

**בתי המשפט**

עפ 071933/06		<b>בית משפט מחוזי תל אביב-יפו</b>	
		<b>בשבתו כבית משפט לערעורים פליליים</b>	
08/02/2007	תאריך:	כב' השופט ז' המר סג"נ - אב"ד	<b>בפני:</b>
		כב' השופטת י' שיצר	
		כב' השופטת י' שבח	

**בעניין:**

אביגדור בן שמעון קלגסבלד

ע"י ב"כ עו"ד דן שינמן, שמעון מזרחי ואילן סופר **המערער**

נגד

מדינת ישראל - על-ידי פרקליטות מחוז ת"א (פלילי)

ע"י ב"כ עו"ד אלי שורץ **המשיבה****פסק דין****השופט ז' המר, סג"נ – אב"ד:**

1. לפנינו ערעור על גזר דינו של בית המשפט לתעבורה בתל-אביב – יפו (כב' השופט י' גרטי), בת"ד 11312/06, בו גזר על המערער מאסר לתקופה של 30 חודשים, מתוכם 15 חודשים לריצוי בפועל, פסילה בפועל מלקבל ומלהחזיק רשיון נהיגה למשך 10 שנים, פסילה על תנאי וקנס בסך - 10,000 ₪. נגד המערער הוגש כתב אישום בשל גרימת מוות ברשלנות, עבירה על סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977, ונהיגה בקלות ראש ובפזיזות שגרמה לחבלה של ממש, עבירה על סעיף 2)62 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), התשכ"א-1961.
2. הצדדים הגיעו להסכמה דיונית לפיה יודה המערער בעובדות כתב האישום, למעט עובדות ספורות אחדות. התביעה תסתפק בכך והמערער יורשע על-פי הודאתו. כן הסכימו הצדדים על הגשת חומר ראיות במסגרת הטיעונים לעונש, כשכל צד "יטען לענין מידת רשלנותו של הנאשם, לאור עובדות כתב האישום בהן הודה הנאשם ולאור נסיבות התאונה". לענין העונש לא היתה כל הסכמה והצדדים טענו באופן חופשי.
3. מן הראוי להביא בשלב זה, בתמצית, את עובדות כתב האישום. התאונה נושא הדיון התרחשה בתאריך 11.04.06 בשעה 15:20 לערך, בדרך נמיר בתל-אביב סמוך לצומת עם רחוב איינשטיין (להלן: **הצומת**). הראות היתה טובה, שדה ראיה לפחות 300 מטר לפניו, הכביש ישר, אספלט יבש ומוג האוויר נאה. המערער נסע בדרך נמיר מצפון לכיוון דרום והתקרב לצומת, בנתיב השני מימין. הכביש כלל שלושה נתיבים, הראשון מימין נתיב לתחבורה ציבורית. בהמשך הדרך, כ-160 מטר לפני הצומת נפתח נתיב רביעי (ראשון משמאל) לפניו שמאלה לרחוב איינשטיין. לפני הצומת עמדו טורי מכוניות בשל האור האדום ברמזור. כאשר התחלף האור ברמזור לירוק, החלו המכוניות

שבראש הטורים בנסיעה, אך כלי הרכב הנוספים עדיין עמדו במקומם. מיד לאחר חילוף האור ברמזור, כאמור לעיל, סטה לפתע המערער בפתאומיות לנתיב שמשמאלו, וגרם לרכב אשר היה בנסיעה איטית באותו נתיב לסטות שמאלה על מנת להימנע מפגיעה. המערער המשיך בנסיעה ישרה במהירות של כ-80 קמ"ש, לתוך טור המכוניות, בלי שעצר או האט.

רכבו של המערער פגע בעוצמה רבה במכונית פיאט שעמדה בסוף הטור, חדר לתוכה והטיחה קדימה לתוך רכב מזדה, אשר אף הוא הוטח קדימה, ופגע ברכב סיטרואן שהיה לפניו וברכב רנו שעמד לצד הסיטרואן. כתוצאה מהפגיעה התהפכה מכונית הפיאט על גגה ורכב המזדה התהפך על צדו. רכבו של המערער המשיך בתנועה, פגע ברכב נוסף, התרומם באוויר ונחת על גגו, תוך פגיעה חוזרת בסיטרואן. כתוצאה מהתאונה נהרגו נהגת הפיאט, בת 23, ובנה, בן ה-6. בנוסף נחבלו שלושה מנוסעי כלי הרכב האחרים וכן המערער עצמו. לכלי הרכב המעורבים נגרמו נזקים כבדים.

4. בכתב האישום נטען כי המערער נסע עובר לתאונה במהירות של כ-80 קמ"ש "או אף מעבר לכך". המערער לא הודה במילים שבציטוט והמדינה, כאמור, לא הביאה ראיות לענין זה. המערער גם הודה שהתאונה נגרמה כתוצאה מרשלנותו, אך כפר בנטען כי הרשלנות היתה "פושעת".

5. בגזר דין ארוך ומפורט אמר בית משפט קמא, כי נסיעתו של המערער בהתקרבו אל הצומת במהירות של 80 קמ"ש, שהיא המהירות המירבית המותרת, "אינה מהירות סבירה. כאשר נהג קרב לצומת המרומזר... ולפניו טורי מכוניות במצב עצירה... המהירות חייבת להיות מהירות שתאפשר עצירה ברווח בטוח מאחורי הרכב האחרון...".

6. עוד אמר בית המשפט, כי "בשום שלב משלבי התקרבות רכבו לעבר צומת איינשטיין, לא הפחית [המערער] ממהירותו ולא ניסה לבלום רכבו". בית משפט קמא דחה את הטענה כי "אבדן אוריינטציה רגעית" גרם לסטייתו הפתאומית של המערער אל הנתיב השמאלי ולהמשך נסיעתו בלי להאט ובלי לבלום, אל תוך טור המכוניות שעמד לפני הרמזור. בית המשפט קבע כי "רמת הרשלנות שהפגין המערער במקרה הנוכחי הינה רמת רשלנות גבוהה". "נהג מן היישוב שהיה נקלע לנסיבות המקום והזמן, כפי הנאשם לפני, היה חייב להאט מהירותו לפחות בטווח 100 מ' לפני הגיעו לרכב האחרון בטור הרכבים העומדים בנתיב נסיעתו".

7. אשר למגמת הענישה סבר בית המשפט, כי "ריבוי תאונות הדרכים הקטלניות ועצם קיומה של תופעה זו, מחייבת את בתי המשפט לתרום חלקם למלחמה בתופעה, עד למיגורה המקסימלי, תוך שהם מחמירים בעונש המוטל על הנהגים, אשר עקב נהיגתם הרשלנית גורמים לאובדן חיי אדם ובכך להרתיע, לא רק את הנהג הרשלן והקטלן, אלא את כלל הנהגים ברכב מנועית".

