



ת"פ 36603/02/17 - מדינת ישראל נגד פלוני

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

ת"פ 36603-02-17 מדינת ישראל נ' פלוני (עציר)

בפני כבוד השופטת גילת שלו

מדינת ישראל

המאשימה

נגד

פלוני

הנאשם

ע"י ב"כ עו"ד אורי בן נתן

גזר דין

הנאשם הורשע על פי הודאתו בעבירות של הריגה - עבירה לפי סעיף 298 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן- החוק), כנוסחו בעת הגשת כתב האישום; חבלה חמורה בנסיבות מחמירות - עבירה לפי סעיף 333 בנסיבות סעיף 335(א)(1) לחוק; נסיון לגניבת רכב - עבירה לפי סעיפים 413ב ו-25 לחוק; ונהיגה ללא רשיון נהיגה - עבירה לפי סעיף 10(א) לפקודת התעבורה [נוסח חדש].

על פי כתב האישום המתוקן שבעובדותיו הודה הנאשם, ביום 15.9.16 בשעות הלילה המאוחרות, הגיעו הנאשם וקרום משפחתו, מר סא"כ (להלן- המנוח), ברכב שנגנב מבעליו ארבעה ימים קודם לכן (להלן- הרכב הגנוב) לשכונת נאות לון בבאר שבע, במטרה לבצע עבירות רכוש שונות ובהן גניבת רכב. בסמוך לשעה 04:00, הגיעו הנאשם והמנוח לבית קרקע בשכונה, החנו את הרכב הגנוב מאחורי רכבו של בעל הבית שחנה בסמוך, נטלו את מפתחות הרכב מהבית וניסו להתפרץ לרכב. שוטרים שהגיעו למקום ברכב משטרה מוסווה לצורך איתור פורצים, הבחינו באור דולק ברכבו של בעל הבית והדבר עורר את חשדם; וכשהתקרב, הבחינו בנאשם ובמנוח יושבים ברכב הגנוב, ועצרו את רכבם במקביל לרכב הגנוב.

כאשר הנאשם והמנוח הבחינו בשוטרים, הם החלו להמלט מהמקום בנסיעה מהירה ברכב הגנוב, כשהנאשם נוהג ברכב למרות שלא היה בידיו רשיון נהיגה כדין. הנאשם התעלם מהוראות השוטרים אשר דלקו אחריו וכרזו לו לעצור במערכת הכריזה המשטרתית, והמשיך להמלט מהם בנסיעה מהירה לאורך מספר רחובות. בשלב מסוים, שני שוטרים אחרים שנסעו ברכב משטרה ממוזקה, הבחינו ברכב הגנוב נוסע במהירות בשדרות מצדה, הם החלו לנסוע אחריו תוך הפעלת סירנה והורו לנאשם לעצור במערכת הכריזה, אך הנאשם לא שעה להוראותיהם; ובשלב מסוים אף עלה על אי תנועה, עבר לנתיב הנגדי ונסע במהירות מרחק קצר נגד כיוון התנועה, ואז עלה שוב על אי התנועה וחזר לנתיב הנסיעה המקורי, כאשר השוטרים דולקים אחריו ומצמצמים את המרחק ממנו.

בהגיעו לצומת הרחובות מצדה ויהודה הלוי, ובמטרה להמלט מהשוטרים, נכנס הנאשם במהירות גבוהה לצומת כאשר אור אדום דולק ברמזור בכיוון נסיעתו; ועל אף נסיונו לבלום, לא הצליח בכך והתנגש בעוצמה עם חזית הרכב הגנוב בצדו השמאלי-קדמי של אוטובוס, בו נהג מר לייבו ליזרוביץ' (להלן- המתלונן), אשר נסע ברחוב יהודה הלוי ונכנס



לצומת בחסות האור הירוק ברמזור. בשל עוצמת ההתנגשות נהדף האוטובוס ימינה בעוצמה והסתובב סיבוב של 180 מעלות במקום, המתלונן נהדף קדימה דרך זכוכית השמשה הקדמית של האוטובוס ונפל על הכביש; הרכב הגנוב בו נהג הנאשם סטה בחוזקה כ-20 מטרים שמאלה עד שהתנגש בקיר סמוך ונעצר.

כתוצאה מהתאונה נגרמו למנוח חבלות רבות ובהן דימום בחדרי המוח, שברים בבית החזה, בעצם הבריח ובעצמות האגן ושברי ריסוק בעצמות הגפיים, וכתוצאה מחבלות אלו נקבע מותו במקום. הנאשם הובהל לבית החולים במצב קשה מאד, והוברר כי הוא סובל מפגיעות ראש וחזה קשות, הוא אושפז במחלקה לטיפול נמרץ ולאחר מכן הועבר לטיפול בבית לוינסטיין, שם שהה עד ליום 29.11.16; והמתלונן פונה לבית החולים, שם הוברר כי הוא סובל מחבלה בצלעות ומשבר באף, והוא שוחרר למחרת.

כאמור בכתב האישום, במעשיו אלו גרם הנאשם לתאונת דרכים קטלנית והביא למותו של המנוח עקב נהיגתו, תוך נטילת סיכון בלתי סביר לגרימת התוצאה הקטלנית והכל כדי להמלט מהשוטרים; גרם למתלונן חבלה חמורה באמצעות רכב שהוא כלי נשק; ניסה ביחד עם המנוח לגנוב רכב ונהג ללא רשיון נהיגה.

ראוי לציין כבר עתה, כי בדיון שהתקיים ביום 25.11.20 הודיעה המאשימה כי היא מסכימה לכך שהיסוד הנפשי בו פעל הנאשם בעת האירוע הוא קלות דעת, כך שעל פי תיקון 137 לחוק העונשין (הרפורמה בעבירות ההמתה) יש לדון אותו בהתאם לסעיף 301ג לחוק בנוסחו כיום, קרי עבירה של המתה בקלות דעת.

הודאת הנאשם נמסרה כבר ביום 15.10.18, כחלק מהסדר טיעון אליו הגיעו הצדדים, שבמסגרתו תוקן כתב האישום באופן משמעותי, הוסכם כי הטיעונים לעונש יידחו לאחר קבלת תסקיר של שירות המבחן, אך לא הוצגה הסכמה לעניין העונש. עוד צוין במסגרת ההסדר שבכתב, כי בנוסף לאמור בעובדות כתב האישום המתוקן, מוסכם על הצדדים כי הנאשם החל בבלימה בקו העצירה הצמוד למעבר החציה בכניסה לצומת, ומשך הבלימה ארך כ-26 מטרים עד להתנגשות; וכי מהירות הנסיעה של הנאשם בכניסה לצומת היתה לכל הפחות 68.9 קמ"ש.

יוער, כי בין יתר הסכמות הצדדים בהסדר הטיעון, הוסכם כי הצדדים יוכלו להביא ראיות בנוגע למצבו הרפואי של הנאשם, וכי במסגרת זו לא תעלה ההגנה טענה כי הנאשם אינו כשיר לעמוד לדין. למרות ההסכמה האמורה, ולאחר דחיות רבות שניתנו לצורך המצאת חוות דעת רפואית, ביקשה ההגנה ביום 2.2.20 להגיש חוות דעת בנוגע לכשירותו של הנאשם לעמוד לדין; בהמשך נשמעה עדותו של עורך חוות הדעת, ובסופו של דבר, ביום 1.10.20 ניתנה החלטה מנומקת, שבמסגרתה נדחתה עמדת ההגנה ונקבע כי הנאשם כשיר לעמוד לדין. בהחלטה זו אף פורטה השתלשלות העניינים שהביאה להתמשכות החריגה של ההליך.

תסקיר שירות המבחן

תסקיר שירות המבחן הוגש ביום 15.1.19, בסמוך לאחר הצגת ההסדר, ולמרות שבשל הדחיות המרובות שניתנו בתיק נשמעו הטיעונים לעונש כמעט שנתיים לאחר מכן, לא התבקש תסקיר נוסף.



בתסקיר פורטו נסיבותיו האישיות והמשפחתיות של הנאשם, כבן 35 בעת עריכת התסקיר (כיום בן 38), נשוי ואב לשישה ילדים; אשר השלים 9 שנות לימוד ועזב את הלימודים על מנת לסייע בפרנסת הבית; ולאורך השנים, לרבות עובר למעצרו, לא עבד במסגרת תעסוקתית קבועה אלא בעבודות מזדמנות בבניין ושטיפת רכבים. שירות המבחן ציין, כי ממידע רפואי ופסיכיאטרי שהתקבל מגורמי שב"ס עולה, שחבלת הראש הקשה שנגרמה לנאשם בתאונה גרמה לו לירידה קוגניטיבית וחולשה בצד שמאל, אך הוא מסתדר ומתפקד בכלא בסיוע של אחרים, ומקבל טיפול תרופתי לבעיות שינה בלבד. כן פורטו בדיקות שונות שבוצעו לנאשם מאז התאונה בנוגע לתפקודו ולמצבו הקוגניטיבי, לרבות בדיקות שבוצעו ע"י מומחה מטעם ההגנה.

