



עפ"ג (באר שבע) 379-04-15 - יעקב וייצמן נ' פרקליטות מחוז דרום

עפ"ג (באר-שבע) 379-04-15 - יעקב וייצמן נ' פרקליטות מחוז דרום מחוזי באר-שבע

עפ"ג (באר-שבע) 379-04-15

יעקב וייצמן

ע"י ב"כ עו"ד י. טמיר

נגד

פרקליטות מחוז דרום

ע"י ב"כ עו"ד ו. סיגל

בית המשפט המחוזי בבאר-שבע

[16.07.2015]

כבוד הנשיא י' אלון

כבוד השופטת ר' ברקאי

כבוד השופט י' עדן

פסק דין

השופט יואל עדן:

הערעור

1. המערער הורשע על פי הודאתו בכתב אישום מתוקן, בעבירות של גרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש) (4 עבירות), ונהיגה ברשלנות וגרימת חבלה של ממש, לפי סעיף 62(2) בצירוף סעיף 38(3) לפקודת התעבורה (נוסח חדש) (6 עבירות).

כתוצאה מהתאונה נשוא כתב האישום מצאו את מותם ארבעה מנוסעי האוטובוס אותו נהג המערער, שישה מנוסעיו נחבלו חבלות של ממש, וארבעה נוסעים נוספים וכן המערער עצמו נחבלו חבלות קלות.

בגזר הדין שניתן בבית משפט השלום לתעבורה באשדוד (כב' השופט אבשלום מאושר), נגזר על המערער עונש הכולל 4 שנות מאסר בפועל, מאסר על תנאי בן 24 חודשים לשלוש שנים, פסילה מהחזקת רישיון נהיגה לרכב ציבורי או כבד לצמיתות, פסילה מלהחזיק רישיון נהיגה על כל סוגי כלי רכב למשך 15 שנים, ופיצוי בסך 20,000 ₪ לכל אחת ממשפחות ארבעת ההרוגים.

הערעור הינו על חומרת עונש המאסר בפועל בלבד.



2. על פי כתב האישום המתוקן, בתמצית:

במסגרת עבודתו, בתאריך 4.8.13, נהג המערער באוטובוס ובו כ- 15 נוסעים. במהלך הנסיעה, היה בכביש 6 לכיוון דרום, במסלול בו שני נתיבי נסיעה לאותו כיוון, ביניהם הפריד קו הפרדה מקווקו, מימין שוליים מאספלט ברוחב של כ- 3 מ' ובסופם מעקה בטיחות ממתכת, והמהירות המקסימאלית המותרת לנסיעת האוטובוס היתה 100 קמ"ש.

אותה עת משאית אליה מחובר נגרר ועליהם מכולות נעצרה והועמדה ע"י נהגה בשוליים הימניים של כביש 6, כך שמלוא רוחב המשאית בשוליים ואינו בולט לתוך נתיב הנסיעה הימני, ואילו ביחס לנגרר נכתב בכתב האישום המתוקן כי המאשימה אינה יודעת מה היה מצב העמידה המדויק שלו בשוליים הימניים, "כאשר ייתכן כי הפינה האחורית שמאלית של הנגרר בלטה לכדי מרחק של כ- 0.5 מ' לתוך נתיב הנסיעה הימני, וייתכן גם שהנגרר נעמד כשכולו מעבר לשוליים הימניים, מבלי לבלוט כלל לתוך נתיב הנסיעה הימני". נהג המשאית הפעיל את האורות המהבהבים של רכבו, הציב משולש אזהרה אדום בשוליים הימניים במרחק מספר מטרים אחרי הדופן האחורית של הנגרר, והמתין בתא הנהג עד להגעת חילוץ.

ביחס לשדה הראיה של המערער בעת נהיגתו באוטובוס במועד התאונה - המערער אשר נסע לכיוון המשאית והנגרר שעמדו בשולי הכביש כאמור, "היה יכול להבחין בקיומם לראשונה, כשהיה במרחק של כ- 850 מ' מהם. בהמשך, יכול היה הנאשם (המערער) להבין, כי המשאית והנגרר עומדים, אך לא ניתן היה לדעת מהו המקום המדויק של עמידתם ביחס לכביש. עם התקדמות הנסיעה, יכול היה הנאשם (המערער) להבחין במשאית ובנגרר בצורה ברורה יותר, ואף להבין, כי הם עומדים בצידו הימני של הכביש, אם כי לא ניתן היה לדעת, אם הם עומדים בנתיב הימני או בשוליים הימניים. ממרחק שנע בין כ- 320 מ' ל- 250 מ', יכול היה הנאשם (המערער) להבחין, כי המשאית והנגרר עומדים בשוליים הימניים של הכביש, וכן יכול היה להבחין במיקום המדויק של הפינה השמאלית האחורית של הנגרר, בין אם זו בלטה לתוך נתיב הנסיעה הימני, ובין אם זו מצויה היתה כולה מעבר לשוליים... בהמשך, יכול היה הנאשם (המערער) להבחין גם במשולש האזהרה האדום אשר הוצג בשוליים הימניים מאחורי הדופן האחורית של הנגרר".

עוד ביחס לשדה הראיה, נכתב בכתב האישום המתוקן: "המאשימה אינה יודעת במדויק מה היה מצב שדה הראיה של הנאשם (המערער) בהמשך הנסיעה, שכן אפשר שלפני האוטובוס נעו כלי רכב גדולים, וייתכן שבשלב מסוים ממרחק של כ- 210 מ' מהמשאית והנגרר, חסמו כלי רכב אלה לחלוטין את שדה הראיה של הנאשם לכיוון המשאית והנגרר".

שאלת מידת הרשלנות והאשם של המערער הינה מרכזית בהכרעה בערעור זה, ולסוגיית שדה הראיה משמעות מרכזית בקביעתה.



המערער הגיע עם האוטובוס למקום בו אירעה התאונה, כשהוא נוהג בו במהירות של 100 קמ"ש בנתיב הנסיעה ימני. "למרות שלרשות הנאשם (המערער) עמד שדה ראייה גדול לכיוון מקום עמידת המשאית והנגרר, כמפורט בס' 22-25 לעיל, הנאשם (המערער) לא הבחין בהם מבעוד מועד, והמשיך בנסיעתו הרגילה עד למרחק קצר שלפני מקום עמידתם".

על אף שעמידת המשאית והנגרר בצידו הימני של הכביש היוותה מכשול בולט לסכנה אפשרית לשלום הנוסעים באוטובוס, המערער לא נקט בכל פעולה שהיא שיהא בה כדי לאפשר לו לדעת מבעוד מועד מהו מקום העמידה של המשאית והנגרר, והאם עמידתו זו עלולה להפריע להמשך נסיעה בנתיב הימני, ולא נקט בשום פעולה שתבטיח את המשך הנסיעה הבטוחה של האוטובוס, על יושביו, לא הפחית את מהירות נסיעתו, לא הגדיל את מרחק הנסיעה מכלי הרכב האחרים שנסעו לפניו, ורק במרחק קצר לפני הגעת האוטובוס אל מקום עמידת המשאית והנגרר, ניסה להגיב לסכנה שאלה יצרו, כאשר כבר לא היה בכך כדי למנוע את התאונה.

