

## גמ"ר 186/10/19 - מדינת ישראל ע"י נגד מועתז קרעין ע"י

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים  
גמ"ר 186-10-19 מדינת ישראל נ' קרעין

בפני  
בעניין: המאשימה  
נגד  
הנאשם  
מדינת ישראל ע"י ב"כ עוה"ד שי עציוני  
מועתז קרעין ע"י ב"כ עוה"ד שלמה ערד וגיא שמר

### גזר דין

#### כתב האישום

1. כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית בניגוד לסעיף 64 לפקודת התעבורה[נוסח חדש], התשכ"א - 1961(להלן: "הפקודה").

#### עובדות כתב האישום

2. ביום 12.09.17 בסמוך לשעה 13:00 נהג הנאשם באוטובוס זעיר מסוג מרצדס בנך הנושא מספר רישוי 84-043-82 (להלן: "המיניבוס"). הנאשם הסיע במיניבוס תלמידים בגילאים 3-18 אותם אסף מבית הספר ופיזר לביתם בהסעה.

3. במסגרת ההסעה הסיע הנאשם את י' ע' יליד 3.08.14 שהיה באותה העת כבן 3 שנים וחודש (להלן: "המנוח" או "הילד") ואת אחותו מ' שהייתה כבת 4 שנים (להלן: "האחות" או "הילדה"). בסמוך לשעה 13:00 הגיע הנאשם לקרבת ביתם של המנוח ומ' הנמצא ברחוב המפקד 14 שבשכונת אבו טור.

4. הנאשם עצר את המיניבוס במרכז הכביש במרחק כשני מטרים משפת המדרכה, כאשר מימין למיניבוס במקביל למדרכה היו באותה העת מספר קונוסים כתומים, אשר לא אפשרו חנייה בצמוד למדרכה. הנאשם פתח את דלת המיניבוס כדי לתת למנוח ומ' לרדת מהמיניבוס.

5. ביתם של המנוח ומ' נמצא משמאל לכיוון נסיעת המיניבוס ובשל כך, השניים היו צריכים לחצות את הכביש כדי להגיע לביתם.

6. מ' ירדה ראשונה מהמיניבוס, החלה מיד לחצות את הכביש לכיוון ביתה, וצעדה לפני חזית המיניבוס. רגעים ספורים לאחר מכן ירד המנוח מהמיניבוס אל הכביש ועמד מימין למיניבוס בסמוך לו.

7. מיד לאחר יציאת המנוח מהמיניבוס החל הנאשם בנסיעה. הנאשם לא הבחין במנוח אשר עמד באותה העת בסמוך למיניבוס מצדו הימני ולא המתין עד שהמנוח יחצה את הכביש או יגיע למדרכה שמימין למיניבוס. בשלב זה נפל המנוח ארצה מסיבה שאינה ידועה למאשימה, והנאשם עלה עם הגלגל הימני האחורי של המיניבוס על ראשו של המנוח (להלן: "התאונה").

בשלב זה הבחינה מ' באחיה שוכב על הכביש ורצה לעברו.

8. הנאשם אשר הבחין כי עלה עם המיניבוס על דבר מה ושמע צעקות מהרחוב, עצר מיד את המיניבוס, יצא ממנו ורץ לעבר המנוח שהיה מוטל על הכביש. הנאשם הרים את המנוח בידי, העלה אותו למיניבוס והחל בנסיעה בהולה לכיוון מרפאת "טרם" שברח' דניאל ינובסקי, במטרה להעניק לו עזרה ראשונה דחופה אך המנוח הגיע לשם ללא סימני חיים.

9. כתוצאה מהתאונה נגרמו למנוח חבלת ראש קשה עם דפורמציה קשה בגולגולת, אובדן נתיב אויר, וכן דימום מהאף ומהלוע. במקביל לביצוע פעולות החייאה, פונה המנוח לבית החולים שערי צדק, שם נקבע מותו.

10. במעשיו אלה, גרם הנאשם ברשלנותו, תוך שימוש ברכב, למותו של המנוח.

11. הנאשם כפר בעובדות כתב האישום ולאחר שמיעת הוכחות, ביום 19.10.21, הרשעתי את הנאשם במיוחס לו בכתב האישום.

### עברו התעבורתי של הנאשם

12. הנאשם יליד שנת 1982 בעל רישיון נהיגה משנת 2002. לחובת הנאשם 18 הרשעות תעבורה קודמות. בשנת 2021 לאחר מתן הכרעת הדין בתיק זה, הורשע הנאשם בעבירה של אי מתן זכות קדימה להולך רגל במעבר חציה. בשנת 2006 הורשע הנאשם בעבירות של נהיגה בקלות ראש, חוסר אורות במכונה ניידת, נהיגה במהירות וסטייה מנתיב נסיעה תוך הפרעה לתנועה בגינן נפסל רישונו של הנאשם לתקופה של 24 חודשים. רוב הרשעותיו של הנאשם מסוג ברירת משפט.

אין לחובת הנאשם עבר פלילי.

### תסקירי שירות המבחן

13. הנאשם בן 40, נשוי ואב לשלושה ילדים קטינים ועובד כנהג הסעות. הנאשם נשר מספסל הלימודים לאחר 9 שנות לימוד על רקע מצוקה כלכלית ממנה סבלה משפחתו והחל לעבוד. אביו נפטר בהיותו בן 4. זולת אח אחד שהינו מכור נקי, שאר אחיו מנהלים אורח חיים מתפקד והוא זוכה להערכה מצד בני משפחתו. על אף נסיבות חייו הקשות מתפקד הנאשם באופן תקין מבחינה תעסוקתית ומשפחתית.

