. באשר לעדות בוחן התנועה, מר קריכלי, נטען בערעור, שכדי להפוך את המערער מקורבן התאונה לאשם בתאונה, התעלם הבוחן מראיות חפציות חשובות שאין להן הסבר אלא אם היה הוא מקבל את גרסתו של המערער. הבוחן אסף ראיות מן הזירה ביום התאונה בלבד ואותה עת לא עמדו לרשותו לא גרסת העד אבנר ולא גרסת המערער. הבוחן לא בדק את הנתונים דרומה ולא מצא את הראיות שיתכן והיו שם, כגון שרידים של חלקים שעפו, כשהמשאית פגעה בסקודה (לגרסת המערער) ואולם, לכיוון דרום לא הוצבו מחסומים כדי לאתר את הרכב הפוגע.

כמו כן נטען, שבוחן התנועה קבע, כי התאונה אירעה בנתיב השמאלי, כיוון נסיעת המונית, בעוד שנהג המונית העיד, שהתאונה אירעה בנתיב הימני.

מוצג ת/41, בו קבע הבוחן שנשללת כל אפשרות של תאונת פגע וברח, נערך ביום התאונה, כשגרסת המערער כלל לא הייתה לעיני הבוחן. שלילת האפשרות של תאונת פגע וברח, התייחסה רק לאפשרות שהמשאית שנסעה מכיוון דרום לצפון (כיוון נסיעת המונית) היא שגרמה לתאונה והמשיכה בנסיעתה. בשלב זה לא עמדה לעיני הבוחן גרסת המערער שהייתה משאית בנתיב מצפון לדרום (כיוון נסיעת המערער) והיא זו שפגעה בסקודה. הבוחן לא בדק את האפשרות שמשאית זו פגעה ברכבו של המערער והעיפה אותו למסלול הנגדי.

7. הסנגור מדגיש, שלא נבדקה כלל תנועת משאית במקום התאונה מצפון לדרום (כיוון נסיעת רכבו של המערער), וכן נטען, שאין לבוחן הסבר לפגיעה בג'אנט ימני קדמי של רכב המערער. בנוסף נטען, שהבוחן מתעלם מעדות העד אברהים דיאב על-כך שהיו שני "בומים", האחד חלש יותר ומיד לאחריו "בום" חזק.

כמו-כן מציין הסנגור, כי המומחה מטעם ההגנה שולל את דברי הבוחן שאילו הייתה משאית פוגעת ברכב המערער צריכים היו להישאר סימנים. מומחה ההגנה קבע, כי יכול ופגיעה כזו לא תותיר סימנים וגם אם תשאיר סימנים אלה יועפו על ידי כלי רכב שחלפו במקום.

באשר לטענת המדינה לפיה הדיווחים בעניין משאית שהתקבלו במוקד 100 התייחסו למשאית שנסעה במסלול הנגדי מדרום לצפון נטען בערעור, שיש מספר הודעות על משאית ללא ציון כיוון נסיעתה. עוד נטען בערעור, שיתכן ומשאית שסטתה פגעה ברכבו של המערער והמשיכה בנסיעתה מבלי שנצפתה בעת הפגיעה על ידי מישהו.

8. באשר לעובדה שרק בהודעתו במשטרה מיום 3.8.15 העיד המערער על משאית ואילו בהיותו בבית החולים כשנחקר לא הזכיר קיומה של משאית נטען בערעור, שב"כ המדינה מתעלם מכך



שהמערער היה מאושפז במצב קשה ולא יכול היה להעיד, ואין די בכך שהאורתופד קבע כי המערער כשיר להעיד, הואיל והמערער נפגע גם בנפשו, ולא ברור מדוע לא בדקה המדינה על ידי פסיכיאטר/פסיכולוג האם כשיר המערער לחקירה, ובוודאי שמצבו של המערער היה קשה בימים הראשונים שלאחר התאונה, וטבעי שיהיה בהלם בסמוך לקרות התאונה.

הסנגור מלין על-כך, שהמשטרה כלל לא ניסתה לבדוק את גרסת המערער, הואיל ומבחינתה הוא היה אשם מן הרגע הראשון, וחוסר יכולתו ליתן מענה לשאלות החוקרים מתפרש אצלם כניסיון להתחמק, הגם שהמערער קיבל תרופות לשיכוך כאבים ולא היה מרוכז.

עוד נטען בערעור, שהמשטרה לא טרחה לבצע שחזור עם המערער (אלא עם העד אבנר נפתלי) ולא הייתה לכך תשובה עניינית בפי הבוחן.

עוד מלין הסנגור על-כך שמי שתרגם את דברי המערער בעת חקירתו מערבית לעברית היה אחד מחוקריו, רנ"ג חורי, שחקר את המערער ביום 28.7.15, ותרגם את החקירה ביום 3.8.15.

9. בנוסף נטען בערעור, שגרסת המדינה מסתמכת על עדותו של עד יחיד, אבנר נפתלי, שעדותו מורכבת מבלייל של שלוש גרסאות, ומה עוד שאותו עד למרות התאונה הקשה אותה ראה, המשיך בנסיעתו ורק למחרת בבוקר החליט שראוי כי ידווח למשטרה על אירוע התאונה בשעה שכבר לא הייתה כל דרך לאתר את נהג הרכב החום שעמו לטענתו שוחח בצומת לאחר התרחשות התאונה.

לטענת הסנגור גרסת המדינה מותירה חללים פעורים:

- (1) מה גרם למערער שהיה בנתיב ימני ריק מכלי רכב, לחזור לנתיב השמאלי, לאבד שליטה, ולעלות עם גלגל ימני על אי-תנועה.
- (2) אם אמנם עלה המערער עם גלגל ימני על אי-תנועה, כיצד זה ארעה התאונה כשהפינה הימנית קדמית ברכב המערער מתנגשת בחזית ימין של המונית?
- (3) כיצד הופיע רכב המערער לפתע בקצה הרחוק של הנתיב השמאלי, כיוון נסיעת המונית, מבלי שנהג המונית ראה אותו קודם לכן, והרי לפי השחזור עם העד אבנר נפתלי, נסע רכבו של המערער 70-150 מטרים מול נהג המונית טרם ההתנגשות, ולכן היה על נהג המונית להבחין ברכב הסקודה.



(4) ממה נגרם הנזק לג'אנט הימני קדמי של רכב המערער? במוצג ת/64 כתב הבוחן בבקשתו לבדיקת צמיגים על ידי מכון התקנים: "לא ניתן להסביר הנזק לגלגל ולג'אנט לפי ממצאי הזירה?"

(5) מה היה אותו "בום קטן" שנשמע לפני "הבום הגדול", כעולה מהודעת העד אברהים דיאב?

10. נטען בערעור, שעדות המערער היא היחידה המסבירה את הפגיעה בג'אנט של הגלגל הקדמי הימני של הסקודה וכמו כן, את "הבום הגדול", ששמע העד דיאב. דהיינו, כך נטען: משאית שנסעה בנתיב הימני כיוון נסיעת המערער, סטתה לכיוונו עת נהג בנתיב השמאלי כיוון נסיעתו, פגעה בחלקה הקדמי (כנראה עם גלגל שמאלי קדמי שלה) בגלגל ימני קדמי של רכב המערער, ופגיעה זו גרמה לרכב המערער "לעוף" לאי-התנועה, כנראה עם גלגל ימין, ומשם למסלול הנסיעה הנגדי, וגרסה זו היא המתקבלת על הדעת כעולה מחוות דעת מומחה ההגנה.

נטען עוד, שגרסת המערער לפיה משאית פגעה בו והדפה את רכבו למסלול הנסיעה הנגדי מתאימה לממצאים החפציים ולעדויות שהמדינה התעלמה מהם:

(1) "הבום" הראשון ששמע העד אברהים דיאב, דהיינו, פגיעת המשאית ברכבו של המערער ו"הבום הגדול" שזו פגיעת הסקודה במונית.

(2) הכיפוף, של הג'אנט.

רק עדות המערער, כך נטען, מסבירה שתי ראיות אלה.

11. עוד נטען, שבוחן התנועה התעלם מראיות שלא התאימו לגרסה שביקש לקבוע ומנגד עומדת עדות מומחה ההגנה שבחן את כל הראיות הקיימות בתיק וקבע, שגרסת המערער מתקבלת על הדעת הרבה יותר מאשר שלל גרסאות המדינה.

הסנגור ממשיך ותוהה, כיצד ניתן להרשיע אדם על בסיס עדותו של עד (הכוונה למר אבנר נפתלי) הסותר את עצמו ואת ממצאי בוחן התנועה, ועל בסיס דו"ח בוחן המתעלם, לטענת הסנגור, ממצאים בשטח:

(1) ג'אנט מכופף באופן שאינו יכול להיות מוסבר על ידי התאונה.



(2) שני "בומים" שרק אחד מהם, השני, יכול להיות מוסבר בהתנגשות בין הרכבים.

