

עפ"ג 16213/09/19 - מדינת ישראל נגד אבנר אברהם חורב

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

עפ"ג 16213-09-19 מדינת ישראל נ' חורב
תיק חיצוני: 7575/2016

בפני כבוד סגן הנשיאה ביתן - אב"ד

כבוד השופטת שלו

כבוד השופט גיל דניאל

המערערת: מדינת ישראל

נגד

המשיב: אבנר אברהם חורב

פסק דין

ס. הנשיאה, אליהו ביתן, אב"ד-

המשיב הורשע בעבירה של גרימת מוות בתאונת דרכים, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה, התשכ"א-1961. מעובדות כתב האישום המתוקן, בהן הודה, עולה, כי ביום 09.06.16 סמוך לשעה ארבע לפנות בוקר, המשיב נהג במשאית בכביש 90 מצפון לדרום, כשלידו בתא הנהג יושב המנוח עומר קואסמה ז"ל. באותה עת, חברת נתיבי ישראל ביצעה עבודות בכביש בקילומטר 73. לפני מקום ביצוע העבודות הוצבו שלטי אזהרה ותמרורים, המתריעים על התקרבות למקום ביצוע העבודות, ופקח תנועה מטעם חברת נתיבי ישראל סימן לנהגים באמצעות פנס מהבהב לעצור לפני תמרור "עצור" נייד שהוצב במקום. בזמן התאונה שררה חשיכה ולא היתה במקום תאורת רחוב, אולם בלון תאורה האיר את אזור עמידת הפקח ואת קטע הכביש בו אירעה התאונה. אוטובוס שנסע לפני המשיב, עצר עצירה מלאה לפני מקום עמידת הפקח והדליק את ארבעת פנסי ההיבה שלו ופנסיו הקדמיים והאחוריים דלקו, כך שניתן היה להבחין באורות האחוריים של האוטובוס ממרחק מספק. המשיב התקרב ברכבו אל המקום בו עמד האוטובוס, כשהוא נוהג במשאית במהירות של כ- 84 קמ"ש, מבלי להתייחס לשילוט המוצב במקום ולאוטובוס העומד. המשיב בלם את המשאית רק במרחק קצר לפני האוטובוס ופגע בעוצמה עם חזית המשאית בדופן האחורית של האוטובוס. כתוצאה

מכר המנוח נפצע קשה ונלכד במשאית ובהמשך הוא פונה לבית החולים "סורוקה" במסוק, וכעבור מספר שעות נפטר. והמשיב ועשרה מנוסעי האוטובוס פונו לבתי חולים, שם הם נבדקו ושוחררו.

התביעה טענה לחומרת רשלנות המשיב וביקשה לקבוע מתחם עונש הולם הנע בין 12 ל- 24 חודשי מאסר בפועל ולהטיל על המשיב 12 חודשי מאסר בפועל ו-10 שנות פסילת רישיון נהיגה.

ההגנה טענה שבהתחשב בנסיבות המקרה ובנסיבות המשיב, יש להימנע משליחת המשיב למאסר מאחורי סורג ובריא ולהסתפק במאסר בעבודות שירות.

בית המשפט ציין בגזר דינו את המרכיבים העיקריים המשפיעים על העונש בעבירה של גרימת מוות בתאונת דרכים - מידת הרשלנות, עיקרון קדושת החיים, ונסיבות הנאשם - ואת ההלכה שבעבירה זו אין לייחס משקל מכריע לנסיבות הנאשם. קבע כי על יסוד ההוראה העונשית בסעיף 64 לפקודת התעבורה, מתחם העונש ההולם מתחיל ב- 6 חודשי מאסר ובנסיבות מקרה זה הוא מגיע עד 20 חודשי מאסר. קבע כי רשלנות המשיב שגרמה לתאונה הינה ברף הנמוך - "לא נתלו עבירות נוספות, ולפי תיאור התרחשות התאונה שבעובדות כתב האישום המתוקן, ניתן ללמוד כי מדובר בכביש בו התבצעו עבודות, שדה ראייה לא נקי לגמרי וכי בכל זאת התחיל הנאשם לבלום את רכבו, אבל לא באופן שהספיק לו למנוע את ההתנגשות באוטובוס".

