

גמ"ר 5012/11/15 - פרקליטות מחוז תל אביב פלילי נגד מאיר דרויש

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

14 מרץ 2017

גמ"ר 5012-11-15 פרקליטות מחוז תל
אביב פלילי נ' דרויש

לפני כבוד השופטת שרית קריספין-אברהם
בעניין: פרקליטות מחוז תל אביב פלילי

המאשימה ע"י ב"כ עו"ד מלצמן

נגד

מאיר דרויש

הנאשם ע"י ב"כ עו"ד מנצור

גזר דין

הנאשם הורשע לאחר שמיעת ראיות, בעבירה של גרם מוות ברשלנות, בניגוד לסעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 בקשר עם סעיפים 64 ו-40 לפקודת התעבורה.

כמפורט בכתב האישום ובהכרעת הדין, ביום 25.8.15, גרם הנאשם לתאונת דרכים, בה נחבלה אנושות ורה נסטרובסקי ז"ל וזאת, לאחר שלא אפשר למנוחה לחצות את מעבר החצייה בכיוון נסיעתו ופגע בה עם האוטובוס הציבורי, בו נהג אותה עת. לאחר 3 ימי אשפוז, נפטרה המנוחה, ביום 28.8.15.

נסיבות קרות התאונה ורשלנותו של הנאשם פורטו באריכות בהכרעת הדין ובתמצית אומר כי קיבלתי את עמדת המאשימה לפיה הנאשם יכול היה למנוע את קרות התאונה ואת מותה של המנוחה, אילו לא היה מתרשל באופן נהיגתו, כמפורט בהכרעת הדין.

ביום 12.1.17, ניתנה הכרעת הדין בתיק וב"כ הנאשם ביקש דחייה בטרם הטיעונים לעונש וכן, ביקש כי הנאשם ישלח אל שירות המבחן, למתן תסקיר בעניינו.

נוכח עמדת המאשימה, שהתנגדה למתן התסקיר, לא נעתרתי לבקשה, מועד הטיעונים לעונש נקבע ליום 12.2.17 ובמועד זה, הוצגו ראיות הצדדים לעונש וטיעוניהם.

ראיות לעונש

תביעה

ב"כ המאשימה הגישה לבית המשפט עותק מגיליון הרשעותיו הקודמות של הנאשם, ממנו עולה כי הנאשם נוהג משנת 1976 ולחובתו 16 הרשעות קודמות בתעבורה, האחרונה משנת 2007, לרבות גרם תאונת דרכים וחבלה של ממש בגין נהיגה בקלות ראש, משנת 2005, גרם תאונת דרכים מסוג נזק בלבד, בגין נהיגה בחוסר זהירות, משנת 1991, גרם תאונת דרכים בגין נהיגה בחוסר זהירות, משנת 1984, גרם תאונת דרכים, בגין אי שמירת רווח, משנת 1983 וגרם

תאונת דרכים נוספת, בגין אי שמירת רווח, משנת 1981 .

כמו כן, הוגש מכתב מטעם בתה של המנוחה, המתגוררת בארצות הברית, בו תיארה הבת את המנוחה, כאישה אוהבת אדם, מתנדבת מטעם הביטוח הלאומי, בין היתר, בסיוע לחולי אלצהיימר, אם וסבתא מסורה וכן, התייחסה לגודל האחריות המוטלת על כתפיו של נהג רכב ציבורי. למכתב צורפה תעודה מטעם הקרן הקיימת לישראל, המעידה על נטיעת עצים, לזכר המנוחה, ביער בן שמן.

הגנה

מטעם הנאשם, העידו העדים הבאים:

רצון בורה - גימלאי של משטרת ישראל, ששימש כרכז מתנדבים בשכונת נווה שרת וכמפקדו של הנאשם, שהיה מתנדב במקום, כחמש שנים, עד לגרם התאונה. העד תיאר את הנאשם כאדם האוהב לעזור, מתנדב מסור, ללא כל עבירות משמעת או התנהגות.

