

ע"פ 71336/03/19 - עומרי ספיה נגד מדינת ישראל, באמצעות פרקליטות מחוז חיפה

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים
עפ"ת 71336-03-19 ספיה נ' מדינת ישראל 20 יוני 2019
בפני הרכב כב' השופטים:
י' גריל, שופט עמית [אב"ד]
א' דגן, שופטת
ש' שטמר, שופטת עמיתה
המערער:
עומרי ספיה
ע"י ב"כ עוה"ד אולג פרגין
מטעם הסניגוריה הציבורית
נגד
המשיבה:
מדינת ישראל
באמצעות פרקליטות מחוז חיפה (פלילי)
ע"י ב"כ עוה"ד מאיה הרטמן

הודעת ערעור מיום 31.3.19 על גזר דינו של בית משפט השלום לתעבורה בעכו (כב' השופט הבכיר יעקב בכר) מיום
21.2.2019 בתיק גמ"ר 6788-06-17.

פסק דין

השופט י' גריל, שופט עמית (אב"ד):

א. בפנינו ערעור על גזר דינו של בית המשפט השלום לתעבורה בעכו (כב' השופט הבכיר יעקב בכר) מיום
21.2.2019 בתיק גמ"ר 6788-06-17, לפיו נדון המערער, יליד 1992, למאסר בפועל לתקופה של
13 חודשים, 10 חודשי מאסר על תנאי למשך שנתיים, פסילה מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה לתקופה
של 10 שנים (בניכוי ימי פסילתו בבפ"ת 6792-06-17), פיצוי למשפחות המנוחות בסכום של 10,000 ₪
לכל משפחה, וחתימה על התחייבות כספית על סך 10,000 ₪ להימנע מביצוע עבירה.

ב. העובדות הצריכות לעניין הינן בתמצית אלה:

ביום 15.6.2017 הוגש כנגד המערער כתב אישום, בגין מעורבותו בתאונת דרכים שכתוצאה ממנה מצאו את
מותן שתי המנוחות, גב' רבקה טולדנו ז"ל וגב' אסתר אסיג ז"ל, ונגרמו למר סמי אסיג חבלות בגין נזק
למספר ניתוחים ולשיקום, וכן נחבל המערער עצמו, ונגרמו נזקים לשני כלי הרכב המעורבים בתאונה.

ביום 14.6.2018 הודיעו הצדדים לבית משפט קמא, כי הגיעו להסדר טיעון, לפיו המערער יודה בכתב האישום המתוקן, יורשע, וכי הטיעון לעונש יהא חופשי.

ג. על-פי כתב האישום המתוקן:

ביום 15.9.2016 סמוך לשעה 19:40 בערב, נהג המערער ברכב מסוג טנדר מאזדה בכביש 70 לכיוון דרום, כשהכביש במקום הוא כביש בין עירוני, דו-סטרי, חד נתיבי, כאשר קיים קו הפרדה מקווקו המפריד בין שני המסלולים, ובכיוון נסיעתו של המערער קיימת עקומה קלה שמאלה, ומהירות הנסיעה המרבית המותרת במקום היא 80 קמ"ש.

באותה עת, נהג בכביש, בנתיב הנגדי, מר סמי אסייג, ברכב פרטי מסוג פיאט, כשביחד עימו נסעו ברכב חמותו, גב' רבקה טולדנו ז"ל, שישה במושב הקדמי לצידו, ואשתו, גב' אסתר אסייג ז"ל, שישה במושב האחורי.

כאשר הגיע המערער לק"מ ה-76 בכביש, סטה מנתיב נסיעתו שמאלה, חצה את קו ההפרדה המקווקו, עבר לנתיב הנגדי, ופגע עם החזית הימנית של רכבו בחזית הימנית של רכב הפיאט בו נסעו מר סמי אסייג והמנוחות.

רכבו של המערער נדחף שמאלה והחל להסתחרר עם כיוון השעון עד לעצירתו, ואילו רכב הפיאט נדחף לאחור והסתחרר נגד כיוון השעון עד לעצירתו.

על-פי הכתוב בכתב האישום המתוקן, כתוצאה מן התאונה:

נגרמו למנוחה רבקה טולדנו ז"ל חבלות ומותה נקבע במקום.

למנוחה אסתר אסייג ז"ל נגרם שבר בבסיס הגולגולת, שברים בגפיים, חבלה בבית החזה, חבלה בבטן וחבלות נוספות, היא הובהלה לבית חולים, שם אושפזה עד שנקבע מותה בתאריך 25.9.2016.

למר סמי אסייג נגרמו שברים רבים בידיים, בצלעות, באגן, ובברך, והוא נאלץ לעבור מספר ניתוחים ואף נזקק לשיקום, והוא אושפז בבתי חולים עד 9.12.2016.

המערער נחבל בראשו ואושפז בבית חולים עד ליום 20.9.2016.

כמו כן, נגרמו נזקים לשני כלי הרכב המעורבים.

נטען בכתב האישום המתוקן, בו הודה המערער, כי מותן של שתי המנוחות, החבלות של מר סמי אסייג, ושל המערער עצמו, והנזקים לכלי הרכב המעורבים, נגרמו בשל נהיגתו הרשלנית של המערער שהתבטאה בכך

שלא היה ער למתרחש בדרך בכיוון נסיעתו, סטה ממסלול נסיעתו ללא כל סיבה הקשורה ברכב או בתנאי הדרך, חצה קו הפרדה מקווקו תוך הפרעה וסיכון לרכב אחר, נהג בחוסר זהירות וברשלנות ולא כפי שנהג מן הישוב היה נוהג בנסיבות העניין.

העבירות שיוחסו למערער הן: שתי עבירות גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיפים 64 ו-40 של פקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961, ועבירה של סטיה מנתיב הנסיעה, לפי תקנה 41 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (כך נכתב בכתב האישום המתוקן. עם זאת אציין, כי תקנה 41 לתקנות התעבורה עוסקת ב"אין פניה אלא בבטחה", ואילו תקנה 40(א) היא שעוסקת ב"סטיה מנתיב נסיעה").

ד. ביום 14.6.2018 הודה המערער בעובדות המפורטות בכתב האישום המתוקן, ובית משפט קמא הרשיעו בהתאם לאמור בכתב האישום המתוקן.

לאחר מכן, הורה בית משפט קמא על הגשת תסקיר שירות המבחן בעניינו של המערער.

ה. ביום 16.1.2019 הוגש תסקיר שירות המבחן, ממנו עולה, כי המערער נשוי מזה כ-5 חודשים, ועקב התאונה מצוי בטיפול פסיכיאטרי ותרופתי, וכן מצוי בטיפול המכון הלאומי לשיקום נפגעי ראש (מרכז "שפיצר"), ונדרש לטיפול פיזיותרפיה ובדיקות נוירולוגיות. נכתב, כי המערער אובחן כסובל מהפרעת דחק בתר חבלתית (Posttraumatic Stress Disorder), והוא מתקשה בתפקוד בשגרת חייו היומיומיים. שירות המבחן ציין, כי המערער מביע נזקקות טיפולית ומוטיבציה להמשיך בהליך השיקום בו מצוי, והוא משקיע מאמצים לשקם את חייו על מנת לחזור לתפקוד תקין בהמשך חייו.

נכתב בתסקיר, שטרם התאונה למד המערער לתואר ראשון בעבודה סוציאלית במקביל לעבודתו כנהג משאית. עוד נכתב בתסקיר, כי לאחר התאונה הפסיק המערער לעבוד בשל מצבו הנפשי והפיזי.

צוין עוד בתסקיר, כי המערער לוקח אחריות מלאה לתאונה ומביע חרטה וצער עמוקים על מותן של המנוחות.

שירות המבחן המליץ על הטלת צו מבחן למשך שנה ומחצה, במהלכו ימשיך המערער את הליך השיקום, וכן המליץ על חיובו בפיצוי כספי למשפחות המנוחות.

עוד כתב שירות המבחן, כי על מנת שלא לקטוע את הליך השיקום בו מצוי המערער, מומלץ להימנע מענישה הכוללת רכיב מאסר מאחורי סורג ובריאח, שלדעת שירות המבחן, עלולה להביא לנסיגה נוספת במצבו הנפשי, האישי והמשפחתי.

בנוסף כתב שירות המבחן, שגם אם תוטל על המערער תקופת מאסר, מומלץ כי זו תידחה לתקופה בת חצי שנה, במהלכה יוכל המערער להמשיך בתהליך הטיפול.