(3) לבוחן לא היה הסבר לפגיעה בג'אנט הימני הקדמי של רכב המערער, והוא התחמק מליתן תשובה.

(4) גם בוחן התנועה אינו שולל את האפשרות שהמשאית היא זו שפגעה ברכב המערער.

12. מוסיף הסנגור שגרסת המדינה מותירה "חללים שחורים":

(1) המערער נסע לכאורה 110 קמ"ש על כביש פתוח בן שני נתיבים בכל כיוון, מדוע יאבד שליטה?

(2) הג'אנט הקדמי ימני של רכב הסקודה נפגע באופן שאינו תואם את גרסת בוחן התנועה.

(3) רכב המערער איבד שליטה ורכבו סטה בתנועה סיבובית שמאלה באופן לא מוסבר.

(4) סתירות רבות עולות מגרסאותיו של העד היחיד שתיאר לכאורה את אופן התרחשות התאונה.

נוכח האמור לא ניתן היה, לדעת הסנגור, להרשיע את המערער.

13. עוד נטען, שגרסת נהג המונית מוסיפה ערפול לחוסר הבהירות הקיים. הודעתו הוגשה בהסכמה ובה אמר, בין היתר: **"...והוא סטה לכיוון נסיעה שלי ועף לכיוון שלי אני לא הספקתי להגיב או לנסות לברוח..."**

טוען הסנגור, שאם רכב המערער אכן הופיע אל מול המונית (כגרסת העד אבנר) ברור שנהג המונית היה מבחין בו ויכול היה לבלום או לברוח.

כמו-כן נטען בערעור, שהבוחן קבע, כי התאונה ארעה דופן ימין (של הסקודה) לדופן ימין (של המונית), והרי אילו הייתה הסקודה נוסעת מול המונית הייתה התאונה מתרחשת חזית לחזית. בנוסף מציין הסנגור, כי בוחן התנועה קבע, שהתאונה אירעה בנתיב השמאלי ואילו נהג המונית מסר בהודעתו שבעת התרחשות התאונה הוא נסע בנתיב הימני.



14. הסנגור חוזר וטוען, שהגרסה היחידה הנותנת מענה לכל השאלות שבמחלוקת היא גרסת המערער, שלטענת הסנגור לא נבדקה, ולטעמו, קביעת בית משפט קמא לפיה גרסת המערער אינה מהימנה, אין לה על מה להתבסס הואיל והיא מתעלמת ממצבו הנפשי והבריאותי של המערער בסמך לתאונה ומיד לאחריה.

נטען עוד, שהמערער הציג גרסה עובדתית שלא נסתרה ובכך הרים הוא את הנטל הנדרש כדי לסתור את החזקה שעל פי "כלל הדרך". לפי גרסת המערער, משאית פגעה ברכבו וגרמה לו לסטות למסלול הנגדי.

נטען עוד, שגרסת המערער נתמכת על ידי ראיות חיצוניות קבילות, ואלמלא מחדלי החקירה (דהיינו, אי-איסוף ראיות מן הזירה, אי-סגירת הזירה, והימנעות מלבחון אפשרות לקיום ממצאים התומכים בגרסת המערער) ניתן היה לבסס את גרסת המערער, ומה גם שגרסת המערער בדבר הגורם המתערב (המשאית) לא הובאה לידיעת בוחן התנועה כשבדק את הזירה, ולכן גרסה זו לא נבדקה בשטח.

כמו-כן נטען בערעור, שגרסת המערער היא אחידה, לא נסתרה גרסתו לפיה נסע בנתיב השמאלי ומשאית בנתיב הימני סטתה לעברו, פגעה ברכבו בגלגל הקדמי ימני והעיפה אותו לכיוון הנסיעה הנגדי. עוד נטען, כי שגה בית משפט קמא בכל קביעותיו, לרבות העדפת גרסת בוחן התנועה על-פני מומחה ההגנה, וכן טוען הסנגור ללחץ בלתי פוסק מצד משפחות המנוחים על בית-המשפט.

15. בנוסף נטען בערעור לאשם תורם גבוה מצד נהג המונית שעמד לרשותו שדה ראייה פתוח והוא יכול היה להבחין ברכב המערער ממרחק של לא פחות מ-70 מ' ומכאן תרומתו לאירוע התאונה אותה יכול היה למנוע.

מכאן הטענה ששגה בית משפט קמא בהרשיעו את המערער.

כ"ב. בדיון שהתקיים בפנינו ביום 9.9.21 חזר הסנגור על הטענות שבערעור והוסיף, שבוחן התנועה ראה מן הרגע הראשון את המערער כמי שאשם בתאונה.

הסנגור מלין על-כך, שיש בתיק זה מחדלי חקירה זועקים. טוען הסנגור, שלא הוצבו מחסומים בדרך לאיתור המשאית שנסעה מימין למערער, ולא ניסו לבדוק במצלמות הכביש כדי לברר את נכונות גרסתו של המערער, ואין בתיק כל מזכר על-כך. את העדר הפעולה יש לזקוף לטעמו של הסנגור, לזכות המערער.

לטענת הסנגור, היו במקום מצלמות כביש וניתן היה לבדוק אותן. כמו-כן מפנה המערער לנטען בהודעת הערעור בדבר הגרסאות הסותרות (לטענת הסנגור) של העד אבנר נפתלי.



כ"ג. ב"כ המדינה טען בפנינו לעומת זאת, שהכרעת הדין של בית משפט קמא מנומקת ומפורטת ומתייחסת לכלל הראיות שבתיק תוך ניתוח מעמיק של ראיות התביעה וראיות ההגנה.

ב"כ המדינה הפנה ל"כלל הדרך" וציין, כי אין מחלוקת שרכבו של המערער סטה מנתיב נסיעתו למסלול הנגדי, והמערער לא הרים בשום שלב את הנטל על-מנת לסתור את החזקה שעל פי כלל הדרך. היו למערער הזדמנויות רבות להסביר מה אירע ומדוע סטה למסלול הנגדי, אך הוא לא ניצל הזדמנות אלה.

ב"כ המדינה הפנה לעדות אברהם דיאב שעבד בגני תמרה, הגיע למקום התאונה מיד לאחר התרחשותה, שאל את המערער מה קרה והלה לא מסר אף מילה על-כך שמשאית או רכב כלשהו פגעו בו.

גרסת המערער בדבר המשאית שפגעה בו הועלתה לראשונה כ- 7 ימים לאחר התאונה ביום 3.8.15.

גרסת המערער בדבר המשאית שסטתה מנתיב נסיעתה ופגעה בו היא לטעמו של ב"כ המדינה גרסה כבושה ובלתי אמינה.

הפרמדיק מוחמד דיאב, שהגיע למקום התאונה כדי לטפל בפצועים מסר במוצג ת/9, שהמערער ערני ומתקשר, לא קיבל מכה בראש, ולא איבד את הכרתו. לפרמדיק לא אמר המערער שמשאית פגעה בו וברחה.

האמור במוצג ת/9 שולל טענה כאילו היה המערער בהלם שהרי המערער שאל האם יש הרוגים בתאונה וביקש להתקשר לאביו להודיע על התאונה והרי באותה מידה יכול היה לציין שמשאית פגעה בו, אך הוא לא עשה כן. גם כשהגיע לבית החולים היה המערער בהכרה (ת/26 - ת/28), ללא חבלת ראש ותיקשר והייתה לו הזדמנות להעלות בפני הרופאים את גרסת המשאית, אך הוא לא עשה כן.

באשר לטענת הסנגור שלא ביצעו בדיקות בנוגע למשאית (הערה: ביום התאונה היו דיווחים על משאית, אך **לא** במסלול הנסיעה של המערער, אלא במסלול **הנגדי**), ציין ב"כ המדינה, שבוצעה פעולה מיידית של השוטרים לברר אם יש משאית מעורבת ולצורך זה אף נעצרה משאית צבאית (אך התברר שאינה מעורבת בתאונה).

עוד הוסיף ב"כ המדינה, שכאשר הגיעו שוטרים לבית החולים כדי לגבות הודעה מן המערער, הוא התכסה בסדין, לא רצה לדבר, קיפץ וניסה לברוח מן החדר, ו"עשה הצגות" כלשון השוטרים.

בחקירתו בבית החולים ביום 28.7.15 אמר המערער, שאינו זוכר מה היה בתאונה, ואין כל אזכור של משאית. גם כאשר הגיעה מאוחר יותר באותו יום קצינת בוחנים לבית החולים (לצורך שימוע בעניין פסילה מנהלית) לא הזכיר המערער את דבר קיומה של משאית שסטתה לעברו הגם שהייתה לו הזדמנות לכך, טענה שעלתה לראשונה ביום 3.8.15 בחקירתו בתחנת המשטרה כשתחילה טען המערער, שמדובר ברכב גדול, לאחר מכן אמר שזו הייתה משאית, ובהמשך אמר שהיה זה סמיטריילר.