שמוליק בר דוד - נהג חברת "דן" לשעבר וסגן דובר החברה כיום. העד מסר כי הוא חבר של הנאשם מזה כ-35 שנים ומדובר בנהג חיובי, נכון לכל משימה, זהיר ואדיב. לדברי העד, הנאשם עבר שינוי לאחר התאונה והפך לאדם כבוי ועצור, שמשפחתו נפגעה וכן, שכרו נפגע בשל המעבר לעבודה שאינה כרוכה בנהיגה. העד נשאל והשיב כי בדק את תיקו של הנאשם בחברה ב-15 השנים האחרונות ומצא כי תיקו נקי, אף כי היה מעורב בתאונת דרכים בשנת 2005, כעולה מגיליון הרשעותיו הקודמות.

רותם דרוויש - בנו של הנאשם. העד סיפר על משפחתו, הסיוע הכלכלי שקיבל מהנאשם, שהופסק בעקבות התאונה, מצבו הנפשי של הנאשם ושל אם המשפחה.

הסנגור הגיש מסמך המסכם את מצבו הרפואי של הנאשם.

טיעונים לעונש

תביעה

ב"כ המאשימה התייחסה בתמצית לנסיבות התאונה, לכך שהנאשם הבחין במנוחה, במהלך חציית מעבר החצייה המרוחק, אך לא עצר על מנת לאפשר לה לחצות בבטחה את מעבר החצייה בכיוון נסיעתו ואם היה עוצר, הייתה התאונה נמנעת.

התובעת התייחסה לגרסאות השונות שהעלה הנאשם, בחקירתו ובבית המשפט, ביניהן גרסאות אשר אף הסנגור ביקש לראותן כבלתי מהימנות וכן, לעובדה כי הנאשם בחר שלא לקחת אחריות ולנהל הליכים, לרבות, להחזרת רישונו.

התובעת טענה כי על הנאשם, כנהג רכב ציבורי, חלה חובת זהירות מוגברת והוא לא עמד בה.

עוד נאמר, כי על פי ההלכה בתיקי גרם מוות ברשלנות, בעקבות תאונת דרכים, אין מקום לייחס משקל יתר לנסיבות אישיות, שכן, לרוב מדובר באנשים נורמטיביים.

ב"כ המאשימה טענה כי מתחם הענישה ההולם, בנסיבות המקרה, כולל מאסר בפועל, לתקופה שבין 12 חודשים ל-24 חודשים ופסילת רישיון נהיגה, לתקופה שבין 8 ל-15 שנים.

ב"כ המאשימה הגישה אסופה של פסקי דין לתמיכה בטיעוניה והתייחסה בפרוטוקול לנקודות המבדילות בין פסקי הדין למקרה שבנדון.

לסיכום, טענה ב"כ המאשימה כי יש לגזור על הנאשם עונש מאסר בפועל, במסגרת המתחם לעיל, פסילת רישיון נהיגה לתקופה ארוכה, מאסר מותנה, קנס ופיצוי הולם למשפחת המנוח.

הגנה

ב"כ הנאשם, טען כי התוצאה הטרגית של התאונה, השפיעה באופן משמעותי גם על הנאשם ומשפחתו וכי העיקרון, לפיו על בית המשפט לגזור את דינו של הנאשם, הנו עקרון ההלימה, כפי שנקבע בתיקון 113 לחוק העונשין.

על בסיס עקרון ההלימה, טען הסנגור, על בית המשפט, בבואו לגזור דינו של נאשם, לבחון את נסיבות העבירה ולא רק את סעיף האישום וחומרת העבירה ולהתייחס למידת אשמו של הנאשם.

הסנגור טען כי בית המשפט נמנע מלקבוע את מידת הרשלנות של הנאשם, בהכרעת הדין ולשיטתו, מידת הרשלנות הנה "מינורית וברמה נמוכה" והוסיף, כי על פי ההלכה שנקבע בע"פ 6755/09, יש ליתן את המשקל המכריע, לדרגת הרשלנות, שבעניינו של הנאשם, היא נמוכה ומינורית, כפי שטען לעיל.

עוד טען הסנגור, כי למנוחה, הייתה תרומה משמעותית לקרות התאונה, באופן בו חצתה את מעבר החצייה, שלא בהתאם לקבוע בתקנות 110-111 לתקנות התעבורה.