ו. ביום 17.1.2019 נשמעו הראיות לעונש. מטעם המשיבה נשמעו מר אלי טולדנו (בנה של רבקה טולדנו ז"ל ואחיה של אסתר אסייג ז"ל), גב' ורדית לוי (בתה של גב' אסתר אסייג ז"ל ונכדתה של גב' רבקה טולדנו ז"ל), ומר סמי אסייג.

מטעם המערער נשמעו דבריה של אמו.

לאחר מכן, נשמעו הטיעונים לעונש מטעם באי כוחם של שני הצדדים.

ז. בגזר דינו מיום 21.2.2019 כתב בית משפט קמא, כי במקרים בהם נגרם מוות כתוצאה מנהיגה רשלנית, יש להטיל עונשי מאסר בפועל ופסילה משמעותית לאור עיקרון קדושת החיים. בית משפט קמא מצוין, כי מסקירת הפסיקה עולה, שבמקרים בהם המדובר ברשלנות קלה הוטלו 6 חודשי מאסר שניתן לרצותם בעבודות שירות. עוד צוין בית משפט קמא, שבמקרים של רשלנות חמורה יותר, נגזרו עונשי מאסר לתקופות של 10 עד 18 חודשים, וכי במקרים החמורים ביותר נגזרו 24 עד 30 חודשי מאסר בפועל. לפיכך, קבע בית משפט קמא, שמתחם הענישה הוא בין 6 חודשים עד 24 חודשי מאסר בפועל, וכן פסילה בפועל לתקופה של 5 עד 20 שנים, ורכיבי ענישה נוספים, כגון מאסר ופסילה מותנים, קנס, התחייבות ופיצוי.

ח. בית משפט קמא כתב, שהמדובר במערער שהודה במיוחס לו, נטל אחריות מלאה על מעשיו, והביע חרטה. בנוסף, מצבו הנפשי והאישי התדרדר עד מאוד מאז קרות התאונה, הוא אינו עובד ומטופל בטיפול תרופתי פסיכיאטרי.

מחוות דעת שהגיש המערער עולה, כי הוא גילה סימנים של פגיעה מוחית אורגנית ותסמינים של תסמונת פוסט טראומטית, ולהערכת מרכז הטיפול, ענישה מסוג מאסר בפועל עלולה להביא להשלכות הרסניות על מצבו הנפשי של המערער.

בית משפט קמא צוין, כי המערער נעדר עבר פלילי ולחובתו שתי הרשעות תעבורה קודמות בין השנים 2011-2016 שאינן קשורות לתאונת דרכים.

עוד כתב בית משפט קמא, כי המערער משתף פעולה עם גורמי הטיפול השונים ומשקיע מאמצים לשקם את חייו על מנת לחזור לתפקוד תקין.

בית משפט מביא את המלצת שירות המבחן. לפיה יוטל על המערער צו מבחן למשך שנה וחצי וכי יש להימנע מהשתתף מאסר בפועל מאחורי סורג ובריוח, ואולם, כך כותב בית משפט קמא, תסקיר שירות המבחן הוא בגדר המלצה שאינה מחייבת את בית המשפט, שכן שיקול הדעת הסופי מופקד בידי בית המשפט, שעליו ליתן את הדעת למערך שיקולים רחב, כשתסקיר שירות המבחן הוא שיקול אחד מבין מגוון שיקולים.

בית משפט קמא קבע, שבעניינינו המלצת שירות המבחן אינה עולה בקנה אחד עם מדיניות הענישה ודרגת הרשלנות המיוחסת למערער, וכי אין די בנסיבותיו האישיות של המערער כדי לגבור על האינטרס הציבורי.

ט. בית משפט קמא קבע, כי מידת רשלנותו של המערער היא ברף הבינוני-גבוה, וזאת בהתאם לעובדות כתב האישום המתוקן בהן הודה המערער, שכן המערער סטה מנתיב נסיעתו ללא כל סיבה נראית לעין וללא כל מכשול בתנאי הדרך.

י. בית משפט קמא קובע, שחרף הודאת המערער, הבעת החרטה מצידו, ומצבו האישי והנפשי הקשה מאז התאונה, לא ניתן להתעלם מן העובדה שקופחו בתאונה חייהן של שתי נשים בשל רשלנותו החמורה של המערער, שלא נקט במידת הזהירות הראויה והסבירה שהייתה יכולה למנוע את האסון. לפיכך, כך קבע בית משפט קמא, יש להשית על המערער עונש מאסר מאחורי סורג ובריא.

עם זאת, נסיבותיו האישיות של המערער, הודאתו בהזדמנות הראשונה, מצבו הנפשי הקשה, ונטילת האחריות לתאונה, לרבות הבעת החרטה והצער, יש בהן כדי לרכך במידת מה את תקופת עונש המאסר.

יא. באשר לטענה בדבר החשש מן ההשפעה השלילית של המאסר על המערער, כתב בית משפט קמא, שבמקרה זה, בו קופחו חייהן של שתי נשים עקב רשלנותו של המערער, נדחק האינטרס האישי של המערער מפני האינטרס הציבורי, ומתחייבת ענישה חמורה ומרתיעה בדמות מאסר בפועל.

בית משפט קמא מציון, כי הוא ער להמלצות דו"ח הוועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים שפורסם בנובמבר 2015 (להלן: "דו"ח ועדת דורנר"), לפיו, בין היתר, אין טעם בניסיון לקדם את ההרתעה האישית או הכללית באמצעות שימוש במאסר בפועל ממושך. אולם, בית משפט קמא סבור, כי אין בכך כדי לחרוג מן הכלל לפיו יושתו במקרים של גרימת מוות בנהיגה רשלנית עונשי מאסר לריצוי בפועל, נוכח רף הרשלנות הבינוני-גבוה, שאינו מאפשר חריגה מכלל ענישה זה.

לפיכך, השית בית משפט קמא על המערער את העונשים שפורטו בפתח פסק הדין.

יב. המערער ממאן להשלים עם גזר דינו של בית משפט קמא, ובערעורו המונח עתה בפנינו, מלין הוא כנגד עונש המאסר בפועל (של 13 חודשים), וכן מלין המערער כנגד אורך תקופת פסילתו מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה (10 שנים בניכוי ימי פסילתו בבפ"ת 6792-06-17).

יג. להלן עיקרי טענותיו של המערער בערעורו:

1. צדק בית משפט קמא שקבע, כי מתחם הענישה בגין העבירות בהן הורשע המערער נע בין 6 ל-24 חודשי מאסר בפועל, וזאת בהתאם לפסיקה. אולם, בתי המשפט גזרו בגין אירועים דומים,

ואף באירועים חמורים יותר מבחינת אשמו של הנהג, עונש מאסר לריצוי בעבודות שירות (ע"פ 2569/00 שמעון דהן נ' מדינת ישראל, פ"ד נה(2) 613 (2001); ע"פ 4732/02 ענת סורפין נ' מדינת ישראל (25.11.2002); רע"פ 4261/04 יעקב פארין נ' מדינת ישראל, פ"ד נט(3) 440 (2004); רע"פ 4095/15 יובל אסולי נ' מדינת ישראל (23.6.2015); ע"פ (מחוזי חיפה) 43073-11-13 מיכל כרמון נ' מדינת ישראל (4.7.2013); ת"פ (מחוזי חיפה) 62250-07-17 דמיטרי גולדברג נ' מדינת ישראל (19.10.2017); עפ"ג (מחוזי חיפה) 40674-11-17 עבד אל קאדר עלי מחאמיד נ' מדינת ישראל (1.2.2018)).

לפיכך טוען המערער, כי היה מקום להסתפק בעונש שבתחתית המתחם, דהיינו, עונש מאסר לריצוי בעבודות שירות, ואף היה מקום לחרוג מכך לקולא בשל שיקולי השיקום.

2. נהיגתו של המערער לא לוותה בעבירה אחרת, המערער לא נהג במהירות מופרזת, או במצב של שכרות, או בצורה פרועה ומסוכנת, והתאונה נגרמה כתוצאה מחוסר תשומת לב רגעית, המהווה רשלנות ברף הנמוך.

