

הרשעה בהריגה בתאונת דרכים וחומרת העונש.

ע"פ 5910/94

אפרים פיבל ברקוביץ

נגד

מדינת ישראל

בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים פליליים

[27.7.95, 22.1.96]

המשנה לנשיא ש' לוי
השופט ג' בך
השופט ט' שטרסברג-כהן

ערעור על פסק דין בית המשפט המחוזי בחיפה מיום 5.4.92 בת"פ 34/92 שניתן על ידי
כבוד השופט מ' לינדנשטראוס

עו"ד דן יהלום - בשם המערער
עו"ד יהושע למברגר - בשם המשיבה

פ ס ק - ד י ן

השופט ט' שטרסברג-כהן

1. המערער הורשע בבית המשפט המחוזי בחיפה (השופט מ. לינדנשטראוס) בעבירת
הריגה לפי סעיף 298 לחוק העונשין תשל"ז-1977 וסעיפים 40 ו-64 לפקודת התעבורה [נוסח
חדש] תשכ"א-1961 ובעבירות אחרות לפי פקודת התעבורה שיוחסו לו בכתב האישום. הוא
נדון ל-6 שנות מאסר מתוכן שלוש וחצי שנות מאסר בפועל ושנתיים וחצי מאסר על תנאי

למשך 3 שנים. כמו כן נפסל המערער מלקבל ולהחזיק רשיון נהיגה מכל סוג שהוא למשך 15 שנים מיום מתן גזר הדין. הערעור מכוון כנגד ההרשעה ולחילופין כנגד העונש.

2. נסיבות המקרה הן בקצרה כדלקמן: ב-26.11.90 נהג המערער במשאית עמוסה מסוג "מאק" בכביש עירוני בן שני מסלולים מופרדים על ידי שטח הפרדה. לפתע סטה הוא עם רכבו שמאלה כשהוא עובר את שטח ההפרדה בין שני המסלולים, המשיך לנסוע במסלול הנגדי השמאלי המיועד לכלי רכב הבאים מנגד, ותוך סטייה שמאלה בתוך אותו מסלול, פגע במדרכה השמאלית, עלה על אי תנועה, פגע בעמוד רמזור, ירד מאי התנועה לכביש, עלה שוב על אי תנועה, פגע פגיעה קטלנית בהולך רגל שעמד עליו והתהפך עם המשאית על צידה השמאלי בשמאל הדרך במסלול השמאלי בו נסע.

3. השופט קמא מצא כי המהירות בה נסע המערער לא פחתה מ-73.5 קמ"ש בשטח בנוי כשהוא נוהג במשאית גדולה ועמוסה כמעט עד לעומס המירבי - 18 טון. מהירות נסיעתו, סטייתו שמאלה ללא סיבה הקשורה ברכב או בתנאי הדרך, נסיעתו במסלול השמאלי כברת דרך ארוכה מבלי לבלום, הימנעותו מצפירה לעבר החייל על מנת להזהירו מפני הסכנה, מהווים - לפי קביעת השופט קמא - "רשלנות רבתי הדרושה להוכחה של עבירת ההריגה..."

4. נגד קביעה זו יוצא הסניגור המלומד, חוצץ. לטענתו, נשללה מהמערער "זכות הבדיקה" של המשאית על אביזריה, שכן, המשאית הוחזרה לבעליה והמערער לא יכול היה לבדוקה. בכך נפגמה - לטענתו - הגנתו באופן מהותי ומשמעותי עד כדי שראוי לזכותו רק מסיבה זו. לטענתו, לא הצליח המערער לבלום מחמת תקלה טכנית בבלמים סמוך לפני סטייתו שמאלה ובחששו מפני התנגשות במכוניות שעצרו לפניו בצומת, בחר לברוח שמאלה למסלול שהיה פנוי מכלי רכב, והתאונה היתה מבחינתו בלתי נמנעת. את התמיכה לטענתו מוצא הוא בשבר שמצא הבוחן המשטירתי בצינור המתחבר לתא הבלימה של סרן אחורי שמאלי באום המחבר את הצינור לתא הבלימה. על פי הטענה התפתח שבר זה לפני התאונה עד לכשל סופי עובר להתרחשותה ואין זה שבר שנוצר בעקבות התאונה, כטענת הבוחן. אכן, הבוחן מצא שבר כזה בצינור ויש להצטער על כך שהצינור לא עמד לרשות המערער לבדיקה אף כי יכול היה לבדוקו במשך תקופה של שנה וחצי בה היתה המשאית מצויה עדין בידי המשטרה, והוא לא ביקש לעשות כן.

