

ע"פ 10152/17 - מדינת ישראל נגד ראמי ח'טיב

בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים פלייליים

ע"פ 10152/17

לפני: כבוד השופט א' שהם
כבוד השופטת ד' ברק-ארז
כבוד השופט מ' מזוז

המערערת: מדינת ישראל

נ ג ד

המשיב: ראמי ח'טיב

ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בנצרת
(השופטת י' שטרית) בת"פ 13-09-26148, הכרעת דין
מיום 13.7.2017 וגזר דין מיום 16.11.2017

תאריך הישיבה: א' באייר התשע"ח (16.4.2018)

בשם המערערת: עו"ד יעל שרף

בשם המשיב: עו"ד יוסף חאזם

בשם שירות המבחן למבוגרים: גב' ברכה וייס

פסק-דין

עמוד 1

1. ערעור המדינה על פסק דינו מיום 13.7.2017 של בית המשפט המחוזי בנצרת (השופטת י' שטרית) בת"פ 26148-09-13. בית המשפט זיכה את המשיב מעבירת הריגה בגינה הואשם והרשיעו תחתיה בעבירה של גרם מוות ברשלנות, וכן הרשיעו בעבירות של נהיגה בקלות ראש שגרמה נזק לאדם ולרכוש ואי ציות לאות שברמזור. ביום 16.11.2017 גזר בית המשפט על המשיב עונש מאסר בפועל בן 9 חודשים, וכן עונשי מאסר ופסילה על תנאי ותשלום פיצוי למשפחת המנוח, אלעד ארליך ז"ל (להלן: המנוח). הערעור הוא על הכרעת הדין, ולחלופין - על גזר הדין.
2. על פי עובדות כתב האישום, ביום 16.6.2013 בסמוך לשעה 05:20, נהג המשיב ברכב טרנספורטר בכביש 90 מכיוון דרום לצפון, כשהוא מסיע שישה נוסעים נוספים. בהגיעו לצומת גומא (להלן: הצומת), חצה המשיב את הצומת למרות שרמזור אדום דלק בכיוון נסיעתו. המשיב התנגש עם חזית רכבו בדופן רכבו של המנוח אשר פנה שמאלה בצומת מכיוון מזרח לדרום, כאשר בכיוון נסיעתו דלק ברמזור אור ירוק (להלן: התאונה). כתוצאה מהתאונה נהרג המנוח. בנוסף, המשיב ושניים מנוסעי רכבו נזקקו לטיפול רפואי וכן ניזוקו כלי הרכב המעורבים בתאונה. על פי הנטען בכתב האישום, התאונה ותוצאותיה נגרמו בעקבות נהיגתו הפזיזה של המשיב.
בגין המעשים המתוארים לעיל יוחסו למשיב עבירות של הריגה לפי סעיף 298 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן: חוק העונשין); נהיגה בקלות ראש שגרמה נזק לאדם ולרכוש לפי סעיפים 2)62 ו- 2)38 ו- (3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961 (להלן: פקודת התעבורה); ואי ציות לאות שברמזור, לפי תקנות 22(ב) ו-64(ה) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 וסעיף 68 לפקודת התעבורה.
3. בתגובתו לאישום הכחיש המשיב את המיוחס לו וטען כי נכנס לצומת כאשר הופיע אור ירוק מלא ברמזור שבכיוון נסיעתו וכי רכבו של המנוח הפתיע אותו והוא בלם בניסיון לברוח ממנו. לפיכך, טען המשיב כי אין הוא נושא באחריות לתאונה ולביצוע העבירות הנלוות שיוחסו לו בכתב האישום.

פסק הדין

4. ביום 26.4.2017 ניתנה תמצית הכרעת הדין במסגרתה זוכה המשיב, מחמת הספק, מעבירת ההריגה שיוחסה לו, והורשע תחתיה בעבירת גרם מוות ברשלנות. כן הורשע המשיב בעבירות הנלוות שיוחסו לו כאמור בכתב האישום. ביום 13.7.2017 ניתנה הכרעת הדין המנומקת.
5. בפני בית המשפט העידו מטעם התביעה בין היתר שלושה עדי ראיה שנכחו בזירה, אשר מעדותם עלה בבירור כי המשיב חצה את הצומת באור אדום כאשר רכבו של המנוח נכנס לצומת כשצבע הרמזור בכיוונו היה ירוק. כן העידו מתכנן הרמזור בצומת גומא, שמדבריו עלה כי לא ייתכן שלמשיב ולמנוח היה אור ירוק משותף, שכן מוגדר "זמן פינוי" בן 5 שניות בין סיום מופע הירוק של האחד לתחילת מופע הירוק של השני; מנהל החברה לאחזקת הרמזור שמדבריו עלה כי בזמן התאונה עבד הרמזור באופן תקין, כפי שאף עלה מחוות דעת הנדסית שנערכה בעקבות התאונה וקבעה כי לא נמצאו ליקויי תשתית הקשורים לתאונה; ובוחן התנועה שבחן את התאונה ואשר באמצעותו הוגשו מסמכים ותצלומים שונים שהעלו בין היתר כי לא נמצאו במקום סימני בלימה של רכב המשיב. מטעם ההגנה נשמעו עדויותיהם

של המשיב ושני קרובי משפחתו שהעידו כעדי ראיה מטעמו כי המשיב חצה את הצומת כשאור ירוק דלק בכיוון נסיעתו.