שירות המבחן פירט את עברו הפלילי והתעבורתי של הנאשם, וציין כי הנאשם טען שבצעירותו הואשם בביצוע עבירות רכוש על לא עוול בכפו, ושאינו זוכר את שאר העבירות. לגבי העבירות בהן הורשע בתיק זה, תחילה עמד הנאשם על כך שאינו זוכר דבר מאחר שנפגע בתאונה; אך בהמשך הודה בביצוען וטען שמאחר שנסע ברכב גנוב וחשש מהמשטרה, הוא התנהל כמתואר בכתב האישום, חזר ואמר ש"עשה טעות" והדגיש כי הוא חושש מאד מריצוי עונש מאסר. שירות המבחן ציין, כי כל נסיון להעמיק את האבחון עם הנאשם נתקל בקושי מצדו לערוך כל סוג של התבוננות על התנהלותו או חשבון נפש; הוא חזר וטען שעשה טעות ושאינו רוצה בעיות בחייו, זאת מבלי לבטא אחריות בסיסית למעשיו ואמפתיה כלפי המנוח; כאשר עמדה זו מנעה ממנו לערוך התבוננות מקיפה יותר על נסיבות ביצוע העבירה ואחריותו לה, או חשיבה שיכולה להוביל לתחושת אשמה ואחריות. שירות המבחן התרשם, כי הנאשם מרוכז בעיקר בחששו מהענישה הצפויה לו ובקשייו להתמודד עם תנאי המעצר; עמדה שלהערכתם משמשת גם כמנגנון הגנה מפני הצפה והתפרקות רגשית בשל התוצאות הטרגיות של מעשיו.

במסגרת הערכת הסיכון והסיכוי לשינוי, ציין שירות המבחן כי מדובר בנאשם שהתקשה לתפקד לאורך חייו במעגלי חיי השונים ובמסגרות לימודיות ותעסוקתיות, החל מעורבות בפלילים וריצוי עונשי מאסר מגיל צעיר; אשר ניכר כי הוא מתקשה להתמודד עם העבירה ותוצאותיה הקשות, ומתאמץ להמנע מהתמודדות עם רגשות האשם על מות המנוח, וכי בשל כך הוא מצמצם את חלקו ואחריותו לאירוע, ומשליך את האחריות למעשיו על חששו מפני גורמי אכיפת החוק. עוד צוין, כי לאור עמדתו הקורבנית והיותו ממוקד בחששו מהעונש שיוטל עליו, הרושם הוא כי הנאשם אינו פנוי לבחון את דפוסי הבעייתיים. לאור חומרת העבירה ותוצאותיה הקשות; העובדה שמדובר באירוע מתמשך שהחל בבריחה מהמשטרה, תוך סיכון חייו וחיי אחרים, מבלי שהיה בכל אלו כדי להוות חסם או לגרום לנאשם להפעיל שיקול דעת בנוגע למעשיו; וקשייו של הנאשם לגלות אחריות ולבחון את דפוסי הבעייתיים; העריך שירות המבחן כי קיימת רמת סיכון גבוהה להתנהגויות עוברות חוק דומות בעתיד.

לאור כל האמור, המליץ שירות המבחן להטיל על הנאשם עונש של מאסר בפועל, תוך שהדגיש את החשיבות בהטלת עונש מרתיע, בעל מסר המבהיר את חומרת מעשי הנאשם והתוצאה הקשה של התנהלותו בעבירה. עוד הומלץ כי הנאשם יועבר למתקן כליאה התואם את מצבו הבריאותי והנפשי.

הראיות לעונש

ב"כ המאשימה הגיש את גליון הרישום הפלילי של הנאשם (ת/24), ממנו עולה כי לחובת הנאשם נרשמו 8 רישומים פליליים קודמים, עוד מהיותו קטין, בגין עבירות רכוש רבות וכן עבירות של סיכון אדם בנתיב תחבורה, נהיגה בזמן



פסילה, תקיפת שוטר ועוד; וכי הוא ריצה לאורך השנים מספר עונשי מאסר בפועל לתקופות לא מבוטלות. וכך, ביום 23.5.01 נדון הנאשם ל-15 חודשי מאסר בגין מספר עבירות של התפרצות לדירה; ביום 21.11.06 נדון ל-36 חודשי מאסר בפועל בגין עבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה והחזקת נכס חשוד כגנוב; ביום 20.7.10 נדון ל-27 חודשי מאסר בגין עבירות של קשירת קשר לפשע, קבלת רכב גנוב ונהיגה בזמן פסילה; וביום 29.5.14 נדון למאסר בן 7 חודשים בגין עבירה של קשירת קשר לפשע.

יוער, כי המאשימה לא הגישה את גליון הרישום התעבורתי של הנאשם, על אף שכעולה מהתסקיר, יש לו הרשעות נוספות בעבירות תעבורה.

מטעם ההגנה העידו בני משפחתו של הנאשם. אבי הנאשם העיד, כי הנאשם לא הסתדר בבית הספר בשל בעיות קשב והסתבך בפלילים בגיל צעיר, ולכן בהגיעו לגיל 18 הוא החליט לחתנו כדי לסייע לו, אך זה לא צלח. לדבריו, מאז התאונה חלה החמרה במצבו של הנאשם, הוא השתנה מאד גם מבחינת הזכרון וההתנהגות, ואינו כפי שהיה.

אשת הנאשם העידה, כי היא נשואה לנאשם מזה 19 שנים ולהם 6 ילדים, הגדול בן 17 והקטנה בת 3 וחצי. לדבריה, לפני התאונה הנאשם נהג לסייע לה עם הילדים ובמטלות הבית, תמך בה והם נהגו לעשות דברים ביחד; אך מאז התאונה חל בו שינוי, בשנה שבה שהה בבית לאחר התאונה הוא לא תפקד כבעבר, הקשר ביניהם השתנה לרעה והוא הפסיק לסייע לה ולילדים. כן ציינה, כי הנאשם לא זכר את בתו הקטנה שהיתה כבת חודשיים בעת התאונה, וכי הוא חוזר פעמים רבות על אותן מילים ועל אותן שאלות. לאור כל האמור, ביקשה העדה את התחשבות בית המשפט.

אחיו הגדול של הנאשם, אשר ליווה אותו מיום התאונה ועד שחרורו מבית החולים, העיד כי מגיל צעיר היו לנאשם בעיות של קשב וריכוז והוא לא הסתדר בבית הספר, ולכן הוחלט לחתנו; ומאז שנישא, הנאשם התגורר לידו עם משפחתו, היה חרוץ, ביישן, דאג למשפחתו וחי בזוגיות טובה עם אשתו. לדבריו, מאז התאונה הנאשם השתנה מאד; בעת ששהה בבית נהג לשבת בחצר לבד ולא התייחס לילדיו; וגם כיום יש לו קשיים רבים, הוא סובל מבעיות בזכרון וחוזר על דברים. עוד סיפר האח כי המנוח היה חברו הטוב של הנאשם, וכי משפחת המנוח מצויה עמם ביחסים טובים עד היום.

הטיעונים לעונש

באי כח הצדדים טענו לעונש תחילה ביום 28.10.20, כאשר באותו מועד טען ב"כ המאשימה כי אין בתיקון 137 לחוק כדי להקל עם הנאשם, שכן נסיבות האירוע מעידות על כך שהוא פעל באדישות, ואם העבירה היתה מבוצעת כיום, היה מקום להעמידו לדין בעבירת רצח לפי סעיף 300(א) לחוק בנוסחו החדש. בתום הדיון הוריתי לצדדים להגיש פסיקה בסוגיה האמורה, ובעקבות כך הגיש ב"כ המאשימה ביום 12.11.20 בקשה לקביעת דיון נוסף. כאמור, בדיון שהתקיים ביום 25.11.20 הודיע ב"כ המאשימה, כי לאחר מחשבה מחודשת, עמדת המאשימה היא שהיסוד הנפשי בו פעל הנאשם הוא קלות דעת ולא אדישות, ועל כן יש להחיל עליו את סעיף 301 לחוק בנוסחו כיום - עבירה של המתה בקלות דעת. על כן, נשמעה במועד זה השלמת הטיעונים לעונש של הצדדים, וב"כ המאשימה התאים את טיעוניה ואת הפסיקה אליה הפנה לעבירה של המתה בקלות דעת.



