



ת"פ 39393/03/17 - מדינת ישראל נגד בלאל אלגרגאוי

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

28 בינואר 2019

בפני כב' ס. הנשיאה, השופט אליהו ביתן

ת"פ 39393-03-17 מדינת ישראל נ' אלגרגאוי

המאשימה: מדינת ישראל

נגד

הנאשם: בלאל אלגרגאוי

נוכחים:

ב"כ המאשימה עו"ד רחלי אטיאס

הנאשם ובא-כוחו עו"ד יאיר גרוס

הכרעת - דין

כללי

1. כתב האישום המתוקן בשנית שהוגש נגד הנאשם, מייחס לנאשם גרימת תאונת דרכים בה נהרג נהג רכב אחר, י נ ז"ל. נטען בו, כי ביום 25.01.2017 בסמוך לשעה 09:22 הנאשם נהג ברכב פולקסווגן שמספרו 5304236 (להלן: "הרכב" או "רכב הנאשם") בכביש מספר 40, מכיוון דרום לצפון, לעבר באר-שבע, כשאתו ברכב היה אחיו הילאל. הכביש הוא דו מסלולי, בכל מסלול ישנם שני נתיבים, ובין המסלולים קיים שטח הפרדה בנוי.

הנאשם התקרב לצומת "אוהלים" (להלן: "הצומת") כשהוא נוסע בנתיב השמאלי. באותה עת, י נ ז"ל (להלן: "המנוח") נהג ברכב מסוג טויוטה קורולה מ.ר. 8241581 (להלן: "הטויוטה") בכביש 40, מכיוון צפון-מזרח לכיוון דרום והתקרב לצומת תוך נהיגה בנתיב הימני. בכיוון נסיעתו דלק אור אדום ברמזור והוא עצר את רכבו. כשהאור ברמזור התחלף לירוק, הוא החל לפנות שמאלה לתוך הצומת.

כחמש שניות לפני שהנאשם הגיע לצומת, האור ברמזור בכיוון נסיעתו התחלף לאדום. בקטע שלפני הצומת, שאורכו 154 מטרים, הנאשם נהג ברכב במהירות של 113 קמ"ש, כשהמהירות המותרת הינה 90 קמ"ש ולאחר הכניסה הינה 80 קמ"ש. הנאשם התקרב לצומת במהירות זו כשהאור ברמזור בכיוון נסיעתו אדום. כשניה ושליש לפני כניסתו לצומת, הוא החל לבלום את רכבו. הרכב נכנס לצומת באור אדום וחזיתו פגעה בדופן שמאל של הטויוטה. הטויוטה נהדפה ימינה, פגעה בעמוד הרמזור שעל אי התנועה והתהפכה על גגה, ורכב הנאשם התהפך על צדו הימני.

כתוצאה מהתאונה, המנוח, הנאשם ואחיו הילאל נפגעו. הם פונו לבית חולים, כשהמנוח סובל מפגיעה קריטית. בבית החולים נקבע מותו של המנוח, והנאשם - שסבל משבר ביד ומפגיעה קלה בברך - טופל ושוחרר.



2. התביעה טוענת שהנאשם גרם לתאונה והביא למות המנוח עקב נהיגתו; ושהנאשם נטל סיכון בלתי סביר לגרימת התוצאה הקטלנית, ביודעו כי הוא נכנס עם רכבו לצומת למרות שבכיוון נסיעתו האור ברמזור היה אדום במשך זמן ממושך וביודעו כי כתוצאה מכך הוא יחסום את נתיב הנסיעה של הטויוטה, ושכתוצאה מכל אלה הוא צפוי לגרום לתאונה שבה יקופחו חיי אדם; והיא מייחסת לו עבירת הריגה, לפי סעיף 298 בחוק העונשין תשל"ז-1977 (להלן: "חוק העונשין").
3. בתשובת הנאשם לכתב האישום המקורי, לפני התיקונים שהוכנסו בו לענין מהירות נסיעת הנאשם עובר לתאונה ופעולת הבלימה שלו, הנאשם הודה בקרות התאונה ובאחריותו לה, וטען כי לא היה מודע לכך שהאור ברמזור אדום ושהוא נהג מתוך היסח הדעת והמשיך לחצות את הצומת כשהרמזור אדום, מבלי שהבחין שהאור ברמזור אדום. וכן טען, שהוא "חצה את הצומת כאילו שמבחינתו אין רמזור. הוא לא האט את מהירות הנסיעה והמשיך לנסוע כרגיל, כאילו אין רמזור".
4. בהמשך, התביעה ביקשה לתקן את כתב האישום בהוספת נתונים הנוגעים למהירות נסיעת רכב הנאשם עובר לתאונה ולפעולת הבלימה שעשה הנאשם לפני כניסתו לצומת. ההגנה התנגדה לכך ובית המשפט התיר את התיקון, תוך קביעה ש"תינתן לנאשם האפשרות לשנות את תשובתו לכתב האישום אם יחפוץ בכך". הסנגור ביקש שהות לשקול האם הנאשם מעוניין לשנות את תשובתו לכתב האישום בעקבות תיקונו, והדבר ניתן לו.
5. בישיבה שלאחר מכן, הצדדים הודיעו על הגעה להסדר דיוני, במסגרתו הוגש כתב אישום מתוקן בשנית, והנאשם הודה בכל עובדותיו מלבד אלה שבסעיפים 13 ו-14, מבלי לבקש לשנות את תשובתו לכתב האישום המקורי, וטען כי בנסיבות יש להרשיעו בעבירה של גרימת מוות ברשלנות ולא בעבירת הריגה.
6. ההגנה הסכימה להגשת ראיות התביעה מבלי לחקור את העדים, מלבד הבוחן המשטרתי שחקר את התאונה, ובהתאם לכך הוגש לבית המשפט תיק מוצגים.

השאלה שבמחלוקת

1. כאמור, הנאשם הודה בעובדות כתב האישום שהוגש נגדו ובכלל זה באחריותו לתאונה ולגרימת מות הקרבן. טענתו היא, כי התנהגותו היתה רשלנית בלבד, שכן בהתקרבו לצומת הוא לא היה מודע לעובדה שהאור ברמזור אדום, ועל כן יש להרשיעו בעבירה של גרימת מוות ברשלנות ולא בעבירת הריגה.
2. עבירת ההריגה קבועה בסעיף 298 בחוק העונשין, שזו הוראתו -
"הגורם במעשה או במחדל אסורים למותו של אדם, יאשם בהריגה, ודינו- מאסר עשרים שנה".
עבירת ההריגה היא עבירה תוצאתית המותנת בקיומה של מחשבה פלילית. היסוד העובדתי שלה הינו "מעשה או מחדל אסורים" הגורם למוות. והיסוד הנפשי הדרוש להרשעה בה הינו "מחשבה פלילית".
סעיף 20 בחוק העונשין מגדיר - בחלופות הנוגעות לענייננו - מחשבה פלילית כ-
"מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות ולאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי



העבירה, ולענין התוצאות גם אחת מאלה" ... (2) פזיזות שבאחת מאלה: ... (2) קלות דעת - בנטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות האמורות, מתוך תקווה להצליח למנען".

3. היסוד העובדתי בעבירת ההריגה זהה לזה שבעבירת גרימת המוות ברשלנות. עצם ההתנהגות האסורה וקיומו של קשר סיבתי בינה לבין קרות המוות, משכללים אותו (ראה ע"פ 3158/00 **אוהד מגדיש** נ' **מדינת-ישראל**. פורסם בנבו, מיום 15.11.00, וע"פ 10152/17 **מדינת ישראל** נ' **ראמי ח'טיב**. פורסם בנבו, מיום 10.5.18).

