



ע"פ 7222/19 - בלאל אלגרגאוי נגד מדינת ישראל, אלמנת והורי המנוח

בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים פליליים

ע"פ 7222/19

לפני: כבוד המשנה לנשיאה הנדל
כבוד השופטת י' וילנר
כבוד השופט ע' גרוסקופף

המערער: בלאל אלגרגאוי

נגד

המשיבים: 1. מדינת ישראל
2. אלמנת והורי המנוח

ערעור על הכרעת הדין וגזר הדין של בית המשפט
המחוזי בבאר-שבע בת"פ 39393-03-17 מימים
8.1.2019 ו-19.9.2019 שניתנו על ידי כב' השופט
אליהו ביתן

תאריך הישיבה: ט"ז באב התשפ"א (25.7.2021)

בשם המערער: עו"ד משה שרמן

בשם המשיבה 1: עו"ד הילה גורני

פסק-דין

השופט ע' גרוסקופף:

עמוד 1

לפנינו ערעור על הכרעת דין וגזר דין שניתנו על ידי בית המשפט המחוזי בבאר-שבע (כב' סגן הנשיאה, השופט אליהו ביתן) בת"פ 199, בימים 8.1.2019 ו-19.9.2019, בהתאמה, בגדרם הורשע המערער בעבירה של הריגה (בקלות דעת), והושתו עליו 6 שנות מאסר בפועל, 15 שנות פסילה מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה, מאסר מותנה ופיצויים לאלמנת המנוח ולהוריו.

רקע וכתב האישום

1. ביום 19.3.2017 הוגש לבית המשפט המחוזי בבאר-שבע כתב אישום נגד המערער, בלאל אלגרגאוי (להלן: כתב האישום המקורי ו-המערער, בהתאמה), שבהמשך תוקן פעמיים, כפי שיפורט להלן. על פי עובדות כתב האישום המקורי, ביום 25.1.2017, בסמוך לשעה 9:22, נהג המערער ברכב פולקסווגן בכביש 40 מכיוון דרום לצפון, כשהוא מסיע את אחיו עימו (להלן: הרכב). בהגיעו לצומת "אוהלים" (להלן: הצומת), חצה המערער את הצומת למרות שרמזור אדום דלק בכיוון נסיעתו (להלן: הרמזור). המערער התנגש בדופן השמאל של רכבו של יוסף ניר ז"ל (להלן: המנוח) אשר פנה שמאלה מכיוון צפון-מזרח לדרום, כאשר בכיוון נסיעתו דלק ברמזור אור ירוק (להלן: התאונה). כתוצאה מהתאונה נהרג המנוח. על פי הנטען בכתב האישום, התאונה ותוצאותיה נגרמו בעקבות נהיגתו הפזיזה של המערער.
2. בגין המעשים המתוארים לעיל יוחסו למערער עבירות של הריגה, לפי סעיף 298 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן: עבירת ההריגה ו-החוק, בהתאמה); וגרימת תאונת דרכים שתוצאתה חבלה ונזק, לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961. יצוין כבר בשלב זה, כי בית המשפט קמא דן את המערער רק לפי עבירת ההריגה, ונמנע מלהרשיע אותו בעבירה הנוספת שיוחסה לו, וזאת מטעמים שלא הובהרו בהכרעת הדין.
3. בדיון שנערך ביום 14.9.2017, עתר בא-כוח המשיבה כי בית המשפט יתיר למשיבה לבצע השלמת חקירה בעניין מהירות נסיעתו של המערער עובר לתאונה, על יסוד סרטון שתועד על ידי מצלמת דרך, ובו נסיעת המערער ברכבו במסך 28 שניות עובר לתאונה ופרק זמן נוסף לאחריה (להלן: הסרטון ו-מצלמת הדרך, בהתאמה). בתום הדיון, התיר בית המשפט למשיבה לבצע השלמת חקירה כאמור, תוך שנפסק כי "עדיף היה שהמשרה היתה מבצעת את החקירה בענין מהירות הנסיעה על יסוד מה שנקלט במצלמה עוד קודם להגשת כתב האישום". ביום 15.1.2018, עתרה המשיבה לתיקון כתב האישום, כך שיכלול את ממצאי השלמת החקירה, לפיהם בקטע שאורכו 154 מטרים לפני הצומת, נהג המערער במהירות שבין 117-118 קמ"ש (כאשר המהירות המותרת היא 90 קמ"ש, ולאחר הכניסה לצומת - 80 קמ"ש). ביום 22.1.2018, נעתר בית המשפט המחוזי לבקשה, חרף התנגדות המערער.
4. כעבור כחודשיים, ביום 5.3.2018, הודיעו הצדדים כי הגיעו להסדר דיוני, המצמצם את יריעת המחלוקת ביניהם. במסגרת ההסדר הדיוני הוסכם כי יוגש כתב אישום מתוקן בשנית (לפיו, מהירות נסיעתו של המערער עובר לתאונה הייתה 113 קמ"ש, ולא 117-118 קמ"ש), וכי המערער יודה בעבירה של גרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 304 לחוק (להלן: עבירת גרימת מוות ברשלנות), ויכפור בעבירת ההריגה, שכן לטענתו, חצה את הצומת בהיסח הדעת, בסברו כי האור שבצומת ירוק ומבלי שהבחין בכך שהתחלף לאדום.

5. בפתח הכרעת דינו מיום 22.9.2019, קבע בית המשפט המחוזי, כי המחלוקת שנותרה בין הצדדים איננה בשאלת קיומו של היסוד העובדתי הדרוש לעבירת ההריגה, שכן יסוד זה זהה ליסוד העובדתי הדרוש לעבירת גרימת מוות ברשלנות, בה הודה המערער; המחלוקת היא בשאלת קיומו של היסוד הנפשי הדרוש לעבירת ההריגה, להבדיל מעבירת גרימת מוות ברשלנות, דהיינו בקיומה של מחשבה פלילית, כהגדרתה בסעיף 20 לחוק.

6. בית המשפט המחוזי קיבל את עדותו של הבוחן המשטרתי, רס"ר ארז יעקובובסקי (להלן: הבוחן המשטרתי), לפיה המערכות ברכבו של המערער, לרבות מערכות הבלימה, נמצאו תקינות; הכביש בו אירעה התאונה הוא כביש ישר ושדה הראיה בו, ביום התאונה, היה פתוח למרחק של למעלה מ-500 מטרים; התאונה אירעה בשעות הבוקר, והראות הייתה טובה. הבוחן המשטרתי הסביר בעדותו, כי האור הירוק ברמזור החל להבהב כאשר המערער היה במרחק של לפחות 345 מטר מהצומת, הפך לצהוב כאשר המערער היה במרחק של לפחות 250 מטר מהצומת והתחלף לאדום כאשר המערער היה במרחק של 156.9 מטרים מהצומת (האור האדום דלק למשך כ-6 שניות עד לתאונה). בהקשר לכך נמסר, כי זמן התגובה הממוצע למצב של סכנה הוא שלושת רבעי השנייה, וכי בהנחה שמהירות נסיעת המערער עובר לתאונה הייתה 113 קמ"ש, הרי שאם היה בולם את הרכב ברגע שהאור ברמזור הפך לאדום, הוא היה עוצר במרחק של 18.5 מטר לפני מקום התאונה. כמו כן, ציין הבוחן המשטרתי כי המערער אמנם לחץ על דוושת הבלם בסמוך לכניסתו לצומת, אך לא היה בלחיצה זו כדי להפעיל את מערכת הבלימה, כך שבפועל לא בלם המערער את רכבו. מסקנת הבוחן המשטרתי הייתה כי המערער ראה שהאור ברמזור אדום, ויכל לבחור לבלום את הרכב, אך בכל זאת המשיך בנסיעתו עד לגרימת התאונה.

