



עפ"ת 6894/08/20 - אביב דוקטורוביץ נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

17 ינואר 2021

עפ"ת 6894-08-20

לפני: כבוד השופט, סגן הנשיאה יעקב שפסר, אב"ד

כבוד השופט העמית אברהם יעקב

כבוד השופט שמואל בורנשטיין

אביב דוקטורוביץ

המערער:

ע"י ב"כ עו"ד דימיטרי קריביצקי ועו"ד גרוס אלרן

נגד

מדינת ישראל

המשיבה:

ע"י ב"כ עו"ד שגיא שגב

פסק דין

פתח דבר

1. לפנינו ערעור על הכרעת הדין וגזר הדין של בית המשפט לתעבורה בפתח תקווה בתיק גמ"ר 10847-03-17 שבו הורשע המערער, לאחר שמיעת ראיות, בעבירה של גרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: "**פקודת התעבורה**"), והוטלו עליו העונשים הבאים: 12 חודשי מאסר, 10 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים לבל יעבור עבירה של נהיגה בזמן פסילה ו/או גרימת מוות ברשלנות; פסילה בפועל מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה למשך 10 שנים; קנס בסך ₪ 5,000; תשלום פיצוי למשפחת המנוח בסך ₪ 5,000.
2. על פי עובדות כתב האישום, המערער נהג ברכב פרטי ביום 13.1.2017 בשעת אחר הצהריים, בעת שהיה נהג חדש, ברחוב ויצמן ברחובות מכיוון דרום לכיוון צפון (להלן: "**הכביש**"), בו המהירות המרבית המותרת 50 קמ"ש, לכיוון הצומת עם רחוב המדע, שהינו מרומזר וכולל מעברי חציה (להלן: "**הצומת**"). בהגיעו אל הצומת, תוך כדי נהיגה פרועה במהירות של כ-105.6 קמ"ש לפחות, החל המערער בחציית הצומת כשהמופע ברמזור בכיוון נסיעתו ירוק. המערער עקף מימין רכב סוזוקי, שנסע בנתיב האמצעי ורכב יונדאי, שנסע בנתיב השמאלי. אותה עת, חצה את הכביש הולך רגל (להלן: "**המנוח**") מכיוון מערב למזרח, שלא במעבר חציה ובמרחק של כ-41.7 מטרים מהצומת. המערער פגע בעוצמה עם דופן ימין קדמית של רכבו במנוח, אשר הספיק לחצות כ-6.20 מטרים מהכביש (להלן: "**התאונה**"). כתוצאה מהתאונה הוטח המנוח על הכביש. מיד לאחר התאונה, המשיך המערער בסטייה שמאלה, בלם, איבד את השליטה על הרכב וסטה ימינה, עד שהרכב פגע במדרכה ובעמוד תאורה וכתוצאה מכך התהפך על צדו הימני. בעקבות התאונה, הובהל המנוח לבית החולים ולמחרת נפטר מפצעיו.

3. טענתו העיקרית של המערער בהתייחס להכרעת הדין נוגעת לקביעתו של בית משפט קמא בדבר

עמוד 1



אחריותו לגרימת מותו של הולך הרגל ברשלנות. לטענת המערער לא הוכח מעבר לכל ספק מהי המהירות המותרת במקום וקביעת בית המשפט קמא בעניין זה שגויה, ובנוסף שגה בית המשפט קמא בקביעת האיחור בתגובתו ובניתוח נתון זה, וכפועל יוצא שגה בקביעתו לפיה בידי המערער היתה אפשרות למנוע את התאונה. לטענתו, המדובר לכל היותר באיחור זעיר בתגובה שאין לראותו ככזה המצדיק הרשעה בפלילים ובהתחשב באופן בו חצה המנוח את הכביש, כמו גם בשדה הראייה וזמן התגובה, הרי שלא ניתן לקבוע מעבר לכל ספק כי התנהגותו היא שהביאה להתרחשות התאונה וכי אדם מן היישוב היה יכול למנוע את התאונה. אשר לגזר הדין, טוען המערער כי בית המשפט קמא החמיר עמו יתר על המידה והוא מבקש להשית עליו מאסר שאפשר יהיה לרצותו בעבודות שירות. זאת, לצד הפחתה ברכיב הפסילה בפועל באופן משמעותי.

הכרעת הדין של בית משפט קמא

4. המערער כפר בחלק ניכר מעובדות כתב האישום בהן - היות הדרך דרך עירונית והמהירות המותרת במקום, מקדם החיכוך, שדה הראייה לפניו בכיוון נסיעתו, כמו גם בכך שנהג בצורה פרועה ומסוכנת, במהירות של 105.6 קמ"ש ובכך שעקף מימין את כלי הרכב הסוזוקי והיונדאי בנתיבים הסמוכים. המערער אף כפר בכך שהמנוח חצה את הכביש במרחק של 41.7 מ' ממעבר החציה וטען כי הוא חצה בריצה. עוד כפר בכך שפגע עם דופן ימין במנוח שהספיק לחצות 6.2 מ' מהכביש.

5. בכל הנוגע למהירות המותרת בקטע הכביש בו התרחשה התאונה, אימץ בית המשפט קמא את עמדת עד התביעה לפיה המהירות המותרת היא 50 קמ"ש, ואילו רק אחרי מקום התאונה, המהירות המותרת היא 70 קמ"ש.

6. אשר למהירות בה נהג המערער - בית המשפט קמא ביכר שלא ליתן אמון בגרסת המערער לפיה הוא נהג במהירות של 70 קמ"ש והעדיף את קביעותיו של עד התביעה, מומחה מז"פ לצילום פורנזי, שעל סמך עיבוד סרטונים שהגישה התביעה, העריך את מהירות נסיעת המערער כלא פחותה מ-105.6 קמ"ש עובר לתאונה, מהירות יותר מכפולה מזו המותרת.

7. בנוסף התרשם בית המשפט קמא מחומר הראיות כי המערער עבר מנתיב ימני לנתיב אמצעי, תוך שהוא עוקף את רכב הסוזוקי שנסע בנתיב האמצעי, זאת במהירות גבוהה ובמרחק קצר. התנהגות זו, על פי בית המשפט קמא, מצביעה על נהיגה פרועה ומסוכנת עובר לקרות התאונה וביצוע עקיפה מימין כנטען בכתב האישום.