4. כאן, על רקע העובדות הכלולות בכתב האישום המתוקן בשנית והודאת הנאשם בהן תוך עתירה להרשיעו בעבירת גרימת מוות ברשלנות, קיומו של היסוד העובדתי של עבירת ההריגה איננו שנוי במחלוקת. המחלוקת נעוצה אך בשאלת קיומו של היסוד הנפשי הנדרש, דהיינו שאלת קיומה של "מחשבה פלילית" אצל הנאשם.

5. הגם שנהיגת רכב כרוכה מטיבה בפעולות מודעות ובמהלכים רצוניים, הרי שלא כל פעולה קונקרטיה במהלך הנהיגה מתבצעת מתוך מודעות למלוא הנתונים הרלוונטיים, ומעשה או מחדל נקודתיים במהלך הנהיגה יכולים להתבצע גם ללא מודעות לנסיבה כזו או אחרת.

כך למשל, נהג יכול להיכנס לצומת כשהאור ברמזור אדום, ביודעין, והוא גם יכול להיכנס לצומת באור אדום מתוך טעות או היסח הדעת. הכניסה לצומת באור אדום כשלעצמה, אינה מוכיחה לבדה שהנהג ידע שהוא נכנס לצומת כשהאור ברמזור בנתיב נסיעתו הוא אדום.

מודעות הנהג לנסיבות הרלוונטיות היא חלק מרכזי ממרכיב המחשבה הפלילית. יש להוכיחה ברמה הנדרשת בפלילים, באופן השולל כראוי את האפשרות שהנהג לא היה מודע לנסיבות אלה.

6. טענת הסנגור בסיכומיו הינה שהנאשם נכנס לצומת באור אדום מתוך היסח הדעת ובסוברו שהאור ברמזור הוא ירוק. במצב דברים זה, כך נטען, יש להרשיע את הנאשם רק בעבירה של גרימת מוות ברשלנות ולא בהריגה.

7. מנגד, התביעה טוענת שהנאשם נכנס לצומת ביודעו שהאור ברמזור אדום ותוך מודעות לאפשרות גרימת מותו של אדם ונטילת סיכון בלתי סביר שתוצאה זו אכן תתרחש. ומשהתנהגותו גרמה בפועל למות אדם, יש להרשיעו בעבירת ההריגה.

הראיות ומשמעויותיהן

1. ברכב שנסע בנתיב הימני במסלול נסיעת הנאשם בזמן הרלוונטי (להלן: "הרכב המצלם"), פעלה מצלמת דרך שתיעדה את ההתרחשויות עובר לתאונה ואת התאונה עצמה (ת/6). הסרטון באיכות טובה וניתן לראות בו בצורה ברורה את השטח ואת ההתרחשויות השונות שנקלטו בעין המצלמה.

2. הסרטון מתעד פרק זמן של כ- 28 שניות עד לתאונה ופרק זמן נוסף אחריה. צפיתי בו פעמים רבות. רואים בו שהשמים מעוננים אולם הראות טובה; אין גשם; הכביש יבש; מכיוון נסיעת הרכב המצלם לעבר הצומת - הוא כיוון נסיעת רכב הנאשם - ישנה במקום מסוים בכביש עקומה לשמאל; מיד אחריה, ממרחק של מעט יותר מ-500 מטר מהצומת (בהתאם לשלט המוצב במקום) ועד לצומת, הכביש ישר ושדה הראיה פתוח ללא כל הפרעה; המסלול בכיוון נסיעת הנאשם הוא בעל שני נתיבים; בין המסלולים



ישנו שטח הפרדה בנוי; בפרק הזמן שעד לפני התאונה נוסעים במסלול הנגדי כ- 8 כלי רכב, חלקם גדולים - משאיות ואוטובוס - עם אורות דולקים; בקטע הדרך המצולם ישנם תמרורים שונים, צבעוניים; בסיסי עמודי התאורה צבועים בשחור לבן בולט; על פני שטח ההפרדה הבנוי ישנם קטעים הצבועים לבן; הכביש עצמו מסומן בצבעים ובחיצים בולטים; וישנם ארבעה שלטי הכוונה גדולים במסלול נסיעת הנאשם.

בדקה 09:22:31 בסרטון, האור ברמזור מתחלף לאדום ומיד אחר כך - בתחום אותה שניה - רואים לראשונה את רכב הנאשם מגיח, נוסע בנתיב השמאלי במסלול ועוקף את הרכב המצלם. רכב הנאשם ממשיך בנסיעה ישרה, כשלפניו ומימינו נוסע רכב לבן שנעצר לפני הצומת. רכב הנאשם נוסע לעבר הצומת כשהאור ברמזור אדום, ישר, במהירות, נכנס לצומת כשהאור ברמזור אדום ומתנגש ברכב שנכנס לצומת מצד ימין.

קודם לכן, רואים בדקה 09:22:25 בסרטון, שהאור ברמזור הופך מירוק לירוק מהבהב, האור הירוק המהבהב פועל במשך 3 שניות ובדקה 09:22:28 האור ברמזור הופך לצהוב ודולק כך במשך 3 שניות.

3. הבוחן המשטרתי, רס"ר ארז יעקובובסקי, העיד בבית-המשפט בין היתר את הדברים הבאים:

ביום התאונה הוא היה תורן. התקבלה הודעה על התאונה והוא יצא למקום. במקום התאונה, רכב הנאשם היה הפוך על צדו וניתן היה לראות בנוחות את כל המערכות שבתחתית הרכב. הוא בדק את הרכב ונוכח שכל המערכות שלו נראות תקינות. לאחר מכן, כשהעמידו את הרכב על גלגליו, הוא בדק את מערכת הבלימה שלו במצב עמידה ומצא שהיא תקינה.

הכביש בו אירעה התאונה ישר ושדה הראיה בו פתוח. הוא הסביר, שאמנם הוא כתב בדו"ח שלו כי שדה הראיה פתוח למרחק של 300 מטר ואולם שדה הראיה פתוח למרחק גדול יותר, וניתן להיווכח בכך בסרטון ת/6 בו רואים שמכיוון הגעת רכב הנאשם ניתן לראות את הצומת ממרחק של למעלה מ- 500 מטרים (רואים בסרטון שלט המציין מרחק של 500 מטר מהצומת). הבוחן ציין כי המדובר בשעת בוקר ובאור יום ואין שום בעיה לראות את כל המרחב הרלוונטי.

הבוחן ציין עוד, כי האור הירוק ברמזור שבצומת, התחלף לאור ירוק מהבהב למשך 3 שניות ואחר כך לאור צהוב למשך 3 שניות ואחר כך האור התחלף לאדום ודלק כך במשך 5-6 שניות (5 שניות לפי שעון המצלמה ו-6 שניות לפי מדידת שעון עצר שהבוחן ביצע מהשלב שבו רואים בסרטון שהאור מתחלף לאדום ועד לתאונה). וכאשר הנאשם נכנס ברכבו לצומת וגרם לתאונה, האור ברמזור היה עדיין אדום.

4. הנאשם הודה כי בקטע הכביש באורך 154 מטרים לפני הצומת, הוא נסע במהירות של 113 קמ"ש. בהתאם לכך, בקטע זה רכבו עבר במוצע 31.38 מטר בשניה. מכאן, שכשהאור ברמזור הפך לאדום, היה הנאשם במרחק של לפחות 156.9 מטר מהצומת. (למעשה, גם לפי שעון המצלמה וגם לפי שעון העצר של הבוחן, האור האדום דלק למשך קרוב ל- 6 שניות, כך שבעת שהאור ברמזור הפך לאדום, הנאשם היה במרחק גדול יותר מהצומת - לפי חישוב של 5.5 שניות המרחק הוא 172 מטר).

5. על פי מהירות הנהיגה הממוצעת הנ"ל, כשהאור הירוק ברמזור התחיל להבהב, הנאשם היה במרחק של לפחות 345 מטר מהצומת. וכשהאור ברמזור הפך לצהוב, הנאשם היה במרחק של לפחות 250 מטר מהצומת.