בית המשפט הפנה לפסיקה של בית המשפט העליון המבטאת מגמה זו וקבע כי "בקביעת העונש הראוי, על פי חומרת הנסיבות בהן הנאשם גרם למותם של שני המנוחים הנזכרים בכתב האישום ולחבלות של ממש לאחרים, על בית המשפט למצוא את שביל הזהב, בין תרומתו למלחמה בתאונות הדרכים הקטלניות ואחרות, לבין מידת רשלנות הנאשם ונסיבותיו האישיות, כאשר העדיפות ומשקל היתר יהיו נתונים תמיד לצורך בשמירת שלומם, בטחונם וערך קדושת חיי יתר הציבור המשתמשים בדרכים".

8. בערעור תוקף המערער כמעט כל קביעה ואמירה של בית משפט. רוב הדיון הזה אינו רלוונטי. בתמצית טוען המערער, כי טעה בית משפט קמא באבחון רמת הרשלנות של המערער עובר לתאונה. לדעתו, המסקנה המתבקשת ממכלול הנתונים הידועים על התאונה היא שרשלנותו היתה ברף התחתון של הרשלנות, והיא נבעה מ"אבדן אוריינטציה רגעית" של "הרף עין" שלא עלה על 3 שניות גורליות.

9. עוד טוען המערער, כי בית המשפט סטה "באופן קיצוני ובלתי סביר מנורמת הענישה של בתי המשפט במקרים

**דומים ובנסיבות דומות**, ואף סטה מרמת הענישה המקובלת על בית משפט קמא עצמו (כב' השופט גרטי), בהיותו גזר הדין החמור ביותר של בית משפט קמא במותב זה. טענה זו מבסס המערער על בחינתם של 201 גזרי דין שפורסמו מאז שנת 2003 בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים. המערער מביע חשש שמא הוחמר עונשו דווקא בשל **"הלינץ' התקשורתי שבוצע במערער"**.

10. לבסוף, סבור המערער כי בית משפט קמא טעה, משהתעלם או **"לא ייחס משקל של ממש"**, לנסיבות המצדיקות הקלה בעונש:

- א. הודאתו של המערער, אף ללא הסדר טיעון;
- ב. **"שפיתותו"** בתקשורת, שהתבטאה ב**"מסע של שיסוי וביזוי... תוך פרסום הכפשות שקריות חסרות שחר"**;
- ג. נסיבותיו האישיות של המערער: אופיו, התנהגותו כאדם מוסרי וערכי, תרומתו לחברה. לענין זה הובאו עדי אופי בעל-פה והוגשו ראיות בכתב.

11. את הטענה ל**"אבדן אוריינטציה רגעי"** מבססת ההגנה דווקא על כך שאין כל הסבר להתנהגותו המוזרה של המערער, אשר סטה בפתאומיות לנתיב שמשמאלו תוך סיכון מכונית שנסעה בו לצדו, והמשיך בנסיעה במהירות של 80 קמ"ש בלי לבלום או להאט אל תוך טור המכוניות. כפי שכתב בית משפט קמא, ההגנה סבורה כי **"התזה ישימה לנוכח אבדן זיכרון הנאשם, העדר כל פגם מכני ברכבו והעובדה שבכל הבדיקות הרפואיות אותן עבר הנאשם לאחר התאונה, לא נמצאו ממצאים המעידים על גורמי הסטייה"**.

12. את ההסבר לנהיגתו של המערער צריך היה לספק המערער עצמו. הוא אמור היה לדעת מה קרה לו ואיתו באותן שניות גורליות. הסבר זה היה מצופה ומתבקש מאליו.

אלא שהמערער טען כי **"אינו זוכר את נסיבות התאונה, וזאת ככל הנראה עקב פגיעת ראש שספג בעת התאונה"** (הודעת הערער).

בענין זה אמר ב"כ המשיבה בבית משפט קמא, בהסבירו מדוע, למרות הרשלנות החמורה, **"הפושעת"** שהמשיבה מייחסת למערער, הסתפקה בסעיף החיקוק של גרימת מוות ברשלנות:

**"הפרקליטות סברה שקיים קושי לסתור את גירסתו של הנאשם כי נסיבות התאונה אינן זכורות לו. הנאשם מסר את גירסתו זו הן בחקירותיו במשטרה, הן מייד לאחר התאונה לאנשים שטיפלו בו במקום. אין מחלוקת שכתוצאה מהתאונה, הנאשם נחבל בראשו וטופל בבית החולים. בעניין זה של גירסתו של הנאשם יש הסכמה ביני לבין חברי, הנאשם עומד על טענתו שהוא אינו זוכר את נסיבות התאונה, היות ולבית המשפט תוגש חוות דעת רפואית מטעם ההגנה של ד"ר קורצקי בנושא זה. ההסכמה הדיונית בנושא זה שבית המשפט לא יקבע ממצא בנוגע לטענת הנאשם לפיה נסיבות התאונה אינן זכורות לו ואנחנו מסכימים שהתופעה הרפואית כפי שמתוארת בחוות הדעת, היא תופעה ידועה ומוכרת ברפואה"**.

13. המערער לא העיד בבית משפט קמא – וממילא לא העמיד את הטענה כי אינו זוכר את נסיבות התאונה במבחן האזהרה, החקירה שכנגד והתרשמותו של בית המשפט. לא ברור מהו היקף אי זכרונו, אם בכלל. מאיזו נקודת זמן נמחק זכרונו? האם אינו זוכר את הסטייה הפתאומית לנתיב שמשמאלו שקדמה לתאונה עצמה ואינה חלק אינטגרלי הימנה? אם אינו זוכר את הסטייה, האם אינו זוכר בכלל את הנסיעה? מאיזה קטע גיאוגרפי או זמני? וכדומה שאלות שהיו נבחנות בחקירת המערער בבית המשפט (אפילו במסגרת הראיות לעונש), שהרי **"אין חקר לתבונת סניגור מוכשר, ואין לנחש כיצד היה יכול לנצל את החומר הנמצא לפניו"** (ע"פ 35/50 יעקב מלכה נ' היועץ המשפטי לממשלת ישראל, פ"ד ד 429, 433) (הוא הדין, כמובן, גם בפרקליט מוכשר).

