

## גמ"ר 190/05/21 - מדינת ישראל נגד מופיד סורי

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

גמ"ר 190-05-21 מדינת ישראל נ' סורי

בפני	כבוד השופט יהונתן שניאור
מאשימה	מדינת ישראל
נגד	
נאשם	מופיד סורי
	ע"י ב"כ עו"ד כמאל זחאיקה

### גזר דין

#### רקע

1. הנאשם הורשע על פי הודאתו ביום 13.6.22 בכתב אישום מתוקן המייחס לו את העבירות הבאות: **גרם מוות ברשלנות** - עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961 (להלן: "הפקודה"), **אי מתן זכות קדימה להולך רגל במעבר חציה** - עבירה לפי תקנה 67(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 בצירוף סעיף 68 לפקודה.

2. על פי המתואר בעובדות כתב האישום המתוקן, ביום 31.12.20 בשעה 08:50 לערך, נהג הנאשם באוטובוס מסוג יוטונג טייגר ל.ז. 562-58-701 (להלן: "האוטובוס"), מבית שמש לכיוון ירושלים. האוטובוס הגיע לכיכר תנועה המחברת בין הרחובות הרב הרצוג ומפעלי אגוז (להלן: "הכיכר") ובה מעבר חציה מסומן וכן תמרור מס' 306, המלמד על קיומו של מעבר חציה במקום (להלן: "מעבר החציה").

3. באותה עת, עברה במקום טיגאביה בלאו, ילידת 1975 ז"ל (להלן: "המנוחה"), וחצתה את הכביש במעבר החציה מימין לשמאל, בכיוון נסיעתו של הנאשם.

הנאשם, אשר נהג בחוסר זהירות, לא הבחין במנוחה ופגע בה עם חזית האוטובוס. כתוצאה מהפגיעה, הוטחה המנוחה ארצה ונגררה על ידי האוטובוס, אשר המשיך בנסיעה למרחק של מס' מטרים, והמנוחה נכלאה בגלגל השמאלי הקדמי של האוטובוס.

הנאשם אשר שמע קול פגיעה, עצר את האוטובוס ורק לאחר שירד ממנו, הבחין במנוחה.

המנוחה, הובהלה במצב אנוש לבית החולים הדסה עין כרם, שם נקבע מותה.

4. ביום 13.6.22 הציגו הצדדים הסדר טיעון ולפיו המאשימה תגביל עצמה לעונש של 13 חודשי מאסר בפועל ותטען לרכיבי ענישה נוספים, ואילו הנאשם יהיה רשאי לטעון באופן חופשי.

כמו כן הסכימו הצדדים כי המאשימה תטען שרמת הרשלנות אינה ברף הגבוה.

5. הנאשם מחזיק ברשיון נהיגה משנת 1991 לחובתו 19 הרשעות קודמות, כולן מסוג ברירת משפט.

### תסקיר שירות המבחן

6. ביום 25.2.23 הוגש תסקיר בעניינו של הנאשם. ממנו ניתן ללמוד כי הנאשם בן 53, נשוי ואבא ל-4 ילדים. מתגורר עם משפחתו בשכונת "ג'בל אל מוכבר" בירושלים. סיים 9 שנות לימודים והחל להשתלב בשוק התעסוקה בכדי לסייע בפרנסת הבית. לאחר התאונה, הפסיק עבודתו כנהג אוטובוס והחל לעבוד בעבודות נקיון.

7. בהתייחסותו לעבירות המיוחסות לו בכתב האישום המתוקן, לקח הנאשם אחריות מלאה על מעשיו וגילה הבנה לחומרתם ולהשלכותיהם הקשות. לדבריו, בזמן האירוע היה בעת נסיעה שגרתית כנהג אוטובוס ומספר מטרים לפני תחנת הורדת הנוסעים עמד אוטובוס נוסף, אשר חסם לו את דרך הגישה לתחנה, ועל כן נאלץ לבצע עקיפה. הנאשם ציין, כי נסע במהירות נמוכה ובזהירות רבה, ובכל זמן נסיעתו לא הסיח דעתו מהכביש. למרות מאמציו לשמור על אמצעי הזהירות האפשריים, פגע במנוחה בעת שעברה במעבר החצייה. לדבריו, כלל לא הבחין במנוחה עד לפגיעה בה.

