



ע"פ 1267/05/16 - רוברט חיזגילוב, נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה

29 יוני 2016

עפ"ת 1267-05-16 חיזגילוב נ' מדינת ישראל

בפני הרכב כבוד השופטים:

רון שפירא, סגן נשיא [אב"ד]

בטינה טאובר

תמר נאות פרי

המערער

רוברט חיזגילוב,

ע"י ב"כ עו"ד עמרי ארגמן

נגד

המשיבה

מדינת ישראל

ע"י פרקליטות מחוז חיפה מחלקה פלילית

פסק דין

השופט רון שפירא, סגן נשיא [אב"ד]:

הרקע לערעור - הכרעת הדין וגזר הדין של בימ"ש קמא:

בפנינו ערעור על הכרעת הדין מיום 28.10.15 וגזר הדין מיום 16.3.16 שניתנו על ידי בימ"ש השלום לתעבורה בחדרה (כב' השופטת רונה פרסון) בתיק גמ"ר 6230-03-13, במסגרתם הורשע המערער בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 (להלן: "חוק העונשין") וסעיפים 40+64 לפקודת התעבורה (נ"ח), תשכ"א - 1961 (להלן: "פקודת התעבורה"), ונגזרו עליו עונשים של מאסר בפועל לתקופה של 9 חודשים; מאסר על תנאי לתקופה של 9 חודשים למשך 3 שנים על עבירה של נהיגה בפסילה בניגוד לסעיף 67 לפקודת התעבורה או עבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית; פסילה מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 10 שנים בפועל ממועד שחרורו ממאסר ובמצטבר לכל פסילה אחרת; פסילה על תנאי לתקופה של 6 חודשים למשך 3 שנים; תשלום קנס בסך 5,000 ₪; פיצוי למשפחת המנוח בסך 10,000 ₪.

המערער הורשע בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בשל כך שביום 7.2.12 נהג באוטובוס ציבורי בכביש 40 בנתיב הימני מתוך שני נתיבים ופגע ברכבו של מר יעקב לעסרי ז"ל (להלן: "המנוח"), שעמד על השול הימני של הכביש כשהוא בולט 0.4 מטר לנתיב נסיעת הנאשם, וכתוצאה מהתאונה נגרם מותו המידי של המנוח.

בהכרעת הדין מיום 28.10.15 כתב בימ"ש קמא כי המערער (הנאשם שם יכונה להלן "המערער") כפר בעובדות כתב האישום וטען בתחילה כי מדובר בשתי תאונות נפרדות כאשר בתאונה הראשונה פגע המנוח במעקה הבטיחות ותאונה זו היא שגרמה למותו ותאונה שניה אשר במהלכה הוא פגע ברכב המנוח, וכן כפר בקשר הסיבתי בין התאונה השנייה למות



המנוח וטען כי לא ברור מה גרם למותו של המנוח מאחר שלא בוצעה נתיחה שלאחר המוות. בימ"ש קמא קבע כי בעדותו בביהמ"ש הייתה בפי המערער גרסה שונה באשר לאופן אירוע התאונה ובסיכומיו זנח המערער טענתו כי מדובר בשתי תאונות וכי הראשונה היא שגרמה למותו של המנוח וטען כי התאונה נגרמה בשל רשלנותו של המנוח אשר נסע ברכב בלתי תקין ויצר התרחשות אשר עובדותיה לא התבררו עד תום ואשר יצרה אפשרות לתאונה בלתי נמנעת.

בכל הנוגע למיקום רכב המנוח עובר לתאונה קבע בימ"ש קמא כי רכבו של המנוח עמד על השול הימני בהטיה ימינה כאשר חלקו האחורי שמאלי בולט אל מעבר לקו הצהוב מרחק של 0.4 מטרים לתוך נתיב נסיעת האוטובוס (הנתיב הימני), זאת בהתאם לעדותו של רס"מ יעקב פרטוש הבוחן המשטרתי (להלן: "הבוחן פרטוש"), מזכרים ת/24 - ת/25, מבחן התאמת הנזקים והעדויות שהיו בפני בימ"ש קמא. כן ציין בימ"ש קמא כי גם המערער בעדותו הראשונה במשטרה מיום התאונה, ת/12, וגם בעדותו השנייה במשטרה כשבועיים לאחר האירוע, ת/19, מסר כי רכב המנוח, כפי שהוא הבחין בו, בלט אל תוך נתיב הנסיעה שלו עם חלקו האחורי למרחק של 30 - 40 ס"מ. בימ"ש קמא ציין כי בעדותו של המערער בביהמ"ש במסגרת חקירתו הראשית, לאחר שנשאל על ידי ב"כ אם כאשר הבחין לראשונה ברכב היה הרכב בעמידה או בנסיעה, הוא אישר שלא הצליח להבחין באם הרכב היה בנסיעה או בעמידה, אך בהמשך עדותו טען כי הרכב היה בנתיב השמאלי בכלל וכי שום רכב לא היה בשול, כי רכב נוסע לא ניתן להתייחס אליו כרכב עומד. בימ"ש קמא דחה גרסה זו של המערער לפיה רכב המנוח היה בנסיעה בנתיב השמאלי וסטה לתוך הנתיב הימני בו נסע המערער וקבע כי גרסה זו שונה באופן מהותי מגרסתו הראשונה של המערער ומכאן שמדובר בגרסה כבושה אשר לא נמצאו לה תימוכין בחומר הראיות ושהמערער לא סיפק לה הסבר מניח את הדעת.

באשר לשדה הראיה של המערער ביחס לרכב המנוח קבע בימ"ש קמא כי נערך ניסוי שדה ראיה בזירת התאונה אשר צולם בווידאו (ת/5) ותוצאות הניסוי הן שמאבן ק"מ 198 שדה הראיה נפתח לפנים וניתן לראות באופן ברור רכב העומד בשול בצד ימין ומנקודה זו ועד למקום התאונה שדה הראיה הוא רציף. גם הבוחן פרטוש קבע בדו"ח בוחן התנועה (ת/9) כי שדה הראיה מק"מ 198 פתוח לפנים (365 מטר לפני מקום התאונה) וכי בזמן התאונה הראות הייתה טובה ואין בעיית שדה ראיה לנהג האוטובוס וכי הגורם לתאונה הוא אי מתן תשומת לב לדרך מצד נהג האוטובוס. כן קבע בימ"ש קמא כי המערער לא נתן הסבר מניח את הדעת לשאלה מדוע לא הבחין ברכב כששדה הראיה פתוח לפנים כ-400 מטר ויותר. צוין כי בביהמ"ש העלה המערער גרסה אחרת לפיה הרכב היה בנסיעה וסטה מהנתיב השמאלי לנתיב הנסיעה הימני, אך גם על פי גרסה זו לא ידע המערער להסביר כיצד לא הבחין ברכב של המנוח כאשר שדה הראיה היה פתוח לפניו.

בימ"ש קמא ציין כי הסברו של המערער לפיו הרכב היה בנסיעה ולא בעמידה אינו מקובל עליו ויש לדחותו. כן נקבע כי יש לדחות את הסברו של המערער לפיו לא ניתן להתייחס לרכב נוסע כאל רכב עומד, דהיינו, שניתן להבחין ברכב עומד להבדיל מרכב נוסע. נקבע כי על פי עדותו של רס"מ סולומון הוא בדק את שדה הראיה במקום וניתן לראות את כל רוחב הכביש ואת כל העצמים הנמצאים בכביש משמאל לימין ולא נמצאה על ידו שום נקודה של שדה ראיה "מת". נקבע כי על המערער לצפות גם אפשרות שרכב שנוסע לפניו עוצר ולנקוט בכל אמצעי הזהירות הנדרשים (גם לפי גרסה זו של המערער).

בימ"ש קמא דחה את קביעתו של המומחה מטעם המערער, אינג' רז, לפיה אין שדה ראיה לכיוון זירת התאונה מאבן



ק"מ 198, שכן קביעתו נעשתה תוך שאישר שלא ערך ניסוי מתוך מושב הנהג של אוטובוס. נקבע כי בדיקת שדה הראיה ממקום הימצאו של האוטובוס אל זירת התאונה אינה "אקדמית" או "היפותטית", אלא מדובר בבדיקה אובייקטיבית אשר בהתבסס עליה ניתן לקבוע מאיזה מרחק נהג סביר יכול וצריך היה להבחין ברכב ומכאן להסיק האם המערער נהג ברשלנות. נקבע כי הבדיקה שערך אינג' רז היא בדיקה סובייקטיבית הבודקת בפועל מאיזה מרחק הבחין הנהג הספציפי בסכנה ולא מאיזה מרחק יכול וצריך היה להבחין בסכנה ולכן בדיקה זו אינה רלוונטית. לכן נדחתה טענת המערער כי שדה הראיה שלו אל מול הסכנה היה 80 מטר בלבד ומכאן שהתאונה הייתה בלתי נמנעת. נקבע כי מאחר ששדה הראיה מק"מ 198 פתוח לפנים 400 מטר ויותר, המערער יכול וצריך היה להבחין ברכב ממרחק גדול יותר מ-80 מטר ובמצב כזה התאונה או תוצאותיה היו נמנעות. בימ"ש קמא קבע לגבי התמונות שצולמו כי ניסוי שדה הראיה שצולם על ידי רס"מ סולומון מתוך האוטובוס מדויק ונכון יותר מהתמונות שצולמו על ידי אינג' רז כשהוא עומד על השול בצמוד למעקה הבטיחות כשהמצלמה בגובה העין. כן צוין כי מהתמונות שצירף אינג' רז לחוות דעתו עולה כי התנאים הטופוגרפיים במקום אינם חוסמים את שדה הראיה.

