



ע"פ 66200/11/18 - לואי יאסין נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

עפ"ת 66200-11-18 יאסין נ' מדינת ישראל
בפני כבוד השופטת גילת שלו
המערער
לואי יאסין
ע"י עו"ד רפאל רויטגרונד

נגד
המשיבה
מדינת ישראל

פסק דין

המערער הורשע לאחר שמיעת הראיות, בבית המשפט לתעבורה באשדוד, בעבירות של נהיגה רשלנית- עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן- הפקודה); התנהגות הגורמת נזק לאדם או לרכוש- עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן- התקנות); גרימת תאונת דרכים בה נחבל אדם או ניזוק רכוש- עבירה לפי סעיף 38(2) לפקודה; גרימת תאונת דרכים בה נחבל אדם חבלות של ממש- עבירה לפי סעיף 38(3) לפקודה; וסטיה מנתיב הנסיעה- עבירה לפי תקנה 40(א) לתקנות.

בגין הרשעתו, נדון המערער למאסר בפועל למשך 45 יום, לריצוי בדרך של עבודות שירות; מאסר על תנאי של 3 חודשים למשך 3 שנים, שלא יעבור עבירה של תאונת דרכים שגרמה לחבלה של ממש, או עבירה של נהיגה בזמן פסילה; פסילה בפועל למשך 18 חודשים; פסילה על תנאי של 3 חודשים למשך 3 שנים; קנס בסך 1,000 ₪ או 3 ימי מאסר תמורתו; ופיצוי בסך 2,000 ₪.

הערעור מופנה הן כלפי הכרעת הדין והן כלפי גזר הדין (רכיבי המאסר, הפסילה והפיצוי).

כעולה מהכרעת הדין, הורשע המערער בכך שביום 7.12.14, בסמוך לשעה 21:30, הוא נהג במשאית לה חובר גרור, בכביש 6 מדרום לצפון; כשאותה עת עמד בשול הכביש טנדר המחובר לנגרר, שבסמוך לו עמד נהג הטנדר, מר יאסר זיאדנה (להלן- הנהג המעורב). המערער נהג במשאית ברשלנות בכך שסטה ימינה, ופגע עם המשאית בנגרר של הטנדר, וכתוצאה מההתנגשות ומעוצמת המכה, נדחף הנגרר קדימה ופגע בנהג המעורב, שעמד בסמוך אליו והעיף אותו; הנגרר המשיך ופגע בטנדר ודחף אותו לעבר מעקה הבטיחות. לאחר ההתנגשות, המשאית החלה "לזגזג" תוך כדי האטה, איבדה שליטה, הנגרר של המשאית התהפך על צדו, והמשאית והנגרר החליקו ונעצרו אחרי מרחק רב. כתוצאה מהתאונה ניזוקו שני כלי הרכב; הנהג המעורב נחבל חבלות של ממש, שכללו שבר פתוח בירך ימין, שבר ברמוס פוביס, שבר סבטרוכנטרי מימין, ושבר בטרונכנטר משמאל, הוא נזקק לאשפוז, לניתוחים רבים ולהליך שיקומי.

המערער הודה כי נהג במשאית במועד האירוע, אך כפר כפירה כללית בכל המיוחס לו; במהלך ניהול ההליך בבית



המשפט קמא, טען כי נהג במשאית כחוק, בנתיב הימני, וכי התאונה התרחשה בנתיב נסיעתו, לאחר שהרכב המעורב החל בנסיעה, וסטה במפתיע מהשול לנתיב נסיעתו.

