



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים פלייים

ע"פ 8191/08

בפני: כבוד השופט א' א' לוי
כבוד השופטת א' חיות
כבוד השופט י' עמית

המערער: עאוני גבארה

נגד

המשיבה: מדינת ישראל

ערעור על הכרעת דין מיום 2.7.08 וגזר דין מיום 7.9.08 של בית המשפט המחוזי בתל אביב יפו בת"פ 40145/07 שניתנו על ידי כבוד השופט ג' קרא

תאריך הישיבה: כ"א באייר התש"ע (05.05.10)

בשם המערער: עו"ד יגאל טמיר
בשם המשיבה: עו"ד אוהד גורדון

פסק-דין

השופט י' עמית:

ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי תל אביב-יפו מיום 7.9.08 (כב' השופט ג' קרא) בת"פ 40145/07.

1. עניינו של הערעור שבפנינו בתאונה קטלנית שארעה ביום 3.3.07 בשעה 13:37 בכביש 444, עת נהג המערער ברכב מסוג ג'יפ טראנו (להלן: הג'יפ) מכיוון דרום לכיוון צפון, ומשנכנס לצומת מרומזר התנגש במכונית מאזדה פרטית (להלן: המאזדה). כתוצאה מהתאונה נהרגו מנחם וייסלר שנהג במאזדה ואשתו נינה וייסלר (להלן: המנוחים) ונפצעו שלושת ילדיהם הקטינים שישבו במושב האחורי.

כנגד המערער הוגש כתב אישום המייחס לו עבירת הריגה לפי סעיף 298 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן: החוק) וגרימת חבלה חמורה לפי סעיף 333 לחוק. על פי עובדות כתב האישום, המערער נכנס לצומת "כשבכיוון נסיעתו הראה הרמזור מופע אור אדום 7 שניות לפחות".

2. המערער טען לכל אורך הדרך כי נכנס לצומת המרומזר באור ירוק ועל כך נסבה המחלוקת העובדתית בין הצדדים. בית משפט קמא עמד בפסק דינו על מכלול הראיות שהובאו בפניו לעניין זה, ולסופו של יום קבע כלהלן:

”כעולה מתוך המסכת הראייתית שסקירתה והערכתה הובאו לעיל, הוכח אפוא מעבר לכל ספק סביר, כי הנאשם חצה את הצומת כשהאור בכיוון נסיעתו דלק אדום לפחות שבע שניות. כניסתו של הנאשם לצומת בינעירונית כשהאור בכיוון נסיעתו דלק אדום, כשהוא נע במהירות של 80-85 קמ”ש ונוהג ברכב שטח 4x4, הינה מעשה אסור ומסוכן וכפי שהוכח, הביא להריגת שניים מנוסעי המאזדה ולפציעת שלושה אחרים.”

בהמשך, קבע בית משפט קמא כי יש להרשיע את המערער בעבירה של הריגה לפי סעיף 298 לחוק ולא בעבירה של גרם מוות ברשלנות, ולסופו של יום השית על המערער עונש מאסר בפועל של שמונה שנים ופסילה מלהחזיק ברישיון נהיגה למשך תקופה של 20 שנה.

על פסק דינו של בית משפט קמא נסב הערעור שבפנינו.

3. המערער תקף את פסק הדין לכל אורך החזית: במישור העובדתי חזר המערער וטען כי המשיבה לא הוכיחה כי חצה את הצומת באור אדום; במישור המשפטי טען המערער כי לא היה מקום להרשיעו בעבירה של הריגה אלא של גרם מוות ברשלנות, ובמישור הענישה טען כי העונש שהושת עליו חורג בהרבה מרף הענישה המקובל בכגון דא. אלך אפוא בדרכו של המערער ואבחן טענותיו בשלושת המישורים.

האם חצה המערער את הצומת המרומזר באדום?

4. אקדים ואזכיר את הכלל המוכר לפיו אין דרכה של ערכאת ערעור להתערב בממצאים של עובדה ושל מהימנות שנקבעו על ידי הערכאה הדיונית שבפניה הופיעו המערער, העדים והמומחים, ומכאן היתרון שיש לה על פני ערכאת הערעור (ראו: ע”פ 6020/07 גואטה נ’ מדינת ישראל (לא פורסם, 30.11.2009); ע”פ 3914/05 אלחרר נ’ מדינת ישראל (לא פורסם, 17.3.2008), פסקה 13 לפסק הדין; ע”פ 9352/99 יומטוביאן נ’ מדינת ישראל, פ”ד נד(4) 632 (2000); ע”פ 4629/09 פלוני נ’ מדינת ישראל (לא פורסם, 18.11.2009)). במיוחד נכון הדבר, מקום בו הערכאה הדיונית צללה לנככי הראיות, בחנה ובדקה את הדברים ביסודיות ונתנה ביטוי לחקירתה ולדרישתה בפסק

