

גמ"ר 10419/06/16 - מדינת ישראל נגד נועם נגאמחונה האוקיפ

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

גמ"ר 10419-06-16 מדינת ישראל נ' האוקיפ

09 מרץ 2017

מספר פל"א 1293/16

לפני כבוד השופט נאיל מהנא
המאשימה
מדינת ישראל

נגד
הנאשם
נועם נגאמחונה האוקיפ

נוכחים:

ב"כ המאשימה: עו"ד בני ליבסקינד

ב"כ הנאשם: עו"ד יובל כהן

הנאשם

גזר דין

עמוד 1

1. עסקינן בתאונת דרכים קטלנית בה קופחו חייה של המנוחה החיילת סתיו פרטוש ז"ל (להלן: "המנוחה"), אשר מצאה את מותה עקב התהפכות אוטובוס נהוג על ידי הנאשם.

האשמה ומהלך הדיון

2. נגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו את העבירות הבאות:

גרימת מוות ברשלנות, עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן: "**חוק העונשין**") וסעיף 64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), תשכ"א - 1961 (להלן: "**פקודת התעבורה**"), יחד עם סעיף 40 לפקודת התעבורה.

נהיגה בחוסר זהירות וברשלנות, עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה, בצירוף סעיף 38(2)+(3) לפקודת התעבורה;

נהיגה במהירות שלא בהתאם לתנאי הדרך, עבירה לפי תקנות 51 ו-52 לתקנות התעבורה התשכ"א - 1961 (להלן: "**תקנות התעבורה**");

גרימת נזק לאדם ולרכוש, עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה בצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה.

3. על פי הנטען בכתב האישום, ביום 26.11.15 סמוך לשעה 11:30, נהג הנאשם באוטובוס מכיוון ירושלים לכיוון בסיס צה"ל בהר "בעל חצור". האוטובוס הסיע 38 חיילים ביניהם גם המנוחה.

בהגיעו לק"מ ה-22 בדרך, סמוך לשעה 12:00 בצהריים, הבחין הנאשם כי הכביש בכיוון נסיעתו פונה בעקומה שמאלה ולאחריה עלייה. לקראת העלייה בעקומה, האיץ הנאשם את מהירות נסיעתו ונכנס אל העקומה במהירות שלא פחתה מ-85 קמ"ש. הנאשם האיץ את המהירות על מנת שהאוטובוס יצבור כח מספיק לעלות בעלייה.

עם כניסת האוטובוס לעקומה, וכתוצאה מהמהירות הגבוהה, סטה האוטובוס מנתיב נסיעתו אל עבר השול הימני, נצמד למעקה הבטיחות והתחכך בו כ-25 מטרים. לאחר מכן התהפך האוטובוס על צדו הימני מעבר למעקה הבטיחות, המשיך בגלגול נוסף על גגו, ובסופו של דבר נעצר על צדו השמאלי מימין הדרך.

כתוצאה מההתהפכות יצאו ממקומם חלק מחלונות האוטובוס ובהם גם פתח חירום המצוי בגג האוטובוס. במהלך ההתהפכות הוטחה המנוחה דרך פתח הגג ונהרגה.

בעקבות התאונה נפגעו כל יתר נוסעי האוטובוס, ובהם גם הנאשם, הם פונו לבתי החולים בירושלים ונזקקו לטיפול רפואי כשהם סובלים מחבלות שונות ובין היתר משברים, פציעות ופגיעות פנימיות, אשר אף הצריכו אשפוז של כמה מהם.

4. הצדדים הגיעו להסדר טיעון לפיו הנאשם יודה בעובדות כתב האישום המתוקן ויורשע בעבירות המיוחסות לו. הוסכם כי הנאשם ישלח לשירות המבחן לשם קבלת תסקיר בטרם שמיעת הטיעונים

לעונש. עוד הוסכם כי הצדדים יהיו חופשיים בטיעוניהם והמאשימה תטען לעונש מאסר בפועל. עוד הוסכם כי בתיאור האירועים שבגינם מורשע הנאשם, לא יחרגו הצדדים מהעובדות שבכתב האישום, לא יסתרו אותן לא יוסיפו עליהן מלבד העובדות המוסכמות כפי שפורטו בכתב בהודעה שהוגשה לבית המשפט.

