



עפ"ת (מרכז) 21653-02-21 - דנית קורן נ' מדינת ישראל

עפ"ת (מרכז) 21653-02-21 - דנית קורן נ' מדינת ישראל מחוזי מרכז

עפ"ת (מרכז) 21653-02-21

דנית קורן

באמצעות עו"ד גד זילברשלג ושלמה נסים

נגד

מדינת ישראל

באמצעות פמ"מ וע"י עו"ד אורי רינצקי

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

[14.06.2021]

כבוד השופט מרשק מרום, אב"ד

כבוד השופט העמית צלקובניק

כבוד השופט דרואן-גמליאל

פסק דין

המערערת הורשעה בבית המשפט לתעבורה מחוז המרכז (כב' השופט סגן הנשיאה א' נוריאלי) בתיק גמ"ר 9887-04-20, על פי הודאתה, בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש) תשכ"א-1961 [להלן: "פקודת התעבורה"] נהיגה בשכרות לפי סעיף 62(3) בצירוף סעיף 64ב(א)(3) לפקודת התעבורה ותקנה 169א לתקנות התעבורה תשכ"א-1961 [להלן: "תקנות התעבורה"].

בית המשפט קמא הטיל על המערערת 14 חדשי מאסר לנשיאה בפועל, 9 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים, פסילת רישיון נהיגה למשך 10 שנים (בניכוי תקופת פסילה מנהלית ושיפוטית) ופסילה מותנית בת 12 חודשים. כמו-כן הושת על המערערת פיצוי למשפחת המנוח בסך של 25,000 ₪. הערעור מכוון כנגד עונש המאסר בפועל. עתירת המערערת היא להפחית ממאסרה ולהורות על נשיאת המאסר בדרך של עבודות שירות. המערערת ציינה בערעורה כי אינה מתנגדת להארכת תקופת הפסילה והגדלת שיעור הפיצוי. כתב האישום והסדר הטיעון

על פי עובדות כתב האישום, עובר ליום 16.2.2019 בשעה 20:30, צרכה המערערת משקה אלכוהולי, ונהגה ברכבה הפרטי, מסוג מרצדס, בכביש 44 מכיוון צומת נחשון לכיוון מזרח - מושב פדיה. מדובר בכביש אספלט יבש ותקין, בין עירוני, דו סטרי, עם נתיב אחד לכל כיוון; הנתיבים מופרדים באמצעות קו קטעים. הנתיבים מסומנים בצורה ברורה. גדר בטיחות מוצבת בשוליים בחלק מהכביש. מהירות הנסיעה המותרת היא 80 קמ"ש.



המערערת נהגה ברכבה כשהיא שיכורה ובבדיקתה נמצא אלקוהול בריכוז של 95 מיליגרם. אותה עת נע בנתיב הנסיעה הנגדי, רכב מסוג סוזוקי נהוג בידי הגב' לירון גת, כאשר במושב הנוסע שלידה ישב בעלה, עומר פתאל (להלן גם- המנוח), ובמושב האחורי ישבו שלושת ילדיהם הקטינים (ילידי שנת 2011, 2013 ו- 2017). עומר ז"ל לא היה חגור בחגורת בטיחות. לירון נהגה במרכז הנתיב כאשר מימינה שוליים צרים וגדר ביטחון. בסמוך לקילומטר ה- 15.7 סטתה המערערת מנתיב נסיעתה, ונסעה מספר שניות בנתיב הנסיעה הנגדי בו נסע רכב הסוזוקי. לירון הבחינה ברכבה של המערערת הנוסע מולה בנתיב נסיעתה, ומאחר שבשול הימני היתה מוצבת גדר ביטחון הסיטה את רכבה שמאלה, על מנת למנוע התנגשות עם רכבה של המערערת. בה בעת הבחינה המערערת ברכב הסוזוקי וניסתה לסטות עם רכבה ימינה. חרף ניסיונות אלה, ובעודה נוסעת בנתיב נסיעת הסוזוקי, פגעה המערערת עם חזית שמאל של רכבה בחזית ימין של הסוזוקי. כתוצאה מההתנגשות נגרמה למנוח פגיעה רב מערכתית, ומותו נקבע במקום. ללירון וילדיה הקטינים נגרמו חבלות וכאבים. כן נגרמו נזקים לשני כלי הרכב. המערערת הודתה בכך ש"במעשיה המתוארים לעיל, נהגה...ברכב בהיותה שיכורה, וגרמה בנהיגתה הרשלנית למותו של אדם". ראשי הרשלנות בהם הודתה מנוסחים כדלקמן: "א. נהגה ברכב בחוסר תשומת לב לתוואי הדרך ולתנאי הדרך; ב. סטתה מנתיב נסיעתה, חצתה את קו ההפרדה המקווקו ונסעה בנתיב הנגדי; לא נהגה ברכבה כפי שנהג מן היישוב, בנסיבות העניין, היה נוהג."

בבית משפט קמא עלה, כי המערערת הודתה בעובדות כתב האישום לאחר ישיבות שימוע בהן גובשו הסכמות בין הצדדים, ששיקפו קשיים ראייתיים מסוימים, בהיעדר עדים חיצוניים לתאונה. עיקר ההסכמה היא באי קיומו של קשר סיבתי בין הנהיגה בשכרות לבין הרשלנות שגרמה למותו של המנוח.

בנוסף, הוצג בפני בית המשפט קמא "הסכם בדבר הסדר טיעון" בכתב, שלא כלל הסכמה עונשית. בסעיף 8 סיפא להסדר הטיעון - ולנוכח הקביעה בכתב האישום כי המנוח לא היה חגור - צוין, כי "מוסכם על הצדדים כי אי חגירת חגורת בטיחות יכולה להוביל להחמרת הפגיעה בתאונות דרכים".

