

## עפ"ג 39751/12/13 - המערער: מאהר אל עביד נגד המשיבה: מדינת ישראל - פמ"ד

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

עפ"ג 39751-12-13

בפני: כב' השופט י. צלקובניק, אב"ד  
כב' השופט א. ביתן  
כב' השופט ש. פרידלנדר  
המערער: מאהר אל עביד ע"י ב"כ עו"ד דוד שוורצבאום ועו"ד בשמת משיח  
נגד  
המשיבה: מדינת ישראל - פמ"ד ע"י ב"כ עו"ד אבי ביטון

### פסק דין

#### השופט י. צלקובניק:

בפנינו ערעור כנגד גזר דינו של בית המשפט השלום לתעבורה (כב' השופט א' אופיר), לפיו הוטלו על המערער 18 חודשי מאסר מהם 12 חודשים לריצוי בפועל, 6 חודשי מאסר על תנאי לשלוש שנים, פסילת רישיון נהיגה למשך 10 שנים, פסילה מותנית, קנס בסך של 3000 ₪ והתחייבות בסך של 15,000 ₪, למשך שנתיים.

ביום 27.5.2010 נהג המערער ברכב פרטי מסוג טויוטה, בישוב כסיפה, ממזרח למערב, כשעמו 3 נוסעים. המערער הגיע לעקומת כביש שמאלה, סטה עם רכבו לשמאל הדרך, עלה על שטח הפרדה ופגע עם דופן ימנית של הרכב בעמוד תאורה שניצב על שטח הפרדה. עקב כך, סב הרכב, ועצר, כשפניו מופנות לכיוון צפון.

כתוצאה מהתאונה נהרג יוסף ג'ברין ז"ל, אשר ישב ברכב מאחור. המערער והנוסעים האחרים נפצעו קשה; הרכב ותאורת הרחוב ניזוקו.

בית המשפט קמא לא נתן אמון בטענת הנאשם כי סטה מנתיב נסיעתו, עקב כניסתו הפתאומית של בעל חיים לכביש,

וקבע כי הסטייה אירעה בשל נהיגה במהירות גבוהה, של 80-90 קמ"ש, בכביש בו המהירות המותרת הינה עד 50 קמ"ש, ומצויים בו עיקולי דרך. עוד צויין, כי הכביש היה חשוך בחלקו ושרר ערפל קל.

נוכח האמור, הורשע המערער במכלול עבירות שיוחסו לו בכתב האישום: גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה, התשכ"א - 1961; גרימת תאונת דרכים שתוצאתה חבלה ונזק, לפי סעיף 62(2) ו- 38 (2) לפקודת התעבורה; מהירות שאינה תואמת את תנאי הדרך, לפי תקנה 51 לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961; סטייה מנתיב נסיעה לפי תקנה 40 (א) לתקנות התעבורה; ונהיגה ללא ביטוח רכב, לפי סעיף 2 לפקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש), וזאת משהסתבר כי לא היה ברשות המערער ביטוח רכב תקף בעת הנהיגה.

בערעור כנגד חומרת עונשי המאסר והפסילה, טען ב"כ המערער כי יש להפחית מעונש המאסר ולהעמידו על 6 חדשי מאסר שירוצו בדרך של עבודות שירות, או לחלופין, להפחית מתקופת המאסר בפועל; בנוסף עתר המערער להורות על קיצור משמעותי של תקופת הפסילה.