תסקיר שירות המבחן

5. מתסקיר שירות המבחן עולה כי הנאשם עובד בשמירה, נשוי ואב לשבעה ילדים בגילאי 1-14 שנים. עוד עולה כי הנאשם נולד בהודו, שרת בצבא ההודי כתשע שנים ובשנת 2002 עלה ארצה עם אשתו. הנאשם החל כחודשיים טרם התאונה מושא כתב האישום לעבוד כנהג אוטובוס "בחברה לפיתוח גוש עציון".
6. מעיון ברישומי הפלילי והתעבורתי עולה כי אין לנאשם עבירות קודמות. ביחס לעבירות מושא כתב האישום, ציין שירות המבחן כי הנאשם קיבל על עצמו אחריות מלאה.
7. שירות המבחן התרשם כי הנאשם חווה תחושות אשמה חזקות, מגלה אמפתיה וצער רב כלפי המנוחה ובני משפחתה ומכיר בחומרת מעשיו ותוצאותיהם הטראגיות. שירות המבחן ציין כי אשתו שהייתה בחודש השישי להריונה ילדה בטרם עת ונולד להם ילד פג וזאת ככל הנראה כתוצאה מהמתח הרב ששרר בבית בעקבות התאונה. כתוצאה מקשיים אלו הנאשם פנה לטענתו לטיפול פסיכיאטרי וטופל בכדורים שיסייעו לו בהפחתת מתח חרדה ולחץ.
8. מהתסקיר עולה כי הנאשם ומשפחתו מוכרים לשירות הרווחה על רקע קשיי קליטה בארץ. שירות הרווחה ציינו כי מאז האירוע והלידה המוקדמת, המשפחה עברה טלטלה כלכלית ורגשית קשה וכי הנאשם מתמודד כיום עם פוסט טראומה.
9. שירות המבחן התרשם כי הנאשם בעל מערכת ערכים חיובית, מנהל אורח חיים נורמטיבי ושומר חוק, והעבירות מושא כתב האישום אינן משקפות את ערכיו ואת התנהגותו בדרך כלל. כל אלו לטענת שירות המבחן מהווים גורמי סיכוי להימנעות מהתנהגות דומה בעתיד.
10. בסופו של יום, שירות המבחן המליץ כי באם יוטל על הנאשם עונש מאסר הוא ירוצה בעבודות שירות לפרק זמן מקסימלי של 6 חודשים, וכי באם יוטל עליו מאסר בפועל אזי תילקח בחשבון העובדה שהנאשם נעדר עבר פלילי או תעבורתי, וכי הוא מהווה משענת עיקרית למשפחתו ולהוריו ואת ההשלכות שיהיו לעונש מאסר בפועל על מצבם של בני משפחתו וכי הנפגעים העקרים יהיו ילדיו.

טיעוני המאשימה לעונש

11. **ב"כ המאשימה** טען כי מאחר ומדובר בנהג אוטובוס קרי, נהג מקצועי, מדובר ברשלנות גבוהה שכן מצופה ממנו שינהג בזהירות יתרה ובכלל זה היה עליו לנקוט במשנה זהירות טרם כניסתו לעקומה. לטענתו, ביחס לנאשם קיימת חובת זהירות משולשת, הן ביחס לנהג שנוסע ברכב כבד, הן ביחס לנהג רכב מקצועי והן ביחס לעובדה שמדובר בכביש מפותל. לפיכך, מדובר ברשלנות גבוהה אולם הוסכם בין הצדדים שלא מדובר ברשלנות גבוהה ביותר.