עם זאת, אין לעובדת העדר אפשרות בדיקה כאמור, כדי להביא להתערבותנו ולשינוי ממצאי בית משפט קמא.

5. השופט קמא שמע את עדותו של הבוחן המשטירתי ושל אנשי משטרה נוספים שבדקו את המשאית והעידו לפניו וכן שמע הוא עדות מומחה מטעם ההגנה, שלא בדק את המשאית. על פי התרשמותו הישירה מן הידע והמקצועיות של הבוחן, אימץ הוא את עדותו לפיה השבר הטרי נגרם לאחר התאונה, בהעדיפו באופן מפורש את עדות הבוחן על פני עדות המומחה מטעם ההגנה שקביעותיו הן "תיאורטיות ואינן מעוגנות בממצאים קונקרטיים". הוא גם לא האמין למערער שניסה לבלום ושהבלמים לא הגיבו. להתרשמותו של השופט קמא מן הבוחן ולאמוץ קביעותיו על ידו ולדחייתו את גירסתו של המערער בנושא הבלמים, יש להוסיף, כי לאחר כברת דרך ארוכה אותה עשה המערער במסלול השמאלי מבלי שבלם, עשה הוא פעולת בלימה והגלגלים החיצוניים השמאליים השאירו סימני בלימה באורך של 34 מטר. סימני הבלימה מעידים על כך שהבלמים פעלו. זאת ועוד, מספר ימים לפני התאונה היו הבלמים בבדיקה ובטיפול ונמצאו תקינים.

שני אלה תומכים בקביעת השופט קמא, לפיה היתה המשאית תקינה והתאונה לא היתה בלתי נמנעת.

6. הסניגור המלומד טען לחילופין כי התנהגותו של המערער עולה לכל היותר כדי "רשלנות רגילה" ועל כן אם היה מקום להרשיעו, היה זה בגרם מוות ברשלנות לפי סעיף 304 לחוק העונשין ולא בהריגה.

השאלה בפניה אנו ניצבים היא, איפוא, האם אכן עולה התנהגותו של המערער כדי "רשלנות פושעת" הדרושה לפי ס' 299 לחוק העונשין ולפי סעיף 288 לחוק לצורך הרשעה בהריגה. כאמור, השיב על כך השופט קמא בחיוב ונראה לי שאין מקום לשנות את קביעתו. יסודותיה של עבירה זו שמצאה ביטוי בהלכה שיצאה מלפני בית משפט זה מימים ימימה הם: יסוד עובדתי אוביקטיבי ויסוד נפשי סוביקטיבי.

משנדחתה הגנת התאונה הבלתי נמנעת עקב שבר פתאומי בצינור, נותר לנו לבדוק את התנהגות המערער עובר לתאונה, אותה יש לחלק לשני שלבים:

השלב שקדם לסטייה שמאלה והשלב שלאחר הסטייה.