מוסיף ב"כ המדינה, שמחד גיסא, אומר המערער שרכב פגע בו מהצד והעיף אותו לעבר אי-התנועה, ומאידך גיסא, במקומות אחרים אמר המערער, שראה רכב שמתקרב אליו ואזי נאלץ להסיט את ההגה שמאלה והועף לנתיב הנגדי. לטעמו של ב"כ המדינה, יש הבדל בין "רכב שפוגע בך" לבין "רכב שמעיף אותך".

ב"כ המדינה הוסיף, שבית משפט קמא התרשם שהמערער מניפולטיבי ואינו מהימן.

עוד ציין ב"כ המדינה, שהעד אבנר נפתלי, שהוא עד ניטרלי לחלוטין, סותר את גרסת המערער ואומר, שלא הייתה משאית שפגעה ברכב המערער ובית משפט קמא קבע, שהוא עד מהימן.

העד טוויזר שולל גם הוא את גרסת המערער. בוחן התנועה ציין, שעל מנת למצוא ראיות שאכן הייתה פגיעה מן הסוג שמתאר המערער, צריך היה למצוא ממצאים בכביש או על כלי רכב אך ממצאים כאלה לא היו.

כ"ד. לאחר שנתנו דעתנו לכתב האישום שהוגש כנגד המערער, ועיינו בתיק בית משפט קמא, בתיק המוצגים, בהכרעת הדין, בהודעת הערעור על נימוקיה, ובטיעוניהם של באי כוח הצדדים בדיון שהתקיים בפנינו ביום 9.9.21, מסקנתנו היא שיש לדחות את הערעור על הכרעת הדין.

כ"ה. נימוקי הערעור המפורטים, רובם ככולם, מתמקדים בהשגותיו של המערער כנגד הממצאים העובדתיים של בית משפט קמא ומסקנותיו.

נטען, בין יתר הדברים, שבית משפט קמא התעלם מסתירות בהודעותיו ובעדותו של העד הראייה אבנר נפתלי, והתבסס על גרסתו, בשעה שהיה על בית משפט קמא להסתמך על גרסת המערער, שנטען, כי היא הגרסה העקבית וההגיונית שיש בה כדי להסביר את אירוע התאונה. המערער מלין עוד על קביעותיו של בוחן התאונה מר קריכלי, ומומחה מכון התקנים מר אלפסי, וטוען, ששגה בית משפט קמא משדחה את חוות דעתו של מומחה ההגנה מר וייסמן. עוד נטען בערעור, שהמשטרה לא פעלה לאיתור המשאית שפגעה ברכב המערער וכן נטען כנגד עריכת שחזור התאונה באמצעות אבנר נפתלי וכנגד מחדלי חקירה, ולטעמו של הסנגור, עקב טעויות ופגמים אלה, הורשע המערער על לא עוול בכפו.

כ"ו. אין בידינו לקבל את השגותיו של המערער.

רשאי היה בית משפט קמא לקבוע, על-יסוד התשתית הראייתית שהונחה בפניו, שגרסת המערער לפיה משאית אלמונית סטתה מנתיב הנסיעה הימני לשמאלי, פגעה ברכבו ו"העיפה" אותו לעבר אי-התנועה והמסלול הנגדי, היא גרסה כבושה שאינה מניחה את הדעת, וכי גרסת המערער איננה מהימנה.

בחקירתו בבית החולים מיום 28.7.15, (יומיים לאחר התאונה) טען המערער, כי אינו זוכר מה קרה, ולא העלה



טענה בעניין משאית שגרמה לו לסטות לנתיב הנגדי. גם כשנערך למערער שעה לאחר מכן שימוע בעניין פסילה מנהלית (ת/63) הוא לא העלה כל טענה בדבר משאית שפגעה ברכבו, ואף אמר לרפ"ק שוקיר שערכה את השימוע: **"מי אמר לך שאני אשם בתאונה"**.

הטענה בדבר "מכונית גדולה" שנסעה מימינו וסטתה לתוך נתיב נסיעתו, שבהמשך תיאר אותה המערער כ"משאית", עלתה לראשונה כשבוע לאחר התאונה ביום 3.8.15, בחקירתו בתחנת המשטרה.

נטען בערעור, שהמערער היה בחקירותיו הראשונות כאוב והמום עקב התאונה, תחת השפעת תרופות ובמצב נפשי גרוע, אך לצד זאת יצוין, שמעדות הפרמדיק, מחמד דיאב, מיום 30.7.15 (ת/9), שטיפל בנפגעים מיד לאחר התאונה ודאג להעברתם לבית החולים, עלה, שהמערער **"ביקש שנתקשר לאבא שלו ולהודיע לו על התאונה ורק שאל אותנו אם יש הרוגים...."**.

מגיליון הקבלה בבית החולים (ת/26) עולה, שהמערער לא איבד הכרה ולא הייתה לו חבלת ראש וכך גם עולה מ- ת/23, ת/28 ות/30.

ביום 28.7.15, יומיים לאחר התאונה, ציין ד"ר אורלובסקי, רופא בכיר במחלקה כירורגית חזה, בהודעתו מוצג ת/7: **כרגע מטופל בהכרה מלאה, ללא מורפין, ואין שום מניעה או בעייה לגבות את עדותו**. (ההדגשה שלנו).

נוכח צֶבֶר הראיות הנ"ל, לא ניתן לקבל את טענת המערער לפיה הוא לא הזכיר בחקירותיו בבית החולים את סטיית המשאית מנתיב נסיעתה לתוך נסיעתו ופגיעתה בו, מחמת מצבו הרפואי, והמוצגים דלעיל מדבר בעד עצמם.

לא זו בלבד, אלא שחקירתו של המערער בבית החולים ביום 28.7.15 (ת/4) תועדה חזותית ותומללה, וכך גם חקירתו מיום 3.8.15 בתחנת המשטרה (ת/5). מכאן שהייתה לבית משפט קמא הזדמנות להתרשם באופן בלתי אמצעי לא רק מעדות המערער בבית המשפט אלא גם מהתנהלותו ואופן מסירת עדותו בבית החולים ובתחנת המשטרה.

כ"ז. בית משפט קמא נימק היטב בהכרעת הדין מדוע מצא את גרסת המערער כבלתי מהימנה, ואילו את גרסת העד אבנר נפתלי קיבל כמהימנה ואמינה, כך גם את עדות אברהם דיאב, שעבד ב"גני תמרה", שמע "בום", וניגש למקום התאונה לסייע בחילוץ הנפגעים, ולרבות עדות מר אברהם טוויזר שנסע ביום התאונה במסלול הנסיעה של המונית וראה את ההתנגשות בין שני כלי הרכב.

כ"ח. שלושת עדי הראייה הם עדים ניטרליים שנקלעו במקרה לזירת התאונה.



מעדות אבנר נפתלי עולה, שרכב הסקודה של המערער נסע מלפניו והייתה לעד אפשרות מלאה לראות את אופן התרחשות התאונה. העד אבנר ציין, בעמ' 24 לפרוט', שהיה לו כל הזמן קשר עין עם הסקודה. מעדותו עולה, שנכון למועד האירוע לא הייתה משאית בכיוון הנסיעה צפון-דרום.

עדוּתו זו של מר אבנר נפתלי אף מוצאת חיזוק בעדויותיהם המקצועיות והמהימנות של בוחן התנועה מר קריכלי, והמומחה ממכון התקנים מר אסף אלפסי. מר אלפסי קבע, שהפגיעה בג'אנט הקדמי ימני של הסקודה מתיישבת עם פגיעה חזיתית **ולא** עם פגיעה בדופן הימני של רכב המערער.

מכאן, שעדותו המקצועית הניטרלית של מר אלפסי ממכון התקנים **שוללת** את גרסת המערער כאילו משאית שנסעה בנתיב ימני סטתה לתוך נתיב נסיעתו והדפה את רכבו לעבר אי התנועה ולמסלול הנסיעה הנגדי בו נסעה המונית.

מעדות מר אבנר נפתלי, עד ניטרלי שבמקרה נקלע למקום התאונה עולה, שכלל לא נסעה משאית בזירת התאונה במסלול נסיעתו של המערער.

כ"ט. יצוין, שמן הדיווחים שבמוצג ת/36 עולה, כי הם התייחסו **למשאית הנוסעת לכיוון צפון בעוד שכיוון הנסיעה של המערער היה מצפון לדרום**. בנוסף, עיינו בדברי ב"כ המדינה בעמ' 5 לפרוט' בית משפט קמא.

כמו-כן, אנו מפנים להודעתו של נהג המונית מיום 27.7.15 (ת/84) שמסר בהודעתו, שכאשר נסע מכיוון כללי שפרעם לכיוון כללי אחיהוד:

"הייתה נוסעת לפניי משאית שאני לא זוכר את הפרטים שלה ואז עקפתי אותה וחזרתי לנתיב הנסיעה הימני ...".