האוטובוס כשהוא עדיין במהירות של כ- 100 קמ"ש, פגע בעוצמה רבה עם הפינה הקדמית ימנית בפינה האחורית שמאלית של הנגרר והמכולה שהורכבה עליו, וכתוצאה מהתאונה מצאו את מותם ארבעה מנוסעי האוטובוס, שישה נחבלו חבלות של ממש, וארבעה וכן המערער עצמו נחבלו חבלות קלות.

כך על פי כתב האישום המתוקן בו הודה המערער במסגרת הסדר טיעון אשר לא כלל הסכמה לעונש.

גזר הדין שניתן ע"י בית משפט קמא

3. בגזר הדין המפורט והמנומק פורטו הראיות לעונש שהובאו ע"י הצדדים וטיעוניהם, נסקרו טענות הצדדים, נבחנו נסיבות ביצוע העבירות, נקבע מתחם עונש הולם, ולאחר בחינת נסיבותיו האישיות של המערער, נגזר דינו לעונשים כמפורט לעיל. ביחס למידת רשלנותו של המערער נקבע כי רמת הזהירות הנדרשת מנהג המסיע נוסעים הינה גבוהה ועולה על הנדרשת מכל נהג אחר, היה על המערער לצפות כי התממשות הסיכון בהתנהגותו תביא לפגיעה בנוסעים הרבים אותם הסיע, המערער מחויב לנקוט בזהירות מוגברת על מנת להביא את הנוסעים בבטחה למחוז חפצם ולהיות מודע לכובד האחריות המוטל עליו.



נקבע כי: "יש להוסיף ביטוי לחומרה, הנגזרת מהיות הנאשם (המערער) נהג מקצועי והאחריות עליו בגין כך, כמו גם נחישותו להמשיך בנסיעה של 100 קמ"ש, מבלי להבחין מבעוד מועד במשאית ובנגרר העומדים בשוליים הימניים של הכביש, כשלפניהם משולש אזהרה, וזאת למרות שדה ראייה פתוח, באור יום, הנאשם (המערער) יכול היה להבחין כשהיה במרחק של כ- 850 מטר כי המשאית והנגרר עומדים כאמור בשול הימני של הכביש, בטח ובטח עם התקדמות הנסיעה... התעלם מקיומה של המשאית והנגרר שעמדו כאמור בשול הימני, וזאת בין אם עמדה בשול הימני מבלי לבלוט לתוך הנתב הימני ובין אם הפינה האחורית שמאלית של הנגרר בלטה לכדי 60 ס"מ לתוך נתיב הנסיעה הימני היה עליו להבחין כאמור מבעוד מועד, בכל אחת מהאפשרויות עולה רשלנותו הגבוהה של הנאשם (המערער)".

בית המשפט קמא רואה ברשלנות המערער - רשלנות גבוהה.

ב"כ המשיבה עתרו להטלת ענישה מצטברת, כך שאירוע התאונה ייחשב כאירוע אחד המורכב ממעשים רבים כמספר קורבנות התאונה, לאור ריבוי הנפגעים, ולאור צבירת העונשים יוטל עונש העולה על העונש המרבי הקבוע לצד עבירה בודדת של גרימת מוות ברשלנות.

בית המשפט קמא קיבל את עתירת ב"כ המשיבה ביחס לצבירת העונשים וקבע: "לאחר שבחנתי את נסיבות התאונה ותוצאותיה המחרידות הגעתי למסקנה כי הנסיבות החמורות של התאונה, רמת הרשלנות הגבוהה של הנאשם (המערער), ריבוי הנפגעים, שיקולי ההרתעה ושיקולי המוסר, מצדיקים ענישה מצטברת כעתירת המאשימה".

בית המשפט קמא קבע כי מתחם העונש ההולם כולל מאסר בין 3.5 ל- 6 שנים, כעתירת המשיבה, ופסילה במתחם הנע בין שנות פסילה ארוכות לפסילה לצמיתות.

בקביעת העונש במסגרת המתחם בחן בית המשפט קמא את נסיבותיו האישיות של המערער, מצבו הרפואי, היותו נעדר עבר פלילי או עבר תעבורתי מכביד, ואדם שניהל אורח חיים נורמטיבי, אשר התאונה הותירה בו את אותותיה, שברה את רוחו והוא חש אבל וצער עמוק על תוצאותיה, קבע כי אין לתת לנסיבותיו האישיות של המערער משקל מיוחד המצדיק סטייה לקולא מהמתחם, וגזר את עונשו של המערער כאמור לעיל.

טענות המערער

4. לטענת המערער עונש המאסר אשר הוטל עליו מחמיר ונטול מידתיות, לאור הנסיבות הקשורות לביצוע העבירה, הנסיבות האישיות של המערער ושיקולי הענישה ועקרונות הענישה הישימים.

נטען כי הואיל ומדובר בעבירת רשלנות, קיים משקל נכבד למידת הרשלנות, חומרתה, ונסיבותיו האישיות של הפוגע. לא קיימת נסיבה מחמירה מבחינת ההתרשלות, ועונש המאסר של 4 שנים הינו בבחינת סטייה מעקרון השיוויון ואחידות הענישה, וחורג לחומרה מהעונש ההולם במקרים דומים ואף חמורים יותר.



ביחס למתחם העונש ההולם שנקבע ע"י בית משפט קמא ואשר כולל 3.5 עד 6 שנות מאסר, נטען כי הוא חורג לחומרה מהנהוג, ומשקף מתחם עונש לנסיבות מחמירות יותר מנסיבות תיק זה. נטען כי העונש שהוטל חמור גם בהשוואה לענישה אשר הוטלה בעקבות הרשעה בעבירת הריגה בנסיבות של תאונת דרכים עת היו מספר קורבנות, וגם בהשוואה לענישה בגרימת מוות שלא בתאונת דרכים בה היו מספר קורבנות, וב"כ המערער מפנה לפסיקה לתמיכה בטיעונו. נטען כי בית משפט קמא נתן משקל בכורה לשיקולים לחומרה, לאינטרס הציבורי ולהרתעה, ולא ניתן משקל ראוי לכלל הנסיבות והשיקולים.