14. על מנת להגדיל את פוטנציאל השתכרותו הכשיר עצמו הנאשם לנהיגת רכב ציבורי ורכש מיניבוס. עבודתו כנהג הסעות הינה ההכנסה העיקרית עבור משפחתו ולשלילת רישיונו תהיה השפעה משמעותית עליו ועל משפחתו. לנאשם מוסר עבודה גבוה. תנאי המחיה של המשפחה אינם קלים אולם היחסים של הנאשם עם אשתו קרובים ותומכים.

15. במסגרת הערכת הסיכון והסיכוי לשיקום התרשם שירות המבחן כי הנאשם מתקשה לראות עצמו כאשם ברשלנות על מנת להגן על עצמו ולהרחיק עצמו מזהות של אדם שגרם למותו של אחר. יחד עם זאת הנאשם מחזיק במערכת ערכים חיובית, יש לו יכולות וכוחות אותם הוא מנתב לצמיחה והתפתחות מקצועית וכי הצלחתו במישור התעסוקתי ויכולתו לתמוך ולפרנס את משפחתו מחזקים בו את תחושת הערך העצמי.

16. הנאשם השלים עם הכרעת הדין והביע כאב וצער על מותו של המנוח ומתקשה לשאת רגשית את העובדה כי גרם למותו.

על רקע הטראומה שחווה הנאשם נוכח התאונה והשלכותיה על חייו הוצע לנאשם להשתתף בקבוצה טיפולית בתחום הטראומה והוא ביטא רצון לכך.

17. שירות המבחן המליץ על הטלת צו מבחן למשך שנה במהלכה ישולב הנאשם בקבוצה טיפולית ועל הטלת מאסר בדרך של עבודות שירות כעונש מוחשי אשר גם יסייע לנאשם בתהליך השיקום.

### **חוות דעת הממונה על עבודות השירות**

18. הנאשם נמצא מתאים לריצוי מאסר בדרך של עבודות שירות.

### **הראיות והטיעונים לעונש**

19. במסגרת הראיות הגישה המאשימה את הרישום התעבורתי של הנאשם (ת/30) . מטעם הנאשם נשמעה עדות אופי של אשתו ראשה קרעין.

### **טיעוני המאשימה לעונש**

20. ב"כ המאשימה טען כי על הנאשם שנהג ברכב ציבורי שהסיע פעוטות חלה חובת אחריות וזהירות מוגברת ועל כן סטייה ממנה משפיעה על מידת הרשלנות שיש לייחס לנאשם. לטענת המאשימה מתחם הענישה נע בין 10 עד 20 חודשי מאסר ופסילה שנעה בין 8 עד 15 שנים לצד פיצוי למשפחת המנוח. המאשימה בקשה למקם את הנאשם בחלקו התחתון של מתחם הענישה אך לא בתחתיתו וזאת בהתחשב בעברו התעבורתי של הנאשם שאמנם אינו מכביד אך כולל הרשעה בגינה הושתו על הנאשם 24 חודשי פסילה. לטענת ב"כ המאשימה מדובר בנאשם נורמטיבי אך אין לתת לכך

משקל מיוחד היות ובמקרים רבים בתיקים מסוג זה מדובר באנשים נורמטיביים.

לטענת ב"כ המאשימה אין מדובר במקרה חריג המצדיק סטייה מהעונש ההולם ועל כן אין לאמץ את המלצת שירות המבחן ולהטיל מאסר בעבודות שירות.

21. ב"כ המאשימה ביקש להטיל על הנאשם 12 חודשי מאסר בפועל מאחורי סורג ובריה, 10 שנות פסילה, פסילה על תנאי, מאסר על תנאי ופיצוי משמעותי למשפחת המנוח.

### טיעוני הנאשם לעונש

22. לטענת ב"כ הנאשם, הנאשם בחר לנהל את משפטו עקב קיומן של שאלות שלא ניתן להן מענה הקשורות לקביעת "המכניזם של התאונה", כדבריו.

לטענתו יש לתת משקל לאחריותם הגבוה ביותר של הורי המנוח ואחותו ואשם התורם כיון שהם ידעו שרכב ההסעות לא עוצר ליד ביתם וכי הילדים הקטנים, צריכים לחצות את הכביש לביתם לבד ולכך שבמקרה זה אין חובת מלווה.

כמו כן יש לטענתו, לקחת בחשבון את התנהגותו של הנאשם לאחר התאונה, אשר חרף מצבו הנפשי הסיע את המנוח לטיפול רפואי על מנת להצילו.

23. לעניין קביעת מידת הרשלנות טען ב"כ הנאשם, כי מדובר ברשלנות רגעית ואין עבירה נלווית נוספת המעידה על אדישות כגון שימוש בטלפון ועל כן מדובר ברשלנות נמוכה.

לטענת ב"כ הנאשם מתחם הענישה נע מ-5 חודשי עבודות שירות ועד 10 חודשי מאסר. לטענתו יש למקם את הנאשם בתחתית מתחם הענישה ולהטיל עליו עד 5 חודשי עבודות שירות ופסילת רישיון לתקופה של שנתיים. לטענת ב"כ הנאשם יש להתחשב בגזירת העונש בסיכויי השיקום של הנאשם כפי שעולה מהתסקיר החיובי שהוגש בעניינו המעיד, כי חרף נסיבות חייו הקשות הנאשם הוא אדם נורמטיבי המצליח בזכות עצמו לפרנס את משפחתו.

לטענתו יש לקחת בחשבון שהנאשם קיבל אחריות למעשיו ואת הנזק שסבל כתוצאה מהאירוע הטראומטי של התאונה.

24. ב"כ הנאשם ביקש להתחשב בנסיבותיו האישיות של הנאשם, בכך שהוא המפרנס העיקרי במשפחתו, העובד כנהג הסעות. כמו כן יש לקחת בחשבון לעניין העונש את מחדלי החקירה ואת חלוף הזמן מאז התאונה. לטענתו מאז התאונה חלפו כ-5 שנים בהן לא נפסל רישיונו של הנאשם והוא המשיך לנהוג. ב"כ הנאשם הפנה לעדותה של אשת הנאשם ממנה ניתן ללמוד על ההשלכות הקשות שעשויות להיות כתוצאה מפסילת רישיונו של הנאשם העובד כנהג הסעות.