בנימוקיו טען ב"כ המערער, כי בגזר הדין קבע בית המשפט מתחם ענישה גבוה יתר על המידה, בין 6 חדשי מאסר לבין 24 חודשי מאסר, בעוד שהיה מקום לקבוע מתחם ענישה מחמיר פחות, בין 6 חדשי מאסר בדרך של עבודות שירות, ועד 18 חדשי מאסר בפועל. ב"כ המערער משיג בהקשר זה, על הקביעה בגזר הדין, כי הרשלנות בדרך הנהיגה הייתה ברמה "בינונית - גבוהה", שכן קביעה זו התבססה על כך ש"הכביש היה חשוך, מפותל ובתנאי ערפל קל, במהירות שאינה תואמת את תנאי הדרך", זאת, בניגוד לנאמר בהכרעת הדין, בה צויין, כי מקום התאונה היה מואר על ידי פנסי רחוב, עם ראות טובה. בנסיבות אלה סבור ב"כ המערער, כי יש לקבוע כי רמת הרשלנות הייתה פחותה בהרבה.

עוד נטען, כי בית המשפט לא נתן די משקל לנסיבות האישיות והמשפחתיות, ולשיקולי השיקום הנוגעים למערער, המצדיקים סטייה מרף הענישה המקובל, נוכח הוראת סעיף 40 לחוק העונשין, תשל"ז - 1977, הקובעת כי אם קיים סיכוי ממשי לשיקום, רשאי בית המשפט לחרוג ממתחם העונש ההולם; המערער, בן העדה הבדואית, נשוי ואב לפעוט, המפרנס את משפחתו, הינו "אזרח למופת" ו"אדם נורמטיבי לחלוטין", הוא נעדר הרשעות קודמות, ועברו התעבורתי אינו מכביד. המערער שירת בעבר שירות צבאי מלא, ונפצע עקב פיצוץ מטען חבלה ברצועת עזה. המערער אף פעל לגיוסם של שניים מקרובי משפחתו, שנספו במהלך שירותם (האחד נרצח, והשני מצא מותו בתאונת דרכים), וקיימת עקב כך טרוניה כלפי המערער מצד קרובי המשפחה, בכך שעודד את גיוסם של המנוחים.

בעקבות התאונה, נפצע המערער עצמו בצורה קשה, ונגרמו לו חבלות בגב, בצוואר ובראש, ונקבעה לו נכות על ידי הביטוח הלאומי. מצבו הנפשי התדרדר. מתיעוד רפואי שהוצג בפני בית המשפט קמא, עלה כי המערער סובל מסיוטים, הפרעות שינה ותחושות אשם. המערער נזקק לטיפול ומעקב רפואי המיועד לנפגעי פוסט טראומה. מתסקיר שירות המבחן, עלה גם, כי המערער עבר תהליך שיקומי בעבר, בעקבות מותו של אביו, ולאחר שנפצע בשירות הצבאי. נוכח נסיבות אלה, המליץ שירות המבחן על הטלת עונש מאסר בדרך של עבודות שירות.

(יצוין, כי לחלופין, המליץ שירות מבחן כי יינתן למערער טיפול נפשי הולם במהלך מאסרו, אם יוחלט על הטלת מאסר ממשי).

עוד נטען כי ברי, כי במהלך מאסרו, לא יזכה המערער לקבלת טיפול נפשי מיטבי. קיים אף חשש כי ריצוי עונש מאסר, עלול להביא לקריסת מצבו הנפשי של המערער. עוד נטען כי יש ליתן ביטוי לחלופי הזמן - כשלוש וחצי שנים מאז

התאונה - והפגיעה במערער ובמשפחתו כיום, עקב ריצוי העונש תהיה גדולה מאד, ולפיכך יש להסתפק בעונש של מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות.

ב"כ המערער טען בנוסף, כי עונש הפסילה חמור מדי, במהלכן של שנים שהינן "קריטיות" למערער ולמשפחתו, והפסילה הממושכת תביא לפגיעה באפשרות פרנסתו של המערער. בית המשפט קמא קבע, כי מתחם הפסילה מגיע עד לכדי רף עליון של 15 שנים, וראוי כי נסיבותיו האישיות של המערער, יקבלו ביטוי מקל הרבה יותר, גם במרכיב ענישה זה.