ב"כ המאשימה הדגיש בטיעוניה את חומרתן של נסיבות ביצוע העבירות, הכוללות רצף של עבירות שבוצעו ע"י הנאשם - החל בהגעה מתוכננת עם המנוח לבאר שבע ברכב גנוב, במטרה לבצע עבירות רכוש, כאשר גניבת הרכב הנוסף לא הושלמה רק בשל הגעת השוטרים; לאחר מכן בחירה מודעת של הנאשם שלא לציית להוראות השוטרים ולהמלט מהם לאורך מרחק משמעותי, תוך נסיעה במהירות גבוהה וביצוע עבירות תעבורה, בהתעלם מהסיכון הרב הטמון באופן נסיעתו; וכלה בכניסה לצומת באור אדום ובמהירות גבוהה, מה שגרם להתנגשות ולנזק הרב שנגרם כתוצאה מכך, הכולל הן את מותו של המנוח והן את הפציעות הקשות של המתלונן.

לטענת ב"כ המאשימה, מכלול הנסיבות האמורות, המעידות על מידת הפליליות והחומרה של האירוע, מציב את מעשי הנאשם ברף העליון של חומרת העבירה של הריגה בקלות דעת תוך שימוש ברכב; והם אינם דומים למקרים ה"רגילים" שבמסגרתם בוצעו עבירות תעבורה חמורות במודע, אשר גרמו למותו של אדם.

לאור האמור, ולאור הפסיקה אליה הפנה (שלגביה טען כי היא עוסקת במקרים קלים יותר מענייננו), עתר ב"כ המאשימה לקביעת מתחם עונש הולם הנע בין 6 ל-10 שנות מאסר בפועל, פסילה משמעותית של רשיון הנהיגה הנעה בין 10 ל-20 שנים ופיצוי משמעותי.

אשר לגזירת עונשו של הנאשם בתוך המתחם האמור, הפנה ב"כ המאשימה לעברו הפלילי המכביד של הנאשם, אשר "קשור בטבורו" לעבירות שביצע הנאשם בתחילת האירוע, עת יצא הנאשם לבצע עבירת רכוש; וציין כי הנאשם לא הורע מעונשי מאסר ומאסרים מותנים שהוטלו עליו, ושב לבצע עבירות מתוך זלזול כלפי חיי אדם וכלפי רכושו של אדם. לטענתו, אין לתת משקל משמעותי לקולא לפגיעה שנגרמה לנאשם במהלך האירוע, כעולה גם מהפסיקה בעבירות דומות.

ב"כ המאשימה טען, כי לאור עברו הפלילי של הנאשם והתנהלותו המגמתית במהלך ניהול התיק, בניסיון להציג מצג חמור יותר לגבי מצבו לאחר התאונה, יש להציב את עונשו ברף העליון של מתחם העונש ההולם. על כן, עתר להטיל על הנאשם עונש מאסר המצוי ברף העליון של המתחם, פסילה משמעותית בפועל, מאסר על תנאי מרתיע, ופיצוי למתלונן ולמשפחת המנוח.

ב"כ הנאשם טען, כי עניינו של הנאשם אינו דומה לתיקים אחרים של המתה בתאונת דרכים, וכי בעת קביעת מתחם העונש ההולם על בית המשפט להביא בחשבון הן את העובדה שהמנוח הוא חברו ובן משפחתו של הנאשם; והן את העובדה שהמנוח הוא שותפו המלא של הנאשם לעבירות, ולולא מצא את מותו בתאונה, היה מואשם ביחד עם הנאשם בכל העבירות, כך שיש לו "אשם תורם". אשר לנסיבות הקשורות בביצוע העבירות, הפנה ב"כ הנאשם לתיקון המשמעותי בכתב האישום, במסגרתו נמחקה העבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה; לכך שהתאונה אירעה בסמוך לשעה 04:00 בעת שהתנועה בכבישים דלילה, מה שמשליך על רמת הסיכון ועל היסוד הנפשי של הנאשם; לכך שלא הובאו בפני בית המשפט נתונים על מצבו של המתלונן מעבר לאמור בכתב האישום; ולכך שמותו של המנוח, חברו הטוב של הנאשם, מייסר אותו וירדוף אותו במשך כל חייו.



עוד הפנה הסנגור למצבו של הנאשם בעקבות האירוע, לעובדה שאושפז ושהה בשיקום בבית לוינשטיין במשך מספר חודשים; ולעדויות של המומחה מטעם ההגנה על כך שנגרמה לנאשם פגיעה במוח, בזכרון וביכולותיו הקוגניטיביות; כשלטענתו, הנאשם אינו אותו אדם שהיה לפני התאונה, ומאדם פעיל ומתפקד בביתו ובמשפחתו, הפך ל"שבר כלי".

אשר לגזירת עונשו של הנאשם, הפנה ב"כ הנאשם לתקופה הארוכה של כמעט שנתיים, בה שהה הנאשם בתנאים מגבילים עד למעצרו מחדש ב-9.8.18; למעצרו הממושך מאז, תקופה של למעלה משנתיים, בתנאים קשים, אשר החמירו עם התפרצות מגפת הקורונה; לחלוף הזמן הרב מעת ביצוע העבירות, כאשר בזמן הרב שחלף, הנאשם לא שב לסורו; לפגיעה של העונש במשפחתו של הנאשם; לנזקים שנגרמו לנאשם, ולקשייו להתמודד עם תנאי המעצר כתוצאה ממצבו הבריאותי; ולהודאתו של הנאשם בעבירות, באופן שחסך זמן שיפוטי ושיש בו נטילת אחריות למעשיו. לגבי עברו הפלילי של הנאשם, טען הסנגור כי רובו ישן מאד וכי הרשעותיו האחרונות הן בעבירות שבוצעו בשנים 2009 ו-2013, כך שנראה כי היתה "התמתנות מסוימת" מצדו בעשור האחרון.

הסנגור הפנה לפסק דין שבו נקבע מתחם הנע בין 3 עד 8 שנות מאסר בפועל; וטען כי יש לאבחן את הפסיקה שהגיש ב"כ המאשימה מענייננו, הן לאור הנסיבות המיוחדות הנובעות מכך שהמנוח לא היה עובר אורח תמים אלא שותפו של הנאשם לביצוע העבירות, והן לאור מצבו הבריאותי של הנאשם כתוצאה מהתאונה. לאור האמור, עתר הסנגור להסתפק בתקופת מעצרו של הנאשם.

הנאשם עצמו ביקש כי בית המשפט ירחם עליו וישית עליו מאסר קצר; טען כי מצבו הרפואי, הכאבים מהם הוא סובל והטיפולים שהוא אמור לעבור, אינם מאפשרים השארתו בכלא, וכי הוא **"יושב בבית סוהר עד עכשיו מספיק"**; וציין שילדיו ממתינים לשחרורו ושואלים מתי הוא חוזר.

דין והכרעה

השפעתו של תיקון 137 לחוק על ענייננו

ביום 10.1.19 התקבל תיקון 137 לחוק העונשין (ס"ח תשע"ט מס' 2779), אשר במסגרת הרפורמה בעבירות ההמתה בדין הישראלי, שינה את מדרג עבירות ההמתה בחוק (שינוי אשר טרם הושלם). השינוי הרלוונטי לענייננו הוא ביטול עבירת ההריגה לפי סעיף 298 לחוק בנוסחו הקודם, ופיצול המקרים שחסו תחתיה (המתה מתוך יסוד נפשי של פזיזות כלפי התוצאה) לעבירות אחרות, בהתאם לטיב הפזיזות בה פעל מבצע העבירה, דהיינו אדישות או קלות דעת (ראו סעיף 20(א)(2) לחוק).

מדברי ההסבר להצעת החוק (הצ"ח הממשלה 972, התשע"ו, 16.11.15) עולה, כי המחוקק סבר שעבירת ההריגה היא עבירה רחבה מדי, הכוללת **"הן מקרי המתה חמורים של המתה מכוונת שנכון לתייגם כמעשי רצח, והן מקרי המתה חמורים פחות, של המתה בקלות דעת, ומנוסחת באופן שלא יוצר הבחנה ומדרג לעניין היסוד החפצי של העושה כלפי התוצאה"**, והעונש המרבי בצדה הוא 20 שנות מאסר. על כן הוצע לפצלה, כך שהמתה באדישות תכלול בעבירת הרצח, ואילו המתה בקלות דעת תהווה עבירה נפרדת, קלה יותר (ראו הצעת החוק בעמ' 166-167).



ואכן לאחר התיקון לחוק, מי שהמית אדם מתוך אדישות יכנס תחת עבירת הרצח או רצח בכוונה תחילה (סעיף 300(א) או סעיף 301(א לחוק בנוסחו כיום), ודינו מאסר עולם כעונש מרבי או כעונש חובה; ואילו מי שהמית אדם מתוך קלות דעת, יכנס תחת העבירה של המתה בקלות דעת (סעיף 301ג לחוק), ודינו 12 שנות מאסר כעונש מרבי.