25. לטענת ב"כ הנאשם מפסקי הדין אליהם הפנה בטיעונו עולה, כי במקרים חמורים מהמקרה שבפני העונש

המרבי המוטל הוא 9 חודשי עבודות שירות. לטענתו מהצעת החוק העוסקת בנשיאת מאסר בעבודות שירות ומסקנות ועדת למברגר העוסקת בשינוי מדיניות הענישה ניתן ללמוד כי העונש הראוי בעבירה של גרם מוות ברשלנות הוא עבודות שירות ולא מאסר בפועל.

## דין והכרעה

### חומרת העבירה ומתחם הענישה

26. הקטל בכבישי הארץ שהינו מכת מדינה מזה שנים רבות וחומרתה של עבירת גרם מוות ברשלנות הפוגעת בערך העליון של קדושת החיים, הובילו את בתי המשפט פעם אחר פעם למסקנה, כי הענישה המחייבת בעבירה זו הינה מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח.

הנאשמים בעבירה זו הינם לא פעם אנשים נורמטיביים, שגם עולמם חרב עליהם עת גרמו למותו של אדם אחר ולעיתים אף נפגעו בגופם. עם זאת לא יכולה להיות סימטריה בין סבלו של הנאשם לסבלה של משפחת הקורבן.

27. בהטלת עונש המאסר על מי שגרם ברשלנות למותו של אדם בתאונת דרכים מובעת עמדה תקיפה וברורה כנגד נגע תאונות הדרכים והגנה על ערך קדושת החיים.

כדברי בית המשפט העליון ברע"פ 2996/13 נייאזוב נ' מדינת ישראל, לא פורסם (מיום 13.8.14):

"הם (-עונשי מאסר, ש.ז.א) משקפים את הצורך במאבק בקיפוח חיי אדם בדרכים, המהוה, למרבה הצער, תופעה שכיחה במחוזותינו, ומדיניות הענישה משקפת את היחס לקדושת חיי אדם. האמת תורה דרכה, כי הענישה במקרי גרימת מוות ברשלנות בגדרי תאונות דרכים או תאונות אחרות היא אתגר קשה, שכן עסקינן ככלל בנאשמים נורמטיביים שמעדו והתרשלו בהיסח הדעת של רגע, וחרב עולמן של שתי משפחות; בראש וראשונה, וברמה עילאית, של משפחת הקרבן שקופדו חיו בשל רשלנות; אליה נכמר הלב. אך במרבית המקרים ישנה גם טראומה לפוגע ולמשפחתו, לא רק בשל הענישה אלא בשל המעשה, ומאמינים אנו איפוא כי הנאשמים מתייסרים אף הם, בכלל וגם בפרשה שלפנינו. כפי שאמרו זאת בתי המשפט הקודמים בתיקים אלה שלפנינו, מלאכת גזירת הדין בכגון דא קשה היא מן הרגיל, וכדברי הנשיא שמגר בר"ע 530/84 שפר נ' מדינת ישראל, פ"ד לח (4) 162, 163... שאנו דנים בעבירה שאינה כרוכה בפגמים מוסריים או בשחיתות, אלא ביטויה כידוע לכולנו, באופן התנהגותו של האדם הנוהג ברכב'. מכל מקום, בנסיבות אלה של אבדן חיים, לעובדת מותם של הקרבנות ולקדושת חייהם נודעת חשיבות רבה בענישה; עוד משכבר הימים כתב מ"מ הנשיא זילברג (ע"פ 211/66 שפירא נ' היועץ המשפטי לממשלה, פ"ד כ (3) 375, 382 (1966)) דברים אלה שלא פג טעמם: 'לי נראה כי הוראת המינימום האמורה בסעיף 64 של פקודת התעבורה (נוסח חדש) באה לטעת בלב האזרח יחס של הכרת כבוד מיוחדת בפני קדושת החיים, ולכן משהוכחה רשלנותו של הפוגע הממית שומה עלינו להטיל עליו עונש מאסר, חוץ אם אשמתו היא כקליפת השום

ממש - דבר שלא אירע במקרה שלפנינו".

28. עקרון הגמול בענישה הוא אחד מעקרונות היסוד בשיטת המשפט. אין מדובר בצורך בנקם אלא בהתוויית דרך הענישה כנגד מי שחטא כלפי החברה. כל חברה מתוקנת המבקשת לשמור על חוסנה ולהגן על הפרטים בה צריכה לשמר את זכותה להעניש את מי שחטא כלפיה או כלפי מי מפרטיה, הגם אם אין בעונש כדי לרפא או להשיב לאחור את תוצאות מעשיו של הנאשם.

כדברי בית המשפט בע"פ 6358/10 **קבהא נ' מדינת ישראל**, לא פורסם (מיום 24.3.11):

"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."

29. סעיף 64 לפקודה קובע, כי העונש בעבירה של גרם מוות ברשלנות נע בין מאסר של 6 חודשים ועד 3 שנות מאסר בפועל וניתן לחרוג מהרף התחתון במקרים מיוחדים.

30. בע"פ 6755/07 **אלמוג נ' מדינת ישראל**, לא פורסם מיום 16.11.09, נקבעו הכללים המנחים למלאכת גזירת הדין בעבירות של גרם מוות ברשלנות כתוצאה מתאונת 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."

31. קביעת רף הענישה תתבצע על פי מידת הרשלנות של הנאשם. לצורך קביעת רמת הרשלנות יש לבחון את נסיבות גרימת התאונה, האם מדובר ברשלנות רגעית או רשלנות נמשכת, האם התלוו לרשלנות זו עבירות תעבורה נוספות והאם ישנו אשם תורם מצד ג'.