הכרעת הדין

במסגרת הכרעת הדין, סקר בית המשפט את הראיות שהובאו בפניו, ובראשן עדות הבוחן, שקבע כי מקום האימפקט היה על השול הימני, וכי המערער סטה מנתיב נסיעתו ופגע עם חלקה הקדמי ימני של המשאית, בחלקו האחורי שמאלי של הנגרר שחובר לרכב המעורב; עדות הנהג המעורב, לפיה עובר לתאונה עצר בשול הדרך וירד כדי לבדוק פשרו של רעש ששמע, ובעת התאונה עמד בין הטנדר לנגרר, כך שנפגע מהנגרר, לאחר שזה נדחף ע"י המשאית; ועדות המערער, לפיה בהגיעו למרחק של כ-20 מ' מהטנדר שעמד בשול הימני, החל הטנדר בנסיעה לתוך נתיב נסיעתו, בתגובה הוא בלם ו"ברח" שמאלה בפתאומיות, מה שגרם לאיבוד שליטה על המשאית ולכניסת הנגרר של הטנדר בין המשאית לבין הגרור שהיה מחובר אליה.

בית המשפט קבע, כי הוא מאמץ את קביעותיו של הבוחן, לפיהן מקום האימפקט היה על השול הימני של הכביש, כאשר הנגרר שחובר לטנדר עמד כולו על השול ולא בלט לנתיב נסיעת המערער; קביעות המבוססות על הממצאים בזירת התאונה, אשר לא נסתרו ע"י ההגנה, ואשר שוללות את גרסת המערער כי התאונה אירעה בנתיב הנסיעה הימני. עוד נקבע, כי בשונה מעדות המערער אשר אינה מתיישבת עם הממצאים בזירה, עדות הנהג המעורב מתיישבת עמם ועם קביעות הבוחן; כי אופי פגיעותיו של הנהג המעורב וחומרתן מתיישבים עם גרסתו כי שהה מחוץ לרכב בעת התאונה; וכי נוכח האמור, אין לקבל את גרסת המערער, לפיה הנהג המעורב היה ברכב בעת התאונה, או שלאחר התאונה, יצא הנהג המעורב מהרכב באופן רגיל והחל לחפש כבשים.

לאור כל האמור החליט בית המשפט להרשיע את המערער בכל העבירות שיוחסו לו בכתב האישום, והוסיף כי **"גם אם יימצא צדק בטענות ההגנה בדבר מחדלי חקירת הבוחן לאופן קרות התאונה. בנסיבותיו של האירוע שבפני די בראיות שהובאו ע"י המאשימה להוכחת רשלנות הנאשם"**.

גזר הדין

במסגרת גזר הדין, סקר בית המשפט קמא את פסיקת בית המשפט העליון לגבי הצורך להחמיר בענישה בעבירות דומות, נוכח ריבוי תאונות הדרכים במדינה ה"גובות קורבנות בנפש וגורמות לחבלות קשות למשתמשי הדרך"; והתייחס לפסיקה במסגרתה נקבע, כי מידת העונש בעבירות אלו תקבע על פי מידת וחומרת הפגיעה שנגרמה, ומידת הרשלנות במעשי הנאשם.

בית המשפט קבע, כי רף הרשלנות של המערער בענייננו, הוא בינוני-גבוה, וכי רשלנותו התבטאה ב"חוסר תשומת ליבו לאשר התרחש בכביש אותה העת, דבר שהוביל לסטייתו לשול הימני ולהתנגשות של חזית רכבו בחלקו האחורי של הרכב המעורב". עוד הפנה בית המשפט לחבלות הקשות שנגרמו לנהג המעורב, לעובדה ששהה למעלה משנה באשפוז בבתי חולים ובבית לוינסטיין, לכאב ולסבל שחווה ולהשפעה של התאונה על חייו, הכל כעולה מהמסמכים



הרפואיים שהוגשו (ת/14), ומעדותו של הנהג המעורב בבית המשפט; וקבע כי **"מידת הפגיעה בו מצויה ברף הבינוני"**.