כאמור, בימ"ש קמא העדיף את ממצאיהם של רס"מ סולומון והבוחן פרטוש לעניין קיומו של שדה ראייה על פני ממצאיו של אינג' רז. כמו כן, צוין בימ"ש קמא כי לא מצא טעם סביר מדוע בנתונים שהיו ביום התאונה ועובר לה לא הבחין המערער, על אף שדה הראיה שבפניו, ברכבו של המנוח, כאשר שדה הראיה אליו התייחס הבוחן כולל את כל רוחב הכביש.

באשר לשאלה האם סטה המערער שמאלה ושאלת קיומם של רכבים נוספים בנתיב השמאלי דחה בימ"ש קמא את טענת המערער כי ניסה לסטות שמאלה על מנת למנוע את התאונה, ניסיון שנמנע ממנו בשל קיומה של משאית שנסעה בנתיב השמאלי. נקבע כי תשובותיו של המערער בעניין זה בחקירתו הנגדית היו מעורפלות ולא ברורות, הן לעניין השאלה אם המערער ראה את המשאית נוסעת בנתיב השמאלי או רק שמע את הצפירה והן לעניין השאלה אם סטה בפועל לנתיב השמאלי או רק ניסה לסטות שמאלה. כן נקבע כי גרסתו של המערער הופרכה על ידי גרסאות עדי הראיה (גב' אקין ומר דהן שנהג במשאית). בימ"ש קמא לא קיבל את גרסת המערער כי אין לקבל את עדותו של מר דהן מאחר שמדובר בעד בעל עניין שניסה להרחיק מעצמו את אחריותו לתאונה וקבע גם כי עדותו של מר דהן מתיישבת עם עדותה של גב' אקין. לכן נדחתה גרסתו של המערער ונקבע כי לפני התאונה המערער לא סטה שמאלה ואף לא ניסה לסטות שמאלה. כן נקבע כי לא הייתה משאית או כלי רכב אחר בנתיב השמאלי אשר חסמו את דרכו של המערער מלסטות לנתיב השמאלי.

בנוגע לשאלה האם המערער בלם בלימת חירום עובר לתאונה כפי שהוא טען קבע בימ"ש קמא כי יש לקבל את העדויות והראיות מטעם התביעה ולקבוע כי המערער לא בלם בלימת חירום עובר לתאונה ואף לא בלם בלימה רגילה. בימ"ש קמא לא קיבל את טענת המערער כי לא נשארו סימני בלימה על הכביש מאחר שבאוטובוס מותקנת מערכת אי.בי.אס. כן קבע בימ"ש קמא כי טענות המערער כי בלם אינן מתיישבות עם בדיקת הטכוגרף ועם עדותו של רס"מ סולומון לעניין זה, לאחר שביצע בזירת התאונה עם האוטובוס ארבעה ניסויי בלימה עם מכשיר הוריקום, או עם עדותו של רס"מ פרטוש שהסביר את הפרמטרים המעידים על כך שהמערער לא בלם.

באשר לשאלת התקלות ברכב המנוח והשפעתן על נסיבות התרחשות התאונה קבע בימ"ש קמא כי גם בהנחה שאורות



הרכב של המנוח לא פעלו עובר לתאונה, הרי שהתאונה התרחשה בבוקר, באור יום וכששדה הראיה היה פתוח, כך שהמערער יכול היה להבחין ברכב גם ללא אורות בלם או אורות אזהרה. לכן נקבע כי המערער יכול וצריך היה להבחין ברכב אף בהנחה שאורות הרכב לא דלקו עובר לתאונה. כן נקבע כי הבוחן פרטוש לא יכול היה לבדוק את הפנסים האחוריים של הרכב עקב הנזק ההרסני שנגרם להם כתוצאה מהתאונה. עוד צוין כי אין ב-ת/18, בשים לב לעדות הבוחן ודבריו שהוספו בכתב יד, כדי לתת אינדיקציה באשר לתקלה הנטענת ברכבו של המנוח עובר לתאונה. בימ"ש קמא קבע כי מהעדויות בתיק עולה כי לרכב הייתה תקלה שבעטייה עמד המנוח עם רכבו בשול הימני של הכביש, אך מהות התקלה לא פוענחה. התקלה באורות הרכב לא פוענחה אף היא, אך מכל מקום התאונה התרחשה באור יום ולכן המערער צריך ויכול היה להבחין ברכב אף אם אורות הרכב לא דלקו לפני התאונה. לכן דחה בימ"ש קמא את השחזור של אינג' רז ביחס לאופן קרות התאונה.

בכל הנוגע לקשר הסיבתי בין אירוע התאונה למותו של המנוח נדחתה טענת המערער כי לא הוכח הקשר הסיבתי שבין התאונה ומותו של המנוח וכי לא הוכח מתי נפטר המנוח ומהי סיבת המוות. בימ"ש קמא קבע כי מעדויותיהם של גב' וקנין ומר אוהיון עולה כי הם שוחחו עם המנוח בטלפון זמן קצר לפני התאונה והמנוח לא התלונן על מצבו הבריאותי והיה אדם בריא ללא בעיות רפואיות. כן צוין כי המערער לא חלק על הממצאים שצוינו בדו"ח הפרמדיק ובהודעת הפטירה של המנוח ולא הביא כל ראיה או ראשית ראיה לסתור ממצאים אלה ולנוכח העדויות והראיות נקבע כי מותו של המנוח נגרם כתוצאה מתאונת הדרכים בה היה מעורב.

באשר לשאלת הרשלנות ציין בימ"ש קמא כי אמת המידה על פיה יש לבחון את התנהגות המערער בעבירת גרם מוות ברשלנות היא של ה"אדם מן הישוב" וכי אין שוני בין המבחנים של "האדם הסביר" לבין "האדם מן הישוב". נכתב כי אין חולק כי ציבור הנהגים חב חובת זהירות מושגית כלפי כלל המשתמשים בדרך וכי בנסיבות העניין המערער חב חובת זהירות קונקרטית כלפי המנוח אשר העמיד רכבו בצד הדרך. השאלה היא האם המערער הפר את חובת הזהירות והאם קיים קשר סיבתי בין הפרת חובת הזהירות לבין הנזק שנגרם - תאונה קטלנית אשר גבתה את חייו של המנוח. בימ"ש קמא קבע כי המערער הפר את חובת הזהירות כלפי המנוח משלא נקט באמצעי זהירות סבירים וכתוצאה מרשלנותו נגרמה התאונה והמנוח מצא את מותו. נקבע כי "אדם מן הישוב" היה יכול להיות מודע לפרטי העבירה - טיב המעשה, קיום הנסיבות או אפשרות הגרימה לתוצאות המעשה ולכן המסקנה היא שהמערער סטה מסטנדרט ההתנהגות הסביר והתרשל באופן נהיגתו. בימ"ש קמא ציין כי המערער על פי גרסתו הבחין ברכב לראשונה ממרחק של 80 מטרים, למרות ששדה הראיה מק"מ 198 פתוח לפניו (365 מטרים לפני מקום התאונה) 400 מטר ויותר. נקבע כי המערער לא סיפק הסבר מניח את הדעת לשאלה מדוע לא הבחין ברכב המנוח במרחק גדול יותר מ-80 מטרים. בימ"ש קמא ציין כי בהודעתו במשטרה (ת/19) טען המערער כי "יכול להיות שהסתכלתי על הרכב לפניי, אנחנו גם לא **מסתכלים 24 שעות קדימה ולצדדים**" ונקבע כי המערער לא נתן תשומת לב מספקת לנעשה בדרך שלפניו. נקבע כי המערער צריך היה לצפות שאם הוא נוסע ללא תשומת לב לדרך שלפניו בוודאי עלולה להתרחש תאונה.

בימ"ש קמא קבע כי בניגוד לטענת המערער כי בלם בלימת חירום, ממצאי הטכוגרף וניסויי הבלימה שנערכו מעידים כי המערער כלל לא בלם את האוטובוס בו נהג עובר לתאונה אלא אך הרים את רגלו מדוושת הגז ובלם רק אחרי ההתנגשות. צוין כי אינג' רז, המומחה מטעם המערער, אף הסכים כי העובדה שהמערער לא בלם מהווה טעות בשיקול דעת וייתכן כי אם היה בולם תוצאות התאונה לא היו כה חמורות. נקבע כי אם המערער היה בולם את האוטובוס ממרחק גדול יותר היה מצליח למנוע את התאונה או לכל הפחות את תוצאותיה החמורות. כן נקבע כי טענת המערער



כי ניסה לסטות שמאלה על מנת למנוע פגיעה ברכב אך משאית חסמה את דרכו בנתיב השמאלי הופרכה על ידי הממצאים והעדויות. נקבע כי הופרכה גרסתו הכבושה של המערער כי רכב המנוח היה בנסיעה ולא בעמידה וכי הרכב סטה באופן פתאומי לתוך נתיב נסיעתו בנתיב הימני ולכן לא יכול היה למנוע את התאונה. כן לא התקבלה טענת המערער כי העובדה שהמנוח נסע ברכב תקול מהווה רשלנות רבתי אשר מנתקת את הקשר הסיבתי בין התנהגותו של המערער לבין התוצאה. צוין כי הלכה היא כי התנהגות רשלנית של נפגע אינה שוללת קיומו של קשר סיבתי כאשר הנאשם יכול היה לצפות אותה מראש. בימ"ש קמא ציין כי העובדה שהמנוח ידע שהרכב אינו תקין ולמרות זאת בחר לנהוג בו כמו גם העמדת הרכב כשהוא בולט לתוך נתיב הנסיעה וללא הדלקת אורות (מבלי להתחשב בעובדה שברכב הייתה תקלה) יש בהן כדי להוות רשלנות מצד המנוח, אך אין בהן כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין אופן נהיגתו של המערער, אשר יכול היה לבלום ממרחק רב יותר, לבין התרחשות התאונה. נקבע כי המערער היה צריך לצפות גם התנהגות רשלנית של משתמש אחר בדרך וכך היה צריך לצפות מצב של רכב תקול ולנקוט בכל אמצעי הזהירות הנדרשים.