3. המערער נפגע כתוצאה מן התאונה ואושפז למשך 6 ימים, סבל לאחר התאונה ממצוקה נפשית חמורה, והחל בהליך שיקום. לכן, כך לטענת המערער, עונש מאסר עלול להשפיע עליו ועל משפחתו באופן בלתי הפיך, כפי שעלה מן התסקיר ומחוות הדעת הפסיכולוגית. לטענת המערער, אין ספק כי זהו המקרה שמצדיק סטיה לקולא משיקולי שיקום לפי סעיף 40ד(א) של חוק העונשין, התשל"ז-1977.

4. למערער אין כל עבר פלילי, עברו התעבורתי אינו מכביד, וכולל שתי הרשעות קלות בגינן נדון לקנס ולפסילה על תנאי.

5. מסקנות דו"ח ועדת דורנר מצדיקות בחינה מחודשת של שיקולי הענישה ככלל, ובמיוחד בעבירות מסוג רשלנות, והדבר מחייב הימנעות, ככל הניתן, מהטלת מאסרים בפועל, מקום בו ניתן להמירם בעבודות שירות, או להסתפק בענישה חלופית.

בענייננו, כך טוען המערער, המדובר בבחור צעיר ונורמטיבי, שמעולם לא חווה מעצר, ומעולם לא נחשף לעולם הפשע. המערער התחתן לאחרונה והחל בהקמת משפחתו ועתידו, ולכך יש להוסיף את מצבו הנפשי הקשה כתוצאה מן התאונה.

הדברים נכונים ביתר שאת, משעה שתנאי הכליאה בבתי הסוהר הינם קשים, כפי שנקבע בבג"ץ 1892/14 האגודה לזכויות האזרח בישראל נ' השר לביטחון פנים (13.6.2017). לטענת המערער, ממצאי בית המשפט העליון בדבר תנאי הכליאה הינם נתון בעל משקל ומשמעות רבה,

ולצד המלצת ועדת דורנר בדבר העדר יעילות השימוש בעונש המאסר בעבירות רשלנות, נדרש בית המשפט לעשות כל מאמץ על מנת להימנע משליחת המערער למאסר בפועל מאחורי סורג ובריח.

6. כמו כן, עותר המערער לקיצור תקופת הפסילה מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה, הואיל ולטענתו, עונש זה פוגע בו ובמשפחתו.

לפיכך עותר המערער להפחית את עונש המאסר, ולהעמידו על 6 חודשים שירוצו בעבודות שירות, ובנוסף עותר המערער לקיצור תקופת הפסילה מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה.

י. בדיון שהתקיים בפנינו ביום 16.5.2019 חזר ב"כ המערער על עיקרי הטענות שבהודעת הערעור, והוסיף, כי המערער מביע צער ובושה בשל התאונה שאירעה ברגע של חוסר תשומת לב, שיכול לקרות, לטענתו, חלילה, לכל אדם נורמטיבי.

לטענת ב"כ המערער, נוכח תסקיר שירות המבחן, ממנו עולה נטילת אחריות ברמת הגבוהה ביותר מצד המערער, והעובדה ששירות המבחן מתרשם מהליך טיפולי משמעותי שעובר המערער, הרי שנסיבות אלה הן בגדר מקרה טיפולי המצדיק סטיה ממתחם העונש לקולא בשל סיכויי שיקום.

עוד טען ב"כ המערער, שגם אם בית משפט קמא לא מצא לנכון לסטות לקולא משיקולי שיקום, אזי, לטענתו, לא ניתן טעם לכך שלא הושת עונש מאסר בתחתית מתחם הענישה שירוצה בעבודות שירות.

לטענת ב"כ המערער, לא תופק תועלת מהחזקתו של המערער מאחורי סורג ובריח, שכן הרתעתו האישית כבר הושגה, ועל רשלנותו המתבטאת בחוסר תשומת לב הוא שילם וימשיך לשלם. לטענתו, אין המדובר באדם שבחר להסתבך בפלילים, או מנהל אורח חיים עברייני. לטענתו, הרתעת הרבים לא תושג במקרה זה על ידי הטלת במאסר בפועל, שיקטע את ההליך הטיפולי, ותביא להרס משפחת המערער, מה עוד שאין טעם להרחיקו מן החברה בהיותו אדם נורמטיבי לחלוטין.

לפיכך עתר ב"כ המערער, לשקול אפשרות לנקוט בדרכי טיפול, ולחלופין, לקצר את תקופת המאסר ולהפנות את המערער לממונה על עבודות שירות על מנת לבחון אפשרות לריצוי עונש המאסר בדרך של עבודות שירות.

טו. מנגד, ב"כ המדינה עתרה לדחיית הערעור. לטענתה, העונש שנגזר על המערער, הן לעניין המאסר בפועל, והן לעניין תקופת הפסילה מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה - אינו חורג לחומרה, בוודאי לא באופן שמצדיק את התערבות ערכאת הערעור.

ב"כ המדינה טענה, כי המערער שם את הדגש על הנזק שנגרם לו כתוצאה מן התאונה, אך הוא התייחס במידה

פחותה לנזק העצום שנגרם למשפחתן של שתי המנוחות, ולנזק שנגרם למר סמי אסיג, שסובל מפציעות קשות, נכות ומאובדן יקריותיו.

ב"כ המדינה טוענת, שבצדק קבע בית משפט קמא, שמידת רשלנותו של המערער היא ברף הבינוני-גבוה, ובצירוף לתוצאות הקשות של התאונה, לא ניתן להסתפק בענישה בתחתית המתחם. ב"כ המדינה העירה, שאמנם היא לא הגישה ערעור על גזר דינו של בית משפט קמא, אולם היא סבורה שהיה מקום לקבוע מתחם ענישה ברף גבוה יותר מזה שנקבע על ידי בית משפט קמא. אולם, היות שהמדינה סברה שאין זה המקרה שיש בו סטיה קיצונית ממדיניות הענישה, היא לא הגישה ערעור מטעמה במקרה זה.

עוד ציינה ב"כ המדינה, כי היא מסכימה עם ב"כ המערער, שבמכלול הנתונים האישיים של המערער והנסיבות שאינן קשורות לביצוע העבירות, ככל הנראה מקומו של המערער צריך להימצא בשליש התחתון של המתחם. לכן, לטעמה של ב"כ המדינה, אין מקום להתערב בענישה שהשית בית משפט קמא.

באשר לעונש הפסילה טענה ב"כ המדינה, שקיימת חשיבות להרחקת המערער מן הכביש, הרתעתית ומניעתית, ואין מקום להתערב ברכיב ענישה זה שהוא מידתי ורחוק מתקרת מתחם הפסילה שקבע בית משפט קמא.

לפיכך עתרה ב"כ המדינה לדחיית הערעור.

טז. ב"כ המערער השיב בקצרה לטענות ב"כ המדינה וטען, כי אין הוא חולק על הנזק העצום שנגרם למשפחות המנוחות.

עוד טען ב"כ המערער, שכאשר הפסיקה מתייחסת לרשלנות ברמה גבוהה, היא עוסקת בהתנהגות מתמשכת שמביאה לתוצאה טרגית, דהיינו, למקרים בהם אדם מודע לרשלנות שלו, לפסול שבהתנהגותו, אך הוא לא חפץ בתוצאה. אולם, בענייננו, אין המדובר במקרה כזה, שכן המדובר בסטיה פתאומית רגעית מנתיב הנסיעה, ולפיכך, טענת ב"כ המדינה, לפיה המדובר ברשלנות ברמה גבוהה, אינה נכונה ואינה תואמת את עובדות כתב האישום.

לטענת ב"כ המערער, המדינה לא הגישה ערעור על מתחם הענישה, ולפיכך אין היא יכולה לבוא היום ולומר שהמתחם אינו נכון. לטענת ב"כ המערער, משעה שהמדינה לא הגישה ערעור על קביעת המתחם, ואף הוא אינו טוען שבית משפט קמא שגה בקביעתו, הרי שמוסכם שזהו מתחם הענישה, ובנסיבותיו של המערער יש מקום לסטות ממנו לקולא נוכח שיקולי השיקום, או לכל הפחות, לגזור ענישה בתחתית המתחם.

יז. ב"כ המדינה ביקשה לאפשר לשלושה מבני משפחת המנוחות לומר מספר מילים, ואפשרנו את הדבר, ואף שמענו מספר מילים מאמו של המערער.

