



גמ"ר 10503/12/20 - מדינת ישראל נגד טופאן שומאן

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

גמ"ר 10503-12-20 מדינת ישראל נ' שומאן

01 מאי 2023

לפני כבוד השופט בכיר נאיל מהנא

בעניין:

מדינת ישראל

באמצעות פרקליטות מחוז ירושלים

ע"י ב"כ עו"ד קובי מושקוביץ

המאשימה

נגד

טופאן שומאן

ע"י ב"כ עו"ד מועמר אסדי

הנאשם

גזר דין

עמוד 1



מבוא

1. עסקינן בתאונת דרכים קטלנית מצערת בה קופחו חייהם שישה בני אדם שהיו בדרכם לעבודה (להלן: "המנוחים").

השתלשלות העניינים

2. הנאשם הורשע לאחר שמיעת הראיות בעבירות הבאות:

גרימת מוות בנהיגה רשלנית, עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: "פקודת התעבורה") בצירוף סעיף 38 לפקודת התעבורה;

גרימת נזק לאדם ולרכב, עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961 (להלן: "תקנות התעבורה"), סעיף 68 לפקודת התעבורה וסעיף 38 לפקודת התעבורה;

נהיגה משמאל לקו הפרדה רצוף, עבירה לפי תקנה 36 (ג) לתקנות התעבורה.

3. על פי המתואר בכתב האישום בו הורשע הנאשם, בתאריך 04.11.18 בשעה 02:30 לערך, נסע הנאשם במשאית גרור ונגרר (להלן: "המשאית") בכביש 90 לכיוון דרום. לאחר שחלף על פני עקומה לכיוון שמאל, מסיבה שאינה ברורה סטה הנאשם ממסלול נסיעתו שמאלה, וחצה את קו ההפרדה הרצוף, כך שהמשאית נסעה אל תוך הנתיב הנגדי.

באותה עת, נסעו בנתיב הנגדי לכיוון צפון שני רכבים בזה אחר זה. מקדימה נסע רכב פרטי מסוג מזדה, ומאחוריו רכב הסעות מסוג טרנזיט (להלן: "רכב ההסעות או הטרנזיט"), בו היו 12 פועלים בדרכם לעבודה.

כתוצאה מסטיית הנאשם לתוך הנתיב הנגדי, ועל מנת להימנע מהתנגשות חזיתית במשאית, הסיטה נהגת הרכב הפרטי את רכבה ימינה, וחלפה את המשאית תוך נסיעה בשול הימני.

באותה עת, על מנת לברוח ממסלול ההתנגשות עם המשאית שנסעה ישירות לעבר הטרנזיט, בלם נהג הטרנזיט את רכבו תוך שהוא צופר לנאשם, וסטה אל המסלול הנגדי ממנו הגיע הנאשם. במקביל לכך, בלם הנאשם בחוזקה את המשאית וסטה בחדות לימין בחזרה לנתיב נסיעתו, כך שכלי הרכב נסעו אחד לכיוון השני. כתוצאה מכך התנגשה המשאית חזיתית בחזיתו הימנית של רכב ההסעות במסלול נסיעת הנאשם, בסמוך לקו ההפרדה (להלן: "תאונת הדרכים").

כתוצאה מתאונת הדרכים, מצאו ששה בני אדם שנסעו בטרנזיט את מותם במקום. כמו כן, נוסעים נוספים בטרנזיט נפצעו ונזקקו לטיפול רפואי. לנאשם עצמו נגרמו כאבי ראש וכאבים ברגליים ובכתף.

הנאשם גרם במעשיו המתוארים לעיל, למותם של 6 אנשים ולפציעתם של יתר הנוסעים של הטרנזיט.

4. הצדדים טענו לעונש לאחר קבלת תסקיר שירות המבחן ועתה נותר לגזור את דינו של הנאשם.