6. הבוחן העיד, כי ניתן לראות בסרטון שרכב הנאשם עוקף רכב אחר ונוסע במסלול השמאלי במהירות



גבוהה יחסית, תוך נסיעה ישירה ורצופה. באשר לעובדה שאור הבלם ברכב הנאשם דלק לפני הכניסה לצומת, הסביר, כי ניתן לראות בסרטון הבזק אור שנפסק מיד, והוא מסיק מכך שהנאשם לחץ על דוושת הבלם לזמן קצר ומיד אחר כך שחרר את הדוושה, לפני התאונה. לדעת הבוחן, הרכב כלל לא בלם לפני התאונה, שכן, הלחיצה על דוושת הבלם היתה נגיעה, שהספיקה אמנם לסגור את המעגל החשמלי הגורם להדלקת אור הבלם - המתרחשת לפני הפעלת מערכת הבלימה ואינה תלויה בה - אך לא היה בה די כדי להפעיל את מערכת הבלימה, כך שבפועל לא היתה בלימה. עוד מסר, כי זמן התגובה הממוצע למצב של סכנה הוא שלושת רבעי השניה, וכי בהנחה שמהירות נסיעת הנאשם עובר לתאונה היתה 113 קמ"ש, הרי שאם הנאשם היה בולם את הרכב ברגע שהאור ברמזור הפך לאדום, הוא היה עוצר במרחק של 18.5 מטר לפני מקום התאונה.

7. מסקנת הבוחן מהנתונים הינה, שהנאשם ראה שהאור ברמזור אדום ויכל לבחור לבלום את הרכב ובכל זאת הוא המשיך בנסיעה עד לגרימת התאונה.

8. מכלול הנתונים שצוינו מלמד, כי מבחינה אובייקטיבית לא היתה כל מניעה לנאשם לראות את הרמזור שבצומת בכל שלושת מצבי האור שלו, להגיב בהתאם ולמנוע את התאונה.

9. מטבע הדברים, מודעות נקבעת על פי קנה מידה סובייקטיבי, והגם שהאפשרות האובייקטיבית להיות מודע לנסיבה זו או אחרת, רלוונטית להכרעה בשאלת מודעות הנאשם לאותה נסיבה, האפשרות האובייקטיבית לבדה אינה יכולה לבסס קביעה בדבר מודעות הנאשם לנסיבה.

10. בהקשר לשאלת מודעות הנאשם לנסיבות הרלוונטיות, שומה עלינו לבחון בין היתר איזה הסבר נתן הוא עצמו להתנהגותו - ראה למשל ע"פ 8250/05 **מדינת ישראל נ' י. שלום**, פורסם בנבו, מיום 3.10.06, פסקה 17.

11. הנאשם נחקר במשטרה זמן קצר לאחר ששוחרר מבית החולים, שעות בודדות בלבד לאחר התאונה. עובר למסירת הודעתו הוא התייעץ עם שני עורכי דין שונים. בהתחלה, עם האחד בזמן שהיה בבית החולים, ואחר כך, תוך כדי חקירתו ולפני מסירת גרסתו, עם השני - שגם ייצג אותו בתיק העיקרי.

12. חקירת הנאשם תועדה חזותית. צפיתי בסרטון החקירה מספר פעמים.

בפתח הדברים ראוי לציין, כי ההודעה המודפסת של חקירת הנאשם - ת/4, אמנם משקפת את עיקרי הדברים שנאמרו בחקירה, אך ישנם דברים שנאמרו בחקירה, כולל דברים חשובים, המצולמים בסרט ואינם מופיעים בהודעה המודפסת.

13. הקו המרכזי בגרסת הנאשם בחקירתו עד לשלב בו הוצג לו הסרטון ת/6, בנוי מטענת-פתיחה של "לא זוכר כלום" ומטענה של "עברתי בירוק".

בסרטון המתעד את חקירת הנאשם - ת/4א' - מופיעות בין היתר השאלות והתשובות הבאות:

בוחן: "ספר לי איך קרתה התאונה?"

נאשם: "לא זוכר".

בוחן: "מה אתה זוכר?"

נאשם: "לא זוכר כלום".



בוחן: "כלום?"

נאשם - מניע בראשו לשלילה.

בהמשך, הבוחן שואל את הנאשם "עד איזה איזור של הנסיעה אתה זוכר?"

והנאשם משיב: "אני זוכר עד לפני הרמזור שראיתי אותו ירוק, וזהו. אחרי זה לא זוכר."

14. בהמשך החקירה, הנאשם התייחס לאור שראה ברמזור.

בוחן: "אתה אומר שראית אור ירוק ברמזור, על איזה רמזור הסתכלת כשראית ירוק?"

נאשם: "ברמזור מולי, שאני בא אליו שאני נוסע לבאר-שבע היה ירוק".

ואחר כך,

הנאשם: "מה שאני יודע שראיתי את הרמזור הירוק ובאתי אליו".

בוחן: "לפי הממצאים שיש לי אתה עברת באור אדום. מה יש לך להגיד?"

נאשם: "אני לא עברתי באור אדום, אני עברתי בירוק".

15. כל עוד הנאשם לא ראה את הסרטון ת/6, הוא לא העלה כל טענה על "בלבול" או "טשטוש" או חוסר

תשומת לב מכל סוג שהוא, וטענתו בקשר לאור ברמזור בזמן הכניסה שלו לצומת היתה ברורה ועקבית, ולפיה הוא נכנס לצומת כשהאור ברמזור היה ירוק.

16. לאחר שהבוחן מציג לנאשם את הסרטון והנאשם רואה בו שהאור ברמזור התחלף לאדום עוד כשהוא

היה במרחק ניכר מהצומת והוא נשאר אדום עד לתאונה, הנאשם אוחז את ראשו בידו ואומר "אני ראיתי את הרמזור ירוק, אין לי מה להגיד".

17. הבוחן מראה לנאשם בסרטון את המקום בו רכבו נראה לראשונה, והנאשם אומר "עכשיו עכשיו נסגר

הרמזור" (דהיינו, עכשיו האור התחלף לאדום). הבוחן אומר לו, תוך הפניה למקום הרלוונטי בסרטון, "אבל איפה אתה נמצא? עכשיו יש לך אדום. תראה איזה מרחק אתה מהצומת".

והנאשם משיב: "אני ראיתי את הירוק ופתאום אני, לא שמתי לב על הרמזור, אבל הוא היה ירוק. פתאום קפץ

עוד רכב. עכשיו בזמן הזה אני חשבתי איפה אני יוצא לברוח. לאן, לאן, לאן. בגלל ככה התחלתי להיטשטש. ראיתי אותו מהחניה התחיל לנסוע".

18. מתשובות שונות של הנאשם עולה כאילו השלב בו לטענתו הוא "היטשטש" ולא ידע כיצד להגיב, הוא

השלב שלקראת התאונה, בו ראה את רכב המנוח נכנס לצומת, ואולם, הבוחן שב ושואל אותו על השלב שקדם לכך, דהיינו על הרגע בו האור ברמזור התחלף לאדום, שאז הנאשם היה רחוק מהצומת ויכל לבלום את רכבו ולמנוע את התאונה, והנאשם משיב, **לגבי שלב זה**, את הדברים הבאים -

דקה 23:21 -

בוחן: "אבל למה לא עשית ברקס?"

נאשם: "אבל אני בזמן הזה אני רציתי לברוח לא יודע איפה. טשטשתי את המוח שלי. לא יודע איפה אני רוצה



ללכת בדיוק".

בוחן: "אבל תראה, אתה לא עושה ברקס. אתה נוסע ישר (מראה לו את נסיעת הרכב מהשלב בו הוא נראה לראשונה בסרטון)

נאשם: "אבל אחי רציתי לברוח".

בוחן: "איפה לברוח?"