ביחס למידת הרשלנות אשר יש לייחס למערער, נטען כי מדובר ברשלנות רגעית ולא מתמשכת, אשר אירעה סמוך מאוד להתרחשות התאונה, וכי הוסכם כי ייתכן וממרחק של כ- 210 מ' ועד לפגיעה בנגרר, המערער כלל לא יכול היה להבחין במשאית ובנגרר, בכתב האישום המתוקן לא צויין פרק הזמן בו ניתן היה להבחין במשאית ובנגרר מבעוד מועד, אין בסיס בטענה כי מדובר בפרק זמן ארוך, ומהעובדות והראיות שנשמעו ניתן לקבוע כי מדובר בפרק זמן קצר ביותר של פחות משתי שניות, ובנסיבות אלו, זוהי רשלנות רגעית ובטווח מרחק קצר, ובנוסף, קיימת רשלנות תורמת של נהג המשאית. ביחס לשאלה האם יש להטיל ענישה אחת או ענישה מצטברת בגין כל נפגע, נטען כי אין זה המקרה בו מדובר בנסיבות חמורות או חריגות המצדיקות הצטברות הענישה, ועת הושתה ענישה מצטברת בגין גרימת מוות ברשלנות כאשר קיימים מספר קורבנות, הרי שככלל מדובר בנסיבות מחמירות מבחינת הרשלנות, מספר הנפגעים רב ביותר, וקיימות עבירות נלוות או מדובר באירוע על רקע בטחוני, וכל אלו אינם מתקיימים במקרה זה.

תוך הפניה לענישה בשורת פסקי דין, נטען כי הענישה בנסיבות של תאונת דרכים הכוללת הרוגים הענישה נעה מ- 6 חודשי עבודות שירות עד 24 חודשים בפועל לצד רכיבי ענישה נוספים.

עוד נטען כי יש להביא בשיקולים את נסיבותיו האישיות של המערער, היותו אזרח נורמטיבי, בן 62, איש משפחה, נהג מקצועי ותיק ומוערך, ואת מצבו הרפואי הכולל בעיות בלב, בראיה, בשמיעה, ברגליים, וכן את התדרדרות מצבו הנפשי עקב התאונה, והפנה לעולה מתסקיר שירות המבחן בעניינו של המערער.

טענות המשיבה

5. ב"כ המשיבה מבקש לדחות את הערעור.



ביחס לרשלנות נטען כי הבסיס לבחינת התיק הינו העובדה שהמערער הוא נהג רכב ציבורי, אשר נטל על עצמו את האחריות להסיע את הנוסעים, 15 במספר, באופן בטוח, בחובה זו הוא מעל, ובתאונה זו נפגעו מרבית הנוסעים. נטען כי על נהג רכב ציבורי חלה זהירות מוגברת, וגם אם קיימת רשלנות רגעית, אשר לכך אין הוא מסכים, הרי שתוצאה עלולה להיות קשה יותר מאשר כשמדובר ברכב פרטי.

נטען כי אין מדובר ברשלנות רגעית אשר התבטאה בשתי שניות, בהן היו המשאית והנגרר בשדה הראיה המלא של המערער, אלא כי על פי כתב האישום המתוקן על נהג האוטובוס היה להבחין במשאית ובנגרר ממרחק של 850 מ', וככל שהתקרב הוא יכול היה להבחין שהם עומדים בצד הימני, ועל המערער היה גם להתאים את נסיעתו וזאת עוד לפני קו 320 המטרים, בין 250 - 320 מ' הוא היה צריך לדעת בוודאות, וגם אם לאחר 250 מ' "נעלמו" מעיניו כלי הרכב, עדיין היה צריך לדעת מה לעשות עם הסכנה הקיימת, ואסור היה לו להמשיך בנסיעה במהירות של 100 קמ"ש. ביחס להצטברות הענישה נטען כי בצדק נקבע כי ניתן לצבור את העונשים במקרה זה, והפנה לפסיקה. ביחס למצבו האישי של המערער, נטען כי אין הם מתעלמים ממנו, אך יש צורך לאזן בין כלל הגורמים והתוצאה נכונה ומאוזנת.

דיון והכרעה

6. לאחר שנשמעו ונשקלו טענות הצדדים, ונבחנו נסיבות קרות התאונה ונסיבותיו האישיות של המערער, מסקנתי היא כי יש לקבל את הערעור ביחס לרכיב המאסר בפועל.

כפי שיפורט להלן, מסקנתי נובעת מבחינת מידת הרשלנות אשר אינה כזו שיש בה להביא להפעלת האפשרות של הטלת ענישה מצטברת, השמורה למקרים חריגים בלבד, בפרט כאשר מדובר בעבירת רשלנות. הגם שאין מדובר ברשלנות ברמה נמוכה, מנגד, אין מדובר ברשלנות ברמה כה גבוהה הכוללת נסיבה חריגה לחומרה אשר מצדיקה ענישה מצטברת. הפעלת האפשרות לראות במעשה פלילי אחד מספר מעשי עבירה, כך שהענישה בגין כל תוצאה תהיה מצטברת, צריכה לבחינה זהירה כאשר מדובר בעבירה אשר היסוד הנפשי שלה הינו רשלנות, ובבסיסו הינו בעל חומרה פחותה מהיסוד הנפשי הרגיל בדיני עונשין. אשמו של נאשם הינו אחד המבחנים המרכזיים בבחינת השאלה אם להטיל ענישה מצטברת, אם לא, והטלתה בעבירה בה היסוד הנפשי הינו של רשלנות, אשר כוללת גם היבטים של מדיניות משפטית, שמורה למקרים חריגים ביותר.

משכך, הרי שהענישה המקסימאלית האפשרית על פי סעיפי העבירה בהם הורשע המערער, הינה שלוש שנות מאסר, שזהו העונש לצד העבירה של גרימת מוות ברשלנות, ואשר עולה גם על העונש של נהיגה ברשלנות וגרימת חבלה של ממש, עבירות אשר בוצעו באותו מעשה. לאי הצטבר העונשים ולענישה המקסימאלית האמורה, השפעה על מתחם העונש ההולם, ועל התוצאה העונשית, אשר מנגד תובא במסגרתה התוצאה הקשה וריבוי הנפגעים.



להלן יבחנו מידת הרשלנות והאשם של המערער, ובהתייחס לכך ולשאר המבחנים הישימים, סוגיית הצטברות העונשים, ולבסוף מתחם העונש ההולם והענישה הראויה.

מידת הרשלנות ומידת האשם

7. כידוע, אחד הרכיבים המרכזיים בשיקולי הענישה בעבירת גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות, הינו דרגת הרשלנות. ר' ע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מ"י (16.11.2009):

"נדמה שקיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות. 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".

גם כאשר מדובר במקרים המסתיימים באובדן חיים, בחינת מידת הרשלנות, השאלה אם מדובר ברשלנות רגעית, או רשלנות חמורה ובפרק זמן משמעותי, נבחנת והינה בעלת השפעה של ממש על הענישה.

הענישה אינה נגזרת אך מתוצאת המעשה, תהא היא חמורה ככל שתהא. הענישה נגזרת משילוב של מספר יסודות ורכיבים, אשר הבאת כולם במסגרת השיקולים מוליכה לתוצאה העונשית.