באשר למתחם הענישה הראוי, טען הסנגור כי הוא מצוי בין 6 חודשי מאסר, אלא אם נמצאו נסיבות מיוחדות, כקבוע בחוק ועד 3 שנות מאסר ולשיטתו, נוכח קיומן של נסיבות מיוחדות בתיק זה, הרי שהמתחם הראוי הנו בין מספר חודשי מאסר בעבודות שירות ועד 8 חודשי מאסר.

הסנגור התייחס לנסיבותיו האישיות של הנאשם, מצבו הבריאותי, עברו התעבורתי התקין, שהתיישן, הנזקים הכספיים המשמעותיים שנגרמו לו והשינוי הקיצוני בחייו, בעקבות התאונה וכן, ביקש שבית המשפט לא ייחס משקל כלשהו, לכך שהנאשם בחר לנהל את משפטו.

הסנגור התייחס למספר פסקי דין לתמיכה בטיעונו, כמפורט בפרוטוקול.

לסיכום, ביקש הסנגור כי בית המשפט יטיל על הנאשם עונש מאסר שלא יעלה על 6 חודשים, לריצוי בעבודות שירות ופסילה שלא תעלה על 3 שנים, תקופת הפסילה המינימלית הקבועה בחוק.

הנאשם טען כי הוא סובל מטרומה וביקש את רחמי בית המשפט.

דין והכרעה

מתחם הענישה ההולם ייקבע על-פי סעיף 40ג(א) לחוק העונשין ולפיו יש מקום ליתן משקל לערך או הערכים

החברתיים שנפגעו מביצוע העבירה ומידת הפגיעה בהם, למדיניות הענישה הנהוגה ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירה, כאמור בסעיף 40ט.

באשר לערך שנפגע כתוצאה מרשלנותו של הנאשם, הרי שזהו הערך הנעלה של קדושת החיים, ערך עליו אנו מצווים להגן כחברה, בכל דרך אפשרית.

באשר לנסיבות ביצוע העבירה, יש לקבוע, תחילה, את רמת הרשלנות שנמצאה באופן נהיגתו של הנאשם.

לטעמי, נוכח נסיבות גרם התאונה, כמפורט בהרחבה בהכרעת הדין, מדובר ברשלנות ברמה שבין בינונית לגבוהה, שכן, הנאשם יכול היה, בנקל, למנוע את התאונה, לו היה עוצר את האוטובוס לפני מעבר החצייה ומאפשר למנוחה לחצותו, שכן, הבחין במנוחה כבר על גבי מעבר החצייה המרוחק וכן, הבחין בה, או צריך היה להבחין בה, על גבי אי התנועה הבנוי ולפני מעבר החצייה בכיוון נסיעתו.

בע"פ 558/97 מלניק נ' מדינת ישראל, נאמר, על נהג המתקרב למעבר חצייה: " **עליו ליתן דעתו לכך, אם יש מי אשר מתכוון לחצות את הכביש במעבר החצייה; ואם כן - להתאים את מהירות נהיגתו למקרה של חצייתו את הכביש. במסגרת זו, וכדי לכבד את זכות הקדימה של הולך הרגל במעבר החצייה עליו לצפות שזה ינסה לחצות את הכביש; שאולי לא יהיה ער לרכב המתקרב; אולי ייטול על עצמו סיכון של חצייה על אף התקרבות הרכב; אולי יסמוך על כך שהרכב יכבד את זכות הקדימה שלו. עליו להתחשב גם באפשרות של התנהגות רשלנית מצידו של הולך הרגל"**

יתרה מזו, הפער שבין חובת הזהירות המוגברת בה חב הנאשם, כפי שקבעתי בהכרעת הדין, לאופן בו נהג הנאשם בנסיבות המקרה, משליך אף הוא על רמת הרשלנות בה נהג הנאשם וככל שהפער משמעותי יותר, כמו במקרה שבפני, גדלה בהתאם רמת הרשלנות.

הסנגור טען כי למנוחה, הייתה תרומה ממשית לקרות התאונה, אך לא אוכל לקבל טענה זו.

אכן, עולה מהראיות כי המנוחה, בשלב כלשהו, הפנתה את צדה לעבר האוטובוס בו נהג הנאשם, אך לנאשם, גם בשלב זה, הייתה האפשרות להבחין בה ולהתאים אופן נהיגתו לאפשרות שהמנוחה תחצה את הכביש, אך הוא לא עשה כן והאחריות לתוצאה הטראגית רובצת, במלואה, על כתפיו.