תסקיר שירות המבחן



5. שירות המבחן הגיש תסקיר בעניינו של הנאשם לפיו עולה כי מדובר בנאשם בן 52 נשוי ואב לארבעה ילדים בגילאי 18-24 שנים. טרם מעורבותו בתאונה עבד הנאשם כנהג משאית, ומזה כחמש שנים הוא עובד באופן מזדמן בעבודות אחזקה בחנות למכירת אביזרי ביגוד.
6. שירות המבחן ציין כי הנאשם הביע תחושות אשם כבדות אולם הוא מתקשה להתבונן באופן ביקורתי בעצמו ובהתנהגותו הרשלנית שהביאה לגדיעת חיי המנוחים ואף מתקשה לשאת באחריות מלאה לתאונה ולתוצאותיה.
7. שירות המבחן התרשם כי חלה נסיגה משמעותית במצבו הנפשי של הנאשם ועולה תמונה קלינית ואבחונים המעידים על פוסט-טראומה מורכבת והפרעת הסתגלות דיכאונית חרדתית.
8. שירות המבחן העריך כי הסבירות להישנות התנהגות עוברת חוק ופורצת גבולות בעתיד הינה נמוכה.
9. לבסוף העריך שירות המבחן כי שליחתו של הנאשם לריצוי עונש מאסר בפועל ממושך וארוך, עלולה להביא להידרדרות במצבו הנפשי של הנאשם וביכולת התפקוד שלו; עוד הוסיף שירות המבחן כי הדבר עלול לפגוע ביכולתו לחדש את מעמדו כתושב ישראל. לפיכך ציין שירות המבחן כי מאחר ומדובר בעבירות חמורות שתוצאותיהן היו קשות וטרגיות, ועל אף הנזקקות הטיפולית, לאור חומרת העבירות אין באפשרותו להמליץ על חלופת ענישה או שיקום במסגרת הקהילה. עם זאת, שירות המבחן המליץ להתחשב בשיקולי הענישה במצבו הבריאותי, הרגשי והנפשי של הנאשם.
- טיעוני המאשימה לעונש
10. ב"כ המאשימה ציינה שיש לקחת בחשבון כי פרט לעובדה שבתאונה זו נגדעו חייהם של 6 בני אדם, 7 אנשים נוספים נפצעו ונגרמו להם חבלות משמעותיות, חלקם היו מאושפזים תקופה ארוכה וחלקם סובלים עד עתה מפוסט טראומה.
11. לטענת ב"כ המאשימה אמנם מדובר באירוע של תאונת דרכים אחת אבל יש לתת ביטוי לערך של מספר החיים שנגדעו בתאונה ולכן אין לראות זאת כמעשה אחד לעניין גזירת העונש אלא שיש לצבור את העונשים ולתת ביטוי לכך שמדובר בריבוי נפגעים.
12. ב"כ המאשימה מבקשת לקבוע מתחם שנע בין 4 עד 7 שנות מאסר, ולמקם את הנאשם בתחתית המתחם כאשר לעניין זה יש לקחת בחשבון מחד, כי הנאשם לא לקח אחריות, לא הודה במיוחס לו ובחר לנהל את משפטו, ויתרה מזאת, הוא אף מטיל אחריות על נהג רכב ההסעות הגם שטענה זו נדחתה בהכרעת הדין. כן יש לקחת בחשבון כי לנאשם עבר תעבורתי שכולל עונשי פסילה. מאידך, טענה ב"כ המאשימה כי אכן יש לקחת בחשבון את נסיבות חייו הלא פשוטות של הנאשם כפי שתוארו בתסקיר שירות המבחן. משכך, מבקשת ב"כ המאשימה לגזור על הנאשם 5 שנות מאסר, פסילה לצמיתות מנהיגה ברכב כבד ופסילה של 20 שנים מנהיגה ברכב אחר, קנס כספי, מאסר על תנאי, פסילה על תנאי ופיצויים.
13. ב"כ המאשימה ציינה כי לנאשם רישיון נהיגה משנת 2001 וצבר לחובתו 21 הרשעות קודמות. לטענתה, אמנם עברו התעבורתי כולל ברובו עבירות של ברירת קנס אולם, הוא כולל בחובו גם עבירות של נהיגה בקלות ראש והתנהגות הגורמת נזק, וכי הושתו עליו גם עונשי פסילה.