יח. לאחר שנתתי דעתי לכתב האישום המתוקן בו הודה המערער, להכרעת-הדין שניתנה בהתאם להודאת המערער, לתסקיר שירות המבחן שהונח בפני בית משפט קמא, ולרבות להערכה שבוצעה למערער במכון הלאומי לשיקום נפגעי ראש לבקשת שירות המבחן, ולאחר שעיינתי בתיק בית משפט קמא, לרבות בחוות דעת הפסיכולוג מטעם המערער, ובנימוקי גזר הדין, ולאחר שנתתי דעתי לטיעוניהם של הצדדים, ולפסיקה הרלוונטית, סבורני שיש מקום לקבל חלקית את הערעור על גזר הדין ולהורות על קיצור תקופת המאסר בפועל שהושתה על המערער.

עם זאת, אינני סבור שיש להתערב באורך תקופת הפסילה מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה שהשית בית משפט קמא.

יט. אין ספק, שהעבירות בהן הורשע המערער לפי הודאתו, בנסיבות כפי שתוארו בכתב האישום, הן עבירות חמורות.

על-פי כתב האישום המתוקן שבעובדותיו הודה המערער, בהגיעו לקילומטר ה-76 בכביש 70, סטה המערער מנתיב נסיעתו שמאלה, חצה את קו הפרדה המקווקו, עבר עם רכב המאזדה בו נהג לנתיב הנגדי, ופגע עם החזית הימנית של רכבו בחזית הימנית של רכב הפיאט בו נהג מר סמי אסייג, ובו נסעו שתי המנוחות. כתוצאה מכך נגרם מותן של שתי המנוחות ופציעתו של מר סמי אסייג (וכן נזק לשני כלי הרכב).

אין בפני המערער הסבר לסטייה. בתסקיר שירות המבחן נכתב, כי לדבריו: **"לא יודע מה הסיבה אשר הובילה לתאונה וכי מתקשה לזכור את פרטי אירוע התאונה"** (עמ' 2 של התסקיר מיום 15.1.2019).

בטיעונים לעונש מפי ב"כ המערער בפני בית משפט קמא, נטען, כי: **"הנאשם איננו זוכר ולא הבין בוודאות מה קרה שם באותו רגע"** (עמ' 15 לפרוט' בפני בית משפט קמא מיום 17.1.2019, ש' 4-5). עוד טען ב"כ המערער, שהמדובר ב"טעות רגעית", **"חוסר תשומת לב"** (שם, ש' 19-20).

סבורני, שגם אם הסטייה מנתיב הנסיעה, שהביאה לתאונה הטרגית, נגרמה מחמת חוסר תשומת לב רגעית, **לא** ניתן לומר שהמדובר ברשלנות שהיא ברף הנמוך.

בית משפט קמא קבע בגזר דינו, כי מדובר ברשלנות ברף הבינוני-גבוה (עמ' 26 רישא של גזר הדין), כשהוא מנמק זאת כך (שם, ש' 1-4):

"כאמור בעובדות כתב האישום, בהן הודה הנאשם, עולה כי ללא כל סיבה נראית לעין וללא כל מכשול בתנאי הדרך אשר יכל לשבש את נהיגתו, התרשל וסטה הוא לנתיב נסיעת רכבו של סמי,

מה שגרם לקרות התאונה ולמותן של שתי המנוחות אשר חטאן היחיד היה כי נסעו ברכב בשעת האירוע."

כ. עצם הסטיה מן הנתיב, מצביעה על רשלנות מצד המערער, אף אם לא נלוו לסטיה עבירות נוספות. יפים לענייננו דברים שכתב כב' הנשיא (בדימוס) מ' שמגר ב-רע"פ 1713/93 **משה בוקובזה נ' מדינת ישראל**, בפסקה 2 (7.6.1993)

"נהיגה כדין ובזהירות הראויה היא בצידו הימני של הכביש, ועצם המעבר המוכח לצד שמאל יוצר ראייה לכאורית בדבר נהיגה שלא בדרך הזהירה... כאשר מוכחת נהיגה החוצה את הכביש מימין לשמאל, כפי שאירע כאן, נוצרת הוכחה לכאורה לנהיגה חסרת זהירות."

אציין, כי דברים אלה נאמרו אמנם ביחס להוכחת אשמת המבקש (שם), אולם יפים הם גם לביסוס מידת הרשלנות בשל סטיה מנתיב, דהיינו, עצם הסטיה מצביעה על רשלנותו של המערער.

עוד יפים לענייננו דברים שנכתבו ב-עפ"ג (מחוזי ת"א) 26904-04-14 **מדינת ישראל נ' תומר זוהר**, בפסקה 8 (2.7.2014):

"בתיקי התאונות ככלל וגרימת מוות ברשלנות ביניהם מדובר תמיד ברשלנות רגעית, שהרי אין מדובר במעשים מתוכננים. תאונות דרכים טיבן וטבען שהן נגרמות במשך שניות ספורות ולא מעבר לכך. כיוון שכך הביטוי רשלנות רגעית גם אם הוא נכון לענין מימד הזמן שמדובר בו, איננו תוחם את גבולותיה של היקף הרשלנות ואיננו מצביע על כך שמדובר ברשלנות קלה."

כא. עם זאת, מוכן אני לקבל, שעל אף התוצאה החמורה והטרגית, המדובר במקרה שבפנינו ברשלנות ברמה בינונית, שכן לא נלוותה לסטיה מן הנתיב התנהגות הכוללת עבירות אחרות. המדינה לא טענה שהמערער נסע במהירות מופרזת, או שאינה תואמת את תנאי הדרך, הוא לא חצה קו הפרדה רצוף, והמדינה כלל לא העלתה טענה בדבר נהיגה בשכרות.

יחד עם זאת, המערער סטה מנתיב נסיעתו לנתיב הנסיעה הנגדי בכביש, ופגע עם החזית הימנית של רכב המאזדה בו נהג בחזית הימנית של רכב הפיאט שנסע בכיוון הנגדי, וכתוצאה מכך נגרמה התוצאה הטרגית של מות שתי המנוחות, וכן נגרמה פציעתו של מר סמי אסייג.

אין להקל ראש כלל ועיקר בהתנהגותו של המערער, הואיל ולמרות שמדובר ברשלנות רגעית, התוצאה שנגרמה עקב תאונה זו קשה ממש. אולם, אינני סבור שניתן לקבוע שהמדובר ברשלנות ברף הבינוני-גבוה.

כך, למשל, במקרה בו נהג רכב מסחרי מאחורי אופנוע עם סירה, והבחין בו במרחק של מעל 200 מטרים, הוא

לא שמר מרחק מן האופנוע ופגע בו עם החזית הימנית של הרכב, וכתוצאה מכך נגרם מותו של רוכב האופנוע.

בית המשפט לתעבורה, קבע באותו מקרה, כי נהג הרכב התרשל בדרגת רשלנות בינונית (גמ"ר (שלום פ"ת) 4609-10-14 **מדינת ישראל נ' בושרי** (8.5.2017)), אולם בערעור קבע בית המשפט המחוזי, שבנסיבות המקרה, רמת הרשלנות של נהג הרכב, שם, הייתה בינונית-נמוכה (עפ"ת (מחוזי מרכז) 32389-06-17 **בושרי נ' מדינת ישראל** (10.10.2018)), ועיינו: רע"פ 9094/18 (2.1.2019)..

במקרה אחר, נהג רכב נסע בדרך עירונית, כשביציאה ממעגל התנועה מסומן מעבר חציה להולכי רגל. המנוח (שם) חצה באותה עת את מעבר החציה, הספיק לחצות כשליש מרוחב מעבר החציה, ואז פגע בו הרכב, וכתוצאה מכך נגרם מות המנוח. הדבר אירע באור יום ובתנאי ראות ושדה ראייה טובים.

בית המשפט לתעבורה, קבע כי רשלנותו של הנהג היא ברף בינוני, ובית המשפט המחוזי אישר קביעה זו (עפ"ת (מחוזי מרכז) 50565-03-15 **אברהם כהן נ' מדינת ישראל**, בפסקה 54 (15.5.2016)), ועיינו: רע"פ 5112/16 (4.7.2016).

ב-רע"פ 4904/18 **מרדכי מחר נ' מדינת ישראל** (5.9.2018), נדון מקרה בו נהג רכב, שנסע בעקומה ימינה, סטה עם רכבו שמאלה, חצה קו הפרדה רצוף, עבר עם רכבו לנתיב הנסיעה הנגדי, והתנגש חזיתית ברכב שנסע בכיוון הנגדי. כתוצאה מכך נגרם מותם של נהג הרכב השני ונוסע נוסף שישב לצידו, ונפצעו שניים מנוסעי הרכב השני. בנוסף נפצעו אשתו ובנו של המבקש (שם) והוא עצמו נחבל קלות.