נאשם: "אבל זה פתאום קפץ עלי. אני הייתי חושב שאני אברח ממנו מהצד. אני אברח ממנו חזק. אבל הוא פתאום קפץ עלי. לא יודע מה לעשות. אם אני עשיתי ברקס (הנאשם מצביע על קטע הסרטון בו רכבו נראה לראשונה והאור ברמזור אדום) לא הייתי יכול להשתלט על האוטו והאוטו... - הנאשם אומר את הדברים האלה תוך כדי שהוא מצביע על קטע הסרטון בו רואים את רכבו לראשונה כשהאור ברמזור הופך לאדום.

בוחן: "למה?, תעשה ברקס והאוטו יעצור."

הנאשם: "לא יעצור"

בוחן: "למה לא יעצור?"

הנאשם: "לא יעצור."

בוחן: "למה?"

נאשם: "לא יודע למה. פולקסווגן..."

בוחן: "למה, אם אני לוחץ על הברקס הוא עוצר."

נאשם: "הוא לא עוצר"

בוחן: "אני בדקתי את האוטו אחרי התאונה הוא עדיין מגיב, אתה יודע את זה."

בוחן: "אתה רואה, אור אדום, תראה איזה מרחק אתה מהצומת, מה קשור. תעשה ברקס. לא נדלק כלום. אין אור."

נאשם: "אבל אני עשיתי קצת ברקס. עשיתי קצת ברקס..."

19. אחרי השאלות והתשובות הנ"ל בין הבוחן לנאשם, שלא הוקלדו, הבוחן מתחיל להקליד את הדברים. הוא שואל את הנאשם "אז אתה ראית שהרמזור הוא אדום?" והנאשם משיב -

"אני ראיתי את הרמזור ירוק. לא ראיתי.. אבל אחי בזמן הזה אני לא זוכר כלום. אני לא זוכר כלום מה שקרה בדיוק. מה שראיתי אני רמזור ירוק בגלל ככה, ואחרי זה אני לא יכולתי להשתלט על האוטו. אני לא יכול להשתלט על האוטו לא יודע איפה, הבנאדם פתאום קפץ עלי. אני לא יכול, פתאום התבלבלתי. לא יודע לעשות ברקס. לא יודע לעשות מה. לא יודע."

בוחן: "אבל זה כבר היה במקום, ברגע של התאונה. זה לא לפני."

נאשם: "התחלתי לחשוב שאני זהו הלכתי לאיבוד..."

בוחן: "רואים שאתה נוסע באדום. מה יש להגיד. תגיד מה שאתה רואה. זה נכון מה שאני אומר לפי מה



שרואים?"

נאשם: "כן לפי מה שרואים. אבל אני אחי, פתאום הרמזור קפץ. פתאום לא יודע מה קרה לי. פתאום טשטשתי. התבלבלתי. בא אוטו ככה. לא יודע אני אעשה ברקס. אם אני אברח לשמה. אבל אחי פתאום.."

בוחן: "מה אתה רוצה שאני אכתוב. הבנתי הבנתי. אבל זה לא משנה, רואים את זה עוד הרבה לפני שהרמזור אדום ואתה עוד ממשיך בנסיעה."

נאשם: "אני אף פעם לא המשכתי ברמזור הזה.."

בוחן: "גם אם תרים את הרגל מהגז אתה תצליח להאט את המהירות."

נאשם: "הרמתי את הגז. הרמתי הרמתי את הרגל מעל הגז. ."

בוחן: "לא רואים. רואים שאתה לוחץ על הגז. האוטו נוסע. טס. טס האוטו."

נאשם: "אחי תראה את האוטו ככה. תראה את האוטו ככה (מסמן עם כף ידו כאילו הרכב מונמך מקדימה, להדגים שהרכב האט)

בוחן: "טס האוטו. טס."

נאשם: "לא. מה פתאום. לא אחי..."

בוחן: "מה אתה רוצה להגיד לגבי הסרטון?"

נאשם: "מה אני אגיד לסרטון אין לי מה להגיד. זה מה שאני ראיתי אותו רמזור ירוק ואחרי זה לא יודע כלום מה שקרה."

דקה 29:06 -

בוחן: "אני שואל פה למה לא עצרת. התחלף לך הרמזור לאדום. אתה רחוק מהצומת למה אתה לא עוצר?"

נאשם: "התחלתי להסתבך עם המוח שלי לאן אני אלך. אבל זה מה שאני ראיתי אותו זה רמזור ירוק וזהו."

דקה 31:56 -

בוחן: "אבל זה כבר סוף התאונה. זה הכניסה לצומת. לא יעזור לך כלום לא משנה מה שתעשה. למה הרבה לפני לא עשית. זה השאלה. הבנתי?"

נאשם: "אבל אחי, אני הרמתי רגל מעל הגז, פתאום אמרתי לך התבלבלתי. לא יודע מה לעשות. באתי לרמזור. אמרתי אם אני אעשה ברקס אני אעשה תאונה אחרת. לא יודע מה לעשות. הרמתי את הרגל מעל הגז. חשבתי שאני אברח ממנו ככה (מדגים עם כף ידו) חשבתי שאני.. פתאום יצא זה ככה. חשבתי שאני אברח לא יודע מה קרה לי בדיוק. לא יודע אחי."

בוחן: "בסרטון רואים את הרמזור מתחלף לאור אדום בכיוון הנסיעה שלך והוא דולק באור אדום למשך 5 שניות ובזמן הזה אתה ממשיך בנסיעה בקו ישר ולא עוצר למה לא עצרת?"

נאשם: "אני הרמתי את הרגל מעל הגז והתחלתי להתבלבל. לא יודע מה קרה לי ואחרי זה אני לא זוכר כלום. כי אני באתי לרמזור **על סמך שהוא אדום. שהוא ירוק** (כך מופיע במקור - א.ב.) אחרי זה התחלתי להסתכל



על מכוניות. זה מה שהיה."

דקה 46:14 -

בוחן: "רואים בסרטון שהאור הירוק מהבהב ומתחלף לכתום, אז למה לא עצרת? יש לך רמזור שעכשיו הוא מתחיל להבהב. תכין את עצמך לעצירה. למה אתה ממשיך בנסיעה?"

נאשם: "תקשיב לי. אני ראיתי רק הרמזור פתוח ירוק ואחרי זה מה קרה משהו קרה לא יודע מה קרה בדיוק. מה קרה לא יודע לא יודע. רק ראיתי את הרמזור ירוק ובאתי לרמזור על סמך שהוא ירוק."

20. ציטטתי קטעים נרחבים מחקירת הנאשם, כדי לתת פרספקטיבה נכונה של גרסתו. עולה ממנה בבירור כי טענת "הטשטוש", אינה באה לתאר מצב של "ריחוף" או "חולמניות", התומך בטענת חוסר המודעות לנסיבות, אלא היא מתארת מצב נטען של איבוד עשתונות על רקע מה שנגלה לעיני הנאשם באותה נקודת זמן. ועוד עולה מחקירת הנאשם בבירור, כי הטענה הזו מתייחסת גם לשלב בו האור ברמזור התחלף לאדום ולא רק לשלב של רגע לפני התאונה.

21. טענות אלה של הנאשם, עצמן, מלמדות על מודעות הנאשם לנסיבות. שכן, אם כטענת הסנגור, הנאשם לא היה מודע לכך שהאור ברמזור התחלף מירוק, ובחוויתו הוא נסע לכל אורך הקטע הרלוונטי עד לצומת כשהאור ברמזור ירוק, מה גרם לו לאבד את עשתונותיו? ולשם מה הוא היה צריך "להרים את הרגל מהגז" באותו שלב, כפי שטען שעשה.

22. טענת איבוד העשתונות בשלב שהאור ברמזור התחלף לאדום, לגופה, אינה אמינה. איזו סיבה היתה לנאשם לאבד את עשתונותו נוכח התחלפות האור ברמזור, הרי הוא היה במרחק רב מהצומת, שאיפשר לו לעצור את הרכב בבטחה הרבה לפני מקום התאונה, ובאותה נקודת זמן לא התרחש כל אירוע מפתיע או מלחיץ. ברור אם כן כי טענה זו באה כדי לתרץ את המשך נסיעת הנאשם לעבר הצומת במהירות גבוהה למרות שראה שהאורות ברמזור מתחלפים לעבר אדום ואחר כך לאדום ממש.