טיעוני ההגנה לעונש

14. ב"כ הנאשם ציין כי למרות שלא היה קל לנאשם לנהל את התיק ולחזור על האירוע, הוא עשה זאת מאחר וסבר כי הוא אינו אשם בגרימת התאונה.
15. ב"כ הנאשם טען כי מדובר באדם נורמטיבי שעבד לפרנסתו כנהג משאית, אשר לאחר התאונה רישיונו נפסל לכל הדרגות למעט לרכב פרטי, ומאז התאונה ועד היום אין לנאשם רישיון נהיגה לשאר סוגי הרכבים.
16. ב"כ הנאשם טען כי נגרם לנאשם נזק נפשי ובתמיכה לכך הגיש חוות דעת פסיכיאטרית. עוד לטענתו, נגרם נזק כלכלי לנאשם שכן הוא לא יכול לחזור לעבודה ולהתפרנס כבעבר וכי כעת הוא מתקיים מגמלה של המוסד לביטוח לאומי.
17. עוד ציין הסניגור כי הנאשם בעל ותק נהיגה של מעל 20 שנה ואף כי צבר לחובתו 21 עבירות תעבורה אולם לטענתו אין מדובר בעבר מכביד.
18. ב"כ הנאשם ביקש בטיעוניו לעונש לזקוף לזכות הנאשם את מחדלי החקירה שנטענו על ידו במהלך המשפט, ביניהם הוא מציין: אי עריכת שחזור, אי בדיקת שדה ראייה, אי בדיקת הצמיג, מקום התאונה, אי בדיקת רכב ההסעות כראוי, אי בדיקת הנגרר על ידי מכוון מוסמך, אי בדיקת הגורר על ידי מכוון מוסמך, וכן כי חוות הדעת לא נערכה לטענתו על ידי איש מקצוע.
19. ב"כ הנאשם ביקש לקבוע כי מדובר ברשלנות נמוכה שכן לטענתו מדובר ברשלנות "רגעית" שתוקנה מיד לאחר מכן, וביקש למקם את עונשו של הנאשם ברף הנמוך ביותר, ולהסתפק במאסר שירוצה בדרך של עבודות שירות. ב"כ הנאשם הגיש אסופת פסיקה בה הושתו עונשי מאסר בעבודות שירות.
20. עוד ביקש ב"כ הנאשם להימנע מלחייב את הנאשם בתשלום פיצויים למשפחות המנוחים זאת נוכח העובדה שהוא מתקיים מקצבת ביטוח לאומי ונוכח העובדה כי הם יקבלו פיצויים מחברת הביטוח.

השלבים בגזירת הדין

21. חוק העונשין, תשל"ז-1977 (להלן: "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 המשפט לבחון את מכלול השיקולים הנוגעים לנסיבות ביצוע העבירה. שלב שני, על בית המשפט לבחון קיומם של חריגים המצדיקים סטייה מהמתחם שנקבע, זאת בהתאם לסעיף 40 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 (ראו: ע"פ 2918/13 אחמד דבס נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 18.07.13)).

הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונה קטלנית ברשלנות

22. סעיף 40ג(א) לחוק העונשין קובע כי, מתחם העונש ההולם את מעשי העבירות שביצע הנאשם, יקבע בהתאם לעיקרון המנחה הקבוע בסעיף 40ב לחוק. לשם כך יתחשב בית המשפט: בחומרת העבירה, הערך החברתי שנפגע



מביצוע העבירות, מידת הפגיעה בו, במדיניות הענישה הנהוגה ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירה.