בע"פ (מחוזי ת"א) 70630/04 מאירה לוי נ' מדינת ישראל, דינים-מח' לה(1) 123, אמר בית משפט זה: **"הטענה**

כי המערערת אינה זוכרת דבר היא טענת הגנה של המערערת שעליה הנטל להוכיחה. לשם כך עליה לעלות על דוכן העדים, להחקר באשר לזכרונה... ובאופן כללי לספק לבית המשפט את הכלים לבחינת הטענה". חוות הדעת של ד"ר א' קורצקי, מומחה לנוירולוגיה, שהוגשה לבית משפט קמא (לא סומנה) - אינה תחליף לעדות הזו, שכן הקביעה בדבר חוסר הזכרון באה מפיו של המערער.

14. בהעדר הסבר, המסקנה כי המערער סבל מ"אבדן אוריינטציה רגעית" אינה המסקנה היחידה המתבקשת. כאשר הנטל לספק הסבר מוטל על המערער – בהעדר קביעה משפטית כאמור, בדבר אבדן הזיכרון והיקפו, כטענתו, הוא לא הרים נטל זה. קיימים תרחישים אפשריים נוספים (שאינני מתיימר כמובן, לקבוע דבר לגביהם), כמו למשל: הסטת מבט ממושכת מן הכביש, או התעסקות כלשהיא בתוך הרכב במכשיר הטלפון, הרדיו, עלעול בניירות, או בכל דבר אחר, ועוד.

15. עוד טענו באי כוחו של המערער, כי מדובר למעשה ברשלנות "רגעית" של 3 שניות בלבד, שהחלה מנקודת הסטייה. לולא אותו "אובדן אוריינטציה רגעית" היה מספיק המערער לבלום לפני שפגע בפיאט, שכן מרחק הבלימה במהירות של 80 קמ"ש הוא 60 מטר (ת/3); ונקודת הסטייה היתה רחוקה מרכב הפיאט 70 מטר. אלא שבנושא זה דעתי כדעתו של בית משפט קמא. נהג המתקרב לרמזור אדום, בין אם ממתינים כלי רכב להתחלפות האור ברמזור ובין אם לאו – צריך להאט את מהירותו, באופן הדרגתי, שהרי חובה עליו להתאים את מהירות הנסיעה לתנאי הדרך. הנהג אינו יכול לדהור אל רמזור אדום, או אל המכוניות הממתינות לפניו, במהירות המירבית המותרת ולהתבסס על בלימת חירום. נהיגה כזו היא, כשלעצמה, רשלנית. לפיכך רשלנותו של המערער החלה עוד לפני נקודת הסטייה, לפני "אבדן האוריינטציה הרגעית" הנטען. על פניו מדובר ברשלנות ברמה גבוהה.

16. אשר ל"שפיטותו" של המערער בתקשורת: אכן ראוי שהתקשורת תפגין יותר אחריות, פחות התלהמות והתעסקות בלתי פוסקת בליבווי הסנסציה; ואני מתבטא בלשון המעטה. אך במסגרת הדיון הציבורי שהתעורר, בין היתר, במדיניות הענישה הראויה בעבירות התעבורה בכלל ובתאונות הקטלניות בפרט, נשמעו קולות שונים, גם של המצדדים בענישה מחמירה וגם המצדדים בענישה מתונה, בשל יסוד הרשלנות שבעבירה.

17. לעניין הטענה בדבר הסטייה מגזרי דין אחרים של אותו מותב: אני סבור שאין זה ראוי לדון בסטטיסטיקה "האישית" של בית משפט קמא. זהו דיון לגופו של השופט במקום לגופו של עניין. השאלה הניצבת לפני ערכאת הערעור בסופו של יום, היא, אם גזר הדין ראוי ותואם למדיניות ענישה ראויה, ולא אם הוא תואם גזרי דין קודמים של המותב קמא.

18. אשר לאישיותו הנורמטיבית של המערער, ערכיותו, מוסריותו ותרומתו לחברה, כפי שנאמר לא אחת "מרבית המורשעים בעבירות הללו הם אנשים מן היישוב, מה שקרוי נורמטיביים" (רע"פ 548/05 מאירה לוינ' נ' מדינת ישראל, תקי-על' 2005 (4) 3911 (להלן: פס"ד לוינ)). על כן, בעבירות הללו של רשלנות, הנעדרות מחשבה פלילית קלאסית, המשקל שיוענק לנורמטיביות של הנאשם בגדר מכלול שיקולי הענישה, לא יכריע את הכף.

**"מדובר בעבירה שאיננה כרוכה בפגמים מוסריים או בשחיתות, אלא ביטויה באופן התנהגותו של האדם הנוהג ברכב, ומבחינה זו לא יכולים עברו או תכונותיו האישיות של האדם הנוגע בדבר להיות בעלי משקל מכריע. כפי שכולם נוהגים בדרכים, צריכים גם האמצעים העונשיים, שנועדו להכתיב דרך התנהגות מסויימת, לחול על כולי עלמא".** (ר"ע 530/84 בלהה שפר' נ' מדינת ישראל, פ"ד לח(4) 161, 163).

זה הזמן להזכיר כי למערער הרשעות קודמות בעבירות תעבורה, 23 במספר, חלקן על-פי דוחות וחלקן על-פי הרשעה בבית משפט, אך גם בין אלו וגם בין אלו, עבירות הקשורות בבטיחות בנהיגה: נסיעה אחורנית תוך סיכון

עוברי דרך, מספר עבירות של מהירות מופרזת, נהיגה משמאל לקו הפרדה, אי ציות לתמרור האוסר פניית פרסה, אי מתן זכות קדימה לרכב אחר, אי ציות לתמרור עצור, נהיגה בניגוד לחץ המורה על כיוון התנועה, מספר עבירות של נהיגה ללא חגורת בטיחות, מספר עבירות של שימוש בטלפון נייד בזמן נהיגה.

19. אשר לשיקולי הענישה בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, מן הראוי לציין, למען ההגינות, כי בסוגיה של מידת הענישה בעבירות הרשלנות והתועלת שבהחמרה בענישה – יש דעות לכאן ולכאן.  
כך למשל, סבר כב' השופט ש' איזקסון, כי ראוי "לדון לעומק, בסוגיה זו של הטלת מאסר ממשי, בסוג זה של עבירות". ראוי להעניש נהג "על רמת מסוכנותו בעת נהיגה... ולא על תוצאתה שהיא לחלוטין מקרית". אין להחמיר בדינו של נהג שנהיגתו בדרך כלל נורמטיבית "אלא שטעה ובשבריר של שניה קיפד חיי אדם". לדעתו, "אין כל הוכחה מדעית או אחרת, המלמדת על קיומו של קשר ענייני, בין ריצוי מאסר בין כתלי הכלא, לבין שינוי הרגלי נהיגה והפנמת נורמות זהירות גבוהות יותר" (גזה"ד בת"ד (תעבורה ת"א) 12620/99 מדינת ישראל נ' סאוסן מוגרבי (לא פורסם)).