7. בהמשך, בחן בית המשפט המחוזי את ריבוי הגרסאות שנשמעו מפי המערער, וקבע כי "באף אחת מגרסאות הנאשם אין הסבר תמים המתקבל על הדעת" (פסקה 25 להכרעת הדין). נפסק, כי טענת המערער במשטרה, לפיה איבד את עשתונותו, וכי "אני הרמתי רגל מעל הגז, פתאום אמרתי לך התבלבלתי... אמרתי אם אני אעשה ברקס אני אעשה תאונה אחרת... הרמתי את הרגל מהגז. חשבתי שאני אברח ממנו ככה" (פסקה 19 להכרעת הדין; להלן: טענת איבוד עשתונות), התייחסה גם לשלב בו האור ברמזור התחלף לאדום (ולא רק לשלב רגע לפני התאונה), ואף מלמדת על מודעותו של המערער לנסיבות. זאת, שכן, אילו סבר המערער כי נכנס לצומת כאשר האור ברמזור ירוק, אזי לא הייתה סיבה שיאבד את עשתונותו. לגופו של עניין, דחה בית המשפט המחוזי את טענת איבוד העשתונות, וקבע כי היא נטענה במטרה לתרץ את המשך נסיעתו של המערער במהירות גבוהה. זאת, שכן, למערער לא הייתה כל סיבה לאבד את עשתונותו בשלב זה, בו היה במרחק רב מהצומת ויכל לבלום את הרכב בבטחה לפני מקום התאונה. כמו כן, נקבע כי אין ליתן אמון בגרסת המערער כי אינו זוכר דבר, לאור גרסאותיו האחרות.

8. כך גם נדחתה טענת המערער כי נהג בהיסח הדעת, מבלי שהבחין בחילופי האורות ברמזור עד לקרות התאונה, ולגביה נקבע, כי "אין לאפשרות זו אחיזה בחומר הראיות וכי היא דחוקה וקלושה ביותר ואין בה כדי לעורר ספק סביר" (פסקה 37 להכרעת הדין). בית המשפט המחוזי עמד על כך שטענה זו נטענה לראשונה בחקירתו הנגדית של המערער בבית המשפט, כאשר הטיח בו התובע כי לא ייתכן שלא ראה את חילופי האורות ברמזור. אילו נסיבות התאונה היו של היסח דעת, כך סבר בית המשפט המחוזי, סביר להניח כי המערער היה מוסר זאת מיוזמתו או בעצת עורכי דינו, עימם נועץ מספר פעמים. זאת ועוד, נפסק, כי הטענה אף אינה מתיישבת עם הסרטון, ממנו עולה כי רכבו של המערער נהוג בשליטה מלאה, וללא סטיות לצד כלשהו, הגם שתוואי הכביש בנתיב נסיעתו התעקל שמאלה. כך גם, עצם העובדה שבלם המערער את רכבו כשנייה ושלש בטרם נכנס לצומת כאמור, עומדת בסתירה לטענתו לפיה המשיך

בנסיעתו מתוך היסח דעת ומבלי להבחין בחילופי האורות ברמזור.

9. כמו כן, דחה בית המשפט המחוזי את טענותיו של המערער כנגד ביצוע פעולות חקירה לאחר הגשת כתב האישום, וכפועל יוצא, כנגד כתב האישום המתוקן. נקבע, כי השלמת החקירה בוצעה באישור פרקליט המחוז, וכתב האישום תוקן בהחלטת בית המשפט. למעלה מכך, כתב האישום המתוקן בשנית הוגש במסגרת הסדר דיוני, במסגרתו הודה המערער בעובדותיו (אשר נותרו זהות לאלו שבכתב האישום המתוקן, למעט הפחתה קלה במהירות הנסיעה המיוחסת למערער). כך גם נדחתה טענת המערער כנגד החזרת רכבו לבעליו, שכן ממילא לא העלתה ההגנה טענה הנוגעת לתקינות הרכב. טענת הסנגור לחוסר אחידות בהחלטת המחוזות השונים בפרקליטות בסוגיית סעיף העבירה המיוחס לנהג ההורג אדם בתאונת דרכים (עבירת גרימת מוות ברשלנות או עבירת הריגה), נדחתה אף היא.

10. על בסיס המכלול האמור, הגיע בית המשפט המחוזי למסקנה כי נסיבות המקרה מלמדות על התקיימותו של יסוד נפשי של קלות דעת, שכן המערער "נהג ברכב ביודעו כי הוא מתקרב לצומת מרומזר וביודעו שהאור ברמזור ירוק מהבהב ואחר כך צהוב ואחר כך אדום, ובכל זאת הוא המשיך בנסיעתו... תוך מודעות לאפשרות גרימת תאונה קטלנית ונטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות שהדבר יתרחש, מתוך תקווה שיצליח למנוע תוצאה זו" (פסקה 38 להכרעת הדין), ומכאן מתחייבת הרשעתו בעבירת הריגה. עוד קבע בית המשפט המחוזי כי חוק העונשין (תיקון מס' 137), התשע"ט-2019 (להלן: תיקון 137), אשר שינה את מדרג עבירות ההמתה, ובמסגרתו בוטלה עבירת ההריגה שבסעיף 298 לחוק (סעיף 2 לתיקון 137), ובמקומה נקבעה עבירת המתה בקלות דעת, המעוגנת בסעיף 301ג לחוק (להלן: עבירת המתה בקלות דעת), לא חל בעניינו של המערער (באשר ייכנס לתוקפו ביום 10.7.2019, כפי שקובע סעיף 25(ב) לתיקון 137), ומשכך כי הרשעת המערער היא בעבירת ההריגה בקלות דעת.

עיקרי גזר הדין

11. ביום 19.9.2019 גזר בית המשפט המחוזי את דינו של המערער. בפתח גזר הדין, עמד בית המשפט המחוזי על כך שביום 10.7.2019 נכנס לתוקפו תיקון 137, ומשכך חלה הוראת סעיף 5(א) לחוק לפיה יחול על העושה הדין המקל (סעיף 25(ב) לתיקון 137). נפסק, כי עבירת ההמתה בקלות דעת, שהעונש הקבוע בצידה מקל מזה הקבוע בעבירת ההריגה, היא הדין המקל בנסיבות המקרה. בהתאם, נקבע, כי גזר הדין יינתן בהתאם לעבירת ההמתה בקלות דעת (כאמור בסעיף 5(א) לחוק). יחד עם זאת, צוין, כי אין בשינוי סעיף העבירה כדי להצדיק שינוי במתחמי העונש ההולם ובעונשים המוטלים, בהשוואה לאלו שהיו נוהגים בנסיבות דומות בעבירת ההריגה. זאת, שכן, במצבים הרווחים של עבירת הריגה בקלות דעת, מתחמי העונשים ההולמים עומדים על תקופות מאסר קצרות מ-12 שנים, ומשכך, ממילא אין בתיקון 137 כדי לשנות לעניין זה.