23. 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.

24. אין חולק כי תאונת דרכים קטלנית יש בה בכדי לפגוע בערך 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. המחוקק ביקש למנוע מצב שמא חלילה נפעל באדישות, חוסר אכפתיות וזלזול בחיי האדם.

נסיבות ביצוע העבירה

25. בעת קביעת העונש ההולם 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).

26. מתוך עובדות כתב האישום, בהן הורשע הנאשם, עולות נסיבות הרשלנות וחומרתה.

27. כפי שקבעתי בהכרעת הדין לא מצאתי כל ספק בכך שנהיגתו הרשלנית של הנאשם הייתה הגורם לתאונה. מדובר בתאונה שהייתה יכולה להיות נמנעת אילו הנאשם היה נוסע כראוי ושומר על נתיב נסיעתו ולא היה סוטה לנתיב הנגדי. סטיית רכב הטרנזיט לשמאל הייתה כתוצאה מתגובה ספונטאנית של הנהג לסכנה הנשקפת מסטיית המשאית לעברו ולצורך בריחתו מהתממשות אותה סכנה מיידית. אומנם בריחתו של רכב הטרנזיט הגדילה את הסיכוי להתרחשות התאונה אך אין בדבר כדי לנתק את הקשר הסיבתי.

28. הנאשם בענייננו נהג במשאית גרור ונגרר, כלומר מדובר בנהג מקצועי, שנהג ברכב כבד, וכזה הוא היה צריך לצפות כי התממשות הסיכון ממעשיו יביא לפגיעה במספר רב של קורבנות (ע"פ 9826/05 מחאג'נה נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 09.07.08)).

29. כבר נפסק כי כל רשלנות בנהיגה ברכב כבד, כשלעצמה, היא חמורה. מדובר בכלי רכב רב עוצמה שככוד משקלו כך כובד האחריות המונח על הנהג בו (רע"פ 3761/11 מוחמד חילף נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 18.05.11)).

בית המשפט העליון התייחס בפרט לחובת הזהירות המוטלת על נהגי רכבים כבדים באמרו: "תוצאותיו הקשות של המקרה דנן מהוות תמרור אזהרה נוסף לכל נהג, ובפרט לנהגים הנוסעים ברכבים כבדים, תמרור אשר שם ומזכיר כי יש



לנהוג בזהירות מירבית, ולנקוט כל אמצעי, על מנת למנוע אבדן חיי אדם בתאונות דרכים" (ראו: בע"פ 698/14 מוחמד אלג'בור נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 25.03.14)).

עם זאת, נפסק כי יש להתחשב בנסיבותיו של כל מקרה באופן אינדיבידואלי (ע"פ 160/00 מדינת ישראל נ' טייב (פורסם בנבו, 15.02.00)).

30. הנאשם נהג במשאית שהיא רכב כבד ומסוכן מעצם טיבו וטבעו. מחובתו של הנאשם היה לנהוג בו ברמה מקצועית גבוהה ובזהירות מיוחדת. לכך יש להוסיף את תנאי הדרך בהם נהג הנאשם, עקומה שמאלה וקו הפרדה רצוף. תנאי דרך אשר חייבו את הנאשם בהקפדה יתרה על שמירה על חוקי התעבורה ושמירה על נסיעה בנתיב נסיעתו מבלי לחרוג מתחומי נתיב הנסיעה לעבר הנתיב הנגדי.

31. יחד עם זאת, אני לוקח בחשבון את העובדה כי הנאשם בשלב מסוים של הסטייה תיקן על ידי בלימת המשאית והטיית ההגה ימינה חזרה לנתיב שלו, אך באותו הזמן נהג הטרנזיט שנסע בנתיב הנגדי הגיב לסטיית משאית הנאשם בהסטת רכבו שמאלה לנתיב הנגדי.