כאמור לעיל בעניין מלניק ועל פי ההלכה הנוהגת, על נהג המתקרב למעבר חצייה ומבחין בהולך רגל, האחריות להתאים אופן נהיגתו לכל התנהגות אפשרית מצדו של הולך הרגל, לרבות, התנהגות רשלנית.

ברע"פ 6918/02 אחיה נ' מדינת ישראל, נאמר:

"במצב שבו אין זה ברור אם הולך הרגל עומד לחצות את מעבר החצייה אם לאו, ואין אינדיקציה לכאן או לכאן, חייב נהג הרכב לצפות אפשרות כזו ובמקרה מתאים אפילו להאט את רכבו עד כדי עצירה לפני מעבר

החצייה".

כמפורט בהכרעת הדין, קבעתי כי הנאשם הבחין במנוחה או צריך היה להבחין במנוחה, על פי מבחן ה"אדם הסביר", על אי התנועה הבנוי, לפני מעבר החצייה בכיוון נסיעתו ולפיכך, היה עליו לעצור את האוטובוס לפני מעבר החצייה, גם אם, כפי שטען בא כוחו, לא היה בטוח כי המנוחה מתכוונת לחצות את מעבר החצייה.

הנאשם נהג, אומנם, במהירות איטית ביותר, כיוון שהיה בתחילת נסיעה ועובדה זו, עומדת לזכותו בקביעת רמת הרשלנות כבינונית - גבוהה ולא גבוהה, אך לא עצר את האוטובוס, כפי שהיה מצופה ממנו.

באשר למתחם הענישה ההולם, הרי שבע"פ **6755/09, ארז אלמוג נגד מדינת ישראל**, קבע בית המשפט העליון, מהם העקרונות לפיהם יש לגזור את דינו של מי שהורשע בגרם מוות ברשלנות בתאונת דרכים:

"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".

בע"פ **11786/04 חוסאם אבו טריף נ' מדינת ישראל** אמר כבוד הש' חשין:

"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 המידית לתאונה: קלות-דעת, פיזיות, אדישות, נמהרות של אוחזי-ההגה. תאונות הדרכים היו כמגפה הפושטת בקהילה ומותירה אחריה חללים כחידק-מוות שאין יכולת לעמוד בפניו. הגיעה עת שבתי-המשפט יעלו תרומתם לעצירת המגפה, להשמדת חידק-המוות. תרומה זו פירושה הוא הטלת עונשים חמורים על מי שנמצאו מדביקים אחרים בחידק-המוות ועל מי שהתנהגותם מסייעת למגפה להוסיף ולהתפשט. עונשים מרביים שנקבעו בחוק למי שהורשעו בעבירות תעבורה אלו ואחרות לא לתפארת המליצה נוצרו, וראוי שבתי-המשפט יתנו דעתם אליהם".

ברע"פ **548/05 מאירה לזין נ' מדינת ישראל**, נאמר:

"...כל עוד בעינה המדיניות הקיימת באשר לעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים (ותאונות אחרות), דינם של המורשעים בהן תקופת מאסר מאחורי סורג ובריח, והחריגים לכך נדירים. אכן, מרבית המורשעים בעבירות אלה - מן הסתם - הם אנשים מן היישוב, מה שקרוי נורמטיביים, אלא שנמצא לבתי המשפט לנסות להרתיע את הנוהגים בכביש מעבירות על-ידי המודעות כי אם יתרשלו ויפגעו בזולת, דינם מאסר. נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפודם של חיי אדם, השבר הנורא שאין לו מרפא ואיחוי הפוקד את משפחות הקרבנות, ותחושת אין האונים החברתית אל מול המס שגובות תאונות הדרכים מחברה שאינה חסרה קרבנות בטרור ובקרב, מבקשים גם בתי המשפט לתרום תרומה צנועה בדמות גזרי הדין המחמירים... וכל עוד לא עלה

רעיון מועיל יותר, חובת בתי המשפט להמשיך במדיניות בחינת בית שמאי".