הדין (ראו: ע"א 2576/03 וינברג נ' האפורטרופוס לנכסי נפקדים (לא פורסם, 21.2.2007) בפסקה 14 לפסק הדין והאסמכתאות שם). כך, לדוגמה, בע"פ 6131/01 מדינת ישראל נ' פרבשטיין, פ"ד נו(2) 24 (1991) טען המערער כנגד מסקנותיה של הערכאה הדיונית, שדחתה טענתו לכשל מיכני ברכב בו נהג בעת התאונה הקטלנית. וכך נאמר על ידי בית המשפט:

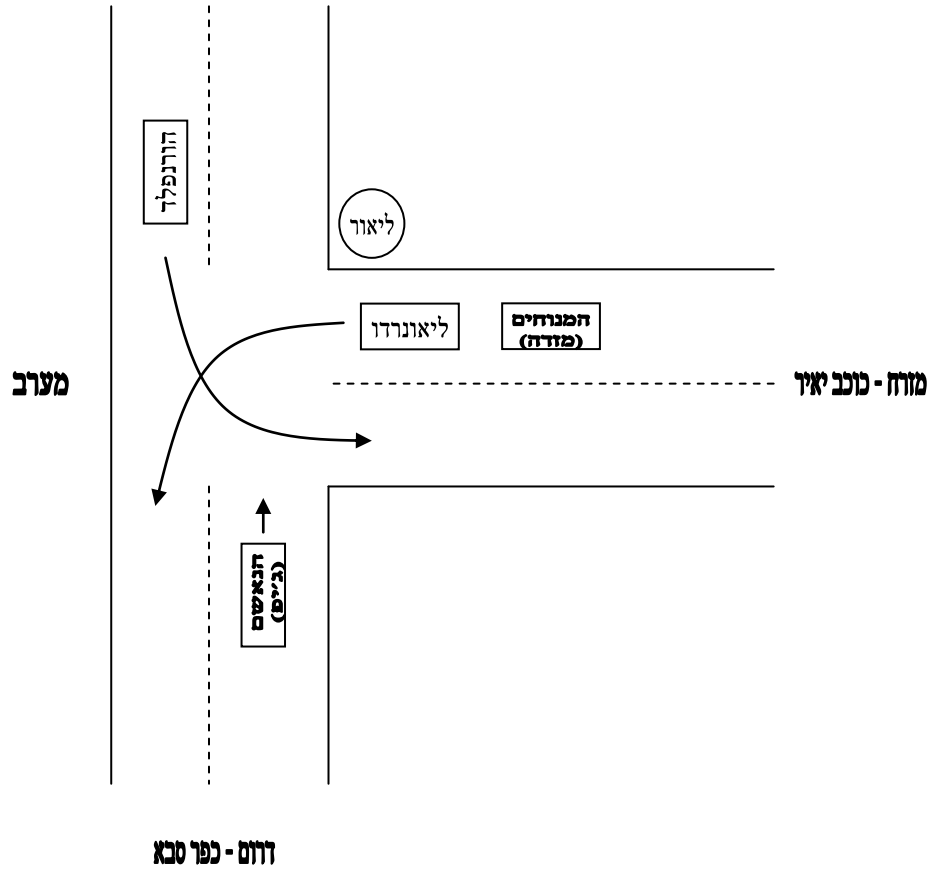
"הטענות המועלות הן בעיקרן עובדתיות ועניינן בממצאים שנקבעו על סמך חומר הראיות ועל סמך העדפת עדויות מומחים מסוימים על פני אחרים. באלה כמו באלה אין מקום להתערבותנו. כלל הוא כי אל לה לערכאת ערעור להיכנס לפני ולפנים של כל המחלוקת העובדתית והמשפטית ולבחון אותה מבראשית".

הקביעה העובדתית של בית משפט קמא כי המערער נכנס לצומת באור אדום, מתבססת על מספר עדויות ועל חוות דעת בוחן התנועה וחוות דעת מומחה מטעם המשיבה, בעוד שחוות דעתו של המומחה מטעם המערער נדחתה. כלל אי ההתערבות של ערכאת הערעור בממצאים עובדתיים ובקביעות מהימנות שנקבעו על ידי הערכאה הדיונית, כוחו יפה גם לגבי קביעות מומחים, מקום בו בחרה הערכאה הדיונית לבכר חוות דעת מומחה אחד על פני האחר בשאלות מקצועיות או בשאלות שברפואה (ראו, לדוגמה: ע"א 1330/08 אשקר נ' עזבון המנוחה מרים עאסי ז"ל (לא פורסם, 29.12.2009) פסקה 6ב והאסמכתאות שם).