בית המשפט מצא את עדויותיהם של עדי התביעה "מהימנות ואמינות", אשר עולות בקנה אחד זו עם זו ועם ראיות נוספות, באופן המניח "פסיפס ראיתי אשר האדנים בו מחזקים האחד את רעהו". מנגד, מצא בית המשפט את עדותו של המשיב בלתי מהימנה, וכזו הנגועה בסתירות ופרכות היורדות לשורשו של עניין. גם יתר עדויות ההגנה נמצאו בלתי אמינות, בלתי עקביות ובלתי סדורות, ונקבע כי לא ניתן לבסס עליהן ממצאים.

6. על יסוד מארג ראיתי זה, קבע בית המשפט כי המשיב נכנס לצומת כאשר בכיוון נסיעתו דלק ברמזור אור אדום, ואילו המנוח נכנס לצומת כשבכיוון נסיעתו אור ירוק; כי הרמזור בצומת עבד באופן תקין; וכי משך הזמן "בין הירוקים" הינו 5 שניות. לאור קיומו של קשר סיבתי בין התנהגותו האמורה של המשיב לבין מותו של המנוח, נקבע כי התקיים היסוד העובדתי שבעבירת ההריגה.

ואולם, ביחס ליסוד הנפשי, קבע בית המשפט כי "בכניסת הנאשם בנסיעה רצופה לתוך הצומת במופע אור אדום, זה כשלעצמו אינו מוכיח מעבר לכל ספק סביר את היסוד הנפשי הצריך לעניינו ולפיו, קם אצל הנאשם יסוד נפשי מסוג פזיזות בין אם באדישות ובין אם בקלות דעת" (פסקה 177 להכרעת הדין). בית המשפט הדגיש כי לא הובאה בפניו כל אינדיקציה ראיתית לכך שהמשיב נכנס לצומת באור אדום ביוזעין או אינדיקציה אחרת ממנה נלמד בפסיקה על יסוד נפשי של פזיזות, כגון שהמשיב ניסה "לגנוב" רמזור, או כי המשיב האיץ את מהירות נסיעתו בצומת או נהג במהירות מופרזת, או עשה מעשה אחר המצביע על היסוד הנפשי הנדרש בעבירת ההריגה. בית המשפט ציין כי סקירת הפסיקה הרלבנטית במקרים דומים ואחרים מלמדת, כי במקרים בהם הייתה הרשעה בעבירת הריגה הייתה אינדיקציה ראיתית נוספת שהיה בה כדי ללמד על גיבוש היסוד הנפשי מסוג פזיזות - אינדיקציה ראיתית נוספת כזו אינה מתקיימת בעניינו.

לעניין מהירות הנסיעה נקבע, כי אמנם אחד מעדי הראיה העיד שהמשיב נסע במהירות גבוהה, אך אין בנמצא כל ראיה בדבר המהירות הקונקרטית של נסיעתו. נקבע כי בהערכתו הסובייקטיבית של עד הראיה לגבי נסיעה מהירה של המשיב, כאשר עסקין בכביש בין עירוני פתוח וכאשר לא היו בסמוך כלי רכב נוספים, אין בה כדי להוכיח מעבר לספק סביר כי מהירותו של המשיב הייתה מעל המהירות המותרת במקום, או כי מדובר במהירות מופרזת בנסיבות הענין. בית המשפט הוסיף כי באשר ל"חזקת המודעות", שמשמעה כי על דרך הכלל אדם מודע למשמעות התנהגותו ואפשרות גרימת התוצאות הטבעיות שעשויות לצמוח ממנה, הרי שמדובר בחזקה עובדתית גרידא. הפרכתה של חזקה כאמור יכולה לעלות משקילתו של מכלול הראיות שהובאו בפני בית המשפט, אף אם בית המשפט אינו מקבל את גרסתו של הנאשם בדבר דרך התרחשות התאונה הקטלנית. בעניינו, כך נקבע, קיים ספק אם התקיים בנאשם היסוד הנפשי של פזיזות, אף שנקבע שהוא חצה את הרמזור באור אדום:

"מודעת אני לכך, כפי שפורט בהרחבה לעיל, כי לא ראיתי ליתן אמון בעדויות הנאשם ובעדיו. יחד עם זאת וכפי שראיתי להפנות בפסיקה לעיל, הרי שגם מקום בו בית המשפט אינו מאמץ את גרסת הנאשם באשר לאופן התרחשות התאונה היינו, קביעתנו, כי נכנס לצומת במופע אור אדום, הרי שאין בכך כדי ליתר את הצורך הרובץ לפתחה של המאשימה להוכיח ברף ההוכחה הנדרש בפלילים היינו, מעבר לכל ספק סביר, את היסוד הנפשי הצריך בעבירת ההריגה ולפיו, התגבש אצל הנאשם יסוד נפשי מסוג פזיזות. נטל הוכחה זה רובץ לעולם לפתחה של המאשימה וכל אימת שמתקיים ספק, הרי שעל הנאשם ליהנות ממנו" (פסקה 183 להכרעת הדין).

7. אשר לגזר הדין. לצורך קביעת מתחם העונש ההולם, עמד בית משפט קמא על הערכים המוגנים שנפגעו כתוצאה ממעשיו של המשיב, הם ערך קדושת החיים, שמירה על שלום הציבור וביטחוננו, המלחמה בקטל בכבישים והזכות לתנועה חופשית ובטוחה. נקבע כי המשיב פגע בערכים אלו באופן משמעותי. כן עמד בית המשפט על תוצאותיה הטראגיות של התאונה, מותו של המנוח שהיה כבן 34, נשוי ואב לפעוט, כשאשתו הייתה בהריון בשלבים מתקדמים, ובעת התאונה היה בדרכו לשירות מילואים. מאידך, צוין כי נוכח מהות העבירות ואופיין לא קדם להן כל תכנון מוקדם, וכי המשיב נפגע אף הוא בתאונה ונזקק לטיפול רפואי.