32. בע"פ (ת"א) 40285-10-15 **מדינת ישראל נ' פישמן**, לא פורסם (מיום 21.12.15) נקבע כי אין להסתכל על מתחם הענישה בגרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים כמקשה אחת ויש לבודד מתחמים לפי רמת הרשלנות. על פסק הדין הוגש ערעור לבית המשפט העליון שנדחה ברע"פ 501/16 **פישמן נ' מדינת ישראל**, לא פורסם (מיום 14.2.16).

## רמת הרשלנות

33. הנאשם נהג הסעות הסיע את המנוח ואחותו לביתם בסיום יום לימודים. הנאשם עלה עם המיניבוס על המנוח, פעוט כבן 3 שירד מהמיניבוס והיה בסמוך אליו בשעת התאונה ובכך גרם למותו.

34. בהכרעת הדין קבעתי, כי הנאשם היה מודע לגילו הצעיר של המנוח ולכך שכדי להגיע לביתו עליו ועל אחותו שהייתה עמו במיניבוס לחצות את הכביש לצדו השני. הנאשם לא עצר את המיניבוס סמוך למדרכה בשל קונוסים שלא אפשרו לו להתקרב אליה. הנאשם החל בנסיעה על אף שראה את אחות המנוח חוצה את הכביש לפני המיניבוס לבדה ללא המנוח ומבלי לוודא כי המנוח הגיע למקום בטוח לפני שהחל בנסיעה. בהכרעת הדין קבעתי כי בשום שלב לפני התאונה לא הגיע המנוח למדרכה וכי הנאשם החל בנסיעה על אף שיכול היה לראות את המנוח דרך המראה השמאלית. בנסיבות אלה הפר הנאשם את חובת הזהירות המוטלת עליו לוודא כי הנאשם אשר לא ירד מהמיניבוס בסמוך למדרכה מגיע אליה בבטחה ועד אשר לא יודא זאת אסור היה לו להמשיך בנסיעה.

35. המסיע ילדים נוטל עליו אחריות משפטית, מוסרית ואנושית כבדה וככובד האחריות - כך יטה העונש לחומרה (רעפ 8191/11 אייל מזרחי נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו 20.11.11)).

36. ראו לעניין חובת הזהירות המוגברת של נהג הסעות את דברי כב' הש' ד. רוזן בת"פ 40262/04 (מחוזי ירושלים) מ.י. נגד יוסף שלום [פורסם בנבו]:

"מעל הנהיגה הזהירה הצריכה לכל נהג ונהג חייב נהג רכב ציבורי המסיע תלמידים להישמר היטב ולנהוג רכבו בדווקנות מיוחדת, שכן חיי הילדים בידיו. לא מדובר בתפארת המליצה אלא בהווית עולם..."

37. כך למשל קבעה גם כב' הש' רז בתיק גמ"ר (תעבורה פתח תקוה) 3515-12-09 מ"י. נ. שאקר עיסא [פורסם בנבו]:

"רמת הזהירות הנדרשת מנהג המסיע נוסעים הינה רמה גבוהה העולה על הרמה הנדרשת מכל נהג אחר. נהג מקצועי העוסק בהסעת נוסעים אחראי לא רק לשלום המשתמשים בדרך אלא גם לשלוםם ולביטחונם של הנוסעים ברכבו ועליו להיות מודע לכובד האחריות המוטל עליו, חובת זהירות כפולה ומכופלת כאשר הנהג מסיע ילדים".

38. חובות הזהירות המוטלות על נהג אוטובוס מתפשטות ומתרחבות גם על הנעשה בסביבת האוטובוס, עובר ליציאתו מהתחנה ועם תחילת הנסיעה ובמיוחד כאשר מדובר בהסעת ילדים. שכן, גם אדם שכבר ירד מהאוטובוס, על אחת כמה וכמה ילד, עשוי להימצא בסביבה קרובה לאוטובוס, באופן שבתחילת הנסיעה הוא עלול להיפגע מהאוטובוס.

39. בעפ"ג (מחוזי ב"ש) 8944-05-10 **מרדכי מאלנקר נ' מדינת ישראל** (להלן: "פסק דין מאלנקר"). הורשע

המערער בעבירה של גרם מות ברשלנות לאחר שבהיותו נהג אוטובוס ילדים הוריד ילד בתחנה ולא וידא היכן הילד וכשהמשיך בנסיעתו דרס אותו למות. בית המשפט קבע, כי מדובר ברשלנות גבוה וחמורה וכי אחריותו של נהג הסעות היא אחריות מוגברת והיא מחייבת ידיעה ברורה היכן הילדים שהוריד מההסעה בטרם ימשיך בדרכו. עוד נקבע כי חובות הזהירות של הנהג כלפי הנוסעים ובמיוחד כאשר מדובר בהסעת ילדים, אינן מסתיימות עם עזיבתם של הילדים את האוטובוס, הן ממשיכות להתקיים עד אשר נוסעי האוטובוס עוזבים את הסביבה בה האוטובוס מסכן אותם או עלול לסכן אותם. מה עוד, שלאור העובדה כי אין מלווה באוטובוס, הרי שנטל האחריות על הילדים בהסעה רובץ במלואו על כתפי הנאשם ומתפקידו היה לדאוג שילדים אלה יחצו את הכביש בבטחה.

בית המשפט קבע כי אחריותו של נהג הסעות היא אחריות מוגברת ורמת רשלנותו של המערער שהיא פרמטר חשוב לאופן ריצוי המאסר ואורכו היא גבוה וחמורה.