מכאן, שהמשאית הנזכרת בתשתית הראייתית הייתה בכיוון הנסיעה הנגדי לזה של המערער, וללא כל קשר להתרחשות התאונה.

ל. בנסיבות אלה, צדק בית משפט קמא במסקנתו לפיה לא עלה בידי המערער לסתור את חזקת "כלל הדרך", ולעניין זה עיינו בעניין **בוקובזה**, שכבר צוין לעיל:

"אכן אין בהחלקה על הכביש כשלעצמה כדי להוכיח רשלנות, אולם אין להשוות החלקה מעבר לצידו השני של הכביש והתהפכות בצד שמאל של הכביש. נהיגה כדין ובזהירות הראויה היא בצידו הימני של הכביש, ועצם המעבר המוכח לצד שמאל יוצר ראייה לכאורית בדבר נהיגה שלא בדרך הזהירה. החובה להוכיח את האשמה מעל לכל ספק סביר רובצת לעולם על התביעה, אך כאשר מוכחת נהיגה החוצה את הכביש מימין לשמאל, כפי שאירע כאן, נוצרת הוכחה לכאורה



לנהיגה חסרת זהירות. בכך יוצאת התביעה חובת השלב הראשון של הבאת הראיות. מעתה עברה חובת ההוכחה לנאשם (החובה מס' 2 בדברי השופט אגרוט (כתוארו אז) בע"פ 28/49, זרקא נ. היועץ המשפטי, פד"י ד', 504, 523). הנאשם מצדו יכול להמציא עדות מטעמו הסותרת את הראיה לכאורה של נהיגה בלתי זהירה בניגוד לכל כיוון ואופן מותרים. (ההדגשה שלנו).

ל"א. נוסף, שאין זו דרכה של ערכאת הערעור להתערב בקביעות עובדתיות ובממצאים שבמהימנות שנקבעו על ידי הערכאה הדיונית לה הייתה ההזדמנות להתרשם באופן בלתי אמצעי מן הראיות והעדויות שהובאו בפניה, ובכך יתרונה על-פני ערכאת הערעור. אמנם, גם לכלל זה יש יוצאים מן הכלל, אך לא זה המקרה שבפנינו, שהרי בית משפט קמא בהכרעת הדין המפורטת והמנומקת בחן וניתח כל אחת מן הראיות שהובאו בפניו ונימק את קביעותיו וממצאיו. לא ראינו כל הצדקה להתערב במסקנה אליה הגיע בית משפט קמא המעוגנת היטב בתשתית הראייתית שהונחה בפניו ומבוססת על אדני הדין וההגיון.

לעניין אי-התערבות ערכאת הערעור בקביעות עובדתיות וממצאי מהימנות שנקבעו על ידי הערכאה הדיונית אנו מפנים ל-ע"פ 5386/05 **בילל אלחורטי נ' מדינת ישראל**, פסקה ו', עמ' 5 (18.5.06) (להלן: "עניין אלחורטי"):

"(1) חלקו הראשון של טענות המערער מופנה כנגד ממצאי העובדה והמהימנות, שנקבעו בבית המשפט המחוזי. מושכל יסוד הוא, המעון בדין מימים ימימה וגם בשכל הישר, כי בית-המשפט, בשבתו כערכאת ערעור, אינו נוטה להתערב בממצאים עובדתיים שקבעה הערכאה הדיונית; זו שמעה את העדויות, התרשמה מהן ובחנה אותן, ולכן ישם עצמו בית משפט שלערעור בנעליה אך במקרים חריגים (ע"פ 190/82 מרקוס נ' מדינת ישראל, פ"ד לז(1) 225, 233 (השופט - כתוארו אז - אלון); (ע"פ 111/99 שורץ נ' מדינת ישראל, פ"ד נ"ד(3) 769, 780 (השופט כתוארו אז - מצא; ע"פ 9352/99 יומטוביאן נ' מדינת ישראל, פ"ד נד 4, 632, 640-641 (המשנה לנשיא לוי), 646-643 (השופט זמיר); ע"פ 241/03 פלוני נ' מדינת ישראל (השופט ארבל)). בפרט ומקל וחומר כאשר מדובר בממצאי מהימנות, שהרי הערכאה הדיונית היא אשר מתרשמת באופן ישיר ובלתי אמצעי ממהימנות העדים, ויכולתה של ערכאת הערעור בתחום זה מוגבלת מטבעה ע"פ 7595/03 פלוני נ' מדינת ישראל (השופט ג'ובראן) (טרם פורסם); ע"פ 406/78 בשירי נגד נ' מדינת ישראל, פ"ד לד (3) 393, 436-437 (השופט - כתארו אז - שמגר)). ערכאת הערעור תיטה להתערב בממצאי מהימנות רק אם הגרסה העובדתית שהתקבלה כערכאה דיונית אינה מתקבלת על הדעת כל עיקר (ע"פ 2439/93 זריאן נ' מדינת ישראל, פ"ד מח (5) 265, 280 (השופט דורנר); ע"א 525/78 סובסקי ואח' נ' לבון לד (4)



266, 270 (השופטת בן-ענת). תפקידה המרכזי של ערכאת הערעור הוא ביקורת תקינותם של ההליכים ושאלות משפטיות שעלו במהלך הדיון; התערבות בעובדות היא יוצאת הדופן...". (ההדגשה שלנו).

וכן עיינו: ע"פ 377/62 אליהו לוי נ' היועץ המשפטי לממשלה (21.5.1963), עמ' 1071-1072 דברי כב' השופט מ' זילברג ז"ל:

"יסוד מוסד הוא בהלכות ראיות, כי מהימנותו של העד שהעיד מסורה ללבו של השופט הדן בעניין, ואינה - בדרך כלל - חוזרת ונבדקת על ידי בית-המשפט לערעורים. טעמו של דבר כנראה, בעליל הוא, שהמניע הפסיכולוגי למתן או אי-מתן אמון בדברי העד, מקורו כרגיל בדבר שאינו לא "שקול" ולא "מנוי", אלא כמעט "סמוי מן העין", כמו עקמת שפתיים, שטף דיבור, היסוס פורתא, אזיל סומקא ואתי חיורא (או להיפך) - כל אלה בגדר דק - מן - הדק - עד - אין - נבדק על ידי בית משפט יותר גבוה שלא שמע ולא ראה את העד שהעיד".
(ההדגשה שלנו).

כמו-כן עיינו בדברי כב' השופט (בדימוס) י. זמיר (דעת הרוב) ב-ע"פ 9352/99 יומטוביאן נ' מדינת ישראל פ"ד נ"ד (4), 632, בעמ' 643-647.

ל"ב. באשר לטענה לפיה נמנעה המשטרה מלברר את טענת המערער בדבר משאית שנסעה בנתיב הימני, יצוין, שלמוקד 100 של המשטרה - משל"ט צפון הגיעו דיווחים (ת/36-38) על משאית שברחה ממקום התאונה לכיוון אחיהוד, וכן היה דיווח על משאית צבאית ואף נמסר מספרה. בשעה 17:17 ביום התאונה, הגיעו למקום שוטרים שהקימו מחסום בצומת שעב וביצעו סריקות כדי לאתר את המשאית, אך הם לא נתקלו במשאית העונה לתיאור (ת/37).

ממוצג ת/39, שהוא מזכר של רס"ב אמיר בכר מיום התאונה עולה, כי משאית צבאית שפרטיה נמסרו בדיווחים למוקד, ושעשתה דרכה לבסיס רמת הגולן, אכן נבדקה, אך כלל לא נמצא עליה נזק תאונתי.

בסעיף 7 למזכר של הבוחן מר קריכלי (ת/41) צוין, שלא נמצאו במקום התאונה סימנים המעידים כי ארעה התנגשות עם משאית אלמונית וכל הממצאים בזירה מעידים, כי התאונה אירעה בין כלי הרכב המעורבים: הסקודה והמונית.

המערער מלין בערעורו (עמודי הערעור אינם ממוספרים): **"מחסומים לא הוצבו בכיוון נסיעת המערער, לא נבדקה האפשרות בזיקה לדיווחים ל- 100 שמשאית אכן נסעה בנתיב זה".**



אולם, מן הראיות עולה, שמדובר היה במשאית שנסעה בכיוון הנסיעה הנגדי מדרום לצפון, וכי הוצב מחסום, ונבדקה האפשרות של משאית שהייתה מעורבת וברחה מן המקום, אך לא נמצאה כל ראייה לכך, כמוסבר לעיל.

למעלה מן הדרוש נעיר, שהמערער עצמו העלה לראשונה את הגרסה בדבר משאית שנסעה בנתיב הנסיעה שמימינו סתתה לתוך נתיב נסיעתו, פגעה בו והדפה אותו למסלול הנגדי רק כשבוע לאחר התאונה ביום 3.8.15, ולכן מוקשית בעינינו הטענה על-כך שלא הוקמו מחסומים ולא בוצעו סריקות.