כך, ברע"פ 4261/04 יעקב פארין נ' מ"י, פד' נט(3), 440, נפסק כי אף אם ההתרשלות הסתיימה באסון כבד, יכול ובית המשפט ימנע מהטלת מאסר בפועל, זאת בשים לב לכך שזהו חוסר תשומת לב או התרשלנות רגעית. שם מדובר היה בתאונת דרכים בה הורשע המערער בגרימת מוות תוך כדי נהיגת רכב ברשלנות, וגרימת חבלה של ממש בעקבות אי שמירת מרחק בין רכב לרכב, בתאונה בה קיפחו שני בני אדם את חייהם ואחרים נפצעו, ועל המערער נגזר עונש של 12 חודשי מאסר. בערעור בוטלה ההרשעה בעבירת אי שמירת מרחק, ועונש המאסר הופחת לשישה חודשים אשר ירצו בעבודות שירות, תוך שבית המשפט העליון מציין כי מדובר היה במערער שהופתע ממה שנגלה לעיניו באירוע, הגיב בדרך שגויה, ולא הוכח כי נהיגתו היתה פרועה. נפסק:



"נהיגתו הרשלנית של המערער גרמה לתוצאה טראגית - קיפוח חייהם של שני אנשים ופציעה של אחרים, מקצתם קשה. המציאות מלמדת כי לעתים חוסר תשומת לב או התרשלנות רגעית עלולים להסתיים באסון כבד. במקרים כאלו, אף כי יש בהם כדי לבסס הרשעה בעבירה של גרם מוות ברשלנות, עשוי בית-המשפט, בנסיבות חריגות, להימנע מהטלת עונש של מאסר בפועל ולהסתפק בעונש של פסילת רישיון לזמן ארוך ומאסר לריצוי בעבודות שירות (ראו למשל רע"פ 4732/02 סורפין (לביא) נ' מדינת ישראל (להלן - פרשת סורפין [1])). סבורני כי המקרה שבפנינו בא בגדר מקרים חריגים אלו".

8. בחינת רשלנות המערער בענייננו מביאה, לטעמי, למסקנה, כי אמנם אין מדובר ברשלנות בדרגה נמוכה, אך אינני מוצא כי מדובר ברשלנות בדרגה גבוהה מאוד, ונעדרת היא נסיבה חריגה לחומרה. לא נלוו לרשלנות עבירות נוספות, המערער נהג את האוטובוס במהירות מותרת, בנתיב בו הוא אמור לנסוע, ואין לשכוח כי האירוע נגרם גם בשל מצב הדברים אשר נוצר בכביש, כמתואר לעיל.

אומדן עוצמת הרשלנות וחומרתה, צריך להתבצע באופן מידתי. עם כל הקושי הנובע מבחינה כאמור כאשר מדובר בתאונת דרכים כה קשה וקטלנית, עדיין מצווה בית המשפט לבחון את מידת הרשלנות והאשם של מבצע העבירה, בתהליך קביעת העונש.

עובדות כתב האישום המתוקן מותירות חלק מהנתונים בסימן שאלה. זאת הואיל וחלקם, ככל הנראה, לא יכול היה להתברר. כך, אין זה ברור האם נגרר המשאית אשר עמדה בצד הדרך בלט אל תוך נתיב הנסיעה של המערער, אם לאו. כמו כן, אין זה ברור מה היה מצב שדה הראיה של המערער לאחר שעבר את המקום שהוא בין 320 ל-250 מ' לפני מקום התאונה, וסעיף 25 לכתב האישום המתוקן קובע: "המאשימה אינה יודעת במדויק מה היה מצב שדה הראיה של הנאשם בהמשך הנסיעה, שכן אפשר שלפני האוטובוס נעו כלי רכב גדולים, וייתכן שבשלב מסוים, ממרחק של כ-210 מ' מהמשאית והנגרר, חסמו כלי רכב אלה לחלוטין את שדה הראיה של הנאשם לכיוון המשאית והנגרר".

המערער יכול היה להבחין בקיומם של המשאית והנגרר לראשונה כשהיה במרחק של כ-850 מ' מהם, אך יש להדגיש כי בשלב זה מדובר בהבחנה בקיומם ולא בעובדה שהם עומדים בצד הדרך, ועל פי סעיפים 22 ו-23 לכתב האישום, עולה כי רק בהמשך יכול היה המערער להבין כי המשאית והנגרר עומדים, אך לא ניתן היה לדעת מהו מקום עמידתם ביחס לכביש, ועם התקדמות הנסיעה יכול היה המערער להבחין במשאית והנגרר בצורה ברורה יותר.

על פי סעיף 24 לכתב האישום המתוקן "ממרחק שנע בין כ-320 מ' ל-250 מ', יכול היה הנאשם להבחין, כי המשאית והנגרר עומדים בשוליים הימניים של הכביש, וכן יכול היה להבחין במיקום המדויק של הפינה השמאלית האחורית של הנגרר, בין אם זו בלטה לנתיב הנסיעה הימני ובין אם זו היתה מצויה כולה מעבר לשוליים" ובהמשך יכול היה המערער להבחין גם במשולש האזהרה האדום.

מכל האמור עולה, כי התרשלנות המערער תחילתה בנקודה במרחק של 320 עד 250 מ' לפני מקום התאונה, זאת כאשר נמצא הוא בנהיגה במהירות המותרת על פי החוק, של 100 קמ"ש.



העובדה שהמערער יכול היה להבחין לראשונה בקיומם של המשאית והנגרר עוד במרחק של 850 מ' מהם, אינה עובדה המשליכה על רשלנותו, הואיל וזו אינה הבחנה בעובדה שהם עומדים בצד הכביש, אלא אך ורק בקיומם. אין מדובר בעניין סמנטי, מדובר בשאלה מהותית הקשורה לפרק הזמן בו אמורה להופיע אצל המערער תמונה היוצרת את החשש ממצב מסוכן בכביש. מפורשות הסכימו הצדדים כי מדובר היה רק בהבחנה בקיומם, וההבחנה בהיותם עומדים היתה רק בהמשך כאמור.

כאן המקום לציין כי אין לנו אלא מילותיו של כתב האישום המתוקן עליו הסכימו הצדדים. לא לחינם באו קביעות עובדתיות אלו במסגרת כתב האישום המתוקן. קביעות אלו הן הבסיס לבחינת נסיבות ביצוע העבירה, ומידת ההתרשלות והאשם, בין אם לחומרה ובין אם לקולא. משכתב האישום עצמו מעלה ספק ביחס להתקיימות נסיבה, הרי שלא ניתן להביא דווקא את האפשרות לחומרה לחובת נאשם, אלא על הצד המקל. זאת כנגזרת של חובת ההוכחה מעל לספק סביר. אם לא ידוע מה המרחק, והוא מבוטא במספרים שונים אפשריים, לא ניתן להחזיק כנגד נאשם את המספר המחמיר עימו.

אין חולק כי באשמו של המערער נגרמה התאונה. אין חולק כי גם כאשר מדובר אך במרחק של 250 מ' ממקום עמידת המשאית והנגרר, לו היה המערער נוקט באמצעי הזהירות הראויים, לרבות הפחתת מהירות הנסיעה, והגדלת מרווח הנסיעה מהתנועה שלפניו, הרי שיכול והיתה נמנעת התאונה.