32. בנסיבות אלה, בבחינת רשלנותו של הנאשם בעניינו, הגעתי למסקנה כי אמנם אין מדובר ברשלנות בדרגה נמוכה אך אין לומר כי מדובר ברשלנות בדרגה גבוהה מאוד.

33. לאור האמור אני קובע כי מידת רשלנותו של הנאשם באירוע שבפני הינה בינונית.

34. ככלל, מדיניות הענישה הראויה בעבירות של גרימת תאונות דרכים קטלנית ברשלנות, הינה הטלת עונש מאסר מאחורי סורג ובריח במסגרת המאבק בתאונות הדרכים.

(ראו: רע"פ 8576/11 מזרחי נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 05.02.12); דנ"פ 1391/12 מזרחי נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 16.02.12); רע"פ 2996/13 נייאזוב נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 23.06.14); וגם: ע"פ 4441/13 פלונית נ' מדינת ישראל (14.08.14)).

35. בית משפט העליון קבע, לא אחת, שעל מנת לבער את נגע תאונות הדרכים מן הראוי להשית על הנהגים המורשעים בגרימת מוות ברשלנות בנסיבות אלו, עונש מאסר לריצוי בפועל ופסילת רישיון לתקופה ממושכת (רע"פ 9454/12 טקאטקה נגד מדינת ישראל (פורסם בנבו, 07.01.13)).

36. בית המשפט העליון קבע עוד 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. דברים אלה יפים במיוחד למערער שבפנינו, שהרי אם היה נוהג במהירות המותרת באותו מקום, ואם היה בולם כפי שחייב היה לעשות לקראת מעבר החצייה, תאונה זו היתה נמנעת. אין ספק שכליאתו של אדם, שעד כה התנהלו חייו באפיק נורמטיבי, כרוכה בייסורים לו ולמשפחתו, וכאלה הם חלקם הארי של עברייני התנועה. ברם, נראה כי לנוכח הקטל המשתולל בדרכים, שוב אין מנוס מלהעדיף את גורם ההרתעה בענישה על נסיבותיו האישיות של נאשם" (ע"פ 11786/04 אבו טריף נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 05.09.05)).

37. בעניינו, יש ליתן את הדעת לשאלה האם מדובר במעשה אחד או במספר מעשים, לרבות שאלת חפיפתם



וצבירתם של העונשים.

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".

38. הפסיקה קבעה כי על מנת לקבוע האם מדובר במעשה אחד, יש לבחון את נסיבותיו של כל מקרה בעזרת שני מבחני עזר: האחד, המבחן הצורני - עובדתי, לפיו יש לבחון האם הפעולות, אף שהן עוקבות ובוצעו ברצף, נפרדות וניתנות לפיצול; השני, המבחן המהותי-מוסרי, לפיו נבחן את הערך הנפגע, ריבוי הנפגעים ואת השיקול המוסרי אליו מצטרף גם שיקול ההרתעה (ע"פ 8748/08 ירון ברכה נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 10.10.11)).

39. בענייננו, הגם שעל פי המבחן הצורני-עובדתי, אירוע תאונת הדרכים שגרמה למספר נפגעים הינה מעשה אחד שלא ניתן לפצל אותו לפעולות נפרדות, הרי שעל פי המבחן המהותי מוסרי, יש לתת ביטוי לערכם של חיי האדם שנגדעו, ולא ניתן לראות זאת כמעשה אחד לעניין העונש.

יפים לענייננו הדברים שנאמרו על ידי בית המשפט העליון לפיהן: "אדם- כל אדם- הוא עולם לעצמו. אדם- כל אדם הוא אחד, יחיד ומיוחד. ואין אדם כאדם. מי שהיה לא עוד יהיה ומי שהלך לא ישוב... כשאני לעצמי אומר, כי ייחודו של האדם- כל אדם בא לו משום שנברא בצלם האדם. זאת תחילתו של מקרא וזה גם סופו" (ע"פ 1742/91 עמי פופר נ' מדינת ישראל, פד"י נא(5) 289).