סעיף 25(א) לחוק התיקון (חוק העונשין (תיקון מס' 137), התשע"ט-2019) קובע, כי מועד התחילה של החוק הוא שישה חודשים מיום פרסומו (דהיינו ביום 10.7.19), והוא יחול על עבירות שבוצעו מיום זה ואילך. לגבי עבירת המתה שבוצעה לפני מועד התחילה האמור, כבענייננו, נקבע בסעיף 25(ב) לחוק התיקון, כדלקמן:

"על עבירה שבוצעה לפני יום התחילה וטרם ניתן פסק דין חלוט בעניינה יחולו הוראות סעיף 5(א) לחוק העיקרי; לעניין זה, בבואו לקבוע מהו הדין המקל על העושה, יבחן בית המשפט את מלוא ההסדר הקבוע בחוק העיקרי כנוסחו בחוק זה לעומת ההסדר שהיה קבוע בחוק העיקרי לעניין גרימת מוות ערב יום התחילה".

לפי הוראות סעיף 5(א) לחוק העונשין, אליו מפנה חוק התיקון:

"נעברה עבירה ובטרם ניתן פסק-דין חלוט לגביה, חל שינוי בנוגע להגדרתה או לאחריות לה, או בנוגע לעונש שנקבע לה, יחול על הענין החיקוק המקל עם העושה".

בענייננו, הצדדים הסכימו כי על אף שהדבר לא צוין בכתב האישום המתוקן, הרי שהנאשם פעל במהלך האירוע בקלות דעת ולא באדישות. במצב דברים זה, הוסכם כי יש להחיל בעניינו של הנאשם את הדין החדש, בהיותו דין מקל; שכן אין חולק כי העבירה של המתה בקלות דעת שהעונש הקבוע בצדה הוא 12 שנות מאסר, קלה יותר מעבירת ההריגה שהעונש הקבוע בצדה הוא 20 שנות מאסר.

משכך, ייגזר דינו של הנאשם בהתאם לעבירה של המתה בקלות דעת, לפי סעיף 301ג לחוק.

שאלה היא האם יש בתיקון לחוק, ובעיקר בעובדה שהעונש המרבי בצד העבירה של המתה בקלות דעת נמוך משמעותית מהעונש המרבי בצדה של עבירת ההריגה, כדי להביא להקלה בעונשו של הנאשם, או לאבחנה לקולא בינו לבין המקרים שנדונו בפסיקה לגבי עבירת ההריגה; וראוי לציין בהקשר זה, כי טרם הצטברה פסיקה משמעותית בעבירות של המתה בקלות דעת בכלל, ואגב נהיגה בפרט. הצדדים שבפני לא טענו בעניין זה, אם כי ב"כ הנאשם רמז לכך במסגרת התייחסותו בכתב לפסיקה שהגישה המאשימה.

לאחר עיון, אני סבורה כי אין בתיקון לחוק, כשלעצמו, כדי להביא להקלה בעונשו של הנאשם, או לקביעת מתחמי ענישה נמוכים יותר ככלל, יחסית למצב המשפטי עובר לתיקון.

כאמור, ביטול עבירת ההריגה ופיצולה לעבירות שונות במסגרת התיקון, בא בין היתר מאחר שעבירת ההריגה היתה רחבה מדי, והיא כללה מקרי המתה בדרגות חומרה שונות זו מזו באופן מהותי, שנעו בין מקרים שהיו קרובים מאד לעבירת הרצח, לבין מקרים החמורים רק במעט מעבירה של גרימת מוות ברשלנות; כאשר המחוקק ביקש "לשפר" את



המדרג בין עבירות ההמתה השונות, באופן שהעונש הקבוע בצדן יהלום באופן מדויק יותר את רמות החומרה השונות של מידת אשמו של הנאשם.

עם זאת, עיון בפסיקה שקדמה לתיקון מעלה כי בפועל בתי המשפט ערכו אבחנה בענישה בין דרגות החומרה השונות של עבירת ההריגה, וכי העונשים שהוטלו על עבירות של הריגה בקלות דעת, ובתוכן עבירות של הריגה בתאונות דרכים, היו נמוכים משמעותית מהעונש המרבי של 20 שנות מאסר שנקבע לצד עבירת ההריגה, ולרוב אף נמוכים מהעונש המרבי שנקבע לעבירת ההמתה בקלות דעת, של 12 שנות מאסר. הדברים באו לידי ביטוי בין היתר בהצעת החוק (שם בעמ' 177):

"לפי הדין הקיים, גרימת מוות בקלות דעת נכללת בעבירת ההריגה. ההצדקה לקביעת עבירה חדשה זו מבוססת על הפער הניכר בין מידת אשמתו של מי שממית תוך אדישות לאפשרות גרימת המוות, לבין מי שמקווה שהתוצאה הקטלנית לא תתרחש, אף על פי שהוא מודע לאפשרות התרחשותה, קרי קל הדעת. מוצע לקבוע כי העונש בצד עבירה זו יעמוד על שנים עשרה שנות מאסר, עונש שהוא קל בצורה ניכרת מהעונש הקבוע היום בצד עבירת ההריגה. עונש מרבי זה מבטא מדרג ראוי בין עבירת ההמתה באחריות מופחתת לבין העבירה של גרימת מוות ברשלנות בנסיבות מחמירות, שכן מצד אחד הוא עולה בקנה אחד עם העונשים שבתי המשפט נוהגים לגזור בעבירות הריגה בנסיבות של תאונות דרכים, מקרים שבהם מטבע הדברים היסוד הנפשי הוא, ככלל, קלות דעת, ומצד שני הוא מאפשר לגזור עונש הולם במקרים חמורים של המתה בקלות דעת..." (ההדגשה לא במקור - ג.ש).

מכאן, שהמחוקק היה מודע לפער בענישה בין עבירות ההריגה שהיסוד הנפשי שלהן הוא קלות דעת (כמו ברוב עבירות ההריגה בתאונות דרכים) לבין עבירות ההריגה בדרגה החמורה יותר, שבוצעו ביסוד נפשי של אדישות. מכל מקום, אין בהצעת החוק כל רמז לכך שנדרשת הקלה בענישה הנוהגת לגבי עבירות ההריגה בקלות דעת.

ראוי להפנות בהקשר זה גם לקביעות בע"פ 2356/17 רגבי ואח' נ' מדינת ישראל (29.6.20):

"כאמור, לאור הרפורמה בעבירות ההמתה, המדינה הסכימה להמיר את עבירת ההריגה, שהעונש בצידה הוא 20 שנה, לעבירה של המתה בקלות דעת שהעונש בצידה הוא 12 שנה. יכול הטוען לטעון כי מאחר שהעונש המכסימלי בגין המעשה הופחת על ידי המחוקק באופן כה משמעותי, יש להפחית מיניה וביה מהעונש שהוטל על המערערים על פי הדין הישן. ולא היא. המעשה ונסיבותיו אינם מושפעים מכותרת העבירה, וכאשר בית המשפט המחוזי השית על המערערים עונש מאסר של עשר שנים, הוא ראה נגד עיניו יסוד נפשי של קלות דעת..."

דעה דומה הובעה ממש לאחרונה בע"פ 2014/20 אנקרי נ' מדינת ישראל (19.1.21):

"גם הרפורמה בעבירות המתה אינה מצדיקה הקלה בעונשו של המערער ובצדק נדחתה הטענה על ידי בית המשפט קמא. כעולה מדברי ההסבר להצעת החוק, העונש המירבי בגין המתה בקלות דעת הועמד על 12 שנות מאסר משום שהוא עולה בקנה אחד עם העונשים 'שבתי המשפט נוהגים לגזור בעבירות הריגה בנסיבות של תאונות דרכים, מקרים שבהם מטבע הדברים



היסוד הנפשי הוא, ככלל, קלות דעת', ולא מתוך כוונה לשנות את רמת הענישה הנוהגת..."

(ראו גם ת"פ (ב"ש) 39393-03-17 **מדינת ישראל נ' אלגרגאוי** (19.9.19) (להלן- עניין **אלגרגאוי**), ות"פ (ב"ש) 35300-11-18 **מדינת ישראל נ' אנקרי** (29.1.20)).

מכל האמור עולה, כי אף אין מניעה להעזר בפסיקה שקדמה לתיקון 137 לחוק לצורך בחינת רמת הענישה הנוהגת.

קביעת מתחם העונש ההולם בעניינו

בסימן א' 1 לפרק ו' לחוק, שכותרתו "הבניית שיקול הדעת השיפוטי בענישה" נקבע עקרון ההלימה כעקרון המנחה בענישה, היינו, ניתן משקל בכורה לשיקולי הענישה של גמול, ונקבע כי בראש ובראשונה, על העונש להלום את חומרת העבירה בנסיבותיה ואת מידת אשמו של הנאשם.