לאור האמור, ובהתחשב במדיניות הענישה הנוהגת המדגישה את הצורך בהשתת ענישה הולמת על נאשמים שהורשעו בגרימת תאונות קטלניות, העמיד בית המשפט את מתחם הענישה במקרה דנן על 8-25 חודשי מאסר בפועל, בצירוף עונשים נלווים. כן נקבע מתחם פסילת רישיון הנהיגה של 8-15 שנות פסילה בפועל.

8. לצורך קביעת העונש בתוך מתחם הענישה, התייחס בית המשפט לנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירות, ובהן נסיבותיו האישיות של המשיב. בית המשפט נתן דעתו לתסקיר שירות המבחן שהוגש בעניינו של המשיב, ממנו עלה כי המשיב התקשה להכיר במכלול האישומים שיוחסו לו ו"לגעת מבחינה רגשית בנהיגתו הרשלנית", וכי ניכר שהיה עסוק במחירים האישיים שהוא משלם חרף היותו מודע לפגיעה הקטלנית במנוח. שירות המבחן מנע מלבוא בהמלצה טיפולית בעניינו של המשיב, חרף התרשמותו מקיומה של נזקקות טיפולית, וזאת נוכח תוצאותיה הטררגיות של התאונה לצד עמדתו הקורבנית של המשיב וקשייו לקבל אחריות מלאה על התנהלותו בעת התאונה. כן שקל בית המשפט את עברו התעבורתי של המשיב, הכולל 30 הרשעות קודמות בעבירות תעבורה שונות, ובהן נהיגה בקלות ראש, סטייה מנתיב נסיעה, נהיגה במהירות מופרזת ונהיגה באור אדום. לקולה, שקל בית המשפט את עברו הפלילי הנקי של המשיב; העובדה כי הלה מחזיק ברישיון נהיגה משנת 1981 והינו נהג מקצועי שעיסוקו בהסעות לפרנסתו ומטבע הדברים נמצא פרקי זמן ממושכים בכבישים (צוין כי מנגד מצופה כי ינקוט ברמת זהירות נאותה); חלוף הזמן ממועד ביצוע העבירות (יוני 2013) מאז לא ביצע המשיב כל עבירה נוספת; ובכך שביטא הבנה ואמפתיה להשלכות התאונה על משפחת המנוח וביחס לנוסעים שהסיע ברכבו. כן שקל בית המשפט לקולה את נסיבות חייו המורכבות של המשיב, שהינו כבן 55, אב לחמישה ילדים, שניים מהם קטינים, אשר עובר לתאונה טיפל לדבריו באביו הסובל מנכות רפואית, ואשתו סובלת מבעיות בריאות מורכבות ומקשיים תפקודיים. כן ניתנה התייחסות למצבו הכלכלי של המשיב; לעובדה שמשפחתו מוכרת מזה שנים רבות לשירותי הרווחה; להידרדרות שחלה במצבו הרפואי מאז התאונה ולהתרשמות שירות המבחן כי הלה סובל מסימפטומים פוסט-טראומטיים.

לאור כל האמור, מצא בית המשפט כי יש למקם את העונש הראוי ברף התחתון של מתחם הענישה, והשית על המשיב 9 חודשי מאסר בפועל, 8 חודשי מאסר על תנאי, פסילת רישיון נהיגה למשך 9 שנים מיום שחרורו, 12 שנות פסילת רישיון על תנאי, 6 חודשי פסילה על תנאי, ותשלום פיצוי למשפחת המנוח בסך 20,000 ₪.

הערעור

9. הערעור מכוון נגד זיכוי של המשיב מעבירת ההריגה, ולחלופין נגד קולת העונש. לטענת המדינה, שגה בית משפט קמא בביצוע הניתוח המשפטי אשר הוביל אותו למסקנה כי לא הוכח שמתקיים במשיב היסוד הנפשי הנדרש בעבירת ההריגה. לעמדתה, העובדה כי המשיב עצמו טען כי ראה את הרמזור בעת שנכנס לצומת - אף שלגרסתו דלק בו אור ירוק - בצירוף התנהגות של רשלנות רבתי שעניינה חציית צומת באור אדום, כפי שקבע בית משפט קמא,

מקימות יחדיו את החזקה העובדתית כי המשיב היה מודע לטיב מעשיו ואף לאפשרות גרימת התוצאה הקטלנית. חזקה זו לא נסתרה, כך לטענת המדינה, לא בדבריו של המשיב עצמו אשר נדחו כדברי שקר, ולא בכל ראייה אחרת שהוצגה. נטען כי חציית צומת באור אדום מקימה סיכון גבוה להתנגשות בין רכבים או הולכי רגל הנמצאים בנתיבים המצויים בקונפליקט בצומת, התנגשות שתוצאותיה עלולות להיות מוות של מי מהמשתמשים בדרך. בענייננו מדובר בחציית הצומת לפחות 5 שניות לאחר שנדלק האור האדום בכיוון הנסיעה של המשיב, וכאשר מכוניות נוספות עומדות בכיוונים השונים של הצומת (מכוניתו של המנוח ומכוניות נוספות, כפי שעלה מעדויות עדי הראייה). לעמדת המדינה, שגה בית משפט קמא בקביעה כי יש צורך באלמנט נוסף כמו "גניבת רמזור", מהירות גבוהה, נהיגה בזגזוג וכדומה. כתוצאה מקביעה שגויה זו, כך לטענת המדינה, נמנע בית המשפט מלעשות שימוש בחזקות עובדתיות, ובהן חזקת המודעות אשר לטענתה מתקיימת בנסיבות המקרה דנן.