למעלה מן הדרוש, אסקור בקצרה את התשתית העובדתית שהביאה להרשעתו של המערער.

5. לתאונה היו מספר עדים, שמעדותם ניתן היה להסיק על מצב האור ברמזור בכיוון נסיעתו של המערער בצומת ה-T בו אירעה התאונה, והם: הורנפלד, שעמד והמתין ברמזור אדום בכיוון ההפוך לכיוון נסיעתו של המערער על מנת לפנות שמאלה לכיוון כוכב יאיר (להלן: הורנפלד); ליאונרדו, שנסע לפני המנוחים מכיוון כוכב יאיר ונכנס לצומת תוך פניה שמאלה באור ירוק (להלן: ליאונרדו); ליאור, שעמד על גבעה סמוכה והגיע תוך שניות לצומת לאחר שחזה בתאונה (להלן: ליאור); ובנם הקטין של המנוחים, בן שבע ומספר חודשים בעת התאונה. טרם נעמוד על עיקרי עדותם של העדים, ועל מנת לפשט את הדברים, מוזמן הקורא לעיין בתרשים הסכימטי המתאר את הצומת ואת מיקומם של המערער, המנוחים והעדים עובר לאירוע הטראגי.

צפון - טייבה



(הערה: הפניות מדרום ימינה (מזרחה) לכוכב יאיר ומכוכב יאיר ימינה (לצפון) הן חופשיות ואינן מבוקרות על ידי הרמזור. פניות אלה גם לא רלוונטיות לענייננו ולכן לא סומנו).

אין חולק, כי על פי תכנית הרמזורים שפעלה בצומת, לא יתכן מופע ירוק או צהוב משותף לתנועה מכיוון נסיעת המערער (מדרום לצפון) ולתנועה המגיעה מכיוון נסיעת המאזדה וליאונרדו (ממזרח לדרום). גם אין חולק כי בעת התאונה הרמזורים בצומת פעלו כתקנם וכן פעלו כתקנם גלאי הדרישה וגלאי ההארכה. המדובר בגלאים הטמונים בכביש, המלמדים את מנגנון ההפעלה של הרמזורים על דרישת המשתמשים בדרך ומשפיעים על סדר המופעים של הרמזור ומשך הזמן בו יופיעו. אם אין רכב המפעיל את הגלאים בחלון זמן במהלך מחזור הרמזורים, כך שלא נרשמת "דרישה" להפעיל פזה ספציפית (דהיינו, מופע רמזור לאחד הכיוונים), המנגנון פוסח על הפזה

שנבדקה, ומנגד, הגלאי עשוי להאריך את משך הזמן הרגיל "המוקצה" למופע אור ירוק באחת הפזות. החשוב לענייננו, שכאשר דולק אור ירוק ליוצאים מכיוון כוכב יאיר, דולק אור אדום בכיוון נסיעת המערער (מדרום לצפון) ובכיוון נסיעת הורנפלד (מצפון לדרום או מצפון שמאלה למזרח).

על רקע הקדמה זו נבחן את מערך הראיות שעמד בפני בית המשפט.

6. הורנפלד העיד כי הגיע לצומת כשהאור בכיוון נסיעתו לפניו שמאלה לכוכב יאיר אדום, ואילו הרמזור לכיוון הנסיעה ישר מצפון לדרום ירוק. הורנפלד המתין באדום וכעבור "כמה שניות" או "בין חצי דקה לדקה" התחלף האור לכיוון הנסיעה ישר (צפון לדרום) מירוק לאדום. עודנו ממשיך להמתין להתחלפות האור ברמזור לכיוון הפניה שמאלה, התרחשה התאונה בצומת כאשר המאזדה יצאה מכיוון כוכב יאיר והג'יפ פגע בה. מספר שניות לאחר התאונה התחלף הרמזור בכיוון נסיעתו שמאלה לירוק. או-אז פנה שמאלה, עצר בשולי הדרך והתקשר למשטרה.