לאור האמור קבע בימ"ש קמא כי המאשימה הוכיחה את עובדות כתב האישום מעבר לכל ספק סביר ובהתאם הרשיע את המערער בגרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 304 לחוק העונשין וסעיפים 40 + 64 לפקודת התעבורה. לאחר מתן הכרעת הדין שלח בימ"ש קמא את המערער לקבלת תסקיר שירות המבחן וכן הפנה אותו לקבלת חוות דעת הממונה על עבודות השירות בעניינו, זאת טרם שמיעת טיעונים לעונש ומבלי לחוות דעה על העונש או סוגו כפי שייגזר על המערער.

בגזר הדין שניתן ביום 16.3.16 צוין כי המערער יליד 1966, נוהג משנת 1985 ולחובתו 11 הרשעות קודמות, כאשר הרשעתו האחרונה היא משנת 2013 ועניינה שימוש בטלפון נייד. כן צבר לחובתו שתי הרשעות בגין גרימת תאונות דרכים משנת 2008 ומשנת 1986.

עוד ציין בימ"ש קמא כי בתסקיר שירות המבחן תוארו נסיבות חייו של המערער, עלייתו לישראל, לימודיו ושירותו הצבאי לרבות מהלך עבודתו כנהג אוטובוס לשביעות רצון מעסיקיו. שירות המבחן תיאר כי המערער נטל אחריות חלקית לביצוע העבירה והתקשה למצוא פסול בהתנהלותו טרם התאונה וחש כי נקלע לתאונה בלית ברירה ועל אף האמור הביע אשמה, כאב וחרטה עמוקה על מעורבותו באירוע שתוצאותיו הובילו לקיפוח חייו של המנוח. שירות המבחן תיאר את קשייו של המערער במהלך ההליך המשפטי שהתנהל נגדו ואת חששותיו הכבדים מפני ריצוי מאסר בפועל. שירות המבחן התרשם כי ריצוי תקופת מאסר תביא לפגיעה משמעותית במערער הן בפן הכלכלי והן בפן האישי. לכן המליץ להימנע משליחתו של המערער למאסר מאחורי סורג ובריח והמליץ על שליחתו למאסר בדרך של עבודות שירות. צוין גם כי בחו"ד הממונה על עבודות שירות נמצא המערער מתאים לריצוי מאסר בדרך של עבודות שירות.

בימ"ש קמא התייחס בגזר הדין לתיקון 113 לחוק העונשין ולעיקרון ההלימה המנחה בענישה. נכתב כי אין ספק בנוגע לחומרת העבירה בה הורשע המערער אשר גרמה לקיפוח חיי אדם ופגיעה בערך הנעלה של קדושת החיים. בימ"ש קמא התייחס לסעיף 64 לפקודת התעבורה העוסק בגרימת מוות בנהיגה רשלנית והמורה על עונש של מאסר שלוש שנים ולא פחות משישה חודשים, אלא אם ראה ביהמ"ש כי הנסיבות מצדיקות שלא לפסוק מאסר מינימום כאמור מטעמים שיפרש בפסק הדין. כן ציין בימ"ש קמא כי מדיניות הענישה הנוהגת בגין גרימת מוות ברשלנות היא מאסר



בפועל מאחורי סורג ובריש שכן על הענישה לבטא את חומרת העבירה על מנת להתמודד עם התופעה החמורה של הקטל בכבישים. צוין כי לפי הפסיקה הימנעות מהטלת עונש מאסר בפועל מאחורי סורג ובריש תיעשה רק במקרים חריגים שכן בדרך כלל מרבית המורשעים בעבירות אלה הם אנשים נורמטיביים.

בימ"ש קמא קבע כי מתחם הענישה ההולם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בנסיבות תיק זה נע בין 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות ועד 24 חודשי מאסר בפועל מאחורי סורג ובריש, פסילה בפועל לתקופה שבין 5 - 15 שנים, מאסר על תנאי, פסילה על תנאי, קנס ופיצוי למשפחת המנוח.

בימ"ש קמא ציין כי רשלנותו של המערער התבטאה בכך שלא הבחין ברכבו של המנוח שעמד בשול הימני כאשר צדו האחורי שמאלי בלט 40 ס"מ אל נתיב נסיעת המערער ולא בלם את האוטובוס בלימת חירום ואף לא בלימה רגילה, זאת למרות שהיה לו שדה ראייה פתוח למרחק של 400 מטר. מעבר לכך, המערער לא סטה שמאלה ואף לא ניסה לסטות שמאלה למרות שלא היה כלי רכב אחר בנתיב השמאלי אשר חסם את דרכו מלסטות לנתיב השמאלי. כמו כן, בשים לב לכך כי מדובר בנהג מקצועי בעל וותק נהיגה ארוך וניסיון רב נקבע כי מצופה כי ינהג במשנה זהירות ויהיה ער לכל ההתרחשויות בכביש. נקבע כי מדובר ברשלנות ממשית מצד המערער אך יחד עם זאת אין מדובר ברשלנות ברף הגבוה כפי שטענה המאשימה. כן נקבע כי קיימת רשלנות תורמת מסוימת של המנוח אשר העמיד את רכבו באופן שבלט לנתיב נסיעת המערער.

באשר לנסיבותיו האישיות של המערער קבע בימ"ש קמא כי המערער הורשע בעבר בשתי תאונות דרכים, האחרונה משנת 2008 ותאונה מוקדמת משנת 1986 ומהותה נזק בלבד. צוין כי מהתסקיר עלה כי המערער התקשה לקחת אחריות מלאה על מעשיו וניכר כי לא הפנים את הפסול שבהתנהלותו עובר לתאונה, אך בימ"ש קמא ציין כי אין לו ספק כי החרטה אותה הביע בפניו על תוצאותיה הטרגיות של התאונה ועל הכאב והאובדן שנגרם למשפחת המנוח היא חרטה כנה ואמיתית. בימ"ש קמא ציין כי התחשב בנסיבותיו האישיות של המערער, בגילו ובעובדה שמאסר בפועל מאחורי סורג ובריש יפגע בפרנסתו ופרנסת בני משפחתו. יחד עם זאת צוין כי אין מדובר בנסיבות אישיות חריגות ומיוחדות המצדיקות סטייה מההלכה הנהוגת והימנעות מהטלת מאסר בפועל מאחורי סורג ובריש. צוין כי המערער הוא אדם נורמטיבי ללא עבר פלילי, אך על פי ההלכה יש ליתן משקל נמוך יותר למרכיב זה בשל העובדה שתאונות דרכים נגרמות בדרך כלל על ידי אנשים נורמטיביים.

כן ציין בימ"ש קמא כי לא נעלמה מעיניו המלצת שירות המבחן שלא לגזור על המערער מאסר בפועל מאחורי סורג ובריש אלא שבנסיבות אלה צוין כי אין בידיו לקבל המלצה זו. בימ"ש קמא ציין כי מעמדו של שירות המבחן הוא כשל גוף ממליץ והמלצותיו אינן מחייבות את ביהמ"ש ואין כובלות את שיקול דעתו בשלב גזירת העונש. צוין כי בנסיבות תיק זה יש לסטות מהמלצות שירות המבחן אך נוכח הנסיבות לקולא כפי שפורטו אין מקום לגזור על המערער מאסר ממושך כעתירת ב"כ המאשימה.

לעניין רכיב הפסילה ציין בימ"ש קמא כי לא התעלם מכך שהמערער נהג אוטובוס במקצועו ומכך שרישיון הנהיגה נחוץ לו לצורך פרנסתו אך נקבע כי יש להטיל על המערער פסילה ממושכת כדי לבטא את חומרת הפגיעה ולהוקיע את הפגיעה בעקרון קדושת החיים.



בימ"ש קמא ציין כי התחשב גם בעמדת משפחת המנוח, בכאב ובאובדן העצום שנגרם לה. לפיכך ובשים לב למכלול הנתונים שפורטו נגזרו על המערער העונשים כמפורט לעיל.

טענות הצדדים:

המערער טוען כי מכתב האישום הושמטה העובדה שעובר לתאונה רכב המנוח לא היה תקין והמנוח נסע במודע עם רכב שהיה בבחינת "פצצת זמן מתקתקת" על הכביש. נטען כי עובדה זו הוכחה מעבר לכל ספק סביר על ידי עדי המשיבה השונים. עוד נטען כי אין חולק כי המנוח לא הפעיל כל אורות מצוקה או לא העמיד משולש על מנת להתריע מפני התקלה. כן נטען כי לא הוכח על ידי המשיבה מתי נעמד רכב המנוח על השול. נטען כי לא הוכח על ידי המשיבה מתי נפטר המנוח, שכן לא נערכה למנוח כל נתיחה שלאחר המוות ועל כן לא ברור האם המנוח נפטר קודם לפגיעת האוטובוס ברכב המנוח או לאחריו. לאור האמור טוען המערער כי התאונה נגרמה בשל רשלנותו של המנוח, שנסע ברכב בלתי תקין, יצר סיטואציה מסוכנת ולא ברורה, שעד היום רב הנסתר על הגלוי בה, סיטואציה שהותירה סימני שאלה רבים ויצרה אפשרות של תאונה בלתי נמנעת.