10. לחלופין, טוענת המדינה כי העונש שהושת על המשיב אינו הולם את מידת רשלנותו ואינו נותן ביטוי ראוי לתוצאה הקטלנית ולמכלול נסיבותיו הקשות של האירוע. כך לגבי מתחם הענישה שנקבע, וכך גם באשר למיקום העונש בתוך מתחם הענישה. המדינה סבורה כי יש ליתן משקל משמעותי לעברו התעבורתי של המשיב הכולל הרשעות רבות, ובהן הרשעה אחרונה בנהיגה בקלות ראש ובאי ציות לתמרור, בגינה נפסל רישונו ל-80 יום אך כמה חודשים עובר לתאונת הדרכים מושא דיונו. לכך יש להוסיף את מסקנת שירות המבחן לפיה המשיב התקשה להכיר במכלול האישומים שיוחסו לו והוא עסוק במחירים שהוא משלם כ"קורבן".

11. לקראת הדיון בערעור הוגש לעיונו תסקיר מבחן עדכני מיום 10.4.2018 בעניינו של המשיב. מדיווח גורמי הטיפול בכלא נמסר כי המשיב החל לרצות את מאסרו ביום 20.12.2017, וכי הוא משולב במסגרת לימודית וכן במחלקה טיפולית המיועדת לאסירים השפוטים בגין עבירות תעבורה. התנהגותו של המשיב במהלך ריצוי מאסרו הינה תקינה ורצינית, כך נמסר, אולם הוא מצוי אך בראשיתו של הליך התבוננות פנימי, ומשכך "זקוק להמשך העמקה בטיפול, על מנת לפתח את שפת הרגש, בעיקר בהקשר של העבירה".

12. בדיון שנערך בפנינו ביום 16.4.2018 חזרה באת כוח המדינה על טענותיה בכתב הערעור, והדגישה כי לא היה מקום להניח לטובת המשיב "הנחות עובדתיות חלופיות וסותרות", שעה שהמשיב עמד על כך שראה את הרמזור בעת חציית הצומת. בהמשך לכך, נטען כי לא היה מקום לזכות את המשיב מעבירת ההריגה, שכן לא ברור לאיזה צורך דרוש אותו "אלמנט נוסף" אליו כיוון בית משפט קמא. בעניין העונש, הצביעה המדינה על תוצאותיה הקשות של התאונה, כפי שאף עלה מדבריה הכואבים של אִם המנוח בפנינו, וטענה כי מעשיו של המשיב מלמדים על רשלנות גבוהה המצדיקה החמרה בעונשו.

מנגד, טען בא כוח המשיב כי אין כל הצדקה להתערב בממצאיו העובדתיים של בית משפט קמא, אשר בפסק דינו המפורט והמנומק צלל לנבכי הראיות ובחנן ביסודיות. בכלל זאת, נימק בית המשפט את קביעתו בעניין היסוד הנפשי שהתלווה לביצוע העבירות, תוך שהדגיש כי דחיית גרסתו של המשיב אינה מייטרת את הוכחת היסוד הנפשי על ידי התביעה מעבר לספק סביר. גם במישור העונש, טען בא כוח המשיב כי אין מקום להתערבותה של ערכאת הערעור.

דיון והכרעה

הכרעת הדיון

עמוד 5

13. הערעור על הכרעת הדין מכוון למעשה, כולו, נגד הממצא העובדתי של בית משפט קמא בשאלת קיומו של יסוד נפשי שנלווה לעבירה שביצע המשיב, אשר בעטיה נגרם מותו של המנוח. כידוע, לא בנקל יתערב בית משפט של הערעור בקביעות עובדתיות של בית משפט קמא. הנחת המוצא היא כי לערכאה הדיונית יש יתרון מובנה בהתרשמות בלתי אמצעית מהעדים, וכי ערכאת הערעור חסרה את הכלים להתרשמות כזו, ומסקנותיה מתבססות, ככלל, אך על החומר הכתוב המונח לפניו (ע"פ 8347/13 פלוני נ' מדינת ישראל (11.2.2016)); ע"פ 2478/12 אגבריה נ' מדינת ישראל (13.5.2015); ע"פ 6157/03 הוך נ' מדינת ישראל (28.9.2005)). ביתר שאת אמורים הדברים, מקום בו הערכאה הדיונית צללה למעמקי הראיות, בדקה את הדברים ביסודיות והעניקה ביטוי לחקירתה ולדרישתה מעל דפי פסק הדין (ע"פ 960/09 אבני נ' מדינת ישראל (29.7.2010)); ע"פ 2576/03 וינברג נ' האפוטרופוס לנכסי נפקדים (21.7.07); ע"פ 281/82 אבו חצירא נ' מדינת ישראל, פ"ד לז(3) 673 (1983)).

כך הוא הדבר במקרה שלפנינו. הכרעת דינו של בית משפט קמא מפורטת ומנומקת היטב, עובדתית ומשפטית, ומסקנתו של בית משפט קמא כי לא הוכח ברמה הנדרשת בפלילים כי התקיים במשיב היסוד הנפשי הדרוש להרשעה בעבירת ההריגה מתבססת על מכלול הראיות והעדויות שהוצגו בפניו ואשר נותחו בקפידה ובפירוט בפסק דינו. בחינה מדוקדקת של פסק הדין, טענות הצדדים בערעור והחומר בתיק, מלמדת לטעמי כי לא קיימת במקרה דנן הצדקה להתערבות בקביעה עובדתית זו.