עדותו של הורנפלד, שהייתה מהימנה על בית משפט קמא, מבססת את הטענה כי המערער נכנס לצומת באור אדום, שהרי על פי תכנית הרמזורים, רק לאחר שניתנת זכות התנועה למי שפונה מכוכב יאיר שמאלה (ליאונרדו והמנוחים), ניתנת זכות התנועה למי שפונה שמאלה מצפון למזרח (הורנפלד), ורק לאחר מכן ניתנת הזכות לתנועה לנוסעים מדרום לצפון (המערער).

7. ליאונרדו העיד כי עודנו ממתין באור אדום בנתיב השמאלי מכיוון כוכב יאיר על מנת לפנות שמאלה לכיוון כפר סבא, הבחין במאזדה מאחוריו במרחק של 20-25 מטר כשהיא מתקרבת אליו. משהתחלף האור לירוק, פנה שמאלה, החל להתיישר לכיוון הנסיעה דרומה, הביט במראה הפנימית כדי לוודא שלא מגיע רכב מכיוון טייבה, ואז הבחין בהתנגשות בין המאזדה שנסעה מאחוריו לבין הג'יפ שנכנס לצומת.

עדותו של ליאונרדו, שהייתה מהימנה על בית משפט קמא, מבססת את הטענה כי המערער נכנס לצומת באור אדום, שהרי על פי תכנית הרמזורים, כאשר הרמזור מכיוון כוכב יאיר לדרום הוא ירוק, הרמזור מכיוון נסיעת המערער (מדרום לצפון) הוא אדום. לעדותו של ליאונרדו חשיבות רבה גם למשך הזמן שהרמזור האדום דלק. אורך המופע הירוק מכיוון כוכב יאיר עומד ברגיל על 9 שניות אך גלאי ההארכה מוסיף 7 שניות נוספות. מאחר שהמאזדה נסעה מאחורי ליאונרדו, הדבר הביא להארכת זמן המופע הירוק ל-16 שניות. לכך יש להוסיף כי הזמן הממוצע שנדרש לליאונרדו לבצע

את הפניה שמאלה ממצב של עצירה עד להתיישרות בנתיב מצפון לדרום הוא 5.3 שניות, על פי בדיקה שנערכה על ידי בוחן התנועה ביבי. מאחר שהאור האדום בכיוון נסיעת המערער נדלק שתי שניות לפני שהאור בכיוון נסיעת ליאונרדו הופך לירוק, המסקנה היא, שהאור האדום בכיוון נסיעת המערער דלק לפחות שבע שניות לפני שנכנס לצומת.

8. העד ליאור עמד בעת התאונה על גבעה סמוכה המשקיפה על הצומת. מששמע את חריקת בלמי הג'יפ הסתובב וחזה בהתנגשות בין המאזדה לג'יפ. העד, שהעיד על עצמו כאצן, 'עשה ספרינט' של 5-8 שניות אל הצומת והחל לחלץ את הילדים הנפגעים מהמושב האחורי. לדבריו, הביט תוך כדי ריצה על הרמזור בכיוון נסיעתו של הורנפלד (מצפון למזרח) כי חשש שרכב המגיע מכיוון זה יפגע בו בעודנו רץ לצומת, והבחין כי הרמזור אדום.

עדוּתו של ליאור, שהייתה מהימנה על בית משפט קמא, מחזקת את עדותו של הורנפלד על המסקנות הנובעות ממנה לגבי מופע הרמזור האדום בכיוון נסיעתו של המערער, כאמור לעיל.

9. הקטין, בנם של המנוחים, שהיה כבן שבע ומספר חודשים בעת התאונה, העיד כי כאשר הגיעו לצומת "היה רמזור ירוק ולא עצרנו". הקטין ישב במושב האחורי במאזדה על כסא בוסטר כשאחיו ואחותו משני צידיו, ומכאן שהיה לו שדה ראייה לחלון הקדמי.

מעדותו של הקטין, שהייתה מהימנה על בית המשפט למרות גילו הצעיר בעת התאונה, עולה כי המאזדה נכנסה לצומת בתנועה רציפה ללא עצירה מאחר שהרמזור היה ירוק, כפי שעולה גם מעדותו של ליאונרדו. משאין חולק כי במצב של אור ירוק דולק מכיוון כוכב יאיר (מזרח) יש אור אדום לבאים מכיוון נסיעת המערער (דרום), יש בכך חיזוק נוסף למסכת הראייתית כנגד המערער.