המערער טוען כי טעה בימ"ש קמא בכך שקבע שלמערער שתי גרסאות באשר למיקום רכב המנוח עובר לתאונה וקבע כי צדו האחורי שמאלי של רכב המנוח בלט 40 ס"מ אל עבר הנתיב הימני, נתיב נסיעת המערער. נטען כי בימ"ש קמא היה צריך לאמץ את עדותה של עדת המשיבה הגב' מרים אקין בעדותה ת/33 שהוגשה בהסכמה. כן נטען כי בימ"ש קמא היה צריך לאמץ לעניין זה גם את עדותו של עד המשיבה דהן רן שעדותו ת/34 הוגשה בהסכמה. נטען כי מעדויות המשיבה של עדי ראיה אובייקטיביים שהיו במקום התאונה עולה כי רכב המנוח נעצר פתאום בנתיב נסיעת האוטובוס כשהוא עוצר חצי על הכביש וחצי על השוליים. כן נטען כי בימ"ש קמא היה צריך לאמץ את עדותו של מומחה ההגנה, אינג' עוזי רז, בעדותו בביהמ"ש אשר העיד כי רכב המנוח חסם כמטר מנתיב נסיעת האוטובוס. נטען כי בימ"ש קמא טעה משלא קיבל את גרסת המערער שהוא לא יכול היה לסטות לנתיב השמאלי ושרכב המנוח עצר באופן מפתיע, דבר שלא אפשר למערער לבלום מבעוד מועד ולמנוע התאונה וגם מן הטעם הזה התאונה הייתה בלתי נמנעת. נטען כי מומחה ההגנה אינו חולק על מיקום גלגלי הרכב של המנוח כפי שקבע אותו בוחן המשיבה ב-ת/9, אך הוא חולק על הניתוח שעשה הבוחן וקובע כי על פי סימני הגלגלים על הכביש ניתן לראות שעובר לאימפקט רכב המנוח בלט לפחות מטר מהפס הצהוב של השוליים לכיוון הכביש ומכאן שההסבר של מומחה ההגנה הוא היחידי שעומד במבחן הפיזיקה והשכל הישר ועל בימ"ש קמא היה לאמצו. נטען כי כפי שהעיד והדגים מומחה ההגנה יש מרחק העולה על 2 מטר בין הגלגל הקדמי שמאלי והאחורי שמאלי לכן לא ייתכן ששני הסימנים יתחילו בו זמנית. משמע, הגלגל הראשון במקום היה הקדמי שמאלי ולא האחורי שמאלי ולכן הבליטה של הרכב לנתיב הנסיעה הייתה של מטר ולא כפי שקבע מומחה המשיבה שרכב המנוח בלט לתוך הנתיב רק 0.4 מטר. נטען כי בעדותו של רס"מ יעקב פרטוש בוחן התנועה מאשש הבוחן את ההסבר של מומחה ההגנה כי התרשים של סימני הצמיגים כפי שמופיעים בת/10 מצביעים על מיקומם של הצמיגים הקדמיים מכאן שאין ספק שמומחה ההגנה צדק במקום שבו מיקם את רכב המנוח בתרשים והבוחן פרטוש מקבל את הסברו.

עוד טוען המערער כי טעה בימ"ש קמא בכך שלא קיבל את ההבחנה בין שדה ראיה אקדמי או היפותטי לבין שדה ראיה אל הסכנה. נטען כי טעה בימ"ש קמא משהעדיף את ממצאיהם של רס"מ סלומון והבוחן פרטוש בעניין שדה הראיה וקבע ששדה הראיה של המערער הינו 365 מטר אחרי אבן הק"מ ה-198. נטען כי טענה זו אינה לוקחת בחשבון את



היותם של כלי רכב שנסעו לפני המערער, את התנאים הטופוגרפיים ואת טענת המערער כי רכב המנוח נסע. נטען כי טעה בימ"ש קמא בכך שלא נתן את המשקל הראוי לכך שהמערער יכול היה להבחין ברכב המנוח כשהוא בולט לתוך נתיב נסיעתו רק כ-80 מטר בלבד לפני מקום האימפקט.

המערער טוען כי טעה בימ"ש קמא בכך שקבע שהמערער לא סטה שמאלה ואף לא ניסה לסטות שמאלה ובכך שלא קבע שאין להסתמך על עדותו של מר דהאן, נהג הפול טריילר שהיה בנתיב השמאלי, בהיותו נהג שגרם לסכנה, שניסה בעדותו להרחיק מעצמו את האחריות לתאונה. נטען כי המערער טען בעקביות וכבר מההזדמנות הראשונה להימצאותו של הפול טריילר בנתיב השמאלי, שמנע ממנו עם הצופר לסטות שמאלה.

כן טוען המערער כי טעה בימ"ש קמא בכך שקבע שהמערער לא בלם בלימת חירום עובר לתאונה ואף לא בלם בלימה רגילה. נטען כי ניתן היה ללמוד על בלימת החירום מעדויותיהם של הבוחן סולומון והבוחן פרטוש שהתייחסו בעדויותיהם לנושא הבלימה. נטען כי כל הניסויים שנעשו לא ביצעו את הבדיקות הנדרשות על מנת לקבוע האם המערער ביצע בלימת חירום ולא התייחסו לאופן הבלימה שנעשה באוטובוס כדוגמת האוטובוס שבו נהג המערער.

גם בסוגיה האם רכב המנוח עמד או היה בתנועה עובר לתאונה טוען המערער כי טעה בימ"ש קמא בכך שלא נתן את המשקל הראוי לשאלה זו ולא הגיע למסקנה שהרכב היה בתנועה או שאין ודאות לגבי עמידתו עובר לתאונה. נטען כי בימ"ש קמא התייחס בערבוביה לנושא מיקום רכב המנוח עובר לתאונה ולשאלה האם היה בתנועה או בעמידה והגיע למסקנות שאינן נכונות. נטען כי בימ"ש קמא היה צריך ללמוד מעדות הבוחן פרטוש ב-9/שם הוא מעיד שאינו יכול לקבוע אם הרכב היה בעמידה או בנסיעה וכן לעדותו בביהמ"ש לעניין זה. נטען כי בימ"ש קמא היה צריך לקבוע כי באמרות אלו מאשש הבוחן פרטוש את ההסבר של מומחה ההגנה כי רכב המנוח היה בתנועה ומכאן שלא ניתן לקבוע בוודאות אם הרכב היה בעמידה או בתנועה גם על פי גרסת המשיבה. כן נטען כי גם הבוחן סולומון בעדותו אמר שבאף אחת מהתשובות שלו לא אמר שהרכב עמד ואמר שאינו יכול להשיב לשאלה בעניין זה. על כן, נטען כי על פי החומר שהוצג לבימ"ש קמא לא ניתן היה לקבוע אם רכב המנוח היה בתנועה או עמד עובר לתאונה.

המערער טוען כי טעה בימ"ש קמא בכך שלא קבע שלא היו כל סימני אזהרה על רכב תקול, שכן מכל העדויות שהוגשו או נשמעו היה על בימ"ש קמא לקבוע שלא היו כל סימני אזהרה על רכב תקול או רכב בעצירה או רכב עומד. נטען כי בימ"ש קמא היה צריך לאמץ את עמדת המומחה מטעם ההגנה שהבהיר בחוות דעתו כי לא ניתן לשלול אפשרות של תקלה בנורות.

כן טוען המערער כי בסוגיה המכרעת של תקלות ברכב המנוח והשפעתן על נסיבות התרחשות התאונה טעה בימ"ש קמא בכך שלא ניתח נכונה את השתלשלות הנסיבות של התקלה ברכב המנוח והשפעתן על קורות התאונה. נטען כי בימ"ש קמא היה צריך לתת את המשקל הראוי להחלטת המנוח לקחת רכב תקול, כאשר הוא יודע מניסיון יום האתמול שהוא נתקע בדרך פעם אחר פעם, ולהחליט לקחת את הסיכון של נסיעה עם פצצת זמן מתקתקת בכביש שהינו עורק תנועה ראשי במדינה, בו אירעה התאונה. כן נטען כי התנהגותו של המנוח הייתה רשלנית רבתית ויצרה מצב מסוכן שמנתק את הקשר הסיבתי בין התנהגותו של המערער לבין התוצאה.



עוד טוען המערער כי שגה בימ"ש קמא בכך שלא קבע שלא ניתן לקבוע קשר סיבתי בין אירוע התאונה למותו של המנוח. נטען כי היה על בימ"ש קמא לקבוע כי לא הוכח על ידי המשיבה מתי נפטר המנוח שכן לא נערכה למנוח כל נתיחה שלאחר המוות ולכן לא ברור האם המנוח נפטר קודם לפגיעת האוטובוס ברכב המנוח או לאחריה. נטען כי היה על בימ"ש קמא לקבוע כי המשיבה לא הרימה את נטל הראיה באשר לסיבת המוות. כן נטען כי כאשר אין גורם מוות מוכח לא יכול היה בימ"ש קמא לקבוע את הזיקה הנדרשת בין המעשה לכאורה לתוצאה. לכן נטען כי לא יכול היה בימ"ש קמא לקבוע כי התאונה גרמה למותו של המנוח.

המערער טוען כי שגה בימ"ש קמא בכך שקבע כי המשיבה הוכיחה את עובדות כתב האישום מעבר לכל ספק סביר ובכך שקבע שרף הרשלנות מגיע לכדי הרף הנדרש בסעיף 304 לחוק העונשין. נטען כי טעה בימ"ש קמא בכך שהציב רף בלתי סביר לפיו המערער נדרש לתת את הדין על סיטואציה בלתי צפויה, שהיה עליו להגיב עליה בשברירי שניה, כאשר לעומתו למנוח היו אין סוף הזדמנויות להימנע מהסיטואציה שבה הציב את עצמו ואת המשתמשים האחרים בדרך ברכב שמהווה מלכודת מוות.