בכתב האישום נכתב כי בהמשך הדרך לא ידוע מה היה שדה הראיה של המערער, וייתכן שבשלב מסוים ממרחק של כ - 210 מ' מהמשאית והנגרר חסמו כלי רכב את שדה הראיה של המערער לכיוון המשאית והנגרר.

תחילתה של התרשלות המערער במרחק 250 מ', ממקום התאונה, 40 מ' לאחר מכן ייתכן ושדה הראיה לכיוון המשאית והנגרר היה חסום. את ה"ייתכן" יש להביא לטובת המערער.

מסקנתי מניתוח עובדות מוסכמות אלו היא כי מדובר ברשלנות אשר החלה בנקודה בה היה האוטובוס במרחק 250 מ' מהמשאית והנגרר, שכן רק אז יכול היה המערער להבחין בכך שהם עומדים בצד הדרך. ככל שבנקודת הזמן בו היה האוטובוס במקום האמור לא נתן המערער את תשומת ליבו לאשר בצד ימין של הדרך, הרי שמדובר ברשלנות אשר אורכה קצר ביותר, שכן 40 מ' לאחר מכן נחסם שדה הראיה אל עבר המשאית והנגרר, ואם לא נתן המערער דעתו לקיומם בצד הדרך במהלך אותם 40 מטר של נסיעה, הרי שנעלמו הם מעיניו עד קרוב לרגע הפגיעה.

אין מדובר ברשלנות בדרגה נמוכה. מדובר בנהג רכב ציבורי אשר מחוייב ליתן דעתו ותשומת ליבו לדרך ולאשר בשוליה בצמוד לנתיב נסיעתו.

מנגד, מדובר ברשלנות אשר בפועל הינה בפרק זמן קצר, והגם שאין להגדירה "רגעית", עדיין אין היא רשלנות מתמשכת, ואין במסגרתה נסיבה מיוחדת וחריגה לחומרה.



יש לשקלל אל הנתונים האמורים את העובדה שהמערער נסע בנתיב נסיעתו, במהירות חוקית, וכן את העמדת המשאית והנגרר בשולי הדרך, וייתכן אף באופן הבולט אל תוך נתיב נסיעת המערער.

מידת חובת הזהירות המצופה מנהג רכב ציבורי, גבוהה, ומשאינו אינו נוקט באמצעים הנדרשים בנסיבות האמורות, מדובר אכן ברשלנות בדרגה גבוהה, אך אין לומר כי הינה חמורה באופן קיצוני, ואין בצידה עבירות נהיגה נילוות כמו גם לא נסיבת ביצוע חריגה לחומרה.

שאלת הצטברות הענישה

9. סעיף 186 לחוק סדר הדין הפלילי (נוסח משולב) קובע :

"בית המשפט רשאי להרשיע נאשם בשל כל אחת מן העבירות שאשמתו בהן נתגלתה מן העובדות שהוכחו לפניו, אך לא יענישנו יותר מפעם אחת בשל אותו מעשה."

לשאלה האם נראה במעשה אחד מרובה תוצאות, כמעשה אחד, או כמספר מעשים נפרדים כפי מספר תוצאות אותו המעשה, נדרש בית המשפט בעיקר במקרים חריגים. אין זה הכלל, ולקביעה זו נקבעו שני מבחני עזר - האחר עובדתי וקשור בנסיבות המקרה, והשני נגזר משיקולים נורמטיביים.

"השאלה מהו מעשה אחד נבחנת בכל מקרה ומקרה לפי נסיבותיו ואמת-המידה לעניין זה איננה רק פיזית אלא גם נורמטיבית-ערכית. שניים הם מבחני העזר אשר פותחו בפסיקה לצורך הכרעה בסוגייה זו: המבחן הצורני-עובדתי הבוחן האם הפעולות, אף שהן עוקבות ובוצעו ברצף, נפרדות וניתנות לפיצול; והמבחן המהותי-מוסרי, בגדרו יש לבחון, בין היתר, את חשיבותו של הערך הנפגע, את ריבוי הנפגעים ואת השיקול המוסרי אליו מצטרף גם שיקול ההרתעה".

ע"פ 8748/08 ברכה נ' מ"י (10.10.2011).

ר' גם ע"פ ג'אבר נ' מ"י (29.10.2014) - ס' 24 לפסק דינו של כב' השופט י' דנציגר.

יישום האפשרות לפיצול הענישה למספר עבירות נעשה במקרים בהם נסיבות ביצוע אותו המעשה קשות וחריגות, ומחייבות התייחסות נורמטיבית מחמירה ומרתיעה. אין הדבר נעשה ברגיל, ואין זה הכלל. מבחני העזר האמורים אינם ממצים את שיקולי בית המשפט, ויש לבחון כל מקרה ומכלול נסיבותיו.



המשמעות האופרטיבית של יישום האפשרות לפצל מעשה אחד למספר עבירות כמספר תוצאות או קורבנות אותו מעשה, הינו הכפלת הענישה המקסימאלית, ואפשרות להטלת עונש המקסימאלי כמניין מעשי העבירה שיתקבל לאחר הפיצול. תוצאה זו, ומשמעותה העונשית, מחייבת זהירות ביישום הכלל, ושמירתו לאותם מקרים חריגים וקשים. ניתן למצוא יישום כלל זה בעבירות רצח (ע"פ 1742/91 פופר נ' מ"י (4.12.1997)), הריגה (ע"פ 8748/08 ברכה נ' מ"י (10.10.2011)), ועבירות מין (ע"פ 4910/13 ג'אבר נ' מ"י (29.10.2014)). בע"פ 8748/08 ברכה נ' מ"י (10.10.2011) בו מדובר היה בשש עבירות הריגה הודגשה חומרת המעשים בנימוקים לצבירת העונשים:

"חומרת מעשיו של המערער זועקת מכל פרט ופרט המרכיב את סיפור התאונה הטראגית שבפנינו. המערער שתה לשוכרה ואף נטל סמים מסוכנים משני סוגים ובעודו נתון תחת השפעת האלכוהול והסמים, לא היסס ליטול לידי את ההגה ולנהוג ברכב. במצב דברים זה ניתן לומר כי התרחשותה של תאונה היא כמעט כרוניקה ידועה מראש ואך נס היה יכול להחזיר את המערער ואחיו המנוח לביתם בלא שזו תתרחש. נס כזה לא קרה. בעודו נוהג במהירות של לא פחות מ- 171 קמ"ש ומתעלם מאור אדום שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו, התרחשה התאונה הקטלנית בה קיפחו את חייהם חמישה נוסעי רכב היונדאי שאיתרע מזלם ודרכם הצטלבה באותה שעת לילה מאוחרת בדרכו של המערער. כן קיפח את חייו אחיו התאום של המערער שישב לצידו ברכב המאזדה. מניין החיים שנקטלו בתאונה הוא שישה ובנסיבות שתוארו תהא זו תוצאה לא מוסרית - הן מנקודת המבט של קורבנות התאונה והן בשל הקלות שאין לקבלה בהתייחסות אל מעשי המערער - לראות בכך מעשה אחד לצורך הענישה."