12. ב"כ המאשימה ציין שהוסכם בין הצדדים כי הנאשם האיץ בקטע דרך תלול כאשר יש עקומות חוזרות ונשנות בכביש, ונכנס לעקומה במהירות של 85 קמ"ש, כאשר על פי ממצאי הבוחן, המהירות הקריטית להחלקה בעקומה בה ארעה התאונה הינה כל מהירות שמעל 62 קמ"ש. לפיכך, במקרה דנן, מלבד רמת הרשלנות יש גורם נוסף של חובת זהירות שכן הנאשם נסע במהירות גבוהה בהרבה מהמהירות הקריטית להחלקה. כתוצאה מכך האוטובוס נזרק מהסיבוב נגרר לעבר המעקה שמשמש מעין מעצור לחלק התחתון של האוטובוס וביחס עם הכוח הסיבובי של העקומה גורם להתהפכות האוטובוס 3 פעמים ולתוצאות הטרגיות של התאונה.
13. לטענת ב"כ המאשימה אמנם שירות המבחן ציין את נסיבותיו האישיות של הנאשם והעובדה שמדובר בנסיבות חיים לא פשוטות אולם אין בכך הצדקה, על פי הפסיקה הנוהגת, להטיל עונש מאסר בעבודות שירות.
14. ב"כ המאשימה הדגיש כי מעבר לרמת הרשלנות ולמידת הזהירות יש לתת משקל לתוצאות הטרגיות ולעובדה שכתוצאה מהתאונה נפצעו עשרות נוסעים שהיו באוטובוס. אמנם מדובר במעשה אחד אך יש השלכה על המתחם שנקבע כאשר יש ריבוי נפגעים.
15. לגבי מתחם העונש הראוי, טוען ב"כ המאשימה כי הוא נע בין 18 עד 36 חודשי מאסר בפועל. לטענתו, מדובר ברשלנות גבוהה אולם יש לתת משקל לנסיבותיו האישיות של הנאשם ולהשית עליו עונש המצוי ברף הנמוך של המתחם.
16. ב"כ המאשימה ביקש להשית על הנאשם 18 חודשי מאסר בפועל, מאסר על תנאי, פסילה למשך 12 שנים, פסילה על תנאי, פיצוי למשפחת המנוחה וקנס.
17. **ב"כ הנאשם** טען מנגד כי מדובר בנסיבות המצביעות על רשלנות המצויה ברף הנמוך.
- לטענתו, הנאשם מביע צער עמוק על התוצאות הטרגיות של התאונה, וכי הוא לקח אחריות והודה במסגרת הסדר הטיעון.
18. ב"כ הנאשם הפנה להסכמות העובדתיות שהושגו בין הצדדים במסגרת הסדר הטיעון שמבוססות על ממצאי הבוחן המשטרתי ועל כך שהוסכם כי מכתבו של הבוחן המשטרתי למע"צ יוגש לבית המשפט בהתאם לשיקול דעת ההגנה לפיו היו קיימים ליקויי תשתית חמורים בזירת התאונה.
- המדובר הוא במכתב הבוחן המשטרתי אשר הופנה למע"צ בדבר הליקויים שהיו קיימים במקום התאונה (נ/6). לטענת ב"כ הנאשם תשתית הכביש הלקויה היוותה גורם משמעותי בעל משקל רב ומכריע לגרימת התאונה. לטענתו, אלמלא אותם ליקויים בזירת התאונה יתכן באפשרות סבירה שהתאונה לא הייתה נגרמת או שתוצאותיה היו קלות בהרבה.
19. בנוסף הדגיש ב"כ הנאשם את נסיבותיו האישיות של הנאשם כפי שפורטו בתסקיר שירות המבחן ובתמיכה לטענותיו הוגשו דו"ח סוציאלי של הנאשם ומשפחתו מטעם העו"ס (נ/1); סיכום אשפוז מטעם בית החולים שערי צדק על לידת בנו הפג (נ/2); סיכום ביקור רפואי מיום 15.12.15 (נ/3);

סיכום ביקור רפואי מיום 08.08.16 (נ/4) וסיכום ביקור אצל הפסיכולוגית (נ/5). לפיכך, ביקש ב"כ הנאשם שבית המשפט יפעיל סמכותו בהתאם לסעיף 40יא לחוק העונשין וישקול הטלת מאסר בעבודות שירות ולחילופין של"צ בהיקף רחב לפי שיקול דעת בית המשפט.