12. בפנותו לקביעת מתחם העונש ההולם, בחן תחילה בית המשפט קמא את תסקיר שירות המבחן שהוגש בעניינו של המערער. בתסקיר צוין כי המערער, יליד 1996, נעדר עבר פלילי, השלים 12 שנות לימוד עם תעודת בגרות ועובד כנהג הסעות. עוד עלה מהתסקיר, כי המערער הביע בפני שירות המבחן כאב וחרטה על מעשיו, אך לצד זאת, כי בתיאוריו השתמש במנגנוני הגנה והתקשה להעמיק בחלקו בתאונה. שירות המבחן העריך כי הדבר נובע מהבנת המערער את חומרת מעשיו ותוצאותיו, והקושי לשאת אותם. בנסיבות אלה, ולאור מכלול נתוניו, המליץ שירות המבחן להשית על המערער עונש מאסר שירוצה בעבודות שירות, לצד מאסר מותנה, פיצויים למשפחת המנוח וצו מבחן במהלכו ישתלב המערער בקבוצה טיפולית. בית המשפט המחוזי גם נתן דעתו לתסקיר נפגעי העבירה, אשר תיאר את

מצבה העגום של משפחת המנוח והקשיים עימם נאלצה להתמודד לאחר מותו.

13. כמו כן, הביא בית המשפט המחוזי במניין שיקוליו את נסיבות ביצוע העבירה, הערכים החברתיים שנפגעו ומידת הפגיעה בהם, וכן את מדיניות הענישה הנהוגה במקרים דומים. נקבע, כי יש לראות בהתנהגות המערער "כביטוי חמור ביותר של עבירת ההמתה בקלות דעת, וישלקבוע כי מידת האשם של הנאשם בקשר לגרימת מות המנוח, גבוהה מאוד" (פסקה 8 לגזר הדין). לאחר בחינת השיקולים האמורים, העמיד בית המשפט המחוזי את מתחם העונש ההולם בין 4 ל-8 שנות מאסר בפועל. כן נקבע מתחם פסילה מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה לתקופה שבין 10 ל-20 שנים בפועל.

14. בבואו לגזור את דינו של המערער בתוך המתחם, שקל בית המשפט את גילו הצעיר של המערער (יליד שנת 1996); היעדר עבר פלילי; העובדה כי לקח אחריות לתאונה, והביע חרטה על מעשיו; הפגיעה הצפויה של העונש בו ובמשפחתו; הצער שהוא חווה על תוצאות מעשיו; ומצבו הרגשי מאז התאונה. לצד זאת, דחה בית המשפט המחוזי את המלצת שירות המבחן לקבוע עונש מאסר בעבודות שירות. נפסק, כי המלצה זו איננה תואמת את מעשה המערער, תוצאותיו או נסיבותיו. כמו כן, בית המשפט קמא זקף לחובת המערער את העובדה כי זמן קצר בלבד לאחר האירוע הטרגי מושא הערעור, ובעודו פסול מלנהוג עד לתום ההליכים, נתפס המערער נוהג באזורים מרוחקים מאוד ממקום מגוריו, והורשע בביצוע עבירות תעבורה הכרוכות בנהיגה (עבירות מימים 13.5.2018, 17.6.2018 ו-7.9.2018, כפי שהופיעו בגיליון המרשם הפלילי). הוטעם, כי יש בכך כדי ללמד על הזלזול של המערער בדין ובאוכפיו, ולהצביע על המשקל הרב שיש לייחס לשיקול הרתעת המערער מהתנהגות דומה בעתיד. להשלמת התמונה יוער, כי לחובת המערער נרשמה עבירת תעבורה נוספת ביום 22.4.2019 בגין אי-ציות לרמזור אדום, אשר לא הובאה בחשבון בגזר הדין משום שהיא טרם נוספה לגיליונו הפלילי (להלן: עבירת אי-ציות לרמזור אדום).

15. בהינתן כל אלה, קבע בית המשפט המחוזי, כי יש להעמיד את עונש המאסר בפועל שיושת על המערער על 6 שנים (בניכוי ימי מעצרו), וכן לגזור עליו 15 שנות פסילה מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה ו-12 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים מיום שחרורו ממאסר, לבל יעבור עבירת המתה בקלות דעת. בנוסף, חויב המערער בתשלום פיצוי לאלמנת המנוח בסך 100,000 ש"ח ולהורי המנוח בסך 50,000 ש"ח (הם המשיבים 2).

תמצית טענות הצדדים בערעור

16. הערעור מכון הן נגד הכרעת הדין והן נגד גזר הדין. אשר להכרעת הדין, טוען המערער כי ביצוע השלמת החקירה לאחר הגשת כתב האישום (וכפועל יוצא, תיקון כתב האישום), נעשתה בניגוד להנחייה מס' 6.11 של פרקליט המדינה, המורה כי פעולת השלמת חקירה לאחר הגשת כתב אישום כפופה לאישור פרקליט המחוז, ותיעשה בנסיבות חריגות בלבד. זאת, שכן, אישור כאמור לא הומצא לבית המשפט, וחומרי החקירה היו בידי המשיבה עוד בטרם הוגש כתב האישום, ולפיכך לא מתקיימות נסיבות חריגות כאמור המצדיקות ביצוע פעולות השלמת חקירה לאחר הגשת כתב האישום. עוד טוען המערער, כי לא היה מקום להרשיעו בעבירת הריגה, אלא בעבירת גרימת מוות ברשלנות בלבד, שכן לא מתקיים בו יסוד הנפשי הנדרש להרשעתו בעבירת ההריגה. בהקשר זה, מדגיש המערער כי בניגוד לקביעת בית המשפט קמא, לאורך חקירתו במשטרה שמר בעקביות על גרסתו, לפיה לא הבחין בכך שהאור ברמזור התחלף מירוק עד לרגע לפני התאונה (ולא בשלב מוקדם יותר, באופן המלמד על מודעות המערער לאפשרות גרימת התאונה ועל נטילת סיכון בלתי סביר, כפי שקבע בית המשפט קמא). זאת ועוד, לעמדת המערער, אין כל ראיה התומכת בכך שהייתה

לו מודעות לאפשרות התרחשות התאונה, על תוצאותיה הקטלניות, כנדרש בפסיקה. נהפוך הוא: אופן נהיגתו, אשר נותרה קבועה לכל אורך נסיעתו, מלמדת על שנכנס לצומת באור אדום בהיסח הדעת. לבסוף, טוען המערער כי למצער, יש להמיר את הרשעתו בעבירת המתה בקלות דעת, שהיא הדין המקל עימו, כפי שקובע תיקון 137.

17. אשר לגזר הדין, טוען המערער כי עונש המאסר שנגזר עליו אינו עולה בקנה אחד עם השינוי שמבטאת עבירת ההמתה בקלות דעת. עוד לטענת המערער, כי מתחם העונש ההולם נקבע על סמך פסיקה השונה מהותית מהעבירה בה הורשע, ולמעשה מייצגת ענישה קלה משמעותית מזו שהושתה על המערער. מכל מקום, פסיקה זו אינה משקפת, לדידו של המערער, את השינוי שנעשה במסגרת עבירת המתה בקלות דעת, באשר ניתנה עובר לתיקון 137. לעמדת המערער, מתחם העונש ההולם בגין העבירות בהן הורשע ובנסיבות דומות, נע בין 12 חודשי מאסר לבין 48 חודשי מאסר לריצוי בפועל. כמו כן, לשיטת המערער, לצורך קביעת עונשו בתוך המתחם לא ניתן משקל ראוי לנסיבותיו האישיות, ובכללן גילו הצעיר, עברו הנקי, הודאתו בהזדמנות הראשונה, וכן אורח חייו הנורמטיבי. זאת ועוד, לדברי המערער, שגה בית המשפט המחוזי כאשר נזקק במסגרת הטיעונים לעונש לגיליון הרשעותיו בעבירות תעבורה, והדבר אף מנוגד לשיטתו לאמור בסעיף 188(א)(1) לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982 (להלן: חוק סדר הדין הפלילי), זאת משום שכפר בעבירות המנויות בו. בהקשר זה, מבהיר המערער כי מעולם לא ראה את דו"חות התעבורה האמורים, והוא הורשע בביצוען אך מכוח סעיף 229(ח2) לחוק סדר הדין הפלילי. המערער אף הבהיר, כי ככל שלבית משפט זה נתונה הסמכות – הוא מעוניין להישפט בגינם ולכפור על עצם קבלתם (בהתאם לאמור בסעיף 230 לחוק סדר הדין הפלילי). המערער טוען בנוסף, כי בית המשפט המחוזי סטה באופן משמעותי מהמלצתו של שירות המבחן להימנע מהטלת מאסר מאחורי סורג ובריח, ומבקש לאמץ המלצה זו במסגרת הערעור.