8. אשר לסוגיה הנוגעת לשדה הראייה לפניו בכיוון נסיעת המערער, בית המשפט קמא נתן דעתו לעדויות נהג היונדאי ונהג הסוזוקי לפיהן הם הבחינו בהולך הרגל ולפיכך האטו ועצרו את רכבם, כעולה אף מהסרטון שהוגש על ידי התביעה. מכך הסיק בית המשפט קמא כי ניתן היה להבחין בהולך הרגל מבעוד מועד וכי במהלך נסיעה במהירות המותרת ניתן היה לעצור ולהימנע מפגיעה בו. בית המשפט קמא נתן דעתו אף לניסוי שדה הראייה שערך בוחן המטרה, ולעמדת מומחה ההגנה ולבסוף פסק על סמך מכלול הראיות כי המערער יכול היה להבחין בהולך הרגל ממרחק של 69.8 מ' לפני מקום התאונה.

9. בית המשפט קמא קבע ממצאים אף בנוגע למקום חציית הולך הרגל המנוח את הכביש, מהירות עמוד 2



חצייתו, המרחק שעבר וזמן השהייה שלו בכביש מרגע שירד מאבן השפה ועד לפגיעת רכב המערער בו. בית המשפט קמא קבע כי מרגע שהמערער יכול היה להבחין בהולך הרגל ועד התאונה, דהיינו הזמן בו המנוח היה בשדה ראיתו של המערער, חלפו 2.05 ש' והדגיש כי אף על סמך נתון זה היה בידי המערער להבחין בהולך הרגל מבעוד מועד, להגיב כנדרש ולמנוע התאונה.

10. אשר לשאלה האם היה איחור בתגובה של המערער - בית המשפט קמא נתן דעתו לעדות בוחן המשטרה לפיה זמן התגובה של המערער מורכב מ-1.2 שניות בגין גורם הפתעה, 0.3 שניות זמן תגובת מערכת הרכב, 0.1 שניות "תוספת לילה", הגם שבפועל התאונה התרחשה בשעת בין הערביים, ובנוסף לפני משורת הדין ניתנה למערער תוספת של 0.1 שניות. המדובר בסך כולל של 1.7 שניות. הודגש כי מאחר שהמנוח היה בתחום שדה הראיה של המערער משך 2 שניות, הרי שיש אף בכך כדי לחזק את המסקנה כי התאונה היתה ניתנת למניעה.

11. בית המשפט קמא סיכם כי אירוע התאונה נגרם כתוצאה ממספר מעשים או מחדלים של המערער, בהם - אי בלימת הרכב במועד על מנת למנוע פגיעה במנוח; עקיפת רכב הסוזוקי מימין תוך נהיגה במהירות מופרזת; אי הבחנה במנוח מבעוד מועד - וקבע כי המערער לא נהג כפי שאדם מן היישוב היה נוהג בנסיבות העניין, שכן לא נקט באמצעי הזהירות שאדם סביר היה נוקט. בית המשפט קמא הדגיש כי לא נותר בליבו ספק שהמערער הפר את חובת הזהירות החלה עליו, כנהג ברכב, כלפי ציבור עוברי הדרך ובפרט חובת הזהירות המוגברת החלה עליו בהגיעו לצומת, למעבר חציה, ולמקום בו הולכי רגל חוצים משני עברי הכביש, כאשר כתוצאה מהתרשלותו נגרמה התאונה, אשר הביאה למותו של המנוח.

12. עוד הדגיש בית המשפט קמא כי גם אם היה מקבל את מסקנות מומחה ההגנה, לפיהן לא היה למערער שדה ראיה מספיק ולא יכול היה להבחין בהולך הרגל בגלל רכבי היונדאי והסוזוקי וכי הולך הרגל ירד לכביש שלא במעבר חציה ובכך התרשל, הרי שלא נשלל הקשר הסיבתי בין התנהגותו של המנוח לבין התוצאה. זאת מן הטעם שהוכח שהמערער נהג במהירות מופרזת, על אף התקרבו לצומת בו מעברי חציה להולכי רגל ועל בסיס הקביעה לפיה המערער היה צריך לנקוט משנה זהירות ולהאט מהירות נסיעתו.

13. כמו כן הוטעם כי נסיבות האירוע מעידות על מצבו הנפשי של המערער וכי מעשהו הרשלני מהווה ביטוי להעדר תשומת הלב הדרושה בנסיבות העניין וחוסר אכפתיות לתוצאות שעלולות לנבוע ממעשהו או מחדלו. בית המשפט הדגיש כי נהג סביר היה מגלה מודעות לסיכון שהתהווה מול עיניו של המערער ולתוצאות העלולות לנבוע מהמשך נהיגתו ללא נקיטת אמצעי זהירות בסיסיים ובפרט האטת הרכב ובלימתו מבעוד מועד במיוחד בעת התקרבו לצומת.

14. בית המשפט קמא נתן דעתו לטענות ההגנה בדבר מחדלי חקירה שפגעו בהגנת המערער והמצדיקים את זיכוי - ביצוע ניסוי שדה ראיה בתנאים השונים מאלה שהיו בעת קרות התאונה, אי ביצוע מדידות בשטח בעת ביצוע ניסוי שדה ראיה ואופן חישוב המרחק שבין נקודה A למקום המצא הרכב, הולך הרגל והרכבים הנוספים, כמו גם לטענה לפיה דו"ח הבוחן אינו חתום על ידי קצין כנדרש על פי דין ולכן אין לקבלו כראיה קבילה.

לגבי טענות הנוגעות לדו"ח הבוחן - בית המשפט קמא פסק כי הוא קיבל את התמונה המלאה מעדותו של



הבוחן בפניו, חקירתו הנגדית ויתר הממצאים בתיק ולפיכך קבע כי אין בהעדר חתימת קצין משטרה כדי לפגוע בקבילות דו"ח הבוחן או ממשקלו הראייתי.

אף אשר ליתר מחדלי החקירה הנטענים הדגיש בית המשפט קמא כי ממצאיו נקבעו במידה רבה על סמך העדים שהעידו בפניו, כאשר עדי התביעה נחקרו על המסמכים שהוגשו כראיות בחקירה נגדית ועדותם לא הופרכה, וגם אם נפלו פגמים מסוימים בחקירת התאונה, הרי שאין הם יורדים לשורשו של עניין ואין בהם כדי להשפיע על המסקנה שהוכחה מעבר לספק סביר לפיה נהיגתו הרשלנית והפרועה של המערער היא שגרמה למותו של הולך הרגל.