20. אלא שבית המשפט העליון, שפסיקותיו מחייבות, סבור אחרת. כב' השופט רובינשטיין, דן בכך וציין כי התשובה לשאלה אם יש "תועלת של ממש" בגזרי דין מחמירים, "אינה ברורה". אולם, "כל עוד בעינה המדיניות הקיימת באשר לעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים... דינם של המורשעים בהן לתקופת מאסר מאחורי סורג ובריח, והחריגים לכך נדירים. אכן, מרבית המורשעים בעבירות אלה – מן הסתם – הם אנשים מן הישוב, מה שקרוי נורמטיביים, אלא שנמצא לבתי המשפט לנסות להרתיע את הנוהגים בכביש מעבירות על ידי המודעות כי אם יתשללו ויפגעו בזולת דינם מאסר. נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפודם של חיי אדם, השבר, השבר הנורא שאין לו מרפא ואיחוי הפוקד את משפחות הקורבנות, ותחושת אין האונים החברתית אל מול המס שגובות תאונות הדרכים מחברה שאינה חסרה קרבנות טרור ובקרב, מבקשים גם בתי המשפט לתרום תרומה צנועה בדמות גזרי דין מחמירים" (פס"ד לוי, שם).  
כב' השופט רובינשטיין, שהיה אחד משופטי הרוב, היה "מוטרד" מהעדר הגירסה מצד המערערת דשם, אשר טענה כי נסיבות התאונה אינן זכורות לה. לדעתו, "אין להתעלם מהעדר הגירסה גם לענין העונש".

21. על תכליתה של מדיניות ענישה מחמירה כבעלת השפעה על שינוי הרגלי הנהיגה וצמצום עבריינות התנועה, עמד כב' הנשיא שמגר ברע"פ 4484/92 סיריה רפאל נ' מדינת ישראל, פ"ד מו(5) 176:  
"הענישה של מעשי עבריינות מהותיים הקשורים לנהיגה בדרכים, היא חלק מרכזי ואף דומיננטי בכל מאמץ לצמצום עבריינות התנועה. אין בכך כדי להצביע על היעדר החשיבות בפיקוח על תקינות הרכב, בהתוויית כבישים בטוחים, בבניית גדרות בטחון, בחינוך ובהסברה ועוד. אולם, לכל אלה יהיה משקל אך ורק אם הנהגים ידעו אל נכון כי מי שחוטא ברשלנות ובאי אכפתיות, נענש כדבעי כדי להגן על חייהם ובריאותם של אלה אשר בהם הוא עלול לפגוע. אך מובן, שאיש אינו מוכן לקבל על עצמו סיכון של גרימת מותו הוא, ואינו נוהג בדרך על מנת להתאבד. איש גם אינו רוצה לפגוע באחרים. דא עקא, חוסר הרצון של המשתמש בדרך לפגוע במודע, בעצמו או באחרים, אינו מספיק כדי למנוע תאונות. את אלה יש למנוע מראש על ידי כפיית התנהגות יציבה, מרוסנת ומנומסת בעת כל שימוש בכביש, שיש בה כשלעצמה כדי להפחית סיכונים חמורים, שהנהג אינו ער להם ברגע הקריטי, אינו מורגל בהם או מאמין בטעות שאם יעלו מולו, ידע להתגבר עליהם".

22. אשר להשוואת העונש לעונשים אחרים, קלים יותר, אמר בית המשפט ברע"פ 2842/96 כחלון ויקטור נ' מדינת ישראל, תק-על(2) 481, 482:

"הקלה בעונש, על ידי השוואתו לעונשים קלים יותר שהוטלו במקרים אחרים, ואפילו דומים, עלולה לפגוע בתפקיד החשוב שממלאת הענישה במאמץ לצמצם את עבריינות התאונה ואת תאונות הדרכים. הקטל הנורא בכבישי הארץ מחייב אותנו להקשות את לבנו ולנהוג עם עבריינים כאלה במידת הדין ולא במידת הרחמים. משמעות הדברים היא שיש להעלות את רמת הענישה

בכיוון העונשים המירביים הקבועים בחוק, תוך הפחתת המשקל היחסי של הנסיבות האישיות. צר לי על כך, אולם דומני שאיש לא יחלוק שהשעה צריכה לכך".

23. הלכה היא "כי בית המשפט המחוזי אינו חליפו של בית המשפט השלום והוא אינו דן בענין תוך הפעלת שיקולים אותם היה מפעיל לו ישב כערכאה ראשונה" (ר"ע 152/84 מדינת ישראל נ' אורי קריף, פ"ד לח(1) 839, 840). וכן, "כלל מקובל הוא, שערכאת ערעור, בדונה במידת העונש, בכל סוגי העבירות, איננה דנה בענין כאילו היא באה להטיל את העונש מעיקרו ואינה מטילה את העונש שהיא היתה גוזרת לנאשם לו ישבה כערכאה ראשונה" (פס"ד סיריה רפאל הנ"ל, עמ' 182).

24. על בתי המשפט המחוזיים לנהוג ריסון ואיפוק במידת ההתערבות בענישה שהוטלה בבית משפט השלום, וכך מצאו הדברים ביטוי בפסיקת בית המשפט העליון:

"במציאות המצערת שלנו, יש להטיל עונשים חמורים ומרתיעים על אלה הפוגעים בבטיחות התנועה בדרכים. מידת הרחמים בה נוהג בית המשפט המחוזי, בהתערבו במידת העונש, כל אימת שבית המשפט לתעבורה מנסה לשנות את רמת הענישה המקובלת כדי לנקוט בצעדים עונשיים מחמירים יותר, עלולה, חס וחלילה, להוות פגיעה במשתמשים אחרים בדרך" (רע"פ 262/91 ארביב נ' מדינת ישראל, פ"ד מה(2) 580).

וכן:

"ללא קשר לעבירות תנועה, מקובל מאז ומתמיד שבית-משפט שלערעור מתערב במידת העונש רק אם יש סטייה מהותית ובלתי מוצדקת מהמידה הסבירה. מבחינה זו יש הבדל בין הערכאה הראשונה לבין ערכאת הערעור, והדברים ידועים ואינם חדשים" (פס"ד סיריה רפאל, עמ' 182).