אשר לעונש, בית המשפט נתן דעתו להמלצת שירות המבחן להימנע משליחת המשיב לכלא; להתייחסות המשיב ולאבלו על מות המנוח; לנתוניו האישיים והמשפחתיים של המשיב ובכללם נישואיו וניסיונו להביא ילד לעולם; ולחלוף הזמן מאז ביצוע העבירה; והטיל על המשיב 6 חודשי מאסר בעבודות שירות; מאסר על תנאי; 6 שנות פסילה, שלאחר 11 חודשי פסילה הפסילה תחול רק על רכב שמשקלו עולה על 4 טון; וצו מבחן למשך שנה.

מכאן הערעור.

טענת התביעה העיקרית נוגעת לקביעת בית המשפט קמא שרמת הרשלנות של המשיב בנהיגתו היתה ברף הנמוך. לטענתה, קביעה זו מבוססת על נתונים הסותרים את עובדות כתב האישום המתוקן בהן הודה המשיב, והיא הביאה בעקבותיה טעויות נוספות ובסוף התהליך נקבע למשיב עונש מופרז בקולתו. לטענתה, מידת הרשלנות של המשיב היתה גבוהה וחייבה קביעת מתחם עונש הולם גבוה מזה שנקבע; מדיניות הענישה הנוהגת בעבירת גרימת מוות ברשלנות בנסיבות של רשלנות גבוהה, חמורה מזו המתבטאת בגזר הדין של בית המשפט קמא; למשיב הרשעות קודמות רבות בעבירות תעבורה; ולא היה מקום להתחשב במידה כה רבה בנסיבותיו של המשיב.

עמדת התביעה היא שמתחם העונש ההולם במקרה זה נע בין 12 ל- 24 חודשי מאסר ושיש להטיל על המשיב מאסר בחלק התחתון של המתחם, לפסול את רישיונו למשך 10 שנים לפחות, מבלי לסווג את הפסילה, ולחייב את המשיב בתשלום פיצוי למשפחת המנוח.

ההגנה סומכת את ידיה על גזר דינו של בית המשפט קמא. ב"כ המשיב טען באריכות שערכאת ערעור אינה נוהגת

להתערב בעונש שהטילה הערכאה הדיונית אלא במקרים חריגים. ציין שהתובע בבית המשפט קמא תמך את עמדתו לעונש בפסק דין בו הוטלו על הנאשם 10 חודשי מאסר בפועל, כך שהפער בין העונש שהוטל על המשיב לבין העונש שהתביעה ביקשה לא צריך להיות מוגדר כחריג. טען שקביעת בית המשפט קמא שרמת הרשלנות של המשיב היתה ברף הנמוך מבוססת על שיקולים ענייניים - עובר לתאונה המשיב נהג במהירות סבירה, התאונה אירעה בשעת לפנות בוקר, בחשיכה, והמשיב עשה מה שיכל כדי למנוע את התאונה. ציין את נסיבותיו של המשיב וטען כי נתונים רבים המתקיימים במשיב, שבית המשפט ציין בפירוט, מצדיקים הקלה בענישתו. הדגיש את הקשר הטוב שהיה בין המשיב למנוח ואת הצער הרב שהמשיב חווה בעקבות מותו, את נישואי המשיב לראשונה בגיל מתקדם, ואת הפגיעה שתיגרם למשיב ולמשפחתו משליחתו למאסר. ציין את הזמן שחלף מאז התאונה ועד להגשת כתב האישום ואת הזמן שחלף מהתאונה ועד היום. ציין את הודאת המשיב. והפנה לגזרי דין בהם הוטלו עונשי מאסר בעבודות שירות על גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים. וביקש לדחות את הערעור.