23. הנאשם העיד בבית המשפט. בחקירתו הראשית מסר, כי באותו בוקר יצא מביתו - הנמצא במרחק של כ- 15-20 ק"מ מבאר שבע - עם אחיו, והם נסעו לכיוון באר-שבע כשהוא נוהג ברכב. לדבריו, הוא נסע "רגיל". ראה רמזור ירוק, המשיך לנסוע ונכנס לצומת. "לא יודע מה קרה והיתה התאונה". "אני לא יודע בדיוק מה שקרה לי, אבל אני באתי לכיוון הצומת שהאור ברמזור היה ירוק ונכנסתי לצומת כשהאור ברמזור ירוק".

הנה, גם בעדותו הראשית בבית המשפט, בה הוא אמר לשטוח את גרסתו לפרטיה, הנאשם לא תיאר היסח דעת קונקרטי או כללי ולא טען שלא ראה את האור ברמזור. אדרבא, הוא עמד על כך שהוא ראה את הרמזור ושהאור בו עד לכניסתו לצומת היה כל הזמן ירוק.

24. בחקירתו הנגדית אישר הנאשם כי הוא מכיר את הצומת היטב מנסיעה יומיומית דרכו. הוא יודע שיש בצומת רמזור והוא מכיר את סדר מופע האורות ברמזורים. עוד מסר, כי ביום התאונה הוא ראה את הרמזור בצורה ברורה (עמוד 27 מש' 29); טען, כי הוא אינו יודע איך התרחשה התאונה ותיאר כי "מהשלב שבו ראיתי שהאור ברמזור ירוק, המשכתי לנסוע רגיל, לא האטתי ולא בלמתי. המשכתי רגיל וכל הזמן האור היה ירוק עד שהתרחשה התאונה."

רק לאחר שהתובע הטיח בו כי אחרי האור הירוק ברמזור הגיע אור ירוק מהבהב שדלק במשך 3 שניות, ואחר עמוד 9



כך הופיע אור צהוב שדלק במשך 3 שניות, ואז הגיע האור האדום שדלק במשך 5 שניות עד לתאונה, ושאל אותו איך יתכן שלא ראה את כל חילופי האורות ברמזור, השיב "אני לא יודע מה להסביר. חלמתי כזה".

זו הפעם הראשונה שהפועל "חלם" מופיע בגרסה כלשהי של הנאשם.

25. ניתוח דברי הנאשם במשטרה ובבית המשפט, על רקע הראיות האחרות שלא יכול להיות עליהן חולק, מעלה את הדברים הבאים -

עוד בהיות הנאשם בבית החולים הוא נועץ בעורך דין שהגיע אליו. לאחר מכן, לפני מסירת גרסתו במשטרה, הוא נפגש עם עורך דין גרוס. באמרתו במשטרה, הוא פתח בהצהרה של "אני לא זוכר כלום" ולצדה טענת "עברתי בירוק".

לו אכן נסיבות התאונה היו של היסח הדעת, כנטען ע"י הסיגור, מצופה היה שהנאשם יספר את הדבר לעורכי הדין איתם התייעץ אשר יש להניח היו מנחים אותו למסור זאת בחקירתו, ומצופה היה שגם אם הנאשם לא היה מתייעץ עם עורכי דין, הוא היה מוסר את גרסתו זו מיוזמתו לבוחן. בפועל, הוא לא תיאר מצב של נהיגה מתוך היסח דעת.

טענת הנאשם כי הוא לא זוכר כלום, התבררה כבלתי נכונה. ניתן להיווכח מעדותו כי הוא זכר את האירוע לפרטיו. העובדה, שכאשר הוא חשב שהדבר יועיל לו הוא סיפר לבוחן שהוא עשה "קצת ברקס", מדגימה שהוא זכר היטב את פרטי ההתרחשות. יצוין, שהשלב שהנאשם מתאר היה ממש רגע לפני ההתנגשות, לאחר שהנאשם זיהה את רכב המנוח נכנס לצומת, שלב שבו הוא היה אמור להיות בשיא הלחץ ואיבוד העשתונות. וכן, שכעולה מעדות הבוחן, הלחיצה על הבלם היתה רופפת ורגעית, ולא בלימה של ממש. ובכל זאת הנאשם זכר את העובדה - שבאותו שלב לא היתה ידועה לבוחן ואחר כך הסתבר כי היא נכונה.

העלאת טענת אי הזכירה בזמן שהנאשם זכר את הפרטים, תומכת באפשרות שהנאשם ביקש להסתתר מאחורי טענת שוא כדי להימנע מהצורך להסביר את נהיגתו המסוכנת.

לפני שהנאשם ראה את הסרטון ת/6, הוא לא ידע שהתאונה צולמה ושכניסתו לצומת באור אדום מתועדת, והוא מסר שנכנס לצומת כשהאור ברמזור היה ירוק. לאחר שהנאשם ראה את הסרטון ת/6, הוא היה כבול בגרסתו הראשונה והמשיך לדבוק בה בליט ברירה.

על רקע מה שנראה בסרטון ת/6, הנאשם נאלץ להסביר את אופן נהיגתו ומסר בקשר לכך גרסאות בלתי קוהרנטיות, כולל הטענות כי התבלבל מהסיטואציה; חשש לבלום את הרכב שמא יתהפך; והאט את מהירות נסיעתו; אשר מובלעת בהן הוכחה למודעותו לאור האדום ברמזור.

באף אחת מגרסאות הנאשם אין הסבר תמים המתקבל על הדעת.

26. הסנגור טען בסיכומיו, כי תגובת הנאשם לצפייתו בסרטון ת/6 מלמדת על הפתעתו הרבה מכך שראה כי בעת חצייתו את הצומת הרמזור היה אדום, ושהדבר תומך בטענתו כי סבר שהוא נכנס לצומת בירוק.

אינני מקבל את הטענה. צפיה בסרטון מלמדת, כי למרות שרק מספר שעות קודם לכן הנאשם היה מעורב בתאונת דרכים מחרידה בה נגדם, הרי שבאופן מפתיע, הוא נראה נינוח, די רגוע, לא נרגש, משיב בענייניות, ערני ומרוכז. התגובה הרגשית המסוימת שלו לצפיה ברגע התרחשות התאונה עצמה, מובנת מאליה, והיא יכולה להיות מוסברת גם בעצם היוודעותו לקיומה של ראייה מפתיעה הסותרת באופן נחרץ את גרסתו בנוגע לסוגיה



המרכזית שעל הפרק. ולמרות זאת, התרגשות הנאשם נמשכת זמן קצר מאוד והיא אינה מלווה בביטויים אמוציונליים חריפים, ומיד לאחר מכן הנאשם חוזר לעניינים כרגיל.

27. כאמור, גם בחקירתו הראשית בבית המשפט הנאשם לא טען לחולמניות או להסחת דעתו. אדרבא, הוא טען לנהיגה רגילה לאורך כל הדרך, וטען, שהאור ברמזור היה ירוק עד לזמן התאונה, ושהוא נהג לעבר הצומת ברציפות ומבלי להאט את נסיעתו.

הטענה לפיה האור ברמזור היה ירוק לכל אורך נסיעת הנאשם, כולל בזמן הכניסה לצומת, מופרכת. הסרטון מראה בבירור שלא כך היו פני הדברים.

רואים בסרטון ששדה הראיה פתוח מלוא הדרך, ממרחק של למעלה מ- 500 מטרים מהצומת, ושאינו כל קושי לראות את הצומת ואת הרמזור ממרחק של מאות מטרים. יצוין, כי היכולת לראות דרך מצלמת הרכב למרחק של מאות מטרים, פחות טובה מהיכולת לראות למרחק כזה בעין אנושית. ניתן להיווכח בקלות כי במציאות, כאשר שדה הראיה פתוח, אין כל קושי לראות בעין בלתי מזוינת אור ברמזור ממרחק רב מאוד, העולה בהרבה על 500 מטרים.

