

גמ"ר 1605/03/12 - מדינת ישראל נגד יובל חיים אסולי

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

29 דצמבר 2014

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ'

אסולי

בפני כבוד השופט אלון אופיר

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

יובל חיים אסולי

ע"י ב"כ עו"ד אורון אילון

הנאשמים

גזר דין

נוכח החלטת בית המשפט המחוזי (באר-שבע) מיום 22.1.14, הורשע הנאשם בביצוע עבירות של גרם מוות ברשלנות בניגוד לסעיף 64 בפקודת התעבורה, תשכ"א-1961, יחד עם עבירות על תקנות 45 (1) ו-364 ד(ב)(2) בתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961.

בית המשפט המחוזי הפך החלטה לזיכוי הנאשם והחזיר תיקו למותב זה על מנת שדינו של הנאשם יגזר בפני.

בהתאם לעובדות כתב האישום על בסיסן הורשע הנאשם, נהג הוא לאחור בכלי רכב מסוג אוטובוס ביום 7.11.11 בשעה 16:15 בחניון "אגד" בעיר באר-שבע.

הנאשם נהג באוטובוס למרחק של 31 מטר כאשר במהלך נסיעה זו פגע הדופן האחורי של האוטובוס במנוח דן אייזנר ז"ל אשר עמד על מסלול הנסיעה של הנאשם, במעבר שבין שורות חנייה. המנוח נפל על הכביש, נדרס על ידי האוטובוס וכתוצאה מכך מצא את מותו במקום.

בית משפט זה סבר במקור כי התנהלות הנאשם במקרה דנן אינה מגיעה לכדי רשלנות נוכח העובדה כי חובת הזהירות הקונקרטיית לא הוכחה בנסיבות הספציפיות של המקרה וכן הודגשה רשלנותם הלכאורית של מעסיקי הנאשם לפיה לא פעל איש מאנשי החברה המעסיקה כדי לספק אמצעי ראייה לאחור, חיישני נסיעה לאחור או מכוונים אנושיים זמינים במגרש החנייה.

לאחר ניתוח ארוך ומעמיק של בית המשפט המחוזי את הכרעת הדין בבית המשפט קמא, קבע בית המשפט המחוזי את הדברים הבאים:

" יש לחזור ולציין, כי קיומו של נוהג רשלני שהשתרש בחניון אגד, אינו יכול להוות טענת הגנה, מפני אי נקיטת צעדי זהירות מתחייבים, ואינו יכול להכשיר נסיעה "עיוורת" העלולה לגרום לפגיעה ולקיפוח חיי אדם. נוכח הנסיבות שנוצרו, סבור אני כי היה זה הכרחי כי המשיב יעשה שימוש במכוון, כדי לקדם פני רעה צפויה, ומשלא עשה כן הרי התרשל בדרך נהיגתו, ובכך גרם למותו של המנוח."

בית המשפט המחוזי לא חלק ולא שינה את קביעותיו העובדתיות של בית המשפט באשר לאופן התרחשות התאונה.

אין מחלוקת כי הנאשם נהג האוטובוס לאחר במהירות איטית תוך שעצר פעמיים במהלך תנועה זו. אין מחלוקת כי הנאשם בדק את סביבת האוטובוס טרם הנסיעה, אך גם אין מחלוקת כי שהה באוטובוס המונע דקות ארוכות טרם החל להסיעו לאחר.

אין מחלוקת כי שדה הראייה של הנאשם לאחר היה מוגבל למרחק של לפחות 49 מטרים וכי המנוח שהה עת נפגע בתוך ה"שטח המת" של שדה ראיית הנאשם.

אין מחלוקת כי הנאשם בחר להסיע האוטובוס לאחר מבלי שנעזר בכוון אנושי כאשר בכלי הרכב בו נהג לא הותקנו אמצעי ראייה לאחר (מעבר למראות מוגבלות שדה ראייה) וכן לא הותקנו באוטובוס הרלוונטי חיישני רוורס.

במצב העובדתי והמשפטי המתואר לעיל, הורשע הנאשם, ובפני מלאכת גזירת דינו:

מתחם הענישה הנוהג:

מתחם הענישה בעבירה של גרימת מוות ברשלנות טרם נקבע בהלכה ע"י בית המשפט העליון.