לאחר עיון בכל החומרים שהונחו לפנינו ושמיעת טיעוני הצדדים, דעתי היא שיש לקבל את הערעור ולהחמיר בעונשו של המשיב.

המרכיבים העיקריים המשפיעים על סוג העונש ומידתו בעבירת גרימת מוות בתאונת דרכים, הם הכלל הנוהג שבעבירה זו מטילים מאסר בפועל, בשל עיקרון קדושת החיים ושיקולי הרתעה; מידת רשלנותו של הנהג בגרימת התאונה ותוצאות התאונה - המגלמים בעצם את "חומרת המעשה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם", שהם חלק מנוסחת עיקרון ההלימה הקבוע בסעיף 40ב' לחוק העונשין, שלאורו נקבע מתחם העונש ההולם, המשפיע בתורו על העונש עצמו; ונסיבותיו של הנאשם ונסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה - המקבלות משקל נמוך יחסית.

כאן, כאמור, הרשעת המשיב התבססה על הודאת המשיב בעובדות כתב האישום המתוקן שהוגש נגדו.

עיון בעובדות כתב האישום המתוקן מעלה כי המשיב נהג במשאית בכביש בינעירוני בעל נתיב נסיעה אחד בכל כיוון. לפני מקום התאונה הוצבו בכיוון נסיעתו שלטי אזהרה ותמרורים - 500 מטר לפני מקום ביצוע העבודות בכביש הוצבו תמרורים המודיעים על "עבודות בכביש"; 300 מטר לפני מקום ביצוע העבודות בכביש הוצבו תמרורים נוספים המודיעים על "עבודות בכביש"; 200 מטר לפני מקום ביצוע העבודות בכביש הוצבו תמרור המגביל את מהירות הנסיעה ל-60 קמ"ש ותמרור האוסר על עקיפה; לפני מקום ביצוע העבודות בכביש הוצבו תמרור "עצור" נייד וקונוס; ובמרחק של כ-90 מטר מתמרור ה"עצור" הוצב במרכז הכביש "לוח נייד מהבהב: הכביש סגור"; בצמוד למיקום תמרור ה"עצור", עמד פקח תנועה אשר החזיק בידו פנס מהבהב וסימן באמצעותו לכלי הרכב שנסעו לכיוון דרום, לעצור לפני תמרור ה"עצור"; וסמוך למקום עמידת הפקח הוצב בלון תאורה שהאיר את האזור בו עמד הפקח ואת קטע הכביש בו אירעה התאונה; ואוטובוס עם אורות קדמיים ואחוריים דולקים שארבעת פנסיו מהבהבים, עמד לפני מקום עמידת הפקח.

עובדות אלו מלמדות מעצמן שהנאשם ידע שהוא מתקרב למקום ביצוע עבודות בכביש.

בסעיף 11 לכתב האישום המתוקן נאמר ש "הנאשם נהג במשאית במהירות של כ-84 קמ"ש, מבלי להתייחס כלל אל השילוט שהוצב במקום... ואל עצירת האוטובוס כאמור."

המסה של משאית מגבירה את עוצמת התנועה שלה, והסכנה הנובעת מהתנגשות של משאית ברכב אחר, רבה. מסיבה זו ומסיבות נוספות נדרשת זהירות מיוחדת בנהיגת משאית במהירות.

כל אדם ובמיוחד נהג משאית מקצועי בעל ותק נהיגה רב, יודע את המשמעויות היכולות לנבוע ממצב של עבודות בכביש, ואת הצורך להתאים את הנהיגה למצב תוך הגברת הדריכות והזהירות לקראת הבאות.

נהיגת משאית במהירות של כ-84 קמ"ש תוך התעלמות ממספר שלטים המתריעים ממרחק רב על עבודות בכביש, ואי התייחסות לעצירת אוטובוס במסלול הנסיעה, הינה נהיגה רשלנית משמעותית, הן מהפן המהותי, הנוגע לטיב הסכנות העלולות להתקיים במקרה כזה, והן מבחינת הזמן והמרחב, ההופכים את הרשלנות לרשלנות מתמשכת, להבדיל מרשלנות רגעית נקודתית.