28. הנאשם עצמו מודה כי ראה את האור הירוק ברמזור. משמעות הנתון הינה בין היתר כי הוא ראה את הרמזור ממרחק של למעלה מ-345 מטר. גם בשלב בו האור ברמזור התחלף לאדום, אז היה הנאשם במרחק של למעלה מ- 150 מטר מהצומת, יכל הנאשם לעצור את הרכב ללא כל קושי, לבלום אותו במרחק רב מקו הצומת ולמנוע את התאונה.

29. תנועת רכב הנאשם הנראית בסרטון לא מעלה כל אינדיקציה לכך שהנאשם לא היה עירני ומרוכז בנהיגתו עובר לתאונה. יוזכר, שהתאונה אירעה מספר דקות לאחר שהנאשם יצא לנסיעה מביתו, ולא לאחר נסיעה ארוכה ומפרכת. לאורך מסלול הנסיעה של הנאשם היו עצמים ואמצעים רבים המושכים את העין ואת תשומת הלב - עמודי התאורה בצד הכביש צבועים בחלקם התחתון בצבעי לבן-שחור בולטים. תמרורים צבועים מוצבים בשני צדי המסלול. הנתיבים בכביש מסומנים בצבעי לבן וצהוב. ישנם חיצו הכוונה בצבע לבן על הכביש. שטח ההפרדה הבנוי מסומן בקטעים שונים שלו בפס רחב בצבע לבן. בקטע של כ- 500 מטר מכיוון נסיעת הנאשם ועד הצומת, ישנם ארבעה שלטי הכוונה גדולים ובולטים. בזמן הרלוונטי היתה במסלול הנגדי תנועת כלי רכב, חלקם גדולים. כלי הרכב נסעו באורות דולקים. תוואי הכביש בנתיב נסיעת הנאשם מתעקל לשמאל, באופן המחייב את הנהג להגיב לתנאי הדרך כדי להישאר בנתיב הנסיעה. רכב הנאשם נסע במהירות די גבוהה והוא נותר באותו קו בתוך נתיב הנסיעה. נסיעתו היתה ישרה, ללא סטיות לצד כלשהו. ונראה בעליל שהרכב נהוג בשליטה מלאה.

30. משמעות הזמן בנהיגה - במיוחד במהירות גבוהה - שונה מזו שבמצבים אחרים. בדרך כלל נהג מביט כל העת לעבר כיוון נסיעתו. גם כאשר הוא מסיט את מבטו או את תשומת לבו מהדרך, הדבר קורה למשך שברירי שניות. כאן, מדובר על פרק זמן של למעלה מ- 11 שניות שבמהלכו אורות הרמזור התחלפו מירוק-לירוק-מהבהב ואחר כך לצהוב ואחר כך לאדום - אשר דלק למשך כ- 5-6 שניות, ובכל פרק הזמן הזה הנאשם בעצם לא הגיב לנתוני הרמזור והדרך - לבד מלחיצה רפה על הבלם רגע לפני התאונה ממש.

זהו פרק זמן ארוך מאוד, שלא ניתן לגביו הסבר אמין כלשהו, אשר בהעדרו לא מתקבל על הדעת שהנאשם היה

במצב של היסח דעת על פני כל הזמן הזה.

31. אינני מאמין לנאשם שהוא לא ראה את אורות הרמזור המתחלפים על פני פרק זמן וכברת דרך כה משמעותיים. כאמור, הנאשם לא טען טענה זו בחקירתו במשטרה, וטענות מסוימות שהוא טען בחקירתו עומדות בסתירה לה. אופן נהיגת הנאשם מלמד שהוא התכוון לחצות את הצומת באור אדום ושהוא קיווה שבמהירות בה נסע ובמרחק שבו הוא היה מהצומת, הוא יצליח לחצות את הצומת מבלי לפגוע באחרים.

העובדה שהנאשם נסע במהירות גבוהה בהתקרבו לעבר הצומת והעובדה שהוא התמיד במהירות זו מבלי להאט לקראת הצומת, תומכות במסקנה זו, שכן, במצב רגיל, נהג המתכוון לציית לאותות הרמזור מכין את עצמו ממרחק מסוים לקראת הגעתו לצומת ומתאים את מהירות נסיעתו לסיכונים הנובעים מתנאי הדרך.

32. קלות הדעת של הנאשם נמדדת לא רק בשלב האחרון של חציית הצומת באדום, אלא כבר מהשלב שקדם לכך, בנוסעו במהירות גבוהה אל עבר הצומת כשהאורות ברמזור היו כפי שהיו, מבלי להאט את הרכב ולבלמו. כבר בשלב זה - וביתר שאת עת האור ברמזור התחלף לצהוב ואחר כך לאדום - הנאשם, ככל אדם סביר, היה מודע לאפשרות שכניסתו לצומת תגרום לתאונה קטלנית, ובאופן נהיגתו הוא נטל סיכון בלתי סביר לאפשרות התרחשותה.

דברים שנקבעו בע"פ 8191/08 **עאוני גבארה נ' מדינת ישראל** - פורסם בנבו. מיום 24.5.10, בפיסקה 15, מתאימים גם לענייננו-

"... המערער נכנס ביודעין לצומת שעה שהאור האדום ברמזור בכיוון נסיעתו דלק במשך 7 שניות לפחות. כניסה לצומת באופן מודע במהירות של 80-85 קמ"ש, כאשר האור האדום ברמזור דולק במשך פרק זמן כה ממושך, מגעת לכל הפחות כדי "נטיילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות האמורות". כן אציין כי אין בעובדה שהמערער לא האיץ את מהירות נסיעתו עם כניסתו לצומת או נהג במהירות מופרזת, כדי להעלות או להוריד לעניין זה, ודי להן בנסיבות המתוארות כדי להעיד הלוך נפש של קלות דעת בו חטא המערער בנוטלו סיכון בלתי סביר מתוך תקווה כי יצליח למנוע אפשרות של תאונה קטלנית.

33. אין חולק כי לפני רכב הנאשם נסע רכב אחר - לבן, שלקראת הצומת האט ועצר. הנאשם טען כי הגם שראה כלי רכב שנסעו לפניו, הוא לא ראה את הרכב הלבן שנעצר לפני הצומת (עמ' 30 מש' 22). גם לכך הנאשם לא סיפק כל הסבר אמין והוא פטר את עצמו באמירה "זה קורה לכל אחד".

הרכב הלבן נסע בנתיב שלצד הנתיב בו הנאשם נסע. תנאי הדרך והראות היו טובים מאוד. לא היתה כל סיבה שתמנע מהנאשם לראות את הרכב הלבן עוצר. הנאשם הכחיש שראה את הרכב עוצר, כדי לנסות לנטרל ראיה נסיבתית התומכת בכך שהוא נכנס לצומת ביודעו שהאור ברמזור אדום. הכחשת הנאשם שראה את הרכב היתה סתמית ובלתי מוסברת ואינני מקבלת.

העובדה שהנאשם המשיך בנסיעתו לתוך הצומת למרות שראה כי רכב אחר בנתיב שלצדו עצר לפני הצומת, תומכת במסקנה שהנאשם היה מודע לנסיבות ובחר להיכנס לצומת כשהאור ברמזור אדום, שכן, נהג המתכוון לציית להוראות הרמזור הרואה רכב אחר עוצר לפני צומת, מבין את משמעות הנתון ומגיב בהתאם, ואילו הנאשם התעלם מכך והמשיך לנסוע לעבר הצומת.