בנוסף, סקר בית המשפט את מדיניות הענישה במקרים בהם נגרמה תאונת דרכים שתוצאותיה חבלות של ממש (באמרת אגב יוער, כי מדובר בסקירה בה נפלו לא מעט טעויות, אי דיוקים, או התעלמות מהתערבות ערעורית בחלק מפסקי הדין, וראוי להקפיד כי סקירת הענישה הנוהגת תעשה באופן מדויק, ותפרט את הנתונים הרלוונטיים, לצורך עריכת אבחנה בין המקרים שנדונו בפסיקה לבין המקרה שנדון בגזר הדין); וציין כי מתחם הענישה רחב מאד, ומשתנה **"בהתאם לרף החבלות, מידת הרשלנות ושיקולים רלוונטיים כגון עברו של הנאשם, לקיחת האחריות ונסיבותיו האישיות"**. על כן, קבע בית המשפט, כי מתחם העונש ההולם בענייננו, נע בין מאסר על תנאי עד מאסר שניתן לרצותו בדרך של עבודות שירות, לצד פסילה שנעה בין 10 חודשים עד מספר שנים, ענישה מותנית, פיצוי וקנס.

אשר לגזירת עונשו של המערער במתחם האמור, התייחס בית המשפט לעברו הפלילי הכולל 13 הרשעות קודמות, האחרונה בהן משנת 2006; ובעיקר לעברו התעבורתי המכביד, הכולל 203 הרשעות קודמות מאז קיבל רשיון נהיגה בשנת 1983, ובין היתר שתי הרשעות בגין גרימת תאונת דרכים. עוד ציין בית המשפט כי המערער לא הביע חרטה או צער כלפי הנהג המעורב; כי מידת רשלנותו, כפי שנקבע, היא ברף הבינוני-גבוה, וכי רשלנות זו היא שגרמה לחבלות הקשות של הנהג המעורב; ומנגד ציין את נסיבותיו האישיות של המערער, העובדה שהרשיון דרוש לו לפרנסתו, ואת חלוף הזמן מיום התאונה. לאור כל האמור, דן בית המשפט את המערער לעונשים שפורטו לעיל.

הטענות בערעור

לטענת ב"כ המערער, הכרעת הדין כללית, אינה מבוססת על ראיות חד משמעיות המאפשרות הרשעה, ומתעלמת מראיות ומטענות שהועלו בסיכומים, שהיה בהן כדי למנוע הרשעה; כך שלא הוכח ברמה הנדרשת במשפט הפלילי, כי המערער אשם בגרימת התאונה. בין היתר טען הסנגור, כי עולה מעדותו של הבוחן, שהוא לא יכול לקבוע בוודאות אם הטנדר או הנגרר בלטו לנתיב נסיעת המערער; והוא אף קבע שהנגרר של הטנדר היה במקביל לכביש, אך לא יכל לקבוע את הזווית בה היה הטנדר יחסית לכביש, כך שקיים ספק בנוגע לשאלה אם הטנדר החל לנסוע לתוך נתיב נסיעת המערער. עוד טען, כי עדותו של הנהג המעורב אינה אמינה ואין לסמוך עליה, נוכח נקודות מסוימות אליהן הפנה בסעיף 7 להודעת הערעור, ולכן **"מסוכן הוא לסמוך על עדות הנהג כבסיס להרשעה"**; והפנה לכך שבהכרעת הדין לא ניתנו ממצאי מהימנות לגבי הנהג המעורב או לגבי המערער, כך שלבית המשפט קמא אין יתרון בעניין זה על פני ערכאת הערעור.

עוד טען הסנגור, כי בית המשפט קמא התעלם ממחדלי חקירה בתיק, אשר פגמו בהגנת המערער, ובהם העובדה שהבוחן לא בדק את הנזקים שנגרמו לגרור של המשאית, למרות שמדובר בבדיקת טענת הגנה של המערער, אשר טען כבר בחקירתו במשטרה, כי הגרור פגע בנגרר של הטנדר, אשר בעת התאונה נכנס בין המשאית לבין הגרור; הבוחן לא שוחח עם הנהג המעורב בנוגע לגרסתו בדבר אופן קרות התאונה, ולא ניסה לערוך עמו שחזור בזירה; ועל אף שהמערער נחקר בזירת האירוע, הבוחן לא ביקש שיראה לו היכן היה מקום האימפקט. בהקשר זה טען, כי עבודת הבוחן בתיק היתה שטחית, ולכן לא היה מקום שבית המשפט יסתמך עליה.