בית המשפט קמא ביסס את קביעתו שרמת הרשלנות של המשיב נמוכה, בעיקר על כך ש"שדה הראיה לא נקי לגמרי" וש "בכל זאת התחיל הנאשם לבלום את רכבו, אבל לא באופן שהספיק לו למנוע את ההתנגשות באוטובוס".

הנחות אלו סותרות את התיאור העובדתי שבכתב האישום המתוקן, עליהן המשיב לא חלק. בכתב האישום מצוין במפורש, שהאזור הרלוונטי היה מואר ובמיוחד שניתן היה להבחין באורות האוטובוס ממרחק מספק. ושהנאשם "בלם את המשאית רק במרחק קצר לפני האוטובוס, כאשר לא היה בכך כדי למנוע את ההתנגשות בו".

האובייקט העיקרי הנוגע לסוגיית שדה הראיה, הוא האוטובוס. ואותו יכל המשיב לראות ממרחק מספק. כך שביחס אליו לא היתה כל בעיה בשדה הראיה. והבלימה שביצע המשיב היתה באיחור ולכן היא לא יכלה למנוע את התאונה. אי הצלחת הבלימה למניעת התאונה היא היא חלק מרשלנותו המשמעותית של המשיב ואין מקום להציגה כנתון לזכותו, המפחית את מידת רשלנותו.

נהיגת משאית כמתואר, מפרה שורה של כללי בטיחות וחובות זהירות המתבקשות מאליהן ויש לראות בה כנהיגה רשלנית במידה משמעותית.

אשר למתחם העונש ההולם שקבע בית המשפט קמא. מנוסח הדברים בגזר הדין ניתן להבין שבית המשפט סבר שהעובדה שסעיף 64 לפקודת התעבורה קובע שעונשו של מי שגורם מוות ברשלנות בתאונת דרכים לא יפחת משישה חודשים, גורמת לכך שעל מתחם העונש ההולם בעבירה זו להתחיל תמיד בשישה חודשים. אין הדבר כך. כידוע, מתחם העונש ההולם מושפע מנתונים קונקרטיים הנוגעים לנסיבות ביצוע העבירה ולמידת אשמו של הנאשם. קביעת עונש מינימום בחוק עשויה להשפיע על קביעת החלק התחתון של מתחם העונש ההולם במקרה קונקרטי, אך אין היא מביאה לקביעה אחידה, כללית, של החלק התחתון של מתחם העונש ההולם לאותה עבירה ללא קשר לנסיבות המשתנות.

גרימת מוות בתאונת דרכים היא דבר נורא ואיום למי שנהרג, למשפחתו ולסביבתו וגם לנאשם ולמשפחתו וסביבתו. בדרך כלל מדובר באנשים מהישוב שעצם מעורבותם בגרימת מותו של אדם גורמת להם לזעזוע עמוק ולצער כבד, ושליחתם לכלא מטלטלת את שגרת חייהם.

אולם, עקרון קדושת החיים והאינטרס החברתי לצמצם את היקף קרבנות תאונות הדרכים הביא לגיבושו של הכלל לפיו משקופחו חיי אדם ברשלנותו של נהג, יש להטיל על הנהג מאסר בפועל, אלא אם כן ישנן נסיבות אישיות חריגות מאוד המצדיקות סטיה לקולא. (ראה רע"פ 2996/13 נייאזוב נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, מיום 13.08.14). מטבע הדברים, אורך תקופת המאסר מושפע בעיקר מרמת הרשלנות שגרמה לתאונה ומתוצאות התאונה (ראה ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, מיום 16.11.09)).

במקרים דומים לענייננו, מהשנים האחרונות, הוטלו על הנאשמים עונשי מאסר של 10 ו- 12 חודשים.