בית המשפט לתעבורה קבע בגזר דינו של הנהג, שם (גמ"ר (שלום ב"ש) 8299-03-16 **מדינת ישראל נ' מרדכי מחר** (26.12.2017)):

"בנסיבות המתוארות אין המדובר אמנם בהתנהגות המהווה רשלנות רגעית לשבריר שנייה, אלא בפעולה של הסטת רכב לנתיב אחר וניסיון של הנאשם לתקן מצב זה. מצד שני, אין המדובר בפעולת נהיגה ממושכת המהווה רשלנות על גבול פזיזות, דוגמת נהיגה במהירות בלתי סבירה או יציאה לעקיפה מסוכנת.

המדובר במצב ביניים בין רשלנות רגעית לרשלנות ממושכת וכבדה.

בנסיבות לעיל, נכון יהיה להגדיר את רף רשלנות הנאשם כרשלנות בינונית."

הן בית המשפט המחוזי (ע"פ (מחוזי ב"ש) 12409-02-18 **מרדכי מחר נ' מדינת ישראל** (30.5.2018)) והן בית המשפט העליון לא התערבו בקביעה זו.

כב. ומהתם להכא:

בעניינו, לא נטען על-ידי המדינה לעבירות הנלוות לסטייה מן הנתיב. למעשה, עולה מכתב האישום, כי המדובר ברשלנות רגעית, ולא ברשלנות מתמשכת, שנגרמה בשל חוסר תשומת לב לנעשה בדרך.

אין להקל ראש כלל ועיקר בחוסר תשומת לב זו, שגרמה לתוצאה טרגית, אולם, בהתייחס לפסיקה שהבאתי לעיל, ובהתחשב בכך שלא נלוו עבירות תעבורה אחרות לסטייה מן הנתיב, סבורני, כאמור, שיהא נכון להגדיר את מידת רשלנותו של המערער כבינונית (ולא כבינונית-גבוהה, כפי שקבע בית משפט קמא).

כג. בנוסף, סבורני, שלא ניתן להתעלם במסגרת השיקולים שעל בית המשפט להביאם בחשבון, ממצבו הנפשי של המערער שנגרם עקב התאונה, כעולה מתסקיר שירות המבחן, ומן ההערכה שבוצעה למערער במכון הלאומי לשיקום נפגעי ראש (שנערכה לבקשת שירות המבחן).

כד. לא נעלמה מעיניי ההלכה, לפיה כאשר המדובר בעבירה של גרם מוות בנהיגה רשלנית, ראוי, ככלל, לגזור עונש של מאסר לריצוי בפועל, כפי שנקבע, למשל, ב-ע"פ 6755/09 **ארז אלמוג נ' מדינת ישראל**, בפסקה 6 (16.11.2009) [להלן: "**עניין אלמוג**"]:

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

(עיינו גם: רע"פ 2384/18 **ניב דורה נ' מדינת ישראל**, בפסקה 10 (21.5.2018); ורע"פ 9454/12 **מסעוד טקאטקה נ' מדינת ישראל**, בפסקה 9 (7.1.2013)).

עוד כתב כב' השופט נ' הנדל, בעניין **אלמוג**, לעיל, בפסקה 7:

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

"כל עוד בעינה המדיניות הקיימת באשר לעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים

(ותאונות אחרות), דינם של המורשעים בעבירות אלה- מן הסתם- הם אנשים מן הישוב, מה שקרוי נורמטיביים, אלא שנמצא לבתי משפט לנסות להרתיע את הנוהגים בכביש מעבירות על-ידי המודעות כי אם יתרשלו ויפגעו בזולת, דינם מאסר. נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפודם של חיי אדם, השבר הנורא שאין לו מרפא ואיחוי הפוקד את משפחות הקורבנות, ותחושת האין אונים החברתית אל מול המס שגובות תאונות הדרכים מחברה שאינה חסרה קורבנות בטרור ובקרב, מבקשים גם בתי המשפט לתרום תרומה צנועה בדמות גזרי הדין המחמירים" (ראו רע"פ 548/05 לז' מדינת ישראל 9.1.06), מפי כב' השופט א' רובינשטיין; ראו גם ע"פ 783/07 עתאבה נ' מדינת ישראל, 23.9.07). (ההדגשה שלי - י.ג.)

כה. עם זאת, כתב כב' השופט נ' הנדל, שם:

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

בענייננו, המדובר בתאונה שתוצאתה קשה ומחרידה: מותן של שתי המנוחות, וכן פציעתו של מר סמי אסיג.

מאידך גיסא, רשלנותו של המערער היא ברף הבינוני, ובעטייה של התאונה התדרדר מצבו הנפשי של המערער, כפי שעלה מתסקיר שירות המבחן ומהערכת המכון הלאומי לשיקום נפגעי ראש.

כמו כן, יש להביא בחשבון שעברו התעבורתי של המערער אינו מכביד (שתי עבירות בגין נדון לקנס ולפסילה על תנאי). עוד יש ליתן את הדעת על כך, שהמערער הודה בעובדות כתב האישום המתוקן, מה שתרם לניהול מהיר ויעיל של המשפט, ויצוין, שהודיה היא צעד ראשון המתבקש מאדם הטוען לקבלת אחריות (עיינו: ע"פ (מחוזי ת"א) 71933/06 קלנסבלד נ' מדינת ישראל, פסקה 26 לפסק דינו של כב' השופט (בדימוס) ז' המר (8.2.2007)).

מנגד, הבאתי בחשבון את הפסיקה, הקובעת שככלל ראוי לגזור על נאשם בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית מאסר בפועל.

בנסיבותיו הקונקרטיים של המקרה שבפנינו, נוכח כל המפורט לעיל, סבורני שיש להקל במידת מה בעונשו של המערער, ולהעמיד את עונש המאסר לריצוי בפועל שנגזר עליו על 10 חודשי מאסר (במקום 13 חודשי מאסר שגזר בית משפט קמא).

לא מצאתי מקום להתערב באורך תקופת הפסילה מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה שנגזרה על המערער.

כו. סבורני, שתוצאה זו הולמת את הפסיקה העדכנית של בית המשפט העליון בעבירת גרימת מוות בנהיגה רשלנית.

ב-רע"פ 9094/18 **ליאור בושרי נ' מדינת ישראל** (2.1.2019) [להלן: "**עניין בושרי**"], שפסיקת בית משפט השלום לתעבורה ובית המשפט המחוזי בערעור שהוגש, כבר הוזכרה לעיל, נקבע, כי המבקש (שם) נהג ברכב מסחרי ופגע באופנוע עם סירה שנסע לפניו, על אף שהבחין בו במרחק של מעל 200 מטרים, וכתוצאה מכך נגרם מותו של רוכב האופנוע. בית המשפט המחוזי הקל בעונשו, והעמיד את תקופת המאסר בפועל על 11 חודשים. באותו מקרה עמדו לחובתו של המבקש (שם), הרשעות קודמות בעבירות של נהיגה בשכרות, אי-ציות לתמרורים ונהיגה במהירות מופרזת. בית המשפט העליון קבע (שם, בפסקה 10), כי הרשעותיו הקודמות של המבקש (שם) מחזקות את הצורך להרתיעו, על מנת שיפנים את הסכנות הכרוכות בנהיגה.

בעניינינו, כאמור, רשלנותו של המערער הייתה רגעית, לא נלוו לה עבירות תעבורה נוספות, ובניגוד למבקש **בעניין בושרי**, עברו התעבורתי של המערער אינו מכביד. כמו כן, הודה המערער בעובדות כתב האישום המתוקן (בעוד המבקש **בעניין בושרי** ניהל הליך הוכחות מלא) והביע חרטה. אולם, מנגד, בעניינינו תוצאות התאונה הטרגית קשות יותר - שתי המנוחות מצאו את מותן ונהג הרכב הנפגע נפצע.