18. בפתח הדברים הבהירה המשיבה, כי היא מסכימה לכך שיש להמיר את הרשעת המערער בעבירת המתה בקלות דעת, במקום בעבירת הריגה, וזאת לאור תיקון 137. מעבר לכך, סומכת המשיבה ידה על פסק דינו של בית המשפט המחוזי מנימוקיו. לשיטתה, מהתנהגות המערער ואמרותיו עולה בבירור מודעותו לכך שהרמזור בצומת התחלף לאדום, וכי הוא צפה בפועל את אפשרות גרימת התוצאה הקטלנית, אף אם קיווה כי יצליח למנועה. עוד לטענת המשיבה, כי אין כל עילה להתערב בעונש שהוטל על המערער. העובדה כי עניינו של המערער בא בגדר עבירת ההמתה בקלות דעת, לפי החוק בנוסחו לאחר תיקון 137, אינה עילה להקלה במתחם העונש ובעונש שהוטל על ידי בית המשפט המחוזי. עונשו של המערער, כך טוענת המשיבה, מקיים יחס הולם לחומרת העבירה. טענתה זו מתחדדת, לעמדתה, לנוכח עברו התעבורתי המכביד של המערער, וכן בשים לב לכך שחלקו בעבירות תעבורה אשר בוצעו לאחר פסילת רישיונו, לרבות עבירת אי-ציות לרמזור אדום (אשר מאז ניתן גזר הדין, נוספה לגיליונו הפלילי).

19. ביום 10.1.2021 הוכן תסקיר שירות מבחן עדכני בעניינו של המערער. בפתח התסקיר, ציין שירות המבחן את התהליך החיובי אותו עובר המערער ופנייתו לדרך של שיקום. בתוך כך, נמסר כי המערער מקיים קשר עם גורמי הטיפול בשירות בתי הסוהר, השתתף בקבוצות טיפוליות בתחום כישורי חיים ושליטה בכעסים, והחל מחודש מאי 2020, השתלב בטיפול במחלקת תעבורה.

20. ביום 19.7.2021 הוגש לעיונו תסקיר משלים מטעם שירות המבחן, ובו עלתה התרשמות חיובית מתפקודו של המערער במאסר, למעט עבירת משמעת אחת שנרשמה לחובתו ביום 24.1.2021 בגין אירוע אלים בו היה מעורב. כמו כן, נמסר כי המערער הופנה למרכז לגביית קנסות בכל הנוגע לעונש הפיצויים שהושת עליו, וטרם התקבלה החלטה בעניינו. עוד צוין כי המערער נמצא בשלבי סיום של ההליך הטיפולי שהחל במחלקת תעבורה, ולאחרונה השתלב גם בטיפול פרטני ממוקד טראומה.

21. לאחר שעיינתי בערעור על צרופותיו ושמעתי את טיעוניהם של באי-כוח הצדדים, הגעתי למסקנה כי דין הערעור על הכרעת הדין להידחות בעיקרו, ואילו דין הערעור על גזר הדין להתקבל בחלקו. כך אציע לחבריי שנעשה, והכל מהטעמים שיפורטו להלן.

הערעור על הכרעת הדין

22. בפתח הדברים, אציין, כי בעקבות תיקון 137, ולנוכח הסכמת הצדדים, יש לבטל את הרשעת המערער בעבירת הריגה, לפי סעיף 298 לחוק, ובמקומה להרשיעו בעבירת המתה בקלות דעת, לפי סעיף 301 לחוק, אשר היסוד הנפשי הדרוש לה זהה לאחת החלופות של היסוד הנפשי מסוג פזיזות (אדישות או קלות דעת), אשר נדרש בשעתו להרשעה בעבירת ההריגה (ראו מרדכי קרמניצר וחאלד גנאים, הרפורמה בעבירות ההמתה [2019] לאור עקרונות היסוד של המשפט, ומחקר היסטורי והשוואתי 270-266 (2020)). בהתאם לאמור, תכונה מעתה ואילך העבירה בה מורשע המערער: עבירת המתה בקלות דעת.

23. עיקר הטענות שמעלה המערער ביחס להכרעת הדין מופנות נגד מסקנתו העובדתית של בית המשפט קמא כי התקיים אצלו היסוד הנפשי הדרוש לצורך הרשעתו בעבירת המתה בקלות דעת. אין חולק כי יסוד נפשי זה מחייב הוכחת קיומה של מודעות אצל הנאשם לכך שהוא נוטל בהתנהגותו סיכון בלתי סביר לגרום לתוצאה הקטלנית, הגם שמתוך תקווה להצליח למנועה (ראו סעיף 20(א)(2) לחוק). משמעות הדברים בענייננו, היא שלמערער הייתה מודעות לכך שהוא נוהג את רכבו לתוך צומת מרומזרת כאשר האור ברמזור בכיוון נסיעתו הוא אדום – מעשה שלא ניתן לחלוק על כך שהוא יוצר, במקרה הרגיל, סיכון בלתי סביר לתאונת דרכים קטלנית.

24. אקדים ואזכיר את הכלל המוכר, לפיו לא בנקל תתערב ערכאת הערעור בממצאים שבעובדה ובמהימנות שקבעה הערכאה הדיונית. זאת, לאור יתרונה המובנה של הערכאה הדיונית אשר התרשמה באופן ישיר ובלתי אמצעי מהעדים שהעידו לפניו ומחומר הראיות (ע"פ 8560/18 זבורוף נ' מדינת ישראל, פסקה 14 (26.12.2018); ע"פ 7162/19 ראש נ' מדינת ישראל, פסקה 15 (3.1.2021); ע"פ 1398/19 פלוני נ' מדינת ישראל, פסקה 5 (20.10.2020); ע"פ 1745/20 עקל נ' מדינת ישראל, פסקה 17 (11.2.2021)).