20. עוד ציין ב"כ הנאשם כי יש לקחת בחשבון העובדות המוסכמות בין הצדדים וביניהן העובדה כי הנאשם נהג לראשונה בקטע כביש זה, קטע הכביש מהצומת ועד למקום התאונה היה נעדר תמרורים לחלוטין ולא נמצא כל תמרור המזהיר מפני עקומה או עליה חדה. אמנם הנאשם הבחין בעקומה ובעליה בהמשך הכביש אולם לא הבחין במסוכנות שכן כדי לא להיכנס למכשול או מלכודת העקומה חדה והמסוכנת הנאשם נזקק לתמרור המורה על עקומה חדה ומסוכנת או תמרור של עקומה או תמרור המורה על הצורך בהאטת המהירות. לא זו אף זו, אף תמרורים המסמנים כיוון העקומה לא היו במקום. ולפיכך בוחן המשטרתי מצא לנכון לפנות למע"צ בדבר הליקויים שנתגלו במקום.

21. לטענת ב"כ הנאשם, מדובר באוטובוס ממוגן שכבד בהרבה מאוטובוס רגיל ומהירותו יותר איטית. הנאשם כדי לא לאבד מהירות בעליה האיץ את מהירות נסיעתו ולפי הטכוגרף הגיע למקום התאונה במהירות של 85 קמ"ש מתוך מחשבה שקטע הכביש אינו מסוכן. לכאורה, בהעדר תמרורים, המהירות המותרת הינה בין 80 קמ"ש לבין 90 קמ"ש ולכן הנאשם לטענתו לא חרג מהמהירות המותרת.

22. עוד ציין ב"כ הנאשם כי מעקה הבטיחות שהוצב במקום גרם להתהפכות האוטובוס. בנקודה זו הפנה למכתבו של הבוחן המשטרתי (נ/6) לפיו היה צורך בהצבת בטונדה במקום מעקה הבטיחות שמוצב במקום. ב"כ הנאשם הדגיש כי מוסכם שהתהפכות האוטובוס בתאונה אירעה בשל מפגש עם מעקה הבטיחות שלא מנע זאת, בהתאם לקביעת הבוחן לפיה המעקה- שימש כמעצור לחלקו התחתון של האוטובוס, בעוד חלקו העליון המשיך עם כוח ההתמדה, מה שגרם למעשה להתהפכות האוטובוס, כאשר לפי הערכת הבוחן, בהעדר מעקה, היה האוטובוס פוגע בסלעים שבמקום או מתהפך קודם לכן.

23. ב"כ הנאשם ביקש לשקול נסיבות שאינן קשורות לעבירה בהתאם לסעיף 40יא לחוק העונשין. לטענתו, לאור נסיבות התאונה ונסיבותיו האישיות המיוחדות של הנאשם יש לאמץ את המלצת שירות המבחן ולשקול הימנעות מהטלת מאסר בפועל שכן שליחתו של הנאשם למאסר בפועל תמוטט את משפחתו ותגרום לסבל רב. עוד ובנוסף לטענת ב"כ הנאשם יש לשקול הטלת של"צ בהיקף רחב וכן להימנע מהטלת עונש פסילה לתקופה ארוכה כך שהנאשם יוכל לשוב ולעבוד כנהג מקצועי לאחר ריצוי עונשו ולפרנס את משפחתו.

24. ב"כ הנאשם הפנה לפסיקה בה בית המשפט הסתפק בהטלת עונש מאסר בעבודות שירות ואף פסק דין בו בית המשפט הסתפק בהטלת של"צ.

דין והכרעה

השלבים בגזירת הדין

25. חוק העונשין קובע בחינה בת שלושה שלבים שעל בית המשפט לבצע בכדי לגזור את עונשו של הנאשם. **שלב ראשון**, יש לקבוע את מתחם העונש ההולם את נסיבות המקרה הספציפי. בשלב זה על בית משפט לבחון את מכלול השיקולים הנוגעים לנסיבות ביצוע העבירה. **שלב שני**, על בית משפט לבחון קיומם של חריגים המצדיקים סטייה מהמתחם שנקבע, זאת בהתאם לסעיף 40ג לחוק העונשין, קיומו של פוטנציאל שיקומי משמעותי או צורך מיוחד בהגנה על הציבור. אולם, אם בית המשפט לא מצא לחרוג ממתחם העונש שקבע, אזי יעבור **לשלב השלישי** שבו עליו לקבוע מהו העונש ההולם לנאשם בתוך המתחם (ראה: ע"פ 2918/13 **אחמד דבס נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 18.07.13)).