לטענת המערער, בימ"ש קמא היה צריך לקבוע שלא הוכח על ידי המשיבה בוודאות אם ומתי נעמד רכב המנוח על השול. כן היה צריך לקבוע שלא הוכח על ידי המשיבה בוודאות באיזו מידה היה הרכב על השול ובאיזו מידה חסם את נתיב נסיעתו של המערער, כאשר במינימום החסימה הייתה, אליבא גרסת המשיבה, כחצי מטר בתוך נתיב הנסיעה ולפי גרסת ההגנה ההפרעה הייתה של כמטר כניסה לנתיב נסיעת האוטובוס שבו נהג המערער. נטען כי מצופה היה מבימ"ש קמא להכריע כי מדובר על רצף של אירועים שלוח הזמנים והמידות בהם אינם ברורים בלשון המעטה ובוודאי שלא הוכחו מעבר לכל ספק, ביניהם השאלות האם הרכב של המנוח היה בעמידה או בנסיעה איטית או הידרדרות; האם היו משולש אזהרה, אורות מצוקה, איתות, אורות בלימה וכדומה. המערער טוען כי היה על בימ"ש קמא לקבוע שעולות אין סוף שאלות לגבי מה הייתה הסיטואציה האמתית שאליה היה המערער חייב להגיב בשניות שעמדו לרשותו. נטען כי היה על בימ"ש קמא לזכות את המערער מהטעם שלא הוכחה אשמתו מעבר לכל ספק סביר או לחילופי חילופין, לאור סימני השאלה הרבים שנותרו ובהעדר ממצא חד משמעי שקושר בין התאונה לבין מותו של המנוח, היה על בימ"ש קמא לזכות את המערער מחמת הספק מהעבירה שהואשם בה ולהרשיעו בעבירה של נהיגה בחוסר זהירות בניגוד לתקנה 21(ג).

לעניין העונש טוען המערער כי טעה בימ"ש קמא משהטיל עליו עונש כבד ולא מידתי. נטען כי ישנה סתירה בין קביעתו של בימ"ש קמא כי אין מדובר ברשלנות ברף הגבוה וכי קיימת רשלנות תורמת מסוימת של המנוח, אשר העמיד את רכבו באופן שבלט לנתיב נסיעת המערער, ובין העונש שנקבע. כן נטען כי שגה בימ"ש קמא כשלא התחשב בתסקיר שירות המבחן ובהמלצותיו, בייחוד בהמלצתו החד משמעית שלא לשלוח את המערער למאסר בין כותלי בית הסוהר. כן נטען כי היה על בימ"ש קמא להתחשב בחוו"ד הממונה על עבודות שירות לפיה ניתן היה להציב את המערער בעבודות שירות במפעל תפארת באור עקיבא. נטען כי אירוע מסוג תאונת דרכים יכול לקרות לכל נהג ובימ"ש קמא טעה כשראה חשיבות עצומה בהטלת עונשים מרתיעים בעבירות של גרימת מוות ברשלנות דווקא בתאונות דרכים. על כן טוען המערער שגם אם תושאר הכרעת הדין על כנה יש לקבוע שאין להטיל עליו מאסר מאחורי סורג ובריאח אלא יש לקבל את התסקיר וחוו"ד הממונה ולקבוע עונש שירוצה בעבודות שירות. כן נטען כי יש לקבוע רף של בין שנה פסילה לבין 3 שנות פסילה בנסיבות התאונה, הקושי לצפות אותה ורשלנותו התורמת האדירה והמכרעת של המנוח לתאונה. עוד נטען כי יש לקבוע כי על אף כל הצער של מותו של המנוח אין לקבוע פיצוי כה אדיר למשפחת המנוח, אשר זכאית להיפרע



מכוח חוק הפל"ד, ולכל היותר יש לקבוע פיצוי של 1,500 ₪ בנסיבות שפורטו. כן נטען כי משנקבע פיצוי למשפחת המנוח אין להטיל על המערער קנס. נטען כי יש לקבוע כי לכל היותר יוטלו על המערער 6 חודשי מאסר על תנאי.

המשיבה טוענת כי התאונה התרחשה באור יום, בכביש רחב בו שני מסלולי נסיעה והרכב התקול עמד על השול הימני ובלט בחלקו האחורי מעט, 40 ס"מ, לתוך הנתיב. המערער הבחין ברכב רק ממרחק של 80 מטר, כשיש לו שדה ראייה הרבה יותר גדול - מקילומטר 198 נפתח שדה ראייה של מעל 300 מטר. בימ"ש קמא לא קיבל את גרסת מומחה ההגנה לגבי שדה הראייה וקיבל את גרסת הבוחן. המערער לא בלם בלימת חירום, לא בלם אפילו אלא אולי הוריד את הרגל מהגז, לא סטה, לא עשה בעצם כלום ונכנס מלוא כובד משקלו של האוטובוס ברכב, פגע עם חזית ימין שלו בחלקו האחורי שמאלי של הרכב. הרכב עף קדימה למרחק של 30 מטר, תוך שהוא פוגע במעקה הבטיחות, מסתבסב. האוטובוס עצר אחרי התאונה במרחק של 130 מטר.

המשיבה מבקשת לדחות את הערעור על שני חלקיו. נטען כי בימ"ש קמא ניתח את הממצאים ואת העדויות ויש ניתוח מקיף הכולל התייחסות לכל הראיות שהובאו.

לעניין מיקום הרכב טוענת המשיבה כי בימ"ש קמא בהכרעת הדין ניתח את כל העדויות שהיו בפניו והעדיף את גרסת הבוחן לעניין זה, כאשר גם המערער עצמו בעדותו במשטרה השיב שהרכב הפרטי בלט לנתיב 30 - 40 ס"מ בפינה אחורית שמאלית ובחקירה הראשית אישר אמרתיו במשטרה ולא הסביר מדוע יש לסטות מהן. נטען כי הבוחן שהעיד מטעם התביעה לא נחקר על הטענה שהרכב בלט כמטר אחד.

באשר לשדה הראייה טוענת המשיבה כי נערך ניסוי שדה ראייה אשר צולם בוידאו (ת/5). נטען כי בימ"ש קמא התייחס וניתח לפרטים את סוגיית שדה הראייה והתייחס לטענת המערער שמדובר בשדה ראייה תיאורטי. בימ"ש קמא קבע שהמערער יכול וצריך היה להבחין ברכב ממרחק גדול יותר ממרחק של 80 מטר ובמצב כזה התאונה או תוצאותיה היו נמנעות.

לעניין טענת המערער כי סטה שמאלה או ניסה לסטות שמאלה וקיומם של רכבים בנתיב השמאלי טוענת המשיבה כי בימ"ש קמא קבע כי תשובותיו של המערער היו מעורפלות ולא ברורות הן לעניין השאלה האם המערער ראה את המשאית נוסעת בנתיב השמאלי או רק שמע את הצפירה והן לעניין השאלה אם סטה בפועל או ניסה לסטות. נטען כי בימ"ש קמא הסתמך על עדויותיהם של עדי ראיה, הגב' אקנין שנסעה אחרי האוטובוס ולא ראתה סטייה לפני התאונה, ודהן נהג המשאית. בימ"ש קמא דחה את טענת המערער כי מר דהן הינו בעל עניין ושניסה להרחיק עצמו מאחריות לתאונה. נטען כי עדותו של מר דהן הוגשה בהסכמה והוא כלל לא הובא להעיד בבית המשפט, לא נחקר ולא עומת עם הטענה שהוא בעל עניין. בכל מקרה, טוענת המשיבה, כי הסיטואציה הייתה שגב' אקנין נסעה מאחורי האוטובוס ורק אחריה היה נהג המשאית.

באשר לטענה לבלימת חירום טוענת המשיבה כי בימ"ש התייחס לניסוי הטכוגרף שקבע שהייתה האטה מ- 87 קמ"ש ל- 81 קמ"ש, האטה מתונה, שבמהלכה אובחן רטט תאונתי ורק אחרי ההתנגשות אובחנה האטה חדה. נטען כי מדובר



בממצא אובייקטיבי שלא נסתר. כן נטען כי בימ"ש קמא התייחס לכך שבניסוי שעשו הבוחנים האוטובוס השאיר סימני בלימה, אך במקום התאונה לא נמצאו סימנים כאלה. בימ"ש קמא התייחס לכך שהאוטובוס נבדק וכל המערכות תקינות, לא הורגשה סטייה לא רצונית ימינה או שמאלה. בנוסף טוענת המשיבה כי התייחס בימ"ש קמא לעדות המערער עצמו שאמר שהוא בעצמו לא יכול להגדיר את הבלימה שבלם כבלימת חירום וכן התייחס לחוו"ד המומחה, 3/נ, שגם שם לא אמר שבלם בלימת חירום אלא אמר שהמערער הסתפק בהרמת הרגל מדווש הגז.

לעניין הסוגיה האם רכב המנוח היה בעמידה או בתנועה טוענת המשיבה כי נכון שהבוחן אמר בהגנותו שאינו יכול לקבוע אם הרכב עמד או היה בנסיעה וכך גם מצטט בימ"ש קמא את עדות נהג המשאית, אך מכל מקום נטען כי גם אם זאת הייתה נסיעה זו הייתה התדרדרות קלה כשהרכב עומד בסטייה לכיוון השוליים ולא מתדרדר לכיוון הכביש ולא אחורה באופן שהוא מפנה את הנתיב ולא חוסם אותו למערער.