7. אתחיל בשלב השני. אין ספק שההחלטה לסטות שמאלה וכל מה שארע לאחר הסטייה ארעו כשהמערער הוא במצב של מצוקה קשה. הוא נמצא בתחילת מורד הכביש כשמהירותו גדולה מאוד; הוא התקרב לצומת מסועפת ורחבה (ראה תרשים בוחן) כאשר המכוניות המגיעות לצומת מכיוונו, עוצרות לפניה; הוא חשש שלא יספיק לעצור מבלי לפגוע במכוניות שלפניו והחליט לפנות שמאלה למסלול פנוי; כך הגיע למסלול הנגדי מעבר לשטח ההפרדה. התנהגותו בשלב זה היתה רשלנית ונבעה מהמצוקה שהעמידתה בפני קבלת החלטות כהרף עין ואובדן עצות לאור המצב אליו נקלע. במצב זה המשיך הוא לנסוע במסלול השמאלי כ-150 מטר, בלם מאוחר מדי, לא צפר וגרם לתאונה הקטלנית. כל זה ארע בשלב בו איבד המערער את השליטה על המשאית ועל האירועים. אילו היה לנו ענין רק בשלב זה, הייתי מוצאת לקבל את טענת הסנגוריה ולהרשיע את המערער בגרימת מוות ברשלנות. לא כך הוא כאשר ידועות לנו הנסיבות שהכניסו את המערער למצב המצוקה, בשלב הראשון של נהיגתו בו טרם נכנס הוא למצב זה.

8. בשלב הראשון בטרם נכנס המערער למצב המצוקה, נסע הוא לכיוון הצומת בעליה ולקראת ירידה, כאשר המקום היה מוכר לו מנסיעה קודמת בכיוון ההפוך. משאיתו היא כלי רכב כבד לא רק כשלעצמה אלא בעיקר בהתחשב במשקל מטענה (18 טון) ובתנאי הדרך. המהירות בה נסע היתה גבוהה ביותר. הבוחן קבע שהמהירות היתה לא פחות מ-73.5 קמ"ש, מהירות שהיא פועל יוצא של אורך בלימה של 34 מטר (שנמצאו על הכביש), שנקטעה על ידי פגיעת גלגל המשאית במדרכה. בכך קבע הוא את הגבול התחתון של המהירות בה נסע המערער, ולא את המהירות המלאה בה נסע, שהיתה גבוהה בהרבה "לפחות 105 קמ"ש ואולי יותר גדולה מזה כי איפה שמקום ההתהפכות שלו עד מקום עצירתה של המשאית אחר ההתהפכות, המרחק הוא בסביבות 70 מטר ולכן הערכתי את המהירות 105 קמ"ש לא פחות כי לא נשכח כשהוא התהפך, שהיה חיכוך בכביש ופגיעה בעמודים שעצרה את המהירות." אילו היתה המשאית בעת שבה נתקלה במדרכה בסוף הבלימה, קרוב לודאי שלא היתה ממשיכה בדרך בה המשיכה ובאופן ובעוצמה בהם פגעה בכל שניצב בדרכה עד שהתהפכה וניזוקה כליל. מכאן שיש לקבל את קביעת הבוחן שמהירות הנסיעה היתה לפחות 105 קמ"ש, למעלה מפי שניים מהמהירות המותרת באותו מקום!

בשלב זה - הראשון - התעלם המערער מהנתונים המחייבים זהירות יתר. הוא נהג במהירות גבוהה ביותר ברכב גדול וכבד כלשעצמו, טעון לעיפה, לקראת ירידה שמצריכה החלפת הלוך לנמוך יותר, החלפה אותה ניסה - משום מה - המערער לבצע בתחילת הירידה ולא קודם לכן, ללא הצלחה. אדם הנוסע במהירות כזו ברכב כה כבד ועמוס בשטח מגורים בנוי ומתקדם לקראת ירידה לעבר צומת גדולה ורחבה בה הצטלבות של ארבעה כבישים, ויודע שכלי רכב הנוסעים לפניו יעצרו לפני הצומת, ומתעלם מכל אלה ומן הסכנה שהוא מכניס

עצמו לתוכה ביודעין, איננו יכול להסתתר מתחת לקורת גגה של רשלנות רגילה. זוהי רשלנות פושעת ומתקיימים בה היסוד האוביקטיבי והסוביקטיבי הדרושים לקביעתה של רשלנות כזו.