ל"ג. לעניין מחדלי חקירה טען הסנגור בישיבת 9.9.21 שהתקיימה בפנינו, שהמשטרה לא ניסתה לאמת באמצעות מצלמות כביש את גרסת המערער בדבר משאית שנסעה מימינו, סתתה מנתיב נסיעתה ופגעה בו, ואולם, אין כל ראייה שנכון למועד אירוע התאונה היו מותקנות מצלמות שכיסו את המקום שבו אירעה התאונה.

נוסיף, שאין בטענות המערער בנוגע למחדלי חקירה נטענים כדי להועיל למערער, הואיל והראיות המהימנות שהובאו בפני בית משפט קמא, הן שלושת עדי הראיה והן העדים המקצועיים: בוחן התנועה ומר אלפסי, הוכיחו את אשמת המערער בכל הנוגע לאירוע תאונה מעבר לספק סביר.

התרחיש החליפי שהציג המערער לראשונה ביום 3.8.15, כשבוע לאחר התאונה, בדבר משאית אלמונית שסתתה מנתיב נסיעתה ופגעה בו הועלה כגרסה כבושה. עדותו של המערער לא זכתה לאמון בית-המשפט. התרחיש החליפי אינו עולה בקנה אחד עם עדויותיהם המהימנות של עדי הראייה, ונשלל לפי עדויותיהם המקצועיות של בוחן התנועה ומר אלפסי שעדויותיהם זכו לאמון בית-המשפט.

שוכנענו, שאין במחדלי החקירה להם טוען הסנגור כדי לקפח את הגנתו של המערער בפרט בשים לב לעדויותיהם של עדי הראיה הניטרליים והעדויות המקצועיות של בוחן התנועה ושל מר אלפסי השוללות את היתכנות אירוע התאונה לפי התרחיש החליפי שהציג המערער.

כפי שנקבע בעניין **אלחורטי** שכבר צוין לעיל, עמ' 10, פסקה ז':

"במקרים שבהם נתגלו מחדלים בחקירת המשטרה, בית-המשפט צריך לשאול עצמו האם המחדלים האמורים כה חמורים עד שיש חשש כי קופחה הגנתו של הנאשם, כיוון שנתקשה להתמודד כראוי עם חומר הראיות העומד נגדו או להוכיח את גרסתו שלו....".

ובהמשך, שם, בעמ' 11:



"מהאמור עולה כי על מחדלי החקירה להתמודד בדרך כלל במישור הראייתי (עניין מליקר, שם). עוד קבעה הפסיקה, כי התביעה אינה חייבת להציג בפני בית-המשפט את 'הראיה המקסימאלית', אלא "על התביעה להוכיח את המוטל עליה כ'ראיה מספקת', ו'אין נפקא מינה אם היה לאל ידה להשיג טובה הימנה'." (עניין מליקר, וראו האסמכתאות דשם) וגם אם יכלה התביעה להשיג ראיות טובות יותר, אין הדבר מוביל לזיכוי הנאשם, אם בראיות שהוצגו שם די בהרשעה מעבר לספק סביר. כך סיכם את הסוגיה בית-המשפט בעניין מליקר: "כישלוננו של הגורם החוקר באיסוף הראיות - ואפילו נעשה הדבר במודע - אינו בא במקומה של הראיה שאפשר והייתה מושגת; וכוחו מצומצם בהקשר זה, להיעדרה של ראייה תומכת או סותרת ראייה אחרת, שבעל דין סומך עליה את טענותיו". (ההדגשה שלנו).

כאמור כבר לעיל, בענייננו, די והותר בראיות שהונחו בפני בית משפט קמא כדי להוכיח את אשמת המערער מעבר לספק סביר.

ל"ד. על-יסוד כל האמור לעיל, אנו מורים על דחיית הערעור על הכרעת הדין.

ל"ה. לאחר הרשעתו של המערער הוזמן תסקיר שירות המבחן.

בתסקיר מיום 2.2.21 צוין, שהמערער יליד 1994, סיים 12 שנות לימוד ונבחן בחלק מבחינות הבגרות. לדבריו, עבד טרם התאונה מספר חודשים בשיפוצים, אך חדל מעבודה זו עקב קשיים פיזיים הנובעים לטענתו מן התאונה.

אין למערער הרשעות בפלילים זולת הרשעות בתחום התעבורה. בתסקיר צוין, שהמערער אינו נוטל אחריות לגבי המיוחס לו בכתב אישום, ושלל את הטענה כי נהג בניגוד לחוקי התנועה. אמנם, המערער חש אשמה שרכבו היה מעורב בתאונה קטלנית, אך אינו רואה עצמו כמי שהיווה גורם לתאונה. המערער חש כאב ואובדן על-כך שכן דודו, שהיה חברו הטוב וישב לידו בזמן הנסיעה נהרג בתאונה ועל רקע זה נוצר קונפליקט בין משפחתו למשפחת בן הדוד שנהרג בתאונה זו.

בנוגע לרגשותיו הקשים עקב התאונה מסר המערער, כי נטל טיפול תרופתי לתקופה מסוימת.

שירות המבחן מצוין, כי המערער הציג חוות דעת פסיכיאטרית מיום 29.5.20, לצורך הערכת מצבו הנפשי. חוות דעת שהוגשה במסגרת הליך משפטי בבית משפט השלום בטבריה.

שירות המבחן צוין, כי המערער מנהל בדרך כלל אורח חיים נורמטיבי ותפקודי תקינים במישורי חיים השונים,



והוא התנהל כלפי שירות המבחן באופן אחראי ורציני.

ניכר שמשפחת המערער מהווה עבורו תמיכה משמעותית והדבר מפחית את הסיכון להישנות עבירות בעתיד.

לצד זאת צוין, כי התנהלותו של המערער על הכביש אופיינה במרכיבים אימפולסיביים וניכר שהוא לא היה מודע די הצורך להשלכות האפשרויות ולסיכונים שטומנת בחובה התנהלות על הכביש, והדבר משתקף גם מגיליון המרשם התעבורתי.

כמו-כן צוין, שניכר כי המערער נושא מחירים אישיים, תעסוקתיים, ורגשיים כתוצאה מהשלכות ביצוע העבירות והוא חש קרבן לנסיבות התאונה וממוקד במצבו ובמחירים שהוא משלם. את תסקירו מסכם שירות המבחן בציינו, שנוכח העדר נטילת אחריות וחידור פנימי לתוצאות הטרגיות של התאונה אל מול חומרת העבירות ותוצאותיהן, אין באפשרות שירות המבחן להמליץ על חלופות ענישה או שיקום במסגרת שירות המבחן.

ל"ו. מגיליון המרשם התעבורתי עולה, שלמערער (שקיבל את רישיון הנהיגה בשנת 2012, כשלוש שנים טרם אירוע התאונה) שבע הרשעות תעבורה בעקבות תשלום לפי סעיף 229(ח) של חוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982, ומתוכן: סטייה מנתיב הנסיעה תוך הפרעה לתנועה (מיום 8.4.13), ושוב סטייה מנתיב הנסיעה תוך הפרעה לתנועה (מיום 7.10.13), אי-ציות לתמרור עצור (מיום 26.4.14), וחציית שטח הפרדה (מיום 8.1.15).

ל"ז. לקראת הטיעון לעונש הוגש לבית משפט קמא מכתב על ידי מחמוד עבד אלחק, אחיו של המנוח סטיב עבד אלחק ז"ל (שהיה אחד הנוסעים במונית) ובו סיפר על שירותו של המנוח בצבא קבע, על זכייתו בתעודות הצטיינות, וכי לאחר שחרורו עבד בחברת החשמל, וכן סיפר במכתב כיצד השפיע מות האח על המשפחה ועל ההורים בפרט.

בנותיו של המנוח ירון סטרוד ז"ל, עדי וגלי, הגישו מכתב בליווי דיסק און קי אודות קורות חייו של אביו, אישיותו, משמעותו בחייהן, והבור שנפער בחייהן עקב מותו.

ל"ח. בטיעונים לעונש בפני בית משפט קמא ביקש ב"כ המדינה לקבוע מתחם ענישה בין 24-36 חודשי מאסר בפועל, לצד 20-30 שנות פסילה בפועל ועונשים נלווים, וכן עתר לכך שעונש המאסר בפועל יהא ברף הבינוני-גבוה של המתחם בציינו, שבית משפט קמא קבע בהכרעת הדין שרשלנותו של המערער הייתה ברף הגבוה.

ל"ט. הסנגורית שייצגה את המערער בבית משפט קמא הדגישה את חלוף הזמן מאז אירוע התאונה ועד הגשת כתב-האישום (קרוב לשלוש שנים) וטענה, כי יש בכך כדי להקלות את הצורך בענישה מחמירה וכן טענה, שהמערער פסול מנהיגה עד תום ההליכים המשפטיים (מבלי שעתר להחזרת הרישיון) ויש



בכך כדי לבטא נטילת אחריות.