מתחם העונש ההולם את נסיבות ביצוע העבירה

26. העיקרון המנחה בענישה הוא קיומו של יחס הולם בין חומרת מעשה העבירה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם ובין סוג ומידת העונש המוטל עליו, זאת בהתאם לסעיף 40ב לחוק העונשין.

27. על פי סעיף 40ג(א) לחוק העונשין, בית המשפט יקבע את מתחם העונש ההולם למעשה העבירה שביצע נאשם בהתאם לעקרון המנחה, ולשם כך יתחשב בערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה; במידת הפגיעה בו; במדיניות הענישה הנהוגה; ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירה כאמור בסעיף 40ט לחוק העונשין.

28. כמו כן, בהתאם לסעיף 40יב לחוק העונשין, לבית המשפט הסמכות לשקול נסיבות נוספות הקשורות בביצוע העבירה לשם קביעת מתחם העונש ההולם.

29. בית המשפט העליון קבע בע"פ 6755/09 **אלמוג נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 16.11.09) (להלן: "**פרשת אלמוג**") שקיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות:

א. **האחד**, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה.

ב. **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.

ג. **השלישי**, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות.

30. אין חולק כי בתאונת דרכים קטלנית נפגע הערך החברתי המוגן העליון: קדושת חיי אדם. בסעיף 304 לחוק העונשין נתן המחוקק ביטוי לערך קדושת החיים והדגיש את החשיבות של ערך זה על ידי כך שהציב סטנדרט מחמיר בהקשר לקיפוח חיי אדם. היינו, המחוקק ביקש בתכלית החקיקה להזהיר ולהתריע מפני אדישות, חוסר אכפתיות וזלזול בחיי האדם (ראה: ע"פ 119/93 **לורנס נ' מדינת ישראל**, פ"ד מח(4) 12).

31. יש להתחשב כמובן בנסיבות ביצוע העבירה. סעיף 40ט(א) לחוק העונשין מונה רשימה שאיננה סגורה. אמת המידה הקובעת בעבירה של גרימת מוות ברשלנות היא דרגת הרשלנות (ראו פרשת אלמוג הנ"ל).

המדובר הוא ברשלנות אשר המאשימה הסכימה כי אינה נמצאת ברף הגבוה ביותר.

32. כבר נפסק כי הרשעה בעבירה של גרימת מוות ברשלנות מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל ורק במקרים חריגים לא ייגזר עונש מאסר מאחורי סורג ובריח (ראו פרשת אלמוג הנ"ל).

בבוא בית המשפט לקבוע את מתחם העונש ההולם יש לזכור כי לא ניתן "**לקבוע אפריורית מתחם ענישה הולם אחיד לכל עבירה ועבירה, וגם לא יהיה נכון לנסות וללכת בדרך זו, שכן היא חותרת תחת הוראותיו, נוסחו ורוחו של תיקון 113...**" (כבוד השופט שהם ברע"פ 4088/13 **אחמד בן שחדה הדרי נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 11.06.13).

33. כאמור, ב"כ המאשימה טען כי בקביעת מתחם הענישה יש לתת משמעות לעובדה כי מדובר בריבוי נפגעים.

סעיף 186 לחוק סדר הדין הפלילי קובע כי "**בית המשפט רשאי להרשיע נאשם בשל כל אחת מן העבירות שאשמתו בהן נתגלתה מן העובדות שהובאו לפניו, אך לא יענישנו יותר מפעם אחת בשל אותו מעשה**".

34. ככלל, ראוי להשית ענישה מצטברת בעבירות של גרימת מוות ברשלנות בדרגה גבוהה שהביאה לאובדן חיים של רבים. הכרעה בשאלת הצטברות העונשים בעבירות של רשלנות, תיבחן על פי מכלול נסיבותיו של כל אירוע, ועל יסוד מבחנים שנקבעו בפסיקה. יש לקחת בחשבון שהעבירות בוצעו שלא מתוך יסוד נפשי של מחשבה פלילית, אלא ביסוד נפשי של רשלנות אולם, יש לקחת בחשבון את ריבוי הקורבנות ואת אופי המעשה הרשלני ודרגת חומרתו. לדידי כל גרימת מוות וכל גרימת נזק לגוף לאדם הוא מעשה בפני עצמו.

יפים לענייננו דברי כב' השופט רון שפירא בע"פ 6532-03-12 **בהג'ת גאנם נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 17.06.12).