25. המערער טוען כאמור כי לא הוכח, מעבר לרף ההוכחה הדרוש במשפט פלילי, כי התקיים בו היסוד הנפשי של מודעות לסיכון הבלתי סביר הדרוש להרשעתו בהמתה בקלות דעת. בלשון פשוטה – לא הוכח מעבר לכל ספק סביר שידע בזמן אמת כי הוא נכנס לצומת באור אדום. לפיכך, לשיטתו, יש לבטל את הרשעתו בעבירה זו, ולהסתפק בהרשעתו בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בה הודה, באשר לעניינה די בכך שהוכח שגרימת המוות נגרמה עקב נטילת סיכון בלתי סביר על ידי המערער, ואין צורך להוכיח בנוסף קיומה של מודעות מצדו לסיכון האמור. טענה זו רווחת בקרב נאשמים בעבירת המתה בקלות דעת אגב תאונת דרכים (ראו, מבין רבים: ע"פ 5910/94 ברקוביץ נ' מדינת ישראל, פ"ד מט(5) 353 (1996); ע"פ 3158/00 מגדיש נ' מדינת ישראל, פ"ד נד(5) 80, (2000) (להלן: עניין מגדיש); ע"פ 8827/01 שטרייזנט נ' מדינת ישראל, פ"ד נז(5) 506 (2003) (להלן: עניין שטרייזנט); ע"פ 8250/05 מדינת ישראל נ' שלום (3.10.2006) (להלן: עניין שלום); ע"פ 6949/07 עמרם נ' מדינת ישראל (8.7.2009) (להלן: עניין עמרם); ע"פ 2832/10 בוחבט נ' מדינת ישראל (5.9.2011)). הדיון בה עשוי לעורר קשיים במישור העיוני-מושגי, דהיינו בשאלה מהי

"מודעות" (ראו, קרן שפירא-אטינגר "קלות הדעת במשפט הפלילי - האם יש משקל לדעת?" מחקרי משפט יד 179 (תשנ"ח)). ואולם, דומה כי בעניינינו, כמו גם במקרה הנפוץ, היא מעוררת בעיקר קושי במישור הראייתי, דהיינו בקביעת ממצא עובדתי בשאלה הקונקרטית של מודעות המערער להתקיימות נסיבות מסוימות ההופכות את התנהגותו לכזו הנושאת סיכון בלתי סביר לתוצאה הקטלנית (בעניינינו, כמו במקרים לא מעטים נוספים, המודעות למצב האור ברמזור עובר לכניסה לצומת). עמד על כך השופט יצחק אנגלרד בעניין מגדיש, עמ' 88:

הבעיה העיונית נדחקה, למעשה, הצדה על ידי הבעיה הראייתית. ואמנם, מעבר לבעיה העיונית המושגית של מהות המודעות ניצב הקושי העקרוני להוכיח את המחשבה הפלילית המצויה בנפשו של אדם פנימה. במסגרת עבירת ההריגה, על התביעה להראות כי הנאשם היה מודע ליסודות הפיזיים של התנהגותו ולאפשרות גרימת התוצאה הקטלנית. על הקושי הגדול להוכיח מצב הכרתי זה עמדו רבים.

26. ואכן, קביעת ממצא עובדתי בשאלת קיומו של יסוד נפשי סובייקטיבי, החבוי בצפונות מוחו של אדם, לא כל שכן קביעתו מעבר לרמת הספק, הוא עניין המערער קושי רב. כיצד נוכל לדעת ברמת וודאות גבוהה מה היה מצב המודעות של המערער בשעה שנכנס לצומת המרומזרת באור אדום? הרי המדובר במידע המצוי בידיעתו הבלעדית של המערער, ולו עצמו יש אינטרס מובהק להציג גרסה מסוימת (העדר מודעות להתחלפות האור ברמזור), ולדחות את הגרסה החלופית (מודעות לכך שהוא נכנס לצומת באור אדום). ודוק, אין צורך להוכיח כי המערער היה מודע לדרך המדויקת של השתלשלות האירועים, ודי לו שיכיר באפשרות כי התנהגותו תגרום לתוצאה הקטלנית (ראו, למשל, עניין מגדיש, בעמ' 95; ע"פ 9723/03 מדינת ישראל נ' בלזר, פ"ד נט(2) 408, 423 (2004); ע"פ 8191/08 גבארה נ' מדינת ישראל, פסקה 13 (24.5.2010) (להלן: עניין גבארה); ע"פ 2772/12 נחמני נ' מדינת ישראל, פסקה 26 (21.3.2012)). ואולם, אם אכן סבר המערער, ולו מתוך טעות, כי האור ברמזור בנתיב נסיעתו היה ירוק, ממילא לא היה מודע לכך שכניסתו לצומת יוצרת סיכון בלתי סביר להתרחשות תאונת דרכים, לא כל שכן תאונת דרכים קטלנית.

27. בית המשפט קמא ביקש לגשר על הקושי האמור באמצעות בחינת ההודאות והעדויות השונות שמסר המערער במסגרת חקירתו ובמשפט. לשיטתו, הסתירות שבין הגרסאות הללו, והעיתוי המאוחר בו נמסרה הגרסה לפיה בשל היסח הדעת לא היה מודע להתחלפות האורות ברמזור, מאפשרים קביעת ממצא ראייתי לחובת המערער. אין חולק כי על שהתחולל בלבו של אדם ניתן ללמוד מדברים שהוא עצמו אמר בזמן אמת, בעת חקירתו ובמשפט. ואולם, ספק בעיני אם המסקנה שהסיק בית המשפט קמא מעלה במקרה דנן, מובהקת ברמה שיחס לה בית המשפט. אכן, המערער מסר תחילה בחקירתו, שהתרחשה שעות אחדות לאחר התאונה, כי "לא זוכר כלום", ואולם בהמשך אותה חקירה הבהיר כי "אני זוכר עד לפני הרמזור שראיתי אותו ירוק, וזהו. אחרי זה לא זוכר". גרסה זו אינה שונה במהותה מגרסתו במשפט, בה מסר בחקירתו הראשית כי "נסעתי רגיל. ראיתי רמזור ירוק והמשכתי לנסוע ונכנסתי לצומת" (פרוטוקול 30.5.18, עמוד 27 שורה 2). יצוין בהקשר זה, כי בית המשפט קמא יחס משמעות רבה לשתי אמירות של המערער, הפעולות לשיטתו נגד גרסת העדר המודעות: ראשית, אמירות בחקירה במשטרה, לאחר צפייה בסרטון, בהן טען לאובדן עשתונות שמנע ממנו לעצור. בית המשפט קמא סבר שאמירות אלה מתייחסות "גם לשלב בו האור ברמזור התחלף לאדום ולא רק לשלב של רגע לפני התאונה" (פסקה 20 להכרעת הדין), ומכאן קצרה הדרך למסקנתו כי המערער היה מודע לחילופי האורות ברמזור (שכן אם לא היה מודע לחילופי האורות, לא היה מאבד עשתונות עד שהבחין ברכב של המנוח). ואולם, צפייה בסרטון החקירה מעוררת ספק אם מסקנה זו מבוססת דיה, ונראה כי יש בסיס לטענת בא-כוח המערער שניתן להבין את הדברים גם בדרך אחרת, דהיינו כמתייחסים אך ורק לשלב של רגע לפני התאונה, כשנייה ושליש לפני התאונה משהבחין המערער ברכב המנוח; שנית, בחקירתו הנגדית התבקש המערער להסביר "איך זה שלא ראית את כל חילופי האורות", ותשובתו הייתה "אני לא יודע מה להסביר. חלמתי כזה" (פרוטוקול

30.5.2018, עמ' 28 שורות 24-25). בית המשפט קמא ראה בכך משום שינוי גרסה, ואולם ספק אם מדובר בגרסה פוזיטיבית של המערער, ומתקבל הרושם כי מדובר בסברה המועלית על ידו, שאינה עומדת בסתירה לגרסתו העיקרית שלא היה מודע לכך שהאור ברמזור התחלף לאדום, ואיננו יודע בוודאות מדוע לא היה מודע לכך (וראו גם פרוטוקול 30.5.2018, עמ' 29 שורה 30: "אני חלמתי. אני לא זוכר בדיוק מה שקרה לי").