הסנגורית דחתה את עמדת קצינת המבחן שהמערער לא נטל אחריות לתאונה בצינה, שהמערער חווה את כל הכאב, מה גם שהמערער היה קרוב מאד לבן דודו המנוח.

עוד טענה הסנגורית, בצינה שהמערער לפי עדות אבנר נפתלי, לאחר שסטה המערער למסלול הנסיעה הנגדי, נסע הוא אל מול כיוון התנועה (במסלול הנגדי) כ-70 מ' ומכאן, שנהג המונית יכול היה למנוע את התאונה אילו היה מסיט את רכבו, ואולם נהג המונית מסר בהודעתו, שהוא לא ראה רכב מולו, הגם שהמערער נסע מולו כ-70 מ', ויש בכך, לטענת הסנגורית, כדי להפחית את רף האחריות של המערער.

עוד נטען, שמאז התאונה חלפו כ-5.5 שנים מנסה המערער למצוא עבודה, אך אינו יכול, והוא עובד תקופות קצרות בלבד עקב נכותו. נטען, שהמערער אינו מסוגל לעבודות משרדיות אלא רק לעבודות פיסיות ועקב נכותו אינו יכול לעבוד.

הסנגורית הפנתה לפסקי דין בהם הענישה נעה בין 8-12 חודשי מאסר, ונוכח רשלנותו התורמת של נהג המונית סברה הסנגורית, שיש להסתפק בעונש מאסר לריצוי בעבודות שירות, וכן טענה, שאין להוסיף פסילה מעבר לתקופת 5.5 השנים שבהן מצוי המערער בפסילה עד תום ההליכים.

בנוסף טענה הסנגורית, שאין לחייב את המערער בתשלום פיצוי למשפחות המנוחים שהרי הן זכאיות לפיצוי מחברת הביטוח, ולא ראוי להכביד על המערער על ידי חיובו בתשלום פיצוי שהרי, כאמור, אין באפשרותו לעבוד עקב נכותו, כך נטען. עוד ביקשה הסנגורית להביא בחשבון את חלוף הזמן שמאז אירוע התאונה.

מ. בגזר הדין הפנה בית משפט קמא לפסקי דין שונים בהם נגזרו עונשי מאסר בפועל על נאשמים לאחר שהורשעו בגין אחריותם לאירוע תאונת דרכים בה קופחו חיי אדם, וכן נתן בית משפט קמא דעתו לכך שהתאונה התרחשה בכביש בינעירוני, בצהרי יום כשהתנועה בכביש ערה. בית משפט קמא הוסיף, שהמערער נהג במהירות, תוך עקיפת מספר כלי רכב, בתנאי דרך הכוללים: עליה, עקומה בכביש ולאחריה ירידה. בנוסף עמד בית משפט קמא על-כך שבהכרעת הדין נקבע שרמת רשלנותו של המערער הייתה גבוהה, שלא לאמר בוטה.

בית משפט קמא גם נתן דעתו למספר האנשים שמוותם נגרם מחמת התאונה והשפעת מותם על בני משפחותיהם, זאת בנוסף לחבלות משמעותיות שנגרמו לנהג המונית שנאלץ לעבור ניתוח ואושפז 15 יום, וכן לנוסע במונית שאף הוא עבר ניתוח והיה מאושפז 9 ימים, ולרבות חבלות שנגרמו למערער שאושפז 3 ימים.

לגבי טענת המערער בדבר רשלנות תורמת מצד נהג המונית ציין בית משפט קמא, כי נסיבות הקשורות בביצוע העבירה תיקבענה על בסיס ראיות שיש להביאן בשלב בירור האשמה. בענייננו, הועלתה הטענה בדבר אשם תורם של נהג המונית לראשונה בטיעוני המערער לעונש ולכן, אין ליתן משקל לטענת האשם התורם.



לפיכך, נוכח תוצאותיה הטרגיות של התאונה, מספר המשפחות ששכלו את יקיריהן, החבלות שנגרמו לשאר המעורבים, רמת רשלנותו של המערער ומדיניות הענישה הנוהגת, קבע בית משפט קמא, כי מתחם הענישה ההולם בנסיבות העניין נע בין 15 חודשי מאסר בפועל ל-36 חודשי מאסר בפועל, ופסילה בפועל של רישיון הנהיגה בין 8-20 שנה, ולצד ענישה נלווית.

לזכות המערער זקף בית משפט קמא את חלוף הזמן מאז אירוע התאונה (כ-6 שנים) כשבמהלך שנים אלה לא ביצע המערער עבירות תעבורה, וכן הובאו בחשבון הפגיעות הפיזיות שנגרמו לו מחמת התאונה ובעטיין אושפז שלושה ימים.

באשר לטענת הסנגורית לעניין מצבו הנפשי של המערער עקב התאונה ציין בית משפט קמא, שטענה זו לא נתמכה במסמכים. יתר על כן, בתסקיר שירות המבחן נכתב שבבדיקה פסיכיאטרית שבוצעה למערער לא נמצאה עדות להתנהגות המנעותית משמעותית. גם הטענה שנפגע כושר עבודתו של המערער, לא גובתה במסמכים.

לחובת המערער ציין בית משפט קמא את עברו התעבורתי: 7 הרשעות קודמות, כפי שכבר הזכרנו לעיל. בנוסף עמד בית משפט קמא על-כך שהמערער לא נטל אחריות על מעשיו ולא ביטא חרטה כנה.

בית משפט קמא דחה את טענת סנגוריתו דאז של המערער שנטילת אחריותו באה לידי ביטוי בכך שלא ביקש לבטל, במהלך השנים שמאז התאונה, את פסילתו המנהלית.

לעניין זה העיר בית משפט קמא, כי בן-דודו של המערער, שישב לצדו ברכב במועד התאונה, מצא את מותו בתאונה שהמערער היה אחראי לה, ובשים לב לאמור בתסקיר שירות המבחן סבר בית משפט קמא, כי בגין עובדה זו נמנע המערער מלשוב ולנהוג, ואין המדובר בחרטה כנה או נטילת אחריות למעשיו.

בית משפט קמא קבע, שאין הצדקה במקרה זה לחרוג ממדיניות הענישה הנוהגת וראוי לגזור את עונשו של המערער באמצע מתחם הענישה ההולם, ולפיכך נגזרו על המערער 22 חודשי מאסר בפועל, ולרבות העונשים הנלווים שפירטנו לעיל.

ביצוע עונש המאסר בפועל מעוכב לעת הזו.

מ"א. בהודעת הערעור המונחת לפנינו מלין סנגורו הנוכחי של המערער כנגד חומרת העונש.

הסנגור מציין את השיהוי בהגשת כתב-האישום (שנתיים ושמונה חודשים), את נסיבותיו האישיות המיוחדות של המערער, והעדר עבר פלילי, ולפיכך נטען, שהמערער ראוי היה להקלה בעונשו, ואילו בית משפט קמא הטיל עליו עונש החורג במידה ניכרת ממדיניות הענישה ומרף הענישה המקובל.



לטעמו של המערער, המתחם שקבע בית משפט קמא בהתחשב במכלול הנסיבות אינו סביר. נטען, שמתחם הענישה הראוי נע בין שלושה חודשי מאסר בעבודות שירות עד 12 חודשי מאסר. עוד נטען, שבנסיבות המקרה ראוי היה להסתפק במאסר מותנה, ולחלופין, מאסר שניתן לרצותו בעבודות שירות. לטעמו של הסנגור, בנסיבות הקונקרטיות ראוי היה המערער להתחשבות והקלה בעונשו ויש לתת מענה לאפשרות שיקומו של המערער. מיצוי הדין ושליחת המערער למאסר מאחורי סורג ובריח יביא, כך נטען בערעור, לחשיפת המערער לאוכלוסייה עבריינית, בעוד שעד להסתבכותו בתיק זה ניהל המערער אורח חיים נורמטיבי ללא עבר פלילי וראוי בנסיבות העניין להטיל על המערער עונש מאוזן, דהיינו, מאסר לריצוי בעבודות שירות וענישה נלווית.

הסנגור הפנה לגזרי דין בהם הוטלו עונשי מאסר שנעו בין חודשיים לריצוי בעבודות שירות ועד 7 חודשי מאסר בפועל.

לעניין הנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה טען הסנגור, שהענישה שהוטלה על המערער פוגעת באופן משמעותי בחירותו וכן פוגעת במשפחתו הנורמטיבית. מדובר במערער נעדר עבר פלילי ואין אינטרס שאדם כזה ירצה עונש מאסר מאחורי סורג ובריח ויחשף לאוכלוסייה עבריינית. הודגש בערעור, שהמערער איננו אדם מסוכן, מדובר באירוע אפיזודי, בחייו ומאז אותו אירוע לא ביצע כל עבירה.