10. קביעת הצטברות עונשים בעבירות גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים יוצרת קושי שכן בעבירה זו היסוד הנפשי הינו חריג בדין הפלילי, ובסיסו ברצון לקבוע נורמת התנהגות מסויימת, תוך שהיסוד הנפשי אינו כולל מודעות אלא, בהתאם לסעיף 21 (א) לחוק העונשין - "אי מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות או לאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה, כשאדם מן היישוב יכול היה, בנסיבות הענין, להיות מודע לאותו פרט". משזהו היסוד הנפשי, הרי שהיישום של מבחני הפיצול, הן העובדתי והן הנורמטיבי, מציבים קושי ליישומם על עבירת רשלנות.

חלק בלתי נפרד מקביעת מעשה כנוגד את המוסר עד כדי פיצול המעשה כפי מספר קורבנותיו, קשור במצבו התודעתי של מבצע העבירה, באשר התכוון לבצע במעשהו, במודעותו למעשיו ולתוצאותיהם, ובהתייחסותו לתוצאה הקשה שמעשהו יכול ויגרם.

בעבירה בה היסוד הנפשי הינו רשלנות, קיים קושי מובנה להגעה למסקנה בדבר התקיימות אותם יסודות קשים וחמורים המהווים את הבסיס לפיצול המעשה.



היסוד הנפשי בעבירת הרשלנות, אינו יסוד סובייקטיבי בהלוך הנפשי של הנאשם. למעשה זהו יסוד אשר הדין, והנורמה המשפטית הנקבעת, מייחסים לאדם. זהו מצב של אי מודעות, כאשר אדם מן היישוב יכול היה לדעת. המבחן אינו מבחן סובייקטיבי ביחס לנאשם אלא מבחן אובייקטיבי.

ר' ע"פ 4089/07 עאזם סייף נ' מ"י (6.5.2010):

"היסוד הנפשי של העבירות הללו שונה מהיסוד הנפשי בעבירות של הריגה וגרימת חבלה חמורה: הוא אינו סובייקטיבי כי אם אובייקטיבי. במסגרת היסוד הנפשי של העבירות גרימת מוות וחבלה ברשלנות אין דרישה להוכחת מודעות בפועל לרכיבי היסוד העובדתי של העבירות, וניתן להסתפק בהוכחת מודעות בכוח לרכיבים. לשון אחר, השאלה אינה האם האדם הקונקרטי היה מודע לרכיבי היסוד העובדתי של העבירה אלא האם האדם הסביר היה יכול והיה צריך להיות מודע לאותם רכיבים".

המשמעות של הטלת סנקציה על אדם גם כאשר היסוד הנפשי שלו אינו כולל מחשבה פלילית, ולא הוכחה מודעותו לרכיבים הבסיסיים של העבירה, היא לכשעצמה מעלה קושי, והינה בבחינת חריג בדיני העונשין. סעיף 21 (ב) לחוק העונשין קובע כי "רשלנות יכול שתיקבע כיסוד נפשי מספיק רק לעבירה שאיננה מסוג פשע". המחוקק מצא לנכון להגביל את יישום הטלת אחריות בשל רשלנות, לעבירות מסוג חטא ועוון. הכפלת הענישה כפועל יוצא של יישום כללי הפיצול האמורים, יוצרת קושי גם ביחס לכוונת המחוקק לצמצם את הענישה כאשר מדובר ברשלנות.

על הקושי ביישום פיצול הענישה בעבירות של גרם מוות ברשלנות עמד בית המשפט העליון בע"פ 4089/07 עאזם סייף נ' מ"י (6.5.2010) בו נקבע כי: אכן, היותה של עבירה מסוימת עבירת רשלנות עשויה להוות שיקול כנגד צבירת עונשים. בע"פ 4089/07 נקבע כי ניתן לגזור עונשים מצטברים גם בעבירה של גרם מוות ברשלנות, אולם העובדה שמדובר בעבירת רשלנות מהווה דווקא שיקול כנגד הצבירה.

באותו מקרה נקבע כי יש לצבור את העונשים, אף שמדובר היה בעבירת גרם מוות ברשלנות, אך היו אלו נסיבות חריגות וחמורות במיוחד אשר הביאו לכך. מדובר היה בהסעת מחבל מתאבד ונפסק:



"כיוון שאבו מוך זוכה מהעבירות של הריגה וגרימת חבלה חמורה, ותחתן הורשע בעבירות של גרימת מוות וחבלה ברשלנות, ראוי לבחון מחדש את עונשו. השאלה הראשונה הצריכה הכרעה הינה האם ראוי במקרה זה לגזור עונשים מצטברים בגין העבירות בהן הורשע אבו מוך. בית משפט זה פסק בעבר כי ניתן לגזור עונשים מצטברים בגין עבירת גרימת מוות ברשלנות (רע"פ 4157/06 פלוני נ' מדינת ישראל, פסקה 4 לפסק הדין (טרם פורסם, 25.10.2007)). עם זאת, לא בכל פעם שרשלנות מביאה למותם של אנשים ראוי יהיה לגזור עונשים מצטברים. על מנת להכריע בשאלה האם במקרה מסוים ראוי לגזור עונשים מצטברים יש לעשות שימוש במבחן מהותי-מוסרי הבודק, בין השאר, את הפגיעה שנגרמה על ידי העבירה האמורה, את האינטרסים המוגנים על ידי העבירה ואת השיקולים המוסריים העומדים בבסיס ההגנה על הקורבנות (פרשת מחאג'נה, פסקה 18 לפסק הדין). אכן, היותה של עבירה מסוימת עבירת רשלנות עשוי להוות שיקול כנגד צבירת עונשים. אולם, יש לשקול מנגד גם את התוצאות של אותה עבירת רשלנות. בענייננו, התוצאות הקשות שנגרמו בעקבות פעולותיו של אבו מוך מובילות למסקנה כי יש מקום לגזור על אבו מוך עונשים מצטברים".

יישום הצטברות עונשים בעבירות גרם מוות ברשלנות נשמר למקרים בהם לעבירה מתווספות נסיבות חריגות בחומרתן. בע"פ 4089/07 דלעיל מדובר היה במסיע מחבל מתאבד, בע"פ 4157/06 פלוני נ' מ"י (25.10.2007) גם כן מדובר היה בהסעת מחבל מתאבד, ברע"פ 698/14 אלג'בור נ' מ"י (25.3.2014) מדובר היה בנהג משאית אשר סטה למסלול שכנגד, המשאית פגעה ברכב פרטי ונהרגו חמישה בני משפחה.