במעמד הדיון שהתקיים לפניי הוסיף הסנגור, כי לא ברור שהסימנים שמצא הבוחן בכביש נגרמו ע"י הרכב המעורב, ואין התאמה ביניהם לבין הרכב; כי הסימנים הללו אינם מעידים בהכרח על מקום האימפקט; וכי אין הכרח שנותרו סימני אימפקט במקום בו אירעה התאונה, בנתיב הימני. עוד טען, כי לא ניתן לקבוע על סמך החבלות שנגרמו לנהג המעורב, אם הוא היה מחוץ לרכב או בתוכו, וגם הבוחן לא יכל לקבוע אם הטנדר היה בנסיעה או בעמידה בעת התאונה; וכי לא היה מקום לאפשר לבוחן להשיב לשאלות של התביעה בעדותו הראשית, מעבר לדברים שכתב בדוח הבוחן, שכן גם התנהלות זו פגעה בהגנת המערער.

לאור כל האמור, עתר ב"כ המערער לקבלת הערעור, כך שתבוטל הכרעת הדין המרשיעה, והמערער יזוכה מהעבירות שיוחסו לו.

לחלופין, טען ב"כ המערער, כי העונש שהוטל על המערער מופרז, ויש מקום להפחיתו משמעותית, ובעיקר את תקופת הפסילה בפועל. בהקשר זה הפנה לנסיבותיו האישיות של המערער, נשוי ואב לשישה ילדים, התלויים בו לפרנסתם; נהג מקצועי, בעל רשיון נהיגה משנת 1979 (יוער כי לפי גליון ההרשעות, הוא בעל רשיון נהיגה משנת 1983), הנוהג אלפי קילומטרים מדי חודש; אשר חלק מהרשעותיו התיישנו; ולטענתו, העונשים שהוטלו עליו עשויים לגרום לאבדן מקור פרנסתו ופרנסת ילדיו. אשר לפיצוי טען, כי הנהג המעורב מנהל תביעה אזרחית בגין נזקי התאונה, ובמקום בו למערער היה ביטוח חובה תקף, לא ברור פשר הפיצוי שנפסק לטובתו בהליך זה.

ב"כ המשיבה עתר לדחיית הערעור על שני חלקיו.

אשר להכרעת הדין, טען כי הבוחן העיד מפורשות שהאימפקט היה במקום בו נמצאו החריצים בכביש; שלל את הטענה שהאימפקט היה במקום אחר ואף לא נמצאו ממצאים המראים אחרת; קבע כי הקורה השמאלית של הנגרר של הטנדר, היא שגרמה לחריצים; וכי הן הטנדר והן הנגרר היו באופן מלא בתוך השול; וההגנה לא הביאה עדות של מומחה או עדות אחרת הסותרת קביעות אלו. עוד ציין, כי גרסת המערער לפיה הנהג המעורב יצא מהרכב לאחר התאונה והלך לחפש כבשים, אינה מתיישבת עם החבלות הקשות שנגרמו לו, ובעיקר עם השברים ברגליו; וכי לו הנהג המעורב היה יושב בטנדר בעת התאונה, היו נגרמות לו חבלות בעיקר בצד שמאל של הגוף, ולא בשני צדיו. בנוסף, הפנה ב"כ המשיבה להודעתו של המערער במשטרה (ת/9), בה הודה למעשה שפגע בנגרר של הטנדר, שדחף את הטנדר קדימה, בשונה מגרסתו הנוכחית.