בעפ"ג 1991-04-16 **מדינת ישראל נ' נתנאל כהן** (פורסם בנבו. מיום 18.5.16) דובר בנהג משאית שהתקרב לצומת בו היה עומס תנועה שגרם לכלי הרכב להיעצר בכל המסלולים. הוא המשיך בנסיעתו במהירות של 89 קמ"ש והתנגש במשאית שעצרה במסלול שלפניו וכתוצאה מכך נהג המשאית נהרג. בית המשפט לתעבורה דן אותו ל- 8 חודשי מאסר בפועל ולעונשים נלווים וערכאת הערעור קיבלה את ערעור המדינה והטילה עליו 12 חודשי מאסר בפועל.

ברע"פ 3714/15 **מרב מילר נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו. מיום 8.6.15) נהגת פגעה ברוכב אופנים שנסע בכיוון נסיעתה על השול הימני והוא נהרג. בית המשפט לתעבורה גזר עליה 15 חודשי מאסר בפועל. בית המשפט המחוזי העמיד את עונשה על 10 חודשי מאסר, תוך התחשבות בעובדה שהיא בהריון המוגדר כהריון בסיכון גבוה, לאחר שנים של טיפולי פוריות. בקשת רשות הערעור שלה לבית המשפט העליון, נדחתה.

ברע"פ 6716/17 **רון מירז נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו. מיום 10.4.18) נהג משאית הסיע את משאיתו בכביש בינעירוני כשלפניו נוסעת מכונית פרטית. בשלב מסוים הוא פגע עם חזית המשאית בחלק האחורי של הפרטית וכתוצאה מכך הנוסע שישב לצדו במשאית נהרג ונהג הפרטית נחבל.

בית המשפט לתעבורה דן אותו ל-10 חודשי מאסר בפועל ולעונשים נלווים. בית המשפט המחוזי דחה את ערעורו, ובית המשפט העליון דחה את בקשת רשות הערעור שלו.

עיון בגזרי הדין עליהם הצביע הסנגור - בהם הנאשמים לא נדונו למאסר מאחורי סורג ובריח, מלמד שחלק גדול מהם ניתן לפני שנים, קודם לגיבוש הכלל ההלכתי שבעבירות אלה יש להטיל מאסר בפועל; ושכל אחד מגזרי הדין יש נסיבות מיוחדות שהצדיקו ענישה קלה יחסית - הנוגעות, לקטניות או לגיל צעיר מאוד של הנאשם; מידת רשלנות נמוכה בגרימת התאונה; נסיבות אישיות או משפחתיות מיוחדות ויוצאות דופן; וחלופי פרק זמן ארוך במיוחד מהתאונה ועד גזר הדין - שאינן מתקיימות בענייננו.

המשיב אדם מן הישוב, אזרח תורם, המתפרנס מיגיע כפיו, אשר מעולם לא חווה מאסר. ברור שעונש של מאסר יפגע בו ובמשפחתו הגרעינית והמורחבת. אולם, אין בנסיבותיו דבר יוצא דופן במיוחד המצדיק סטיה ממדיניות הענישה הנוהגת בעבירת גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים, לפיה יש להטיל על מי שמורשע בעבירה זו מאסר בפועל ממש, לא בעבודות שירות.

בהתחשב בנסיבותיו האישיות והמשפחתיות של המשיב, מצבו הנפשי, האופן בו התאונה השפיעה על חייו, עמדת שירות

המבחן, והזמן שחלף מאז התאונה, ונוכח ההחמרה המשמעותית בעונשו של המשיב ביחס לעונש שהוטל עליו בבית המשפט קמא והכלל שערכאת הערעור איננה ממצה את הדין, דעתי היא שיש להעמיד את עונש המאסר בפועל של המשיב על 8 חודשים, אותם ישא המשיב מאחורי סורג ובריח.

תקופת הפסילה שנקבעה למשיב ותנאיה, אינם מותאמים למידת הרשלנות שגרמה לתאונה ולמדיניות הענישה הנוגעת לרכיב פסילת רישיון הנהיגה בעבירת גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים. בהקשר זה יצוין כי למשיב 88 הרשעות קודמות בעבירות תעבורה, חלקן בעבירות מהותיות, ושבעוד שמשפטו מתנהל הוא נתפס נוהג במהירות מופרזת.