בע"פ 11786/04 אבו טריף נ' מדינת ישראל, כתב כבוד השופט א' לוי כי: "בתקופה בה התאונות הקטלניות הפכו, למרבה הדאבה, לתופעה המתרחשת כמעט בכל יום, מצווה בית המשפט לומר את דברו בדרך הענישה, כדי לטעת בתודעתם של נהגים את החובה לנהוג בזהירות, תוך הקפדה על הכללים המתחייבים מהדין".

באופן דומה נקבע בע"פ 5787/04 שחאדה נ' מדינת ישראל :

" תאונות הדרכים המתרחשות בכבישי הארץ חדשים לבקרים בשל נהיגה רשלנית או פזיזה, גובות מחיר יקר מדי בנפש וכבר נפסק על-ידינו לא אחת כי אין מקום לענישה סלחנית מדי במקרים אלה ויש להעדיף את הצורך להעביר לציבור מסר ברור ומרתיע, אלא אם כן מתברר כי קיימות נסיבות אישיות חריגות ויוצאות דופן המצדיקות סטייה מרמת הענישה הראויה".

בע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מדינת ישראל, נאמר: "נוכח ריבוי תאונות הדרכים הקטלניות, המתרחשות כמעט מדי יום ביומו וגובות את חייהם של קורבנות רבים, הביע בית משפט זה את הצורך במדיניות ענישה מחמירה ומרתיעה כלפי אלו הנוהגים ברשלנות ובחוסר אחריות בכבישים... מדיניות הענישה המחמירה והמרתיעה באה לידי ביטוי בכך שעל פי רוב הרשעה בעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל ופסילת רישיון לתקופה ממושכת".

מן האמור עולה, כי רק בשל נסיבות מיוחדות וחריגות או מקרים בהם מדובר ב"טעות של שבריר שניה או רשלנות רגעית", כפי שנקבע בע"פ 70237/07 אדרי אביב נ' מדינת ישראל יימנע בית המשפט מהטלת עונש מאסר בפועל ויסתפק בעונש מאסר בעבודות שירות, בעניינו של מי שהורשע בעבירה של גרם מוות ברשלנות.

עיינתי בפסקי הדין שהביאו בפני הצדדים וכל מקרה שנדון בהם, יכול להישקל לכיוון כזה או אחר וכפי שנאמר בעניין אדרי לעיל: "עיון בפסיקה שהוגשה לנו- אינו משנה את התמונה. הפסיקה- כדרכה של פסיקה מכילה את הענישה על כל רמותיה וגוניה. על כל מקרה שבו הומר המאסר בפועל לעבודות שירות, קיים גם מקרה בו הוטל מאסר מאחורי סורג ובריח, ואף לתקופות ארוכות יותר. כל מקרה לנסיבותיו ולעולם ניתן להצביע על נימוקים לכיוון זה או אחר. חיי אדם, אינם נותנים לכימות "נוסחתי" שיניב מספר מדויק של חודשי (או שנות) מאסר או שנות שלילת רישיון נהיגה".

נוכח רמת הרשלנות שמצאתי באופן נהיגתו של הנאשם, כמפורט לעיל, אני סבורה כי מתחם הענישה ההולם, ינוע בין 10 חודשי מאסר בפועל ועד 24 חודשי מאסר, פסילה בפועל לתקופה שבין 6 שנים ועד 15 שנים, מאסר מותנה, קנס כספי ופיצוי למשפחת המנוח.

באשר לנסיבות שאינן קשורות לעבירה, הנאשם נוהג משנת 1976, כאשר 16 הרשעות שנרשמו לחובתו (האחרונה משנת 2007) התיישבו, אך מתוכן, 5 בגין גרם תאונות דרכים, בנסיבות שונות. הנאשם נעדר עבר פלילי.

נסיבותיו האישיות של הנאשם הוצגו, בהרחבה, על ידי עדיו ובא כוחו.

הנאשם בחר שלא ליטול אחריות לתוצאותיה הטרגיות של התאונה ואף שצודק ב"כ הנאשם כי אין מקום להחמיר עם מי

שביקש לנהל את משפטו, הרי שמנגד, צודקת ב"כ המאשימה בטענתה לפיה אין מקום להקל עם הנאשם, מקום שניתן היה, להקל עמו במידת מה, לו היה מודה באחריותו לגרם התאונה וחוסך ממשפחת המנוחה עוגמת נפש נוספת.

