



רעפ 4508/20 - ינר אסא נ' מדינת ישראל

בבית המשפט העליון

רע"פ 4508/20

לפני: כבוד השופט י' אלרון

המבקש:

ינר אסא

נ ג ד

המשיבה:

מדינת ישראל

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד
בעפ"ת 18129-07-19 מיום 8.6.2020, שניתן על ידי כב' השופטים ד'
מרשק מרום, ז' בוסתן ו-ע' ניר נאוי

בשם המבקש:

עו"ד

החלטה

1. בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד (השופטים ד' מרשק מרום, ז' בוסתן ו-ע' ניר נאוי) בעפ"ת 18129-07-19 מיום 8.6.2020, שבו נדחה ערעור המבקש על הכרעת דינו וגזר דינו של בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה (השופט ט' פרי) בגמ"ר 9745-12-16, מיום 28.10.2018 ומיום 30.5.2019 בהתאמה.



2. על פי המתואר בכתב האישום, המבקש נהג ברכב בכביש בינעירוני דו-סטרי בו מותרת הנסיעה במהירות 80 קמ"ש, כשתנאי הדרך היו טובים ושדה הראייה כלפי אחור באמצעות המראות השתרע למרחק של כ-279 מטרים לכל הפחות.

כאשר היה רכב המבקש מצוי במרחק של כ-300 מטרים מה"כיכר" שלפניו, סטה לכיוון השול הימני, האט את מהירות נסיעתו, והחל ב"פניית פרסה פתאומית" לעבר הנתיב הנגדי כדי לשוב על עקבותיו, בעודו חוצה קו הפרדה מקוטע.

משחצה חלקו הקדמי של רכב המבקש את קו ההפרדה המקוטע, ובעת שחסם "חלק ניכר" משני הנתיבים בכביש, אופנוע שנסע אותה שעה בנתיב מאחוריו פגע בדלת הקדמית שמאלית של הרכב, ורוכב האופנוע "הוטח" בעוצמה על שמשות הרכב.

כתוצאה מהתאונה נחבל רוכב האופנוע בכל חלקי גופו, הובהל לבית החולים ושם נפטר מפצעיו; המבקש נחבל קלות; ונגרמו נזקים חמורים לרכב ולאופנוע.

המבקש, כך נכתב בכתב האישום, נהג ברשלנות בכך שביצע פניית פרסה בכביש בינעירוני באופן שהרכב חסם חלק ניכר משני הנתיבים בכביש; לא וידא שהכביש פנוי ושבמעשיו אינו יוצר סיכון והפרעה לתנועה; האט רכבו וסטה לכיוון השול הימני באופן שעלול להטעות את הנוסעים מאחוריו לסבור שבכוונתו לעצור בצד הדרך; לא הבחין באופנוע הנוסע מאחוריו, למרות ששדה הראייה במראות הרכב השתרע למרחק של כ-279 מטרים לפחות; ו"לא נהג כפי שנהג מן היישוב היה נוהג בנסיבות העניין".

3. בהכרעת דינו, הרשיע בית משפט השלום לתעבורה את המבקש, לאחר שמיעת ראיות, בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית לפי סעיפים 64 ו-40 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961 (להלן: הפקודה).

בית המשפט הפנה לתקנות 21(א), 40(א), ו-44(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: התקנות), מהן עולה כי נהג המעוניין לבצע "פניית פרסה" מחויב להמתין עד שפנייתו לא תפריע או תהווה סכנה למשתמשי הדרך האחרים.

על רקע זה, נקבע כי המבקש "התרשל ונהג בחוסר זהירות בכך שנכנס מהשול הימני כדי לבצע פניית פרסה" בלי להבחין באופנוע שנסע מאחוריו, בייחוד לנוכח הימצאותה של כיכר כ-300 מטרים ממקום



התאונה, בה יכול היה לסוב על עקבותיו בבטחה.

בהקשר זה הודגש, כי ניסוי שערכה המשטרה מוכיח שאילו הביט המבקש במראות כדבעי, היה עליו לראות את האופנוע מאחוריו; וכי המבקש הכיר את הכביש וידע על הכיכר הסמוכה, כמו גם על קיומה של עקומה בכביש קרוב למקום התאונה המצמצמת את שדה הראיה ומגדילה את הסיכון בפניית פרסה באותו מקום.