8. הנאשם תיאר ארוע התאונה כנקודת מפנה משמעותית בחייו וביטא רגשות אשם קשים סביב תוצאות התאונה. כמו כן, תיאר קושי להשלים עם התוצאות הטראגיות של מעשיו וסיפר על קשיים רגשיים ותפקודיים עמם מתמודד מאז האירוע ואשר כוללים מצב דחק נפשי, תחושות קשות של כאב, בושה, האשמה עצמית וכישלון. בנוסף, ביטא הנאשם חשש כבד מתוצאות ההליך ומהאפשרות של כניסתו למאסר בפועל.

9. שירות המבחן אשר שקל את גורמי הסיכון והסיכוי לשיקומו של הנאשם, התרשם מאדם בעל מערכת ערכים נורמטיבית אשר במהלך השנים גילה כוחות תפקודיים תקינים וחיוביים. עוד התרשם שירות המבחן, כי הנאשם נעדר דפוסים עבריינים או הרגלי נהיגה בעייתיים, והעבירות הנוכחיות עומדות בפער להתנהלותו השגרתית, לעמדותיו, ולתפיסותיו.

כגורמי סיכוי לשיקום הנאשם, התרשם שירות המבחן, כי הנאשם מצליח לנהל שיח בוגר ורגיש על התנהלותו בזמן התאונה ועל תוצאותיה הקשות, תוך לקיחת אחריות על מעשיו ומוכן לשאת בתוצאות. בנוסף ביטא הנאשם רצון להמשיך ניהול אורח חיים נורמטיבי, תוך גילוי מוכנות להשתלבות בשיחות פרטניות בשירות המבחן.

לצד זאת, כגורמי סיכון, התרשם שירות המבחן כי הנאשם מחזיק בעמדות קורבניות, תוך התמקדות במחירים האישיים אותם משלם, ומתקשה לבחון באופן מלא מעשיו ולהצביע על ליקויים בהתנהלותו שהובילה לתאונה הקשה.

10. לאור התרשמות שירות המבחן כי העבירות המיוחסות לנאשם עומדות בפער משמעותי מדרך חייו, כמו גם לאור גילויי הרגישות כלפי משפחת המנוחה ולאור התרשמות כי עונש מאסר בפועל מאחורי סורג ובריא יגרום להשלכות קשות על מצבו הרגשי ועל משפחתו, המליץ שירות המבחן להטיל על הנאשם מאסר שירוצה בעבודות שירות וכן על ופסילת רישיון הנהיגה שלו. בנוסף המליץ שירות המבחן על העמדתו של הנאשם בצו מבחן למשך שנה, במסגרתו ישולב בשיחות פרטניות, אשר יאפשרו לו לבטא קשייו השונים תוך עריכת עיבוד לאירוע התאונה והשלכותיה הקשות עליו, על סביבתו ועל משפחת המנוחה.

### ראיות לענין העונש

11. במסגרת הראיות לענין העונש, הגישה המאשימה את גליון הרשעותיו התעבורתי של הנאשם (ת/1) וכן דיסק בו תועדה התאונה (ת/2). כמו כן העידו מטעם המאשימה בני משפחת המנוחה וביקשו להחמיר בעונשו של הנאשם ולגזור דינו למאסר מאחורי סורג ובריא.

12. **אחיה של המנוחה מר אסמאוא בלאי**, העיד בפני ביום 1.3.23. בעדותו ציין כי בינו לבין הנאשם קיימת היכרות לאור עבודתם המשותפת כנהגי אוטובוס באותה חברה. מר בלאי ציין כי בעבודתו כנהג אוטובוס עובר בקטע הכביש שבו התרחשה התאונה מספר פעמים ביום ובכל פעם מבין כי התאונה נגרמה כתוצאה מהזנחה מוחלטת של הנאשם.