ב"כ המשיבה סבורה, כי אין מקום להתערב בעונש - שאינו חורג ממתחם הענישה המקובל, שגובש בפסקי הדין השונים - נוכח הרשלנות שגילה המערער בנהיגתו, ולאחר שהנסיבות האישיות שצוינו הובאו לידי ביטוי מלא בגזר הדין.

דין

ב-ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל, ניתן ביום 16.11.2009, הובהר כי -

"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."

ובמקום אחר:

"לצד בחינת נסיבותיה של המבקשת, יש לזכור כי השיקולים המתווים את שיקול דעתם של בתי משפט בעת קביעת העונש הראוי לעבירות תנועה בעלות תוצאות קטלניות, אינם מתמקדים רק בנאשם. על בית המשפט לשקול מערכת שיקולים רחבה יותר, הכוללת גם את בחינת תוצאות התאונה והאינטרס החברתי שבענישה" (רע"פ 2955/12 הרמוס נ' מדינת ישראל, ניתן ביום 26.6.2012, פסקה 10).

כך, הודגשו על ידי כב' השופט רובינשטיין, צורכי הענישה נוכח התוצאות הקשות הנגרמות בעטייה של נהיגה רשלנית:

אין מקרה זהה למשנהו, אף הצד השווה הוא בקיפוד חיי אדם, שהביטוי המעט אשר בידי בית המשפט ליתן למאבק בו הוא בענישה. אכן, היו מקרים שבהם הורד הרף, ואותם מצטטים הסניגורים תדיר בעשותם מלאכתם. אך באשר לבתי המשפט, הקטל בכבישים מצדיק, משהורשע אדם, ליתן לכך ביטוי עונשי מוחשי" (רע"פ 2955/12 פלונית נ. מדינת ישראל, ניתן ביום 26.6.2012).

ובמקום אחר צוין, כי -

"גם למי שמקנן ספק בליבו אם ההרתעה בענישה מחמירה מועילה, אף שאין בידינו נתונים (שראוי היה כי יינתנו בידינו, לרבות מחקרים) - אין חולק כי יש משמעות לגמול האינדיבידואלי, ולא מילתא זוטרתא היא" (ע"פ 570/07 בן הרוש נ. מדינת ישראל, ניתן ביום 5.7.2007, פסקה י').

המערער גילה רשלנות משמעותית בדרך נהיגתו. נסיעה בכביש תוך כניסה לשתי עקומות דרך, במהירות העולה בהרבה על המותר, עלולה להסתיים בתאונה, ותוצאה אפשרית זו הייתה בבחינת נתון ידוע וחזוי מראש. אין מדובר בהחלטה מוטעית של נהג, המתקבלת תוך שבריר שניה, אלא בנהיגה מתמשכת יחסית, חרף כך שהמערער, בן המקום, הכיר את מגבלות הנהיגה במהירות מעין זו, נוכח תוואי הכביש. עוד יש לציין כי הטענה בדבר היותו של הכביש "חשוך בזירת התאונה" עלתה על ידי ההגנה, עוד בדברי המענה (ע' 2 לפרוטוקול), וכך אף הטענה לעניין קיומו של "ערפל" קל שעלתה מעדות המערער (ע' 65 לפר'). ואולם נוכח גובה המהירות ומבנה הכביש, הרי שאין להמעיט מחומרת הרשלנות, גם אם בתנאי הראות כשלעצמם, לא היה כדי לפגום בשדה הראיה.

תוצאות התאונה קשות כאמור. עקב רשלנותו של המערער שקיפח את חייו של המנוח, אדם צעיר, יליד 1988. נוסע נוסף (הוארין חוסאם), נפגע - כמו המערער - בפגיעה רב מערכתית, כפי שעלה מהתיעוד הרפואי שהוגש בבית המשפט קמא. נוסע נוסף, נפגע בצורה קלה יחסית. מצבו הנפשי של המערער, הסובל כנטען, מתסמונת פוסט טראומטית, בעקבות מוראות התאונה ותוצאותיה, אינו בבחינת חיזיון נדיר בתאונות קשות, אצל אנשים נורמטיביים, מהישוב, הנמצאים אחראים לאובדן חיי אדם (בעניין זה ראו למשל, רע"פ 7214/13, שרה הרשנסון, נ. מדינת ישראל, ניתן ביום 8.1.2014; ע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ. מדינת ישראל, ניתן ביום 24.3.2011). העובדה כי הנאשם נזקק להליך שיקומי, שהינו פועל יוצא מתוצאות התאונה ודרך נהיגתו, אין בה כדי להביא לסטיה מדרישות הענישה, שאינן מתמקדות כאמור, רק במערער.