לעניין השלכות אי חגירתה של חגורת הבטיחות, הוגשו מטעמה של ההגנה שתי חוות דעת, האחת נערכה על ידי פרופ' יהודה היס, מומחה לרפואה משפטית (נ/6), והשנייה נערכה על ידי מר אבנר רוזנגרטן, מנהל "המכון למדע פורנזי" (נ/7). המאשימה בבית משפט קמא התנגדה תחילה להגשת חוות הדעת, בטענה כי יש בהן משום הרחבה להסכמה בסעיף 8, ואולם לבסוף ויתרה על חקירת עורכי חוות הדעת "על כל המשתמע מכך" (פרוטוקול מיום 7.12.21, ע' 4-5).

בחוות הדעת נ/6 נקבע כי לאחר בחינת חומר הראיות ותוצאות בדיקת הגופה, מותו של המנוח נגרם מפגיעה מוחית ושברים בגולגולת עקב "חבלת ראש בשמשה הקדמית של הרכב בעקבות האטה פתאומית של הרכב שהביאה להיזרקות ראשו של המנוח לתוך השמשה הקדמית של הרכב...אם המנוח היה חגור למושב...ראשו לא היה נזרק לשמשה הקדמית של הרכב והוא לא היה נהרג בתאונה". מר רוזנגרטן הגיע אף הוא למסקנה דומה לאחר בחינת תצלומי הרכב, וממצאי בדיקת CT, וצוין בחוות דעתו נ/7, כי ראשו של המנוח פגע בשמשה הקדמית, וכי החגורה היתה עשויה למנוע פגיעה מעין זו.

יצוין כי מחוות דעת פתולוגית (נ/5א) שצורפה לנ/6, עלה כי בבדיקה טוקסיקולוגית שנערכה נמצא אצל המנוח תוצר חילוף חומרים של קנביס; עניין זה עלה על ידי ההגנה בבית משפט קמא, ואולם לא נטען כי לממצא זה קיימת נפקות כלשהי להתרחשות התאונה או לתוצאותיה.



תסקיר שירות המבחן וחוות הדעת הפסיכיאטרית

בטיעוני ההגנה, בבית משפט קמא כמו גם בפנינו, הושם משקל רב על נסיבותיה האישיות של המערערת ומצבה הנפשי, כעולה מתסקיר שירות המבחן מיום 29.9.20 וחוות דעת פסיכיאטרית פרטית, נ/1. מהתסקיר עולה, כי המערערת, ילידת 1982, אובחנה מילדותה עם PTSD, לא שמרה על יציבות תעסוקתית ואינה עובדת מזה מספר שנים. המערערת נעדרת עבר פלילי ולחובתה 5 הרשעות תעבורה קודמות, ישנות. המערערת מוגדרת כנורמטיבית וערכית. המערערת נטלה אחריות מלאה לגרימת התאונה ולנהיגה בשכרות. לטענתה שתתה פחית אחת של משקה אלכוהולי בעת ששהתה אצל מכר לפני שיצאה לדרכה, ומסיבה שאינה ברורה סתתה לנתיב הנגדי, ללא יכולת לעצור ולשלוט ברכבה. לדבריה אין היא מרבה בשתיית אלכוהול, אלא בנסיבות חברתיות. עוד מסרה כי למרות שהיא עצמה ספגה פגיעות גופניות יצאה מרכבה וניסתה לסייע למשפחת המנוח. מאז התאונה חדלה המערערת לנהוג. היא מבטאת מצוקה קשה נוכח תוצאות התאונה; מכה על חטא, ומתמודדת עם תחושות קשות של אשמה ובושה. המערערת מסרה לשירות המבחן כי מאז התאונה היא חווה חרדות וסימפטומים טראומטיים ופוסט טראומטיים; הביעה אמירות אובדניות המשקפות את מצוקתה וחרדתה, ואף מסרה כי ביצעה שני ניסיונות אובדניים. מחוות הדעת הפסיכיאטרית שהוצגה, עולה כי למערערת הפרעות אישיות והפרעה מסוג פוסט טראומה מורכבת, "המאופיינת בחוסר הומוגניות ובפערים תפקודיים בכל תחומי החיים". המערערת נזקקת לטיפול תרופתי קבוע. הפסיכיאטרית מעריכה כי אם יוטל על המערערת מאסר לנשיאה בפועל קיימת סבירות ממשית כי המערערת תפגע בעצמה. שירות המבחן מתרשם נוכח האמור, כי המערערת מצויה בסיכון גבוה לפגיעה עצמית במידה ויוטל עליה מאסר ממשי, והמלצתו היא להטלת מאסר בעבודות שירות לתקופה המירבית, הטלת פסילת רישיון נהיגה לתקופה ממושכת ופיצוי למשפחת המנוח. אם יוחלט על הטלת מאסר בפועל ממליץ שירות המבחן להתחשב באורך המאסר, ולדחותו לפרק זמן של חודש וחצי כדי שתמשיך לעמוד בקשר עם שירות המבחן. בית המשפט ציין בגזר דינו, כי הוצג תיעוד רפואי (נ/2) לפיו המערערת ביצעה לכאורה ניסיון אובדני. עם זאת המערערת שוחררה מבית חולים לאחר שלא עלה חשש למסוכנות מידית ולא היתה קיימת מניעה לשחרור מאשפוז (פסקה 29). במסגרת טיעוני ההגנה הושמעה עדות אופי של מר קמי יצחקוב, ששימש מעסיקה של המערערת עד לפני מספר שנים, שעמד על עבודתה המסורה והיציבה של המערערת; כן הוצגה פנייתו של ניצב בדימוס, זאב אבן חן, שפירט אודות מצוקתה של המערערת, והחשש כי לא תעמוד בנשיאת מאסר מאחורי סורג ובריח. עוד הוצג תיעוד הנוגע לנסיבותיה הרפואיות של אמה של המערערת. תסקיר עדכני מיום 21.4.21