בהתאם לסעיף 40 לחוק, בטרם קביעת מתחם העונש ההולם, יש לבחון האם מעשיו של הנאשם מהווים אירוע אחד או יותר. בעניינו, בהתאם למבחנים שנקבעו בעניין זה בפסיקה (ראו לעניין זה ע"פ 4910/13 **ג'אבר נ' מדינת ישראל** (29.10.14) וע"פ 5668/13 **מזרחי נ' מדינת ישראל** (17.3.16)), לאור העובדה שכלל המעשים שבוצע הנאשם קשורים זה בזה, בוצעו בסמיכות זמנים זה לזה, ומהווים חלק מתכנית עבריינית אחת, שמקורה בתכנון עבירת רכוש ובביצועה, אני קובעת כי מדובר באירוע אחד המורכב ממספר מעשים, ולכן ייקבע בגינם מתחם ענישה אחד.

הערכים החברתיים שנפגעו כתוצאה ממעשי הנאשם הם בראש ובראשונה הערך העליון של קדושת החיים, ההגנה על שלום הציבור ובפרט ציבור משתמשי הדרך, על שלמות גופו ועל בטחונו, וכן הגנה על רכוש הציבור כתוצאה מנזקי תאונות הדרכים. לא יכול להיות חולק על כך, שהאינטרס הציבורי מחייב שאיפה לצמצום תאונות הדרכים והפחתת המחיר הקשה שאלו גובות מהציבור כולו, בין אם בדרך של חינוך והסברה ובין אם בדרך של אכיפה, מניעה וענישה.

בנוסף, יש לזכור כי תחילתו של האירוע בביצוע עבירות רכוש שהגיעו לשיאן בנסיון לגניבת רכב; כאשר נהיגתו הפרועה של הנאשם שהובילה בסופו של דבר לתאונה על תוצאותיה הטראגיות, תוך שימוש ברכב גנוב אחר, בוצעה במטרה להמלט משוטרים שהפריעו לו במהלך ביצוע העבירה, ותוך שהנאשם אינו נענה להוראות השוטרים שרדפו אחריו וכרזו לו לעצור. במעשים אלו פגע הנאשם בערכים מוגנים נוספים של הגנה על רכוש הציבור ועל תחושת הבטחון האישית והכלכלית שלו; הצורך בשמירה על חוק וסדר, והצורך החברתי החשוב לאפשר לרשויות החוק לתפקד ללא מורא.

מאחר שנגע תאונות הדרכים הולך וגובר, ומדי יום אלו גובות קורבנות רבים בגוף ובנפש, נקבע לא אחת בפסיקת בית המשפט העליון, כי על בתי המשפט למלא את חלקם במלחמת החורמה בתופעה זו, בדרך של הטלת ענישה מחמירה ובלתי מתפשרת; זאת לא רק לגבי תאונות דרכים שגרמו למותו של אדם, אלא גם במקרים שבהם נגרמו חבלות ופציעות חמורות, לעתים בלתי הפיכות, ועמן פגיעה קשה באיכות חייהם ובבריאות נפשם של נפגעי התאונות ובני משפחותיהם.



יפים בהקשר זה דברי כב' השופטת ארבל בע"פ 570/07 בן הרוש נ' מדינת ישראל (7.5.07):

"נקודת המוצא של בתי המשפט בגזירת עונשם של מי שהורשעו בהריגה תוך נהיגה ראוי שתגרוס ענישה מחמירה הנותנת ביטוי לערך של קדושת החיים... חברי העלה בפסק דינו תהיה האם אכן ענישה מחמירה תורמת לצמצום נגע תאונות הדרכים. כשלעצמי אני סבורה כי אין מאבק נחוש בתאונות הדרכים ללא ענישה מחמירה. חלק ניכר של תאונות הדרכים הן תולדת מה שמקובל לכנות 'הגורם האנושי'. ישנם אמנם מקרים בהם נגרמות תאונות דרכים בשל טעות אנוש, תנאי הדרך ועוד כיוצא באלה סיבות וגורמים, אולם דומה כי אין חולק שרבות מתאונות הדרכים הן תוצאתה של נהיגה בלתי זהירה, שאין עימה הישמעות לחוקי התעבורה והתחשבות בתנאי הדרך. תאונות אלה ניתן למנוע על ידי חינוך לנהיגה אחראית וזהירה, על ידי חינוך לציות לחוק ולכללי הנהיגה הנכונה. ענישה הולמת היא חלק אינטגרלי של החינוך לנהיגה נכונה שביסודה כיבוד נוסעים אחרים, משתמשים אחרים בכביש, לרבות עוברי אורח תמימים. לפיכך אני רואה בחיוב את המגמה להעלות את רף הענישה בגין עבירות אלה".

כן ראוי להפנות לדברי כב' השופטת פרוקצ'יה בע"פ 5167/05 מג'דוב נ' מדינת ישראל (10.10.05):

"תופעת הפגיעות בנפש ובגוף עקב תאונות דרכים המשתוללות בכבישי הארץ מחייבת את מערכת המשפט לגייס את כוחותיה למלחמה יעילה, בכלים הקיימים, כדי לסייע במיגור מכת התאונות וקטילת חיי אדם תמימים עקב התנהגות עבריינית על הכביש. בין האמצעים הנתונים בידי מערכת המשפט, מצוי כלי הענישה. ראוי להשתמש בו באופן ששיג את תכליתו, ויביא, בין שאר האמצעים הננקטים, להחדרת המודעות לכללי המותר והאסור בנהיגה בכביש, ולסכנות האורבות מהפרתם".

וכן לדברי כב' השופט עמית בע"פ 2247/10 ימיני נ' מדינת ישראל, סד(2) 666 (12.1.11):

"רבות נאמר על נגע תאונות הדרכים, ההולך ופושה וקוטל בנו ללא רחם וללא הבחנה, ואשר בעטיו נגבה מחיר דמים נורא, אם בהרוגים, אם בחבולים בגופם ובפצועים בנפשם, ואם בדאבת יקיריהם. רבות נאמר, דומה כי מעט מדי נעשה, ומדי שנה בשנה מקפדים מאות אנשים את חייהם ואלפים רבים נפצעים. מערכת המשפט נתקלת בהרוגים ובפצועים של תאונות הדרכים הן בתחום הפלילי והן בתחום האזרחי, ומדי שנה מוגשות בבתי המשפט לערכאותיהם השונות אלפי תביעות על נזקי גוף שנגרמו כתוצאה מתאונות דרכים. מקומו של בית המשפט במלחמת החורמה נגד תופעה קשה זו לא נפקד, ועליו להמשיך להירתם ולהרים תרומתו למען מאבק עיקש זה, בין היתר באמצעות הדאגה לענישה הולמת, אשר תסייע להגברת המודעות בדבר המחיר הכרוך בהפרת כללי ההתנהגות על הכביש".

כעולה מהפסיקה, עקרונות הענישה בנוגע לגרימת מוות בתאונה קטלנית הם שלושה: האחד, כי יש להחמיר בענישה בעבירות אלה נוכח עקרון קדושת החיים; השני, כי השיקול המרכזי בענישה הוא מידת האשמה, כאשר בשונה מעבירה של גרימת מוות ברשלנות, בעבירת ההריגה הנהג למעשה מתעלם במודע מהסיכון הטמון מאופן נהיגתו לעוברי הדרך; והשלישי, כי נסיבותיו האישיות של הנאשם מתגמדות לנוכח התוצאה הקטלנית (ראו ע"פ 8464/15 פנזין נ' מדינת ישראל (30.10.17) וע"פ 5135/18 עבידיה נ' מדינת ישראל (26.6.19)).



נראה כי הנסיבות הרלוונטיות לצורך בחינת הענישה הראויה בעבירות של המתה אגב נהיגה ברכב, הן בעיקר טיב ומידת הסיכון הבלתי סביר אותו נטל הנאשם לגבי התוצאה הקטלנית; מידת הנזק שנגרם כתוצאה מהתאונה, לרבות מספר האנשים שקיפחו חייהם בתאונה, מספר האנשים שנפצעו בה וחומרת הפציעות; והאם בוצעו עבירות נוספות במהלך האירוע, ואם כן מה מידת חומרתן.

בעניינו, מעשי הנאשם פגעו בערכים המוגנים פגיעה קשה המצויה ברף הגבוה. ראשית, לאור התוצאה הקשה של מעשיו, החמורה ביותר האפשרית - גדיעת חיי אדם. שנית, האופן בו נהג הנאשם ברכב מבטא זלזול בוטה במכלול הערכים המוגנים - בחוק, בשומרי החוק, בחיי אדם ובשלומם - הן לגבי השוטרים ויתר משתמשי הדרך, והן לגבי עצמו ולגבי המנוח שישב עמו ברכב; באופן שלטעמי מציב את הנאשם בדרגה גבוהה של נטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת תוצאה קטלנית, דהיינו בדרגה גבוהה של "קלות דעת". ושלישית, מאחר שעבירות התנועה שביצע הנאשם בוצעו על רקע ביצוע מתוכנן של עבירות רכוש, ועל מנת למנוע מהשוטרים לעצרו בגין מעשיו.