בהתייחסותו לאירוע, ציין מר בלאי כי לדעתו המנוחה נרצחה ולא נהרגה, שכן מדובר במעבר חצייה גלוי ולא מוסתר, כאשר במקום נמצאים דרך קבע ילדים.

**בנה של המנוחה מר וונדמנון סטיי**, העיד גם הוא בפני, בעדותו בפני תיאר אורח חייה של המנוחה, היותה אשת משפחה שעיקר דאגתה לסובבים אותה. לדבריו, אמו המנוחה עבדה בשני מקומות שונים על מנת לפרנס את משפחתה. תיאר את אמו כאישה מאושרת, דואגת, מפנקת ומחייכת, אשר דאגה תדיר לו, לאחיו, לאחותו בת ה-10 ולאביו.

**אמה של המנוחה גב' מלסה מולו**, העידה גם היא בפני בהתרגשות, ותיארה אורח חייה המשפחה מעלייתם מאתיופיה לישראל, כמו כן סיפרה כי המנוחה היתה לה לעזר בהיותה חולה הסובלת ממחלות כרוניות.

13. מטעם הנאשם, הוגשה חוו"ד פסיגולוגית מיום 28.4.23, שנערכה על ידי ד"ר יוסף נאשף, ממנה עולה כי מאז התאונה נמצא הנאשם במצב נפשי קשה ביותר. סובל מהפרעה פוסט-טראומטית (PTSD), עם מאפיינים דיכאוניים הבאים לידי ביטוי בנסיגה כוללת בתפקודו היומיומי, תחושות אשם סביב התאונה, תנודתיות במצבי הרוח, קשיי שינה ורמת חרדה גבוהה לתכנים הקשורים לתאונה.

## טיעוני הצדדים לעונש

14. ב"כ המאשימה, בטיעוניה לעונש הפנתה לע"פ 6755/09 **ארז אלמוג נ' מדינת ישראל** (16.11.09), וציינה כי לפי פסיקת בית המשפט העליון, בעבירות גרם מוות ברשלנות על בתי המשפט להטיל ענישה מחמירה בדמות מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח ופסילה בפועל לתקופה ממושכת, תוך מתן משקל מועט לנסיבותיו האישיות של הנאשם. זאת בשל עיקרון קדושת החיים, הצורך בהרתעת הרבים וכחלק מהמלחמה בתאונות הדרכים, כאשר המידה הקובעת היא דרגת הרשלנות.

ב"כ המאשימה, הפנתה לפסיקה רלוונטית במקרים דומים וציינה, כי מדיניות הענישה הנהוגה בעבירות אלה הינה ענישה בדמות מאסר מאחורי סורג ובריח, גם כאשר מדובר בנאשמים נורמטיבים וגם כאשר נגרם להם מצב נפשי לא קל.

בהתייחסותה לנסיבות ביצוע העבירה, ציינה ב"כ המאשימה, כי הנאשם כנהג רכב ציבורי חב חובת זהירות מוגברת והיה עליו להיות ערני לנעשה בכביש. התאונה נגרמה עקב רשלנותו. לכן, סבורה המאשימה כי רמת הרשלנות היא לכל הפחות בינונית.

בהתייחסותה לתסקיר שירות המבחן, הפנתה ב"כ המאשימה לגורמי הסיכון עליהם הצביע שירות המבחן וטענה כי המלצת שירות המבחן עומדת בסתירה לפסיקות בתי המשפט בעבירות מאין אלה.