במסגרת הליכי הדיון בערעור, ביקש שירות המבחן להציג תסקיר עדכני בעניינה של המערערת. בתסקיר מיום 21.4.21 צוין, כי חלה החמרה במצבה הנפשי של המערערת נוכח הטלת מאסר מאחורי סורג וברית, וחששה של המערערת מהצפוי לה בבית הסוהר. המערערת מסתגרת, חרדתית, ומתקשה ביצירת קשר, תוך שביטאה חשש כבד ממצבה. עוד צוין, כי מעורבותה של המערערת בתאונה היוותה טריגר לפוסט טראומה מוקדמת יותר, אותה חוותה בילדותה, וכי המערערת לא תפקדה בשל כך במישורי חיים שונים. ההתרשמות היא, כי המערערת נמצאת במצב נפשי ופיזי קשה יותר מבעבר, "המלווה במחשבות אובדניות עם תוכניות לביצוע". המערערת נמצאת כיום "במצב גרסיבי, הכולל התנהגות הרסנית כלפי עצמה וכלפי הסביבה...", והפסיכיאטרית מתרשמת כי אם תידרש להיכנס למאסר, "קיים סיכוי גבוה שהיא תנסה להתאבד לפני הכניסה לכלא או במסגרתו, כפי שניסתה כבר מספר פעמים בחודשים האחרונים". שירות המבחן חוזר וממליץ לחזור ולשקול בחיוב "במקרה חריג זה" הטלת מאסר בעבודות שירות לתקופה של 9 חודשים, צו מבחן, ועונשים נלווים. שירות המבחן ממליץ על שילובה של המערערת בטיפול קבוצתי ייעודי, כהשלמה לטיפול הפסיכיאטרי, באופן שיגביר סיכויי שיקומה.

טיעוני הצדדים בבית משפט קמא

ב"כ המאשימה טען בבית משפט קמא כי גם אם לא קיים קשר סיבתי בין הנהיגה בשכרות לבין גרימת התאונה, "אין מחלוקת שזה מעלה את הרשלנות", וכי "השכרות היא נסיבה לעניין הרשלנות", ואין דינה של המערערת כמי שלא נהגה תחת השפעת אלכוהול. ב"כ המאשימה טען כי לאי חגירת חגורת הבטיחות יש ליתן משקל נמוך בשיקולי העונש, שכן המערערת היא זו שסטתה לנתיב הנסיעה הנגדי, ו"מרכז הפגיעה" ברכב היה בצד בו ישב המנוח. נטען כי נסיבותיה האישיות של המערערת אינן חריגות ביחס לנסיבות העולות בקשר לנאשמים רבים בהליכים דומים, ואין מקום לסטות מהצורך בהטלת מאסר בפועל. עוד נטען כי מצבה הנפשי של המערערת היה רעוע עוד קודם לתאונה. ב"כ המאשימה הפנה לתסקיר נפגע עבירה מטעמה של רעייתו של המנוח (ת/2), ממנו עולים הכאב והקושי איתם מתמודדת משפחת המנוח מאז התאונה, כמו גם הפגיעות הפיזיות והנפשיות שנגרמו.

המאשימה עתרה לקביעת מתחם ענישה הנע בין 20 ל- 32 חודשי מאסר ולהטלת מאסר בתוך המתחם לתקופה של 24 חודשים. עוד עתרה התביעה להטלת פסילה לתקופה שלא תפחת מ- 10 שנים, ולעונשים נלווים. ב"כ המערערת טען בבית משפט קמא כי מעבר להסכמה בדבר היעדר קשר סיבתי בין הנהיגה בשכרות להתרחשות התאונה, לא הובאו ראיות על ידי המאשימה שיבססו טענתה כי יש לראות בנהיגה בשכרות נסיבה מחמירה יותר. ההגנה ביקשה לאמץ את עמדת שירות המבחן ולהימנע מהטלת מאסר בפועל, תוך הפנייה לממצאי חוות הדעת הפסיכיאטרית (נ/1), והחשש כי המערערת עלולה לפגוע בעצמה. צוין כי עונש מאסר בפועל יפגע בסיכוייה של המערערת לשיקום שכן חלון ההזדמנויות לטיפול בבעיותיה הנפשיות הינו קצר מועד. עוד צוינה האחריות המיידית שנטלה המערערת, הבעת החרטה, ורצונה של המערערת למתן פיצוי משמעותי למשפחת המנוח. עוד נטען כי "הנאשמת אחראית לתאונה, אך התוצאה הטראגית הוחמרה עקב אשם תורם ממשי הנעוץ בהימנעות המנוח מחגירת חגורת בטיחות" (גזר הדין, פסקה 25).

גזר הדין בבית משפט קמא



בית המשפט קמא עמד בגזר דינו על צרכי הענישה בעבירה של גרימת מוות בשל נהיגה רשלנית ה"פוגעת בערך המקודש של קדושת החיים מפרקת משפחות והשלכותיה על כל המעורבים הרסנית" (פסקה 34). הענישה נועדת להילחם בנגע תאונות הדרכים ולהגן על ערך קדושת החיים.

נקבע כי מהעובדות בהן הודתה המערערת עולה כי התאונה נגרמה בשל סטיית הרכב לנתיב הנגדי, המלמדת על נהיגה לא זהירה. המערערת נהגה בשכרות ובבדיקת הדם שנערכה לה נמצא אלקוהול בריכוז של 95 מיליגרם שהוא כמעט פי שניים מהכמות המותרת.