28. ויובהר, אי ההתאמות עליהן מצביע בית המשפט קמא בגרסאות המערער אכן קיימות, ויש בהן כדי לעורר חשד בגרסתו. ואולם, אילו היו הן עומדות לבדן, ספק בעיני אם היה בהן די כדי לבסס, ברמה הדרושה לצורך קביעת ממצא במשפט פלילי, את המסקנה כי המערער היה מודע לכך שהוא נכנס לצומת באור אדום.

29. אפס, שאלות הנוגעות להתקיימות היסוד הנפשי בנאשם בכלל, ולמודעות לנסיבות היוצרות סיכון בלתי סביר בפרט, אינן נבחנות רק לפי גרסאותיו. כלי מרכזי אותו פיתחה הפסיקה ללימוד יחסו הסובייקטיבי של אדם למעשים המיוחסים לו ולתוצאותיהם הן חזקות עובדתיות, המאפשרות לבית המשפט להסיק מסקנה על התקיימות היסוד הנפשי על פי מעשיו של האדם, ולא רק לפי דבריו. דוגמה מובהקת לכך, המשמשת ללימוד יסוד נפשי של כוונה, היא החזקה ש"אדם מתכוון לתוצאות הטבעיות של מעשיו". ללא חזקה זו, עשויים היינו להתקשות לקבוע כי אדם המכוון נשק אל חברו, ולוחץ על ההדק, מתכוון לגרום למותו. כך, ככל שאותו אדם לא ליווה את מעשיו, מראש או בדיעבד, בדיבורים המעידים על כוונתו. ואולם, בסיועה של החזקה האמורה, אנו מניחים, אלא אם מתקיימות נסיבות המלמדות על סתירת החזקה, כי היורה באדם מתכוון לגרום למותו.

30. ככל שמדובר במודעות אדם למעשיו, מוכרת במשפט החזקה לפיה "...אדם מודע, בדרך כלל, למשמעות התנהגותו, מבחינת טיבה הפיזי, קיום נסיבותיה ואפשרות גרימת התוצאות הטבעיות שעשויות לצמוח ממנה" (ש"ז פלריסודות בידי עונשין כרך א' 542 (1984). צוטט בהסכמה בעניין מגידש, עמ' 89). בצד חזקה כללית זו, קיימת בהקשר בו עסקינן – לימוד מודעות לקיומו של סיכון בלתי סביר, חזקה מיוחדת הקושרת בין רמת הרשלנות בפעולתו של אדם לבין המודעות לקיומו של הסיכון. על פי חזקה מיוחדת זו, כאשר רמת הרשלנות הכרוכה בפעילות היא גבוהה, ובוודאי כשהיא מגיעה לכדי "התרשלות רבתי", יש להניח לחובתו של הפועל כי למצער היה מודע להתנהגותו, ובחר לפעול כפי שפעל מתוך מניעים אחרים אשר עמדו לנגד עיניו (וראו ע"פ 1100/93 סובאח נ' מדינת ישראל, פ"ד מז(3) 635, 644-645 (1993); ע"פ 5167/05 מג'דוב נ' מדינת ישראל, פסקה 7 (10.10.2005) (להלן: עניין מג'דוב); עניין גבארה, פסקה 17; עניין שלום, פסקה 18; עניין מגידש, עמ' 89-93; עניין שטרייזנט, פסקה 39). ובלשונו של השופט (כתוארו אז) סלים ג'ובראן בע"פ 467/09 זילברמן נ' מדינת ישראל, פסקה 13 (2.2.2010) (להלן: עניין זילברמן):

הוכחה של מודעותו זו של העושה לאפשרות התרחשותה של התוצאה הקטלנית כתוצאה ממעשיו נעשית, על פי רוב, בהיעדר יכולת להתחקות אחר צפונות ליבו של אדם, באמצעות הסתמכות על חזקות שבעובדה, המאפשרות ללמוד ממעשיו אודות מחשבתו. חזקה עובדתית אחת מסוג זה הינה כי אדם מודע למשמעות התנהגותו, מבחינת טיבה הפיזי, התקיימות נסיבותיה ואפשרות התרחשותן של התוצאות הטבעיות הנובעות ממנה. חזקה זו נועדה לאפשר את הוכחתו של רכיב המודעות, בהסתמכה על כך שמטבע הדברים אדם מודע לרוב למשמעות מעשיו ולהשלכותיהם הטבעיות. חזקה נוספת שבעובדה, הנוגעת להוכחתו של היחס החפצי הנדרש במסגרת המחשבה הפלילית, קובעת כי התנהגות המצביעה על התרשלות רבתי מצד העושה מלמדת לכל הפחות על התקיימותו של מצב נפשי מסוג קלות דעת [האסמכתא הושמטה]. שתי חזקות אלו משתלבות במקרים מהסוג הנדון, ליצירתה של מסקנה עובדתית אודות מחשבתו הפלילית של הנאשם.

31. בהמשך הדברים מצטט השופט ג'ובראן מדברים שכתב השופט המנוח (כתוארו אז) מישאל חשין ז"ל בעניין שטרייזנט, שכאילו נכתבו למקרה בו עסקין:

באירוע של תאונת דרכים קטלנית היווצרותן של החזקות הינה נגזרת של עוצמת הרשלנות בנהיגתו של הנאשם. כך למשל שעה שמוכח כי התאונה נגרמה כתוצאה מנהיגה שיש בה סטייה גסה מרמת ההתנהגות הסבירה, יכולה שתקום חזקה ולפיה התקיים בנאשם היסוד הנפשי הנדרש, דהיינו מודעות לטיב נהיגתו ולאפשרות הגרימה של התוצאה הקטלנית, ועמה קלות דעת לאפשרות אירועה של התוצאה הקטלנית. [האסמכתאות הושמטו].

32. ויובהר, אין חולק כי החזקה בה מדובר היא חזקה עובדתית (ראו עניין מגידש, עמ' 90-93), ועל כן יכול הנאשם להתגבר עליה, אם ישכנע כי המצע הראייתי שהונח לפני בית המשפט מעורר ספק סביר בקיומה של מודעות מצדו להתקיימות הנסיבות היוצרות את הסיכון הבלתי סביר (בעניינו, ישכנע כי למרות שנהיגתו עולה לכדי התרשלנות חמורה, המקימה חזקה שהיה מודע לאופן נהיגתו, הרי שהלכה למעשה לא התקיימה אצלו מודעות כאמור). ואולם בהעדר תמיכה בחומר הראיות לסתירת החזקה, ניתן להניח כי נאשם מודע לנסיבות התנהלותו החריגה, באשר המדובר לא ברשלנות סתם, אלא ברשלנות חמורה.