באשר לטענה בעניין חלופי הזמן, יש לציין, כי נוכח קו ההגנה שננקט והצורך בניהול הוכחות, לא הסתיימו ההליכים אלא לאחר זמן. ראוי להוסיף כי המערער לא קיבל עליו את הקביעות בהכרעת הדין, ואף בפני שירות המבחן חזר וטען, כי התאונה אירעה בשל "גורמים משמעותיים שאינם תלויים בו", הגם שהביע צער רב נוכח תוצאות התאונה.

בית המשפט קמא קבע מתחם ענישה הולם, נוכח נסיבות הנהיגה, וגם אם הרף העליון של המתחם היה מוטה כלפי מטה, הרי שאין בעונש שהוטל משום סטיה מטווח ענישה ראוי (והשווה לעניין זה, מתחם הענישה שצוין לאחרונה, בבית משפט זה, ב- ע"פ 34988-08-13 אלכסנדר מציוק, נ. מדינת ישראל, ניתן ביום 26.2.2014, וכן המתחם עליו עמד כב' השופט רובינשטיין, בע"פ 570/07 הנ"ל, פסקה י').

נוכח האמור, לא הייתי רואה מקום להתערב במידת העונש. עם זאת, מטעמים של לפנים משורת הדין, נוכח הצטברות הנסיבות האישיות שפורטו לעיל, ובכללן פציעתו הקרבית של המערער, שיש לה ייחוד נוכח רקעו האתני, ופציעתו החמורה בתאונה, הייתי מציע להפחית מעונש המאסר שהוטל שלושה חדשים, באופן שיעמוד על 9 חדשי מאסר לריצוי בפועל.

מאידך, נוכח נסיבות התאונה ותוצאותיה, ולאור כך שהמערער נהג ללא ביטוח בר תוקף, מן הראוי כי המערער יורחק לתקופה משמעותית מנהיגה, ואין אני מוצא כל חומרה בעונש הפסילה שהוטל.

## יורם צלקובניק, שופט

### השופט א. ביתן:

אני מסכים.

### אליהו ביתן, שופט

### השופט ש. פרידלנדר:

1. אני מסכים, בכל הכבוד, לתוצאה שאליה הגיע אב-בית-הדין, חברי השופט י' צלקובניק, ושאליה הצטרף גם חברי השופט א' ביתן.

2. אני רואה צורך לנמק את מסקנתי, לרבות נוכח דברים שאמרתי במקום אחר, שם דנתי באריכות בסוגיית הענישה בגין גרימת מוות ברשלנות תעבורתית [ת"פ (שלום ת"א) 3442/09 **מדינת ישראל נ' גדמו** (2.12.2010) (להלן: "**גדמו**")]. בשים לב לפסיקת בית-המשפט העליון בשנים האחרונות, לתיקון מס' 113 **לחוק העונשין, התשל"ז-1977** שנכנס לתוקף ביום 10.7.2012 (להלן: "תיקון 113" או "**חוק העונשין**", לפי העניין), ולהבדלים בין הנסיבות של שתי הפרשות - הגעתי למסקנה כי אין מקום להחיל בענייננו תוצאה דומה לזו שאליה הגעתי שם.