בגזר הדין נקבע בנוסף, כי "מוסכם על הצדדים כי הנהיגה בשכרות אינה מהווה גורם לעבירת גרם המוות אלא נסיבה להחמרה בענישה" (פסקה 9 לגזר הדין). עוד נקבע כי "מדובר בנאשמת שסטתה מנתיב נסיעתה. לא זו אף זו, הנאשמת נהגה בשכרות. לאור זאת ולאור התוצאה החמורה והטראגית...מדובר במידת רשלנות משמעותית הגובלת ברמת רשלנות גבוהה" (פסקה 43 וכן פסקה 77). באשר לאי חגירת חגורות הבטיחות קבע בית המשפט כי נוכח הגשת חוות הדעת בהסכמה, אין מחלוקת "בקשר למסקנה לפיה קיים אשם תורם מצידו של המנוח שהביא לתוצאה הקטלנית והקשה של התאונה. יחד עם זאת, אין בכך כדי להפחית מאחריותה של המערערת לתאונה ולתוצאותיה", אולם "ינתן משקל לנסיבה זו בגזירת העונש" (פסקה 48).

בית המשפט קמא מצא מקום לקביעת שני מתחמי ענישה נפרדים בגין גרימת המוות והנהיגה בשכרות. בעניין זה צוין, כי הפרדת המתחמים מתבססת על כך שמדובר בכתב אישום ה"מפרט אירוע טרגי אחד ושתי עבירות", אי קיומו של קשר סיבתי בין "עבירת הנהיגה בשכרות לעבירת גרם המוות ברשלנות", ולנוכח כך שהצדדים "הסכימו כי ביצוע עבירה של נהיגה בשכרות מהווה נסיבה מחמירה לרשלנותה של הנאשמת." (פסקה 33). באשר לקביעת המתחם צוין, כי יש להתחשב ברף הרשלנות שהביא לתוצאת התאונה, וכי נסיבות אישיות בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופיה המיוחד והן בשל ביצועה השכיח על ידי אנשים נורמטיביים.

לאחר סקירת הפסיקה, נקבע כי מדיניות הענישה הראויה בגין עבירה של גרימת מוות ברשלנות, היא בהטלת מאסר ממשי, וכי בנסיבות העבירה מתחם העונש נע בין 9 חודשי מאסר בפועל לבין 24 חודשי מאסר בפועל, וענישה נלווית, וכן פסילת רישיון לתקופה שבין 7 שנות פסילה ל- 20 שנות פסילה, לצד רכיבי ענישה נוספים.

באשר לעבירת הנהיגה בשכרות צוין כי "אף אם אינה זו שגרמה לתאונה הקטלנית, מסוכנת ומסכנת חיים" (פסקה 77), והיא פוגעת בערכים מוגנים של הגנה ושמירה על ביטחונם וחיייהם של משתמשי דרך אחרים, ובשלטון החוק ובסדר הציבורי. עוד עמד בית המשפט על כך כי נהיגה בשכרות מפריעה לכושרו של הנהג לקבל החלטות מושכלות ופוגעת במהירות התגובה (פסקה 58). מתחם העונש שנקבע נע בין מאסר על תנאי ועד מספר חודשי מאסר שניתנים לנשיאה בדרך של עבודות שירות, לצד פסילה לתקופה שבין 24 חודשים ועד 4 שנות פסילה (פסקה 68).



בית המשפט קבע בסופם של דברים את מידת העונש כפי שצוין לעיל, ללא התייחסות נוספת למתחמי הענישה הנפרדים שנקבעו על ידו. בית המשפט עמד על הודאתה של המערערת, הבעת האחריות והצער. צוין כי לא ניתן להתעלם ממצבה הנפשי של הנאשמת עקב האירוע הטראגי, כפי שפורט בחוות הדעת נ/1, ובתסקיר שירות המבחן, "המלמדים על קיומו של חשש ממשי שהנאשמת עלולה לשים נפשה בכפה" (פסקה 71). עם זאת בית המשפט קמא עמד על כך, כי גם במקרים שנדונו בפסיקה, בהם עלו נסיבות אישיות קשות נקבע, כי מקום בו קופחו חייו של אדם בשל נהיגה ברשלנות גבוהה לא תיתכן ענישה שאינה כוללת בתוכה רכיב של מאסר, וכי הדברים נכונים גם בעניינה של המערערת, ואין לאמץ את המלצות שירות המבחן. בית המשפט ציין כי הוא נותן מלוא המשקל לנסיבות האישיות, ואולם "לצד כל זאת התחשבתי ברמת הרשלנות, בנסיבה לחומרה - שכרות, ובתוצאות הקשות של התאונה הטרגית". (פסקה 78).

עיקר נימוקי הערעור

ב"כ המערערת טוענים כי חרף כך שהוסכם שלא קיים קשר סיבתי בין הנהיגה בשכרות לבין קרות התאונה ותוצאתה, התייחס בית המשפט לנהיגה בשכרות כנסיבה מחמירה שגרמה גם לתוצאה, וקבע ללא בסיס, כי הצדדים "הסכימו כי ביצוע עבירה של נהיגה בשכרות מהווה נסיבה מחמירה לרשלנותה של הנאשמת." (פסקה 19). עוד נטען כי בניגוד לטענת המאשימה בבית משפט קמא, לא הסכימה ההגנה לכך שהשכרות מעידה על נהיגה רשלנית, והבהירה בסוף טיעוניה כי לא הובאו ראיות לכך. בעניין זה אף צוין כי לא הובאה כל ראיה כי השכרות סיכנה את נהיגתה של המערערת, ולא הוצג דוח "מאפיינים" המעיד על השפעת האלכוהול שלגמה. ב"כ המערערת טענו, כי אין מדובר רק בטעויות ניסוחיות בגזר הדין, ונראה כי בשל קביעות אלה החמיר בית המשפט בענישת המערערת.

נטען בנוסף כי קביעת בית המשפט לפיה מדובר ברשלנות הגובלת בגבוהה, אינה נכונה; על פי כתב האישום וההסכמות בין הצדדים, יוחסה למערערת סטייה מנתיב הנסיעה "ללא כל פרט רשלנות פרטני נוסף", ובכלל זה, כאמור, ללא קשר לנהיגה בשכרות. בהיעדר עבירות נלוות, ההתרשלות היא במחדל, רשלנות רגעית ולא מתמשכת, ולפיכך לא ניתן לקבוע כי מדובר בנהיגה ברף רשלנות גבוה או משמעותי, וקביעה זו של בית המשפט קמא התבססה על הנהיגה בשכרות, בניגוד למוסכם, והביאה להחמרה בדין. עוד צוין כי בית המשפט הפנה לפסקי דין בהם נקבע כי קיים קשר סיבתי בין נהיגה בשכרות לתאונה הקטלנית (ראש, ובן אסיק).