15. ב"כ המאשימה הפנתה לפסיקה בעבירות גרם מות ברשלנות אגב פגיעה בהולכי רגל על מעבר חציה בהם נגזרו עונשי מאסר מאחורי סורג ובריח: ע"פ 27087-04-21 (באר שבע) **בטיטו נ' מדינת ישראל** (23.6.21) במסגרתו דחה בית המשפט המחוזי ערעור על חומרת העונש בו נדון ל-11 חודשי מאסר ו-15 שנות פסילה ועונשים נלווים, גמ"ר 931-05-21 (ת"א) **מדינת ישראל נ' בשיתי** (8.2.21) בו נדון בין היתר ל-12 חודשי מאסר ו-8 שנות פסילה, גמ"ר 3126-01-21 (ת"א) **מדינת ישראל נ' ממון** (6.11.22) בו נדון בין היתר ל-12 חודשי מאסר ול-11 שנות פסילה, וגמ"ר 8314-05-20 (באר שבע) **מדינת ישראל נ' קדוש** (31.3.22), בו נדון בין היתר ל-10 חודשי מאסר ו-7 שנות פסילה.

המאשימה הפנתה גם לדנ"פ 1391/12 **הילה מזרחי נ' מדינת ישראל** (6.2.12) במסגרתו נקבע כי בעבירות גרימת מוות ברשלנות אין לסטות ממדיניות הענישה הנוהגת וככלל יש להטיל עונש מאסר מאחורי סורג ובריח.

16. המאשימה עתרה למתחם עונש שנע בין 12 חודשי מאסר ל-20 חודשי מאסר בפועל לצד עונשים נלווים, פסילה בין 8 שנים ועד 18 שנים, לצד פסילה על תנאי ופיצוי למשפחת המנוחה, וביקשה למקם עונשו של הנאשם בשליש התחתון של מתחם הענישה אליה עתרה כאמור לעיל, זאת ובשים לב לעובדה כי במסגרת הסדר טיעון סוכם כי המאשימה תגביל עצמה ל-13 חודשי מאסר בפועל, לפסילה בפועל למשך 10 שנים, פסילה על תנאי ופיצוי למשפחת המנוחה.

17. ב"כ הנאשם בטיעונו ביקש להשתתף בצער משפחת המנוחה. בהתייחסותו לפסיקה אליה הפנתה ב"כ המאשימה, ציין כי מדובר ברשלנות ברף גבוה, בעוד שבמקרה דנן רף הרשלנות הינו בינוני. לדבריו, אין הצדקה ואין תועלת בענישה מחמירה עת מדובר בנהיגה לא מיומנת או כאשר התאונה נגרמת כתוצאה מחוסר תשומת לב רגעית.

ב"כ הנאשם, הפנה למספר רב של פסקי דין בעבירות גרם מות בכלל ובפרט בפגיעה בהולכי רגל על מעבר חציה, בהם הושתו עונשי מאסר בדרך של עבודות שירות לצד פסילת רישיון בין 4 ל-10 שנים.

לדידו של ב"כ הנאשם, גם כאשר תוצאות התאונה חמורות, יש לצמצם השימוש בעונש מאסר בכלא, אלא אם מדובר בנאשמים בעלי דפוסי התנהגות עבריינים, בנאשמים בעלי עבר פלילי או כאשר נסיבות המקרה מצביעות על רשלנות חמורה.

כמו כן, ציין ב"כ הנאשם, כי במקרה דנן המדובר בנאשם נורמטיבי, אשר הודה במיוחס לו בכתב האישום המתוקן, לקח אחריות וחסך זמן שיפוטי יקר.

בהתייחסותו לסרטון שחזור התאונה ציין ב"כ הנאשם, כי הסרטון מעיד על כך ששדה הראיה של הנאשם נחסם על ידי אוטובוס שעמד במקום והסתיר את המנוחה.

ב"כ הנאשם ביקש לאמץ המלצת שירות המבחן ועתר להטיל על נאשם עונש מאסר של מספר חודשים שירוצה בעבודות שירות ופסילה לפי שיקול דעת בית המשפט.

18. הנאשם העיד בפניו. בדיון ביום 13.6.22, בו הודה במיוחס לו, ביקש לנחם משפחת המנוחה והביע צער על תוצאותיה. בדיון ביום 1.3.23, הוסיף כי מצטער שקרתה לו התאונה, חייו נהרסו, מצבו הנפשי הורע, שיתף כי לא מתקשר עם ילדיו כנדרש ושיתף כי בחברה בה חי יש קושי בקבלת טיפול נפשי.