בהתחשב במכלול הנתונים והנסיבות כאמור, דעתי היא שיש להעמיד את תקופת פסילת רישיון הנהיגה של המשיב על 8 שנים ולקבוע שלאחר 5 שנים מתקופת הפסילה המשיב יוכל להוציא רישיון נהיגה לרכב פרטי.

אשר לפיצוי למשפחת המנוח, טענות הצדדים בענין זה, הן בבית המשפט קמא והן לפנינו, לא היו ממצות, ובנסיבות המיוחדות כאן ובין היתר הטענה שהמנוח לא היה בקשר עם משפחתו ושהמשיב הוא זה שדאג לו ותמך בו, דעתי היא שאין מקום להידרש לסוגיה זו במסגרת הערעור.

נוכח האמור, אציע לחבריי לקבל את הערעור, להטיל על המשיב 8 חודשי מאסר בפועל, מאחורי סורג ובריח, ו-8 שנות פסילה מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה, ש-5 שנים מתוכן המשיב ייפסל מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה מכל סוג וב-3 השנים האחרונות המשיב יוכל לקבל רישיון נהיגה לרכב פרטי בלבד. יתר הוראות גזר הדין יעמדו בעינם.

**אליהו ביתן, שופט
סגן הנשיאה**

השופט גיל דניאל

אני מסכים.

גיל דניאל, שופט

השופטת גילת שלו

אני מסכימה למרבית קביעותיו של האב"ד, כב' השופט ביתן, בפסק דינו, וכמוהו, גם אני סבורה כי דין הערעור להתקבל. עם זאת, אינני מצטרפת למסקנתו בדבר העונש הראוי למשיב, ולו תשמע דעתי, יועמד עונשו של המשיב על 12 חודשי מאסר בפועל, ו-10 שנות פסילה בפועל.

כפי שצוין בפסק דינו של חברי, בפסיקה ענפה ועקבית לאורך שנים, קבע בית המשפט העליון, כי בהתחשב בעקרון קדושת החיים ובצורך בהרתעת הרבים ובקיום מלחמת חורמה בנגע תאונות הדרכים, על בתי המשפט להטיל ענישה חמורה ומרתיעה על מי שהורשע בעבירה של גרם מוות ברשלנות; ענישה המתבטאת הן ברכיב המאסר בפועל והן ברכיב פסילת רשיון הנהיגה, ובמתן משקל מועט לנסיבותיו האישיות של הנאשם. וכך סיכם כב' השופט הנדל את ההלכה בע"פ 6755/09 אלמוג נ. מדינת ישראל (16.11.09):

"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".

בעניינינו, חברי מסכים כי קביעת בית המשפט קמא, לפיה רשלנותו של המשיב היתה רשלנות נמוכה, היא קביעה שגויה; ולטעמי, עובדות כתב האישום בהן הודה המשיב, מחייבות את המסקנה כי מדובר ברשלנות גבוהה, שאף אינה רשלנות רגעית, אלא מתמשכת. המשיב הוא נהג מקצועי, אשר נהג ברכב כבד, וככזה מוטלת עליו חובת זהירות מוגברת; המשיב התעלם מתמרוקים רבים ומאמצעים מוארים שונים שהתריעו, לאורך קטע כביש ארוך למדי (500 מטרים), כי הוא מתקרב לאזור ביצוע עבודות בכביש, שבעטיין נסגר נתיב לנסיעה; כן התעלם מתמרוק המגביל את מהירות הנסיעה ל-60 קמ"ש, ולמרות זאת המשיך לנסוע במהירות של 84 קמ"ש; ובנוסף התעלם מהתנהגות כלי הרכב שלפניו, כאשר האוטובוס שנסע לפניו עצר עצירה מוחלטת, כשכל פנסיו דולקים, לרבות אורות האזהרה המהבהבים, במרחק מספק ממנו; ולמרות כל אלו, המשיב לא החל לבלום בזמן, ובלם רק כאשר היה במרחק קצר מהאוטובוס, באופן שלא אפשר לו למנוע את התאונה.