יחד עם זאת, בהתאם לענישה הנגזרת בפועל בתיקים מסוג זה, ניתן לקבוע כי מתחם זה נע בין 6 חודשי מאסר ועד 24 חודשי מאסר בפועל, כאשר "תנועת" בית המשפט בתוך המתחם היא תלוית נסיבות.

ביחס לרכיב הפסילה בפועל - נע המתחם הנוהג בין 5 שנות פסילה בפועל ועד 15 שנות פסילה כאשר גם כאן ההחלטה ביחס לתקופה הסופית היא תלוית נסיבות ספציפיות תוך ניתוח עיקרון ההלימה. בית המשפט ישקול את חומרת העבירה על רקע התנהגותו הספציפית של הנאשם במקרה הנתון.

לרף הרשלנות הספציפי ינתן משקל רב כאשר ברקע יבחנו גם שיקולי שיקום ושיקולים נוספים כפי שבאו לידי ביטוי בתיקון 113 לחוק העונשין, התשל"ז-1977, אשר קבע את דרך הבניית שיקול הדעת בענישה.

לעניין חשיבות "רף הרשלנות" הספציפי בפרשה נתונה, אפנה להחלטת בית המשפט העליון ברע"פ 329/14 אנדר"י פושינסקי נגד מדינת ישראל, שם נקבע:

"במסגרת מדיניות הענישה הראויה, בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות, נדרש ליתן משקל משמעותי ל"דרגת הרשלנות" אשר מאפיינת את התנהגותו של הנאשם (וראו, בהקשר זה, עניין אלמוג). במקרה דנן, המבקש שב וטען כי התנהגותו מבטאת "רשלנות רגעית" בלבד, ונראה כי כוונתו היא לרשלנות "ברף הנמוך". טענה זו נדונה ונדחתה על-ידי הערכאות הקודמות, בהסתמך על התשתית העובדתית שהונחה בפניהן. באופן זה נקבע עובדתית כי "התנהגותו של הנאשם [המבקש] מקימה רשלנות משמעותית ברמה בינונית-גבוהה". הלכה ידועה היא, כי ערכאת הערעור אינה נוטה להתערב בקביעות עובדתיות שנעשו על-ידי הערכאה הדיונית. די בכך שנזכור כי המבקש לא ציית לתמרוך המורה על מתן זכות קדימה בכניסה לצומת. מסיבה זו, גם אין מקום ללמוד לענייננו מפסק הדין שניתן בעניין סורפין, אליו הפנה המבקש (ע"פ 4732/02 סורפין מ' מדינת ישראל[פורסם בנבו] (25.11.2002)), ובו נקבע כי רמת הרשלנות במקרה זה היתה "ברף הנמוך". "

ודוק - פרשת סורפין לעיל, הסתיימה בענישה הכוללת ריצוי מאסר בדרך של עבודות שירות.

אדגיש עוד כי במקביל לשיקולים לעיל תבחן תוצאת התאונה, עברו התעבורתי או הפלילי (אם קיים) של הנהג המורשע, ותק נהיגתו, שאלת נטילת האחראיות מצד המורשע ונסיבות אישיות חריגות שלו (אם קיימות כאלו).

ומן הכלל אל הפרט -

רף הרשלנות הספציפי על רקע נסיבות המקרה-

כמתואר לעיל, אין מחלוקת כי הנאשם לא נהג בכביש באופן פרוע.

המדובר בנהיגת אוטובוס לאחור במהירות איטית, למרחק קצר, כאשר נסיעה זו התרחשה במתחם מגרש חנייה של אוטובוסים.

הנאשם בדק את סביבת האוטובוס טרם תחילת הנסיעה, אך לאחר שעלה לרכב והניע אותו, המתין בו מספר דקות עד לעליית לחץ האויר במערכות הרכב.

לאחר המתנה זו, לא בדק הנאשם שוב את סביבת הרכב, והחל בנסיעה לאחור מבלי שנעזר במכוון ומבלי שבכלי הרכב שלו היו מותקנים אמצעים שיכולים היו להתגבר על היעדר שדה ראייה מלא לאחור.

בית המשפט המחוזי, הגם שהרשיע את הנאשם, הסכים לקיומו של נוהג רשלני ש"השתרש" בחניון אגד לפיו נסיעה לאחור ללא מכוון היא נהיגה תקינה. בית המשפט קבע כי אין במצב הדברים המתואר לעיל בכדי להוות טענת הגנה לנאשם.