כז. ב-רע"פ 541/16 **ד"ר מחמוד קאזז נ' מדינת ישראל** (29.3.2018), המדובר היה בתושב זר, ששכר רכב בשדרה התעופה, ובהגיעו עם הרכב לצומת, לא ציית לתמרור המורה על מתן זכות קדימה שהיה מוצב במקום, ומבלי ששם ליבו שבאותה עת נכנסה לצומת משאית. כתוצאה מכך, חסם המבקש (שם) את דרכה של המשאית, המשאית לא הצליחה לבלום ופגעה עם חזיתה בדופן שמאל של רכב המבקש (שם), ולאחר מכן פגעה באוטובוס שעמד במקום. כתוצאה מכך, נגרם מותו של נהג האוטובוס ונפצעו 16 מנוסעי כלי הרכב המעורבים בתאונה.

על המבקש (שם), בן 61, המשמש כרופא בחו"ל, נגזרו, בין היתר, 8 חודשי מאסר בפועל. ערעור שהגיש המבקש (שם) - נדחה. בית המשפט העליון דחה את בקשת רשות הערעור של המבקש (שם).

כח. ב-רע"פ 1031/19 **עלי שלבי נ' מדינת ישראל** (28.2.2019) [להלן: "**עניין שלבי**"] מדובר היה בנהג, שנסע בכביש דו-סטרי, בו נתיב נסיעה אחד לכל כיוון, ובשלב מסוים סטה בחדות מנתיב נסיעתו אל הנתיב הנגדי, התקרב לרכב שנסע בנתיב הנגדי בנסיעה מהירה, ופגע עם החלק השמאלי של חזית רכבו בחזית הרכב שנסע ממולו, וזאת על אף שנהג הרכב השני ניסה לחמוק מן הפגיעה.

כתוצאה מן התאונה נהרג נהג הרכב השני ושלושה נוסעים ברכב נפצעו.

עמוד 14

בית המשפט השלום לתעבורה הרשיע את המבקש **בעניין שלבי**, לאחר ניהול הוכחות, וגזר עליו, בין היתר, עונש מאסר בפועל לתקופה של 18 חודשים.

בערעור שהוגש לבית המשפט המחוזי (עפ"ת (מחוזי נצרת) 15041-07-18 **שלבי נ' מדינת ישראל** (8.1.2019)), נקבע, כי רשלנות המבקש, שם, היא גבוהה, ובנוסף המבקש **בעניין שלבי** לא לקח אחריות לתאונה, ולא השתלב בהליך טיפולי. עם זאת, בית המשפט המחוזי ציין, שהמבקש, שם, צעיר, אב ל-3 בנות קטינות, ובעל עבר תעבורתי דל. נוכח כל אלה, העמיד בית המשפט המחוזי את עונש המאסר בפועל על 10 חודשים (במקום 18 חודשים שגזר בית המשפט השלום לתעבורה).

בית המשפט העליון ציין בהחלטתו, כי בית המשפט המחוזי שקל את האפשרות לגזור עונש מאסר שירוצה בדרך של עבודות שירות, אך הגיע בצדק למסקנה שאין זה המקרה המתאים (**עניין שלבי**, לעיל, בפסקה 8):

"... פסק הדין מלמד שבית המשפט שקל את האפשרות להטיל עונש שירוצה על דרך של עבודות שירות, אך לאור מדיניות הענישה המחמירה ורשלנות המבקש, קבע כי יש להטיל עונש מאחורי סורג ובריה שיעמוד על 10 חודשים. בהעמדת עונשו של המבקש על 10 חודשים לריצוי בפועל, יש משום אמירה נורמטיבית נכונה של בית המשפט המתיישבת עם מדיניות הענישה הנוהגת בעבירות גרימת מוות ברשלנות וערך קדושת החיים בו פגע המבקש. אכן, על פי התיקון לחוק בית המשפט מוסמך להטיל עונש של עד 9 חודשי מאסר בפועל שירוצו על דרך של עבודות שירות, אך ברי כי בית המשפט רשאי לקבוע כי גם עונש של עד 9 חודשים ירוצה מאחורי סורג ובריה; גם טרם חקיקת התיקון לחוק, הטיל בית המשפט עונשים מאחורי סורג ובריה על אף שתקופת המאסר היתה כזו שניתן לרצותה על דרך של עבודות שירות (ראו והשוו: רע"פ 3101/15 אבו רמילה נ' מדינת ישראל (25.5.2015), שם נקבע כי עונש של 6 חודשי מאסר בפועל ירוצה מאחורי סורג ובריה)." (ההדגשה שלי - י.ג.)

ט. אם לסכם את הדברים עד כה, ברי שנסיבותיו של כל מקרה ומקרה שונות, אולם המגמה הברורה בפסיקת בית המשפט העליון היא שבגין גרימת מוות בנהיגה רשלנית, יש לגזור עונש מאסר לריצוי בפועל, כשתקופת המאסר תלויה בנסיבותיו המיוחדות של כל מקרה. בענייננו, סבורני, כי אורך תקופת המאסר ההולמת את מכלול הנסיבות היא, כאמור, 10 חודשי מאסר לריצוי בפועל.

ל. שקלתי האם יש מקום להעמיד את תקופת המאסר בפועל על 9 חודשים, שניתן יהא לרצותם בעבודות שירות, אך סבורני, כי נסיבות המקרה אינן מאפשרות זאת.

נתתי לדעתי לפסקי הדין אליהם הפנה ב"כ המערער, אך הנסיבות בענייננו שונות, ואין אפשרות להקיש מאותם הליכים לענייננו.

כך, למשל, ב-ע"פ 4732/02 **ענת סורפין נ' מדינת ישראל** (25.11.2002), קבע בית המשפט העליון לגבי רף רשלנותה של המבקשת, שם, כי **"דומה שאלה מצויים ברף הנמוך של רשלנות אף שתוצאתה היא טראגית וחמורה מאין כמוה"**, ואילו, בענייננו, כאמור, אני סבור שרשלנותו של המערער היא ברף הבינוני.

לא. ב-רע"פ 4261/04 **יעקב פארין נ' מדינת ישראל**, פ"ד נט(3) 440 (2004) [להלן: **"עניין פארין"**], שאף אליו הפנה ב"כ המערער, מדובר היה במקרה בו אירעה בכביש החוף תאונה בין שני כלי רכב, שגרמה לפגיעה קלה בלבד בכלי רכב אלה, וכל המעורבים בתאונה זו עמדו על הכביש, בסמוך לכלי הרכב וביניהם לצורך החלפת הפרטים האישיים. באותו זמן נסע המבקש (שם) ברכבו במהירות 57 קמ"ש, התנגש באחד מכלי הרכב שעמדו בכביש, וכתוצאה מכך נהדף הרכב שעמד בכביש, ופגע בכלי רכב נוספים. כתוצאה מהתאונה נגרם מותם של שני אנשים, ובנוסף נפצעו באורח קל אנשים נוספים.

בית המשפט העליון התערב בעונש המאסר בפועל שהושת על המבקש, שם (12 חודשי מאסר), והעמידו על 6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות.

בית המשפט העליון כתב, שם, בפסקה 13:

"מבחינת נסיבות האירוע, לצד התוצאה הקשה של התאונה, אין לדעתי להתעלם מן העובדה, שעליה עמדו הערכאות הקודמות, כי המערער הופתע מהמחזה שנגלה לנגד עיניו והגיב, אמנם בדרך שגויה והרת אסון, למפגע שהיה זה מכבר בכביש עקב התאונה הראשונה. לא הוכח כי נהיגתו של המערער הייתה "פרועה" - הוא לא חטא באי-שמירת מרחק ונסע, על-פי האמור בכתב-האישום, במהירות של 57 קמ"ש בכביש החוף. כמו כן יש לזכור כי כלי רכב נוספים היו מעורבים בתאונה, ומתיאור ההתרחשות אנו למדים כי לא רק המערער כשל בניסיונו להימנע מהתנגשות. הוסיפו לכל אלה את זיכויו של המערער, היום, מעבירה לפי תקנה 49 לתקנות התעבורה, והמסקנה המתבקשת לדעתי היא כי במקרה זה ראוי להימנע מהטלת עונש מאסר לריצוי בפועל..."

מכאן, שבית המשפט העליון היה סבור **בעניין פארין**, כי מידת רשלנות הנהג הייתה נמוכה, בעוד בענייננו רשלנותו של המערער היא ברף הבינוני.

סקירת הפסיקה מלמדת, כי במקרים בהם רף הרשלנות נמוך, רק אז תישקל האפשרות לריצוי עונש מאסר בדרך של עבודות שירות. אולם, כאמור, בענייננו סבורני שרף הרשלנות הוא בינוני, ובמצב דברים זה, אין מקום לשקול השתת עונש מאסר בפועל שירוצה בעבודות שירות.