33. והמקרה שלפנינו ידגים. הנסיבות העובדתיות המבססות כי נהיגת המערער סוטה באופן קיצוני מהמקובל, ועולה לכדי רשלנות חמורה, לא היו שנויות בעיקרן במחלוקת. המערער נסע בשעות הבוקר בכביש בין עירוני מישורי, שהראות בו טובה. הצומת מוכרת לו היטב, וכך גם הרמזור המוצב בו. היה באפשרותו לראות את אור הרמזור למרחוק (כחצי ק"מ לפני ההגעה לצומת), והוא אף מאשר שראה את האור הירוק שדלק בו עד 12 שניות לפני שהגיע לצומת. או אז החל האור ברמזור להתחלף. תחילה למשך 3 שניות הבהב האור הירוק. לאחר מכן, למשך 3 שניות נוספות דלק ברמזור אור צהוב. ולבסוף כ-6 שניות (!) בטרם הגיע המערער לצומת דלק ברמזור בכיוונו אור אדום. בכל אלה לא היה די כדי להביא את המערער לעצור ואף לא להאט ממהירותו, כפי שמחויב כל נהג המתקרב לצומת. המערער המשיך לדהור לכיוון הצומת במהירות של 113 קמ"ש, והתעלם גם מכך שמכוניות שנסעו בנתיבים סמוכים האטו לעצירה. במצב דברים זה, חזקה על המערער כי היה מודע היטב לנסיבות המגבשות את עבירת ההריגה בקלות דעת, דהיינו לכך שהוא נכנס לצומת באור אדום (בלשון העם: "ניסה לגנוב את הרמזור"), באופן היוצר סיכון בלתי סביר לחיי אדם (השוו, עניין שלום, פסקה 14).

34. הגרסה אותה העלה המערער על מנת לסתור את החזקה כי היה מודע לנסיבות החריגות בהן נכנס לצומת היא גרסה תמוהה, אשר אין לה כל תמיכה לא בחומר הראיות ולא בהיגיון. בסיכומיו טוען בא-כוח המערער כי מרשו"ראה אור ירוק ברמזור, איבד את הריכוז, ובחוויתו (כלשונו של בית המשפט קמא) נסע את המרחק עד לצומת באור ירוק, ונכנס אליה, שוב, בחוויתו, באור ירוק, כאשר הפעם הראשונה בה היה מודע לכך שמשוה השתבש הייתה כשהבחין ברכבו של המנוח נכנס גם לצומת" (פסקה 35 לנימוקי הערעור). משמעותה של גרסה זו היא כי דעתו של המערער (כמו גם של אחיו אשר ישב לצדו) הוסחה לפרק זמן של לפחות 12 שניות מאשר מתרחש בכביש, וזאת למרות שהוא יודע שהוא מתקרב לצומת מרומזרת בכביש ראשי. ניתן לתמוה האם הסחת דעת כה ארוכה מהמתרחש בכביש אינה מהווה, כשלעצמה, נהיגה בקלות דעת (השוו, ע"פ 9956/05 שי נ' מדינת ישראל, פ"ד סג(2) 742 (2009)). ואולם, בנסיבות המקרה, אין צורך לעסוק בכך, שכן לא הונח כל בסיס לסטות מחזקת המודעות. אם לא די בכך, באות אי ההתאמות בגרסאות המערער שאזכרו לעיל, ואשר עליהן עמד בית המשפט קמא, ויוצרות טעם נוסף לדחיית גרסת הסחת הדעת של המערער. קיצורו של דבר, בהעדר הסבר של ממש מצד המערער להתנהלותו החריגה על הכביש, המסקנה המתבקשת היא כי היה מודע לאופן נהיגתו, דהיינו לכך שהוא נכנס לצומת באור אדום בזהירות, על הסיכון

הבלתי סביר הכרוך בה. משמע הוכח שהמערער פעל בקלות דעת.

35. לנוכח כל המקובץ, אני סבור כי בית המשפט קמא צדק במסקנתו לפיהניתן להסיק במקרה דנן, ברמה הדרושה לצורך הרשעה בהליך פלילי, כי המערער נטל במודע סיכון בלתי סביר כי תגרם תאונת דרכים קטלנית, אף אם קיווה כי יצליח למנוע אפשרות זו. לפיכך, ובהינתן שלא מצאתי כל ממש בהשגות האחרות שהעלה המערער נגד הכרעת הדין, אציע לאשר את הרשעת המערער בדין, תוך המרה של עבירת ההריגה בה הורשע בעבירת המתה בקלות דעת, כאמור בפסקה 22 לעיל.

הערעור על גזר הדין

36. בערעורו על גזר הדין טוען המערער, כי בית המשפט המחוזי חרג מרמת הענישה המקובלת בנסיבות דומות, ולא נתן משקל מספיק לנסיבותיו האישיות, המקבלות משנה תוקף בתסקירי שירות המבחן. המשיבה, מנגד, הטעימה כי העונש שהושת על המערער הולם את חומרת מעשיו, בהזכירה כי המערער ביצע עבירות תעבורה לאחר שנפסל רישונו (לרבות עבירת אי-ציות לרמזור אדום).

37. כידוע, אין זו דרכה של ערכאת הערעור להתערב בחומרת העונש שהוטל על ידי הערכאה הדיונית, אלא בנסיבות שבהן ניכרת סטייה משמעותית ממדיניות הענישה הראויה בנסיבות העניין או כאשר נפלה טעות בולטת בגזר הדין (ע"פ 3821/08 שלומוב נ' מדינת ישראל, פסקה 30 (27.11.2008) (להלן: עניין שלומוב); ע"פ 3585/13 מדינת ישראל נ' הררי, פסקה 8 (26.4.2015); ע"פ 456/16 צ'ורני נ' מדינת ישראל, פסקה 39 (4.3.2018); ע"פ 1802/17 אבו סיאם נ' מדינת ישראל, פסקה 10 (28.6.2018)). ואולם, לאחר ששקלתי בדבר, ולא בלי התלבטות, הגעתי לכלל מסקנה, כי בית המשפט המחוזי החמיר מעבר למקובל בעונשו של המערער, ולפיכך כי יש להקל במידה מה בעונש שנגזר עליו.

38. החומרה שבמעשיו של המערער ברורה על פני הדברים. אין צורך להכביר במילים על תופעת הקטל כבבישים אשר הפכה למגיפה של ממש בחברה הישראלית, ועל הצורך לנקוט בענישה מחמירה אשר יהא בה כדי לסייע במיגור התופעה וכן כדי לבטא את ערך קדושת החיים (ע"פ 11786/04 אבו טריף נ' מדינת ישראל, פסקה 8 (5.9.2005); עניין מג'דוב, פסקה 8; רע"פ 548/05 לוין נ' מדינת ישראל, פסקה 4 (19.1.2006); עניין שלומוב, פסקה 34; ע"פ 2221/16 טיגבה נ' מדינת ישראל, פסקה 10 (1.9.2016) (להלן: עניין טיגבה)). בצד האמור, אין מחלוקת כי העונש שנגזר אינו אמור לחרוג מרמת הענישה המקובלת בנסיבות דומות.