10. ואם לא די בכל אלה, עמד בית המשפט על עדותם של בוחן התנועה, של המהנדס שהכין את תוכנית הרמזורים ושל מומחה המשיבה המהנדס פקד עמיר הראל. האחרון כתב את חוות דעתו הנחרצת על כך שהמערער נכנס לצומת באור אדום, עוד לפני שעמדה בפניו עדותו של ליאונרדו, שאך חיזקה את מסקנתו. מנגד, דחה בית משפט קמא את חוות דעתו של מומחה ההגנה, המהנדס עוזי רז, שטעה בסדר של מופע הרמזורים ואף הודה בכך במהלך חקירתו. המדובר בטעות היורדת לשורשה של חוות

הדעת, וכפי שציין בית משפט קמא בפסק דינו, אופן פעולת הרמזורים הוא הבסיס והמסד הראשוני לכל מסקנה של המומחה. בנוסף, טעה מומחה ההגנה באשר למספר השלבים בתכנית הרמזורים, ולא התמודד כלל עם עדויותיהם של עדי התביעה. ולבסוף, לא למותר לציין כי ההיפותזה שהעלה מומחה ההגנה, ולפיה יש אפשרות סבירה כי המאזדה נכנסה לצומת ברמזור שהתחלף מירוק לאדום בעוד המערער ראה כי האור בכיוונו מתחלף מאדום לירוק, אינה עולה בקנה אחד עם גרסתו של המערער עצמו שטען, הן במשטרה והן בעדותו בבית המשפט, כי הבחין ברמזור ירוק ממרחק.

11. הסניגור המלומד טען כי סימני הבלימה של הג'יפ, שתחילתם במרחק של 6.4 מטר לפני קו העצירה בצומת, בצירוף זמן התגובה הנדרש לתחילת הבלימה, תומכים בגרסתו של המערער כי האור לכיוונו היה ירוק וכי הופתע מהופעתה של המאזדה בצומת. איני רואה כיצד עובדה זו תומכת בגרסתו של המערער, שטען כי הבחין במאזדה לראשונה כאשר היה בתוך הצומת, מה שאינו עולה בקנה אחד עם סימני הבלימה לפני הצומת. נהפוך הוא, סימני הבלימה לפני הצומת בצירוף זמן התגובה של כ-3/4 שניה המתבטא אף הוא במרחק נסיעה, עולים בקנה אחד עם מכלול הראיות מהן עולה כי המערער הבחין במאזדה למעלה מ-20 מטרים טרם כניסתו לצומת כשהאור בכיוונו אדום, ומשהופתע על ידי המאזדה שנכנסה לצומת כשהרמזור בכיוונה ירוק, ניסה לבלום.

12. סופו של דבר שאיני רואה כל עילה להתערבות במסקנה לפיה המערער חצה את הצומת באדום. אף איני רואה ממש בטענת ההגנה כי אין עבירה של חציית צומת באור אדום, אלא עבירה של חציית קו עצירה באור אדום. תמרור ה-1 שעניינו בחובת הציות לאור אדום ברמזור קובע חובת עצירה כלהלן: "סומן קו עצירה – עצור לפני קו עצירה, סומן מעבר חציה – עצור לפני מעבר החציה, לא סומן קו עצירה או מעבר חציה – עצור בסמוך לרמזור הקרוב". במקרה דנן, הוכח מעבר לספק סביר כי המערער חצה את הצומת בניגוד לאור האדום ברמזור, ובנקודה זו אנו מגיעים למישור המשפטי.

המישור המשפטי – הריגה או גרם מוות ברשלנות?

13. משמצאנו כי קיומו של היסוד העובדתי בעבירות בהן הורשע המערער הוכח למעלה מכל ספק סביר, נפנה לשאלת קיומו של היסוד הנפשי.

עבירת ההריגה, להבדיל מעבירת גרימת מוות ברשלנות הקבועה בסעיף 304 לחוק, הינה עבירה תוצאתית המותנית בקיומה של מחשבה פלילית כהגדרתה בסעיף 20 לחוק:

(א) מחשבה פלילית - מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות ולאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה, ולענין התוצאות גם אחת מאלה:
 (1) כוונה - במטרה לגרום לאותן תוצאות;
 (2) פזיזות שבאחת מאלה:
 (א) אדישות - בשוויון נפש לאפשרות גרימת התוצאות האמורות;

(ב) קלות דעת – בנטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות האמורות, מתוך תקווה להצליח למנען.