גזר הדין של בית המשפט קמא

15. מתסקיר שירות המבחן שהוגש בעניינו של המערער עולה כי הוא בן 23, רווק, העובד לפרנסתו במשרד תיווך. המערער נעדר הרשעות קודמות בפלילים ואירוע התאונה חריג בחייו. מאז התאונה חלה התדרדרות במצבו הנפשי והוא מתקשה לגייס משאבים רגשיים להתמודד עם תוצאותיה, כמו גם עם החרדה, חוסר האונים והלחץ מההליך המשפטי והוא סובל מפוסט טראומה. נקבע כי הסיכון להישנות התנהגות פוגענית מצד המערער הוא נמוך וכי בכפוף לקבלת טיפול מתאים וענישה קונקרטית כדרך לכפר על התנהגותו, סיכויי שיקומו טובים. נוכח גילו הצעיר ורשלנותו הנקודתית סבר שירות המבחן שיש להימנע מהטלת עונש של מאסר מאחורי סורג ובריח, אשר עלול להשפיע באופן רגרסיבי על המערער ועל התמודדותו עם קשייו ולפיכך הומלץ על מאסר בדרך של עבודות שירות לצד צו מבחן לשנה במסגרת שירות המבחן ימשיך ללוותו בשיחות פרטניות.

16. המערער מחזיק ברישיון נהיגה משנת 2015 ולחובתו הרשעה אחת בגין נהיגה במהירות העולה על המותר משנת 2016 מסוג ברירת משפט ברף הגבוה.

17. הערך החברתי שנפגע בביצוע העבירה על ידי המערער הוא ערך קדושת החיים, ומדובר בפגיעה במידה המרבית האפשרית.

18. בנסיבות העניין, רף רשלנותו של המערער הוא גבוה, שכן נהיגתו היתה פרועה ומסוכנות.

19. בהתייחס למתחם העונש ההולם - בית המשפט קמא סקר בהרחבה את הפסיקה הנוהגת במקרים דומים, בנסיבות של רף רשלנות גבוה ומצא כי על פי רוב הושתו עונשי מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח. בית המשפט נתן דעתו לפסיקה מקלה שהוצגה על ידי ההגנה, במסגרתה הושתו עונשי מאסר בעבודות שירות, אך הדגיש כי באותם מקרים מדובר היה בנסיבות ייחודיות, כך שאין בהם כדי ללמד גזירה שווה ביחס למערער.

20. אשר לרכיב הפסילה בפועל של הרישיון - בית המשפט קמא עמד על כך שהמתחם נע בין 5 שנות פסילה בפועל ועד פסילה לצמיתות, כאשר ההחלטה תלויה בנסיבות ספציפיות ובהקשר זה ישקלו לא רק רף הרשלנות ותוצאות התאונה אלא גם עברו התעבורתי או הפלילי (אם קיים) של הנהג המורשע, ותק נהיגתו, שאלת נטילת האחריות מצד המורשע ונסיבות אישיות חריגות שלו (אם קיימות כאלו).

במקרה דנן, בשים לב לנסיבות התאונה ודרגת רשלנותו של המערער, פסק בית המשפט קמא כי יש להטיל



עליו פסילה לתקופה משמעותית אך כזו שתותיר לו אופק שיקומי.

21. בגזירת עונשו של המערער בגדרי מתחם העונש ההולם נתן בית המשפט קמא את דעתו לנסיבות הבאות - היות המערער צעיר ללא עבר פלילי ואף התחשב בכך שהתאונה ותוצאתה הטראגית השפיעו רבות על מצבו הנפשי. עם זאת, הדגיש בית המשפט קמא כי בפסיקה נקבע שבעבירות מסוג זה המשקל שיוענק לנורמטיביות של הנאשם במכלול הענישה לא יכריע את הכף וכך גם לעניין מצבו הנפשי בעקבות התאונה.

אשר לנטילת האחריות של המערער בטיעונו לעונש - בית המשפט קמא ציין כי המערער הביע חרטה על מעשיו ותיאר את הקשיים שחוזה כתוצאה מהתאונה, אך עם זאת צוין כי יש לזכור שהמערער לא הודה ולא חסך זמן שיפוטי. עוד קבע בית המשפט קמא כי למקרא תסקיר שירות המבחן הוא אינו סבור שנסיבותיו האישיות של המערער חריגות באופן משמעותי מנסיבותיהם של נאשמים דומים, שהיו מעורבים בתאונה קטלנית עקב רשלנות רגעית ומאותו יום מתייסרים על הנזק הבלתי הפיך לו הם גרמו. הודגש כי לא אחת מדובר באנשים נורמטיביים, שומרי חוק, אשר מפגש עם אוכלוסייה עבריינית בבית הסוהר קשה עבורם, אך עם זאת יש להביא בחשבון שכאבה של משפחת המנוח קשה עשרות מונים.

22. בית המשפט קמא הבהיר כי לא מצא לנכון לקבל את המלצתו של שרות המבחן למאסר בדרך של עבודות שירות.

23. אשר לפגיעה של העונש במערער, בית המשפט קמא הטעים כי אין חולק ששליחתו של אדם צעיר, נורמטיבי למאסר בפועל יכולה לשבש את כל מהלך חייו, לחשוף אותו לגורמים שליליים ואף לגרום להשלכות הרסניות. ואולם, עם כל הצער שבדבר, אין להעדיף צערו של זה על צער אובדן חיי אדם ולהסתפק בענישה קלה בלבד.

24. סיכומו של דבר - בית המשפט קמא הכריע כי נסיבותיו האישיות של המערער אינן מקימות עילה לסטייה ממתחם הענישה הראוי ולהקלת עונש המאסר לריצוי בעבודות שירות ופסק כי אין מנוס מהטלת עונש מאסר מאחורי סורג ובריה, ועם זאת מצא בית המשפט קמא לנכון להתחשב בגזירת העונש בנסיבות הספציפיות של המערער וברשלנותו של המנוח שחצה את הכביש שלא בעבר חציה.