המשיבה טוענת כי בימ"ש קמא שלל את הגרסה החדשה שהעלה המערער בביהמ"ש לפיה היה בנתיב השמאלי, עבר לנתיב הימני ועצר בשוליים. נטען כי בימ"ש קמא התייחס לסימני האזהרה בדבר עצירת הרכב וגם אם האורות לא פעלו הרי התאונה אירעה בבוקר באור יום עם שדה ראייה פתוח כך שהמערער יכול היה להבחין ברכב ללא אורות בלם. נטען כי נורות הרכב לא נבדקו בגלל הנזק ההרסני שנגרם אבל הרכב היה תפוס במשטרה ואף אחד מטעם המערער לא ביקש לבדוק אותו. נטען כי אין יכולת לבדוק את הנורות ובימ"ש קמא יצא מנקודת הנחה שהן לא פעלו אך מדובר באור יום.

לעניין הקשר הסיבתי טוענת המשיבה כי הודעת הפטירה הוגשה בהסכמה וגם דו"ח הפרמדיק. בהודעת הפטירה נרשם באבחנות לסיבת המוות "תאונת דרכים". אף אחד לא נחקר על כך ולא הייתה טענה לעניין זה ולא הובאה ראשית ראייה לסיבה אחרת למוות. באשר לרשלנות התורמת וניתוק הקשר הסיבתי בין התאונה ובין רשלנות המערער טוענת המשיבה כי השאלה היא האם רשלנות המנוח כל כך חמורה באופן שנהג סביר לא אמור לצפות אותה. נטען כי נהג סביר כן אמור לצפות רכב תקול בצד הדרך. נטען כי לא ידועה בדיוק מהות התקלה ונכון שהמנוח נסע עם רכב תקול אך אין בכך משום ניתוק הקשר הסיבתי ובימ"ש קמא התייחס לכך בהכרעת הדין.

באשר לערעור על גזר הדין טוענת המשיבה כי מדובר בנהג אוטובוס שיש לו אחריות מוגברת. במקרה זה איתרע מזלו שהאוטובוס היה ריק, אך באותן נסיבות יכולים היו להיפגע נוסעים ולכן חלה על נהג האוטובוס אחריות מוגברת בהיותו נהג מקצועי. המשיבה מבקשת שלא להתערב בעונשים שנגזרו על המערער וסבורה כי מדובר בעונשים סבירים ואי אפשר להתעלם מכך שכתוצאה מנהיגותו הרשלנית בחוסר תשומת לב קופחו חיי אדם ומשפחה שלמה נהרסה. נטען כי בימ"ש קמא קבע שמדובר ברשלנות ממשית. כן נטען כי אין מדובר ברשלנות רגעית וכי יכול להיות שהרכב של המנוח הפתיע את המערער אך הוא לא אמור היה להפתיע אותו. נטען כי המערער היה צריך להיות ערני ולסטות טיפה, אך לא עשה זאת.

המשיבה טוענת עוד כי בימ"ש קמא לקח בחשבון שבתסקיר שהוגש המערער לקח אחריות חלקית וכי למערער יש הרשעות קודמות ושתי תאונות דרכים בעברו, שגם זה מצביע על התנהגות לא נורמטיבית של נהג. קיימות גם עבירות תעבורה קודמות של שימוש בטלפון בעת נהיגה, עבירות מהירות, אי עצירה בתמרור עצור ועבירה אחרונה משנת 2013.



נטען כי מדיניות הענישה היא שאנשים שקיפחו חיים ילכו לבית הסוהר והחוק קובע שהעונש הוא עד 3 שנות מאסר.

דין והכרעה:

לאחר שבחנתי את טענות הצדדים, את תיק בימ"ש קמא ואת המסמכים שהוצגו לעיונו אמליץ לחברי ההרכב לדחות את הערעור בכל הנוגע להכרעת הדין. עם זאת, אמליץ לחברי להתערב בגזר הדין כפי שיפורט להלן.

בטרם אתייחס למכלול הנתונים שבפנינו ראוי להזכיר את המסגרת הדיונית בה אנו מצויים. הלכה היא מקדמת דנא כי ערכאת הערעור אינה בודקת מחדש את צדקת ו/או את הרשעתו של המערער ואת מידת עונשו אלא את כשרותו או פסלותו של פסק הדין בערכאה הדיונית [ע"פ 125/50 יעקובוביץ נ' מדינת ישראל, פ"ד ו 514, 560 ו-ז (1952)]. ככלל, ערכאת הערעור תימנע מלהתערב בממצאי העובדה והמהימנות שנקבעו על ידי הערכאה הדיונית על יסוד הערכת מהימנות ומשקל של ראיות שהובאו לפניו. הטעם העיקרי לכך, נעוץ בעובדה שלערכאה הדיונית יתרון מובנה על פני ערכאת הערעור, כיוון שהיא זו ששמעה והתרשמה ישירות מהעדים וצללה לנבכי הראיות והמסמכים שהובאו לפניו [ראו, למשל: ע"פ 9352/99 יומטוביאן נ' מדינת ישראל, פ"ד נד(4) 632, 643-644 (2000); ע"פ 2202/08 פסקו נ' מדינת ישראל, פסקה 37 והאסמכתאות שם (7.3.2012); ע"פ 3636/15 פלוני נ' מדינת ישראל, פסקה 19 (19.6.2016)]. הבחינה הערעורית מתמקדת בבדיקת קבילות הראיות ומערך ההנמקה מבלי להידרש לניתוח ראיתי באופן בו הוא מתבצע על ידי הערכאה הדיונית. מסורת שיפוטית ארוכת שנים זו מצמצמת את היקף התערבות ערכאת הערעור בהכרעות דין ובגזרי דין, הגם שלא סוגרת באופן מוחלט את הדלת בפני התערבות שכזו [ראו בע"פ 8146/09 אבשלום נ' מדינת ישראל (8.9.2011) וסקירת ההלכות בפסק דינו של השופט עמית].

בענייננו, הערעור על הכרעת הדין עוסק בעיקר בקביעות בימ"ש קמא לגבי ממצאים עובדתיים וקביעות מהימנות שאין עילה להתערב בהן.

כפי שנכתב בע"פ 9141/10 סטואר נ' מדינת ישראל (פסק דין מיום 28/04/14), מפי כב' השופט אליקים רובינשטיין:

"הלכה ידועה, כי ערכאת הערעור אינה נוהגת להתערב בממצאי עובדה וקביעות מהימנות של הערכאה הדיונית אלא במקרים חריגים ויוצאי דופן, ולא בנקל תשים עצמה בנעליה של אותה ערכאה (ראו, למשל, ע"פ 6504/10 פרחאן נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה ע"ח (2013)). הדברים מקבלים משנה תוקף כאשר עסקינן בקביעות מהימנות, שכן הערכאה הדיונית שמעה את העדויות, התרשמה מהן באופן בלתי אמצעי ובחנה אותן לאשורן, בשונה מערכאת הערעור. משכך, "לא מספיק להצביע על שורה של תמיהות לגבי קביעותיה של הערכאה הדיונית, אפילו הן רבות, אפילו מי מהן נותרו בלא הסבר, כדי לסטות מהלכה זו, אלא צריך שתהיינה עובדות המראות בעליל שהשופט לא יכול היה להתרשם כפי שהתרשם" (ע"פ 7758/04 עבד אלקאדר נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (2007) מפי השופט ג'ובראן, וראו גם האסמכתאות, וכן ההנמקה, שם). לא מכבר נזדמן לי לומר באחת הפרשות כי:



"תפקידו של בית משפט שלערעור בהליך הפלילי הוא אפוא בעיקר לבחון את תקינות ההליך בערכאה הדיונית, ולודא כי ניתן היה לקבוע את ממצאי העובדה כפי שנקבעו מבלי שקופחו זכויותיו הדיוניות של המערער. בית המשפט שלערעור מתמקד איפוא בבדיקת קבילות הראיות ומערך ההנמקה, ויטה שלא להתערב במשקל הראייתי שייחסה הערכאה הדיונית לראיות הקבילות, פרט למקרים חריגים בהם נפלה טעות קיצונית בשיקול דעתה של זו (ע"פ 8902/11 חזיזה נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (15.11.2012), פסקה 40)" (ע"פ 8065/11 עפיף נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה ל"א (26.1.14))."

במקרה זה, ביסס בימ"ש קמא את הכרעת הדין על הראיות והעדויות שהובאו בפניו ומדובר בקביעת ממצאים עובדתיים וקביעות מהימנות שאינני מוצא מקום להתערב בהם. כל טענות המערער אשר הובאו בפניו נדונו על ידי בימ"ש קמא בפירוט במסגרת הכרעת הדין, כפי שפורט לעיל. קביעותיו של בימ"ש קמא בכל הנוגע למיקום רכב המנוח עובר לתאונה, לשדה הראיה שהיה למערער ביחס לרכב המנוח, לשאלה האם סטה המערער שמאלה ושאלת קיומם של רכבים נוספים בנתיב השמאלי, לשאלה האם המערער בלם עובר לתאונה ובנוגע לתקלות ברכב המנוח והשפעתן על נסיבות התרחשות התאונה מבוססות היטב בראיות ועדויות שהובאו בפני בימ"ש קמא, כפי שפורט בהרחבה במסגרת הכרעת הדין. אינני מוצא כל מקום להתערב בקביעות אלה.