אשר למדיניות הענישה הנוהגת בנוגע לעבירות של המתה תוך כדי שימוש ברכב, הפנה ב"כ המאשימה לפסקי הדין הבאים:

- ע"פ 2002/18 אל סאנע נ' מדינת ישראל (20.3.19), בו בעניינו של נאשם צעיר (כבן 20), נעדר עבר פלילי, שהודה והורשע בשתי עבירות הריגה ובעבירה של חבלה חמורה, לאחר שבעקבות פניית פרסה שביצע, החלה נידת משטרה לנסוע בעקבותיו וסימנה לו לעצור, והוא בתגובה האיץ את מהירות נסיעתו, נסע במהירות מופרזת, תוך עקיפה מימין של כלי רכב שנסעו בדרך, ובהגיעו לצומת מרומזר, חצה אותו באור אדום ופגע ברכב שנכנס לצומת באור ירוק, וכתוצאה מכך נגרם מותם של נהג הרכב המעורב ושל חברו של הנאשם שנסע עמו ברכב, וכן נגרמו חבלות של ממש לנאשם ולחבר נוסף שנסע ברכבו; אושר עונש של 6 וחצי שנות מאסר בפועל, פסילה למשך 20 שנים, ופיצוי כולל של 120,000 ₪. יוער, כי העונש הוטל במסגרת הסדר בו הגבילה המאשימה את עתירתה לעונש של 7 שנות מאסר.

- עניין אלגרגאוי, בו בעניינו של נאשם צעיר (כבן 20), נעדר עבר פלילי, שלחובתו 5 הרשעות בתעבורה (חלקן בוצעו לאחר האירוע), שהורשע לאחר שמיעת הראיות בעבירה של הריגה (בקלות דעת), לאחר שנהג במהירות מופרזת, נכנס לצומת באור אדום, פגע ברכבו של המנוח שנכנס לצומת בחסות האור הירוק ברמזור, וגרם למותו; קבע בית המשפט מתחם עונש הולם שבין 4 ל-8 שנות מאסר בפועל ופסילה בפועל שבין 10 ל-20 שנים, ודן את הנאשם ל-6 שנות מאסר בפועל, 15 שנות פסילה ופיצוי בסך 150,000 ₪. יוער, כי תלוי ועומד ערעור על חומרת העונש בבית המשפט העליון.

- ת"פ (חיפה) 17606-07-15 מדינת ישראל נ' בדוי (26.2.18), בו בעניינו של נאשם צעיר, נעדר עבר פלילי, שלחובתו 3 הרשעות בתעבורה, שהורשע לאחר שמיעת הראיות בעבירות של הריגה, נהיגה בשכרות, אי ציות לרמזור אדום, נהיגה במהירות לא סבירה וגרימת חבלות של ממש; לאחר שנהג בשכרות גבוהה, ובהתקרבו לצומת האיץ את מהירות נסיעתו, חצה את הצומת באור אדום, התנגש ברכבה של המנוחה, ובכך גרם למותה ולחבלות של ממש לאדם שנסע עמו ברכב; קבע בית המשפט מתחם עונש הולם שבין 3 ל-9 שנות מאסר בפועל, ודן את הנאשם ל-5 שנות מאסר בפועל, פסילה בפועל למשך 12 שנים ופיצוי בסך 25,000 ₪. יוער, כי ערעור על חומרת העונש נדחה בהסכמה (ע"פ 2594/18).

עוד הפנה ב"כ המאשימה לע"פ 5680/17 אבו עזא נ' מדינת ישראל (17.4.18), בו בעניינו של נאשם שהודה



והורשע בעבירות של סיוע לפריצה לבניין, סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, היזק במזיד לרכב ונהיגה בפסילה, אשר לאחר ביצוע עבירת רכוש, נמלט ברכב מניידות משטרה בנהיגה פראית ומסוכנת, עד שסטה לנתיב הנגדי, התנגש בחוזקה ברכב, וכתוצאה מכך נחבלו הנהגת ברכב וחברו של הנאשם; אושר מתחם שבין 3 ל-6 שנות מאסר, ועונש הכולל 5 שנות מאסר בפועל. ב"כ המאשימה טען, כי מדובר במקרה קל משמעותית מעניינו, שכן אין מדובר בתאונה קטלנית.

מנגד, הפנה ב"כ הנאשם לפסק הדין בת"פ (מרכז) 47661-07-12 **מדינת ישראל נ' הרוש** (1.7.14), בו בעניינו של נאשם צעיר (כבן 19), נעדר עבר פלילי, שהודה והורשע בעבירות של הריגה ופציעה, לאחר שבהיותו נהג חדש, יצא בנהיגה מהירה ממועדון בו שהה, עקף טור רכבים ואיבד שליטה חלקית על הרכב, ובעת שמתנדבי משטרה הורו לו לעצור, הוא פתח בנסיעה מהירה, סטה מנתיב נסיעתו ימינה ושמאלה, נסע באופן פרוץ תוך שעקף ואילץ נהגים אחרים לבלום, ובהגיעו לשטח עירוני חצה שלושה צמתים באור אדום, ובשלישי פגע ברכב שנכנס לצומת באור אדום, וכתוצאה מהתאונה נגרם מותו של חברו שישב לצדו, והוא עצמו נפצע באופן קשה; קבע בית המשפט מתחם הנע בין 3 ל-8 שנות מאסר בפועל, והטיל עליו מאסר למשך 4 שנים, פסילה בפועל למשך 10 שנים ופיצוי בסך 75,000 ₪. יוער, כי העונש הוטל במסגרת הסדר בו הגבילה המאשימה את עתירתה לעונש של 5 שנות מאסר.

מצאתי להפנות בנוסף לפסקי הדין הבאים:

- ע"פ 8191/08 **גבארה נ' מדינת ישראל** (24.5.10), בו בעניינו של נאשם שהורשע לאחר שמיעת הראיות בעבירות של הריגה וגרימת חבלה חמורה, לאחר שנכנס לצומת באור אדום, פגע ברכב שנכנס לצומת באור ירוק, וגרם למותם של זוג הורים ולפציעתם של שלושת ילדיהם הקטינים; אושר עונש של 8 שנות מאסר ופסילה בפועל למשך 20 שנה. בית המשפט העליון קבע, כי די בכך שהנאשם חצה את הצומת כשהאור האדום ברמזור דלק לפחות שבע שניות, ואין בכך שלא האיץ את מהירות נסיעתו עם כניסתו לצומת או נהג במהירות מופרזת, כדי לשנות מהמסקנה כי הוא נהג בקלות דעת.

- ע"פ 520/12 **לוי נ' מדינת ישראל** (14.11.12), בו בעניינו של נאשם שהודה והורשע בעבירות של הריגה, סיכון חיי אדם במזיד בנתיב תחבורה, נהיגה ללא רשיון תקף וללא ביטוח ונהיגה בקלות ראש; לאחר ששתה משקאות אלכוהוליים ונהג ברכב ללא רשיון וביטוח, וכששוטר הורה לו לעצור, האיץ את מהירות נסיעתו וניסה לברוח ממנו, תוך שהוא עוקף כלי רכב אחרים, נוסע בנתיב הנגדי וחוצה פס הפרדה רצוף, זאת עד שהתנגש ברכב שבא ממולו, וגרם למותה של בת זוגו שישבה לצדו; אישר בית המשפט העליון עונש של 7 וחצי שנות מאסר בפועל, פסילה בפועל למשך 15 שנים ופיצוי בסך 50,000 ₪, זאת על אף נסיבות אישיות קשות והליך שיקומי משמעותי שעבר.

- ע"פ 2832/10 **בוחבוט נ' מדינת ישראל** (5.9.11), בו בעניינו של נאשם שטרם מלאו לו 18 בעת האירוע, שהורשע לאחר שמיעת הראיות בעבירות של הריגה, מהירות מופרזת, אי חגירת חגורת בטיחות, ונהג חדש המסיע 3 נוסעים ללא מלווה; לאחר שנהג ברכב במהירות מופרזת, הסיע שלושה חברים, ובשלב מסוים ניסה להשתחל בין שני כלי רכב, פגע באחד הרכבים, רכבו התהפך ופגע במעקה בטיחות, וכתוצאה מהתאונה נהרגו שני חבריו שלא היו חגורים בחגורת בטיחות; הקל בית המשפט העליון בעונשו מ-7 ל-6 שנות מאסר, לאחר התלבטות, לאחר שקבע שנראה כי העונש עולה במידה מסוימת על רף הענישה המקובל.