תמצית נימוקי הערעור

25. המדינה ביססה את המהירות המותרת במקום על כך שמדובר ב"דרך עירונית" בה המהירות המותרת היא 50 קמ"ש והסוגיה הוכרעה בבית המשפט קמא בהסתמך על קביעות המומחים. אלא שעל מנת שדרך תוגדר כ"דרך עירונית" על שני תנאים להתקיים במצטבר: הימצאות הדרך בשטח רשות מקומית והימצאות של תמרור "כניסה לדרך עירונית" (תקנה 1 לתקנות התעבורה). לטענת המערער, בנסיבות העניין לא הוכח כי במקום התאונה הוצב תמרור "כניסה לדרך עירונית" ומכאן שלא הוכח כי המהירות המותרת במקום היא 50 קמ"ש.

והנה, לאחר הכרעת הדין, התברר כי בעקבות פניית מומחה התביעה לרשויות המקומיות, לאחר עריכת חוות דעתו ובטרם העיד בבית המשפט, פעלו הן להצבת תמרורי כניסה ויציאה מדרך עירונית באזור. בית המשפט קמא דחה את בקשת המערער לאחר הכרעת הדין לתת דעתו להצבת התמרורים החדשים ובכך מנע ממנו



את האפשרות להעלות ספק סביר בנוגע להיות הדרך עירונית במועד התאונה.

לטענת המערער, מפניית המומחה ובקשתו להציב את התמרורים האמורים יש להסיק כי קודם לכן לא היה מדובר בדרך עירונית, שכן הצבת תמרור מותרת רק מקום בו אין תמרור אחר של "כניסה לדרך עירונית" החל על הדרך לפני הצבתו של התמרור. לכל הפחות, סבור המערער, כי הדבר מעיד על כך שמקום התאונה, כביש בין 3-4 נתיבים המופרד על ידי אי תנועה בנוי, מדמה דרך בין-עירונית. לצד זאת נטען כי הדרך עונה להגדרת "דרך שאינה עירונית עם שטח הפרדה בנוי" כאשר על פי תקנה 54(א) לתקנות התעבורה המהירות המותרת בה היא 90 קמ"ש.

יצוין כי בכל הנוגע למהירות המותרת הגיש המערער בקשה להגשת ראיה חדשה בערעור, לה התנגדה המשיבה, כפי שיפורט להלן.

26. אין לקבל את קביעת בית המשפט קמא שהתבסס על עדות שני נהגי כלי הרכב לגבי שדה הראייה של המערער ואפשרות הפגיעה בו.

27. בית המשפט קמא לא נתן משקל לטענות המערער לפיהן ניסוי השדה בוצע תוך הצבת כלי רכב והולך רגל באופן סטטי - "בתנאי מעבדה", ללא נוכחות המערער, ולפני שקיעה, בעוד שהתאונה אירעה לאחר שקיעה. ברי כי למצב הראות יש חשיבות לעניין המרחק ממנו ניתן להבחין בהולך רגל. כמו כן, מסרטון הניסוי עולה כי המצלמה שהוצבה על ראשו של בוחן התנועה שדימה את המערער, כלל לא פעלה בנקודה A אלא בנקודה מאוחרת יותר ולפיכך יש קושי להסתמך על אמירת הבוחן המדמה שניתן היה להבחין בהולך הרגל כבר מנקודה A. עוד ראוי ליתן משקל לכך שמדובר בחציית כביש שלא במעבר חציה ובריצה, ומכאן הטעמים האמורים להפחית משדה הראיה שנקבע בנסיבות העניין.

28. בית המשפט קמא שגה בניתוח הנתונים מהם הסיק שהתאונה היתה נמנעת לו נהג המערער במהירות 50 קמ"ש, אז היה מגיב בזמן ובולם והרכב היה נעצר 12.31 מטרים לפני הולך הרגל.

אף לא אחד מעדי התביעה קבע כמה זמן לפני הפגיעה בדיוק הבחין המערער במנוח לראשונה. מדובר בנתון שב"כ המדינה "הכניס בעצמו" לתוך השלמת החקירה על ידי הצבעה על גבי המסך בזמן צפייה בסרטון, כך שמדובר בהערכה בלבד.

בהינתן מספר תיאוריות חלופיות לעניין האיחור בתגובה, בית המשפט קמא בחר שלא בצדק לאמץ את התיאוריה המחמירה עם המערער. בית המשפט קמא חישב את האיחור בתגובה בתור "הזמן העודף" על זמן הבלימה ובכך שגה. אין ב"זמן העודף", שהוא למעשה "מרווח הביטחון", כדי להצביע על האיחור בתגובה של הנהג. איחור בתגובה משקף את הפער בין הנקודה שבה יכול היה הנהג להבחין בהולך הרגל, לבין הנקודה בה הבחין בו בפועל. בענייננו הולך הרגל שהה בשדה הראיה משך 2.05 שניות והפער בין נתון זה, תוך מתן משקל לזמן תגובה של 1.7 ש' הוא 0.3 שניות - זה האיחור בתגובה. לפי גישה זו, המדובר באיחור מזערי, שיש בו כדי לעורר ספק סביר אם ניתן היה למנוע את התאונה.

29. כמו כן, קיימות מספר גרסאות ביחס לשהות הולך הרגל בשדה הראייה, הזמן בו היה גלוי לעיני המערער ומרחק חצייתו. בניגוד לקביעת בית המשפט קמא כי הולך הרגל שהה 2.05 שניות בשדה הראיה של המערער בהתבסס על הצבעת ב"כ המדינה על גבי המסך כאמור, מומחה ההגנה הגיע



למסקנה לפיה המנוח היה חשוף לעיני המערער משך 1.44 שניות וזאת על בסיס ממצאים ונתונים שהוצגו על ידי עדי המשיבה. בכך יש לכל הפחות כדי לעורר ספק סביר לעניין אחריות המערער לקרות התאונה.