הסנגור הוסיף, שאמנם המערער כפר בעובדות כתב-האישום וניהל את המשפט עד תום, אך הוא לא בזבז את זמנו של בית-המשפט, ויותר על חקירת רוב עדי התביעה והתמקד בשאלות העובדתיות הקונקרטיות.

עוד הצביע הסנגור על חלופי הזמן מאז ביצוע העבירה, דהיינו, מעל שש שנים, וכתב האישום הוגש שנתיים ושמונה חודשים לאחר מועד ביצוע העבירה. הסנגור הדגיש, ששיהוי בהגשת כתב-האישום מהווה שיקול רציוני לקולא בענישה, ובמקרים שהיה שיהוי ניכר מצד רשויות התביעה נטו בתי המשפט לעבר הרף הנמוך של במתחם הענישה ההולם. הסנגור הפנה לפסיקה לתמיכה בטענותיו.

מ"ב. בדיון שהתקיים בפנינו ביום 9.9.21 טען הסנגור, כי בהתאם לפסיקה שאליה הפנה נגזרו במקרים דומים, ואף חמורים יותר, עונשי מאסר קצרים מאלה שגזר בית משפט קמא ובכלל זה מאסר לריצוי בעבודות שירות. עוד נטען, כי המערער עבר חוויה קשה מאד, שהותירה בו פצע מדמם, הוא נזקק לטיפולים ומטופל אף כיום. כמו-כן הדגיש הסנגור, שמדובר במערער נורמטיבי, ללא עבר פלילי, האירוע הקשה שינה את חייו, הוא עבר כברת דרך ארוכה מאז ומנסה לחזור למסלול חיים נורמטיבי.

הסנגור ציין, שהמערער לא ביקש לעכב את תשלום הפיצוי למשפחות המנוחים והוא עומד בביצוע התשלומים. שליחתו של המערער למאסר מאחורי סורג ובריח עלולה להסב לו נזק כבד ולכן יש לטענת הסנגור, לקצר את תקופת המאסר ולהמירה בעבודות שירות.

מ"ג. ב"כ המדינה טען לעומת זאת, שהעונש שהוטל על המערער מקל עמו מאד. מציין ב"כ המדינה, כי הסנגור התייחס לאסונו של המערער, ואולם, האסון של משפחות המנוחים גדול בהרבה, וכן הוסיף, כי בנותיו של המנוח ירון סטרוד ז"ל ואחיו של סטיב עבד אלחק ז"ל ליוו את התיק לכל אורך השלבים.



מ"ד. לאחר שנתנו דעתנו לתסקיר שירות המבחן, למרשם התעבורתי של המערער, למכתב של בנות המנוח ירון סטרוד ז"ל (2/ע) למכתב אחיו של המנוח סטיב עבד אלחק ז"ל (1/ע), לטיעונים לעונש בפני בית משפט קמא, לגזר הדין של בית משפט קמא, לנימוקי הערעור, לטיעוניהם של ב"כ הצדדים בפנינו ביום 9.9.21, ולאחר עיון בפסיקה הרלוונטית, מסקנתנו היא שאין הצדקה להתערב בגזר הדין של בית משפט קמא שהציב לנגד עיניו את שיקולי הענישה הראויים והרלוונטיים ואיזן כהלכה בין רשלנותו הגבוהה של המערער, והאסון שפקד את שלוש המשפחות שיקריהן קיפדו את חייהם בתאונה הקשה, ולבין נסיבותיו של המערער שהוא צעיר לימים, נטול עבר פלילי, וחלוף הזמן שמאז אירוע התאונה.

מ"ה. באשר לשיקולי הענישה בעבירות של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות אנו מפנים ל-ע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.09), פסקה 6 (להלן: "עניין אלמוג"):

6. נדמה שקיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות. האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה. השני, בדרך-כלל הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם ע"י אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות."

ובהמשך בפסקה 7:

7. אין זה נכון מבחינת תורת הענישה לדון בעניינו של נאשם במנותק ממאורעות הזמן והתקופה. נהיגה אלימה בכבישים הפכה לרעה החולה של תקופתנו. שבוע ימים בו נהרגים בכבישים "רק" 7 אנשים נחשב לשבוע "מוצלח" מבחינת הסטטיסטיקה השנתית. בתי-המשפט מצווים להחמיר עם עברייני תנועה. יש להירתם למניעת התופעה ולהגן על בטחון הציבור ושלומם, בין היתר באמצעות הרחקת נהגים מסוכנים פורעי חוק מהכביש לתקופה ראויה. כפי שפסק בית-משפט זה:

"כל עוד בעינה המדיניות הקיימת באשר לעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים (ותאונות אחרות), דינם של המורשעים בעבירות אלה- מן הסתם- הם אנשים מן הישוב, מה שקרוי נורמטיביים, אלא שנמצא לבתי משפט לנסות להרתיע את הנהגים בכביש מעבירות על-ידי המודעות כי אם יתרשלו ויפגעו בזולת, דינם מאסר. נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפודם של חיי אדם, השבר הנורא שאין לו מרפא ואיחוי הפוקד את משפחות הקורבנות, ותחושת האין אונים החברתית אל מול המס שגובות תאונות הדרכים מחברה שאינה חסרה קורבנות בטרור ובקרב, מבקשים גם בתי המשפט לתרום תרומה צנועה בדמות גזרי הדין המחמירים" (ראו רע"פ 548/05 לוינ' נ' מדינת ישראל ([פורסם בנבו], 9.1.06), מפי כב' השופט א' רובינשטיין ; ראו גם ע"פ 783/07 עתאבה נ' עמוד 31



מדינת ישראל, [פורסם בנבו], 23.9.07).

הצורך להחמיר בעונש בגין עבירת גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות כמובן איננו פוטר את בית-המשפט מלבחון את המקרה הקונקרטי בצורה מידתית. נהפוך הוא. בדיקה כזו תביא להקלה מסוימת בענישה בתיק אחד ולהחמרה מסוימת בתיק אחר".

מ"ו. לצערנו, האמור בפסקה 7 בעניין אלמוג הנ"ל נכון גם כיום, ואכן: "נהיגה אלימה בכבישים הפכה לרעה החולה של תקופתנו", וכך גם התאונה הטרגית שהמערער אחראי לה, ולפיכך: "בתי המשפט מצווים להחמיר עם עברייני תנועה".

עוד מפנים אנו ל-ע"פ 570/07 חיים בן הרוש נ' מדינת ישראל (7.5.07), שם הורשע המערער בעבירת הריגה לאחר שבתאונה בה נמצא אחראי קופדו חיי אם ובתה ונפצעו בני משפחה אחרים.

כב' השופט (בדימוס) א' רובינשטיין ציין שם, פסקה י'(2), עמ' 8:

".... כבר ציין הנשיא שמגר ברע"פ 4484/92 סיריה רפאל נ' מדינת ישראל, פ"ד מו(5) 76, 83 כי "הענישה של מעשי עבריינות מהותיים הקשורים לנהיגה בדרכים, היא חלק מרכזי ואף דומיננטי בכל מאמץ לצמצום עבריינות תנועה". נזדמן לי לומר בפסק דין בתיק שעניינו גרימת מוות ברשלנות, כי "נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפודם של חיי אדם, השבר הנורא שאין לו מרפא ואיחוי הפוקד את משפחות הקרבנות, ותחושת אין האונים החברתית אל מול המסגרות תאונת הדרכים מחברה שאינה חסרה קרבנות בטרור ובקרב, מבקשים גם בתי המשפט לתרום תרומה צנועה בדמות גזרי דין מחמירים" (רע"פ 548/05 לוין נ' מדינת ישראל (טרם פורסם)). רוצה לומר, גם למי שמקנן ספק בליבו אם ההרתעה בענישה מחמירה מועילה, אף שאין בידינו נתונים (שראויה היה כי יינתנו בידינו, לרבות מחקרים) - אין חולק כי יש משמעות לגמול האינדיבידואלי, ולא מילתא זוטרתא היא".

מ"ז. ברי שלצד הצורך להחמיר בענישה עם עברייני תנועה, ובפרט במקרים של גרימת תאונה קטלנית ברשלנות, יש להביא בחשבון את הנסיבות הקונקרטיות של כל מקרה לגופו, ובהתאם לעקרון הענישה האינדיבידואלית.

בעניינו קבע בית משפט קמא בהכרעת הדין, פסקה 43:

"בנסיבות שבהן הנאשם נהג במהירות, תוך עקיפת מספר כלי רכב, בתנאי דרך שכוללים עליה, עקומה בכביש ולאחריה ירידה, יש כדי ללמד שהנאשם נטל סיכון בלתי סביר להתרחשות התאונה ותוצאותיה, והתנהגותו זו מהווה רשלנות ברמה גבוהה, שלא לומר רשלנות בוטה" (ההדגשה שלנו).