ב"כ המערערת סבורים בנוסף, כי בית המשפט לא ייחס משקל הולם לקולא לרשלנותו התורמת של המנוח באי חגירת חגורת הבטיחות, שהיתה יכולה למנוע תוצאה קטלנית על פי חוות הדעת שהוצגו לבית משפט קמא, וזאת ללא קשר לאחריותה של המערערת לתאונה. נטען כי בית משפט קמא התעלם מפסקי דין שהוצגו על ידי ב"כ המערערת לעניין התחשבות בשלב העונש לאשם תורם בנסיבות דומות.

עוד נטען כי בית משפט קמא שגה בכך שקבע מתחם ענישה נפרד לכל עבירה, וכי יש לראות את האירוע כאירוע אחד, ולקבוע עונש כולל בגין שתי העבירות, שכן מדובר באותה נהיגה, הגם שאין קשר בין השכרות לבין התאונה. נטען בנוסף, כי המתחם והעונש שהוטל הוא ברף מחמיר, התואם מקרים של נהיגה רשלנית שגרמה לתוצאות חמורות יותר. בנימוקי הערעור הושם דגש רב על נסיבותיה האישיות של המערערת, שעולמה חרב עליה ומצבה הרפואי והנפשי הוחמר. נטען כי לנסיבות אלה ובכללן ההודאה חרף הקושי הראייתי, החיסכון בזמן שיפוטי, הבעת חרטה, לרבות התנהגותה של המערערת מייד עם קרות התאונה, העדר עבר פלילי ועבר תעבורתי זניח, לא ניתן המשקל הראוי במידת העונש. צוינה התייחסותה של המערערת נוכח התוצאה הטראגית שנגרמה בתאונה, והתופעות הפוסט טראומטיות שנגרמה לה בעקבות התאונה, עד כדי ביצוע שני ניסיונות אובדניים, ושילובה בטיפול נפשי. צוין כי המערערת נטולת עבר פלילי, ועברה התעבורתי ישן ואינו מכביד (העבירה האחרונה משנת 2004). תסקיר שירות המבחן חיובי ועולה ממנו המלצה שיקומית - טיפולית, והמערערת נמצאת גם כיום בקשר עם שירות המבחן.



נטען כי יש ליתן משקל נכבד לנסיבות אישיות גם משמדובר בתאונה עם תוצאות קשות, והטלת עונש בעבודות שירות הוא אחד הביטויים המעשיים למתן משקל בכורה לשיקולי שיקום, והעדפתם על פני שיקולי הרתעה. בית משפט גם לא נתן דעתו להשלכות המאסר על המערערת, לראשונה בחייה, וכי נוכח תיקון 133 לחוק העונשין, ניתן להורות על מאסר בעבודות שירות לתקופה של עד 9 חדשים לצד תוכנית ליווי ושיקום בהמלצת שירות המבחן. בנוסף נטען כי גם אם היה מקום לקבל את מתחם העונש שקבע בית משפט קמא, הרי שניתן להשית על המערערת את העונש ברף התחתון של המתחם, 9 חודשי מאסר לנשיאה בדרך של עבודות שירות.

דין והכרעה

בפנינו מקרה טראגי נוסף בשרשרת הנוראה של תאונות דרכים המתרחשות בכבישי הארץ, בו קופחו חייו של אדם צעיר, יליד שנת 1978, נשוי ואב לשלושה קטנים, שמשפחתו נותרה המומה ודואבת, חסרת מרפא, כעולה מהתיאור הקשה המפורט בפנייתה של לירון, רעיית המנוח, בהצהרת נפגעת העבירה (ת/2). די לציין כי מותו הטראגי של המנוח היה לנגד עיני ילדיו שנסעו ברכב, שניים מהם בני 8 ו-6 שנים באותם ימים.

לצורך קביעת מתחם העונש ההולם, בחן בית משפט קמא כראוי את הפגיעה בערכים המוגנים שבראשם ערך קדושת החיים, השמירה על שלום הציבור והצורך בהבטחת תנועה בטוחה בכבישים.

באשר לקביעת גדרי המתחם יש להיעזר בשלושת הכללים שקבעה הפסיקה המושרשת:

"האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה. השני, בדרך-כלל הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם ע"י אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות" [ע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.2009)].

כבר עתה ייאמר, כי לא מועטים הם פסקי הדין בהם הוטלו עונשי מאסר לנשיאה בדרך של עבודות שירות, ולא מאחורי סורג ובריח, וכך טענו בפנינו ב"כ המערערת המפנים למספר ניכר של מקרים בהם הוטלו עונשי מאסר בעבודות שירות; חרף כך, אין לגרוס כי חל שינוי בתפיסת העונש הראוי בעבירות אלה שתוצאתן מותו של אדם, לפיה יש מקום ככלל, להטיל מאסר בפועל, הגם שמידת העונש תושפע מקביעת רמת הרשלנות ובחינת נסיבותיו האישיות של העומד לדין.

בעניין זה נאמר ברע"פ 10255/02 כהן נ. מדינת ישראל (22.12.2002):

"...ראשית, קיומו של פער בענישה, בערכאות השונות, אין בו, כשהוא לעצמו, כדי להצדיק "יישור קו" דווקא לפי אמת המידה המקלה...; שנית, בית משפט זה כבר אמר את דברו לגבי הטלת מאסרים בפועל בעבירות של גרימת מות ברשלנות בעבירות תעבורה; הנה-כי כן נאמר בע"פ 9590/00 (לא פורסם) כי:

"חל שינוי במדיניות הענישה בגין עבירות מסוג זה, המוצא ביטוי בפסיקתו של בית משפט זה. עבירות תעבורה שסיכון חיים בצידן נעברות למרבית הצער בדרך כלל על ידי אנשים נורמטיביים... הקטל בדרכים אוכל בנו בכל פה ומחייב הטלת עונשים חמורים... העונש ההולם את העבירות שביצע המערער הוא עונש מאסר בפועל...".