14. למרות האמור, משום חשיבות הדברים, אתיחס בקצרה גם לדברים לגופם.

עבירת ההריגה הינה עבירה של תוצאה - גרימה במעשה אסור למותו של אדם. גם העבירה של גרם מוות ברשלנות הינה עבירת תוצאה, והיסוד העובדתי שלה זהה לזה של עבירת ההריגה, ובכלל זאת תוצאתה - מותו של אדם. ואולם, המבדיל בין שתי העבירות הוא היסוד הנפשי הנדרש להרשעה בכל אחת מהן: עבירת ההריגה מותנית בקיומה של מחשבה פלילית כהגדרתה בסעיף 20 לחוק העונשין. זו דורשת מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות ולאפשרות גרימת תוצאת המעשה, הנמנים עם יסודות העבירה. הפזיזות יכול שתבוא לידי ביטוי בחזות מראש של התרחשות התוצאה האסורה, כשלצדה אדישות (שוויון נפש) לאפשרות גרימת התוצאה, או למצער, קלות דעת ביחס אליה, לאמור: מודעות לאפשרות של גרימת התוצאה תוך נטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאה מתוך תקווה שהיא לא תיגרם. להרשעה בהריגה נדרשת אפוא מחשבה פלילית, אשר המבחן לקיומה הוא מבחן סובייקטיבי אישי, מבחן של מודעות בפועל כאמור, ולא מבחן אובייקטיבי של התרשלות. בכך נבדלת עבירת ההריגה מעבירת גרם מוות ברשלנות: "באחרונה, הלך הנפש מתאפיין בדיעבד, ראיית הנולד אצל הנאשם היינו: בכך שהנאשם לא היה ער באופן סובייקטיבי לסיכון הממשי לקורבן בנסיבות שבהן אדם סביר בנעליו היה רואה סיכון זה" (ע"פ 4230/99 אבו ג'אנם ואח' נ' מדינת ישראל, פ"ד נו(1) 34, 43 (2001)). ראו גם: ע"פ 8191/08 גבארה נ' מדינת ישראל (24.5.2010); ע"פ 2566/14 גלפונד נ' מדינת ישראל (17.2.2016); ע"פ 467/09 זילברמן נ' מדינת ישראל (2.2.2010); ע"פ 3158/00 מגדיש נ' מדינת ישראל, פ"ד נד(5) 80 (2000) (להלן: עניין מגדיש)). בהיעדרה של מודעות סובייקטיבית בעת המעשה לא תשתכלל עבירת ההריגה, שכן יוצאים אנו מגדרי המחשבה הפלילית ונכנסים לגדרה של הרשלנות.

15. בענייננו, בית משפט קמא קבע כאמור, כממצא עובדתי, כי המשיב חצה את הצומת כאשר ברמזור דלק אור אדום, תוך שדחה את גרסתו - בהסתמך על העדויות שהיו לפניו - לפיה נכנס לצומת כשראה אור ירוק. ואולם, עצם הממצא האובייקטיבי כי נהג נכנס לצומת באור אדום אין בו די לבסס יסוד נפשי, שכן עדיין נדרש להוכיח את המודעות הסובייקטיבית של הנהג לכך שהוא עבר באור אדום. מעבר רמזור באור אדום הוא עבירת תעבורה חמורה, ולעתים חמורה מאוד הגוררת פגיעה בגוף ובנפש. עם זאת, לצד מצב חמור של מעבר באור אדום ביודעין, יש שנהג

עובר באור אדום בהיסח הדעת, מבלי שהיה מודע לכך שעבר ברמזור אדום. מקרה כזה, אף אם נעשה מתוך רשלנות אין בו כדי לבסס יסוד נפשי הנדרש להרשעה בעבירת הריגה.

16. המדינה סבורה כאמור כי לקביעה הפוזיטיבית של בית המשפט אודות חציית הצומת באור אדום על ידי המשיב, יש לצרף את החלק מגרסת המשיב לפיה ראה את הרמזור בעת כניסתו לצומת (אף כי לדבריו היה ירוק), כדי להוכיח כי המשיב נכנס ביודעין לצומת באדום, וממילא התקיים בו היסוד הנפשי של פזיזות (מודעות לטיב מעשיו ולאפשרות גרימת התוצאה הקטלנית).

אין בידי לקבל עמדה זו. לא בכל מקרה בו נגרמת תאונת דרכים קטלנית בידי נהג שלא ציית לרמזור אדום המסקנה היא בהכרח שלהתנהגותו הרשלנית נלווה יסוד נפשי של פזיזות. את היסוד הנפשי מוטל על בית המשפט לקבוע על פי מכלול הראיות והנסיבות הנפרשות לפניו. גרסת המשיב הייתה, כמצוין לעיל, כי נכנס לצומת כאשר הופיע אור ירוק ברמזור בכיוון נסיעתו וכי רכבו של המנוח הפתיע אותו והוא בלם בניסיון לברוח ממנו. גרסה זו נדחתה מכל וכל על ידי בית משפט קמא בהיותה סותרת את עדויות עדי הראיה ואת הממצאים במקום. ברם, דחיית גרסת המשיב כי חצה את הצומת לאחר שראה אור ירוק ברמזור, אינה מחייבת את המסקנה כי הוא נכנס לצומת באדום ביודעין, אלא עולות שתי אפשרויות עובדתיות חלופיות: האחת, כגרסת התביעה, כי המשיב ראה את הרמזור ובכל זאת חצה ביודעין את הצומת באדום; והשנייה, כי המשיב חצה את הצומת באדום מתוך היסח הדעת, מסיבה כלשהיא, מבלי להבחין באור שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו. הנטל להוכיח כי המשיב עבר ביודעין באדום, שאז מתקיים בו היסוד הנפשי לעבירת ההריגה, מוטל על התביעה, והיא לא עמדה בנטל זה, כפי שקבע בצדק בית משפט קמא. ברור כי המשיב ניסה בגרסתו השקרית האמורה להרחיק עצמו לחלוטין מאחריות לתאונה, ואולם דחיית גרסתו אינה מובילה כאמור למסקנה הכרחית הפוכה לחלוטין לפיה הוא נכנס ביודעין לצומת באור אדום. יתרה מזו, הראיות שעלו במשפט - העדר סימני בלימה של רכבו של המשיב בצומת עובר לתאונה, וכן העדר אינדיקציות ל"גניבת רמזור", כגון האצה בכניסה לצומת - מתיישבות יותר עם המסקנה של כניסה לצומת באדום ברשלנות.