לא נעלם מעיניי פסק הדין ב-עפ"ת (מחוזי חיפה) 1267-05-16 **חיזגילוב נ' מדינת ישראל**.
עמוד 16

(29.6.2016), שם התקבל ערעורו של נאשם שנדון ל-9 חודשי מאסר בפועל בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, באופן שעונשו הועמד על 6 (שישה) חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות.

אציין, כי בין שאר השיקולים שפורטו בפסק הדין, עמד בית המשפט המחוזי בפסק דינו (עמ' 16) גם על רשלנותו של הנהג המנוח, שרכבו עמד על השול הימני ובלט 0.4 מטר לנתיב נסיעת הנאשם ("**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**").

בעניינינו, כלל **לא** נטען, ובוודאי שלא הוכחה, תרומת רשלנות כלשהי מצד נהג הפיאט (מר אסייג).

לג. ב-עפ"ת 21675-02-18 **פלוני נ' מדינת ישראל** (12.4.2018), נדון המערער בבית משפט השלום לתעבורה ל-9 חודשי מאסר בפועל וערעורו התקבל, כך שעונשו הועמד על 6 (שישה) חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות.

בין יתר הדברים, נקבע, שם, שבמועד אירוע התאונה היה הנאשם קטין כבן 17.5, כתב האישום הוגש נגדו ארבע שנים לאחר התאונה, ומאז ביצוע העבירה ועד שניתן פסק הדין בערעור חלפו 10.5 שנים. נסיבות אלה שונות מן המקרה שבפנינו.

לד. עוד רואה אני לנכון להפנות ל-ע"פ (מחוזי ת"א) 71933/06 **קלגסבלד נ' מדינת ישראל** (8.2.2007) [להלן: "**עניין קלגסבלד**"]. באותו מקרה נהג הנאשם במהירות של כ-80 קמ"ש לתוך טור מכוניות שעמד לפני רמזור, מבלי שעצר או האט. עקב כך, פגע הנאשם בעוצמה רבה ברכב שעמד בסוף הטור, רכב זה התהפך ונהגת הרכב ובנה בן ה-6 נהרגו, ושלושה מנוסעי כלי רכב אחרים נחבלו.

בית המשפט השלום לתעבורה גזר על הנאשם 15 חודשי מאסר בפועל, וערעורו לבית המשפט המחוזי התקבל חלקית, ועונשו הועמד על 13 חודשי מאסר בפועל (ברוב דיעות).

במובחן מן המקרה נשוא הדיון כאן, נקבע **בעניין קלגסבלד**, כי נהיגה במהירות של 80 קמ"ש (המהירות המירבית המותרת באותו מקום), אינה מהירות סבירה כשנהג מתקרב לצומת מרומזר ולפניו טור מכוניות במצב עצירה. כמו כן נקבע, כי רמת רשלנותו של הנאשם הייתה גבוהה.

בית המשפט המחוזי אישר את מסקנתו של בית משפט השלום לתעבורה, ולפיה נהג המתקרב למכוניות הממתינות לפני רמזור אדום, אינו יכול לנהוג במהירות המירבית המותרת (באותו מקום: 80 קמ"ש), וכן אישר, כי הרשלנות במקרה כזה היא גבוהה.

בעניינינו, כפי שכבר ציינתי, רשלנותו של המערער היא ברמה בינונית, ולא נלוותה לסטייה מן הנתיב התנהגות הכוללת עבירות אחרות.

לא זו אף זו: בעוד שבעניינינו עברו התעבורתי של המערער אינו מכביד, ובית משפט קמא ציין, כי לחובתו שתי עבירות תעבורה בתקופה 2011-2016, שאינן קשורות לתאונת דרכים, הרי **בעניין קלגסבלד** נקבע, כי לחובתו 23 עבירות תעבורה, ובהן גם עבירות הקשורות בבטיחות בנהיגה.

מכאן, שהנסיבות **בעניין קלגסבלד**, כעולה מן המפורט לעיל, מצביעות על רשלנות גבוהה, והן על עבר תעבורתי שעולה במידה רבה על חומרתו בהשוואה לעניינינו של המערער בפנינו.

לה. נוכח כל המפורט לעיל, אציע לחברותיי לקבל חלקית את הערעור על גזר הדין, ולהעמיד את תקופת המאסר לריצוי בפועל על 10 (עשרה) חודשים (במקום 13 חודשי מאסר בפועל שהשית בית משפט קמא).

עוד הייתי מציע, שלא להתערב ביתר רכיבי הענישה שהשית בית משפט קמא, לרבות ברכיב הפסילה מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה.

י' גריל, שופט עמית
[אב"ד]

השופט א' דגן:

1. לאחר שעיינתי בטענות הצדדים, ובחוות דעתו של אב בית הדין כב' הש' י. גריל, אני מסכימה, מכל נימוקיו המפורטים, שאין להפחית את הענישה באופן שניתן יהיה להסתפק במאסר לריצוי בעבודות שירות.

כפי שהפנה חברי כב' הש' גריל, הלכה היא כי כאשר מדובר בעבירה של גרם מוות ברשלנות, ראוי ככלל לגזור עונש של מאסר לריצוי בפועל.

אני אף מסכימה כי אין מקום להפחתת תקופת הפסילה, מנימוקי כב' הש' גריל.

עם זאת, איני סבורה כי יש מקום להפחתת עונש המאסר משלושה עשר חודשים לעשרה חודשים.

לדעתי יש לדחות את הערעור ולהותיר את גזר דינו של בית המשפט קמא על כנו.

2. הלכה היא כי ערכאת הערעור אינה נוהגת להתערב בעונש שנקבע על ידי הערכאה הדיונית, אלא במקרים חריגים ושעה שנפלה טעות מהותית בגזר הדין או כאשר העונש סוטה במידה ממשית ממדיניות הענישה הנהוגה. וראו ע"פ 6056/18 **אדרי נ' מדינת ישראל** (ניתן ביום 16/5/19) [פורסם בנבו] ופסקי הדין המוזכרים בו: ע"פ 3091/08 **טרייגר נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו] (29.1.2009); ע"פ 7563/08 **אבו סביח נ' מדינת ישראל**

[פורסם בנבו] (4.3.2009); ע"פ 7439/08 פלוני נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (4.3.2009); ע"פ 9437/08 אלגריסי נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (12.5.2009).

3. המערער מסכים כי מתחם הענישה שקבע בית משפט קמא הנע בין 6 ל-24 חודשי מאסר בפועל משקף את הפסיקה, ברם סבור כי בהשוואה למקרים דומים בהם נגזרו מאסרים לביצוע בעבודות שירות, היה מקום להסתפק בעונש בתחתית המתחם.

אין בידי לקבל עמדתו.

4. אשר לעצם ביצוע העבירה, קבע בית משפט קמא כי עסקין ברשלנות על הצד הבינוני גבוה. אכן, אין בכתב האישום טענה לפיה המערער נהג במהירות או בשכרות ואין ראייה לסיבת הסחת הדעת. עם זאת יש לזכור כי התאונה ארעה בכביש בו יש נתיב נסיעה אחד לכל כוון וההתנגשות ארעה בחלק הכביש המתקל שמאלה (מכיוון נסיעת המערער). המערער חדר לנתיב הנסיעה הנגדי באופן שהצד הימני של רכב המערער פגע בצד הימני של רכב המנוחים ללמדך שאין מדובר בסטייה קטנה של שבריר שנייה אלא בנהיגה חסרת זהירות בשים לב לתנאי הדרך שחדרה **עמוק** לנתיב הנגדי. סטייה כזו יכלה להתרחש אולי מחמת מהירות לא מותאמת לתנאי הדרך, אולי מחמת עיסוק במשהו אחר שגרם להסחת הדעת, אולי מחמת הירדמות וחוסר ערנות. אין בידנו ראיות מה גרם לסטייה ברם התוצאה מלמדת על הנהיגה. אין לטעמי להשלים עם טענה כללית לפיה התאונה בענייננו יכולה לקרות לכל אחד. בהיעדר תקלה טכנית ברכב, מי שמקפיד על נסיעה זהירה בנתיבו במהירות המותרת ובשים לב לתנאי הכביש, לא אמור "לחתוך" את העיקול ולחדור לעומק הנתיב הנגדי, כפי שהיה בענייננו.