כתוצאה מעמדה זו של בית המשפט הנאשם אכן הורשע, אך יחד עם זאת, סבור אני כי ביחס לרף הרשלנות נפקות רבה לעמדת קצין הבטיחות של החברה לו היה כפוף הנאשם, וכן נפקות לעמדת מנהל החברה.

רשלנות לעולם הינה מדד יחסי כאשר לצורך קביעתה נמדדת התנהגותו של אדם אל מול התנהגותו המצופה של "אדם מן הישוב".

בפרשה זו, "נהגים מן הישוב" בחברת האוטובוסים בה הועסק הנאשם, "זכו" לאישור קצין הבטיחות של חברת אגד (בין אם באופן מפורש ובין אם בשתיקה) לנהוג ברכבם לאחור ללא מכוון. במהלך פרשת ההגנה עלה כי מהלי החברה ידעו על מגבלות שדה הראייה של האוטובוסים וכתוצאה מהחלטה הנשענת על ניסוח החוק (שאינו מחייב התקנת אמצעי עזר) בחרו שלא לספק לנהגים אמצעי ראייה לאחור בדמות חיישנים, מצלמות או מכוונים אנושיים.

ברצוני בעניין זה להבהיר נקודה אחת אשר הועלתה על ידי בכתיבת הכרעת הדין שם צוטט מר מיכאל (מיקי) לוי בהקשר זה כמי שאומר "פה ושם אנשים ימותו".

אמירה זו אכן נאמרה על ידי העד בבית המשפט.

עד זה פנה (שלא בדרך מקובלת) במכתב ישיר לבית המשפט תוך שהעיר כי בדברים אלה חזר למעשה על שאלה אותה נשאל על ידי הסנגור ולאחר מכן השיב תשובתו.

לטענת העד נשמטו מהפרוטוקול סימני המרכאות ולכן אין המדובר באמירה שלו אלא בחזרה שלו על שאלת הסנגור לצורך מתן תשובתו.

בעניין זה ולמען הסדר הטוב, ובכדי שלא ייגרם חלילה פגיעה לשמו הטוב של אדם, פניתי והקשבתי להקלטות הדין המקורי (שכן הדין מוקלט ומתומלל ע"י קלדנית לפרוטוקול כתוב).

לאחר שהקשבתי להקלטה עצמה, נחה דעתי כי ההסבר או הפרוש שנתן העד לדברים שנאמרו על ידו, בהחלט אפשרי. בהחלט יתכן כי המילים "פה ושם אנשים ימותו" אשר נאמרו על ידי העד בקולו, מהווים חזרה על שאלת הסנגור ולא

עמדה אישית של העד.

בנסיבות אלה, אני מקבל את הסברו של העד לפיו הוא מסתייג מאמירה זו, אין המדובר בדברים שלו או בעמדה אישית של העד, ולמען האמת טוב שכך המצב בעיני.

יחד עם זאת, ועל אף קביעתי לעיל, אין אני יכול ולו לרגע להתעלם מהחלטות החברה בפרשה זו שלא להתקין באוטובוסים אמצעי ראייה לאחור, שלא להתקין בהם חיישני רוורס, ושלא לספק לנהגים אשר מדי יום נוסעים לאחור מכוון אנושי בתפקיד קבוע והכל רק בשל העובדה כי אין המדובר במצווה מפורשת של המחוקק.

אדגיש כי גם רשלנותו הסופית של הנאשם אשר נקבעה על ידי בית המשפט המחוזי בכך שנהג לאחור ללא מכוון, אינה חובה המוטלת עליו מפורשות מכח החוק.

ודוק - תהיה החלטתי בסופו של יום אשר תהיה, ברגעים אלה ממש, ממשיכים אוטובוסים לנוע לאחור בתחנות המרכזיות ברכבי הארץ ללא מכוונים ובחלק גדול מן המקרים ללא אמצעי התראה (מצלמות רוורס או חיישני רוורס).

נהיגה זו יוצרת בהכרח סכנת חיים מיידית לכל המצוי באזור חלקו האחורי של האוטובוס.

מותו של המנוח דן אייזנר ז"ל עלול להיות לשווא אם כתוצאה מפרשה זו לא ישונה החוק וחברות האוטובוסים לא יחוייבו להתקין אמצעי ראייה לאחור או חיישני רוורס מכח החוק.