סעיף 20 לחוק העונשין משרטט מעין משרעת של עוצמת הרצון במסגרת המחשבה הפלילית. בקצה אחד של המשרעת אנו מוצאים את הכוונה המשקפת רצון מלא בהתרחשות התוצאה. האדישות ממוקמת בנקודת האמצע של המשרעת והיא אינה משקפת כל רצון פוזיטיבי בכל רמה שהיא שהתוצאות אכן תתרחשנה, ומנגד, אינה משקפת גם כל חוסר רצון בכך. בקצה המשרעת של סעיף 20 אנו מוצאים את קלות הדעת המשקפת אומנם היעדר חפץ בהתרחשות התוצאה אך ההתנהגות המסוכנת באופן בלתי סביר ממקמת אותה בתוך המשרעת. זאת, להבדיל מחוסר הרצון המוחלט בהתרחשות התוצאה, שאז יוצאים אנו מגדרי המחשבה הפלילית ונכנסים לגדרה של הרשלנות (גבריאלי הלוי תורת דיני העונשין כרך ב 265-266 (2009)).

הנה כי כן, על המערער להיות מודע לטיב המעשה, לקיום הנסיבות ולאפשרות הגרימה לתוצאת המעשה, בין אם מתוך אדישות ובין אם מתוך קלות דעת, בכדי לספק אחר דרישת היסוד הנפשי הנדרש לשם השתכללותה של העבירה (ראו, למשל: ע"פ 8103/05 עותמאן נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 19.12.2005), (להלן: עניין עותמאן)). ודוק: אין צורך שהמערער יהא מודע לאופן השתלשלות האירועים המדויק, ודי לו שיכיר באפשרות כי התנהגותו תגרום לתוצאה קטלנית (וראו: ע"פ 3158/00 מגדיש נ' מדינת ישראל, פ"ד נד(5) 80, 95 (2000)).

14. לטענת המערער, לא הוכח בעניינו היסוד הנפשי הדרוש לשם הרשעה בעבירת ההריגה, והוא מנסה לאבחן את ענייניו מפסקי הדין המובאים בהכרעת דינו של בית משפט קמא, בהם דובר על כניסה לצומת ברמזור אדום במהירות מופרזת (עניין

עותמאן) או על האצת המהירות עובר לכניסה לצומת (ע"פ 8250/05 בר שלום נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 3.10.2006)). כן טוען המערער כי שגה בית משפט קמא בציינו כי לשם הרשעה בעבירת ההריגה אין צורך להוכיח עובדות נוספות מלבד חציית צומת באור אדום, ובקבעו כי אין צורך להוכיח "חוסר זהירות תוך סטיה חמורה מרמת זהירות סבירה" (עמ' 30 לפסק דינו של בית המשפט המחוזי). לטענתו, קביעה זו מרוקנת את דרישת היסוד הנפשי מתוכן, בהקימה חזקה לפיה כל חצייה באור אדום עולה כדי פזיזות.

15. דין טענת המערער בנוגע להוכחת היסוד הנפשי בעניינו להידחות. על פי ממצאיה העובדתיים של הערכאה הדיונית – ממצאים אשר, כאמור, לא שוכנענו כי יש מקום להתערב בהם – המערער נכנס ביודעין לצומת שעה שהאור האדום ברמזור בכיוון נסיעתו דלק במשך 7 שניות לפחות. כניסה לצומת באופן מודע במהירות של 80-85 קמ"ש, כאשר האור האדום ברמזור דולק במשך פרק זמן כה ממושך, מגעת לכל הפחות כדי "נטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות האמורות". כן אציין כי אין בעובדה שהמערער לא האיץ את מהירות נסיעתו עם כניסתו לצומת או נהג במהירות מופרזת, כדי להעלות או להוריד לעניין זה, ודי להן בנסיבות המתוארות כדי להעיד הלוך נפש של קלות דעת בו חטא המערער בנוטלו סיכון בלתי סביר מתוך תקווה כי יצליח למנוע אפשרות של תאונה קטלנית.

אני נכון לקבל טענת המערער כי המונח 'גניבת צומת' מתאים למצב בו הרמזור מתחלף, אך איני רואה במה יש בכך כדי להועיל למערער, באשר מפסק הדין עולה כי המערער נכנס לצומת בהתעלמו מהאור האדום.