ב"כ הנאשם טען, כי הפסיקה שהוגשה ע"י המאשימה אינה תומכת במתחם לו עתרה, שכן מדובר במקרים חמורים



הרבה יותר מענייננו. זאת הן מבחינת זהות ההרוגים, נהגים תמימים שנקלעו בדרכם של הנאשמים, ולא כבענייננו, בו המנוח הוא שותפו של הנאשם לעבירות; הן מבחינת מספר הקורבנות, כאשר באחד המקרים דובר בשני הרוגים; הן מבחינת העבירות הנלוות, כאשר באחד המקרים דובר במי שנהג בשכרות; והן מבחינת טיב העבירות, כאשר בחלק מהמקרים דובר בעבירת ההריגה, ולא בהמתה בקלות דעת. עוד טען, כי אין ללמוד מרמת הענישה בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה על ענייננו, שכן מדובר בעבירה שהעונש הקבוע לצדה חמור יותר מהעונש על עבירה של המתה בקלות דעת.

בהקשר זה אציין, כי בדומה לעבירות פליליות רבות אחרות, גם בעבירות של המתה אגב גרימת תאונת דרכים, קשה מאד למצוא מקרים זהים בפסיקה מבחינת חומרת האירוע והעבירות הנלוות, לא כל שכן מבחינת נתוניו של הנאשם; וכי בחינתה של מדיניות הענישה הנוהגת תמיד נעשית באופן של בחינת מכלול הנסיבות והתאמתן ככל הניתן לעניין הנדון. אכן, בפסיקה שהגישו הצדדים ישנם נתונים חמורים יותר מבענייננו, כפי שציין הסנגור, אך מנגד יש בענייננו נתוני חומרה שלא התקיימו באותם פסקי דין; כך למשל העובדה שהרקע לאירוע הוא ביצוע עבירות רכוש חמורות, לאחר תכנון מראש; מאפייני הנהיגה הפרועה והבריחה מהשוטרים; או הנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירות, כאשר בשונה מהנאשם שהוא בעל עבר פלילי מכביד, ברוב פסקי הדין דובר בנאשמים צעירים ונעדרי עבר פלילי. בנוסף, כפי שצינתי לעיל, אין כל מניעה להתייחס לפסיקה שקדמה לתיקון 137 לחוק, במסגרתה נדונו עבירות הריגה על רקע שימוש ברכב, זאת תוך הפניה לפסיקה שבה נסיבות ביצוע העבירה דומות ככל הניתן לענייננו. מכל מקום, ראוי לזכור, כי הענישה הנוהגת מהווה רכיב אחד בלבד בקביעת מתחם העונש ההולם, ואינה הרכיב המכריע.

עוד ראוי לציין בנוגע למדיניות הענישה הנוהגת, כי בענייננו הורשע הנאשם בנוסף בעבירה של נסיון לגניבת רכב; כאשר לגבי עבירות הרכוש החמורות, ובהן עבירות הקשורות בכלי רכב, נקבע בפסיקה כי הן הפכו ל"מכת מדינה" וכי יש להטיל בגינן, כשלעצמן, ענישה מחמירה הכוללת לרוב עונשי מאסר משמעותיים (ראו למשל ע"פ 11194/05 אבו סבית נ' מדינת ישראל (15.5.06), רע"פ 10899/08 אבו עישה ואח' נ. מדינת ישראל (29.12.08), רע"פ 9992/06 וקנין נ' מדינת ישראל (7.11.07)).

בעת בחינת הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה בענייננו, יש להביא בחשבון לחומרא את העובדה שאין מדובר במקרה "רגיל" של המתה על רקע נהיגת רכב, שבו אדם נוהג בקלות ראש, נוסע במהירות מופרזת או מפר בדרך אחרת את חוקי התנועה; ואין מדובר במקרה כמו בענייננו של **גבארה** או **אלגרנאוי**, שבו בוצעה "רק" עבירה של אי ציות לרמזור אדום שגרמה לתוצאה הקטלנית. בענייננו, נהיגתו הפרועה והמסוכנת של הנאשם נמשכה לאורך זמן לא קצר ועל פני מספר רחובות, בתוככי עיר, תוך שהוא נוהג במהירות, עולה פעמיים על אי תנועה, נוסע בניגוד לכיוון התנועה, ואז חוצה את הצומת באור אדום, והכל כשאינן ברשותו רשיון נהיגה תקף, ותוך התעלמות מהוראות השוטרים שרדפו אחריו ומהסיכון הנשקף מכך למשתמשי הדרך. מהאמור עולה, כי לנאשם היה די והותר זמן כדי להתעשת ולחדול מנהיגתו המסוכנת, אך הוא לא עשה כן ורק הסלים את נהיגתו הפרועה, ופעל בתעוזה ובנחישות כשכל מעייניו מופנים לנסיונו להמלט מהשוטרים, תוך נטילת סיכון בלתי סביר לסכנה לחיי אדם הטמונה באופן נהיגתו; כאשר למעשה נראה, כי אלמלא התאונה הקשה, הוא היה ממשיך בבריחתו ובאופן נהיגתו המסוכן. לכך יש להוסיף את הנזק הרב - חורבן של ממש, כפי שניתן לראות בתמונות הזירה (ת/12, ת/15), הממחיש את עוצמת ההתנגשות. במצב דברים זה, כפי שקבעתי לעיל, מדובר במעשים המצויים ברף גבוה של העבירה של המתה בקלות דעת תוך שימוש ברכב.



בנוסף, ולמרות שלא ניתן לומר כי אופן נהיגתו הפרועה של הנאשם היה מתוכנן מראש (הגם שכאמור הוא פעל בנחישות להמלט מהשוטרים), לא ניתן להתעלם מהעובדה שברקע לכך עומדות עבירות רכוש שתוכננו מראש, שלשמן הגיעו הנאשם והמנוח ממקום מגוריהם שבפזורה לבאר שבע, ואשר הנהיגה הפרועה וההמלטות משוטרים החלו מתוך רצון שלא להתפס בביצוע. בהקשר זה יצוין, כי עבירת הנסיון לגניבת הרכב הגיעה לשלבים מתקדמים, זאת לאחר שהנאשם והמנוח כבר נטלו את מפתחות הרכב מתוך בית בעליו וניסו להתפרץ אליו, וכי העבירה לא הושלמה רק בגלל הגעת השוטרים, שהפריעו לנאשם ולמנוח במלאכתם. נתון נוסף שיש לשקול לחומרא, הוא העובדה שכל העבירות בוצעו כשהנאשם עושה שימוש ברכב גנוב אחר.

חלקו של הנאשם בביצוע העבירה היה רב, שכן גם אם המנוח היה שותפו לביצוע עבירות הרכוש והגיע עמו ברכב הגנוב על מנת לבצען, הרי שהנאשם הוא זה שנהג ברכב, והוא זה שגרם לתאונה הקטלנית באופן נהיגתו. בהקשר זה אציין, כי אינני מקבלת את טענת הסנגור, כי יש לשקול לקולא את "אשמו התורם" של המנוח בביצוע העבירה; מה גם שלא הובאה כל ראיה לכך שחלקו של המנוח בעת ההמלטות מהשוטרים היה פעיל, או שהוא עודד בצורה כזו או אחרת את הנאשם לנהוג באופן פרוע כדי לברוח מהשוטרים, ואף הנאשם לא טען זאת. יוער, כי בנוגע לטענת ה"אשם התורם", הפנה הסנגור לדנ"פ 404/13 פלוני נ' **מדינת ישראל** (15.4.15), אלא שמדובר במקרה שאינו דומה כלל לענייננו, ושאינו לו כל רלוונטיות לענייננו. באותו מקרה דובר במי שהשתתף במרוץ מכוניות מחתרתי, שבמהלכו נהרגו שני חבריו לאחר שאיבדו שליטה על הרכב בו נסעו ופגעו בעמוד תאורה ובקיר אבנים, ללא כל מגע ברכבו של הנאשם שהתחרה בהם; ובנסיבות אלו, לאור "**האוטונומיה של המנוחים ביצירת הסיכון**", הוא זוכה מעבירת ההריגה במסגרת דיון נוסף. בענייננו, לא רק שהנאשם הודה והורשע בעבירת ההריגה, אלא שלא הוכחה אוטונומיה של המנוח ביצירת הסיכון, כאשר מותו נגרם אך כתוצאה מנהיגתו הפרועה של הנאשם.

הנזק שנגרם כתוצאה מביצוע העבירות הוא נזק קשה ביותר, ואפשר לומר הקשה ביותר שאותו החוק ביקש למנוע - אובדן חיי אדם, זאת לאחר שהמנוח נחבל קשות בכל חלקי גופו, פגיעות כה קשות שהביאו לקביעת מותו במקום. בנוסף, נגרמה למתלונן - עובר אורח שאתרע מזלו ודרכו נפגשה בנהיגתו הרעה של הנאשם - חבלה חמורה, שהתבטאה בחבלה בצלעות ושבר באף; זאת בנוסף לטראומה שבוודאי נגרמה לו כתוצאה מהתאונה, במסגרתה הועף דרך השמשה הקדמית של האוטובוס אל הכביש. כמו כן, נגרם נזק רב לשני כלי הרכב המעורבים בתאונה ולרכוש ציבורי, כעולה אף מתמונות הזירה שהוגשו.