נוכח האמור, ובשים לב לתוצאות הקשות של התאונה הטרגית שהביאה לכך ששלושה אנשים קיפדו את חייהם, והותירו אחריהם משפחות כואבות ודואבות, כשבנוסף לכך נהג המונית ונוסע נוסף במונית נחבלו, אושפזו ונזקקו לניתוח, והמערער עצמו נחבל ואושפז לשלושה ימים, איננו סבורים שקיימת הצדקה כלשהי להתערבות ערכאת הערעור בעונש המאסר בפועל שהטיל בית משפט קמא על המערער, ולרבות העונשים הנלווים, ובכלל זה תשלום פיצוי למשפחות המנוחים לפי סעיף 77 של חוק העונשין.

מ"ח. באשר לטענת המערער לעניין רשלנות תורמת של נהג המונית:

הודעת נהג המונית (ת/84) הוגשה מבלי שהוא התבקש להיחקר בחקירה נגדית.

בהודעתו מסר נהג המונית: **"והוא סטה לכיוון נסיעה שלי ועף לכיוון שלי ואני לא הספקתי להגיב או לנסות לברוח לשום כיוון ואז קרתה ההתנגשות"**.

כאמור לעיל, נהג המונית כלל לא נחקר בנוגע להודעתו.

נוסיף, כי מן העובדות כפי שנקבעו בהכרעת הדין של בית משפט קמא ברי שהאשם כולו רובץ לפתחו של המערער, לא ניתן לייחס לנהג המונית תרומה כלשהי לאירוע התאונה, ואנו דוחים את טענת המערער בדבר רשלנות תורמת מצד נהג המונית.

מ"ט. בית משפט קמא זקף לזכות המערער את העובדה שבמהלך שש השנים שחלפו מאז התאונה הוא לא ביצע עבירות תעבורה, ואולם, ספק בעינינו, האם יש לזקוף זאת לזכות המערער שהרי המערער מצוי בפסילה מנהלית מאז תאריך 28.7.15, ובהמשך, ברציפות, בפסילה עד תום ההליכים.

בית משפט קמא ציין, כי לחובת המערער יש לשקול את עברו התעבורתי, דהיינו, שבמשך תשע שנות נהיגה צבר המערער שבע הרשעות קודמות, ואולם, בשים לב לכך שרישיון הנהיגה של המערער נפסל מנהלית יומיים לאחר התאונה, ולאחר מכן ברציפות בפסילה עד תום ההליכים, המסקנה היא שאת שבע הרשעות התעבורה שלחובתו הספיק המערער לצבור **בשלוש** שנות נהיגה (2012 - 2015).

עוד ראוי ליתן את הדעת לכך שהמערער לא נטל אחריות לנהיגתו, ולא ביטא חרטה כנה, כפי שקבע בית משפט קמא.

נ. סנגורו של המערער חזר והדגיש, שכתב האישום הוגש כנגד המערער כשלוש שנים לאחר התאונה (למעשה, שנתיים ושמונה חודשים), וכי אנו מצויים כיום שש שנים לאחר התאונה, והפנה לפסיקה ממנה ביקש ללמוד ששיהוי בהגשת כתב-האישום, וחלוף הזמן מאז ביצוע העבירה, יש בהם כדי להביא להקלה בענישה.



בית משפט קמא אכן ציין בגזר הדין, פסקה 18, שלזכות המערער יש לשקול את חלוף הזמן מאז התאונה (כ-6 שנים) ומכאן, ששיקול זה אכן הובא בחשבון.

עוד יש להביא בחשבון לקולא את גילו הצעיר של המערער, העובדה שעד לתאונה לא הסתבך בפלילים, וכן את העובדה שהוא עצמו נחבל בתאונה ואושפז.

כל הנתונים האלה הביאו לכך שבמסגרת מתחם הענישה הנע בין 15 חודשי מאסר עד 36 חודשי מאסר (ולא מצאנו בנסיבות העניין שבתיק זה כל סיבה להתערב בו) העמיד בית משפט קמא את עונש המאסר בפועל שעל המערער לשאת בו על 22 חודשים.

אין המדובר בענישה קלה, בפרט נוכח העובדה שעד לתאונה הטרגית לא הייתה למערער מעורבות בפלילים, ולרבות גילו הצעיר ופרק הזמן שחלף מאז אירוע התאונה, אך נוכח רשלנותו הגבוהה של המערער (שלא לומר רשלנות בוטה, כפי שציין בית משפט קמא בהכרעת הדין) שהביאה לאובדן חייהם של שלושה אנשים, ושאר הנתונים שפורטו לעיל, לא ראינו הצדקה להתערב בעונש המאסר בפועל התואם את נסיבות המקרה החמור, ואף לא להתערב בענישה הנלווית, ובכלל זה גם הפיצוי לפי סעיף 77 של חוק העונשין, כחלק מרכיבי הענישה הראויה.

נ"א. בטרם סיום מפנים אנו ל-ע"פ 8382/03 להלן: **איאד חילף נ' מדינת ישראל**, פ"ד נ"ח(2) 139 (להלן: "**עניין חילף**").

באותו מקרה הרשיע בית המשפט המחוזי את הנאשם בעבירות הריגה, נהיגה במהירות מופרזת, נהיגה במהירות בלתי סבירה, אי-האטה וסטייה מנתיב הנסיעה. כתוצאה מכך נהרגו שלושה נוסעים והנאשם עצמו נפצע קשה.

בית-המשפט המחוזי דן את הנאשם ל-36 חודשי מאסר בפועל, ולעונשים נלווים. בערעור לבית המשפט העליון **הומרה עבירת ההריגה לעבירה של גרימת מוות ברשלנות** וכפועל יוצא משינוי העבירה בגינה הורשע המערער הומתק עונשו והועמד על **24 חודשי מאסר בפועל**, והענישה הנלווית (ובכלל זה 20 שנות פסילת רישיון) נותרה בעינה.

יצוין, שבאותו מקרה היה הנאשם כבן 18 במועד התאונה (דהיינו, צעיר מן המערער), אדם נורמטיבי ללא עבר פלילי, ונקבע כי חווה סבל פיזי ונפשי רב עקב התאונה, ובניגוד לעניינו של המערער, הרי בעניין **חילף** אף הייתה המלצה של שירות המבחן להעמידו במבחן לצורך טיפול, בעוד שלגבי המערער נמנע שירות המבחן מממן המלצה.

וכך נכתב בעניין **חילף**, בפסקה 10:



".... מעבר להיבט השוני האמור נראה לנו כי שיקוליו לעונש של בית-משפט קמא נשקלו ואוזנו כראוי. מצד החומרה מדובר בנהיגה רשלנית חמורה אשר הביאה למותם של שלושה קורבנות. אין צריך לומר כי התוצאה המחרידה של מותם של שלושה בני-אדם הינה נסיבה מיוחדת לחומרה. הצורך בהרתעת היחיד והרבים מפני נהיגה רשלנית הגורמת לתוצאות קטלניות אינו צריך הדגשה. תכלית זו מחייבת החמרה בענישה. מנגד, נשקלו נסיבותיו האישיות של המערער - גילו הצעיר בעת התאונה (בן 18), היותו אדם נורמטיבי ללא עבר פלילי והסבל הפיזי והנפשי הרב שהוא עצמו חווה בעקבות התאונה. שירות המבחן הצביע על פגיעותו הנפשית של המערער ביחס לאפשרות ריצוי מאסר ממושך והמליץ להעמידו במבחן לצורך טיפול. גם היבט זה נשקל, וניתן לו ביטוי בשיקולי הענישה".

נ"ב. נוכח כל המפורט לעיל, איננו סבורים שנפל בגזר-דינו של בית משפט קמא פגם שיש בו כדי להצדיק את התערבות ערכאת הערעור, ואנו דוחים גם את הערעור על גזר הדין.

התוצאה מכל האמור לעיל היא שאנו דוחים את הערעור על שני חלקיו.

המערער יתייצב למאסרו בבית המעצר קישון ביום ראשון **14.11.2021** עד השעה 10:00 בבוקר או על-פי החלטת שב"ס, כשברשותו תעודת זהות או דרכון.

על המערער לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיין מוקדם עם ענף אבחון ומיין של שב"ס, טלפונים: 08-9787377, 08-9787336, וכן להתעדכן באתר האינטרנט של שב"ס ברשימת הצידוד הראשוני שניתן להביא בעת ההתייצבות.

על מזכירות בית-המשפט להנפיק פקודת מאסר מתאימה ולהמציא את פסק הדין ואת פקודת המאסר לשב"ס.

ניתן היום, ח' חשוון תשפ"ב, 14 אוקטובר 2021, במעמד הנוכחים.

מ' דאוד, שופט

א' בולוס, שופט

י' גריל, שופט עמית
[אב"ד]