עוד נאמר לענין זה:

"יש להצטער על ההתערבות של בית המשפט המחוזי כעונש שנגזר במקרה דנן... ערכאת ערעור נקראת לבחון אם נפלה טעות משפטית בהחלטתה של הערכאה הראשונה, אם עמדו לנגד עיניה של הערכאה הקודמת שיקולים פסולים או מוטעים, אם הערכאה האמורה התעלמה מנתון בעל חשיבות אותו היתה צריכה לכלול בין שיקוליה או אם העונש סוטה באופן קיצוני ומהותי לקולא או לחומרה. לענין זה שוקלת רק הפרזה ניכרת לכאן או לכאן (י' קדמי, על סדר הדין בפלילים, חלק ב' 374). אם ערכאת הערעור תמדוד כל מקרה על-פי אמת מידה בלתי-מסוייגת ותבחון כאילו מחדש מהו העונש ההולם, הרי ייפגע ללא הצדקה מעמדו של בית המשפט ששמע את הענין והתרשם במישרין מן העדויות (ובין היתר גם מגישתו של הנאשם), יתרבו ערעורים שיוגשו רק מתוך תקווה שערכאת הערעור תנהג בחמלה רבה יותר ותפגע ערכה של הענישה כאמצעי להגנתו של הציבור הרחב ...

הנני יוצא מתוך ההנחה שיהיה בדברים אלה כדי למנוע במקרים דומים התערבות במידת העונש הנובעת אך ורק ממסקנתו של בית המשפט שלערעור, שלו היה דן בענין מעיקרו גם היה פוסק עונש אחר" (פס"ד אורי קריף הנ"ל, עמ' 840. הציטוט דלעיל לקוח מתוך הנוסח המקורי של פסק הדין. הפרסום בפ"ד משובש) (ההדגשות במקור – ז' ה').

25. התוצאה של התאונה היתה קשה ומחרידה. שני הרוגים, אישה ואם צעירה בדמי ימיה וילדה הקט בן ה-6 שחיו נגזלו ממנו. גם נחבלו אנשים נוספים ונגרם נזק רב למספר מכוניות.

התוצאה הקשה, אף שהיא יכולה להיות מקרית, הוכרה בפסיקה כנסיבה מחמירה. בע"פ 8382/03 איאד חילף נ' מדינת ישראל, פ"ד נח(2) 139, אמר בית המשפט: "אין צורך לומר כי התוצאה המחרידה של מותם של שלושה בני אדם הינה נסיבה מיוחדת לחומרה". בית המשפט הפחית את העונש מ-36 חודשי מאסר בפועל והעמידו על 24 חודשים בהתחשב ב"עובדת המרת עבירת ההריגה בעבירת גרימת מוות ברשלנות".

26. לא מצאתי עילה להתערב בתקופת הפסילה שאיננה חורגת ממדיניות הענישה המקובלת, ואף לא לסייג אותה לסוג כזה או אחר של כלי רכב. אשר לרכיב המאסר, למרות האמור לעיל, מצאתי להקל במידת מה עם המערער ולהעמיד את תקופת המאסר בפועל על 13 חודשים. הדבר נובע ממשקל נוסף שיש לייחס להודייתו של המערער (אף שבמקרים מסויימים הודיה מתבקשת מאליה וקשה לראות הטעם בכפירה ובניהול הוכחות). מכל מקום, הודיה היא הצעד הראשון המתבקש כאשר אדם טוען לקבלת אחריות. לא הרי מי שמודה בתחילת ההליך, כהרי זה המנסה להרחיק מעצמו אחריות, מנהל הוכחות ומעלה כל טיעון אפשרי כדי לא לשאת באחריות, ומורשע בסופו של הליך מייגע ולעתים ממושך. המערער לא ניסה לדחות את הקץ, ואף התייצב למאסר וויתר על האפשרות לבקש עיכוב ביצוע. הוא הודה ותרם לניהול מהיר ויעיל של משפטו. על בתי המשפט לעודד התנהלות כזאת של נאשמים, ובסופו של יום, עליה לקבל ביטוי גם בתוצאה העונשית.

ז' המר, שופט – סג"נ  
אב"ד

### השופט י' שבח:

אף אני סבורה כי דין הערעור להתקבל בחלקו, אלא שלטעמי על ההתערבות לשקף הקלה משמעותית יותר.

1. אין חולק על הצורך לפעול למען מיגורה של תופעת הקטל בכבישים, ומגמת בית המשפט בנקיטת ענישה מחמירה כגורם מרתיע – הינה צו השעה, ומשכך, אינני רואה מקום להכביר מילים בנושא זה, מה גם ששאלה זו אינה כלל הסוגיה הצריכה להכרעה בערעור זה. המערער הודה כי גרם לתאונה ברשלנותו וכי קיפח את חייהם של שני נוסעי הפיאט, אף גרם לפציעתם של אחרים. המערער מכה על חטא ומודה כי יש להענישו בגין רשלנותו ותוצאותיה המרות, אלא שלטענתו, החמיר עמו בית המשפט קמא בצורה החורגת מרף הענישה המקובל במקרים דומים - בכלל, ובחריגה קיצונית מרמת הענישה הנקוטה אצל המותב שחרץ את דינו – בפרט.
2. גזירת דינו של נהג שהורשע בגרימת מוות ברשלנות נעשית על דרך העברתם של שלושה פרמטרים בכור ההיתוך של מלאכת האיזון, ואלו הם: מידת הרשלנות, היקפה של התוצאה הקטלנית והנסיבות האישיות. אתיחס תחילה לרכיב הרשלנות. כעולה מתיק בית משפט קמא, הודה המערער בעבירה שיוחסה לו, קרי: גרימת מוות ברשלנות, אולם הצדדים נותרו חלוקים בשאלת רמתה של הרשלנות, שהועמדה להכרעת בית המשפט. משלא נשמעו עדויות, אמור היה בית המשפט קמא לקבוע את מידתה של הרשלנות בהסתמך על המפורט בכתב האישום ובהסתמך על אותם מסמכים שהוגשו לו בהסכמה בשלב הטיעונים לעונש – אלו בלבד ואין בלתם. אציין כי כבר בניסוח כתב האישום נפלה תקלה משנסחו בחר לתאר את מידת הרשלנות במילים: "נהג ברשלנות פושעת" – מינוח שאין לו עוד מקום נוכח תיקון מספר 43 לחוק העונשין (התאמת דיני העונשין לחלק המקדמי ולחלק הכללי), התשנ"ה-1995, אשר ביטל את סעיף 299 לחוק, והחליף את נוסחו הישן של סעיף 304 בנוסח הנוכחי. מכל מקום, מסקנת בית משפט קמא בדבר רשלנות "ברמה גבוהה", מתבססת, בין היתר, על קביעות שאינן מעוגנות בכתב האישום, אף לא בחומר הנוסף שהוגש בהסכמה.