עוד נקבע, כי לא ניתן להכריע אם רוכב האופנוע נסע במהירות גבוהה מהמותר עובר לתאונה כטענת המבקש, אולם מכל מקום אין בכך כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין התנהגות המבקש להתרחשות התאונה. זאת, שכן "אלמלא ביצוע פניית הפרסה, התאונה לא הייתה מתרחשת", ואופן נהיגתו של המנוח "נמצא בגדר ציפיותו של הנהג הסביר".

4. בתסקיר מיום 7.4.2019, התרשם שירות המבחן כי המבקש שרוי במצב נפשי קשה ומעורבותו בתאונה "נחוות על ידו באופן משברי ומטלטל", אולם אינו מאופיין בדפוס חשיבה או נהיגה מסוכן ומידת הסיכון הנשקפת ממנו נמוכה. משכך, המליץ שירות המבחן להטיל עליו עונש מאסר שירוצה בעבודות שירות, לצד צו מבחן.

5. בגזר דינו, קבע בית משפט השלום לתעבורה כי המבקש פגע במעשיו "פגיעה מרבית" בערך המוגן שביסוד העבירה לנוכח מותו הטראגי של המנוח; כי "אין מדובר ברשלנות נמוכה ורגעית"; וכי יש לייחס למבקש רף של רשלנות בינונית.

עוד נקבע, כי בקביעת מתחם העונש ההולם את מעשי המבקש יש להביא בחשבון אפשרות לקיומה של רשלנות תורמת מצד המנוח, הגם שזו לא הוכחה באופן פוזיטיבי; וכי בשים לב למדיניות הענישה הנוהגת מתחם העונש במקרה דנן כולל עונש מאסר בפועל לתקופה שבין 8 ל-18 חודשים, ופסילה לתקופה של 6 עד 15 שנים.

אשר לעונשו של המבקש בתוך המתחם, שקל בית המשפט לזכות המבקש את היותו אדם נורמטיבי ובעל משפחה הנעדר עבר מכביד בתחום התעבורה, והכיר בכך שריצוי עונש מאסר בפועל ישפיע לרעה עליו ועל בני משפחתו.

לצד זאת, הובהר כי אין בנסיבותיו האישיות של המבקש "כל מעמד בכורה על פני הסבל, הכאב והאובדן



של משפחת המנוח, אשר אבדה את יקירה"; ונקבע כי יש להעניק משקל לאינטרס הציבורי בשמירה על חיי אדם ומניעת תאונות דרכים.

בשים לב לאמור לעיל, השית בית המשפט על המבקש עונשים של 10 חודשי מאסר בפועל; 12 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים לבל יעבור עבירה של גרימת מוות ברשלנות או נהיגה בזמן פסילה; פסילת רישיון נהיגה למשך 12 שנים; קנס בסך 5,000 ש"ח; ותשלום פיצוי למשפחת המנוח בסך 18,000 ש"ח.

6. המבקש הגיש ערעור על הכרעת הדין וגזר הדין לבית המשפט המחוזי, ובטרם מתן פסק הדין בערעור הגיש לבית המשפט המחוזי "בקשה לגביית ראיות חדשות" לפי סעיף 211 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982.

בבקשה נטען, כי אדם אחר, אשר דיווח על התאונה בסמוך להתרחשותה לארגון מד"א, חתם על תצהיר בפני בא כוח המבקש (להלן: המצהיר); וכי מתצהיר זה, אשר צורף לבקשה, עולה כי המצהיר לא הוזמן למסור עדות במשטרה למרות שהיה בידיו מידע רלוונטי באשר לאופן נהיגתו של המנוח עובר לקרות התאונה.

משכך, התבקש בית המשפט המחוזי להורות על גביית עדותו, או על השבת התיק לבית משפט השלום לשם שמיעת עדותו ובחינת משקלה.