40. בענייננו, יש לראות בנאשם כמי שהורשע בשש עבירות של גרימת מוות ברשלנות, כלומר אירוע אחד הטומן בחובו ששה מעשים נפרדים כמספר המנוחים שחיהם נגדעו כתוצאה ממעשיו של הנאשם.

41. עתה יש לבחון האם ראוי לצבור את העונשים בגין כל אחד מהמעשים או להורות על חפיפתם באופן מלא או חלקי.

42. נפסק לא אחת כי ניתן לגזור עונשים מצטברים בגין עבירת גרימת מוות ברשלנות (רע"פ 4157/06 פלוני נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 25.10.07)). אולם, לא בכל פעם שרשלנות מביאה למותם של אנשים ראוי יהיה לגזור עונשים מצטברים (ע"פ 4089/07 עזאם סייף נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 06.05.10)).

43. בע"פ 1581-08-13 מוחמד אלגבור נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 25.12.13) נדון ערעורו של נאשם אשר גרם ברשלנות למותם של חמישה אנשים כתוצאה מנהיגה ברכב משא כבד וסטייתו לנתיב הנגדי וגרימת תאונה עם רכב אחר שהיה במסלול הנגדי. בית המשפט קבע כי יש לצבור עונשים בעבירה של גרימת מוות ברשלנות וציין כי ".... מספרם של קורבנות העבירה, הקשר המשפחתי, הדרך המזעזעת שבה נספו קורבנות העבירה, החורבן שהמיט המעשה על קרובי המשפחה, הינן נסיבות המצדיקות לטעמי, כשלעצמן, ייחוס מעשי עבירה נפרדים של גרימת מוות ברשלנות, בהתייחס לכל אחד מקורבנות המעשה, מתוך כיבוד עקרון העל של קדושת חיי האדם וכן לאור צרכי הרתעה".

בית המשפט המחוזי קיבל את הערעור והטיל על הנאשם 4 שנות מאסר, פסילה לתקופה של 20 שנה ועונשים נוספים.

44. בעפ"ת 6532-03-12 גאנם נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 17.06.12), הושתו על נהג אוטובוס, שהורשע בחמש עבירות של גרימת מוות ברשלנות עונש מאסר בפועל לתקופה של 4.5 שנים ופסילה לתקופה של 20 שנה.