"...חובתו של נהג אוטובוס, המסיע ילדים והאחראי לביטחונם ובטיחותם, לוודא, **באופן פוזיטיבי**, איפה נמצאים הילדים אותם הוריד מהרכב. אחריותו אינה מסתיימת עם ירידתם של הילדים מהאוטובוס, שכן הוא אמור להביאם בבטחה לבתיהם, או, לכל הפחות, לוודא שלא ייפגעו מהאוטובוס, שזה אך הורידם בתחנה. לכן, המערער היה אמור לדעת, כאמור - פוזיטיבית, איפה הילדים שהוריד מהאוטובוס לפני שהמשיך בנסיעה וזאת מתוך ידיעה, שילדים, כילדים, עלולים לקפוץ לכביש או "סתם" ליפול, ובכך עלולים להיפגע מרכב הסעות. המערער, משלא ראה את הילדים דרך המראות, לא היה רשאי לצאת מתוך הנחה שהם בסדר, או שהם פנו לחלקו האחורי של האוטובוס, אלא דווקא במצב זה, היה אמור **שלא** להמשיך בנסיעה, עד שיראה בביטחון היכן הם. אם היה צריך לרדת מהרכב לצורך כך, או היה אמור לשלוח את חברו שהיה עמו ברכב לצורך כך - אין נפקא מינה, ובלבד, שלא היה ממשיך בנסיעה עד שהיה מברר היכן הילדים "שנעלמו" לו משדה הראיה".

40. חובת נהג הסעות מפורטות גם בהנחיות המפורסמות באתר משרד התחבורה במסגרת ערכת הדרכה בנושא הסעת תלמידים של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

בהתאם להנחיות אחרי הורדת תלמידים בתחנה אין להתחיל בנסיעה לפני שהנהג מוודא שכל הילדים השלימו את ירידתם מהרכב והתרחקו מנתיב הנסיעה. על הנהג מוטלת חובה לוודא כי הילדים השלימו את הירידה והתרחקו מנתיב הנסיעה עד למקום שבו המשך הנסיעה לא יסכן אותו.

41. איני סבורה כי מדובר ברשלנות רגעית. הנאשם היה בעצירה מוחלטת לפני שהחל בנסיעה ולא הוכחה כל סיבה מוצדקת להתחיל בה לפני שוודא כי המנוח הגיע למדרכה או למקום בטוח.

42. העובדה שהורי המנוח ידעו שרכב הסעות לא עוצר ליד ביתם אין בה כדי להפחית מחובת הזהירות המוטלת על הנהג ובוודאי שאין מדובר באשם תורם. העובדה שאין חובת ליווי דווקא מגבירה את מידת האחריות של הנאשם להבטיח כי המנוח יגיע למקום בטוח.

43. הפרתן של החובות המוטלות על נהג הסעות שנועדו להבטיח את שלומם של הנוסעים ובמיוחד נוסעים צעירים בגילם, גם אם לא התלוו אליהן עבירות נוספות, מהווה רשלנות בינונית-גבוהה.





## מתחם הענישה

44. בקביעת מתחם הענישה אתייחס לפסקי דין בהם הורשע נאשם בגרם מות ברשלנות ונקבעה רמת רשלנות בינונית-גבוהה.

45. בפסק דין מאלנקר הורשע המערער, נהג הסעות בגרימת מותו של ילד שירד מהאוטובוס ונדון לעונש מאסר של 15 חודשים ופסילת רישיון למשך 12 שנה. הערעור על חומרת העונש נדחה. בית המשפט קבע כי גם אם בנסיבות חריגות ובמקרים מיוחדים ניתן להטיל עונש של מאסר בעבודות שירות, דרך המלך היא ענישה בדרך של מאסר בפועל וזאת על מנת להרתיע נהגים ולהטמיע בהם את המודעות לנהיגה אחראית, בין היתר, על ידי העברת מסר כי אם יתרשלו ויפגעו בזולת דינם מאסר. בית המשפט התייחס לאפקטיביות של הטלת עונש מאסר על אנשים נורמטיביים וקבע כי כל עוד לא נמצא רעיון מועיל יותר חובת בתי המשפט להמשיך במדיניות ענישה מחמירה.

46. ברע"פ 9909/17 **מאיר דרויש נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו 01.01.2018) הורשע המבקש בגרימת מות ברשלנות. המבקש נהג אוטובוס פנה ימינה ופגע במנוחה שחצתה את הכביש במעבר החצייה, עם חזית האוטובוס בו נהג. המנוחה הוטלה קדימה על הכביש, והובהלה לבית החולים, כאשר היא סובלת משברים בגולגולת, מדימום מוחי, ומשברים בצלעותיה וביתר חלקי גופה ובהמשך נפטרה מפצעיה. בית המשפט קבע כי רמת רשלנות בינונית-גבוהה. בית המשפט קבע כי מתחם הענישה לרמת רשלנות זו היא בין 10 ל-24 חודשי מאסר בפועל פסילה בפועל לתקופה שבין 6 שנים ל-15 שנים ועונשים נלווים.

בית המשפט גזר על הנאשם 14 חודשי מאסר לריצוי בפועל, 10 שנות פסילה בפועל, בניכוי ימי פסילה מנהלית ושיפוטית אותם ריצה המבקש, 18 חודשי מאסר על תנאי, לבל יעבור המבקש את אחת העבירות בהן הורשע וכן עבירה של נהיגה בזמן פסילה, למשך 3 שנים, קנס כספי בסך 5,000 ₪ או 50 ימי מאסר תמורתו ופיצוי כספי למשפחת המנוחה בסך 15,000 ₪. בית המשפט העליון דחה את הערעור על עונשו של הנאשם שהושתו עליו 9 חודשי מאסר בפועל (לאחר הפחתה מ-14 חודשי מאסר שנגזרו בבית המשפט לתעבורה), 10 שנות פסילה בפועל, מאסר מותנה למשך 18 חודשים, קנס ופיצוי בסך 15,000 ₪ למשפחת המנוחה.