עובדתית התברר בפרשה זו, כי כאשר נותר בידי מנהלי חברה שיקול דעת (שבהכרח כלכלי הוא) האם להתקין אמצעים אלה אם לאו, וכאשר נותר בידי מנהלי החברה וקציני הבטיחות שיקול הדעת האם למנות מכוון אנושי בכל מקום בו מתבצעת נסיעה לאחור - שיקול הדעת מופעל באופן בו הנהג ברכב לא מקבל לידי כל אמצעי סביר להתמודד עם נסיעה לאחור.

קביעת בית המשפט המחוזי לפיה ההתנהלות הכוללת בחניון אגד תעבורה (הגם שלכאורה רשלנית היא) אינה מובילה למצב של הגנה משפטית לנאשם, עובדה היא.

יחד עם זאת, אני סבור כי התנהגותו הספציפית של הנאשם בפרשה זו, עת נהג לאחור בצורה איטית, כאשר רכבו משמיע "צליל רוורס" בזמן הנסיעה, כאשר שני רכבים אחרים חלפו במהלך הנסיעה על פני הדרך וחייבו אותו לעצור, כאשר המנוח שהה ב"שטח מת" אותו לא יכול היה הנאשם לראות ממקום מושבו, כאשר המנוח (לפי עדות ראייה) עמד במקום בו אמורים לנוע אוטובוסים ושוחח בטלפון, כאשר מנהלי החברה וקציני הבטיחות שלה ידעו (או שצריכים היו לדעת) ולמעשה אישרו בשתיקתם את דרך נהיגת הנאשם (שהוגדרה על ידי בית המשפט המחוזי - "קיומו של נוהג רשלני שהשתרש בחניון אגד"), **כל אלה מובילים בעיני למסקנה לפיה רף הרשלנות של הנאשם בפרשה זו נמוך עד נמוך מאד.**

על אף קביעתי לעיל, אין מחלוקת כי רשלנות הנאשם הובילה לתוצאה (אותה לפי קביעת בית המשפט המחוזי יכול וצריך היה הנאשם לצפות) של קיפוח חיי אדם וכי במעשיו הנאשם פגע פגיעה בערכים חברתיים של קדושת החיים, שלמות גופו של אדם וכן בטחון הציבור.

ותק נהיגת הנאשם ועברו התעבורתי/פלילי -

אין לנאשם כל עבר פלילי והמדובר באדם נורמטיבי לחלוטין.

לנאשם רישיון נהיגה משנת 1989.

אף שהנאשם אוחז בהגה 25 שנים, (חלק גדול מהן כנהג מקצועי) לחובתו 9 הרשעות קודמות בלבד (6 מהן עבירות קנס), כאשר האחרונה שבהן לפני יותר מ-10 שנים, ולמעשה על פניו כל עברו התעבורתי התיישן כך שאין לו כל נפקות כשיקול לחומרא.

ההפך הוא הנכון, היעדר עבר תעבורתי רלוונטי ביחס לנהג מקצועי על פני 25 שנות נהיגה, מהווה בעיני שיקול לקולא, שכן הנאשם הוכיח בדרך נהיגתו עד לאירוע זה, כי הוא נהג זהיר בד"כ.