30. בית המשפט קמא אימץ את גרסת בוחן התנועה, לפיה במצב בו היה נוהג המערער במהירות 50 קמ"ש היה נעצר רכבו במרחק של 12.31 מ' לפני מקום הפגיעה ולפיכך קבע כי התאונה היתה נמנעת עד מהירות של 61.7 קמ"ש. הנה, ככל שהפער בין המהירות המותרת לכאורה, לבין המהירות בה התאונה בלתי נמנעת הוא 11.7 קמ"ש, הרי שאין זה סביר כי נהג שנוהג במהירות זו ייחשב כרשלן, וזאת כאשר מדובר בכביש בן 3 נתיבים ובו נתיב האצה נוסף מימין, כאשר בקרבת מקום, בעת התאונה, הותרה מהירות של 70 קמ"ש.

31. יש לייחס למנוח רשלנות תורמת שביטויה באופן בו חצה את הכביש, ובכך יש כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין אופן נהיגתו של המערער לאחריותו לתאונה ותוצאותיה. אין לצפות מנהג סביר כי הולך רגל ימצא במרכזו של כביש סואן בו 3-4 נתיבים, במרחק למעלה מ-40 מטרים ממעבר חציה מהצומת, ויחצה תוך סיכון חייו. בנוסף יודגש כי המנוח הגיע מאזור בו יש שדות, ללא מדרכה.

32. אשר לגזר הדין - לטענת המערער בית המשפט קמא החמיר עמו יתר על המידה מבלי ליתן דעתו לרשלנותו התורמת של המנוח בעת קביעת מתחם העונש ההולם ורף הרשלנות שיש לייחס למערער. לטענת המערער יש ברשלנותו התורמת של המנוח כדי להפחית מרף הרשלנות הגבוה שנקבע לגביו, ובהתחשב אף בנסיבות נוספות כגון אופן איחור התגובה המצומצם - פחות משנייה והעובדה כי לא הוכחה המהירות המותרת כאמור לעיל, הרי שיש להעמיד את רף רשלנותו כנמוך ולכל היותר כבינוני.

עוד טען המערער כי ראוי ליתן משקל ממשי לגילו הצעיר, כאשר על פי הפסיקה כשמדובר "בגירים קטנים" יש לתת את הדעת ביתר שאת לשיקולי השיקום. המערער ציין כי לאחר הכרעת הדין חל שינוי לרעה במצבו הנפשי, שבא לידי ביטוי בהתמכרות לאלכוהול באופן שהצריך פניה לרשות למלחמה בסמים ואלכוהול לצורך טיפול. לדברי המערער, כיום הוא נמצא בהליך של גמילה ושיקום, ועובדה זו ראויה להוות נדבך חשוב ביותר לעניין גזירת עונשו.

תמצית תשובת המשיבה לערעור

33. בכל הנוגע לבקשה להוספת ראייה הנוגעת להוכחת המהירות המותרת באזור התרחשות התאונה - הדגישה המשיבה כי בפני בית המשפט קמא העידו שני עדי תביעה, בהם מהנדס תנועה, כי המהירות המותרת במקום היא 50 קמ"ש שכן זו דרך עירונית, וכי בעניין זה לא נשמעה כל ראייה סותרת מצד מומחה ההגנה, והמערער אף לא הביא כל ראייה אחרת בעניין המהירות המותרת בשלב ההוכחות. עוד הובהר כי אין חידוש בתגובת עריית נס ציונה הנכללת בראיה החדשה לפיה אחרי הצומת מכיוון דרום ישנו תמרור המלמד על מהירות 70 קמ"ש, שכן תמרור זה היה קיים גם בזמן אמת והעדים התייחסו אליו בעדותם. כן נקבע עובדתית כי מיקום התמרור הוא לאחר מיקום התאונה (בכיוון נסיעת המערער) ולפיכך אין כל רלוונטיות בין הצבת תמרור זה לאחריות לתאונה. המשיבה הדגישה כי המערער נסע במהירות פראית שלא פחותה מ-105 קמ"ש, בניגוד לחוק, לא האט בצומת ועקף מימין את כלי הרכב שנסעו בנתיבים בשמאלו במהירות של כ-50 קמ"ש, כך שאין בראיה שמבקש המערער להגיש כדי



לשנות את ממצאי הכרעת הדין.

34. הכרעת הדין של בית משפט קמא מנומקת היטב. בית המשפט קמא שמע את העדים והמומחים והכריע בין העדויות השונות. אין כל עילה להתערב בהכרעותיו העובדתיות של בית המשפט קמא, הן בנוגע למהירות המותרת באזור התאונה, והן באשר לאפשרות למניעת התאונה, כמו גם לאיחור בתגובה.

35. בכל הנוגע לשאלה האם התאונה היתה נמנעת, יודגש כי המערער הגיב למנוח תוך כדי הפגיעה בו, הוא סטה שמאלה ופגע בו. נבחנה השאלה איך נהג סביר במהירות 50 קמ"ש היה מבחין במנוח והאם היה מגיב בזמן, והתשובה של הבוחנים היתה שהוא היה עוצר 12 מטר ממקום האימפקט כך שהתאונה היתה נמנעת.

36. בכל הנוגע לאיחור בתגובה, הסתמכה המדינה על אמירת המערער מתי הוא ראה את הולך הרגל. המערער אמר בכל החקירות שלו וגם בעדותו בבית המשפט, שהוא ראה את המנוח כאשר הוא נכנס לנתיב האמצעי. לכן בהשלמת החקירה, הוצב הרכב בנקודה A שזו הנקודה הראשונה בשחזור, ונבחנה השאלה כמה זמן עבר מנקודה A ועד לרגע שבו המנוח נכנס לנתיב האמצעי. המומחה של מז"פ קבע 1.15 שניות ובפועל הנתון הורד מעט לטובת המערער ל-1.05 שניות - זה האיחור בתגובה.

עוד יודגש כי לו היה המערער רואה את המנוח מוקדם יותר ועדיין פוגע בו אך במהירות נמוכה, כמו כלי הרכב שנסעו לשמאלו והגיעו במהירות אפס, אז כנראה לא היה המנוח נהרג.

37. אשר לעניין העונש - בצדק רב קבע בית המשפט קמא רף רשלנות גבוה, שכן המערער נהג במהירות גבוהה מאוד. בעוד שבמקרים של רשלנות גבוהה נגזרו גם 18 ו-20 חודשי מאסר, בית המשפט קמא התחשב במערער, בין היתר על רקע רשלנותו התורמת של המנוח. העונש שנגזר על המערער הוא מתון ובוודאי שאינו מצדיק את התערבות ערכאת הערעור. בית המשפט קמא נתן דעתו לנסיבותיו האישיות של המערער וגילו הצעיר, ולצד זאת ראוי להביא בחשבון כי למערער הרשעה קודמת בתחום התעבורה בעבירה של מהירות מופרזת שהיא רלוונטית לעניין.