47. בגמ"ר (תל אביב) **6408-02-20 פרקליטות מחוז תל אביב נ' אליהו סויסה** (פורסם בנבו 13.06.21), הורשע הנאשם אשר נהג ברכב מסחרי, בגרימת מות ברשלנות. על הכביש בכיוון נסיעתו של הנאשם, מעבר חצייה להולכי רגל המסומן היטב על הכביש. אותה העת הגיע המנוח אל המדרכה הימנית בכביש, והחל לחצות באיטיות את הכביש מימין לשמאל, בכיוון נתיב פנייתו של הנאשם. עם הגיעו של הנאשם אל צומת פנה במהירות, באופן רציף עם הרכב שמאלה, פגע עם צדו השמאלי של הרכב במנוח, אשר חצה את הכביש, והפילו ארצה. מיד לאחר מכן עלה הנאשם עם הגלגל הקדמי-שמאלי של הרכב על גפו של המנוח שהובהל לבית החולים ונפטר מאוחר יותר. בית המשפט קבע כי הנאשם נהג בקלות ראש וברשלנות חמורה. בית המשפט קבע כי מתחם העונש ההולם הוא בין 16 חודשים ל-26 חודשים של מאסר בפועל, פסילה בפועל שנעה בין 12 שנים לבין 18 שנים, פסילה על תנאי ועונשים נלווים. בית המשפט גזר על הנאשם מאסר בפועל למשך 14 חודשים, מאסר על תנאי של 12 חודשים למשך 3 שנים שלא יעבור את העבירות בהן הואשם וכן בנהיגה בפסילה, פסילה מלהחזיק רישיון נהיגה למשך 10 שנים, פסילה על תנאי של 12 חודשים למשך 3 שנים וקנס בסך 20,000 ₪.

48. בגמ"ר (ת"א) **1291-07-12 מדינת ישראל נ' בן זאב**, מיום 14.7.14, אבד נהג אוטובוס בעת שליטה על

האוטובוס בעת עליה למחלף, סטה שמאלה ומחץ שני כלי רכב פרטיים על גדר ההפרדה מבטון וגרם למותה של נוסעת באחד מכלי הרכב ולפציעתם הקשה של שני נוסעים נוספים. הנאשם נפגע אף הוא קשה בתאונה, נותר נכה, סבל מדכאון ותחושות אובדניות ונאלץ לבצע הסבה מקצועית. כדי למנוע הפסקה בטיפול שיקומי שהחל בו הנאשם המליץ שירות המבחן להמנע ממאסר ולהשית מאסר בעבודות שירות. בית המשפט קבע כי מדובר ברשלנות ברף הבינוני-גבוה וזאת על אף שלא יוחסה לנאשם נהיגה במהירות מופרזת וזאת כיון שמדובר בנהג ציבורי הנוהג בכלי רכב כבד ולנוכח הסטייה החדה בכביש. בית המשפט קבע כי תיקון 113 המאפשר חריגה ממתחם הענישה במקרה של שיקום אינו מכוון לשיקום פיזי ונפשי, אלא למי שעלה על דרך הישר לאחר יציאה מהעולם העברייני. בית המשפט קבע כי מרבית הנאשמים בעבירות של גרם מוות ברשלנות הינם נורמטיביים שמצבם הנפשי קשה לאחר שגרמו למותו של אדם ושעבורם כליאה בבית הסוהר קשה במיוחד. בית המשפט השית על הנאשם 10 חודשי מאסר בפועל, פסילה למשך 10 שנים, פסילה מנהיגה באוטובוס לצמיתות ופיצוי כספי בסך כולל של 35,000 ₪.

49. בגמ"ר (י-ם) 5042-12-15 **מדינת ישראל נ' לוי**, מיום 25.4.17, הורשע נהג משאית שסטה לשול בגרימת מותו של אדם שהיה ברכו על השול ובפציעתו הקשה של אדם אחר שמצוי בתרדמת מאז התאונה. לנאשם בעיות בריאותיות ונפשיות כתוצאה מהתאונה, בעל נסיבות חיים קשות ועבר מקל. שם נקבע כי מדובר ברשלנות ברף הבינוני עד גבוה. על הנאשם הושתו שנת מאסר, פסילה ל- 10 שנים, פיצוי בסך כולל של 25,000 ₪. (הערעור על העונש נדחה בעפ"ת (י-ם) 11291-06-17 מיום 16.11.17).

50. בעפ"ג (ב"ד) 20491-10-16 **סקיק נ' מדינת ישראל**, מיום 1.2.17, הורשע נאשם לאחר שהודה בגרימת מוות ברשלנות, גרימת חבלה של ממש וגרימת נזק לרכוש. הנאשם נהג במשאית כבדה עם גרור, סטה לנתיב הנגדי ופגע ברכב במסלול הנגדי וגרם למות הנהגתו ולפציעתו הקשה של בנה. בית המשפט קבע כי הנאשם התרשל ברשלנות בדרגה בינונית עד גבוהה וזאת היות והוסכם כי הסטייה לנתיב הנגדי לא היתה רגעית אלא נמשכה מספר שניות וזאת על אף שבכתב האישום לא נקבע טווח זמן הסטייה. בית המשפט קבע כי מתחם העונש נע בין 9-24 חודשי מאסר בפועל. הנאשם אב לשמונה קטינים, מפרנס עיקרי בעל נסיבותיו אישיות מורכבות. בעקבות התאונה נפגע מטה לחמו. עברו התעבורתי בהתחשב בהיותו נהג מקצועי אינו מכביד וכולל 33 הרשעות כולן מסוג ברירת משפט אך חלקן בעבירות של מהירות ואי מתן זכות קדימה. שירות המבחן לא בא בהמלצה שיקומית אך התרשם כי מדובר באדם נומטיבי. בית המשפט השית על מערער 15 חודשי מאסר, פסילה למשך 10 שנים, פסילה מותנית למשך 24 חודשים ופיצוי על סך 30,000 ₪ למשפחת המנוחה.