"המעשה" כמשמעו בסעיף 186 לחסד"פ הוא "מותו של אדם" והשאלה היא לא האם מדובר במעשה אחד, מאחר וכל אדם שנגרם מותו הוא מעשה בפני עצמו, אלא האם בנסיבותיו של מקרה נדון יש מקום לחפיפת עונשים או לצבירתם.

ובהמשך:

אין חולק כי לא ניתן להעניש את המערער יותר מפעם אחת על אותו מעשה, זאת כאמור בסעיף 186 לחסד"פ. אלא שכל גרימת מוות וכל גרימת נזק גוף לאדם הוא מעשה בפני עצמו. האדם שנפגע הוא מרכז האירוע וכל פגיעה באדם היא מעשה בפני עצמו, גם אם היה חלק מאותה התרחשות בה נפגעו אחרים.

מכאן שלא הייתה מניעה לגזור על הנאשם עונש מצטבר בגין כל גרימת מוות וכל גרימת נזק לאדם

באשר הוא. השאלה האם לגזור את העונש המצטבר או לחפוף עונשים מסורה לשיקול דעתו של בית המשפט בהתאם לנסיבות המקרה ונסיבותיו של הנאשם שבפניו".

35. הנאשם הורשע בגרימת תאונת דרכים רבת נפגעים שכן בנהיגתו הרשלנית גרם הנאשם למותה של המנוחה ולפציעתם של 37 חיילים נוספים אשר היו באוטובוס. אכן אין מדובר בגרימת מותם של מספר אנשים, אך צירוף הפגיעות המרובות לנוסעים הרבים באוטובוס בנוסף לגרימת מותה של המנוחה מחייבת החמרה בענישה בנסיבות העניין.
36. לאחר ששקלתי את טיעוני הצדדים, עיינתי בפסיקה הנוהגת, לרבות הפסיקה שהועברה על ידי ב"כ הצדדים, הגעתי למסקנה כי מתחם העונש ההולם בענייננו נע בין 12 חודשי מאסר ועד למאסר למשך תקופה של 36 חודשים.

מהו העונש הראוי לנאשם

37. בהתאם לסעיף 40א לחוק העונשין, בבוא בית המשפט לגזור את העונש המתאים לנאשם יש מקום להתחשב בנסיבותיו האישיות של הנאשם שאינן קשורות בביצוע העבירות.
38. זה המקום לציין כי אכן במקרה דנן מלאכה קשה בפני בית המשפט אשר צריך לגזור את דינו של הנאשם שהינו אדם נורמטיבי, אשר ביצע את העבירות שיוחסו לו וגרם לתאונת הדרכים שהביאה לתוצאה קשה מנשוא.
39. המדובר באדם נורמטיבי בן 47 אב לשבעה ילדים בגילאי 1-14 שנים. הנאשם ללא עבר פלילי ותעבורתי.
40. בנסיבות שלפנינו, בקביעת דרגת רשלנותו של הנאשם יש לקחת בחשבון **מחד**, שמדובר בנהג רכב ציבורי האחראי לחייהם של אותם נוסעים רבים שהפקידו חייהם בידי ואת חובת הזהירות המוגברת המוטלת עליו כלפי אותם נוסעים על הסעה בטוחה למחוז חפצם וכן את מהירות נסיעתו הגבוהה. בהקשר זה יש לציין כי על פי ההודעה המוסכמת, המהירות הקריטית להחלקה הינה כל מהירות מעל 62 קמ"ש והנאשם נהג במהירות של 85 קמ"ש; אך **מנגד**, לא ניתן להתעלם מהעובדות המצערות כפי שעולה מהמסמך שנערך על ידי הבוחן המשטרתי למע"צ לפיהן היו קיימים ליקויי תשתית רבים באזור התאונה, כגון: עקומה חדה מאוד; חוסר הגבלת מהירות בעקומה; חוסר תמרור על העקומה; הצבת בטונדה במקום מעקה בטיחות רגיל בעקומה; לא קיים תמרור כלל! מהצומת האחרונה בכיוון נסיעת האוטובוס (צומת הכניסה לבעל חצור) ועד מקום התאונה (נ/6).
41. מסכים אני עם עמדת המאשימה כי יש להעמיד את עונשו של הנאשם ברף הנמוך של המתחם, אך לא בתחתית המתחם.
42. הנאשם נטל אחריות על מעשיו והודה בתוצאה הטראגית של התנהגותו הרשלנית והפנים חומרת התאונה שארעה עקב התנהגותו. מתסקיר שירות המבחן ניתן ללמוד כי הנאשם נושא נטל מאוד כבד של התאונה אשר בוודאי לא רצה בתוצאותיה.
43. בשקלול כל השיקולים, הגעתי לכלל מסקנה כי יש למקם את העונש הראוי לנאשם על 18