כך, למשל, קבע בית משפט קמא כי סטיית המערער מן הנתיב השני מימין אל עבר הנתיב השלישי מימין היתה יזומה ומכוונת ונבעה מרצונו לקדם את עצמו בצומת לאור היותו של טור המכוניות בנתיב השלישי קצר יותר, באומרו: **"... הנהגת, כאמור, יצרה מרווח בינה לבין הפיאט והנאשם יזם סטייה לתוך מרחב זה, אולי במטרה לקדם את רכבו לעבר הצומת. מהירותו הגבוהה במימוש יוזמת הסטייה לא מנעה ממנו... הסטייה כאמור נערכה תוך חוסר התחשבות במצוי בדרך לפניו ולצידי... וכאשר הרגיש קרבתו המסוכנת לרכבים, סטה שמאלה אל הנתיב השלישי... התעשת לפתע, ביצע הסטייה שמאלה לנתיב זה..."**

אין בכתב האישום, אף לא בחומר הראיות שהוגש בהסכמה, כל תימוכין לסטייה רצונית או יזומה, סטייה אשר היוותה את אחד הנדבכים שביססו לדעת בית משפט קמא את רמתה החמורה של הרשלנות. מה גם, שהמאשימה עצמה לא העלתה טענה שכזו.

3. אף אין תימוכין להשערת בית משפט קמא בדבר **"חוסר ריכוז"** אשר לדבריו: **"נגרם אולי מעצם התופעה של ריכוז הדם בקיבה עקב הארוחה ושתית היין..."**.

מחוות הדעת הטוקסולוגית עולה כי לא נמצא אצל המערער כל ריכוז העולה על המותר ומכל מקום, היא נעדרת קביעה בדבר ריכוז הדם בקיבה, ולמעשה אף התביעה לא טענה לריכוז אלכוהול גבוה או אסור. טענת המערער כי מהערתו זו של בית המשפט קמא עולה החשש כי בית המשפט לא שלל את האפשרות לפיה היה המערער מושפע במידה זו או אחרת משתיית היין, תיזה שנסתרה לחלוטין ע"י החוקרים – אינה קלוטה, איפוא, מן האוויר.

יצוין, כי נציג התביעה בהגינתו, הסכים בעת הדיון בערעור כי יש להתעלם מהשערות שאינן מוצאות את ביטויין בכתב האישום בהצהירו: **"... אני אומר זאת עכשיו בצורה ברורה שהשערות, הן של התביעה הן של חברי והן של השופט גרטי, שאינן בכתב האישום – בית המשפט יכול להתעלם מהן(ם)"**.

אף אין מקום להטיל ספק בגרסת המערער לפיה איבד את זכרונו בכל הנוגע לאירועים שלפני התרחשות התאונה, גם לא לזקוף לחובתו אי מתן עדות בנקודה זו, שהרי המאשימה עצמה לא חלקה על כך ואף הציגה בפני בית המשפט קמא הסכמה דיונית לפיה: **"בית המשפט לא יקבע ממצא בנוגע לטענת הנאשם לפיה נסיבות התאונה אינן זכורות לו. ואנו מסכימים שהתופעה הרפואית כפי שמתוארת בחוות הדעת היא תופעה ידועה ומוכרת ברפואה"** (פרטיכל מיום 28.9.2006, עמ' 18).

4. הגם שאין לקבל את טענת המערער לפיה עסקין ברשלנות מזערית המצומצמת למתחם 70 המטרים ממקום התאונה ול-3 שניות, שהרי נהג אינו אמור להתפרץ לתוך צומת במהירות המירבית המותרת ולשעוט לעבר המכוניות הממתונות באור אדם, תוך הסתמכות על מרחק העצירה אשר נועד לבלימת חירום בלבד, עדיין אין מקום למסקנה בדבר **"רשלנות חמורה"** בהינתן מכלול הנסיבות הבאות:

המערער לא ביצע עבירת תנועה מיוחדת, כגון: עקיפה אסורה, חציית פס לבן וכו'; המערער נהג במהירות המותרת; המערער לא נהג בהשפעת אלכוהול; המערער אף לא דיבר בטלפון בזמן האירוע. המדובר באובדן שליטה מסיבה בלתי ידועה למשך פרק זמן קצר ביותר המתבטא בשניות.

יש לזכור כי עוצמת התוצאה הקטלנית והיקפה אינה מעידה בהכרח על מידת הרשלנות, שכן אלו הם שני גורמים נפרדים אשר אינם יוצרים בהכרח משוואה. לעיתים תסתיים נהיגה פראית בלא כלום, ובה בשעה יקופחו חיי אדם מחמת רשלנות מזערית המתבטאת, למשל, באי-הבחנה מבעוד מועד בהולך רגל המתפרץ לכביש.

מכל מקום, לטעמי יש לסווג את הרשלנות בה כשל המערער ככזו הניצבת בין הרשלנות המופחתת לבין הרשלנות החמורה, דהיינו: רשלנות בדרגת ביניים.

5. ובאשר לאחידות הענישה:

הכל שווים בפני החוק. זוהי תמצית משפט הצדק על רגל אחת. דין אחד לגדול ולקטן, לעשיר ולעני, למורם מעם ולשפל. **"לא תעשו עוול במשפט, לא תישא פני דל ולא תהדר פני גדול. בצדק תשפוט עמיתך"** (ויקרא, י"ט, ט"ו).

וכפי שנקבע ע"י בית המשפט העליון בשעתו (כב' השי' י. שילה):

**"כל בית משפט מצווה לשמור על עקרון אחידות הענישה, כלומר, לדאוג לכך שבגין עבירה פלונית לא יקבל**



עבריינין אחד עונש שונה במידה משמעותית מהעונש המוטל על עבריינין אחר בגין עבירה דומה, כשיתר הנסיבות, המשפיעות על שיקול בית המשפט בבואו לגזור עונש, דומות הן...  
... מרגלא בפנינו: צדק צריך לא רק להיעשות, אלא צריך שייראה לעין כל, כי אמנם נעשה. עקרון זה יש בכוחו להשפיע על מדיניות הענישה בדרך כדלקמן: שני אנשים שנענשו בשל אותה עבירה, והפער בין עונשיהם הוא גדול עד כדי כך שמעורר הוא תמיהה ... הרי יתכנו שתי אפשרויות: א. אמנם בנסיבות דומות מצפה היית לעונש דומה, ניתנו שני עונשים שונים משמעותית זה מזה, ואז יש לתקן את המצב על ידי המתקת העונש החמור. זהו מקרה אמיתי של יישום עקרון אחידות הענישה" (ע"פ 419/81 קליין פייביש נ' מ"י, פ"ד לה(4) 701).