39. בנסיבות המקרה דנן, לאחר עיון בפסיקת בית משפט זה, לרבות באסמכתאות שנזכרו בגזר הדין, באתי לכלל מסקנה כי העונש שהושת על המערער חורג במידת מהלחומרה ממדיניות הענישה הנקוטה בידינו בעבירות כגון דא ובנסיבות דומות, ומצדיק את התערבות ערכאת הערעור. כך למשל, ראו, מבין רבים: ע"פ 4749/00 סאלם נ' מדינת ישראל (24.10.2001) (2 שנות מאסר בפועל); ע"פ 171/05 בחירי נ' מדינת ישראל (6.6.2005) (4 שנות מאסר בפועל); ע"פ 6261/05 אמר נ' מדינת ישראל (9.3.2006) (2 שנות מאסר בפועל); ע"פ 1196/07 סאהר נ' מדינת ישראל (17.6.2007) (3.5 שנות מאסר בפועל) (להלן: עניין סאהר); ע"פ 2855/08 יעקב נ' מדינת ישראל (9.3.2009) (5 שנות מאסר בפועל); עניין זילברמן (3.5 שנות מאסר בפועל); ע"פ 3056/10 עבדאללה נ' מדינת ישראל (5.9.2011) (4 שנות מאסר בפועל); ע"פ 8464/15 פנזין נ' מדינת ישראל (30.10.2017) (2.5 שנות מאסר

בפועל); עניין טיגבה (2 שנות מאסר בפועל). מסקנה זו עומדת בעינה גם כאשר בוחנים פסקי דין שעסקו במקרים החמורים באופן יחסי מהמקרה שלפנינו, ובהם הוטלו עונשי מאסר לתקופה הדומה לזו שהוטלה על המערער, ולעתים אף קצרה ממנה: ראו, למשל, ע"פ 5960/06 קורקורשוילי נ' מדינת ישראל (21.6.2007) (הושתו 3 שנות מאסר בפועל כאשר בגין תאונה קטלנית בה נהרגו 2 אנשים); ע"פ 570/07 בן הרוש נ' מדינת ישראל (7.5.2007) (45 חודשי מאסר בפועל בגין תאונה קטלנית בה נהרגו 2 אנשים); ע"פ 6087/08 שרביט נ' מדינת ישראל (27.7.2008) (7 שנות מאסר בפועל בגין תאונה קטלנית בה נהרגו 4 אנשים); עניין עמרם (5 שנות מאסר בפועל בגין תאונה קטלנית בה נהרגו 3 אנשים); עניין גבארה (8 שנות מאסר בפועל בגין תאונה קטלנית בה נהרגו 2 אנשים).

40. לעומת זאת, לא מצאתי בטעמים המרכזיים הנוספים שהעלה המערער הצדקה להתערב בגזר דינו של בית המשפט המחוזי. כך, בניגוד לטענת המערער, הרפורמה בעבירות ההמתה כשלעצמה אינה מצדיקה הקלה ברף הענישה בעבירות של הריגה בקלות דעת. דברי ההסבר להצעת החוק מדגישים, כי הענישה במסגרת העבירה נועדת לעלות "בקנה אחד עם העונשים שבתי המשפט נוהגים לגזור בעבירות הריגה בנסיבות של תאונת דרכים, מקרים שבהם מטבע הדברים היסוד הנפשי הוא, ככלל, קלות דעת", ולא במטרה להקלעם הממיתים בקלות דעת, אשר עובר לרפורמה הורשעו בעבירת ההריגה (דברי ההסבר להצעת חוק העונשין (תיקון מס' 119) (עבירות המתה), התשע"ד-2014, ה"חממשלה 862, 873; ע"פ 8470/19 מדינת ישראל נ' בורובסקי, פסקה 22 (25.8.2021); ע"פ 2014/20 אנקרי נ' מדינת ישראל, פסקה 22 (19.1.2021)).

41. כך גם אין בידי לקבל את טענת המערער לפיה שגה בית המשפט המחוזי בדחותו את המלצת שירות המבחן לגזור עליו עונש מאסר בפועל שירוצה בעבודות שירות. כידוע, עמדת שירות המבחן אינה אלא אחד השיקולים העומדים לפני בית המשפט בגזירת הדין, ובית המשפט אינו מחויב לאמצה (ע"פ 8659/13 אלמליח נ' מדינת ישראל, פסקה 16 (14.5.2014); ע"פ 5371/14 פלוני נ' מדינת ישראל, פסקה 11 (16.9.2014); ע"פ 6310/14 פלוני נ' מדינת ישראל, פסקה 15 (16.6.2015)). בית משפט קמא נתן דעתו והתחשב בנסיבות האישיות של המערער, לרבות גילו הצעיר והודאתו בהזדמנות הראשונה, וכן בסיכויי שיקומו, תוך התייחסות להמלצות שירות המבחן בעניינו של המערער. עם זאת, בית משפט קמא סבר, ולכך אני מסכים, כי חומרת המעשה, כמו גם מדיניות הענישה הנוהגת, מחייבות הטלת עונש מאסר לתקופה משמעותית מאחורי סורג ובריה (עניין סאהר, פסקה 10; ע"פ 783/07 עתאבה נ' מדינת ישראל, פסקה ט (23.9.2007); ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל, פסקה 6 (16.11.2009)). הדברים אמורים ביתר שאת בשים לב לכך שהמערער המשיך לבצע עבירות תעבורה חמורות גם לאחר שנפסל רישונו- שיקול לחומרה, אשר בצדק הובא בחשבון במסגרת גזר הדין (רע"פ 5062/20 מדינת ישראל נ' עודה, פסקה 16 (27.4.2021); ע"פ 4498/14 גרידיש נ' מדינת ישראל, פסקה 64 (13.5.2015)).

42. במכלול הנסיבות הללו, אציע לחברי ולחברתי כי נתערב במידת מה בעונש שנגזר על המערער, ונפחית שנת מאסר מעונשו של המערער, כך שיעמוד על 5 שנות מאסר בפועל. יתר רכיבי גזר הדין יישארו על כנם.

ש ו פ ט

המשנה לנשיאה נ' הנדל:

מסכים אני עם חברי, השופט ע' גרוסקופף, כי דין הערעור על הכרעת הדין להידחות. חברי ביסס מסקנה זו על

עמוד 12



סמך חזקת המודעות, שאף בית משפט קמא התייחס אליה, אך הסתייג מהקביעה בערכאה קמא לפיה יש לקבוע ממצא ראייתי לחובת המערער על סמך הגרסה שמסר. חברי מסכים כי אי ההתאמות מעוררות חשד ביחס לגרסת המערער, אך סבור כי אין בהן כשלעצמן להוביל להרשעה.

בנסיבות העניין, ונוכח הנמקתו המפורטת של בית משפט קמא, שמתבסס גם על התרשמות ישירה מעדותו של המערער - איני רואה מקום להסתייג ממסקנותיו ומנימוקיו. אגב, גם לו הייתי מקבל את גרסתו המאוחרת של המערער, עדיין אין בה הסבר לשאלה מדוע לא שם לב לכך שהרמזור התחלף. האם התשובה האפשרית היא שהוא לא הסתכל על הכביש, או שהסיח את דעתו מן הדרך ב"קלות דעת", במהירות של 23 קמ"ש מעל למהירות המותרת בחוק? אם כן, הוא קיבל על עצמו "סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות האמורות, מתוך תקווה להצליח למנען" (סעיף 20(א)(2)(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977). מסופקני אפוא אם ההרשעה בנויה רק על סמך חזקות למיניהן.

לעניין העונש הנני מצטרף לדעת חברי ולנימוקיה.

המשנה לנשיאה

השופטת י' וילנר:

אני מצטרפת בהסכמה לעיקרי חוות דעתו של חברי, השופט ע' גרוסקופף, הן ביחס לערעור על הכרעת הדין והן ביחס לגזר הדין. אוסיף, כי לא ראיתי לקבוע מסמרות בשאלה אם נדרש במקרה זה לבסס את ההרשעה אף על חזקת המודעות, שכן בין כך ובין כך, הרשעת המערער בדין יסודה.

ש ו פ ט ת

הוחלט פה אחד על דחיית הערעור על הכרעת הדין, ועל קבלת הערעור על גזר הדין, כאמור בפסקה 42 לפסק דינו של השופט ע' גרוסקופף.

ניתהיום, ד' בחשוון התשפ"ב (10.10.2021).

ש ו פ ט

ש ו פ ט ת

המשנה לנשיאה

עמוד 13