כן ראו בפסיקה מאוחרת יותר:



"טוען בא כוח המבקשת כי מקרים דומים לעניינה של המבקשת מלמדים כי לא היה מקום להטיל עליה מאסר בפועל. לא אוכל לקבל טענתו זאת. אכן, לצד הכלל לפיו יש להטיל עונש מאסר בפועל במקרים של גרימת תאונת דרכים קטלנית, על בית המשפט לבחון את נסיבותיו של הנאשם שלפניו ולהחליט בהתאם אליהן. כפי שנאמר בעניין אלמוג: 'הצורך להחמיר בעונש בגין עבירת גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות כמובן איננו פוטר את בית-המשפט מלבחון את המקרה הקונקרטי בצורה מידתית. נהפוך הוא. בדיקה כזו תביא להקלה מסוימת בענישה בתיק אחד ולהחמרה מסוימת בתיק אחר.' " [רע"פ 2955/12 פלונית נ' מדינת ישראל (26.6.2012)].

בע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מדינת ישראל (24.3.2011), בו נסקרה ההלכה, נאמר: "מדיניות הענישה המחמירה והמרתיעה באה לידי ביטוי בכך שעל פי רוב הרשעה בעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל ופסילת רישיון לתקופה ממושכת... עם זאת, יש לשקול כל מקרה על פי נסיבותיו המיוחדות ונסיבותיו האישיות של הנאשם כאינדיבידואל ולאזן בצורה ראויה ביניהן לבין מדיניות הענישה האמורה...".

ברע"פ 1031/19 עלי שליבי נ. מדינת ישראל (28.2.2019), נדון עניינו של נהג שסטה בחדות ובמהירות מנתיב נסיעתו ופגע ברכב פיאט שנסע בנתיב הנגדי, וגרם למותו של נהג הפיאט ולפציעתם של שלושה נוסעים שישבו בשני כלי הרכב. בית המשפט המחוזי הקל בעונשו של המערער, קבע כי רף הרשלנות בינוני (לעומת קביעת בית משפט לתעבורה כי מדובר ברף רשלנות גבוה), והטיל על המערער 10 חודשי מאסר לנשיאה בפועל חלף 18 חודשי המאסר שנגזרו בבית המשפט לתעבורה.

הבקשה למתן רשות ערעור, שבמסגרתה ביקש המערער להחזיר את הדיון לבית המשפט קמא לצורך הפחתת חודש אחד מעונשו, לתשעה חדשים, ולאפשר נשיאתו בדרך של עבודות שירות, במסגרת חוק העונשין (תיקון מס' 133 - הוראת שעה), התשע"ב-2018, בדומה לעתירתה של המערערת בפנינו, נדחתה באותו מקרה על ידי בית המשפט העליון, ונקבע על ידי כב' השופט קרא כדלקמן:

"בית משפט זה עמד זה מכבר על הכללים המנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות (ראו ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל...). בענייננו, נקבע בפסק הדין כי רשלנות המבקש נמצאת בדרגה בינונית - והמבקש גם לא טוען בבקשה שלפני ביחס לקביעה זו - ועל כן, הענישה שהוטלה על המבקש משקפת יישום ראוי של הכללים האמורים.

... למעלה מן הצורך, פסק הדין מלמד שבית המשפט שקל את האפשרות להטיל עונש שירות על דרך של עבודות שירות, אך לאור מדיניות הענישה המחמירה ורשלנות המבקש, קבע כי יש להטיל עונש מאחורי סורג וברח שיעמוד על 10 חודשים. בהעמדת עונשו של המבקש על 10 חודשים לריצוי בפועל, יש משום אמירה נורמטיבית נכונה של בית המשפט המתיישבת עם מדיניות הענישה הנוהגת בעבירות גרימת מוות ברשלנות וערך קדושת החיים בו פגע המבקש. אכן, על פי התיקון לחוק בית המשפט מוסמך להטיל עונש של עד 9 חודשי מאסר בפועל שירותו על דרך של עבודות שירות, אך ברי כי בית המשפט רשאי לקבוע כי גם עונש של עד 9 חודשים ירוצה מאחורי סורג וברח; גם טרם חקיקת התיקון לחוק, הטיל בית המשפט עונשים מאחורי סורג וברח על אף שתקופת המאסר היתה כזו שניתן לרצותה על דרך של עבודות שירות...."