על כן, צדק אפוא בית משפט קמא כאשר קבע כי נדרשת אינדיקציה חיצונית אשר תצביע על כך שהמשיב חצה את הצומת באדום ביודעין, וכי בהיעדר כל ראיה פוזיטיבית לכך שהמשיב היה מודע לכך שהוא חוצה את הצומת באור אדום, חסרה אותה "אינדיקציה חיצונית" שתלמד על פזיזות (השוו: עניין מגדיש, בפסקה 28 (נהיגה במהירות כפולה מהמותר); ע"פ 5167/05 מג'דוב נ' מדינת ישראל (10.10.2005), בפסקה 7 (נהיגה ב"זיג זג"); וע"פ 2842/10 קלדרון נ' מדינת ישראל (23.1.2012), בפסקה 30 (נהיגה פרועה במהירות מופרזת במצב של שכרות)).

17. להשלמת הדברים אוסיף שתי הערות אלה.

ראשית, עקרון על הוא במשפט הפלילי כי נטל השכנוע מוטל על התביעה, ועל מנת לעמוד בנטל זה עליה להוכיח את אשמתו של הנאשם מעבר לספק סביר (סעיף 34כב(א) לחוק העונשין). משמעות הדבר היא כי על התביעה להוכיח עובדות המצביעות בכיוון אשמת הנאשם במיוחד לו "במידה המגיעה לכדי אפשרות הקרובה עד מאוד לאמת או לוודאות" (ע"פ 528/76 צלניק נ' מדינת ישראל, פ"ד לא(3) 701 (1977)). הובהר בהקשר זה, כי בית המשפט רשאי להרשיע את הנאשם אם גרסת התביעה היא הפירוש ההגיוני היחיד לעובדות שהוכחו, אף אם איננה בגדר ודאות גמורה (ע"פ 7376/02 כהן נ' מדינת ישראל, פ"ד נז(4) 558 (2003); ע"פ 2518/94 אלימלך נ' מדינת ישראל, פ"ד נא(2) 481 (1997)). יחד עם זאת, מקום בו קיימת אפשרות ממשית שאיננה תאורטית גרידא, בדבר חפותו של הנאשם,

ולאפשרות זו קיימת אחיזה בחומר הראיות - יש לזכות את הנאשם (ע"פ 5793/02 דוד נ' מדינת ישראל (27.10.2003); ע"פ 2316/98 סוויסה נ' מדינת ישראל, פ"ד נה(5) 797 (2001)). וכפי שציינתי בע"פ 2697/14 חדאד נ' מדינת ישראל (6.9.2016):

"מדובר בעקרון בעל אופי חוקתי הנגזר מזכות היסוד של האדם לחירות אישית (סעיפים 1 ו-5 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו), והנטל על התביעה להוכיח אשמה פלילית מעבר לספק סביר הוא אמצעי ראשון במעלה להתמודד עם החשש להרשעת שווא אשר עלולה לשלול מאדם שלא כדין את חירותו ואת שמו הטוב...

הדרישה להוכחה מעבר לספק הסביר נועדה גם להגן על אמון הציבור בהגנותו של ההליך הפלילי (ענין וקנין, פסקה 45). כלל זה מעוגן גם בתפיסה חברתית מוסרית, בעלת תחולה אוניברסלית, לפיה עדיף כי אשם יזוכה מחמת הספק מהרשעה של חף מפשע" (שם, בפסקה 12 לחוות דעתי).

בענייננו, קיימות כאמור שתי אפשרויות ממשיות בנוגע ליסוד הנפשי של שנלווה לביצוע העבירות על ידי המשיב, ולא הובאה על ידי התביעה ראיה שיש בה כדי לאשר או לשלול איזו מהן. משכך, בדין קבע בית משפט קמא כי התביעה לא עמדה בנטל, אשר לעולם רובץ לפתחה, להוכיח מעבר לספק סביר את היסוד הנפשי הנדרש בעבירת ההריגה.