51. בת"ד(ב"ש) 1015-07 **מדינת ישראל נ' זילברמן** (פורסם בנבו 7.11.10) סטה הנאשם לנתיב הנגדי וכתוצאה מכך נהרגה פעוטה כבת 3 ונפצע קשה ילד כבן 11. הנאשם הכחיש אשמתו והורשע לאחר הליך הוכחות אך הביע חרטה על המקרה. בית המשפט קבע בנסיבות התאונה אין מדובר ברשלנות ברף הנמוך. עברו התעבורתי של הנאשם מקל אך כולל שתי הרשעות בעבירות של סטייה מנתיב. הנאשם שהינו אדם נורמטיבי סבל מטראומה בעקבות התאונה. בית המשפט השית על הנאשם 15 חודשי מאסר בפועל, 15 חודשי מאסר על תנאי ופסילת רישיון למשך 10 שנים.

ערעור שהוגש על גזר הדין ע"פ 23714-12-10 **זילברמן נ' מדינת ישראל** (לא פורסם 6.04.11) נדחה.

52. ברע"פ 9094/18 **בושרי נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו 2.01.19) הורשע הנאשם בגרימת מותו ברשלנות של אדם אחד ונקבע כי מידת רשלנותו הייתה בינונית - נמוכה. על הנאשם נגזרו 11 חודשי מאסר בפועל, פסילה למשך 12 שנים ועונשים נלווים. בית המשפט העליון הותיר את העונשים על כנם.

53. ברע"פ 3575/19 **תבור נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו 30.06.19) הורשע הנאשם בגרימת מותו ברשלנות של אדם אחד ופציעתו של הנאשם. נקבע כי מידת רשלנותו הייתה בינונית. על הנאשם הושטו 10 חודשי מאסר בפועל, פסילה ל-10 שנים ועונשים נלווים.

54. לפיכך אני קובעת כי מתחם העונש ההולם בעבירה של גרימת מות ברשלנות בינונית-גבוהה בנסיבות המקרה היא מאסר שנע בין 12 חודשים ל-30 חודשים, פסילה שנעה בין 10 שנים לבין 18 שנים, פיצוי למשפחת הנפגע קנס ועונשים צופי פני עתיד.

### **העונש המתאים לנאשם**

55. לעולם הענישה היא אינדיבידואלית, הבוחנת את מצבו של הנאשם על רקע מכלול נסיבות האירוע (ראו למשל בע"פ 433/89 **אטיאס נ' מדינת ישראל**, פ"ד מג(4) 170).

לאחר תיקון 113 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 שומה על בית המשפט להניח לצד מתחם הענישה המקובל את המקרה האינדיבידואלי שבפניו ולשקול מה יהיה העונש המתאים ואיזה שיקול הינו המרכזי וזאת בהתאם לנסיבותיו האישיות של הנאשם, עברו ונסיבות ביצוע העבירה.

56. לנסיבותיו האישיות של הנאשם יינתן משקל מסוים אך לא מכריע, בשל העובדה שרוב הנאשמים בעבירות אלו הם נורמטיביים שישנה סבירות גבוהה כי חרב עולמם ביום גרימת התאונה. כך שלעולם יהיו נסיבות הנאשם ייחודיות, אך בכל זאת ראוי למצב את הענישה בעבירות מסוג זה במאסר הפועל.

עם זאת יודגש כי כבכל גזר דין אחר אין לפסוח על בדיקה אינדיבידואלית של הנסיבות לגבי הנאשם, שכן הענישה לעולם תיבדק לכל מקרה לפי נסיבותיו. [ראו תפ(חי) 43073-11-13 **מדינת ישראל נ' זובידאת**, לא פורסם (מיום 14.9.16)].

57. נוכח העובדה כי לנאשם עבר תעבורתי מקל והוא נעדר עבר פלילי ובהתחשב בכך שלא התלוו לתאונה עבירות נוספת, מצאתי למקם את הנאשם ברף הנמוך של מתחם הענישה.

### **סטייה ממתחם הענישה**

58. שירות המבחן המליץ על הטלת מאסר בעבודות שירות. גם ב"כ הנאשם ביקש שלא להטיל על הנאשם מאסר בפועל וזאת בשל נסיבותיו המיוחדות של הנאשם, העובדה כי מדובר בנאשם נורמטיבי, משיקולי שיקום ונוכח המלצות ועדת למברגר בעניין הטלת עבודות שירות בעבירות גרם מוות.

59. ברע"פ 3714/15 **מלר נ' מדינת ישראל**, טרם פורסם (מיום 8.6.15) נדון עניינה של נאשמת אשר פגעה

ברוכב אופניים שנסע על פס השול מצידה הימני וגרמה למוותו. חרף העובדה שהנאשמת הייתה בהריון בסיכון גבוה ונשאה ברחמה תאומים לאחר שנים רבות של טיפולי פוריות, ועל אף המלצת שירות המבחן קבע בית המשפט, כי מצבה אינו מצדיק חריגה ממתחם הענישה והטיל עליה 10 חודשי מאסר בפועל.

60. פסק דין זה של בית המשפט העליון משקף את האופן בו בתי המשפט רואים את עבירת גרם המוות ברשלנות, את ההחמרה בענישה בעבירה זו בשנים האחרונות ואת הצורך להעמיד את רף הענישה על מאסר בפועל.

61. בפסקי דין רבים מדובר בנאשמים נורמטיביים שעולמם חרב עליהם כתוצאה מהתאונה, שחוו חוויה קשה ומטלטלת והם סובלים מפוסט טראומה. אולם אין מקום להשוות בין אסונו של הנאשם אל מול אסונה של משפחת הקורבן. יש להפנים את צורך בענישה ברורה ומשמעותית מאחורי סורג ובריה, כזו המעלה על נס את ערך קדושת החיים ומביאה בחשבון קודם כל וראשית לכל את המנוח ומשפחתו, את אלו שעולמם חרב עליהם במלוא מובן המילה ולנצח, כתוצאה מהתאונה, אשר לא הייתה מתרחשת אלמלא רשלנותו של הנאשם.