אין חולקין כי מותו של המנוח יכול היה להימנע בנקל, אלמלא רשלנותה של המערערת; שהרי לירון, אשת המנוח נהגה ברכבה כראוי, במרכז הנתיב, והמערערת היא שסטתה וחדרה לתוך נתיב נסיעתה, תוך חציית קו קטעים, ונסעה לעבר רכבה של לירון במסלול התנגשות בן מספר שניות, באופן שניסיונות התמרון הקצרים והנואשים של שתי הנהגות, לא הועילו להיחלצות מפגיעה חזיתית. כבר עתה יצוין, כי בית המשפט קמא קבע כי נתן משקל בגזירת הדין לכך שהמנוח לא היה חגור בעת התאונה, ואולם טענת ב"כ המערערת לפיה יש לייחס לעובדה זו משקל מוגבר, מעבר לקביעתו של בית משפט קמא, היא טענה מרחיקת לכת. לעובדה שהמנוח לא היה חגור, לא היתה מטבע הדברים, כל נפקות או השפעה על דרך נהיגתה של המערערת והיקף רשלנותה; מותו של המנוח היה מידי, באופן המלמד על עוצמת ההתנגשות. הפגיעה העיקרית ברכב הסוזוקי היתה בחזית הרכב, בצד ימין, היינו בצד בו ישב המנוח במושב הנוסע, ומחוות דעתו של פרופ' היס שסקר את הראיות ב- 6/נ עלה, כי שקיות האוויר ברכב הסוזוקי נפתחו, אולם גם באלה לא היה כדי להושיע. בבואנו לשקול את מידת הרשלנות שהובילה לתאונה, הרי שיש להסכים עם ב"כ המערערת כי לסטייתו של המערערת מנתיב נסיעתה לא נלוו עבירות נוספות הקשורות בעצם סטיית הרכב, כפי שעולה לעיתים, במקרים בהם מתבצעת עקיפה לא זהירה, חציית קו הפרדה רצוף, נסיעה במהירות חריגה המביאה לאובדן שליטה וכיו"ב. עם זאת, לא נמסר על ידי המערערת כל טעם לסיבת הסטיה, ולכך שנהגה במשך "מספר שניות" בתוך הנתיב הנגדי, עד שעמדה על הנעשה סביבה. יש לזכור בעניין זה, כי הנסיעה התבצעה בשעת חשכה, בכביש בין עירוני, עם נתיב אחד לכל כיוון, כאשר על הנוהג ברכב לשים לבו היטב לדרך נהיגתו, למניעת תקלות הרוט אסון כפי שאירע. בנסיבות אלה, קשה להסכין עם טענה משתמעת בדבר היסח דעת. לנסיבות אלה, יש להוסיף את הנתון בדבר נהיגתה של המערערת במצב של שכרות. מי שנוהג במצב של שכרות ובדמו נמצא ריכוז אלוהול גבוה פי שניים כמעט מהכמות המותרת, אינו יכול לטעון כי לא היה מודע לכך כי נהיגתו עלולה להיות מושפעת מהשתייה, ואף נקבע כי עולה חזקת פזיזות במקרה של גרימת תאונה קטלנית על ידי נהג שיכור, גם במקרה ש"ריכוז האלוהול בדמו... גבוה מן הריכוז המותר, מבלי שנדרש לבחון את שאלת השפעת השכרות על נהיגתו." [ע"פ 2163/07 רזי סעת נגד מדינת ישראל (17.10.2007)]. אכן, על פי הקביעה המוסכמת, קיים ניתוק בין מצב השכרות של המערערת בעת הנהיגה לבין התרחשות התאונה, ובמילים אחרות, סוכם, כי הסטיה לנתיב הנגדי לא אירעה בשל כך שהמערערת היתה מצויה במצב הכרה מעורפל או קהות חושים בשל השפעת האלוהול. עם זאת, צדק בית משפט קמא בקביעתו כי לא ניתן לנתק את היבטי החומרה הנלווים לנהיגה במצבה של המערערת, נוכח כמות האלוהול שנדגמה, הנחזית להיות משמעותית על פניה, והתעלמותה של המערערת מחובתה להתנזר משתייה אלוהולית לפני נהיגה, נסיבות שעליהן התבטא בית המשפט העליון במילים חריפות ונוקבות - "אכן, לא יתכן חולק כי השכרות היא אחת מאמות כל חטאת בתחום התעבורה. הנוהג שיכור מסכן לא רק את עצמו, אלא את כל סביבתו בכביש ואף הולכי רגל, ואין צורך להכביר מלים על כך. תופס הגה והוא שיכור - הוא כמכונת מוות נעה. המחוקק נתן לכך ביטוי ברור בצורות שונות. על כן, ראוי מאבקן של רשויות האכיפה להגשים את רצון המחוקק, ובתי המשפט מצווים לתת לכך יד." [רע"פ 8135/07 אהוד גורן נ' מדינת ישראל (11.2.09)].



בית המשפט קמא היה ער להסכמה בדבר אי השפעת השכרות על דרך הנהיגה שהובילה לתאונה, ואף קבע שני מתחמי ענישה נפרדים; אולם נדמה, לפחות מחמת הזהירות, כי יש לקבל את עמדת ב"כ המערערת לפיה קביעת בית המשפט כי המערערת נהגה ברשלנות גבוהה או מתקרבת לכך, הושפעה מהשילוב שבין הנהיגה במצב של שכרות לבין הרשלנות שהובילה לתאונה, נוכח מילותיו של בית המשפט כי "מדובר בנאשמת שסטתה מנתיב נסיעתה. לא זו אף זו, הנאשמת נהגה בשכרות. לאור זאת ולאור התוצאה החמורה והטראגית...מדובר במידת רשלנות משמעותית הגובלת ברמת רשלנות גבוהה". בדומה, כפי שנטען, לא היה מקום גם לקביעת בית משפט קמא כי הצדדים "הסכימו כי ביצוע עבירה של נהיגה בשכרות מהווה נסיבה מחמירה לרשלנותה של הנאשמת.", זאת כאשר לא הייתה לכך הסכמה, ופרטי הרשלנות נוסחו בכתב האישום המתוקן, ללא זיקה לעניין השכרות.

בחינת מרכיבי רשלנותה של המערערת שהובילו לגרימת התאונה, על פי הודאתה בכתב האישום, במנותק משכרותה, כאשר לסטיה מנתיב הנסיעה למספר שניות לא נלוו עבירות נלוות או נהיגה חריגה, מוליכה למסקנה כי רשלנותה של המערערת נמצאת ברף הבינוני. מסכימים אנו עם עמדת ב"כ המערערת, כי היה על בית המשפט קמא לקבוע מתחם ענישה אחד, כאשר אירוע הנהיגה משותף לעבירות השונות, ובעניין זה יש לקבוע כי הנהיגה בשכרות, שאינה מהווה מרכיב רשלני הנוגע לעצם אירוע התאונה, הוא בבחינת מרכיב מחמיר הנוגע לדרך נהיגתה של המערערת, שיש לשקלו בקביעת מתחם ענישה אחד.