בנסיבות אלו, מסקנת בית משפט קמא לפיה מדובר ברשלנות בינונית-גבוהה מעוגנת בממצאים שאין מחלוקת לגביהם, ועל כן אין הצדקה לקביעת עונש בצד הנמוך של המתחם. אבהיר כי אם עסקין ברשלנות בינונית- גבוהה או אפילו בינונית, הרי שהשתת עונש של 13 חודשים מאסר הוא אף נמוך מאמצע המתחם (15 חודשים).

5. אני ערה להמלצות שירות המבחן המתאר את מצבו הנפשי הקשה של המערער (מאובחן, לפי הטענה, כסובל מ-PTSD כתוצאה מהתאונה) והחשש למצבו ככל שייאסר. אני ערה אף להבעת החרטה וברור כי המערער לא התכוון לתוצאות מעשיו. אך טבעי הוא כי אדם נורמטיבי שגרם למותם של אחרים יתייסר ותהיה לכך השפעה נפשית עליו, ועם זאת, כל הנתונים לעיל עמדו לנגד עיני בית משפט קמא ששקל את הדברים ומצא לגזור את העונש כפי שגזר שכן בניגוד לשירות המבחן שמתמקד בפוטנציאל שיקום העבריין, בית המשפט מודרך לשקול שיקולים רחבים יותר הכוללים בין השאר את המציאות הקשה לפיה בניגוד למערער הצעיר שחיו עוד לפניו, נחצבת משפחה שלמה שנהרסה ללא יכולת שיקום (אמא ובת שנהרגו, ובעלה שנותר נכה, לרבות ההשלכות למעגל המשפחה המורחב). שיקול ההלימה ושיקול ההרתעה לציבור, על כל ההסתייגויות מהם, עדיין מהווים פרמטרים שהפסיקה לוקחת בחשבון באיזון וגזירת הדין. ודוקו, אין חולק שהמערער נהג ברשלנות שיש לבית המשפט תפקיד חינוכי לשרש במסר לציבור.

6. בע"פ (מחוזי תל אביב) 71933/06 קלנסבד נ' מדינת ישראל אליו מפנה חברי, גזר בית המשפט השלום לתעבורה בנסיבות דומות 15 חודשי מאסר בפועל. בית המשפט המחוזי (ברוב דעות) הפחית את העונש בערעור ל-

13 חודשים. אינני רואה מקום לאבחן בין המקרים הגם שבית המשפט שם קבע שעסקינן ברשלנות גבוהה בעוד בענייננו קבע בינונית- גבוהה. דקויות הסיווג שם של מידת הרשלנות, כפי שאף בענייננו, אינן עניין אמפירי הניתן לכימות מתמטי מדויק ועל כן אינני סבורה כי הענישה שהושתה על ידי בית משפט קמא חורגת ממדיניות הענישה הנהוגה, ודאי לא במידה ממשית המצדיקה התערבות.

7. לפיכך, אציע לחבריי לדחות את הערעור על כל רכיביו.

בשולי הדברים ונוכח מצבו הנפשי של המערער, מופנית תשומת ליבם של הגורמים הרלבנטיים לצורך בטיפול/סיוע נפשי במסגרת המאסר, בהתאם לנהלים.

א' דגן, שופטת

השופטת ש' שטמר, שופטת עמיתה:

עמדו לפני פסקי הדין שעמיתי, כב' השופט י' גריל, אב"ד ושופט עמית, ושעמיתתי כב' השופטת א' דגן, כתבו. מסקנותי הן כמסקנותיה של השופטת דגן ואני מצטרפת לפסק דינה ומטעמיה.

אוסף קצרות: לא השתכנעתי מטיעוני הסניגור ומהנסיבות של מקרה זה, עליהם עמד אב"ד, השופט העמית גריל, כי עומדים לפנינו נימוקים בעלי משקל מספיק שיש בהם כדי להצדיק התערבות בגזר דינו של בית משפט קמא. לעמדתי, גזר הדין מפורט ומנומק, לוקח בחשבון את כל העובדות הנתונים והשיקולים הצריכים לעניין, והענישה שהוטלה כמפורט בו על המערער הולמת את הנדרש. לא הייתה כל סיבה לסטיה של המערער, אלא רשלנותו, אשר גרמה, לצער כולנו, למותן של שתי נשים ולפציעתו הקשה של אדם שלישי.

בע"פ 6359/10 **קבהא נ' מדינת ישראל** (לא פורסם, פסקה 27) נכתב לענייננו כדלקמן.

"בתי המשפט מחוייבים ומצווים להתריע ולהרתיע באמירה ברורה מפני החומרה והסכנה המופלגת הכרוכה בנהיגה, תוך התרשלות רבתי וממחיר הדמים הנורא הנגבה אגב כך. עברייני הדרכים באים ברגיל מרקע 'נורמטיבי' ושיקולי השיקום נדחים דרך כלל בעניינים מפני אינטרס הציבור וההגנה על חייו וגופו בעת שנוסע הוא לתומו בדרכים או חוצה אותם רגלית" (מדינת ישראל נ' אלעוברה (לא פורסם השופט י' אלון), (ראו גם ע"פ 7434/04 אבו אלקיעאן נ' מדינת ישראל (לא פורסם); 783/07 עתאבה נ' מדינת ישראל (לא פורסם), פסקה ט'; ע"פ 6358/10 קבהא נ' מדינת ישראל (לא פורסם), פסקה 27).

סקירה של פסקי דין כאשר העבודות דומות (אם כי לא זהות) מראים כי בנסיבות דומות, העונש של 13 חודשי מאסר בפועל אינו חריג אלא מקובל. אפנה כאן לשלשה פסקי דין של בית המשפט העליון:

עמוד 20

בע"פ 140/10 ו-355/10 **אחמד חלילה ואח' ני' מדינת ישראל** (פורסם בנבו) הואשם הנאשם בכך שתיקן את בלמי רכבו בעצמו, ונהיגתו הרשלנית והפגם שבבלמים גרמו למותו של אדם אחד. הוא נידון ל-13 חודשי מאסר בפועל ו-18 חודשים למאסר על תנאי.

ברע"פ 2384/18 **ניב דורה נ' מדינת ישראל**, (פורסם בנבו) הנאשם, חייל בשרות חובה, סטה מסיבה בלתי ברורה ופגע ברוכב אופניים והרגו. הוא נדון ל-13 חודשי מאסר ול-15 חודשי מאסר על תנאי.

ברע"פ 3714/15 **מרב מלך נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו) הנהגת שסבלה מחוסר שינה, סטתה ופגע ברכבה ברוכב אופניים, שנהרג כתוצאה מהפגיעה. הנהגת נדונה ל-15 חודשי מאסר בפועל ול-12 חודשים של מאסר על תנאי, וזאת על אף עברה הנקי ועל אף שהייתה בהריון בסיכון עקב ריבוי עוברים.

לפיכך, וכאמור אני מצטרפת לפסק דינה של עמיתתי השופטת דגן.

**ש' שטמר, שופטת
עמיתה**

לפיכך, הוחלט לדחות את הערעור, וזאת ברוב דעות של השופטות א' דגן וש' שטמר, כנגד דעתו החולקת של השופט י' גריל.

על המערער להתייצב למאסרו **ביום ראשון 1.9.19 עד השעה 10:00 בבוקר**, או על-פי החלטת שב"ס, כשברשותו תעודת זהות או דרכון.

על המערער לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיין מוקדם, עם ענף אבחון ומיין של שב"ס, טלפונים: 08-9787336, 08-9787377.

צו עיכוב היציאה מן הארץ, לרבות הערבות העצמית והערבות של שני צדדי ג', כפי שהורה בית משפט קמא, עומדים בעינם ללא שינוי, וזאת עד למועד התייצבותו של המערער למאסרו.

נוכח מצבו הנפשי של המערער, מופנית תשומת ליבם של הגורמים הרלוונטיים לצורך טיפול/ סיוע נפשי, במסגרת המאסר, בהתאם לנהלים.

על מזכירות בית המשפט להמציא את העתק פסק הדין אל:

1. שב"ס.

2. שירות המבחן למבוגרים.

ניתן היום, י"ז סיוון תשע"ט,
20 יוני 2019, במעמד
הנוכחים.

**ש' שטמר, שופטת
עמיתה**

א' דגן, שופטת

**י' גריל, שופט עמית
[אב"ד]**