3. נכון למועד כתיבתן של שורות אלה, מצאתי רק 2 פסקי-דין של בית-המשפט העליון שדנו במפורש במתחם הענישה ההולמת את העבירה הנדונה, גרימת מוות ברשלנות תעבורתית, לפי תיקון מס' 113. בעניין רע"פ 7481/13 **אולוס נ' מדינת ישראל** (26.1.2014) דובר בנהג הסעות אשר שכח ברכב פעוטה, אשר נפטרה עקב כך. בית-משפט השלום סיווג את דרגת הרשלנות כגבוהה, בשים לב לתפקידו של הנאשם כנהג ציבורי המסיע ילדים. בהתאם לכך קבע מתחם-ענישה של 9-20 חודשי מאסר בפועל. נוכח הנסיבות האישיות של הנאשם והפגיעה במצבו הרפואי עקב התאונה גזר עליו 12 חודשי מאסר ו-10 שנות פסילה, לצד עונשים נלווים. בית-המשפט העליון לא התערב. בעניין

רע"פ 1300/14 מורי נ' **מדינת ישראל** (25.2.2014) דובר בנהג שדרס למוות הולך-רגל במעבר-חציה. בית-משפט השלום קבע מתחם-ענישה בין "חודשים ספורים" לשנת מאסר, ו-6-18 חודשי פסילה. נקבע כי מדובר ברשלנות רגעית בדרגה בינונית-גבוהה, ובנהג נורמטיבי בדרך-כלל. בהתאם לכך נגזרו על הנאשם 8 חודשי מאסר בפועל ו-8 שנות פסילה, לצד עונשים נלווים. בית-המשפט העליון לא התערב.

4. בעניינו קבע בית-משפט השלום כי רשלנותו של הנאשם הייתה בדרגה בינונית-גבוהה, וכי לא היה מדובר בהיסח-דעת רגעי אלא ב"**החלטה קרה של הנוהג בו להאיץ את הרכב בהתאם לרצונו האישי**". אזכיר כי ההאצה הייתה למהירות בת 80-90 קמ"ש, במקום שבו המהירות המרבית המותרת הייתה 50 קמ"ש, ובניגוד לתנאי הדרך. לפיכך, בדיון סיווג כך בית-משפט השלום את המעשה.

5. אציע מתווה לקביעת מתחם-הענישה כלהלן: המחוקק כבר קבע את העונש של 6 חודשי מאסר בפועל כרף התחתון של מתחם-הענישה הכללי בגין גרימת מוות ברשלנות תעבורתית [**פקודת התעבורה**, סעיף 64]. לפיכך, יש לומר כי זהו הרף התחתון המתאים לדרגה הקלה-יחסית של הרשלנות. כדי ליצור מדרג ענישה סביר בדקות (רזולוציה) סבירה, יש לקבוע מדרגות של 3 חודשים בין העונש ההולם את דרגת הרשלנות הקלה לזה ההולם את הדרגה הבינונית, ובין העונש ההולם רשלנות בינונית לזה ההולם רשלנות בדרגה גבוהה. לעניין הרף העליון - מתבקש, לאור מהות העניין ותקדימיו, כי יועמד על 18 חודשי מאסר בגין רשלנות קלה, 21 חודשי מאסר בגין רשלנות בינונית ו-24 חודשי מאסר בגין רשלנות בדרגה גבוהה. למעלה מן הצורך אעיר כי בקביעה כאמור יש גם היגיון סטטיסטי: לפי עקרון ההתפלגות הנורמלית, שליש מן המתחם "מכסה" את רוב המקרים (בשיעור כשני-שליש). משהעונש המרבי בגין גרימת מוות ברשלנות הנו 36 חודשי מאסר, אך טבעי הוא כי מתחם הענישה, שכמובן מותר מקום לסטייה ממנו לקולה ולחומרה לפי סעיפים 40ד או 40ה **בחוק העונשין**, יהיה משך של 12 חודש, מסביב לרף החציוני. לפיכך, מהעמדתו כאמור של הרף התחתון של המתחם על 6, 9 או 12 חודשי מאסר, לפי דרגת החומרה של הרשלנות - יש מקום לקבוע את הרף העליון של המתחם על 18, 21 ו-24 חודשי מאסר, בהתאמה.