45. בגמ"ר 2315-12-19 מדינת ישראל נ' כהן (פורסם בנבו, 24.02.21) הורשע נהג משאית, במסגרת הסדר טיעון בגרימת מוות ברשלנות של שלושה בני אדם, והושתו עליו בין היתר, 4 שנות מאסר בפועל, פסילה לצמיתות מלנהוג על רכב משא ופסילה מלנהוג על כלל סוגי הרכב למשך 18 שנים. באותו מקרה בית המשפט ציין כי לולא הסדר הטיעון לא היה מהסס להטיל ענישה מחמירה מזו שהוצגה.
46. בעפ"ת 36269-06-21 לייבמן נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 18.10.21), נדחה ערעור על גזר דין בו הושתו 4.5 שנות מאסר בפועל, פסילה לתקופה של 18 שנים ופסילה לצמיתות מנהיגה על רכב ציבורי, על נהג אוטובוס שסטה מנתיב נסיעתו, התנגש בתחנת אוטובוס וגרם למותם של 4 נוסעים.
47. לקחתי בחשבון טענת הסיניגור לעניין שנוסעי רכב הטרנזיט לא היו חגורים. נתון זה יש בו בהחלט כדי להשפיע על מידת העונש שיוטל על הנאשם. לעניין הטענות הנוספות שהועלו על ידי הסיניגור אשר כונו על ידו מחדלי חקירה, בית המשפט התייחס אליהן בהכרעת הדין והן נדחו (בעניין זה ראה פסקאות 31, 33 להכרעת הדין).
48. לאחר ששקלתי את טיעוני הצדדים, עיינתי בפסיקה הנוהגת, הגעתי למסקנה כי מתחם העונש ההולם בענייננו נע בין 4 שנות מאסר עד 7 שנות מאסר בפועל, זאת לצד פסילה לתקופה שנעה בין 10 שנים עד פסילה לצמיתות.
49. טרם סיום נקודה זו אציין כי הפסיקה אליה הפנה ב"כ הנאשם אינה דומה לענייננו ולא מצאתי כי יש בה בכדי לשקף את מתחם העונש ההולם בנסיבותיו של תיק זה. מדובר בתאונה קטלנית לא רגילה שיש לה נסיבות מיוחדות בהיבט של סוג הרכב, כלומר רכב כבד עם גרור וגרר, וכן בהיבט של מספר הקורבנות שנספו בתאונה.
- מהו העונש הראוי לנאשם
50. בהתאם לסעיף 40א לחוק העונשין, בבוא בית המשפט לגזור את העונש המתאים לנאשם יש מקום להתחשב בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירות.
51. הלכה היא בנוגע לתאונות דרכים קטלניות כי יש לתת משקל יותר ואף עדיפות לאינטרס הציבורי שבהרתעה מאשר לנסיבות האישיות של הנאשם.
- ברע"פ 6173/12 עזרא רסקאי רדה נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 11.11.12) חזר ביהמ"ש העליון והדגיש כי יש לתת משקל נמוך, אם בכלל, לנסיבותיו האישיות של הנאשם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, וזאת בייחוד כאשר לא מדובר ברף הנמוך.
52. זה המקום לציין כי אכן במקרה דנן מלאכה קשה מוצבת בפני בית המשפט אשר צריך לגזור את דינו של הנאשם שהינו אדם נורמטיבי, אב לארבעה ילדים, ללא עבר פלילי, אשר ביצע את העבירות שיוחסו לו וגרם לתאונת הדרכים שבה קופחו חייהם 6 בני אדם שהיו בדרכם לעבודה, וגרם למשפחותיהם איבוד היקר מכל, וזאת מבלי שחפץ בכך.
53. יש לזכור כי רוב רובם של הנאשמים בעבירה של גרימת מוות ברשלנות תוך כדי נהיגה, הינם אנשים נורמטיביים ואירוע מכונן וטראגי מעין זה ללא ספק משנה את חייהם ללא היכר.
54. אכן, יש לזכור כי מדובר בנהג משאית ובהיותו נהג מקצועי הנוהג בכלי רכב כבד מצופה ממנו לנהוג במשנה



זהירות בשל הסכנה היתרה הכרוכה בנהיגה ברכב מסוג זה שלא בהתאם לחוקי התעבורה. יחד עם זאת, יש לקחת בחשבון לקולה העובדה שעברו התעבורתי אינו מכביד בהתחשב בוותק נהיגתו.

55. במועד הטיעונים לעונש הביע הנאשם צער רב על התוצאות הקשות של התאונה ואף פנה למשפחת הקורבנות בבקשת סליחה. ניכר כי התאונה גרמה לנאשם צער רב ומצב נפשי לא מבוטל כפי שזה מתבטא בחוות הדעת הפסיכיאטרית שהוגשה על ידו. אכן יש מקום להתחשב בכך אולם יש לזכור כי כל תאונה קטלנית, כאשר מדובר באדם נורמטיבי, תגרום לאותו אדם לשאת על כתפיו תוצאות נפשיות כאלה ואחרות.

56. ער אני להמלצת שירות המבחן כי שליחת הנאשם לריצוי מאסר בפועל ממושך וארוך יכולה להביא להידרדרות במצבו הנפשי וביכולות התפקוד שלו ואף לחשש כי יהיה בכך כדי לפגוע ביכולתו לחדש את מעמדו כתושב ישראל. יחד עם זאת, אין מנוס במקרה דנן מהטלת מאסר בפועל לתקופה ממושכת שכן נסיבות ביצוע העבירה וערך קדושת החיים אינם מצדיקים ענישה מקלה אף כי רמת הרשלנות הייתה "בינונית".