חודשי מאסר בפועל כעונש מוחשי והרתעתי. אדגיש כי מידת הרשלנות אשר מוסכם שלא הייתה גבוהה ביותר והעובדה כי אין לנאשם עבר פלילי ואין לו עבר תעבורתי וכן העובדה המצערת שהיו קיימים במקום ליקויי תשתית היו שיקול משמעותי בקביעת העונש הראוי.

44. תוצאות התאונה הטראגיות והצורך בהרתעת הרבים והשמירה על ציבור המשתמשים בדרך, מחייבים הטלת פסילה לתקופה ארוכה וענישה מותנית צופה פני עתיד בדמות מאסר על תנאי ארוך ומרתיע. העובדה שרישיונו של הנאשם מהווה מקור פרנסה אינו מצדיק הטלת פסילה לתקופה קצרה.

45. בטרם סיום, אבקש להתייחס לדברי אביה של המנוחה, אשר יחד עם יתר בני המשפחה נכחו בדיון, וביקש להשמיע את דבריו בטרם מתן גזר הדין. דבריו על המנוחה וכן הדברים שנכתבו על ידי האם בתצהיר שהוגש לבית המשפט נגעו ללב ואין ספק כי הסבל של בני המשפחה באיבוד יקירתם קשה מנשוא, ומלבד ענישה מרתיעה יש רק לנחמם ולחזק את ידיהם.

במסגרת כלל השיקולים, ראיתי לנכון, כמקובל בתיקים דומים, להטיל על הנאשם פיצוי למשפחת המנוחה. אמנם הטלת פיצוי לא תכפר על הסבל שעוברים בני המשפחה, אך יש בו בוודאי כדי להקל עליו ולהוות רכיב ענישה המבטא את הצער והאובדן.

46. **בנסיבות אלה, מצאתי להטיל על הנאשם את העושים הבאים:**

א. תשלום קנס בסך 5,000 ₪, אשר ישולם ב-ב-5 תשלומים חודשיים, החל מיום 1.5.17.

או 3 חודשי מאסר תמורתם.

ב. פסילה מלקבל ו/או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה של 10 שנים.

הנאשם פטור מהפקדת רשיון נהיגה.

המזכירות תחשב מועד הפסילה מיום 10.7.16.

תשומת לב הנאשם לכך שהעונש המקובל על נהיגה בזמן פסילה הוא מאסר בפועל.

ג. פסילה מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה של 12 חודשים, וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

ד. אני מצווה על מאסרו של הנאשם בפועל למשך 18 חודשים. הנאשם יתייצב לריצוי מאסרו בתחנת המשטרה במגרש הרוסים ירושלים ביום 23.4.17 עד השעה 08:30.

ה. אני מצווה על מאסרו של הנאשם למשך 12 חודשים, וזאת על תנאי למשך שלוש שנים, אם

יעבור על הוראות סעיף 304 לחוק העונשין ו/או סעיף 67 ו/או 10(א) לפקודת התעבורה תשכ"א-1961, שעניינם גרימת מוות ברשלנות או נהיגה בפסילת רשיון או נהיגה ללא רשיון נהיגה בתוקף.

ו. אני מחייב את הנאשם לפצות את משפחת המנוחה, בסך של 20,000 ₪. על הנאשם להפקיד את סכום הפיצוי הנ"ל בקופת בית המשפט עד לא יאוחר מיום 01.05.17.

זכות ערעור לבית המשפט המחוזי בירושלים בתוך 45 יום מהיום.

ניתנה והודעה היום י"א אדר תשע"ז, 09/03/2017 במעמד הנוכחים.

נאיל מהנא, שופט