6. לעניין משך הפסילה אעיר כי מסתמנת בפסיקה הקבלה-בקירוב בין מספר חודשי המאסר לבין מספר שנות הפסילה. סטנדרטיזציה, בהיעדר נסיבות מיוחדות, היא לברכה; משום שהיא מקלה על מלאכת השפיטה, משפרת את צפיותה ושוויוניותה של הענישה ומסייעת להשגת הסדרי-טיעון. לפיכך אציע כי מתחם הענישה לעניין משך הפסילה יהיה בהתאם לנוסחה של שנת פסילה לכל חודש מאסר; אלא בהתקיים טעם כלשהו לקבוע אחרת.

7. לאור האמור, אני סבור כי מתחם-הענישה הראוי בהקשרים של רשלנות בינונית-גבוהה כבעניינו - הנו 9-24 חודשי מאסר בפועל (קרי: בין הרף התחתון של רשלנות בינונית לבין הרף העליון של רשלנות גבוהה), ו-9-24 שנות פסילה, בהתאמה.

8. לעניין קביעת העונש הקונקרטי, בזיקה למתחם-הענישה האמור, אבקש להטעים כי לפי סעיף 40ב **בחוק העונשין** - "**העיקרון המנחה בענישה הוא קיומו של יחס הולם בין חומרת מעשה העבירה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם ובין סוג ומידת העונש המוטל עליו**" (ההדגשות הוספו). עלינו להתמקד, אפוא, בחומרת התנהגותו של הנאשם, ולא בתוצאותיה המקריות. ההתחשבות בתוצאות, כאמור בסעיף 40ט - תלויה בכך "**שהן משפיעות על חומרת מעשה העבירה ועל אשמו של הנאשם**". גישה זו עוקבת אחר העיקרון שנקבע כבר בתיקון מס' 39 **בחוק העונשין**, שלפיו - דין ניסיון לביצוע עבירה כדין הביצוע עצמו; שהרי שניהם מגלמים אותה מידה של אשם, והבדל מקרי בתוצאה בלבד [**חוק העונשין**, סעיף 34ד]. גישה זו עולה גם מקביעת עונש זהה בגין גרימת מוות ברשלנות ובגין יצירה רשלנית של סיכון קטלני, אף כשהסיכון לא התממש [**חוק העונשין**, סעיפים 338(א) ו-344]. לפיכך,

בענייננו, יש לקבוע עונש ההולם רשלנות בינונית-גבוהה; מבלי להתמקד בתוצאותיה המקריות של אותה רשלנות.

9. חברי אב-בית-הדין עמד על הנסיבות האישיות של הנאשם, המצדיקות הקלה בעונש במסגרת המתחם האמור [**חוק העונשין**, סעיף 40א]. אעיר, לעניין זה, כי לעניות-דעתי - אין בשכיחותן של נסיבות מקלות כדי לכרסם במשקלן. ראוי להקל בדינם של אנשים נורמטיביים הסובלים סבל רב בעקבות התאונה שגרמו. אצל אנשים נורמטיביים אין בעבירה משום גילוי של אנטי-חברתיות, ולפיכך הם אינם מאיימים על קיומה של חברה נורמטיבית מתפקדת. מי שסבל סבל רב בעקבות התאונה שהוא גרם לה, כבר "שילם מחיר" עקב מעשהו, וחזקה שהפיק את לקחו. לפיכך, קטן הצורך בעונש יזום משלים. משמהות העונש היא גרימה מכוונת של סבל לתכלית חברתית ראויה, אין צידוק לעונש העולה על הנדרש. כל השיקולים הללו תקפים בין אם מצב-דברים זה הוא נדיר או שכיח בהקשר של העבירה הנדונה. לפיכך, בענייננו, הנסיבות האישיות של הנאשם, כפי שפירט חברי אב-בית-הדין, מצדיקות לגזור עליו עונש המצוי ברובד התחתון של מתחם-הענישה האמור.