9. סיווג התנהגות מסויימת כרשלנות רבתי או כרשלנות רגילה, הוא סיווג נורמטיבי. סבורתני כי המדיניות המשפטית הראויה בנושא תאונות הדרכים, כאשר מדי יום ביומו נקטלים חיי אדם כתוצאה מהתנהגותם של נהגים, מכתובה החמרה בקביעת נורמות ההתנהגות, ובסיווגן.

רכב הוא כלי מסוכן שנהיגה בלתי ראויה בו יכולה לגרום לתוצאות קטלניות, והקטל בכבישי ארצנו יעיד על כך, למרבית הצער. לא כל שכן רכב כבד ועמוס לעייפה בו נוהגים במהירות בלתי חוקית ומופרזת בצורה קיצונית בהתחשב בסוג הרכב, במטענו, במקום הנסיעה ובתנאי הדרך. נהג הנוהג באופן היוצר תנאים להיווצרות מצב של מצוקה קשה בו לא יהיה בידו להשתלט על רכבו עד כדי חוסר יכולת למנוע תאונה קטלנית, אינו יכול לרחוץ בנקיון כפיו בטענה שלא התכוון ליצור את המצוקה אליה נקלע ולהביא לתוצאות שנגרמו בעטייה. אין להטיל ספק בכך שנהג כזה אינו מתכוון להיווצרות אותו מצב ולתוצאות הצפויות ממנו לו עצמו ולאחרים; אלא שכוונה לגרום למצב המצוקה ולתוצאותיו, איננה ממרכיבי הרשלנות הפושעת. התקווה של "לי זה לא יקרה" כשאין לה בסיס מציאותי ומקורה בהתעלמות מהמציאות ומהסכנה שהיא חופנת בחובה, איננה מפחיתה מעוצמת הרשלנות. נהיגה במהירות כזו, ברכב כזה במקום ובתנאי דרך כאלה מהווה רשלנות פושעת ומכילה את מרכיבי עבירת ההריגה על יסודותיה האוביקטיביים והסוביקטיביים.

10. ההבחנה בין עבירת גרימת מוות ברשלנות לבין הריגה - במיוחד בתאונות דרכים - העסיקה רבות את בתי המשפט ואת המלומדים ובית משפט זה אמר לא אחת את דברו בנושא זה. בשנים האחרונות מוצאים אנו פסיקה עניפה המנתחת את יסודותיה של עבירת ההריגה לפי סעיף 298 לחוק העונשין במובחן מיסודות עבירת גרימת מוות ברשלנות רגילה לפי סעיף 304 לחוק. אביא רק אחדים מהם המבטאים את השקפת בית משפט זה בסוגיה זו.

(1); בע"פ 3289/90 מדינת ישראל נ' בראונר, מה(397) 1, הפך בית משפט את הרשעתו של נהג על פי סעיף 304 לחוק והרשיעו בהריגה לפי סעיף 298 בקובעו:

"דומני כי אין להרחיב את הדיבור על כך כי נהיגה בעיר במהירות של 117 קמ"ש, בכביש מתעקל, חד מסלולי, היא נהיגה רשלנית הנכנסת לגדרה של "רשלנות רבתי", גם אם היא נעשית אחרי חצות הלילה, כשהתנועה בעיר אינה רבה. במהירות אשר כזאת בסיבוב או בעיקול, לוקח הנהג על עצמו סיכון ברור כי לא יהא בידו לשלוט על הרכב, ולהתגבר על סכנות ומכשולים שיעמדו בפניו מקרוב תוך כדי נהיגה.