דיון והכרעה

38. כלל הוא כי בית משפט של ערעור לא יטה להתערב בממצאים עובדתיים שנקבעו על ידי הערכאה הדיונית, אלא באותם מקרים חריגים שבהם מצא כי נפלה טעות עניינית המצדיקה את התערבותו (ראו: ע"פ 7595/19 סגים נ' מדינת ישראל (22.11.2020); ע"פ 1398/19 פלוני נ' מדינת ישראל (20.10.2020); ע"פ 3579/14 אטקלטה נ' מדינת ישראל (3.1.2016); ע"פ 5316/13 מסאלחה נ' מדינת ישראל (9.12.2013); ע"פ 9097/05 מדינת ישראל נ' ורשילובסקי ((3.7.2006)).

יתרונה המובנה של הערכאה הדיונית טמון ביכולתה להתרשם באופן בלתי אמצעי מהעדים ומן הראיות שהוצגו לפניה (ראו: ע"פ 2013/19 מנחם נ' מדינת ישראל (13.8.2020); ע"פ 9352/99 יומטוביאן נ' מדינת ישראל (4) 632 (2000)).



39. במקרה שבפנינו קבע בית משפט קמא כי המערער התרשל במובן זה שנהיגתו היתה פרועה ומסוכנת.

קביעותיו של בית המשפט קמא לפיהן המערער נהג במהירות של כ-105 קמ"ש, לא האט מהירותו על אף שהתקרב לצומת, עקף מימין כלי רכב בנתיבים האמצעי והשמאלי - אינן עומדות במחלוקת בגדר ערעור זה.

40. עוד קבע בית המשפט קמא, ובצדק, כי נהג סביר היה מגלה מודעות לסיכון שהתהווה מול עיניו של המערער ולתוצאות העלולות לנבוע מהמשך נהיגתו ללא נקיטת אמצעי זהירות בסיסיים ובפרט האטת הרכב ובלימתו מבעוד מועד במיוחד בעת התקרבו לצומת. אף לדעתנו, המערער לא פעל באופן המצופה מנהג סביר לפעול, אלא נהג בקלות דעת והתרשל בכך שלא האט חרף הגעתו לצומת ועל כן בצדק קבע בית המשפט קמא כי המערער נטל סיכון בלתי סביר להתרחשות תאונה. ברע"פ 6338/99 בוחניק נ' מדינת ישראל (25.10.1999) התייחס בית המשפט העליון לסוגיה של התרשלות בשל נהיגה במהירות בלתי סבירה בנסיבות העניין, באומרו את הדברים הבאים:

"נהיגה במהירות סבירה היא מושכלת יסוד של כל אוחז הגה. המהירות הסבירה אינה ניתנת להגדרה כמותית מראש (להבדיל מהמהירות המרבית המותרת), המהירות הסבירה נגזרת, בין היתר, מתנאי השטח, תנאי הראות, מזג האוויר וכו'. לא דומה המהירות הסבירה ביום גשום למהירות הסבירה ביום בהיר, ולא דומה המהירות הסבירה בדרך עקלקלה למהירות הסבירה בדרך הישר."

וראו גם את האמור בע"פ 8827/01 שטרייזנט נ' מדינת ישראל, נז(5) 506 (2003) (להלן: עניין שטרייזנט):

"הסדר החברתי ושיטת המשפט מניחים כי השכל הישר ידריך נהגים בנהיגתם לצפייה אימתית צפויה סכנה לעוברי דרך, וכך, משיעמדו על קיומה של סכנה ינקטו הנהגים אמצעי זהירות מוגברים במקום שתנאי הדרך מחייבים כי כך יעשו."

41. בית המשפט קמא קבע כי חרף העובדה שניתן היה להבחין במנוח ולהספיק לבלום, המערער לא בלם את רכבו על אף שעמד לרשותו שדה ראייה מספיק. בעניין זה טען המערער כי נפלו פגמים בניסוי שדה הראייה במובן זה שהניסוי לא נערך באותה שעה ביממה שבה התרחשה התאונה. על טענה זו השיב בית משפט קמא כי בהתחשב בכך שמחד ירד גשם במועד הניסוי, ומאידך כי במועד התאונה דלקה תאורת רחוב, אין לתת משקל ממשי להפרשי הזמנים (הניסוי נערך 13 דקות לפני שקיעת החמה בעוד שהתאונה ארעה 16 דקות לאחריה). החלטה זו של בית המשפט קמא נראית לנו שקולה ומאוזנת, עומדת במבחן הסבירות, ואיננו מוצאים לנכון להתערב בה.

42. באותה מידה אין בידינו לקבל את טענת המערער לפיה אין להסתמך על עדות שני הנהגים (נהגי הסוזוקי והיונדאי) לצורך המסקנה כי המערער יכול היה להבחין בהולך הרגל. ראשית, בגרסתם לפיה הם הבחינו מבעוד מועד בהולך הרגל, תומך הסרטון, בו צפינו אף אנו, ובו רואים את כלי הרכב הנ"ל מאטים ועוצרים, להבדיל מרכבו של המערער שנורת הבלימה ברכבו אינה נדלקת עד לרגע הפגיעה במנוח. שנית, בית המשפט קמא הסתמך אף על דברי המערער עצמו שציין בעדותו כי הוא הבחין בהולך הרגל לאחר שחצה את הצומת, כשהולך הרגל כבר היה בצד שמאל של הנתיב האמצעי.



43. אשר למשך השהות של המנוח בשדה הראייה של המערער, בית המשפט קמא התרשם באופן בלתי אמצעי מהראיות ומעדות המומחים לעניין זה והחליט לקבל את מסקנתו של עד התביעה, מומחה מז"פ לצילום פורנזי, לפיה הולך הרגל היה בתוך שדה הראייה של המערער משך כ-2.05 שניות טרם קרות התאונה. המערער טען בפניו כי יש להעדיף את עמדת המומחה מטעמו לפיה המנוח היה חשוף לעיני המערער משך 1.44 שניות, אלא שכפי שצוין לעיל, אין דרכה של ערכאת הערעור להתערב בממצאי עובדה אלו, מה גם שאיננו סבורים שהפער בין שתי העמדות הללו מצדיק התערבות מעין זו.