6. כלל אחידות הענישה באשר לאישי ציבור בהשוואה לפשוטי העם, נתגבש בשעתו ע"י כבוד הנשיא פרופ. ברק ב"מבחן בוזגלו" המפורסם, אשר בא לעולם לפני עשרות בשנים בהקשר לפרשת ידלון, ואשר תימצת בשתי מילים נוקבות את תורת השוויון בפני החוק, לפיה לא יזכו רוזני הארץ לייחס טוב יותר מזה שיזכה לו מר בוזגלו, האזרח הפשוט, בבואם ליתן את הדין על מעשיהם.  
והנה, נקפו להן השנים ומבחן בוזגלו לא זו בלבד שלא נס ליחו, אף לא נתפוגגה עוצמתו, אלא שההיפך הוא הנכון – עומד הוא על תילו גם כשהוא ניצב בהיפוך, כפלינדרום אותו ניתן לקרוא משני הכיוונים: ישר והפוך, מימין לשמאל ומשמאל לימין, ולקבל את אותה התוצאה ואת אותה המשמעות.  
רוצה לומר, גם היפוכו של המבחן לפיו לא יופלה איש הציבור לרעה ועונשו לא יוחמר מעונשו של האדם מן הישוב, מבטא את כלל אחידות הענישה.  
אין חולק על הצורך בהחמרת הענישה כמסר הרתעתי ברור לאותו ציבור הנהגים אשר נהיגתם הרשלנית מסכנת חיי אדם וגובה מחיר דמים יקר. יחד עם זאת, העברת מסר בדבר אחידות הענישה וצדק לכל – לא נופלת בחשיבותה. וכפי שנאמר בפס"ד פייביש שצוטט לעיל:

"... במקרה כזה יש לברר את פרטי הטענה ולבדוק אם הפער בענישה עלול לגרום לתחושה כזו. מוצא אתה שאמנם כן הדבר, יש להפחית את העונש של המערער והאת מתוך ידיעה ברורה שהוא יוצא נשכר ומקבל עונש פחות מזה שהוא ראוי לו, ואילו הציבור יוצא מפסיד מכך שלא מוצה הדין עם עברייני פלוני אך הפסדו של הציבור יוצא בשכרו, שנמנעת ממנו הרגשת אי הצדק היכולה לנקר במוחו כיתוש, ועלולה אף, ברבות הימים, להביא לערעור אמונו במערכת המשפט והצדק".

7. סקירת הפסיקה המתמייחסת לתאונת דרכים קטלנית שנגרמה כתוצאה מרשלנות, מצביעה על קשת ענישה שבצידה האחד רשלנות ברף התחתון במדרג החומרה ואשר העונש הממוצע בגינה מתבטא ב-6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות השירות, כמו למשל: ע"פ 4732/02 ענת סורפין לביא נ' מ"י, בו קבע בית המשפט כי מדובר ב"רשלנות רגעית של אי תשומת לב", והשית על המערער עונש של 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות.  
בצידה האחר של הקשת מצויים המקרים בהם נבעה התאונה מרשלנות חמורה ביותר אשר התאפיינה בנהיגה במהירות מופרזת, בחציית אור אדום, בעקיפה אסורה, בנהיגה מופקרת וכו', אשר בהם נגזר עונש של שנה וחצי עד שנתיים מאסר בפועל.

כך, למשל, בע"פ 10377/02 סבח אלעוינין נ' מ"י, קבע בית המשפט העליון את עונשו של נהג שנרדם תוך כדי נהיגה ואף נהג ללא רישיון וללא ביטוח – בשנתיים מאסר לריצוי בפועל.  
בע"פ (ת"א) 70632/06 שלמה זקרי נ' מ"י, קבע בית המשפט כי התוצאה הקטלנית נובעת מ"רשלנות רבתי ברורה, בוטה, שכל כלה נעוצה במערער ובדרך נהיגתו", וגזר את עונשו של הנאשם לשנתיים מאסר בפועל.  
גם בת"פ 114/01 (מחוזי חיפה) מ"י נ' טל בן סבח יצחק, בו קיפחו את חייהם 4 בני אדם ובית המשפט קבע כי התנהגות הנהג התאפיינה ב"נהיגה בלתי סבירה הגובלת בפראות שגרמה לתאונה", נפסק עונש של שנתיים מאסר לריצוי בפועל.

בין שני קצוות הקשת מצויים המקרים האחרים בהם נגרמה התאונה עקב רשלנות "רגילה", לא מיוחדת בקולתה ולא מיוחדת בחומרתה, ובהם נפסק עונש מאסר בפועל של 7 עד 10 חודשים.  
יודגש, כי הגם שברגיל, מתרכזים מרבית המקרים בקבוצת הביניים ואלו המצויים בקצוות הקשת הינם המקרים החריגים במספר, הרי שסקירת הפסיקה הרלבנטית לתאונות דרכים מעלה כי הרוב המספרי של המקרים מצוי דווקא

בקבוצת הקצה בה נפסק העונש הקל של 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות. תמונה זו לא משתנה באופן ממשי גם אם מספר קורבנות התאונה עולה על אחד, כפי שניתן להסיק מהטבלה שהוגשה ע"י נציג המדינה ולפיה במחצית המקרים המצויינים בטבלה בהם היו בתאונה שני הרוגים – נפסק עונש של 6 חודשי עבודות שירות.

8. טוען המערער כי חריגת בית משפט קמא מרף הענישה הכללי, ובמיוחד מרף הענישה הנקוט על ידו בשבתו בדין, נובעת מהשפעת התקשורת אשר פתחה כנגדו במסע שיסוי ודרשה את עריפת ראשו. מקובץ העיתונות שהוגש ע"י המערער אכן עולה תמונה עגומה של מתקפה תקשורתית המתבטאת בידיעות, כתבות "וטוקבקים" בהמוניהם, אשר הציגו את המערער כפרסונה אליטיסטית, עשירה ומושחתת, המקורבת להון ולשלטון ואשר העלו את החשש לפיו ינצל המערער קירבה זו ויזכה בהקלות להן לא זוכה אזרח רגיל. בין היתר, נאמר על המערער כי הוא **"מקורב אל מסדרונות האליטה המחברת בין הון לשלטון"**, כי פשע בביצוע **"רצח זוחח"**, וכי **"הילתו תחסוך ממנו את תשלום המחיר על הפשע ..."** ועוד כהנה וכהנה אמירות קשות ללא רחם המדברות בגנותו של המערער ובחשש פן ינצל את קשריו לצורך הימלטות מאימת הדין. אין כל פסול בהעמדת נושא מסויים לדיון ציבורי, אלא שיש הבדל בין שיח ציבורי והבעת דעה לבין ניסיון להשפיע על מהלך המשפט ותוצאותיו. משכך, יש להקפיד כי הדיון הציבורי לא יחרוג מהאיסור נשוא סעיף 71 לחוק בתי המשפט [נוסח משולב], התשמ"ד-1984, שדומה כי נשתכח מלב כל, הקובע: **"(א) לא יפרסם אדם דבר על עניין פלילי התלוי ועומד בבית משפט במטרה להשפיע על מהלך המשפט או על תוצאותיו ..."**.