10. בהיעדר דפוס עברייני בענייננו, אין רלבנטיות לשיקולי שיקום, מחד-גיסא, ולשיקולי הגנה על שלום הציבור, מאידך-גיסא [**חוק העונשין**, סעיפים 40 ו-40ה, בהתאמה].

11. איני מוצא גם צורך בהחמרה יתירה לצורך הרתעה אישית [שם, סעיף 40], משום שחזקה כי לאירוע חובלני (טראומטי) שכזה יש השפעה מרתיעה ממצה. לעניין הרתעת הרבים [שם, סעיף 40ז] אני סבור כי הדבר שמפניו רלבנטי להרתיע הוא ההתנהגות המסוכנת. לא ניתן להרתיע מפני התרחשותן של תוצאות שלעושה אין שליטה עליהן. לפיכך, ולאור עקרון השוויון, יש להשיג את הרתעת הרבים בהקשר התעבורתי על ידי ענישה מחמירה בגין כל נהיגה מסוכנת. גישה זו תואמת גם את היעילות האכיפתית; שהרי בידוע שתדירות האכיפה, ולא חומרת הענישה במקרים נדירים, היא המניבה הרתעה אפקטיבית [רע"פ 4484/92 סיריה נ' מדינת ישראל (1.11.1992), פסקה 7; יעקב בזק, **הענישה הפלילית** (1981), עמ' 74; שלמה גיורא שוהם, גבריאל שביט, גבריאל קאבאליון ותומר עינת, **עבירות ועונשים: מבוא לפנולוגיה**, מהדורה שלישית (2009), עמ' 124]. כל עוד הסתברות התפיסה בעבירות תעבורה מגעת כדי אחת ל-10,000 עבירות [אברהם טננבוים ועדי ליאון, "על הענישה הראויה בתעבורה", **הסניגור** 154 (ינואר 2010), ליד הערה 23] - חומרת העונש נתפסת כתיאורטית ואינה אפקטיבית. לפיכך, תוספת-החמרה בענישה, תחת הידוק האכיפה - אינה מידתית.

12. בהקשר זה אעיר כי המדינה לא ביססה את טענתה לירידה במספרן של תאונות-דרכים; להבדיל מירידה במספר ההרוגים בתאונות-דרכים, בשל שיפורים בתשתיות. כמו-כן, המדינה לא ביססה את הקשר הסיבתי הנטען בין התופעה הנזכרת לבין מגמת ההחמרה בענישה בגין גרימת מוות ברשלנות תעבורתית; להבדיל מהחמרה באכיפה בתחום עבירות-נהיגה התנהגותיות.

13. באמור לעיל אין, חלילה, כדי להמעיט כמלוא-הנימה מגודלו של האסון לנפגעים ולמשפחותיהם. לבי-לבי עליהם. אולם, החמרה בלתי מידתית בענישה אינה המטבע החברתי שבאמצעותו יש לבטא אמפתיה כלפי קורבנות-עבירה.

14. לאור המקובץ; ובשים לב למנהגה של ערכאת-הערעור לקמץ בהתערבות בגזרי-דין בהיעדר סטייה מהותית ממדיניות הענישה - מסכים אני לתוצאה שאליה הגיעו חבריי.

**שלמה פרידלנדר, שופט**

הוחלט כאמור בחוות דעתו של כב' השופט י. צלקובניק, להעמיד את עונש המאסר בפועל על 9 חדשי מאסר. אין שינוי במרכיבי העונש האחרים.

ניתן היום, ב' ניסן תשע"ד, 02 אפריל 2014, במעמד הצדדים.

שלמה פרידלנדר, שופט

אליהו ביתן, שופט

יורם צלקובניק, שופט  
אב"ד