57. במכלול האמור לעיל, מצאתי למקם את עונשו של הנאשם בתחתית המתחם. אציין, כי לא מצאתי מקום לצבירת עונש המאסר המקסימלי בגין כל אחד ממקרי המוות, והגעתי למסקנה כי יש להעמיד את עונש המאסר המצטבר על תקופה של 4 שנים.

58. ביחס לאורך תקופת הפסילה, אני קובע כי יש להשית על הנאשם עונש פסילה מלנהוג לתקופה הולמת ובעניינינו לתקופה של 20 שנים. בתום תקופה של 10 שנים ממועד ההפקדה, הפסילה לא תחול על רכב פרטי.

59. אין להיעתר לבקשת הנאשם להימנע מהטלת רכיב של פיצוי לטובת משפחות המנוחים, זאת על אף מצבו הכלכלי הקשה וקיומו של הליך אזרחי מקביל.

בית המשפט העליון קבע כי הפיצוי לפי סעיף 77 לחוק העונשין הוא במהותו סעד אזרחי, אולם נקבע גם כי הוא בעל סממנים עונשיים ויש בו כדי לקדם את תכליותיו של המשפט הפלילי. אמנם הטלת פיצוי לא תכפר על הסבל שעוברים בני המשפחה של המנוחים אך יש בו בוודאי כדי להקל עליהם ולהוות רכיב ענישה המבטא את הצער והאובדן.

האפשרות של משפחת הקורבן לתבוע פיצוי מחברת הביטוח, אינה צריכה להשפיע, על זכותה של המשפחה לקבל פיצוי מן הנאשם, במסגרת ההליך הפלילי לפי סעיף 77 לחוק העונשין (ראו: ת"פ (חי') 7151-08 מדינת ישראל נ' נוי קלדרון (פורסם בנבו, 01.03.10); ע"פ 70306/06 פפרוני נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 18.09.07)).

על כן, אני קובע כי ללא קשר לסכום הפיצוי שמשפחות המנוחים זכאים לו, על הנאשם לפצות את משפחת כל אחד מהמנוחים בסך של 10,000 ₪.

גזר דין

על כן אני דן את הנאשם לעונשים הבאים:

1. פסילה מלקבל ו/או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה של 20 שנים. בתום תקופה של 10 שנים ממועד ההפקדה הפסילה לא תחול על רכב פרטי.



על הנאשם להפקיד את רישיונו במזכירות בית המשפט עד לא יאוחר מיום 20.06.23.

2. אני מצווה על מאסרו של הנאשם בפועל למשך 4 שנים.

על הנאשם להתייצב לריצוי עונש המאסר בימ"ר ניצן אזור התעשיה הצפונית רמלה, ביום 28.06.23 בשעה 08:30 כשברשותו תעודת זהות או דרכון. על הנאשם לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיין מוקדם, עם ענף אבחון ומיין של שב"ס, טל': 08-9787377, 08-9787336.

3. אני מצווה על מאסרו של הנאשם למשך 12 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים, אם יעבור על אחת מהעבירות בהן הורשע.

4. אני מחייב את הנאשם לפצות את משפחת כל אחד מהמנוחים, בסך של 10,000 ₪. הסכום המצטבר יופקד בקופת בית המשפט עד לא יאוחר מיום 30.06.23.

תוכן הדיון וגזר הדין תורגמו לנאשם לשפה הערבית, ובית המשפט וידא כי הנאשם הבין היטב את האמור.

זכות ערעור לבית המשפט המחוזי בירושלים בתוך 45 יום מהיום.

ניתן היום, י' אייר תשפ"ג, 01 מאי 2023, במעמד הנוכחים