שנית, עמדת המדינה לפיה יש לדחות את גרסת הנאשם (המשיב) לגבי נסיבות התאונה, אך בה בעת לאמץ רכיב אחד מפליל מתוך מכלול הגרסה (שהמשיב הבחין ברמזור בעת כניסתו לצומת), הינה מלאכותית בנסיבות הענין ולא ניתן לקבלה. אכן, מוכרת במשפטנו האפשרות של "פלגין דיבורא" ביחס לעדותו של עד, לרבות נאשם. בית המשפט אינו מחויב לבחור בין שתי חלופות - דחייתה או קבלתה של הגרסה במלואה, והוא רשאי לפצל את גרסתו של עד תוך שהוא מאמץ רק חלק ממנה, מקום שחומר הראיות מבסס תימוכין לכך. בית המשפט רשאי בנסיבות מתאימות "לערוך סינון בדברי העדות כדי לנסות לבור את הבר מן המוץ ולהבדיל בין האמת לשקר" (ע"פ 526/90 בלזר נ' מדינת ישראל, פ"ד מה(4), 133, 185-186 (1991), להלן: ענין בלזר. וראו גם: ע"פ 6157/03 הוך נ' מדינת ישראל, פסקה 14 (28.9.2005), להלן: ענין הוך; ע"פ 9141/10 סטואר נ' מדינת ישראל, פסקה ע (28.4.2010); ע"פ 846/10 בדוי נ' מדינת ישראל, פסקה 100 (14.7.2014); ע"פ 7637/05 יוסף נ' מדינת ישראל, פסקה ז (5.7.2007). כן ראו **סעיפים 53 ו-57 לפקודת הראיות** [נוסח חדש], התשל"א-1971).

ואולם, כפי שהבהיר חברי השופט א' שהם בעניין אחר, "פיצול עדות אסור שייעשה באופן שרירותי ... ונדרש יסוד סביר לאבחנה בין חלקי העדות" (ע"פ 5184/14 פלוני נ' מדינת ישראל, פסקה 49 (3.8.2016), להלן: ענין פלוני). כן נפסק כי פיצול עדות עד ייעשה "על ידי היעזרות בראיות קבילות ואמינות אחרות או על פי הגיונם של דברים" (ענין בלזר שם. וראו גם: ענין פלוני שם; ע"פ 5875/93 עבית נ' מדינת ישראל, פ"ד נ(5), 801, 812; ע"פ 71/76 מרילי נ' מדינת ישראל, פ"ד ל(2), 813, 819; ענין הוך שם; ע"פ 10596/03 בשירוב נ' מדינת ישראל, פסקה 5 (4.6.2006); ע"פ 5992/13 שרחה נ' מדינת ישראל, פסקה 29 (17.3.2014); ע"פ 5633/12 נימן נ' מדינת ישראל, פסקה 34 (10.7.2013)).

בענייננו, פיצול עדותו של המשיב אינו נתמך "בראיות קבילות ואמינות אחרות", ואף לא בהגיונם של דברים. כמצוין לעיל, ניכר כי המשיב שיקר מתוך ניסיון להרחיק עצמו לגמרי מהאחריות לתאונה, ואין כל ראיה או תמיכה באימוץ סלקטיבי דווקא של הרכיב בגרסתו לפיו ראה את חייו הרמזור קודם כניסתו לצומת, היינו כי נכנס לצומת באור אדום בידועין; ולמעשה הראיות תומכות יותר כאמור באפשרות שהדבר נעשה מתוך היסח דעת רשלני.

18. לאור כל האמור, אני סבור כי זיכויו של המשיב מעבירת ההריגה והרשעתו תחתיה בעבירת גרם מוות ברשלנות - בדין יסודן, ולפיכך אני סבור כי יש לדחות את ערעור המדינה על הכרעת הדין ולהותיר את הכרעת דינו של בית משפט קמא על כנה.

גזר הדין

19. אכן, אין דרכה של ערכאת הערעור להתערב בחומרת העונש שהוטל על-ידי הערכאה הדיונית אלא במקרים חריגים, ואולם, לאחר עיון ובחינת טענות הצדדים, אני סבור כי המקרה הנדון נופל בגדר אותם המקרים המצדיקים את התערבותנו, גם אם במידה מתונה.

20. הקטל בדרכים אינו גזירת טבע אלא במידה לא מבוטלת תוצאה של מעשי בני אדם. ומשכך, מצווה בית המשפט לתרום תרומתו למלחמה זו הגובה קורבנות חפים מפשע כה רבים, רבים מדי.

"רבות נאמר על נגע תאונות הדרכים, ההולך ופושט וקוטל בנו ללא רחם וללא הבחנה, ואשר בעטיו נגבה מחיר דמים נורא, אם בהרוגים, אם בחבולים בגופם ובפצועים בנפשם, ואם בדאבת יקיריהם. רבות נאמר, דומה כי מעט מדי נעשה, ומדי שנה בשנה מקפדים מאות אנשים את חייהם ואלפים רבים נפצעים [...] מקומו של בית המשפט במלחמת החורמה נגד תופעה קשה זו לא נפקד, ועליו להמשיך להירתם ולהרים תרומתו למען מאבק עיקש זה, בין היתר באמצעות הדאגה לענישה הולמת, אשר תסייע להגברת המודעות בדבר המחיר הכרוך בהפרת כללי ההתנהגות על הכביש" (דברי השופט י' עמית בע"פ 2247/10 ימיני נ' מדינת ישראל, פסקה 76 (12.1.2011)).

21. על רקע זה התגבשו בפסיקה שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים קטלנית: האחד, ראוי לגזור על הנאשם עונש חמור, הכולל השתת עונש מאסר בפועל והרחקה מן הכביש לתקופה ארוכה, וזאת משיקולי הרתעה ובשל כיבוד עקרון קדושת החיים. השני, ככלל נסיבותיו 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 על ידי אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות (ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.2009); ע"פ 8464/15 פנזין נ' מדינת ישראל (30.10.2017); רע"פ 9909/17 דרויש נ' מדינת ישראל (1.1.2018)).