מכאן גם המסקנה הנוגעת ליסוד הנפשי. נהג הבוחר לנהוג במהירות כזאת ברחובה של עיר, דוגמת רחוב זה בו נהג המשיב, לא זו בלבד שחזקה עליו, כי הוא יודע את שידוע לכל על הסכנות האורבות לו, וכל בטחונו הוא כי "לי זה לא יקרה", אלא שבנהיגה כזאת יש גם משום גילוי של אי-איכפתיות מצדו לתוצאות, גם אם אינו חפץ בהן ואינו מתכוון להן. בידינו, אם כן, לקבוע, כי מה שידוע לכל אחד, על דבר הסכנה שבנהיגה כזאת, לא נתעלם גם מעיני המשיב (ראה ע"פ 419/68, פ"ד כ"ב(749) 2, 756). בניסבות המקרה מדובר בנהיגה מסוכנת, מבחינת מהירות הנסיעה ובהתחשב במקום הנסיעה, המצביעים לכאורה על כך שהייתה ערנות לסכנה ולקייחת סיכון מצד מי שנוהג כך (בעמ' 401).

באותו מקרה נהג המשיב את מכוניתו ותוך כדי הנסיעה סטה ימינה ופגע בשני אופנועים שחנו בצד הכביש ובשלושה אנשים שעמדו על ידם וגרם למותם.

בית משפט זה קבע כי בהתנהגותו התקיים היסוד האובייקטיבי שבעבירה וכי "בהעדר ראיה ישירה ליסוד זה [הנפשי] חזקה על המערער כי היה מודע לסיכון שבנהיגתו ולפחות נהג מתוך תקווה כי הסיכון לא יתממש והוא יצא בשלום מנהיגה כזו, משלא הוכח היפוכו של דבר הרי שעומדת החזקה האמורה בעיניה ומכאן ששני יסודות העבירה הוכחו ושבדין הורשע המערער."

(2); בע"פ 6894/93 חלוא נ. מדינת ישראל, תקדין עליון (2/94) תשנ"ד-תשנ"ה 1994 עמ' 379 נדחה על ידי בית משפט זה ערעור על הרשעת נהג בהריגה כאשר נהג במהירות מופרזת (70 קמ"ש) הגביר מהירות זו ל-80 קמ"ש, נקלע לדבריו למצוקה שעה שרכב שנסע משמאלו התכוון לעוקפו, סטה מנתיב נסיעתו, עלה על המדרכה, פגע בעמוד חשמל, דרס למוות אישה צעירה ונתקל בעוד מכוניות שחנו בחורשה בצד הדרך.

(3) ניתוח של יסודות עבירת ההריגה מוצאים אנו בע"פ 1100/93 יוסף סובאח נ' מדינת ישראל, פ"ד מז(3) בעמ' 635, בו הוחלט ברוב דעות לאשר הרשעה בהריגה של נהג שחצה במהלך נסיעתו קו הפרדה רצוף שהיה משמאלו ועבר עם ארבעת גלגלי המכונית למסלול השמאלי, חסם את מסלול נסיעתה של מכונית פרטית שהגיעה מולו וכדי למנוע התנגשות נאלץ לסטות לשולי הכביש הימניים כיוון נסיעתו וכשביקש לשוב לכביש איבד את שליטתו על הרכב, סטה שמאלה לעבר מכונית אחרת וגרם למותם של נוסעים באותה מכונית. בקשה לדיון נוסף בערעור זה נדחתה על ידי הנשיא שמגר (כתוארו אז) בדנ"פ 4279/93 יוסף סובאח נ' מדינת ישראל, תקדין עליון, כרך 3(93) תשנ"ג-תשנ"ד 1993, עמ' 1316.

(4); בע"פ 5290/94 אגבריה חאלד סעיד נ' מדינת ישראל (טרם פורסם) (שניתן זה מקרוב 9.8.95), הורשע המערער בהריגה כאשר במהלך נסיעתו סטה לשמאל הכביש בכביש דו מסלולי והתנגש במכונית שבאה מולו. כתוצאה מכך נהרגה נוסעת באותה מכונית. באותן נסיבות נקבע כי הוכח היסוד של המעשה (העובדתי) והיסוד הנפשי, שהם מרכיבי עבירת ההריגה.