יצוין כי גם לו הייתה מתקבלת גרסת המערער בנוגע לתקלות ברכב המנוח, הרי שיש לקבוע, כפי שקבע בימ"ש קמא, שתקלות אלה ורשלנותו של המנוח אינן מנתקות את הקשר הסיבתי בין רשלנותו של המערער לאירוע התאונה הקטלני ומותו של המנוח. מדובר בתאונה שאירעה לאור יום, כאשר נקבע כי שדה הראיה של המערער היה פתוח, כך שהמערער יכול היה להבחין ברכב המנוח גם אם לא דלקו ברכב המנוח אורות בלם או אורות אזהרה. המערער יכול וצריך היה להבחין ברכב המנוח בנסיבות אלה ולבלום או לסטות שמאלה. גרסתו של המערער כי ניסה לסטות שמאלה אך הדבר נמנע ממנו בשל המשאית שנסעה לטענתו בנתיב השמאלי נסתרה על ידי ראיות ועדויות שהוצגו לבימ"ש קמא ואשר לא הופרכו.

בנסיבות העניין ובהתאם לראיות ולעדויות שהוצגו צדק בימ"ש קמא משהגיע למסקנה כי המערער הפר את חובת הזהירות החלה עליו כנהג אוטובוס וכי קיים קשר סיבתי בין הפרת חובת הזהירות לבין הנזק שנגרם - תאונה קטלנית אשר גבתה את חי המנוח. התאונה נגרמה כתוצאה מכך שהמערער לא נתן תשומת לב מספקת לנעשה בדרך שלפניו ורשלנותו של המנוח, אשר נסע ככל הנראה ברכב תקול, אינה מנתקת בנסיבות המקרה את הקשר הסיבתי בין התנהגותו של המערער לבין התוצאה.

לא ראיתי באי ביצועה של חקירת סיבות מוות עילה לפקפק, במקרה זה, כי מותו של המנוח נגרם כתוצאה מהתאונה. יצוין כי גורמי הרפואה שהגיעו למקום וטיפלו בנפגע לא נחקרו. על פי הראיות שוחח הנפגע/המנוח עם בני משפחתו דקות לפני התאונה. אין גם חולק כי הרכב של המנוח עצר בעצירה יזומה בשולי הכביש וניכר שהמנוח נהג בו וכיוון אותו בשליטה מלאה עד שנעצר ובסמוך למועד הפגיעה.



אשר על כן, וככל שהדבר נוגע להכרעת הדין, סבור אני כי דין הערעור להידחות. אחריותו של המערער לגרימת התאונה ואשמתו הוכחו כנדרש ומעבר לספק הסביר.

מכאן אתייחס לגזר הדין. גם בעניין זה ראוי לציין כי "כלל ידוע הוא כי ערכאת הערעור תתערב בחומרת העונש שהוטל על ידי הערכאה הדיונית רק במקרים חריגים של סטייה ברורה ממדיניות הענישה הראויה, או כאשר נפלה בגזר הדין טעות מהותית הבולטת על פניה..." [ע"פ 8668/11 פלוני נ' מדינת ישראל (11.10.2012)] או במקרים חריגים של סטייה ברורה, ניכרת וקיצונית ממדיניות ענישה ראויה [ע"פ 3265/12 פלוני נ' מדינת ישראל (20.9.2012)]. הלכות אלו לא שונו ע"י תיקון 113 לחוק העונשין [ע"פ 4498/14 גרידיש נ' מדינת ישראל (13.5.2015)]; ע"פ 5931/11 עבדולייב נ' מדינת ישראל (22.10.2013); ע"פ 5117/13 וימר נ' מדינת ישראל (11.11.2014); ע"פ 5953/15 רוני שוהאנה נ' מדינת ישראל (31.12.2015)]. הדברים נכונים גם אם מגיע בית המשפט למסקנה כי גזר הדין נוטה לחומרה ואולם אינו חורג חריגה קיצונית ממתחם הענישה [ע"פ 3652/14 מוחמד כנעאני נ' מדינת ישראל (28.12.2015)].

על אלו יש להוסיף כי ער אני גם להלכות שאזכרו ע"י בית משפט קמא בכל הנוגע לגזירת עונשי מאסר בפועל על נהגים שגרמו לתאונות דרכים קטלניות. "מדיניות הענישה המחמירה והמרתיעה באה לידי ביטוי בכך שעל פי רוב הרשעה בעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל ופסילת רישיון לתקופה ממושכת [ראו: ע"פ 783/07 עתאבה נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 23.9.2007) בפסקה ט' (להלן: עניין עתאבה); רע"פ 548/09 לוי נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 19.1.2006); ע"פ 708/10 שלאפה נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 14.6.2010) (להלן: עניין שלאפה)]. [ראו: עפ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מדינת ישראל (24.3.2011)].

עם זאת, יש לשקול כל מקרה על פי נסיבותיו המיוחדות ונסיבותיו האישיות של הנאשם כאינדיבידואל ולאן בצורה ראויה ביניהן לבין מדיניות הענישה האמורה [ע"פ 291/81 פלוני נ' מדינת ישראל, פ"ד לה (4) 438, 442 (1981); ע"פ 1319/09 כהן נ' מדינת ישראל (13.5.2009) בפסקה 4 לחוות דעתו של השופט ח' מלצר]. יש לזכור כי "...מלאכת גזירת הדין אינה מדע מדויק, ועל בית המשפט לאזן בין שיקולים שונים ומנוגדים, וליתן לכל אחד מהם את משקלו הנכון בנסיבות העניין שלפניו. חובה זו מוטלת הן על הערכאה הדיונית והן על ערכאת הערעור" [ע"פ 8774/15 פלוני נ' מדינת ישראל (19.6.2016)].

בהביאי בחשבון את נתוני המקרה שבפנינו, ועל רקע כל ההלכות שפורטו לעיל, סבור אני כי במקרה זה יש להתערב בגזר הדין ולהקל בעונשו של המערער.

הטעם הראשון להתערבות בגזר הדין הוא שבמקרה שבפנינו ניתן להתחשב בנסיבות המקרה וברשלנותו של המנוח בכל הנוגע לגזר הדין ולעונש שנגזר על המערער. הגם שרשלנותו של המנוח לא מנקה את המערער מהאחריות לגרימת התאונה, סבור אני כי מדובר בנתון שיש בו כדי להשפיע על מידת העונש שייגזר על המערער.



בנסיבות העניין, בהתחשב ברשלנותו של המנוח ובנסיבות אירוע התאונה, כאשר ככל הנראה מדובר בהתרשלות רגעית וחוסר תשומת לב של המערער, וכן בהתחשב בתסקיר שירות המבחן אשר במסגרתו הומלץ על שליחתו של המערער למאסר באמצעות עבודות שירות, זאת לאור העובדה שמדובר באדם ללא מעורבות קודמת בפלילים, אשר ההליך המשפטי נגדו מהווה גורם הרתעתי משמעותי, סבורני כי יש מקום להתערב בעונש המאסר שהושת על המערער.

הטעם השני המצדיק, לטעמי, את התערבותנו בגזר הדין הוא שיקולי השיקום. למרות חומרת המקרה שבפנינו אין מדובר במקרה שבו לא ניתן לתת כל משקל לסיכויי השיקום של המערער. ער אני לעובדה שמדובר במערער שהוא אדם נורמטיבי, שעבר עבירה שבבסיסה רשלנות, במובן זה ששיקולי שיקום בעניינו שונים מאלו שיובאו בחשבון בדרך כלל כאשר בית המשפט דן בנאשמים שהתנהגותם מונעת ע"י התמכרות לחומרים ממכרים או סטייה מסוג זה או אחר, או כאלו שאורח חייהם עברייני. עם זאת תיקון 113 לחוק העונשין לא החריג את שיקולי השיקום מכלל העבירות הקבועות בכל דברי החקיקה, לרבות אלו שבבסיסם התרשלות חד פעמית של אנשים נורמטיביים. דווקא לאנשים נורמטיביים שמעולם לא מעדו מהווה עצם העמדתם לדין פלילי אירוע משברי ובנסיבות אלו יש להביא בחשבון, גם בעניינם, שיקולי שיקום. זאת הגם שיתכן ששיקולי והליכי השיקום יהיו שונים מאלו הנבחנים והננקטים בעניינם של "עבריינים קלאסיים".

יוער, לעניין החלת הוראות תיקון 113 לחוק העונשין, כי עיקר הפסיקה בעניין גזירת עונשי מאסר על עברייני תעבורה שגרמו למוות ברשלנות נקבעה קודם לתיקון 113 לחוק העונשין. כעת, משתוקן החוק וניתן לשיקולי שיקום משקל משמעותי, סבור אני כי יש להביא שיקולים אלו בחשבון, גם כאשר מדובר בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים. בהקשר זה ראוי גם להוסיף את מסקנות דו"ח הוועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים (ועדת דורנר, פורסם בחודש נובמבר 2015). הדו"ח מצביע על הנזק העולה על התועלת שבמאסרים קצרים, ובמיוחד כשמדובר בנאשמים שאינם בעלי דפוס התנהגות עברייני מובהק. בנוסף מצביע הדו"ח, כמו גם תיקון 113 לחוק העונשין, על הספק שבעצם מימוש רכיב הרתעת היחיד והרבים המהווה שיקול במסגרת שיקולי הענישה [לעניין ההרתעה כרכיב בענישה והדעות החולקות בנוגע לאפקטיביות שבהרתעה ראו: Bottoms Anthony and Von Hirsch, **The Crime Preventive Impact of Penal Sanctions**, in The Oxford Handbook of Empirical Legal Research (Oxford University Press 2012) p 96; Qwin Warren, **The Right to Threaten and the Right to Punish**, in Punishment, Simmons J. A. and others ed.(Princeton University Press 1995)p. 47]. מסקנות הוועדה המכובדת, המבוססות על שורה של מחקרים שפורטו בדו"ח הוועדה ביחד עם הוראות תיקון 113 לחוק העונשין, מצדיקות בחינה מחודשת של שיקולי הענישה ככלל ובמיוחד בעבירות שעניינם ברשלנות, ומחייבות התייחסות מתאימה בגזירת הדין במקרים מסוג אלו שבפנינו כעת.