נוכח החומרה שבעבירת השכרות ורמת הרשלנות שהביאה לתוצאה הקשה מנשוא במותו של המנוח, תוך שאנו לוקחים בחשבון את "האשם התורם" עקב אי-חגירת חגורת בטיחות, אנו קובעים, שמתחם העונש ההולם את האירוע נע בין 10 - 30 חודשי מאסר בפועל, לצד פסילה משמעותית ופיצוי.

גזירת-דינה של המערערת היא בבחינת "אתגר קשה", כפי שנקבע בעניינם של נאשמים בעבירות דומות ב-רע"פ 2996/13 טטיאנה נייאזוב נגד מדינת ישראל (13.8.2014):

"האמת תורה דרכה, כי הענישה במקרי גרימת מוות ברשלנות בגדרי תאונות דרכים או תאונות אחרות היא אתגר קשה, שכן עסקינן ככלל בנאשמים נורמטיביים שמעודו והתרשלו בהיסח הדעת של רגע, וחרב עולמן של שתי משפחות; בראש וראשונה, וברמה עילאית, של משפחת הקרבן שקופדו חייו בשל רשלנות; אליה נכמר הלב. אך במרבית המקרים ישנה גם טראומה לפוגע ולמשפחתו, לא רק בשל הענישה אלא בשל המעשה, ומאמינים אנו איפוא כי הנאשמים מתייסרים אף הם, בכלל וגם בפרשה שלפנינו. כפי שאמרו זאת בתי המשפט הקודמים בתיקים אלה שלפנינו, מלאכת גזירת הדין בכגון דא קשה היא מן הרגיל, וכדברי הנשיא שמגר בר"ע 530/84 שפר נ' מדינת ישראל, פ"ד לח (4) 162, 163 '...שאנו דנים בעבירה שאינה כרוכה בפגמים מוסריים או בשחיתות, אלא ביטויה כידוע לכולנו, באופן התנהגותו של האדם הנוהג ברכב'. מכל מקום, בנסיבות אלה של אבדן חיים, לעובדת מותם של הקרובות ולקדושת חייהם נודעת חשיבות רבה בענישה; בעת שבאים לגזור עונשו של אדם שהורשע בגרימת מותו של אדם אחר, בנסיבות של נהיגה לא זהירה...".

המערערת עשתה ככל יכולתה להכות על חטא התנהגותה. היא הודתה באחריותה לתאונה, לא השחיתה זמן לריק בטיעוני סרק לגבי נסיבות התאונה, ואף מביעה יסורים וחיבוטי נפש של ממש מאז קרות התאונה, שיש עימם כדי להחמיר את מצבה הנפשי כפי שתואר ארוכות בתסקירי שירות המבחן ובחוות הדעת הפסיכיאטרית. לכך יש להוסיף כי הקביעה בחוות הדעת הפסיכיאטרית בדבר חוסר יכולתה של המערערת להתמודד עם מוראות הכליאה, עד כדי חשש לביצוע מעשה קיצוני, אינו עניין של מה בכך, נוכח ניסיונה של המערערת לפגוע בעצמה, כפי שתואר, הגם שהמעשה לא הביא לאשפוז.



נסיבות חריגות אלה, ואף הנאמר בתסקיר העדכני שהוצג בפנינו, יש בהן כדי להטות לעבר הפחתה מעונש המאסר בפועל שהוטל על ידי בית משפט קמא. עם זאת, ומבלי שאנו מתעלמים מהמלצת שירות המבחן, לא מצאנו מקום להימנע מהטלת מאסר בפועל, נוכח שיקולי הענישה הרחבים והאיזון ביניהם, במרכזם האינטרס הציבורי המחייב להילחם בנגע תאונות הדרכים באמצעות ענישה מחמירה, שהוא בנפשינו. (בעניין השיקולים להטלת מאסר ממשי גם במקרים של מחלות קשות, בעיות נפשיות ומשפחתיות, ראו למשל: ע"פ 3545/18 אשרף קיקס נ' מדינת ישראל (24.2.2019), פסקה 6; ע"פ 1920/14 מדינת ישראל נ' נח אבירם (26.4.2015), פסקה 6; רע"פ 2955/12 פלונית נ. מדינת ישראל (16.6.12), פסקה 9; ע"פ 287/13 פלונית נ' מדינת ישראל, (16.6.2013), פסקה 19).

נוכח האמור, החלטנו לקבל את הערעור באופן חלקי כך שהמערערת תישא עונש מאסר בפועל המצוי ברף התחתון של מתחם העונש ההולם אותו קבענו. על כן, חלף עונש המאסר בפועל בן 14 החודשים שהוטל על המערערת, תישא היא בעונש מאסר בפועל בן 10 חודשים. שאר רכיבי הענישה שהוטלו על-ידי בית-המשפט קמא יותרו על כנם. יש לקוות כי נוכח הפחתת המאסר ומיון ראוי שייערך בשב"ס, תישא המערערת עונשה תחת פיקוח והשגחה מתאימים, ותמצא את תעצומות הנפש להמשך חיובי בחייה.

המערערת תתייצב לנשיאת מאסרה בבית סוהר נווה-תרצה, ביום 15.8.21 עד השעה 10:00, או על פי החלטת שב"ס, כשברשותה תעודת זהות, גזר-הדין של בית-המשפט קמא ופסק דין זה. על ב"כ המערערת לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיון מוקדם, עם ענף אבחון ומיון של שב"ס, טלפונים: *****-**, *****-**.

התנאים שנקבעו לעיכוּב ביצוע עונש המאסר יעמדו בתוקפם עד להתייצבות המערערת לנשיאת עונשה. ניתן היום, ד' תמוז תשפ"א, 14 יוני 2021, במעמד המערערת וב"כ הצדדים.