11. לעבירת ההריגה ולבעייתיות קביעת מרכיביה ראה: ש"ז פלר "סוף פסוק להבחנות בדבר שלובו של היסוד הנפשי ביסוד העובדתי שבעבירת ה'הריגה'", הפרקליט, מא (תשנ"ד) 410; מ' קרמניצר "על עבירת ההריגה במשפטנו" הפרקליט לו (תשמ"ד-מ"ו) 201; מ' קרמניצר "על מאפיינים אחדים של המשפט הפלילי הגרמני" גבורות לשמעון אגרנט (ירושלים, תשמ"ז) 325; י' לוי, א' לדרמן עיקרים באחריות פלילית (רמות, תשמ"ג) בעמ' 456-458.

בעניינו, אינני נדרשת לדון בכל השאלות העולות בהקשר לסוגיה זו משום שנחה דעתי כי התנהגות המערער עולה כדי התרשלות רבתי ומתקיימים בה היסוד האובייקטיבי והסובייקטיבי של העבירה לפי כל המבחנים המקובלים אצלנו.

12. בטרם אעבור לגזר הדין ראוי שאתייחס לתקון לחוק העונשין - חוק העונשין (תקון מס' 39) (חלק מקדמי וחלק כללי), התשנ"ד-1994) (ספר חוקים 1481, 23.8.1994) (להלן: התיקון) ולחוק העונשין (תיקון מס' 43) (התאמת דיני העונשין לחלק המקדמי ולחלק הכללי), התשנ"ה-1995, ספר חוקים 1537, 7.8.1995) (להלן: התיקון החדש). תיקונים אלה נכנסו לתוקף ב-23.8.95.

התיקון קובע את המחשבה הפלילית כיסודה של כל עבירה (סעיף 19) ומגדיר "מחשבה פלילית" (סעיף 20) ו"רשלנות" (סעיף 21).

התיקון החדש קובע כי "התרשלות" תתפרש כ"רשלנות" כאמור בסעיף 21 לתיקון וכן מבטל הוא את סעיף 299 לחוק העונשין, שעניינו הגדרת "מחדל אסור" לצורך סעיף 298 כמו כן מחליף הוא את סעיף 304 לחוק שעניינו גרימת מוות ברשלנות, באחר.

13. סעיף 5(א) לתיקון קובע לאמור: "נעברה עבירה ובטרם ניתן פסק דין חלוט לגביה, חל שנוי בנוגע להגדרתה או לאחריות לה... יחול על הענין החיקוק המקל עם העושה". לאור סעיף זה ראוי לבדוק אם יש בתיקונים כדי להכניס שינוי מקל לענין העבירה בה הורשע המערער. שקלתי אם אין מקום להורות על החזרת התיק לבית המשפט המחוזי על מנת שידון בו בגדרי ההוראה החדשה או לזמן את הצדדים על-מנת לאפשר להם להשמיע דברם בענין זה והחלטתי שלא לעשות כן. נימוקי הם כדלקמן:

א. כניסתו של התיקון לתוקף היתה צפויה וידועה מזה כשנה. הצדדים לא העלו בפנינו כל טענה בקשר לחלותו של התיקון למרות שיכלו לעשות כן אילו סברו שהתיקון רלבנטי לענייננו. גם לא הוגשה על ידם או מי מהם בקשה להשמיע דברם בנושא מאז נכנס התיקון לתוקף ועד היום (ראה והשווה לענין נימוק זה דברי המשנה לנשיא א' ברק (כתוארו אז) בע"פ 1302/92 מדינת ישראל נ' מרדכי בן ריימונד נחמיאס (טרם פורסם) בעמ' 64 לפסק הדין).