על כל אלו יש להוסיף כי על המערער גם נגזר להיפסל מלנהוג למשך 10 שנים. כשמביאים בחשבון את גילו של הנאשם, יליד 1966, ואת עבודתו כנהג רכב ציבורי, משמעות פסילת רישיון הנהיגה לתקופה ממושכת היא, בפועל, חיסול כמעט מוחלט של יכולתו להמשיך ולעבוד, גם בעתיד, במקצוע שרכש לאורך שנים. גם למשמעות ועצמת רכיב ענישה זה יש לתת את המשקל המתאים, בנסיבותיו של הנאשם, בבואנו לקבוע את העונש הכולל.

בנסיבות אלו, ובהביאי בחשבון את כל האמור לעיל, סבור אני כי מתקיימים התנאים המצדיקים לגזור את תקופת



המאסר בגבול התחתון של מתחם העונש ההולם שקבע בית משפט קמא. סבור אני כי בנסיבות העניין, תוך שמביאים בחשבון את מכלול מרכיבי העונש שנגזר, כי ניתן להשיג את תכלית הענישה גם בגזירת עונש מאסר לריצוי בעבודות שירות, זאת לאור העובדה שמדובר במערער נורמטיבי, בעל משפחה, אשר הביע חרטה כנה וצער על המעשה ומותו של המנוח וכאשר שירות המבחן הדגיש כי ההליך המשפטי מהווה עבור המערער אלמנט מרתיע ומפחית את הסיכון להישנות התנהגות דומה בעתיד.

לבית משפט קמא הוגשה ביום 21.2.2016 חוות דעת ממונה על עבודות שירות. הממונה על עבודות שירות מצא כי המערער כשיר לרצות מאסר בעבודות שירות ואף הוצע כי יעבוד בעבודות שירות במקום עבודה המצוי באור עקיבא. תחילת עבודות השירות נקבעה ליום 27.7.2016.

בסופו של יום לא אימץ בית משפט קמא את המלצות שירות המבחן והממונה על עבודות השירות וגזר עונש של מאסר ממושך יותר, כפי שפורט. אציע לחברתי להרכב כי נורה על קיצור עונש המאסר כך שיעמוד על שישה (6) חודשי מאסר לריצוי בפועל, שירוצו בעבודות שירות כפי שהמליץ הממונה על עבודות השירות בחוות דעתו, וככל שמקום העבודה עדיין זמין.

יתר רכיבי גזר הדין יישארו בעינם ללא שינוי.

ר' שפירא, ס. נשיא

השופטת תמר נאות פרי

אני מצטרפת לפסק דינו של האב"ד, כב' השופט שפירא ס.נ., הן באשר להרשעה והן באשר לענישה.

באשר להכרעת הדין אבקש להוסיף כמה מילים. המערער ממקד חלק עיקרי של טיעוניו באפשרות שרכב המנוח היה בתנועה ולא בעצירה, או שרכב המנוח היה תקול במובן שלא דלקו אורות אזהרה בחלק האחורי שלו, או שרכב המנוח בלט אל תוך הכביש באופן משמעותי יותר מאשר קבעה כבוד השופטת קמא. עמדתי לגבי טענות אלו הינה כדעת כב' שופט שפירא, כלומר - שיש לדחות את כל הטענות העובדתיות הנ"ל; אלא שאף אם היה מקום לקבלם, או את חלקם, למעשה המשמעות היתה יכולה להיות רק קביעה של רשלנות תורמת רבה יותר מצד המנוח, מאשר הרשלנות אשר יוחסה לו בהכרעת הדין. מכאן, שהטענה העיקרית הנובעת מכך, לפי הבנתי, הינה כי עסקינן ברשלנות תורמת בשיעור שעשוי לעלות כדי "גורם זר מתערב" המנתק את הקשר הסיבתי בין רשלנותו של המערער לבין התוצאה הקטלנית. טענה שכזו, בנסיבות המקרה הנדון, דינה להדחות, כפי שקבע בית המשפט קמא, ומצאתי לנכון לחדד את עמדתי בהקשר זה.



כבר נפסק בע"פ 482/83 **מדינת ישראל נ' סעיד**, פ"ד לח (2) 538, כי:

"מעשה רשלנות של אחר אין בו, כשלעצמו, כדי לשחרר מאחריות פלילית את מי שעשה מעשה של הפרת חובת זהירות אשר כתוצאה ממנו נגרם נזק, כאשר חייב היה לחזות מראש כי המעשה או המחדל עשויים להזיק, וכי אדם אחר עלול להפגע ולסבול נזק. מעשה הרשלנות, ותהיה זו אף רשלנות בדרגה גבוהה של מאן דהוא אחר, אין בו, כשלעצמו, בשל חומרתו, כדי לשחרר מאחריות אם הגורם הרשלני הראשוני חייב היה לחזות מראש את מעשה הרשלנות כאמור".

בדומה, ראו אף את ע"פ 140/10 **פיסל חלילה נ' מדינת ישראל** (10.03.2011) לאמור:

"כידוע, אין רשלנותו של אחד בהכרח מבטלת את הקשר הסיבתי לתוצאות רשלנותו של האחר, אם הגורם הרשלני הראשוני יכול היה לחזות מראש את מעשה הרשלנות השני (ראו ע"פ 478/72 **מאיר פנקס נ' מדינת ישראל**, פ"ד כז (2) 617, (1973)) ... יפים לעניין זה דברי השופט זוסמן בעניין פנקס שלעיל (אף שהרשלנות המתווספת הייתה שם של המנוח עצמו), בעמ' 626:

"הכל נקבע לפי מבחן הצפיות הראויה. ... הואיל והמערער עצמו נהג ברשלנות רבתי, הקשר הסיבתי נמשך - או, לשון אחר, החבות לתוצאה קיימת - גם כשמצטרפת אותה מידה של רשלנות הקרבן אל רשלנות המערער."

באותו עניין נדחו טענות באשר לרשלנות המנתקת קשר סיבתי בין מעשיהם של המערערים לבין מותו של המנוח דשם בתאונת דרכים, לרבות תוך איזכור סעיף 309(5) לחוק העונשין הקובע כי "בכל אחד מן המקרים המנויים להלן יראו אדם כאילו גרם למותו של אדם אחר, אף אם מעשהו או מחדלו לא היו הגורם התכוף ולא היו הגורם היחיד למותו של האחר ... מעשהו או מחדלו לא היה גורם מוות, אילולא נצטרף עמו מעשה או מחדל של האדם שנהרג או של אדם אחר."

אפנה עוד לע"פ (מחוזי חיפה) 256/08 **פנחס אייל נ' מדינת ישראל** (08.01.2009) - שם נדחתה טענה דומה לגבי רשלנות מצד המנוח המהווה "גורם זר מתערב", ונקבע כי:

"משהתנהגות המנוח היתה בטווח ציפיית המערער - ממילא אין מקום לאמר כי התנהגות המנוח גרמה לניתוק הקשר הסיבתי."

אשר על כן, אבקש להצטרף לעמדת כב' השופט שפירא - הן לעניין אי ההתערבות בקביעות בכל הנוגע להכרעת הדין והן לעניין ההתערבות ברף הענישה.

תמר נאות פרי, שופטת

השופטת בטינה טאובר:

אני מסכימה.



בטינה טאובר, שופטת

הוחלט לדחות את הערעור ככל שהוא מופנה כנגד הכרעת הדין.

הוחלט לקבל חלקית את הערעור על גזר הדין. תקופת המאסר שנגזרה על המערער תקוצר באופן שבו ירצה המערער שישה (6) חודשי מאסר. לא מצאנו מקום להתערב ביתר חלקי גזר הדין, שיישאר בעינם ללא שינוי, כפי שגזר בית משפט קמא.

אנו מתירים למערער לרצות את עונש המאסר שנגזר עליו בעבודות שירות בהתאם לחוות דעתו של המונה על עבודות השירות שהוגשה לבית משפט קמא. המערער ירצה את עונשו במפעל "תפארת" שברח' הדס 4, א"ת צפוני אור עקיבא. הממונה על עבודות השירות מוסמך לשנות את מקום העבודה לפי שיקול דעתו. המערער יהיה בקשר עם הפקח האחראי, רס"ב שמעון מלכה, טל': 0504062320.

על המערער להתייצב לשם קליטה לעבודות שירות ביום 27.7.16 שעה 08:00 במפקדת עבודות השירות, בימ"ר עמקים המצוי במתחם תחנת משטרת טבריה בכתובת דרך הציונות 14 טבריה. טלפונים: 04-6728405, 04-6728421, 08-9775099.

הוסבר למערער כי אם יפר את הוראות המעסיק ו/או הוראות הממונה על עבודות השירות ו/או מי מטעמו, וכן אם יבצע עבירה נוספת כל שהיא בתקופת ריצוי עבודות השירות, כי אז ניתן יהיה להפקיע את עבודות השירות באופן שבו יהיה עליו לרצות את יתרת מאסרו כמאסר בפועל במתקן כליאה.

ניתן היום, כ"ג סיוון תשע"ו, 29 יוני 2016, במעמד המערער, ב"כ המערער וב"כ המשיבה.

תמר נאות פרי, שופטת

בטינה טאובר,
שופטת

רון שפירא, סגן נשיא
[אב"ד]