7. בהחלטתו מיום 8.6.2020 דחה בית המשפט המחוזי את הבקשה, משקבע כי אינה נופלת בגדר המקרים החריגים בהם ניתן להגיש ראייה בשלב הערעור.

בפרט נקבע, כי פרטי המצהיר היו ידועים כבר בשלב מוקדם להליך, שכן כעולה מהבקשה, בחומר החקירה בתיק קיים מזכר אודות שיחה שבמהלכה אמר המצהיר למשטרה שלא ראה את התאונה, והמבקש לא הזמין לעדות בבית המשפט.

עוד נקבע, כי עיון בתצהיר מגלה שקשר העין של המצהיר עם האופנוע אבד טרם התאונה, והמדובר ב"עדות סברה" באשר לאופן נהיגתו של המנוח; כי אין באמור בתצהיר כדי להפחית או לשנות מאחריות המבקש לתאונה; וכי מכל מקום בית משפט השלום לתעבורה הניח לצורך גזירת הדין קיומה של רשלנות תורמת מצד המנוח. משכך, אין בראיות המבוקשות כדי לשנות את התמונה הראייתית במקרה דנן.



8. עוד באותו היום, נדחה אף ערעור המבקש על שני חלקיו.

נקבע כי אין מקום להתערב בממצאים העובדתיים הניצבים בבסיס הרשעת המבקש, שלפיהם יכול היה להבחין באופנוע מגיח מאחור בטרם ביצע את פניית הפרסה, המבוססים בין היתר על התרשמות בית משפט השלום לתעבורה מהעדויות לפניו.

עוד נקבע, כי הגם שהמבקש לא עבר עבירה בעצם ביצוע פניית הפרסה, הרי שנהג בחוסר זהירות וקלות ראש בניגוד לתקנות, וזאת בייחוד לנוכח קיומה של כיכר סמוכה שהייתה מוכרת לו אשר בה יכול היה לשוב על עקבותיו בבטחה.

כן נקבע, כי על פי הממצאים העובדתיים התנהגות המבקש היא "הגורם הראשי, בלעדיו אין, לאירוע התאונה", ואף אם מהירות נסיעת האופנוע עלתה על המותר אין בכך כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין התנהגות המבקש להתרחשות התאונה.

בהקשר זה הודגש, כי המבקש "אמור וצריך היה לצפות כי בהיותו נוהג בכביש בינעירוני, יגיח מאחוריו כלי רכב, וגם אם רוכב האופנוע נהג במהירות גבוהה (נתון שלא הוכח על-ידי ההגנה), מעשיו הם בגדר צפייתו של הנהג הסביר".

אשר לגזר הדין, נדחתה טענת המבקש שלפיה יש להטיל עליו עונש מאסר הניתן לריצוי בעבודות שירות, ונקבע כי בית משפט השלום לתעבורה איזן כראוי בין נסיבותיו האישיות של המבקש לבין האינטרס הציבורי במיגור תופעת הקטל בכבישים.

מכאן הבקשה שלפניי.

9. לטענת המבקש, לא היה מקום להרשיעו משלא ביצע כל עבירת תנועה. זאת בייחוד, כאשר מנגד חלה חובה על המנוח שנסע מאחוריו לשמור "מרחק בטוח ממנו", ואף לא מן הנמנע שנסע במהירות העולה על המותר ובגין כך לא נמנעה התאונה.

עוד נטען, כי הבקשה מעלה "שאלה משפטית-עקרונית חשובה", וכי "נוצר חשש ממשי לעיוות דין הנובע מהרשעתו", ואלו מצדיקים מתן רשות ערעור.

כן נטען, כי שגה בית המשפט המחוזי משלא נעתר לבקשתו "לגביית ראיות חדשות", שכן היה בעדות



המצהיר כדי להשפיע על הכרעת הדין או גזר הדין, ובמקרה זה שיקולי הצדק מחייבים היעדרות לבקשה גם בערכאת הערעור.

10. דין הבקשה להידחות.

11. הלכה היא, כי רשות ערעור "בגלגול שלישי" תינתן אך ורק במקרים חריגים שבהם מתעוררת שאלה משפטית החורגת מעניינו הפרטי של המבקש, או במקרים שבהם מתעורר חשש מפני עיוות דין מהותי או אי צדק קיצוני שנגרם למבקש.