34. הנאשם מסר בחקירתו במשטרה כי בשלב מסוים הוא לחץ על הבלם. עובדה זו אושרה על ידי מומחה שבדק את הסרטון ת/6. בכתב האישום שבעובדותיו הנאשם הודה צוין כי הנאשם החל לבלום כשניה ושליש לפני ההתנגשות. מעדות הבוחן עולה כי זמן התגובה הממוצע למצב סכנה הוא שלושת רבעי השניה (עמ' 18 ש' 21). נתון זה מלמד כי כשתי שניות לפני ההתנגשות הנאשם הבחין במצב מסוכן והגיב לו בפעולה מודעת.

בעדותו בבית המשפט אמר הנאשם "אני לא יודע איך בדיוק התרחשה התאונה. מהשלב שבו ראיתי שהאור ברמזור ירוק, המשכתי לנסוע רגיל, לא האטתי ולא בלמתי. המשכתי רגיל וכל הזמן האור היה ירוק עד שהתרחשה התאונה" (עמ' 28 מש' 19).

רק לאחר שהתובע העמיד אותו על העובדה שאורות הבלם של רכבו נראים דולקים בסרטון בדיוק ברגע בו רכב המנוח מתחיל להיכנס לצומת מימין, אישר הנאשם את הדבר.

נתון זה עומד בסתירה למצג שהנאשם מנסה להציג ולפיו מרגע שהוא ראה שהאור ברמזור ירוק, הוא המשיך בנסיעה רצופה מתוך היסח הדעת ומבלי לראות את חילופי האורות ברמזור, עד להתנגשות.

35. כל אחד מהפרטים המתוארים בפני עצמו מצטרף לעובדה שאין עליה חולק שבפועל הנאשם נסע לעבר הצומת במהירות גבוהה, לא הגיב כמתבקש לאורות המתחלפים ברמזור ונכנס לצומת כשהאור ברמזור אדום, וביחד הם מוכיחים מעבר לספק סביר כי הנאשם נסע לעבר הצומת מתוך מודעות לנסיבות הרלוונטיות.

36. מעבר לדרוש יש להזכיר גם את "חזקת המודעות" הכללית, לפיה "אדם מודע בד"כ למשמעות התנהגותו, מבחינת טיבה הפיזי, קיום נסיבותיה ואפשרות גרימת התוצאות הטבעיות שעשויות לצמוח ממנה"; וכן את החזקה העובדתית המבוססת על ניסיון החיים ומוסקת מהנסיבות הקונקרטיות, לפיה בתאונה שנגרמה מנהיגה בסטיה גסה מרמת ההתנהגות הסבירה, הנהג מודע לנסיבות ולאפשרות גרימת תוצאה קטלנית (ראה י. קדמי, "על הדין בפלילים" מהדורת תשס"ו-2006, חלק שלישי עמודים 1076-1078 וכן ע"פ 3158/00 אוהד מגדיש נ' מדינת ישראל הנ"ל).

נהיגת הנאשם במהירות כה גבוהה אל עבר צומת כשהאורות ברמזור מתחלפים לעבר האור האדום ואחר כך לאור אדום ממש, היא בהחלט סטיה גסה מרמת ההתנהגות הסבירה.

37. ניתוח הראיות נעשה תוך בחינה מתמדת של האפשרות שמא נהיגת הנאשם לכל אורך הקטע הרלוונטי למודעותו לנסיבות ולסכנת התרחשות תאונה קטלנית, היתה בהיסח הדעת. ומסקנתי הינה כי אין לאפשרות זו אחיזה בחומר הראיות וכי היא דחוקה וקלושה ביותר ואין בה כדי לעורר ספק סביר.

דברים שנקבעו בע"פ 8103/05 פלוני נ' מדינת ישראל . פורסם בנבו. מיום 19.12.05. יפים בהקשרים מסוימים לענייננו -

"נדמה כי אין צורך לומר שנהג הנוטל את הסיכון לחצות צומת באור אדום, הינו מודע לאפשרות שמעשה זה עלול לגרום לתוצאה קטלנית... מאידך, נהג הנוטל סיכון מסוג זה, יש להניח שהוא גם ידע שתוצאת המעשה עלולה להביא לכך שהוא עצמו יפגע בתאונה או שאף ישלם על כך בחייו. הנחה זו אולי טובה היא למי שגמר אומר בליבו לשים קץ לחייו, אולם אין היא אופיינית לאדם מן הישוב, ולא נטען בפנינו שהמערער אינו כזה. על רקע זה תהיתי אם אין זה סביר להניח שמחדלו של המערער נבע



מרשלנות שמקורה בכך שתשומת לבו היתה נתונה לעניין אחר ולא לדרך שבפניו, והיא שגרמה לו שלא להבחין באור האדום ברמזור או להבחין בו באיחור. אין צורך לומר שבתרחיש אחרון זה לא מתקיים היסוד הנפשי בעבירת הריגה, אלא של גרם מוות ברשלנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין. אולם, כל אותן הנחות שהייתי מוכן להניח לטובת המערער תשתיתן רעועה, באשר מפיו של המערער עצמו לא נשמע הסבר לדרך נהיגתו, זולת אותה טענה שנמצאה כוזבת, ולפיה הוא נכנס לצומת באור ירוק. יתר על כן, לחובת המערער ניצב נתון נוסף, וכוונתי לכך שהוא שעט לתוך הצומת במהירות גבוהה, ויש בכך כדי לתמוך בגרסת המשיבה לפיה החליט המערער "לגנוב" את הצומת, מתוך תקווה שיוכל להקדים את הרכבים האחרים שהחלו בתנועה לתוכו, ומבלי שהוא או אחרים ייזקו. הלך רוח זה די בו כדי לבסס הרשעה בעבירת הריגה..."

38. נוכח כל האמור אני קובע כי הנאשם נהג ברכב ביודעו כי הוא מתקרב לצומת מרומזר וביודעו שהאור ברמזור ירוק מהבהב ואחר כך צהוב ואחר כך אדום, ובכל זאת הוא המשיך בנסיעתו בקטע הדרך שלפני הצומת שאורכו 154 מטרים במהירות של 113 קמ"ש, במקום שהמהירות המותרת בו הינה 90 קמ"ש ולאחר הכניסה לצומת המהירות המותרת עומדת על 80 קמ"ש, תוך מודעות לאפשרות גרימת תאונה קטלנית ונטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות שהדבר יתרחש, מתוך תקווה שיצליח למנוע תוצאה זו.
39. משכך, נמצא כי הוכחו כל יסודות עבירת ההריגה בקלות דעת שיוחסה לנאשם.

טענות נוספות של ההגנה

להלן אתייחס בקצרה לטענות מסוימות של ההגנה בסיכומיה -

1. ההגנה טענה נגד תיקון כתב האישום המקורי ונגד ביצוע פעולות חקירה לאחר הגשת כתב האישום. אין בטענות אלה ממש. השלמת החקירה בוצעה באישור פרקליט המחוז, כמתבקש, (ראה דברי התובע בעמ' 6), ותיקון כתב האישום בא לבטא את ממצאי השלמת החקירה והוא נעשה על פי החלטת בית המשפט, ובסופו של דבר, כתב האישום המתוקן בשנית שהנאשם הודה בעובדותיו, הוגש במסגרת הסדר דיוני מוסכם.
2. הסנגור טען כי החזרת הרכב בו נהג הנאשם לבעליו, גרמה לנאשם נזק ראייתי. אין ממש בטענה. ההגנה שהנאשם הציג אינה נוגעת לשאלת תקינות הרכב ועל כן לא היה בהחזרת הרכב לבעליו משום פגיעה בהגנת הנאשם.
3. הבוחן המשטרתי העריך כי בשלב שהרכב הלבן נעצר ועמד לפני הצומת והנאשם המשיך בנסיעה ישירה, הנאשם טרם ראה את רכב המנוח, ורק כשהוא התקרב יותר אל הצומת הוא ראה את רכב המנוח והגיב כפי שהגיב. על יסוד הנחה זו טוען הסנגור כי לא ניתן לייחס לנאשם מודעות לאפשרות גרימת המוות.