לעניין העונש טען ב"כ המשיבה, כי מאחר שהמערער נהג במשאת עם גרור, מוטלת עליו חובת זהירות מוגברת; וכי רמת רשלנותו היא בינונית גבוהה, בהתחשב בכך שנסע במשאת כאמור, בשול הדרך, בכביש 6, במהירות של 90 קמ"ש. בהתחשב באמור, ובעברו התעבורתי והפלילי המכביד, טען כי אין בגזר הדין משום סטיה ממתחם הענישה ההולם.

דין והכרעה

לאחר ששמעתי את טענות הצדדים, ועיינתי בתיק בית המשפט, לרבות במוצגים שהוגשו לעיון, הגעתי לכלל מסקנה כי



דין הערעור על הכרעת הדין להדחות.

תחילה אעיר, כי בחינה מילולית של הכרעת הדין מעלה, כי בית המשפט קמא השתמש במונחים היפים יותר לרף הראיה הנדרש במשפט האזרחי, ואשר מתאימים פחות למשפט הפלילי. וכך למשל קבע בית המשפט, כי **"אני מעדיפה את גרסת הבוחן באשר לאופן קרות התאונה על פני הגרסה שנמסרה ע"י הנאשם"**; כי אינו מאמץ את גרסת המערער בנוגע להמצאותו של הנהג המעורב ברכב בעת התאונה, נוכח פציעותיו **"אשר מתאימות יותר עם היותו מחוץ לרכב מאשר עם היותו ברכב יושב בכיסא הנהג"**; ואף קבע בסיום הכרעת הדין **"כי התביעה עמדה בנטל ההוכחה המוטל עליה"**, מבלי להתייחס לסוגיית היתכנותו של "ספק סביר", כנדרש במשפט הפלילי.

בהקשר זה ראוי להפנות לדברים שנקבעו בע"פ 3676/11 פלוני נ' מדינת ישראל (9.10.12):

**"אמנם, על הספק הסביר להיות "הגיוני". ספק שאינו סביר מעורר ספק בעצם קיומו. ברם, הגיונו של הספק אינו נעוץ רק במישור האובייקטיבי. לא ניתן להכריע דינו של נאשם על סמך הגרסה הנכונה יותר "אובייקטיבית". כזכור - מדובר בסבירות בשדה הפלילי ולא בשדה דיני הנזיקין למשל. ספק יכול להתעורר גם על מצע עובדתי שאינו בהכרח הגיוני. הספק הסביר יכול ויהיה סובייקטיבי, תולדה של התרשמות הערכאה המבררת...
אכן, אין לומר כי ההגיון הבריא והשכל הישר מקומם לא יכירם בדין הפלילי. ואולם כלי עזר הם, אין הם כלי הכרעה. ההכרעה כאמור - במסגרת כללו של הספק הסביר".**

אמנם, בעניין פלוני הנ"ל נקבע, כי לא די בבחינה מילולית של הכרעת הדין כדי להביא לזיכויו של נאשם, שכן ייתכנו מקרים בהם בית המשפט לא השתמש במילים המפורשות, אך בחינה מהותית של הכרעת הדין תעלה כי בפועל יושם הכלל (מצב שלגביו צוין בפסק הדין כי אינו אופטימלי); ואולם, בפסק הדין הודגשה החשיבות הרבה לכך שהערכאה המבררת תתן הכרעה מפורטת, במסגרתה תתייחס מפורשות לנושא הספק הסביר, ואין לי אלא להפנות לדברים אלו.