16. ייתכן ששונים היו פני הדברים, אילו טען המערער לחציית הצומת בהיסח הדעת או בשעה שתשומת לבו הוסטה מעם פני הדרך. לו אלה היו פני הדברים, ייתכן כי עבירת גרימת מוות ברשלנות היא אשר היתה מתאימה לנסיבות העניין. עמד על כך חברי השופט לוי בעניין עותמאן (סעיף 6 לפסק הדין):

"... מאידך, נהג הנוטל סיכון מסוג זה, יש להניח שהוא גם ידע שתוצאת המעשה עלולה להביא לכך שהוא עצמו יפגע בתאונה או שאף ישלם על כך בחייו. הנחה זו אולי טובה היא למי שגמר אומר בליבו לשים קץ לחייו, אולם אין היא אופיינית לאדם מן הישוב, ולא נטען בפנינו שהמערער אינו כזה. על רקע זה תהיתי אם אין זה סביר להניח שמחדלו של המערער נבע מרשלנות שמקורה בכך שתשומת לבו היתה נתונה לעניין אחר ולא לדרך

שבפניו, והיא שגרמה לו שלא להבחין באור האדום ברמזור או להבחין בו באיחור. אין צורך לומר שבתרחיש אחרון זה לא מתקיים היסוד הנפשי בעבירת הריגה, אלא של גרם מוות ברשלנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין. אולם, כל אותן הנחות שהייתי מוכן להניח לטובת המערער תשתיתן רעועה, באשר מפיו של המערער עצמו לא נשמע הסבר לדרך נהיגתו, זולת אותה טענה שנמצאה כוזבת, ולפיה הוא נכנס לצומת באור ירוק."

(כך ראו בדומה בע"פ 6087/08 שרביט נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 23.3.2009), (להלן: עניין שרביט), סעיף 6 לפסק הדין).

ברם, המערער לא טען להיסח הדעת אלא דבק בגירסתו כי ראה את האור הירוק ברמזור בכיוון נסיעתו ממרחק של כ-70 עד 160 מטרים לפני הצומת, כי נכנס לצומת באור ירוק וכי ראה את רכב המאזדה לראשונה כשהוא בתוך הצומת. על גירסה זו שב המערער ועמד הן בחקירתו במשטרה והן בעדותו בפני בית משפט קמא. דא עקא, כפי שכבר הוזכר, גירסה זו עומדת בסתירה מוחלטת לעדויות אשר נשמעו ולראיות הנוספות אשר הונחו על שולחנו של בית המשפט. בהקשר זה אציין כי גם בדיון שנערך בפניו טען המערער כי נכנס לצומת באור ירוק, ורק בטיעון חלופי העלה תזה חדשה לפיה טעה לחשוב כי האור ברמזור ירוק. אשוב ואדגיש כי טענה זו אינה מתיישבת עם דבריו של המערער עצמו בחקירתו במשטרה ובעדותו בבית המשפט המחוזי, ואין בהעלאתה בשלב זה כדי לסייע לו.

17. אשר לטענת המערער נגד קביעתו של בית משפט קמא, ולפיה אין צורך בהוכחת עובדות נוספות מלבד חציית צומת ברמזור אדום לשם הרשעה בעבירת ההריגה, אעיר כי להבנתי, דבריו של בית משפט קמא כווננו ליסוד העובדתי של עבירת ההריגה, אשר יכול שישתכלל על בסיס התנהגות בדמות כניסה לצומת באור אדום. למותר לציין כי לשם ביסוסה של עבירת ההריגה, עדיין מוטלת החובה להוכיח את דבר קיומו של היסוד הנפשי, דרישה עליה עמד בית משפט קמא בפסק דינו, בהתייחסו לגירסתו המופרכת של המערער ולאי מתן הסבר חלופי מצידו אשר ישפוך אור אחר על התנהגותו (עמ' 32 לפסק דינו של בית המשפט המחוזי).

18. סיכומו של דבר, הכרעת דינו של בית המשפט המחוזי מבוססת היטב על המסכת הראייתית אשר היתה בפניו, ודין ערעורו של המערער על הרשעתו בעבירות ההריגה וגרימת חבלה חמורה – להידחות.

הערעור על גזר הדין

19. על המערער הושת עונש של 10 שנות מאסר, מתוכן 8 שנות מאסר בפועל, והיתרה על תנאי למשך 3 שנים. כן נפסל המערער מלהחזיק ברישיון נהיגה למשך 20 שנה.

המערער מלין על חומרת העונש שהוטל עליו, וטוען כי מדובר בדרגת ענישה חסרת תקדים בחומרתה. עוד טוען המערער כי תכלית הענישה שהוטלה עליו הינה "ענישה מתוך נקמנות גרידא וריצוי תקשורת מתלהמת ודעת קהל", וכי "כליאתו הינה רק למען סיפוק יצר הנקמה". בניסיון לתמוך בטענתו הכביר המערער בהבאת אסמכתאות המבטאות, לטעמו, את חומרת העונש שהוטל עליו.

לא ראיתי לקבל את טענות המערער.