62. עם כל הצער, על הקושי שיסב מאסר בפועל, על הנאשם עליו לשלם את חובו לחברה. על משפחות המנוחים לדעת כי דמם של יקיריהם אינו הפקר, כי מי שהביא למותם ייתן על כך את הדין. אסונה של המשפחה הוא נצחי, עונשו של הנאשם עם כל הקושי הגלום בו אך זמני הוא.

63. ראוי לציין בהקשר הזה את פסק הדין בגמ"ר (ת"א) 4028-03-14 **מדינת ישראל נ' פישמן**, לא פורסם (מיום 8.9.15) שם הורשעה הנאשמת בגרם מוות ברשלנות כתוצאה מאי ציות לרמזור אדום. בית המשפט התחשב בנאשמת ששכלה את אחיה במלחמת יום הכיפורים, ובנטייתיה האובדניות והשית עליה מאסר בעבודות שירות בלבד.

על פסק דין זה הוגש ערעור שהתקבל בבית המשפט המחוזי. לאחר ריצוי חודשיים של עבודות שירות הושת על הנאשמת מאסר למשך 10 חודשים מאחורי סורג ובריה וזאת חרף המתחם המתחיל ב- 12 חודשי מאסר ובהתחשב בכך שהנאשמת ריצתה חודשיים של עבודות שירות.

בית המשפט הדגיש את ערך קדושת החיים וציין כי האופן בו יש ליתן ביטוי לערך זה הוא באמצעות הטלת מאסר בפועל. [ע"פ (ת"א) 40285-10-15 **מדינת ישראל נ' פישמן**, לא פורסם (מיום 21.12.15)] ערעור הנאשמת בבית המשפט העליון שנדחה [רע"פ 501/16 **פישמן נ' מדינת ישראל**, לא פורסם (מיום 14.2.16)].

64. לאחר ששקלתי את נסיבותיו האישיות של הנאשם המפורטות גם בתסקיר, איני סבורה כי נסיבותיו האישיות של הנאשם במקרה זה ושיקולי השיקום מצדיקים סטייה ממתחם העונש ההולם בדרך של הטלת מאסר בעבודות שירות.

65. יחד עם זאת בקביעת משך הפסילה לקחתי בחשבון את העובדה שרישיונו של הנאשם לא נפסל עד היום ובהקשר זה את פרק הזמן שחלף מאז התאונה ואת ההשפעה שעשויה להיות לפסילה על הנאשם ומשפחתו ועל כן בעניין זה החלטתי לסטות לקולה ממתחם הענישה.

66. איני סבורה כי מחדלי החקירה הקיימים לטענת הנאשם יש בהם כדי להשפיע על העונש שיוטל על הנאשם.

67. לקולא לקחתי בית המשפט את חלופ הזמן מאז התאונה, את עברו התעבורתי המקל של הנאשם, וכן את נסיבותיו האישיות והמשפחתיות העולות מהתסקיר.

68. לפיכך, אני דנה את הנאשם לעונשים הבאים:

1. אני מצווה על מאסרו של הנאשם בפועל למשך 12 חודשים.

על הנאשם להתייצב לריצוי עונש המאסר בימ"ר ניצן אזור התעשייה הצפוני רמלה, ביום 1.2.23 בשעה 09:00 כשברשותו תעודת זהות או דרכון.

על הנאשם לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיון מוקדם, עם ענף אבחון ומיון של שב"ס, טל': 08-9787336, 08-9787377.

2. אני מצווה על מאסרו של הנאשם למשך 6 חודשים, וזאת על תנאי למשך שלוש שנים, אם יעבור עבירות של גרימת מוות ברשלנות או נהיגה בזמן פסילה.

3. פסילה מלקבל ו/או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 7 שנים.

הנאשם יפקיד רישיונו או אישור משרד הרישוי על העדר רישיון, במזכירות בית המשפט, לא יאוחר מיום 1.2.2023, הפסילה בתיק זה תיכנס לתוקף היום בשעה 20:00.

הנאשם פטור מהפקדת רישיון נהיגה. המזכירות תחשב מועד הפסילה מהיום.

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

5. פסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 10 חודשים, וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

6. תשלום קנס בסך 1,500 ₪, אשר ישולם ב-5 תשלומים חודשיים, התשלום ה - 1 ישולם לא יאוחר מיום 1.2.2023. אם קיימת לטובת הנאשם הפקדה בתיק, היא תקוזז מהקנס והיתרה ככל שתיוותר תושב לנאשם בכפוף לכל דין.

החוב מועבר למרכז לגביית קנסות, אגרות והוצאות ברשות האכיפה והגבייה, בהתאם למועדים והתשלומים שקבע בית המשפט.

ניתן יהיה לשלם את הקנס/הפיצוי/ההוצאות כעבור שלושה ימים מיום מתן ההחלטה/ גזר הדין לחשבון המרכז לגביית

קנסות, אגרות והוצאות ברשות האכיפה והגבייה באחת מהדרכים הבאות:

(1) בכרטיס אשראי באתר המקוון של רשות האכיפה והגבייה , [www.eca.gov.il](http://www.eca.gov.il)

(2) מוקד שירות טלפוני בשרות עצמי (מרכז גבייה) בטלפון 35592 \* או בטלפון 073-2055000.

(3) במזומן בכל סניף של בנק הדואר - בהצגת תעודת זהות בלבד (אין צורך בשוברי תשלום).

7. פיצוי למשפחת המנוח על סך 6,000 ₪ אשר ישולם באמצעות מזכירות בית המשפט ב-3 תשלומים החל מיום 1.2.23.

זכות ערעור לבית המשפט המחוזי בתוך 45 ימים מהיום.

**ניתן היום, י' כסלו תשפ"ג, 04 דצמבר 2022, בנוכחות הצדדים.**