מבחי העזר לקביעת המקום בו תיושם אפשרות קביעת הצטברות עונשים אינם מכתבים כלל הכרעה ברור וחד משמעי, והיישום הינו תלוי נסיבות כל מקרה. ר' ההתייחסות לכך ברע"פ 698/14 אלג'בור נ' מ"י (25.3.2014), בו נקבע כי: "החלט מבחי-העזר ואיזון השיקולים המונחים על הכף בסוגיה האמורה, מושפעים מטיב העבירה ומאופי המעשה. כפי שכבר נכתב, מבחי העזר אינם מספקים כלל הכרעה ברור, ו"דווקא יישומם באופן מצטבר זה לזה, תוך התחשבות במכלול הנסיבות המאפיינות את האירוע העברייני, הוא אשר מנתב את דרכנו אל הפתרון הראוי, וממנו נגזר עונשו של הנאשם".

על כן, "המשקל שניתן לכל מבחן, הוא פועל יוצא של טיב העבירה בה חטא המבצע, נסיבות ביצועה ונתונים נוספים" (ע"פ 2454/02 טיקמן נ' מדינת ישראל, תק-על 2005(4) 2646). לא בכל מקרה שבו התנהגות רשלנית מצד הנאשם הביאה למותם של מספר אנשים, מוצדק יהיה להטיל עונשים נפרדים ומצטברים. לא תמיד נכון להתייחס באותו אופן, בהקשר הנדון, למעשה-המתה מכוון ולמעשה-המתה רשלני. הכל תלוי בנסיבות, בהתאם לגישה הפרגמטית - כלשונה של השופט דורנר בעניין פופר הנ"ל - הנקוטה על-ידינו".

בע"פ 4927/14 ברבי נ' מ"י (25.1.2015) נהג המערער ברבי ברכבו במהירות העולה על המותרת, ולמרות שדה ראייה רחב, דרס שלוש נשים עת חצו במעבר חציה, הפקירן וביצע עבירות נוספות והורשע בגרם מוות ברשלנות, הפקרה, שיבוש הליכי משפט, הדחה בחקירה, ועבירות סמים.

בית המשפט המחוזי קבע כי הגם שרשלנותו של ברבי מצויה ברף גבוה במיוחד, אין בריבוי הנפגעות כדי ללמד על ריבוי עבירות, לא נצברו העונשים ונקבע כי אין לחרוג מהעונש המירבי של עבירה אחת של גרם מוות ברשלנות. בית המשפט העליון מאמץ עמדה זו וקובע כי הגם שמדובר ברשלנות גבוהה, אין לצבור את העונשים:



"בטרם נעילת הדיון בערעורו של ברבי מצאתי לנכון להוסיף הערה קצרה באשר לסוגיית ריבוי הנפגעים המתעוררת בענייננו. במקרה דנן נגרם מותן של שלוש נשים. כל אחת מהן עולם ומלואו. לכל אחת מהן אינטרס נפגע שונה, העומד בפני עצמו. ואולם, בית המשפט המחוזי קבע כי בנסיבותיו של המקרה דנן אין לחרוג מהעונש המרבי הקבוע בחוק בגין עבירה אחת של גרם מוות ברשלנות, תוך שנמנע מלפצל את גרימת מותן של שלוש המנוחות לשלושה מעשים נפרדים. קביעתו של בית המשפט מקובלת עלי והיא תואמת את פסיקתו של בית משפט זה, לפיה העובדה שמדובר ביסוד נפשי של רשלנות, עשויה להוות שיקול כנגד גזירת עונשים מצטברים, תוך שיש לשקול גם את תוצאותיה של עבירת הרשלנות [ראו למשל: עניין אלג'בור, פסקה 8]. הגם שרשלנותו של ברבי בגרימת מותן של שלוש המנוחות היתה גבוהה, אין לומר עליה כי היא ברמה הגבוהה ביותר והחריגה, באופן המצדיק את הצטברותם של העונשים בגין שלוש עבירות גרימת המוות בנהיגה רשלנית".

מהאמור עולה כי הדרישה להצטברות עונשים במקרה של גרם מוות ברשלנות אינה אך לרשלנות ברמה גבוהה, אלא לנסיבות חריגות וחמורות ביותר אשר יצדיקו את ההצטברות. אוסיף כי אינני מוצא את עפ"ת 6532-03-12 גאנץ נ' מ"י (16.11.09) בו הוטלה ענישה מצטברת על נהג אוטובוס בגין תאונה בה נהרגו חמישה נוסעים וחמישים נפצעו, כישים להשוואה בענייננו, בין היתר לאור כך ששם הנהג שוחח עם נוסעת שישבה מאחוריו תוך כדי שהוא מפנה את מבטו אליה ומסיר עיניו מנתיב הנהיגה, וכתוצאה מכך לא הבחין במשאית שעצרה בשולי הכביש והתנגש בה.

מכל האמור, יישום אפשרות צבירת עונשים בעבירה בה היסוד הנפשי הוא רשלנות אפשרי, אך מעלה קושי אשר מחייב זהירות ביישומו. יש לצמצם את יישום אפשרות הפיצול למקרים חריגים במיוחד שעה שמדובר ברשלנות, ואף לא די בדרגת רשלנות גבוהה, אלא נדרשות נסיבות חריגות ומיוחדות, המקנות למעשה חומרה יתירה. כלל הענישה המצטברת אשר תחילתו במקרים חמורים ביותר, ובעבירות הקשות והחמורות בספר החוקים, אינו צריך לזלוג אל עבירות גרם מוות ברשלנות עד כדי הפיכתו לכלל, אלא יש לשומרו למקרים חריגים ביותר. התוצאה הקשה של תאונה אינה בבחינת המבחן הבלעדי ליישום כלל הצטברות העונשים, אלא היא אחד השיקולים. 11. יישום העקרונות דלעיל בענייננו מביא למסקנה כי אין לקבוע ענישה מצטברת, וכי הענישה המקסימאלית צריכה להיות הענישה שלצד עבירה אחת של גרם מוות ברשלנות.

רשלנות המערער גבוהה. הוא לא נתן דעתו בזהירות הראויה למצב הדרך, ולאשר נמצא לצד הדרך. המערער לא עמד בחובת הזהירות המוגברת המתחייבת מהתפקיד שנטל על עצמו, נהג רכב ציבורי המסיע נוסעים, ומחוייב לבטיחותם.



יחד עם זאת, נסיבות ביצוע העבירה, כמפורט לעיל, לצד נהיגת המערער במהירות המותרת, בנתיב נסיעתו, ותוך שלא מבוצעת עבירה נילוית, ובהיעדר אינדיקציה לנסיבה מיוחדת וחריגה, אשר יהיה בה כדי להקנות את החומרה היתירה, כפי שנקבע בפסיקה דלעיל, הרי שנסיבות אלו אינן מאפשרות הטלת ענישה מצטברת במקרה זה. כמצוטט לעיל העובדה שמדובר ביסוד נפשי של רשלנות מהווה שיקול כנגד גזירת עונשים מצטברים, ובפרט כך הוא משאין מדובר ברשלנות ברמה כה גבוהה וחריגה המצדיקה זאת.