44. הוא הדין בטענה הנוגעת לזמן התגובה. טענת המערער היא כי איחור בתגובה נגזר מהפער בין נקודת הזמן בה יכול היה הנהג להבחין בהולך הרגל, לבין נקודת הזמן בה הבחין בו בפועל. לטענתו, מתוך הנחה לפיה הולך הרגל שהה בשדה הראייה של המערער כ-2.05 שניות, זמן התגובה שנקבע לו הוא 1.7 שניות - הרי ש-0.3 שניות משקף את האיחור בתגובה, ובמובן זה שגה בית המשפט קמא שקבע כי האיחור בתגובה הוא 1.05 שניות לפחות.

בעניין זה הבהירה המשיבה, והבהרה זו מקובלת עלינו, כי היא הסתמכה על השלמת החקירה שערכה ועל דברי המערער לפיהם ראה את המנוח עת נכנס לנתיב האמצעי. מומחה מז"פ קבע כי הזמן שעבר בין נקודה A ועד לרגע שהמנוח נכנס לנתיב האמצעי הוא 1.15 שניות, ובגלל סטייה אפשרית נקבע הנתון של 1.05 שניות - זה הנתון שאומץ על ידי בית המשפט קמא, ולא ראינו מקום להתערב בו.

45. אשר לטענת המערער בנוגע להוכחת המהירות המותרת בקטע הכביש בו ארעה הטענה, בגינה אף הגיש בקשה להוספת ראייה - בעניין זה נסמך בית המשפט קמא על עדות מומחה התביעה וקבע כי המהירות המותרת בצומת ואחריה, מקום ביצוע התאונה היא 50 קמ"ש, ורק בקטע הכביש שלאחר מכן המהירות המותרת היא 70 קמ"ש. העובדה כי בקרבת מקום מוצבים שני תמרורי 426 לפיהם המהירות מוגבלת ל-70 קמ"ש, כעולה מתשובת עיריית מס ציונה לפניית המערער אין בה כל חידוש, שכן נתון זה אוזכר בהכרעת הדין של בית המשפט קמא. ראו עמ' 94 ש' 24-28:

"המומחה מטעם ההגנה, ציין בחוות דעתו, כי מדובר בכביש דו מסלולי המחבר בין העיר רחובות לנס ציונה אך נמנע מלקבוע מה המהירות המותרת במקום. אך הוא טרח לציין, כי במרחק של כ-70 מ' מהצומת, (ומטרים בודדים ממקום התאונה) מוצבים שני תמרורי 426 (מהירות מוגבלת ל-70 קמ"ש) הנראים ע"י הנהגים כבר מתוך הצומת".

בית המשפט קמא היה מודע אפוא לנתון זה והדגיש כי התמרור מוצב במרחק של כ-30 מ' לאחר מקום התאונה. במובן זה קיבל למעשה בית המשפט קמא את עמדת מומחה התביעה וקבע כי רק אחרי מיקום התאונה המהירות המותרת היא 70 קמ"ש, להבדיל מלפניה. הנה כי כן, לא מצאנו כי הראייה הנוספת שצירופה התבקש מועילה למערער, ואף לא מצאנו מקום להתערב בקביעת בית המשפט קמא לפיה המהירות המותרת במקום התאונה הייתה 50 קמ"ש. מדובר כאמור בקביעות הנתונות לשיקול דעת הערכאה הדיונית, המתרשמת באופן ישיר מחומר הראיות ומעדות המומחים.

46. על כך יש להוסיף כי אף אם נניח שבכל מהירות נסיעה מעל 61.29 קמ"ש התאונה הייתה בלתי נמנעת, כפי שחזר והדגיש בפניו המערער, לא מצאנו כיצד יש בהנחה זו כדי להועיל למערער, שהעיד



בבית המשפט קמא כי נהג במהירות של 70 קמ"ש (פרוטוקול הדיונים בבית המשפט קמא מיום 20.9.2018 עמ' 55 ש' 7 - עמ' 56 ש' 24). מהירות זו, לא רק שאינה מותרת במיקום הרלוונטי כפי שקבע בית המשפט קמא, אלא שאף אינה סבירה במיוחד את משוים אותה למהירות בה נסעו נהג היונדאי ונהג הסוזוקי כפי שהעידו וכפי שאף ניתן להיווכח מהסרטון.

47. אשר לטענת המערער בדבר רשלנותו התורמת של המנוח, אשר חצה את הכביש שלא במעבר חציה - בצדק קבע בית המשפט קמא כי אין בכך כדי לבטל את אחריות המערער לתאונה.

לא אחת נקבע כי גם התפרצות רשלנית של הולך רגל אל הכביש אינה מנתקת את הקשר הסיבתי שבין רשלנותו של הנהג לבין תוצאת התאונה, ובלבד שבאותן נסיבות חלה על הנהג חובה לצפות את הסכנה (ראו למשל עניין **שטרייזנט**). הדגש הוא אפוא על כך שבעת שהמערער נהג נהיגה בלתי זהירה, הוא היה חייב לחזות מראש את האפשרות שאדם אחר עלול להיפגע בשל כך.

יפים בהקשר זה דברי בית המשפט העליון בע"פ 140/10 **פיסל חלילה נ' מדינת ישראל** (10.3.2011), בנסיבות של הרשעה בעבירה של גרם מוות ברשלנות:

"עבירת הרשלנות משמעה, הפרת חובת הזהירות המוטלת מכוח דין, והיא ביטוי להלך נפש של אי ראיית הנולד, מקום שאדם סביר בנעלי המערער היה רואה אותו".

נדגיש אם כן כי על נהג סביר, אפילו הוא נהג בתנאים מיטיבים, לצפות סיכונים מסוגים שונים, בכלל זה הולכי רגל שיתפרצו אל הכביש.

לפיכך, גם תחת ההנחה לפיה המנוח התרשל בעצמו באופן בו הוא חצה את הכביש, מקובלת עלינו מסקנת בית המשפט קמא לפיה אין ברשלנות זו כדי לנתק את הקשר הסיבתי-המשפטי בין התנהגותו של המערער לבין התאונה.