בנוסף לבעייתיות האמורה, עיון בהכרעת הדין מעלה גם שבית המשפט נמנע מלהתייחס לממצאי מהימנות בנוגע לעדים שהעידו בפניו, והסתפק בבחינת סבירותן של הגרסאות והתיישבותן עם הראיות החפציות, ואין כל הסבר מדוע לא ציין התרשמותו, לפחות מעדויותיהם של הנהג המעורב והמערער. לערכאה המבררת יש יתרון משמעותי על פני ערכאת הערעור, שכן היא שומעת את העדים ויכולה להתרשם באופן בלתי אמצעי מאופן מתן העדות, ולהעריך את מהימנותם בין היתר לפי **"התנהגותם של העדים, נסיבות העניין ואותות האמת המתגלים במשך המשפט"** (סעיף 53 לפקודת הראיות [נוסח חדש], התשל"א-1971). חלק זה הוא חלק נכבד ממלאכת הערכת משקלן ומהימנותן של עדויות, ולצדו על בית המשפט לערוך בחינה פנימית של העדות (בחינת תוכן העדות, לרבות בחינת קיומם של הגיון פנימי, עקביות, קוהרנטיות וסתירות פנימיות), וכן בחינה חיצונית שלה (במסגרתה נבחנת התיישבותה של העדות עם יתר הראיות). בענייננו, נראה כי בית המשפט הסתפק בעיקר בבחינה החיצונית של העדויות שנשמעו בפניו, ואם היתה סיבה לכך, ראוי היה שהדברים יצוינו מפורשות בהכרעת הדין.

למרות הבעייתיות שפורטה לעיל, לאחר שעיינתי במכלול העדויות והראיות שהובאו בפני בית המשפט קמא, ובחנתי את מלוא טענותיו של ב"כ המערער במסגרת ערעור זה, לא מצאתי כי יש באמור כדי להביא לביטול הכרעת הדין; ושוכנעתי



כי אשמתו של המערער בעבירות שיוחסו לו, הוכחה בבית המשפט קמא מעבר לכל ספק סביר.

בפני בית המשפט קמא הובאה עדותו של הבוחן, המסמכים שערך והתמונות שצילם, במסגרתם מצא כי הטנדר והנגרר שלו היו במלואם על השול בעת התאונה (גם אם לא יכל לקבוע אם הטנדר עמד בזווית מסוימת, הבוחן קבע חד משמעית כי הוא עמד כשכולו בתוך השול); כי התאונה התרחשה בעת שהמשאית פגעה עם חלקה הקדמי ימני בחלקו האחורי של הנגרר, אשר נדחף לכיוון הטנדר וכך גם נפגע הנהג המעורב; וכי מקום האימפקט גם הוא היה על השול הימני, ולא בנתיב נסיעתו של המערער. לכך יש להוסיף את הממצאים החפציים, ובהם סימני החריצה באספלט על השול הימני, אשר הבוחן העיד כי נגרמו ע"י החלק השמאלי של הנגרר של הטנדר בעת האימפקט, ושגם על הנגרר נמצאו סימני אספלט תואמים (ויצוין, כי אין מדובר בטענה כבושה, שכן הדברים עלו במובלע בדוח הבוחן בת/4, ומפורשות בתמונות ת/7); השברים מהטנדר, אשר נמצאו גם הם בתוך השול, אחרי סימני החריצה; סימני הפגיעה על כלי הרכב, כאשר מעבר לפגיעות בנגרר מאחור, גם בטנדר נמצאו סימני מעיכה פנימה של הארגז האחורי, ובנוסף, הפגיעות בדופן שמאל של הטנדר הן סימני מעיכה שנגרמו מאחור לפנים.

לכל אלו יש לצרף את נימוקי בית המשפט קמא, בכל הנוגע לחבלות שנגרמו לנהג המעורב, המחזקות את גרסתו לאופן קרות התאונה, בעודו נמצא בין הנגרר לטנדר, ושגם הן עומדות בסתירה לגרסת המערער בנוגע לאופן קרות התאונה.