ב. לגופו של ענין: התיקון קובע כי על כל עבירה שבוצעה קודם לו יחול החיקוק (הקודם או התיקון) המקל עם העושה. אין אנו נדרשים להכריע בהשלכותיו של ביטול סעיף 299 לחוק העונשין ובשוני במרכיבי העבירה לפי סעיף 298 לפני התיקון ואחריו - אם ישנו כזה - משום שבענייננו מתקיימים מרכיבי עבירת ההריגה הן לפי שילוב ס' 298 ו-299 לפני התיקון והן על פי התיקון. גם אם יש בתיקון משום שינוי לקולה בדרישת מודעות לאפשרות גרימת התוצאה הקטלנית - ואינני נוקטת עמדה בענין זה - מתקיים מרכיב נפשי זה במערער. הסכנה לתוצאה קטלנית ולאפשרות הפגיעה באדם עד כדי גרימת מותו, נמצאת במודעותו של כל מי שנוהג באופן בו נהג המערער כמתואר לעיל ונמצאה במודעותו ובצפייתו של המערער.

אשר על כן דין ההרשעה לעמוד בעינה. גזר הדין

14. כאמור נדון המערער לשלוש וחצי שנות מאסר בפועל, שנתיים וחצי מאסר על תנאי ופסילה מלקבל ולהחזיק רשיון נהיגה מכל סוג למשך 15 שנה מיום גזר הדין. לטענתו, העונש חמור מדי. מבחינת הקורבן ובני משפחתו, שום עונש איננו יכול להקל מן הטרגדיה הנוראה ומהשלכותיה הקשות עם הילקח מהם יקירם שחיו נקפדו בעודם באיבם. אסונם אסוננו, וסיבלם סיבלנו. עם זאת, מחייבות מטרות הענישה להטיל על נהג כזה את העונש ההולם את נסיבות העבירה ואת נסיבותיו האישיים.

15. עברייני תנועה באים ממגזרי ציבור שונים ואין הם מאופיינים בהכרח במאפיינים עברייניים או בנטיה להפרת חוק וסדר. לגבי אלה העוברים עבירת הריגה שיש עימה משום רשלנות פושעת, ניתן להבחין ברמות שונות בהתנהגותם הרשלנית. לא הרי מי שנוהג ברכב בצורה מסוכנת בידועו שהוא נמצא במצב של שכרות, כמי שנוהג במהירות גבוהה המכניסה אותו למצוקה בה לא יוכל לשלוט ברכבו בהתרחש מצב מסוכן צפוי. התנהגותו של נהג זה היא בדרוג הנמוך של רשלנות פושעת.

16. לגבי המערער, מדובר באדם שאישיותו חיובית וערכיו נורמטיביים (ראה הערכות קצינת מבחן למבוגרים). אין מדובר במי שאימץ נורמות מעוותות של התנהגות, כאורח נהיגה. אין מדובר בנהג המתפרע על הכביש, בז לכללי התנועה ומזלזל בחיי אחרים. על אף שהמערער נהג מקצועי מזה שנים, מראה גליון ההרשעות הקודמות שלו רק ארבע עבירות טכניות בין השנים 87 ו-93.

זאת ועוד, שלילת רשיונו ל-15 שנה (בנוסף למאסר בפועל ועל תנאי), מהווה שלילת מקצועו ופרנסתו לאורך ימים ואולי אף לצמיתות, שכן המערער הוא נהג מקצועי ועל נהיגתו, פרנסתו. העונש האפקטיבי לנהג כזה הוא אכן שלילת רשיון לתקופה ארוכה והורדתו מהכביש למשך שנים ארוכות. תקופה של 15 שנות שלילת היא תקופה משמעותית, המשרתת מטרה זו, מה עוד שהיא משולבת במאסר בפועל ובמאסר על תנאי.

17. לאור כל האמור לעיל מציעה אני לדחות את ערעור המערער על ההרשעה ולהעמיד את עונש המאסר על חמש שנים מתוכן שנתיים וחצי בפועל ושנתיים וחצי על תנאי והתנאי הוא כפי שנקבע בבית משפט קמא, ולהשאיר בעינה את שלילת הרשיון לתקופה שנקבעה.

המשנה לנשיא ש' לוי

אני מסכים.

השופט ג' בך

אני מסכים.

הוחלט כאמור בפסק דינה של כבוד השופטת ט' שטרסברג-כהן.

ניתן היום, א' שבט תשנ"ו (22.1.96).