זאת ועוד, בקשת רשות ערעור המופנית כלפי גזר הדין לא תתקבל אלא במקרים של סטייה מהותית ממדיניות הענישה המקובלת בנסיבות דומות (רע"פ 1774/20 אלפקיר נ' פרקליטות המדינה, פסקה 6 (11.3.2020)).

עניינו של המבקש אינו נמנה עם מקרים חריגים אלה.

12. חרף ניסיון המבקש לשוות לבקשתו נופך עקרוני, עיקר טענותיו - אשר נדונו ונדחו לגופן בפירוט על ידי ערכאות קודמות - ממוקדות בנסיבות הפרטניות של המקרה דנן; וחלקן אף נסובות בעקיפין על ממצאי עובדה המשפיעים על רף הרשלנות שיוחס לו בגזר הדין, אשר אין דרכה של ערכאת הערעור להתערב בהם.

13. כמו כן, לא מצאתי כי עניינו של המבקש מעורר שיקולי צדק או חשש לעיוות דין, שיש בהם כדי להצדיק מתן רשות ערעור - וזאת בין היתר בשלם לב לכך שהערכאות הקודמות הביאו בחשבון את האפשרות לקיומה של רשלנות תורמת מצד המנוח אף שלא הוכחה, כנסיבה מקלה במסגרת קביעת מתחם העונש ההולם את מעשי המבקש.

מטעם זה, ובשים לב לחשיבות השמירה על הסדר הדיוני, אף איני מוצא פגם בהחלטת בית המשפט המחוזי שלא להיעתר לבקשה "לגביית ראיות חדשות" (יוסף אלרון "קבלת ראיות שלא על פי סדר הדין" המשפט יב 15 (2007)).

יודגש, כי בעניינו נמצא שלא נותק הקשר הסיבתי בין התנהגות המבקש אשר עלתה כדי חוסר זהירות וקלות ראש לבין התאונה ותוצאתה הטראגית; וכי בהתאם למדיניות הענישה הנוהגת יש לגזור על המבקש עונש מאסר מאחורי סורג ובריח.



בנסיבות אלה, ולנוכח העמדה החוזרת ונשנית בפסיקת בית משפט זה, שלפיה הענישה בגין נהיגה רשלנית שתוצאתה קיפוח חיי אדם תהא ככלל בדרך של מאסר מאחורי סורג ובריח (וראו לאחרונה: רע"פ 2205/20 סולנג גנון נ' מדינת ישראל, פסקה 12 (25.3.2010)) - לא מצאתי כל פגם בהרשעת המבקש או בעונש שנגזר עליו, ובוודאי שאין בטענותיו כדי להצדיק מתן רשות ערעור.

14. אוסיף, כי בדומה להרשעות רבות ומצערות בעבירות מסוג זה, האירוע המר והנמהר שביסוד הבקשה דן טומן בחובו מוסר השכל למשתמשי הדרך באשר הם.

המבקש רצה "לחסוך" כ-300 מטרים הלך ושוב, המתורגמים לכ-60 שניות של נסיעה, כאשר פנה בפתאומיות ב"פניית פרסה" תוך כדי נסיעתו בכביש בינעירוני, ולא המתין עד הגיעו לכיכר בהמשך הדרך בה יכול היה לסוב על עקבותיו בבטחה.

בגין אותם 300 מטרים נגדע באחת פתיל חייו של המנוח, ותלווה לנצח תחושת אבדן את בני משפחתו ויקיריו; ובשל 60 השניות הללו מתייסר המבקש ברגשות חרטה ומצפון, ועליו לשאת את עונשו בין היתר בדרך של מאסר מאחורי סורג ובריח.

יהא מקרה זה תמרור אזהרה למשתמשי הדרך כולם - הישמרו לכם, פן תפגעו באחרים ובעצמכם.

15. סוף דבר, הבקשה נדחית.

ניתנה היום, כ"ב בתמוז התש"ף (14.7.2020).

ש ו פ ט