לתקשורת מקום של כבוד בשמירת הדמוקרטיה ושלטון החוק, ולזכותה תרומה נכבדה בפתיחת חקירות ובהעלאת נושאים לסדר היום הציבורי.

התקשורת היא כלב השמירה של הדמוקרטיה, ומשכך לשמור צריכה היא, ולא לנשוך. התקשורת היא החמצן של הדמוקרטיה, ומשכך צריכה היא להקל על הנשימה ולא לחנוק. עליה לאפשר לבית המשפט לעשות את מלאכתו בחופשיות וללא כל לחץ או דחק.

אינני מתיימרת לקבוע באם במקרה דנן אמנם נתכוונו הפרסומים השונים להשפיע על בית המשפט בבואו לגזור את דינו של המערער.

אף אין לדעת אם בית המשפט קמא אכן הושפע בתת-מודע ממתקפת הפרסומים שקראו להחמרה בענישה. די בחשש לקיומה של השפעה שכזו, על מנת להביא להתערבותה של ערכאת הערעור.

9. הגם שרמת הענישה הראויה נקבעת ע"י כלל השופטים, במיוחד ע"י ערכאת הערעור, אציין כי עיון בפסיקה הנקוטה על ידי המותב שישב בדין, אם גזרי דין שניתנו בטרם ניתן גזר הדין נשוא הערעור ואם לאחריו, מעלה שורה של גזרי דין לא מעטים בהם נגזר עונש של 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות, או מאסר בפועל של 8 עד 10 חודשים במקרים של רשלנות חמורה יותר.

בתיק ת"ד (ת"א) 12172/05 מ"י נ' **שלוש רפאל**, קבע המותב קמא כי הנאשם נהג **"במהירות בלתי סבירה העולה על המהירות של 70 קמ"ש המותרת במקום"**, וכי מדובר **"ברשלנותו הגבוהה של הנאשם"** אשר התבטאה בחוסר מיומנות, במהירות גבוהה מעל המותר ובלתי סבירה ובאי-שמירת מרחק, אך בסופו של יום גזר עליו עונש של 10 חודשי מאסר לריצוי בפועל, תוך שבית המשפט מדגיש את הצורך להחמיר עם נהגים קטלניים ע"י גזירת עונשי מאסר לריצוי בפועל מאחורי סורג וברית. יצוין כי הנאשם בתיק זה לא הודה אלא ניהל משפט הוכחות אשר בסופו הורשע (גזר דין מיום 15.1.2007).

בתיק ת"ד (ת"א) 11206/05 מ"י נ' **אדרי אביב**, בו נקבע כי הנאשם נהג ב"רמת רשלנות גבוהה ביותר", הסיע נוסעים מעבר למותר על פי חוק, נהג במהירות העולה על המהירות המותרת, ואף לא הודה וניהל משפט הוכחות ארוך - הסתפק המותב דלמטה ב-8 חודשי מאסר בפועל (גזר דין מיום 7.1.2007).

10. במקרה שלפנינו, יש להחשיב לחומרא את נסיבות התאונה ואת התוצאה המרה לפיה קיפדו את חייהם אם ונבה. לקולא, יש לקחת בחשבון את העובדה לפיה אין מדובר ברשלנות במדרג החמור ואת העובדה לפיה לא

עבר המערער כל עבירה נוספת, דהיינו: נסע במהירות המותרת, לא נהג בהשפעת משקה משכר, לא דיבר בטלפון וכו'.  
כן יש לקחת בחשבון את הנתון החשוב לפיו לא התכחש המערער לאחריותו לאירוע התאונה והודה בעובדות כתב  
האישום כבר בישיבה הראשונה, ללא הסדר טיעון, כמו גם את נסיבותיו האישיות החיוביות שהוצגו בפני בית  
משפט קמא במסגרת הטענות לעונש.

שקלול נכון של כל הגורמים לעיל, אמור היה להביא לתוצאה בדבר עונש המתבטא, בין היתר, במאסר בפועל  
לתקופה של 8-10 חודשים.

מאחר ולחובתו של המערער יש לזקוף גם את גליון הרשעותיו, הכולל מספר הרשעות לא מבוטל, אם כי לא במדרג  
חומרה יוצא דופן, הרי יהא זה נכון "למתוח" את רמת הענישה אל עבר גבולה הגבוה יותר, ולהעמיד את תקופת  
המאסר בפועל על 10 חודשים.

11. איני רואה מקום להתערבות ערכאת הערעור באשר לתקופת הפסילה, שכן פסילת רשיון הנהיגה של נהג שגרם  
לתאונת דרכים קטלנית לתקופה ארוכה וממושכת מהווה עונש הולם ואיזון ראוי לתקופת המאסר הקצרה  
הנגזרת עליו.

לדידי, ניתן אף לפסוק במקרים דומים, בנוסף לעונש המאסר ופסילת הרשיון, את הקנס המקסימלי הקבוע  
בחוק בשים לב לעובדה לפיה משולם הפיצוי לנפגעי תאונות הדרכים, עזבונם ותלוייהם ע"י קופת הציבור  
(תאגיד "אבנר" בשיתוף חברות הביטוח), בלא שהנהג הפוגע משלם ולו גם שקל אחד מכיסו מעבר לפרמיה  
השנתית הנדרשת על פי חוק.

לו דעתי היתה נשמעת, הייתי מציעה לחברי לקבל את הערעור בכל הנוגע לרכיב המאסר נשוא סעיף יח(1) לגזר הדין,  
באופן שתקופת המאסר לריצוי בפועל תופחת ל-10 חודשים, ולהותיר על כנם את יתר רכיבי גזר הדין.

---

**י' שבח, שופטת**

**השופטת י' שיצר:**

אני מסכימה עם נימוקיו של חברי אב בית הדין בסוגיית הרשלנות, ומצטרפת אליו באשר לתוצאה הסופית של הענישה.

---

**י' שיצר, שופטת**

לפיכך הוחלט בדעת רוב של השופטים המר ושיצר להעמיד את תקופת המאסר בפועל על 13 חודשים (במקום 15  
חודשים). יתר רכיבי גזר הדין יעמדו בעינם.

ניתן היום, כ' בשבט תשס"ז (08 בפברואר 2007), במעמד הצדדים.

---

**י' שבח, שופטת**

---

**י' שיצר, שופטת**

---

**ז' המר, שופט – סג"נ  
אב"ד**