22. אף כי מדובר בהתרשלות ולא במעשה מודע, לא ניתן להתעלם מתוצאותיהם הטרגיות של מעשי המשיב שהסתיימו באסון כבד ביותר, אשר הותיר את בני משפחתו של המנוח המומים, פגועים וכואבים כאב עמוק שלא יימחה.

23. ניתן למצוא בפסיקה מנעד רחב למדי של עונשים במקרים של נהיגה רשלנית, בהתאם לנסיבות המקרה הקונקרטי, בייחוד כנגזרת של רמת הרשלנות המיוחסת לנאשם והתוצאות שנגרמו בעטייה. עם זאת, ניכרת מגמת החמרה במדיניות הענישה בעבירות כגון אלה. כך למשל, ברע"פ 4581/14 סיסו נ' מדינת ישראל (9.7.2014) דחה בית משפט זה בקשת רשות ערעור שהגישה מי שהורשעה בגרימת מוות בנהיגה רשלנית לאחר שאיבדה שליטה ברכבה וגרמה לתאונה בה נהרגו שניים ונפצעו נוספים והושתו עליה 18 חודשי מאסר בפועל (מתחם הענישה הועמד באותו מקרה על 6-24 חודשי מאסר). בעפ"ת (מרכז) 3370-12-11 חן נ' מדינת ישראל (28.2.2012) נדחה ערעורו של מי שהורשע בגרימת מוות בנהיגה רשלנית לאחר שלא ציית לתמרורים וגרם למותה של הולכת רגל במעבר חצייה, ונגזרו

עליו 30 חודשי מאסר בפועל. ברוח דומה, בעפ"ת (מרכז) 54913-03-14 עאסי נ' מדינת ישראל (23.9.2014) נדחה ערעורו (על רכיב המאסר) של מי שהורשע בגרימת מוות בנהיגה רשלנית לאחר שחצה צומת ברמזור אדום והביא למותו של אדם והושתו עליו 20 חודשי מאסר לריצוי בפועל (כאשר מתחם הענישה הועמד על 12-31 חודשי מאסר).

24. בענייננו, העמיד בית משפט קמא את מתחם העונש ההולם על 8-25 חודשי מאסר בפועל ועונשים נלווים. לצורך קביעת העונש בתוך המתחם נתן בית המשפט את דעתו למכלול השיקולים הרלבנטיים לקולה ולחומרה והשית על המשיב 9 חודשי מאסר בפועל. איני רואה עילה להתערב במתחם שנקבע, ואולם לא מצאתי צידוק לגזירת עונשו של המשיב ברף התחתון של מתחם הענישה שנקבע. לא שוכנעתי כי בנסיבות העניין גובר משקלם של הנסיבות המקלות על פני השיקולים לחומרה. לצד השיקולים לקולה - נסיבותיו האישיות של המשיב, דוגמת גילו המבוגר ומצבו הבריאותי המורכב - קיימות נסיבות לחומרה שיש לזקוף לחובתו - הקושי שלו להכיר באופן מלא באחריותו לתאונה, ובעיקר עברו התעבורתי המכביד, הכולל 30 הרשעות קודמות, לרבות הרשעה אך כשבעה חודשים עובר לאירוע דנן בגין אחריותו לתאונה שנגרמה עקב אי ציות לתמרור המורה על מתן זכות קדימה.

לאור זאת, ובהתחשב בתוצאה הטראגית הקשה של התנהגותו הרשלנית של המשיב, אני סבור כי לא הייתה הצדקה לקבוע את עונשו של המשיב ברף התחתון של המתחם שנקבע, וממילא מתחייבת החמרה מסוימת בעונשו.

25. אשר על כן, ובשים לב לכך שערכאת הערעור אינה נוהגת למצות את חומרת הדין, אציע לחברי לקבל את ערעור המדינה על גזר הדין, ולהעמיד את עונש המאסר בפועל שהושת על המשיב על 15 חודשים, כאשר יתר רכיבי גזר הדין יישארו על כנם.

ש ו פ ט

השופטת ד' ברק-ארז:

אני מסכימה לפסק דינו של חברי השופט מ' מזוז. הלב דואב לנוכח מותו של אלעד ארליך ז"ל, שנהרג על לא עוול בכפו בתאונה הקשה. חיי קופדו, והוא הותר חלל בליבם של אוהביו.

מבלי לגרוע כמלוא נימה מכך, על-פי עקרויותיו של המשפט הפלילי המדינה לא הוכיחה, ולא כל שכן מעבר לספק סביר, כי המשיב גרם לתאונה ברמת האשם המצדיקה הרשעה בעבירת ההריגה. בהתאם לכך, אני סבורה שאכן יש מקום להחמיר בעונשו של המשיב, אך זאת בהתאם לרמת הענישה הנוהגת ביחס לעבירה של גרם מוות ברשלנות ולמדיניות הנוהגת בדבר אי-מיצוי החמרה בענישה בשלב הערעור.

ש ו פ ט ת

השופט א' שהם:

אני מצטרף בהסכמה לחוות דעתו של חברי, השופט מ' מזוז, הן באשר לדחיית ערעור המדינה על זיכוי של המשיב מעבירת ההריגה והן באשר להחמרה בעונשו של המשיב.

אין ניחומים למשפחת המנוח, אשר איבדה את יקירה בתאונה הקשה והטראגית, המצטרפת לשרשרת תאונות הדרכים המיותרות, אשר גובות מחיר כבד בפציעה קשה ובשכול, אך מחובתנו לפסוק על פי הדין והעקרונות המשפטיים המקובלים עלינו, מקדמת דנא.

שופט

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט מ' מזוז.

ניתן היום, כ"ה באייר התשע"ח (10.5.2018).

שופט

שופטת

שופט