המודעות הנדרשת בהקשר האמור הינה לאפשרות שתיגרם תוצאת מוות. אין צורך להוכיח מודעות לאופן המדויק של השתלשלות האירועים שתביא לתוצאה האסורה או לזהותו של הנפגע.

כאן, מכלול הנתונים היה מבסס אצל כל בר דעת מודעות לאפשרות גרימת מוות - כביש בינעירוני; שעת בוקר;



תנועה ערה; צומת מרומזר; נסיעה במהירות גבוהה לעבר הצומת, שאינה מאפשרת בלימה ממרחק קרוב לצומת; אור ירוק מהבהב, אחריו אור צהוב ואחריו אור אדום; המשך נסיעה רצופה במהירות גבוהה - וגם הנאשם היה מודע לאפשרות גרימת תאונה קטלנית.

יוזכר הידוע, בעת שהאור ברמזור אדום לכיוון מסוים, בכיוון אחר, החוצה את הצומת, האור ירוק וכלי רכב רשאים לחצות את הצומת מאותו כיוון.

על מנת שאדם יהיה מודע לאפשרות קונקרטית של גרימת תאונה קטלנית, הוא לא חייב לראות בעיניו, מראש, את כלי הרכב שאחר כך יפגעו מנהיגתו. כך למשל מיוחסת לנהג רכב העוקף רכב אחר בקו הפרדה לבן רצוף, ללא שדה ראייה קדימה, מודעות לאפשרות גרימת מוות בתאונה קטלנית בה אדם שנמצא ברכב אחר, שהוא לא ראה כלל, ימות.

קבלת טענת הסנגור תביא לכך שמי שיכנס לצומת באור אדום בעיניים עצומות - ממש, או בתנאי חשיכה, ייפטר בטענה הבלתי מתקבלת על הדעת כי לא ראה את כלי הרכב שעמדו בצדדים האחרים של הצומת ולכן לא היה מודע לאפשרות הפגיעה בהם.

4. הסנגור טען כי על יסוד הנתון שאם הנאשם היה בולם את רכבו עם חילוף האור ברמזור לאדום, הוא היה עוצר במרחק של 18.5 מטר ממקום התאונה, כי היסח דעת של מספר שניות יכל לגרום לתאונה. לכך יש להשיב כי כפי שכבר צוין, התנהגות הנאשם ומודעותו לפרטים הנוגעים לענין צריכה להיבחן ביחס לכלל הנתונים הרלוונטים, ובכלל זה, מיקומו בשלבי ההתרחשות השונים ביחס למקום התאונה; מהירות נסיעתו; והתאמתה לחילוף האורות ברמזור ולעצם התקרבותו לצומת. ועל פיהם, כפי שנקבע, הנאשם היה מודע לנסיבות הרלוונטיות ובחר לנסוע לעבר הצומת כפי שנסע.

5. הסנגור הפנה לע"פ 10152/17 **מדינת ישראל נ' ראמי ח'טיב**, וציין כי נקבע בו שיטת חלופה עובדתית של כניסה לצומת באור אדום מתוך היסח הדעת, וביקש לקבוע על יסודו שכך היה גם כאן.

כמובן שהאפשרות העקרונית שכניסה לצומת באור אדום תהיה בהיסח הדעת, קיימת. השאלה אינה על עצם האפשרות שכך יהיה, השאלה היא האם כך היה. שם, בית המשפט המחוזי קבע עובדתית שלא הוכח ברמה הנדרשת שהתקיים במשיב היסוד הנפשי הדרוש להרשעה בעבירת ההריגה, ובית המשפט העליון פסק שמסקנת בית המשפט המחוזי מתבססת על מכלול הראיות והעדויות שהוצגו בפניו אשר נותחו בקפידה ובפירוט, והוא לא מצא מקום להתערב בקביעה עובדתית זו. וכאן, כפי שפורט בהכרעת הדין, הראיות מצביעות על כניסת הנאשם לצומת מתוך מודעות. ההבדל בעובדות ובממצאים הנוגעים לענין, מניב הבדל מתבקש גם בתוצאה המשפטית.

כך הדברים גם בקשר לת.פ. 1671-07-10 **מדינת ישראל נ' מיכאל לוי**, המובא בסיכומי ההגנה. העובדות שונות והממצאים שונים, ובהתאם לכך גם התוצאות המשפטיות שונות.

6. **אכיפה סלקטיבית** - הסנגור טען בסיכומיו כי אין אחידות בהחלטות המחוזות השונים של הפרקליטות בסוגיית סעיף העבירה - הריגה או גרימת מוות ברשלנות - המיוחס לנהג ההורג אדם בתאונת דרכים, ולעיתים מתקבלות החלטות שונות בתיקים בעלי נתונים דומים. לטענתו, לא היתה הצדקה להביא את הנאשם לדין בעבירת הריגה והבאתו בעבירה זו יצרה כלפיו אכיפה סלקטיבית.

אינני מקבל את הטענה לא במישור העקרוני ולא במישור הקונקרטי.

במישור העקרוני, שיקול הדעת של הפרקליטות בבחירת סעיף האישום המתאים למקרה מסוים, רחב, והוא



מופעל בהתאם לנסיבות כל מקרה ומקרה ולשיקולים הנוגעים לענין, וככלל, ההלכה היא שבתי המשפט אינם נוטים להתערב בכך.

אכן, ההבחנה בין נסיבות המצדיקות אישום בעבירת הריגה לנסיבות המצדיקות אישום בעבירת גרימת מוות ברשלנות, לא תמיד חדה וברורה. אולם, אין זה התחום היחידי בו על מעשים דומים ניתן להביא לדין בעבירות שונות, קרובות, ויש צורך להחליט על איזו מהן. זהו בדיוק המקום בו נדרשת הפרקליטות להפעיל את שיקול דעתה.

בנסיבות ענייננו, ניתן היה לומר שהרשעת הנאשם בעבירת ההריגה מלמדת בעצמה כי החלטת הפרקליטות להביאו לדין בעבירה זו היתה נכונה. אולם גם מנקודת המבט של השלב בו הוגש כתב האישום, שהיא בעצם הרלוונטית, נראה כי נסיבות הענין הצדיקו הגשת כתב האישום באופן שהוגש.

העובדה שבמקרה כזה או אחר פרקליטות במחוז זה או אחר קיבלה החלטה אחרת מזו שהתקבלה כאן, לא אומרת שגם בענייננו היה צריך לקבל החלטה אחרת.

תיקון 137 לחוק העונשין

בתאריך 10.01.19 פורסם ברשומות תיקון 137 לחוק העונשין. תיקון זה בין היתר מבטל את עבירת ההריגה הקבועה בסעיף 298 לחוק העונשין וקובע עבירה חדשה להמתה בקלות דעת, וכן קובע הוראות מעבר לגבי עבירות שבוצעו לפני יום תחילת החוק. ואולם, תחילתו של החוק הוא שישה חודשים מיום פרסומו, דהיינו מיום 10.7.19, כך שההסדרים שבו אינם חלים בשלב זה על ענייננו. חיזוק לכך שכלל ההסדרים שבתיקון חלים רק מיום התחילה ניתן למצוא בסיפא של סעיף 25 (ב) לתיקון, הקובעת כי בבוא בית המשפט לקבוע מהו הדין המקל על העושה, יבחן את מלוא ההסדר הקבוע בתיקון לעומת "ההסדר שהיה קבוע בחוק העיקרי לעניין גרימת מוות **ערב יום התחילה (להלן - הדין הישן)**". נוסח זה מלמד כי ההוראה חלה רק מיום התחילה ואילך ולא קודם ליום התחילה.

התוצאה

נוכח כל האמור, אני מרשיע את הנאשם בעבירה של הריגה (בקלות דעת), לפי סעיף 298 לחוק העונשין תשל"ז-1977.

ניתנה היום, כ"ב שבט תשע"ט, 28 ינואר 2019, בנוכחות הצדדים