שיקולי הרתעה, שיקום, ומידת פגיעת הענישה בנאשם הספציפי -

ללא ספק הצורך להרתיע נהגים אחרים מפני התנהגות דומה לזו של הנאשם יחייב ענישה ההולמת את רף רשלנותו. יחד עם זאת, ובהתאם לתיקון 113 של חוק העונשין, גם לשיקולי שיקום ומידת הענישה ביחס לנאשם ספציפי תהיה השפעה על תנודת בית המשפט בתוך מתחם הענישה הנוהג. בפרשה זו, נשלח הנאשם לקבלת תסקיר של שירות המבחן למבוגרים. שירות המבחן בחן ופגש את הנאשם, וכן פגש וקיבל את עמדת משפחת המנוח בפרשה זו. מנתוני התסקיר אשר הוגש עולים הנתונים הבאים: הנאשם בן 46 ואב לארבעה ילדים (כולם קטינים). אף שלפני התאונה עבד 7 שנים כנהג אוטובוס בחברת אגד תעבורה, כתוצאה מהתאונה הופסקה עבודתו לתקופה של כשנה, והוא נותר ללא פרנסה בתקופה זו. לאחרונה חזר לעבודה אך לא בתפקיד נהג. הנאשם שירת שירות מלא בצה"ל. שירות המבחן מתאר את הנאשם כאדם זהיר מאד שהפיזיות ממנו והלאה. שירות המבחן קובע כי הנאשם הביע רגשות של הלם וצער על שהתרחש בתאונה. המדובר בחוויה מטלטלת איתה מנסה הנאשם להתמודד מדי יום. אדגיש בשלב זה כי שירות המבחן סקר בפני בית המשפט גם את עומק הכאב, ההלם והצער שנגרם למשפחת המנוח כתוצאה ממותו בטרם עת. הובאה לידיעת בית המשפט תחושת האבדן של זוגתו, תחושת ההחמצה של משפחתו כתוצאה ממות המנוח טרם זכה לראות את נכדיו. המדובר ללא ספק באסון נורא ובכאב רב אשר נגרם הן למשפחת המנוח והן לנאשם אשר מתייסר מתוצאות מעשיו שלא היו מכוונות לפגוע במנוח. שירות המבחן התרשם כי הנאשם מביע חרטה וצער כנים על מעורבותו באירוע נשוא פרשה זו. בפרק "הערכת הסיכוי לעבריינות והסיכוי לשיקום" שבתסקיר, מגיע שירות המבחן למסקנות הבאות: הסיכוי להישנות התנהגות עבריינית (בפן התעבורתי או פן אחר) מצד הנאשם, הוגדר כנמוך. הנאשם הביע חרדתו מכך שגם לאחר המקרה, "עולם כמנהגו נוהג", לא שונו נהלי הנהיגה בחברה בה עבד ולמעשה מביע הוא עצמו חשש מפני הבאות תוך שהוא עצמו נמנע מכל נהיגה. התנהלות זו של הנאשם, הובילה את השירות למסקנה לפיה הסיכוי להישנות עבירה מצד הנאשם הינו נמוך. כתוצאה מניתוח השלכות של מאסר בפועל ביחס לנאשם ספציפי זה, ולאחר שנבחנה הפנמת המעשים על ידי הנאשם על רקע לקיחת האחריות מצידו, ממליץ שירות המבחן באופן חד משמעי להימנע מרכיב של מאסר בפועל, תוך שממליץ על מאסר קצר לריצוי בדרך של עבודות שירות. ענישה זו, לשיטת שירות המבחן, עשויה להוות עונש בעל אופי משקם למקרה ספציפי זה.

פסיקה משווה -

בתיקים מסוג זה, כל אחד מהצדדים שבפני או חז אסופת פסיקה התומכת לשיטתו בעמדתו העונשית.

אכן, בפרשות בהן רף הרשלנות בינוני או גבוהה, אישרו בתי משפט (ובכלל זה מותב זה עצמו) עונשי מאסר בפועל לתקופות המגיעות לרף העליון של מתחם הענישה.

יחד עם זאת, במקרים מתאימים (ויש לציין - נדירים) אישר אף בית המשפט העליון ענישה הכוללת ריצוי מאסר בדרך של עבודות שירות, כאשר רף הרשלנות נמוך, כאשר עברו התעבורתי של נאשם אינו מכביד, וכאשר נסיבות מיוחדות של מקרה נתון מצדיקות זאת (ראה בעניין זה (ע"פ 4732/02 **ענת סורפין נ"י מדינת ישראל** או את רע"פ 548/05 מאירה לוי נגד מדינת ישראל או את ע"פ 4208/07 (מחוזי ב"ש) נאפוז אבו שריקי נגד מדינת ישראל). הלכה ותיקה היא שכל מקרה ומקרה יבחן לגופו ולנסיבותיו.

מסקנת הענישה הראויה בהתאם לנתונים לעיל -

מתחם הענישה אותו סקרתי לעיל מתחיל ברף ענישה של 6 חודשי מאסר.

הגם שהמדובר ברשלנות ברף נמוך עד נמוך מאד בעיני, אין הצדקה נוכח תוצאות התאונה והעובדה כי במהלך ניהול התיק, לא לקח הנאשם אחריות, לגזור ענישה שהיא נמוכה מחלקו התחתון של מתחם הענישה. על הענישה בפרשה זו לחסות בתוך מתחם הענישה הנוהג מבחינת משך תקופת המאסר.

על פרק ריצוי המאסר להיות שווה בפרשה זו לחלקו הנמוך של המתחם נוכח רף הרשלנות הנמוך ונסיבות המקרה כפי שתוארו על ידי בהרחבה לעיל.