יש לזכור, כי במסגרת התאונה גם הנאשם נפצע באורח קשה מאד ונזקק לאשפוז וטיפול ולאחריו שיקום ארוך. אציין, כי במסגרת קביעת העונש ההולם אין מקום להתחשב לקולא בעובדה שהנאשם עצמו נחבל קשות, אלא להיפך. כאמור בסעיף 40ט(א) על בית המשפט לשקול במסגרת זו את הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה וביניהן אלו המפורטות בסעיף "**ככל שסבר שהן משפיעות על חומרת מעשה העבירה ועל אשמו של הנאשם**". הנזק שנגרם לנאשם נכלל בין שאר הנזק שנגרם כתוצאה מהתאונה, מעצים אותו ומהווה נסיבה לחומרא; וודאי שאין לומר כי מאחר שגם הנאשם עצמו נחבל בתאונה, פוחתת מידת אשמו של הנאשם או חומרת העבירות שביצע.

עוד יש לבחון את הנזק שיכול היה להגרם כתוצאה מהתאונה ומנהיגתו הפרועה והמסוכנת של הנאשם, ובהקשר זה יש להודות על כך שלא נגרם נזק רב יותר למתלונן, לשוטרים, או לעוברי דרך אחרים.



לאור כל האמור לעיל, לאור חומרת העבירות שביצע הנאשם ושילובן יחד, לאור פגיעתן הגבוהה בערכים המוגנים, ולאור מדיניות הענישה הנוהגת כעולה מהפסיקה, בשינויים המתחייבים תוך שקלול השוני בעובדות ובנסיבות; אני מקבלת את מתחם העונש לו עתר ב"כ המאשימה, וקובעת כי מתחם העונש ההולם בגין מכלול המעשים בהם הורשע הנאשם, נע בין 6 ל-10 שנות מאסר בפועל, זאת לצד פסילה בפועל שבין 10 ל-20 שנים, ופיצוי לנפגעי העבירה.

קביעת העונש המתאים לנאשם

לא הובאו בפניי נימוקים המצדיקים חריגה לקולא או לחומרא ממתחם העונש ההולם, ועל כן יש לגזור את עונשו של הנאשם לעונש המצוי בתוך המתחם.

בעת גזירת דינו של הנאשם יש להביא בחשבון לקולא את העובדה שהנאשם הודה בעבירות, באופן שהיה בו משום לקיחת אחריות על מעשיו וחסכון בזמן שיפוטי. עם זאת, ראוי לציין מנגד, כי במהלך שמיעת התיק, הן לפני הכרעת הדין והן אחריה, פעל הנאשם באופן שהאריך את ההליך המשפטי הרבה מעבר לסביר ולנדרש (ראו ההשתלשלות שפורטה בהחלטתי מיום 1.10.20 בעמ' 1-4). נוכח האמור, אינני מוצאת לזקוף לזכות הנאשם את חלוף הזמן הרב מעת ביצוע העבירה, או את התמשכות מעצרו, שכן אלו נגרמו בעיקר נוכח התנהלותו.

עוד יש להביא בחשבון את העובדה שהנאשם עצמו נפצע קשה בתאונה. אין חולק כי לנאשם נגרמו פגיעות ראש וחזה קשות, הוא אושפז במחלקה לטיפול נמרץ ובמחלקה פנימית בבית החולים סורוקה, וביום 31.10.16 (כחודש וחצי לאחר התאונה) הועבר לשיקום בבית לוינסטיין, שם שהה עד ליום 29.11.16 (ת/18); וכי בבדיקת מיפוי מוח גרעיני (SPECT) שנערכה לנאשם בסוף שנת 2019 נמצא כי קיימת עדות פיזית לפגיעה במוחו (לזיה), ככל הנראה בשל התאונה. עם זאת, ראוי לציין, כי לא ברורות ההשפעות של אותה פגיעה על תפקודו של הנאשם כיום, וכאמור במפורט בהחלטתי מיום 1.10.20, דחיתי את טענות הנאשם לפגיעה קוגניטיבית המשפיעה על כשירותו לעמוד לדין, ואף סקרתי את הראיות המעידות על כך שחלק מדיווחיו בעניין זה אינם אמינים (כך למשל עלה מתיקי הפרת הצו כי תפקודו היומיומי תקין, ללא כל בעיות התניידות, שפה או תובנה).

כן יובאו בחשבון הפגיעה הצפויה של עונש המאסר בנאשם, ובעיקר הפגיעה שתהא לעונש זה באשתו ובילדיו הקטינים, כפי שפירטו הנאשם ורעייתו; וכן העובדה שהנאשם מתייסר על גרימת מותו של המנוח, שהיה חברו ובן משפחתו.

מנגד, יש להביא בחשבון לחומרא את עברו הפלילי המכביד של הנאשם, הכולל עבירות דומות לאלו שבהן הורשע בעניינו - הן עבירות רכוש רבות, לרבות עבירות בקשר לכלי רכב, והן עבירות הקשורות בנהיגה מסוכנת, כגון סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה ונהיגה בזמן פסילה - עבירות שבגין ריצה עונשי מאסר לא מבוטלים, אך הדבר לא הרתיעו ולא הביא אותו לחדול ממעשיו. מגליון הרישום הפלילי של הנאשם עולה, כי לא חלה התמתנות או הפסקה בפעילות הפלילית של הנאשם, כטענת הסנגור, אלא הוא ביצע עבירות פליליות חמורות בהפרש של שנים ספורות זו מזו.

בנוסף, יש להביא בחשבון את העולה מתסקיר שירות המבחן, בדבר קשייו של הנאשם לקחת אחריות מלאה על מעשיו ולבחון את דפוסי הבעייתיים, וההערכה כי נשקפת ממנו רמת סיכון גבוהה לביצוע עבירות דומות בעתיד.



לאור האמור, ובשים לב לשיקולי הרתעת היחיד והרבים, הרלוונטיים מאד לענייננו נוכח טיב העבירות ועברו הפלילי של הנאשם, היה מקום להציב את עונשו של הנאשם בסמוך לרף העליון של מתחם העונש ההולם. למרות האמור, לאור נימוקי הקולא שפורטו לעיל, החלטתי להציב את עונשו של הנאשם בסמוך מעל אמצע המתחם שנקבע.

לגבי הפיצוי, ראוי לציין כי לא הוגש תסקיר נפגע עבירה לגבי משפחת המנוח, או הצהרת נפגע עבירה לגבי המתלונן, ולדברי ב"כ המאשימה הן למשפחת המנוח והן למתלונן היו סיבות שלא לשתף פעולה בעניין זה (ראו עמ' 158 לפרוטוקול). משכך, יוטל על הנאשם פיצוי סמלי יחסית למשפחת המנוח, ובנוגע למתלונן יתייחס הפיצוי רק לנזק שהוכח בפני בית המשפט.

לאור כל האמור לעיל, אני דנה את הנאשם לעונשים הבאים:

1. מאסר בפועל למשך 8 וחצי שנים. המאסר יימנה מיום מעצרו של הנאשם 9.8.18, וכן ינוכו ימים נוספים בהם היה הנאשם נתון במעצר בגין תיק זה, על פי רשימה מוסכמת שיגישו הצדדים לבית המשפט.

2. מאסר על תנאי לתקופה של 12 חודשים. המאסר המותנה יופעל אם תוך תקופה של 3 שנים מיום שחרורו, יעבור הנאשם עבירה של המתה בקלות דעת, או עבירה של גרימת מוות ברשלנות, או עבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, או עבירה של חבלה חמורה בנסיבות מחמירות או כל עבירת רכוש מסוג פשע.

3. מאסר על תנאי לתקופה של 6 חודשים. המאסר המותנה יופעל אם תוך תקופה של 3 שנים מיום שחרורו, יעבור הנאשם עבירה של נהיגה ללא רשיון נהיגה או עבירה של נהיגה בזמן פסילה.

4. פיצוי בסך ₪ 75,000 למשפחת המנוח, ופיצוי בסך ₪ 7,500 למתלונן, לייבו לזרוביץ.

5. פסילה בפועל מקבל או מהחזיק רשיון נהיגה לתקופה של 15 שנים. הפסילה תחל מיום שחרורו של הנאשם, ותרוצה במצטבר לכל פסילה אחרת, ועל הנאשם להפקיד את רשיון הנהיגה או תצהיר מתאים במזכירות בית המשפט בהקדם. מוסבר לנאשם כי אם לא יפקיד רשיון או תצהיר, הוא ייחשב כמי שנוהג בפסילה אך הפסילה לא תימנה.

המזכירות תעביר העתק גזר הדין לשירות המבחן.

זכות ערעור תוך 45 יום מהיום.



ניתנה היום, ט"ו שבט תשפ"א, 28 ינואר 2021, במעמד הצדדים.

גילת שלו, שופטת