לעניין זה, ראה דברי כבוד הש' רובינשטיין, ברע"פ 5094/12, **חטיב נגד מדינת ישראל**:

"במקרה דנא, אדרבה, אך הגיוני הוא כי גזר דין המבוסס על הודיה יקל במידה מה עם הנאשם (כפי שעשה בית המשפט לתעבורה בגזר הדין הראשון שניתן), ביחס לגזר דין באותו כתב אישום שניתן לאחר שמיעת הוכחות, שאינו זוכה ל"הנחת הודיה" כמקובל".

באשר לטענת ההגנה בדבר היות הנאשם אדם נורמטיבי והחשש מהנזק שייגרם למשפחתו, היה וישלח למאסר, נאמר בעניין קבהא לעיל, על ידי כבוד הש' דנציגר:

"המערער אכן הינו אדם נורמטיבי, בדומה לרבים אחרים הגורמים ברשלנותם לתאונות דרכים שתוצאותיהן קטלניות. כמו כן אין עוררין כי התאונה לה גרם המערער המיטה אסון כבד על משפחות הקורבנות והנפגעים, כמו גם על משפחת המערער ועליו עצמו, שכן עקב התאונה נגרם לו סבל נפשי ופיסי רב. עם זאת, עם כל הצער שבדבר סבורני כי יש ליתן במקרה דנן משקל מכריע לשיקולי הגמול וההרתעה ואין בנסיבותיו האישיות של המערער כדי להקטין את הצורך בהעדפת האינטרס הציבורי כי על המורשעים בעבירת גרם מוות ברשלנות יוטל עונש מאסר בפועל, כך שיועבר לכלל החברה מסר חד וברור כי יש להקפיד על חוקי התנועה על מנת להילחם בנגע תאונות הדרכים, הגובה מחיר כבד מדי יום".

דומה כי דברים אלה, יפים גם למקרה שבפני.

אין ספק בליבי כי התאונה ותוצאותיה הטרגיות השפיעו באופן ממשי גם על הנאשם ומשפחתו ולא רק על משפחת המנוחה, אך האינטרס הציבורי במקרה זה, דוחק מפניו את האינטרס האישי של הנאשם ומחייב ענישה חמורה ומרתיעה, בדמות מאסר בפועל.

לאור כל האמור לעיל ולאחר ששקלתי את כל השיקולים, לחומרה ולקולא, אני גוזרת על הנאשם את העונשים הבאים:

1. 14 חודשי מאסר בפועל.

ניתן עיכוב ביצוע לעונש המאסר עד ליום 19.4.17, עת יתייצב הנאשם לתחילת ריצוי מאסרו, עד השעה 10:00, או על פי החלטת שב"ס, כשברשותו תעודת זהות או דרכון. על הנאשם לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיזן מוקדם, עם ענף אבחון ומיזן של שב"ס, טלפונים: 08-9787377, 08-9787336.

2. 10 שנות פסילה בפועל, בניכוי פסילה מנהלית ושיפוטית שריצה הנאשם בהקשר לתיק זה. הפסילה תחל לאחר שחרורו של הנאשם ממאסר ובכפוף להפקדת מסמכים מתאימים במזכירות בית המשפט.

3. 18 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים. המאסר יחול על העבירות בהן הורשע הנאשם וכן על עבירה של נהיגה בזמן פסילה.

4. הנאשם ישלם סך של 15,000 ₪ כפיצוי למשפחת המנוחה. סכום הפיצוי יופקד במזכירות בית המשפט עד ליום

6.7.17 ויועבר על ידי המאשימה, אל משפחת המנוחה.

5. קנס בסך 5000 ₪ או 50 ימי מאסר תמורתם. הקנס ישולם ב-5 תשלומים, שווים ורצופים, הראשון לא יאוחר מיום 19.4.17.

הודעה לנוכחים הזכות לערער על גזר הדין תוך 45 יום.

ניתן היום, ט"ז אדר תשע"ז, 14 מרץ 2017, במעמד הנוכחים.