השוואת נסיבות ביצוע העבירה ע"י המערער אל הנסיבות בע"פ 4927/14 ברבי נ' מ"י (21.1.2015) מחייבת את המסקנה האמורה. שם נדרסו למוות שלוש נשים תוך כדי חצייתן במעבר חציה כשהן הספיקו לחצות שמונה מטרים מרוחב הכביש, וקיים היה שדה ראייה. מדובר היה ברשלנות ברמה גבוהה באופן משמעותי מאשר זו של המערער, ונקבע כי הגם שזו רשלנות גבוהה, לא מתקיימות הנסיבות החריגות של הפעלת ענישה מצטברת. מתחם העונש ההולם :

12. משמדובר בענישה שאינה כוללת צבירת עונשים כאמור, הרי שלא ניתן להותיר את מתחם העונש ההולם שנקבע בגזר הדין. במסגרת הטיעונים, כמו גם בגזר הדין של בית המשפט קמא, נסקרה שורת פסקי דין ובהם ענישה בעלת מנעד רחב, כפי שמתחייב מהיות הענישה אינדיבידואלית וקשורה בנסיבותיו של כל מקרה.

קביעת המתחם אינה קשורה אך בעבירה כפי נוסחה ועונשה בחוק, אלא בעיקר בנסיבות המסוימות בהן בוצעה, תוצאותיה ומידת חומרתה. למתחם היבט אינדיבידואלי הקשור למקרה המסוים הנדון. ר' ע"פ 1323/13 חסן ואח' נ' מ"י (5.6.2013), המתייחס לצביון האינדיבידואלי אשר העניק המחוקק לשלב עיצוב המתחם. הענישה הנוהגת במקרים אחרים הינה אך אחד השיקולים בקביעת המתחם, ואיננה המרכז שבו. ר' ע"פ 4447/13 חאתם קוידר נ' מ"י (24.11.2014): "מעל לכל, יש לזכור כי שיקול הדעת השיפוטי לעניין הענישה לפי תיקון 113 לחוק העונשין, אינו בנוי רק על פי העונש הנוהג אלא בעיקר על פי העונש ההולם".

הגם שכאמור אין לצבור את העונשים, ריבוי הנפגעים מובא כשיקול משמעותי בין השיקולים לחומרה (ר' ע"פ 4927/14 ברבי נ' מ"י (25.1.2015)).

13. אפנה לע"פ 4927/14 ברבי נ' מ"י (21.1.2015), שם קבע בית המשפט המחוזי, בגין האירוע הראשון, דהיינו בגין גרימת מוות ברשלנות של שלוש נשים עת חצו הן מעבר חציה, תוך קביעה כי מדובר ברשלנות גבוהה, מתחם עונש הולם של 15 עד 30 חודשי מאסר.

נסיבות ביצוע העבירה ע"י המערער שונות, ורשלנותו הינה בדרגה שאינה מגעת לרשלנות האמורה. מנגד מספר הנפגעים בנפש גדול יותר, וכן נפצעו רבים.



כן יש ליתן משקל להיות המערער נהג אוטובוס, אשר רמת הזהירות הנדרשת ממנו גבוהה. מכל האמור, לאחר שבחנתי את מכלול נסיבות התאונה, מידת רשלנותו של המערער, והפסיקה הנוהגת בעבירות גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים, אני מוצא כי מתחם העונש ההולם בגין העבירות אשר בוצעו על ידי הנאשם, בנסיבות ביצוען, כולל מאסר בפועל הנע בין 18 ל - 36 חודשים.

הענישה:

14. המערער אדם נורמטיבי, סובל מבעיות רפואיות, ולאחר האירוע לקה בדחק ועקב כך מטופל. כפי שקבע בית המשפט קמא - המערער ניהל אורח חיים נורמטיבי, תפקודו תקין, הינו אדם אמין, אחראי ומסור, התאונה הותירה בו אותותיה ושברה את רוחו, הוא נעדר עבר פלילי, ועברו התעבורתי אינו מכביד. קשייו של המערער בהתמודדות עם התוצאה הקשה של התאונה, שילובו בטיפול ייעודי, והתבוננותו בשאלת אחריותו, מתוארים בתסקיר שירות המבחן. לצד הנסיבות האישיות לקולא, יש ליתן משקל מרכזי לאינטרס הציבורי בענישה, בפרט כאשר מדובר בתאונה שתוצאתה כה קשה, ועל הענישה ליתן ביטוי לעיקרון קדושת החיים. נסיבותיו האישיות של המערער אינן ניגפות לחלוטין מפני האינטרס הציבורי בענישה מוחשית ומרתיעה, אך המשקל שיש לתת להן מוגבל. על הענישה להיות מעל אמצעיותו של המתחם. החומרה היתירה של התוצאה הקשה מאוד, מחייבת כי הענישה לא תרד באופן משמעותי אל מתחת לרף העליון של המתחם.

15. מכל האמור, לו תישמע דעתי, יתקבל הערעור כך שעונש המאסר בפועל אשר הוטל על המערער יופחת, ויועמד על 30 חודשי מאסר. המאסר המותנה שהוטל ע"י בימ"ש קמא יצומצם כך שיהיה ל- 6 חודשים וכל יתר רכיבי גזר הדין יישארו בתוקפם.

יואל עדן, שופט

הנשיא י. אלון:

מצטרף אני לעמדת חברי השופט י.עדן ומנימוקיו כי לא היה על ביהמ"ש קמא להורות על צבירת עונשים בגין ריבוי התוצאות הטראגיות של התאונה.

עם זאת, ריבוי התוצאות הטראגיות, העובדה כי המדובר בנהג אוטובוס ציבורי, העובדה כי המערער יכול היה להבחין במשאית ובנגרר ממרחק רב של 850 מטרים, העובדה כי לא היה מדובר בהבזק התרחשות של שניה אלא במחדל רשלני מתמשך - כל אלה מציבים את רמת הרשלנות של המערער כגבוהה ומשמעותית מאד. נוכח כל אלה - אציע לחבריי כי עונש המאסר שיוטל על המערער יהיה לשלוש שנים. עונש המאסר על תנאי יבוטל. וכל יתר רכיבי גזר הדין קמא יישארו כפי שהם.

יוסף אלון, שופט
נשיא

השופטת ר. ברקאי

לאחר שקראתי את חוות הדעת של חברי אני מצטרפת לעמדה לפיה לא מתקיימות בנסיבות דנן נסיבות חריגות וחמורות ביותר אשר יצדיקו הצטברות ענישה, בגין התוצאה הטראגית של התאונה הקשה. לצד זאת אני סבורה, כפי שכתב כב' הנשיא, כי המדובר ברשלנות ברמה גבוהה, המצדיקה ענישה ברף הגבוהה ביותר, אף עד להטלת עונש המקסימום הקבוע לצד עבירה של גרם מוות ברשלנות, דהיינו ל- 3 שנים.



רחל ברקאי, שופטת

אשר על כן הוחלט, ברוב דעות, לקבל חלקית את הערעור כמפורט בפסק דינו של הנשיא י. אלון.
ניתן היום, כ"ט תמוז תשע"ה, 16 יולי 2015, בהעדר הצדדים.