על אף האמור, ההגנה לא הביאה חוות דעת נגדית, ולא הצליחה לערער את עדות הבוחן. ראוי לציין, כי גרסת המערער לפיה הוא פגע בדופן שמאל של הטנדר, כאשר הטנדר נכנס לנתיב נסיעתו, אינה מתיישבת עם שאר הראיות, שכן בנתיב הנסיעה הימני לא נמצאו סימני פגיעה כלשהם; הפגיעה בדופן השמאלי של הטנדר אינה מתיישבת עם מעיכה "חדה" של פגיעה באלכסון, אלא כאמור עם מעיכה "אורכית" מאחור לפנים; ואין בגרסה זו כל הסבר לסימני החריצה בשול, לפגיעות בחלק האחורי של הנגרר והטנדר, ולשברים שנמצאו רק בשול הימני. יתרה מכך, למרות גרסתו זו של המערער, כפי שציין ב"כ המאשימה, בהודעתו השניה של המערער, כאשר הבוחן הטיח בפניו שהנזקים בכלי הרכב ומקום המצאם, מעידים על תאונה של חזית לאחור, וכי אם היה מתנגש בטנדר כפי שטען, הטנדר היה "נזרק" ימינה ולא לפנים, השיב המערער **"אני פגעתי בגרור והגרור דחף את הרכב קדימה"** (ת/9 ש' 15-17); כשמדובר בגרסה שונה מזו שנטענה ע"י ההגנה בערעור ובבית המשפט קמא, המאשרת למעשה את גרסת הנהג המעורב ואת חוות דעתו של הבוחן. מכל האמור עולה, כי אין בעדות המערער כדי להקים ספק סביר בראיות התביעה.

אשר לטענות ב"כ המערער בדבר מחדלי חקירה, הגם שמצאתי ממש בטענה שהיה על הבוחן לבדוק גם את הגרור של המשאית ולפרט את ממצאיו לגביו, בעיקר כאשר גרסתו הראשונית של המערער, בזירת האירוע (ת/1), היתה שהנגרר של הטנדר נכנס בין המשאית לבין הגרור שלה; אני סבורה, כפי שסבר גם בית המשפט קמא, כי אין במחדל זה כדי לשנות את המצב הראיתי נגד המערער, אין בו כדי לקפח את הגנתו, ואין בו כדי להותיר ספק סביר לטובת המערער. בהקשר זה, ראוי להפנות שוב לאמרתו של המערער בת/9, שדי בה כדי לסתור את גרסתו הראשונית ואת הצורך בבדיקת הגרור של המשאית, וכדי לקבוע כי אין מדובר במחדל ראיתי מהותי.

מכאן לערעור על גזר הדין.



על אף שאני סבורה כי העונש שהוטל על המערער אינו חמור, כי הוא הולם את חומרת העבירה ובעיקר את הנזק הממשי שנגרם לנהג המעורב, וכי בית המשפט שקל כל שניתן לזכות המערער, הגעתי למסקנה כי יש מקום להתערבות קלה ברכיב הפסילה שהוטל על המערער.

מוסכם עליי הניתוח שעשה בית המשפט קמא בגזר דינו המנומק, לגבי חומרת העבירות, הצורך בהרתעה, והמבחנים העיקריים לקביעת מתחם העונש ההולם, ואף המתחם שנקבע סביר בנסיבות המקרה.

יחד עם זאת, אינני סבורה כי הוכח שרף הרשלנות של המערער בעניינינו עומד על הצד הבינוני-גבוה, על אף שמוסכם עליי כי רף הזהירות המוטל עליו גבוה, מעצם נסיעתו בכביש מהיר במשאית המחוברת לגרור. בהקשר זה אפנה לכך שלא נסתרה טענת המערער כי במשאית מותקן מגביל מהירות ל-89 קמ"ש, לכך שלא הובאו נתונים לגבי משך הזמן שהמשאית נסעה בשול הדרך (כך שיתכן שמדובר בסטיה רגעית), או למידת הסטיה של המשאית לשול הדרך (כאשר הוכח כי הפגיעה היתה עם הפינה הימנית קדמית של המשאית); זאת בשונה מפסקי הדין אליהם הפנה בית המשפט, ברובם דובר ברשלנות גבוהה מובהקת (חציית אור אדום, פגיעה במעבר חציה, נסיעה נגד כיוון התנועה, נהיגה בשכרות גבוהה ועוד). יתרה מכך, נראה כי בית המשפט קמא שקל פעמיים את מידת רשלנותו של המערער, הן במסגרת קביעת המתחם, והן במסגרת גזירת הדין בתוך המתחם (ראו עמ' 53 ש' 20, וש' 28, שם אף הגדיל בית המשפט והתייחס לרשלנות כרשלנות גבוהה), ולא היה מקום לעשות כן. מידת הרשלנות היא נסיבה מובהקת הקשורה בביצוע העבירה, ולא ניתן לשקול אותה במסגרת קביעת העונש בתוך המתחם, ובוודאי שלא ניתן לשקול אותה פעמיים לחובת הנאשם.