במקרים כאלו של רף רשלנות גבוה, לטעמי, מתחם העונש ההולם אמור להתחיל ב-12 חודשי מאסר בפועל, וב-10 שנות פסילה בפועל. אציין, כי רשלנותו של המשיב היתה גבוהה במידת מה מהרשלנות שבחלק מפסקי הדין שפירט חברי בפסק דינו, ודומה לרשלנות המשיב בעפ"ג (ב"ש) 1991-04-16 מדינת ישראל נ' כהן (18.5.16), שם החמיר בית משפט זה בעונשו של המשיב מ-8 חודשי מאסר בפועל ל-12 חודשי מאסר בפועל, תוך קביעה כי ערכאת הערעור אינה ממצה את מלוא חומרת הדין.

במצב דברים זה, אני סבורה כי הטלת עונש מאסר בן 12 חודשים - דהיינו תחתית מתחם העונש ההולם - מהווה ענישה מתונה, המביאה בחשבון את נסיבותיו האישיות של המשיב, הודאתו המיידית, חלוף הזמן, ואת ההלכה לפיה ערכאת

הערעור אינה ממצה את הדין; כל זאת בשים לב גם לעברו התעבורתי המכביד של המשיב, הכולל 88 הרשעות קודמות, ובהן גרימת תאונת דרכים שגרמה לחבלות של ממש (משנת 2014), עבירות מסכנות חיים (כגון מהירות, אי ציות לתמרור עצור, וחציית קו הפרדה רצוף), ועבירת מהירות (בין 41 ל-50 קמ"ש מעל המהירות המותרת) שביצע בעת ניהול ההליך (עבירה מיום 5.7.18).

לאור כל האמור לעיל, נראה לי כי עונש של 8 חודשי מאסר, גם אם מדובר בהחמרת עונשו של המשיב במסגרת קבלת ערעור המדינה, אינו משקף נכונה את חומרת מעשי המשיב, את הענישה הנוהגת במקרים דומים, ואת מידת הענישה הראויה.

אשר לרכיב הפסילה, אני סבורה כי בדרך כלל, ובעיקר כשמדובר בנאשם שעברו התעבורתי מכביד, כבענייננו, אין מקום לסיווג הפסילה כפי שעשה בית המשפט קמא, ובוודאי שלא לאחר תקופת פסילה קצרה יחסית. בנוסף, אינני רואה כל נסיבה לקולא בכך שהמשיב גרם למותו של אדם בעת שנהג במשאית, ובוודאי שאין בכך הצדקה להקל בעונשו יחסית לנהגים אחרים שביצעו עבירה דומה ברכב פרטי.

על כן, כאמור, לו תשמע דעתי, יועמד עונשו של המשיב על 12 חודשי מאסר בפועל, ו-10 שנות פסילה בפועל; כאשר לפני משורת הדין, בהתחשב בהחמרת רכיב הפסילה ובטעמים שמנה בית המשפט קמא בגזר דינו, הפסילה תסווג כך שהמשיב יוכל להוציא רשיון בדרגה B לאחר 6 שנים.

גילת שלו, שופטת

אשר על כן הוחלט, פה אחד, לקבל את הערעור, והוחלט ברוב דעות, להטיל על המשיב 8 חודשי מאסר בפועל, מאחורי סורג ובריח, ו-8 שנות פסילה מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה, ש-5 שנים מתוכן המשיב ייפסל מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה מכל סוג וב-3 השנים האחרונות המשיב יוכל לקבל רישיון נהיגה לרכב פרטי בלבד. יתר הוראות גזר הדין של בית המשפט קמא יעמדו בעינם.

ניתן היום, כ"ה טבת תש"פ, 22 ינואר 2020, במעמד הצדדים.

גיל דניאל, שופט

גילת שלו, שופטת

**אליהו ביתן, שופט
אב"ד**