48. כללו של דבר הגענו למסקנה כי אין מקום להתערבותנו בקביעותיו ובמסקנותיו של בית משפט קמא המתבססות על הראיות שהובאו בפניו, ומכאן כי בצדק הרשיע את המערער בעבירה שיוחסה לו בכתב האישום.

49. אשר לערעור על גזר הדין, נשווה תחילה לנגד עינינו את דברי בית המשפט העליון ברע"פ 2996/13 **ניאזוב נ' מדינת ישראל** (13.8.2014):

".....הענישה במקרי גרימת מוות ברשלנות בגדרי תאונות דרכים או תאונות אחרות היא אתגר קשה, שכן עסקין ככלל בנאשמים נורמטיביים שמעדו והתרשלו בהיסח הדעת של רגע, וחרב עולמן של שתי משפחות; בראש וראשונה, וברמה עילאית, של משפחת הקרבן שקופדו חייו בשל רשלנות; אליה נכמר הלב. אך במרבית המקרים ישנה גם טראומה לפוגע ולמשפחתו, לא רק בשל הענישה אלא בשל המעשה, ומאמינים אנו איפוא כי הנאשמים מתייסרים אף הם, בכלל וגם בפרשה שלפנינו. כפי שאמרו זאת בתי המשפט הקודמים בתיקים אלה שלפנינו, מלאכת גזירת הדין בכגון דא קשה היא מן הרגיל, וכדברי הנשיא שמגר בר"ע 530/84 שפר נ' מדינת ישראל,



פ"ד לח (4) 162, 163 "...שאנו דנים בעבירה שאינה כרוכה בפגמים מוסריים או בשחיתות, אלא ביטויה כידוע לכולנו, באופן התנהגותו של האדם הנוהג ברכב". מכל מקום, בנסיבות אלה של אבדן חיים, לעובדת מותם של הקרבנות ולקדושת חייהם נודעת חשיבות רבה בענישה".

אף בע"פ 62/09 חדש נ' **מדינת ישראל** (4.6.2009), עמד בית המשפט העליון על הקושי בגזירת דינם על מי שהורשעו בגרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים:

"גזירת הדין בתיקי תאונות הדרכים שנסתיימו במוות, בעבירות הריגה או גרימת מוות, היא מן הקשות במטלות השיפוטיות. הטעם הוא, כי מחד גיסא, בתודעתנו תדיר דמותו של הקרבן או הקרבנות, שגם אם לא הכרנום הם לנגד עינינו - חייהם שנקפדו, תכניותיהם שלא התגשמו, עתידם שנמחה, מהם שלא יביאו ילדים לעולם, מהם שלא יזכו לראות בשמחת ילדיהם; לצדם משפחותיהם, שיומם ולילם אינו לעולם כמקדם. ומאידך גיסא, הנאשם או הנאשמת, שכמובן מצבם שונה לחלוטין, אך גם עליהם השפיעה הטרגדיה הקשה שנגרמה בשל התנהגותם, אם ברף הנמוך יותר של גרימת מוות ברשלנות ואם ברף הגבוה ממנו, של הריגה מתוך פזיזות ואדישות. חלק גדול מהם הם אנשים ללא עבר פלילי".

50. אכן, המערער הוא אדם נורמטיבי, ואולם, מרבית הנאשמים בעבירות של גרם מוות ברשלנות כתוצאה מתאונת דרכים הם אנשים נורמטיביים, אשר לא אחת בשבריר שנייה, כפי שארע במקרה דנן, הביאו לתוצאה טרגית של קיפוח חיי אדם.

51. מדיניות הענישה בעבירות של גרם מוות ברשלנות ידועה. העונש הראוי לנאשם שגרם ברשלנות למותו של אחר הוא מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח. עונש זה נובע מהחשיבות שיש לייחס לערך קדושת החיים ולצורך להילחם בתאונות הדרכים. ענישה זו מקובלת גם במקרה בו הנאשם הוא אדם נורמטיבי בשאר מישורי חייו, כמו המערער שבפנינו.

52. אף אנו, כמו בית המשפט, איננו מתעלמים מנסיבותיו האישיות של המערער, כפי שהובאו בתסקיר שירות המבחן וממצבו הנפשי של המערער בעקבות התאונה, אך אין באלה כדי להקל בעונש המאסר שהוטל על המערער, שאינו סוטה ממדיניות הענישה המקובלת.

53. נזכיר כי המערער לא הודה ולא נטל אחריות וגם אם ניתן למצוא גזרי דין מקלים יותר, אין בהם כדי להעיד שהעונש אשר הושת על המערער חורג ממדיניות הענישה הראויה, שכן כל מקרה ייבחן לגופו ובהתאם לנסיבותיו המיוחדות.

54. אחד הכללים המנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות, הוא דרגת הרשלנות.

במקרה דנן, ייחס בית המשפט קמא למערער דרגת רשלנות גבוהה. אף אנו סבורים כי מידת התרשלנות של המערער, שנהג במהירות מופרזת בהתקרבו לצומת, עקף מימין שני כלי רכב שהאטו נסיעתם משהבחינו במנוח חוצה את הכביש, ולא נתן דעתו לסיכון שבנהיגתו זו.



55. בית משפט קמא עמד על חומרת העבירה שביצע המערער ותוצאתה הקטלנית ועל נסיבותיו האישיות של המערער כעולה אף מתסקיר שרות המבחן, שהוא כפי שציין בית המשפט בגדר המלצה בלבד.

ניכר בענייננו כי בית המשפט קמא שקלל כהלכה את כלל השיקולים הרלוונטיים, הן לחומרה והן לקולא - לרבות גילו הצעיר, מצבו הנפשי ורשלנותו התורמת של המנוח, כאשר עונש המאסר שהשית על מערער אינו מצדיק התערבותה של ערכאת הערעור.

56. אף בעונש הפסילה לא מצאנו לנכון להתערב.

57. לאור כל האמור לעיל, אנו דוחים את הערעור על שני חלקיו.

ניתן היום, ד' שבט תשפ"א, 17 ינואר 2021, במעמד הצדדים.

שמואל בורנשטיין, שופט

יעקב שפסר, שופט, סגן הנשיאה אברהם יעקב, שופט עמית