זאת ועוד, בחלק נכבד מפסקי הדין אליהם הפנה בית המשפט קמא (בעיקר אלו במסגרתם הוטל עונש מאסר), דובר במקרים חמורים יותר מעניינינו, הן במידת הרשלנות והן בחומרת החבלות שנגרמו; ובחלקם כלל לא הוטלו (או בוטלו בהמשך) עונשי מאסר, או הוטלו עונשי פסילה קלים יותר מהעונש שהוטל על המערער.

מנגד, בעת קביעת עונשו של המערער, לא ניתן להתעלם מעברו התעבורתי המכביד, הכולל 203 הרשעות קודמות, כאשר גם יחסית לוותק הנהיגה הרב ולהיותו נהג מקצועי, מדובר בעבר חריג. אמנם, מרבית הרשעותיו של המערער הן בגין עבירות של ברירת משפט, והוא נדון בעבר רק פעמים ספורות לעונשי פסילה בפועל, שמשכם קצר; ואולם, חלק מההרשעות בגין עבירות חמורות כגון נהיגה משמאל לקו הפרדה רצוף, עקיפה בדרך לא פנויה או סטיה מנתיב, והוא אף נדון פעמיים בגין תאונות דרכים (בשנת 1996 ובשנת 2015); ויתרה מכך, מגליון הרשעותיו עולה כי גם לאחר התאונה הקשה שבעניינינו, עבר המערער 15 עבירות נוספות, ובהן גרימת תאונת דרכים (מיום 4.5.15, בגינה נדון לפסילה על תנאי וקנס בלבד), סטיה מנתיב, נהיגה משמאל לקו הפרדה רצוף, 6 עבירות של משקל עודף (הראשונה בהן 9 ימים בלבד לאחר התאונה שבעניינינו), שימוש בטלפון כשהרכב בתנועה, אי החזקת ההגה בשתי ידיים, ורכב לא תקין. העובדה שהמערער לא למד את הלקח מאחריותו (או אף ממעורבותו) בתאונת דרכים שתוצאותיה כה קשות, והמשיך לנהג דרך מסוכנת, מהווה שיקול ממשי לחומרא.

בשקלול הנתונים האמורים, כאשר מחד, קיים חשש כי טעותו של בית המשפט בנוגע למידת הרשלנות, השפיעה לחומרא על עונשו של המערער, מה גם שלצד הפסילה הממשית בפועל, הוטל על המערער גם עונש מאסר; ומאידך, עברו התעבורתי של המערער מכביד מאד ומצדיק ענישה מחמירה; ובשים לב גם לטענות בדבר הפגיעה שתהא לעונש



הפסילה על משפחת המערער ועל פרנסתו; החלטתי להקל במידה מסוימת בעונש הפסילה שהוטל על המערער.

לא מצאתי מקום להתערב ביתר הוראות גזר הדין, ואעיר בנוסף, כי משלא צורף הנהג המערורב כמשיב לערעור, ממילא לא ניתן לדון בערעור לגבי הפיצוי שהוטל לטובתו.

לאור כל האמור, אני מקבלת את הערעור באופן חלקי, ומעמידה את עונש הפסילה על 13 חודשי פסילה בפועל. יתר העונשים שנקבעו בגזר הדין, יעמדו על כנם.

ניתן היום, י"ח שבט
תשע"ט, 24 ינואר
2019, במעמד
הצדדים.
גילת שלו, שופטת