20. בהיכנסו לצומת באור אדום במהירות בה נהג, נטל המערער סיכון מודע לכך שמעשהו עלול להסתיים בתוצאה קטלנית. למרבה הצער והיגון, הסיכון אכן התממש, ובצידו טרגדיה משפחתית קשה וכואבת. התנהגותו הפזיזה של המערער גדעה את חייהם של זוג הורים צעירים באיבם, והותירה את שלשת ילדיהם הקטינים יתומים מאב ואם, פצועים בגוף ומצולקים בנפש, פגיעות אשר ספק אם בידי חלוף הזמן לרפא.

בחירתו של המערער להתעלם מחוקי התנועה תוך נטילת הסיכון העצום הטמון במעשהו, כל זאת במטרה "להרוויח" שניות ספורות, משקפת במדויק את הלך הרוח הפושה במחוזותינו כנגד רע מזה שנים, הלך רוח אשר הדעת אינה סובלת ואשר יש להילחם בו מלחמת חורמה. יפים לעניין זה דבריו של המשנה לנשיא חשין בע"פ 11786/04 אבו טריף נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 5.9.2005):

"לא יעבור יום שלא נשמע בו על תאונת דרכים קשה שאירעה בכבישי הארץ, לעיתים קרובות - קרובות-יתר-על-המידה - תאונה מקפחת חיים. לעיתים תאונה החותכת בגופם של אנשים והופכת אותם נכים כואבים ואומללים לכל חייהם. ולעיתים קרובות - קרובות-יתר-על-המידה - "הגורם האנושי" הוא הסיבה המיידית לתאונה: קלות-דעת, פזיזות, אדישות, נמהרות של אוחזי-ההגה. תאונות הדרכים היו כמגפה הפושטת בקהילה ומותירה אחריה חללים כחיידק-מוות שאין יכולת לעמוד בפניו. הגיעה עת שבת-המשפט יעלו

תרומתם לעצירת המגפה, להשמדת חיידק-המוות. תרומה זו פירושה הוא הטלת עונשים חמורים על מי שנמצאו מדביקים אחרים בחיידק-המוות ועל מי שהתנהגותם מסייעת למגפה להוסיף ולהתפשט. עונשים מירביים שנקבעו בחוק למי שהורשעו בעבירות תעבורה אלו ואחרות לא לתפארת המליצה נוצרו, וראוי שבת-המשפט יתנו דעתם אליהם."

לא נקמנות ולא הרצון לרצות איש הם העומדים לנגד עיניו של בית המשפט כבואו לגזור דינו של עבריין, כי אם השאיפה להגשים את התכליות הניצבות בבסיסו של הדין הפלילי, בכללן תכליות ההרתעה והגמול. על בית המשפט להרים את תרומתו ולשאת במלאכת המאבק הנחוש בתאונות הדרכים, וזאת באמצעות מתן ביטוי לערך קדושת החיים על ידי הטלת ענישה מחמירה (וראו, למשל, פסק דינה של השופטת ארבל בע"פ 570/07 בן הרוש נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 7.5.2007)). בשל האמור לעיל, עלה בשנים האחרונות רף הענישה בעבירות מסוג זה (ראו, לדוגמה: עניין שרביט, בו הורשע המערער בהריגה לאחר שנכנס לצומת מרומזר באור אדום וגרם למותם של שלשה מחבריו אשר היו עמו ברכב ולפציעתם של שניים נוספים. המערער נידון ל-7 שנות מאסר בפועל ולפסילה מלהחזיק רישיון נהיגה למשך 20 שנה).

21. רמת הענישה היא גם נגזרת של התוצאה. נחזור ונזכיר כי המערער קיפד חייהם של שני המנוחים וגרם לפציעתם של שלשת ילדיהם. על כך יש להוסיף את עברו הפלילי והתעבורתי של המערער, אשר אף שבחלקו מדובר בעבר רחוק, כולל הוא עבירות של זיוף רישיון נהיגה, נהיגה ללא רישיון, נהיגה בזמן פסילה ונהיגה במהירות מופרזת. בנסיבות אלה, אינני סבור כי ראוי להקל בעונשו של המערער ולא שוכנעתי כי קיימת הצדקה להתערב בגזר דינו של בית המשפט המחוזי.

סוף דבר, הערעור נדחה.

ש ו פ ט

השופט א' א' לוי:

אני מסכים.

ש ו פ ט

השופטת א' חיות:

אני מסכימה.

ש ו פ ט ת

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט י' עמית.

ניתן היום, י"א בסיון התש"ע (24.5.2010).

שופט

שופטת

שופט