יחד עם זאת, נוכח היעדר עבר תעבורתי רלוונטי מצד הנאשם, המלצות חד משמעיות של שירות המבחן למבוגרים (מבחינת הפנמת ההתנהגות הפסולה, והיעדר סיכוי ממשי לחזרה על התנהגות דומה בעתיד) ושיקולי שיקום מוצדק כי ריצוי המאסר יהיה בדרך של עבודות שירות.

אדגיש כי לו נסיבות המקרה היו שונות, או רף הרשלנות של הנאשם היה מוגדר ככזה העולה על נמוך, לא היה מנוס מגזירת עונש המאסר לריצוי מאחורי סורג ובריח.

נסיבותיה המיוחדות של פרשה זו כפי שנסקרו על ידי לעיל, הן אשר הובילו אותי לתוצאה נדירה של ריצוי מאסר בדרך של עבודות שירות הגם שהתנהגות הנאשם הובילה בסופו של יום לתוצאה קטלנית וטראגית.

בנוסף לריצוי 6 חודשי מאסר בדרך של עבודות שירות, על הנאשם יהיה להתרחק מכל יכולת נהיגה באופן בו תקופה ארוכה לא יוכל לנהוג בכלי רכב מסוג אוטובוס (תקופה אשר תיתן ביטוי לעקרון ההלימה על רקע תוצאות התאונה הקשות) ובמקביל תקופה קצרה יותר, לא יוכל הוא לנהוג בכל כלי רכב מכל סוג.

תקופת הפסילה שתיגזר להלן, תיקבע גם לאור הפסיקה שהציגו שני הצדדים לתיק ולאחר ניתוח ואיזון של תקופות הפסילה שהוצגו עם נסיבותיה הספציפיות של פרשה זו.

גם ברכיב ענישה זה יינתן ביטוי הולם לרף הרשלנות הנמוך, להיעדר עבר תעבורתי על רקע 25 שנות נהיגה (שחלקה הגדול נהיגה מקצועית), ולהמלצות שירות המבחן.

אני סבור כי תקופת פסילה בת 6 שנים ביחס לרישיון נהיגה לנהיגת אוטובוס תשקף את העונש ההולם על רקע נסיבות המקרה כאשר שנתיים מתוך תקופה זו, תחול הפסילה על כל סוגי רישיונות הנהיגה האפשריים בהתאם לחוק.

יתרת הענישה תהיה צופת פני עתיד, ותייצר הרתעה לנאשם מפני התנהגות דומה בעתיד.

רכיב הקנס יהיה מידתי ויתאם את השינוי הדרמטי שעבר הנאשם כתוצאה מתאונה זו בחוסר יכולתו לשוב לעבודתו

הקודמת והכל כאב לארבעה קטינים.

אשר על כן, אני דן את הנאשם לעונשים הבאים:

א. קנס בסך 2500 ₪ או 25 ימי מאסר תמורתו.

הקנס ישולם תוך 150 יום מהיום.

ב. הנני פוסל את הנאשם מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה של 6 שנים.

פסילתו של הנאשם תסווג כך שבתום שנתיים לא תחול הפסילה על רישיון נהיגה מדרגה B

או D1 או D2 או D3).

הנאשם יפקיד רישיונו תוך 90 יום מהיום.

ככל שריצה הנאשם פסילות קודמות (מנהליות/תום הליכים) רשאי להגיש בקשה נפרדת לקיזוז אשר תועבר לתגובת המדינה טרם מתן ההחלטה בה).

ג. הנני פוסל את הנאשם מלקבל או מהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 10 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

ד. הנני גוזר על הנאשם 6 חודשי מאסר אשר ירוצו במידה והנאשם יבצע ויורשע בביצוע עבירה

בניגוד לסעיף 64 בפקודת התעבורה, תשכ"א-1961 והכל תוך 3 שנים מהיום.

ה. הנני גוזר על הנאשם 6 חודשי מאסר אותם ירצה הנאשם בדרך של עבודות שירות במועצה הדתית אופקים. הנאשם יתייצב לתחילת ריצוי עבודות השירות ביום 17.2.15 שעה 08:00 ויהיה לצורך כך בקשר עם המפקח האחראי מר ישראלי שרון.

זכות ערעור תוך 45 יום מהיום.

ניתן היום, ז' טבת תשע"ה, 29 דצמבר 2014, במעמד הנוכחים.