## דין והכרעה

### מתחם העונש ההולם

19. על פי תיקון 113 לחוק העונשין ועל פי הפסיקה הנוהגת, על בית המשפט לבחון שלושה שלבים בכדי לגזור את עונשו של הנאשם. **שלב ראשון**, יש לקבוע את מתחם העונש ההולם את נסיבות המקרה הספציפי תוך בחינת מכלול השיקולים הנוגעים לנסיבות ביצוע העבירה. **שלב שני**, יש לבחון קיומם של חריגים המצדיקים סטייה מהמתחם שנקבע, דהיינו, 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)).

20. **הערך החברתי שנפגע** הוא הערך העליון של שמירה על חיי אדם וקדושת החיים. מידת הפגיעה בערך המוגן היא הפגיעה המירבית, אובדן חיי אדם. לפגיעה זו השפעה גם על משפחת המנוחה - אחיה, אמה ובעיקר ילדיה.

קיים צורך ואינטרס ציבורי בהרתעה על מנת לצמצם היקף תאונות הדרכים הגובות מחיר קשה כמעט מדי יום.

### הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונה קטלנית ברשלנות

21. סעיף 64 לפקודת התעבורה (**נוסח חדש**) **התשכ"א - 1961** קובע:

העובר עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז-1977, תוך שימוש ברכב, דינו - מאסר שלוש שנים ולא פחות משישה חודשים; אולם רשאי בית המשפט, אם ראה שהנסיבות מצדיקות זאת, שלא לפסוק מאסר מינימום כאמור מטעמים שיפרש בפסק הדין.

סעיף 40 לפקודת התעבורה: **קובע חובת פסילה:**

"הורשע אדם על עבירה כאמור הסעיף 64, או לפי סעיף 64א' דינו -

בנוסף לכל עונש אחר - פסילה מקבל או מהחזיק רישיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משלוש שנים, אולם רשאי בית המשפט בנסיבות מיוחדות שיפרש בפסק הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר".

22. בית המשפט העליון קבע בע"פ 6755/09 **אלמוג נ' מדינת ישראל** (16.11.09) (להלן: "**פס"ד אלמוג**") כי קיימים שלושה כללים מנחים בבוא בית המשפט לגזור עונשו של מי שהורשע בעבירה של גרימת מוות 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".**

23. על הלכה זו חזר בית המשפט העליון פעם אחר פעם וראו לאחרונה רע"פ 3981/23 **אזימוב נ' מדינת ישראל** (31.5.23)

### בחינת רף הרשלנות

24. הצדדים הסכימו כאמור כי המאשימה תטען שרמת הרשלנות אינה ברף הגבוה. המאשימה סבורה כי רמת הרשלנות היא לכל הפחות ברמה הבינונית, בעוד הנאשם ביקש כי בית המשפט יקבע שרמת הרשלנות היא ברמה הבינונית.

צפיתי בסרטון אשר הוגש בהסכמה (ת/2) ואיני סבור כטענת ב"כ הנאשם כי ניתן ללמוד משחזור זה כי מדובר ברף רשלנות בינוני.

בסרטון השחזור, ניתן להבחין באוטובוס הנוסע בצמידות אחרי אוטובוס אחר אשר מסתיר הולך רגל העומד על שפת המדרכה בקרבת מעבר חציה.

ראשית, כלל לא בטוח ששחזור זה מדמה המצב העובדתי בעת קרות התאונה. מעבר לכך היה על הנאשם לנקוט משנה זהירות כאשר חלק משדה הראיה בדרכו מוסתר.

על פי עובדות כתב האישום, הנאשם, נהג רכב ציבורי, פגע עם חזית רכבו במנוחה, לא הבחין בה והמשיך בנסיעה מספר מטרים. רק לאחר שירד מרכבו מששמע קול הפגיעה הבחין במנוחה לראשונה. אין המדובר ברשלנות בינונית כלל ועיקר וגם אני סבור כסברת המאשימה כי רף הרשלנות הינו בין בינוני לגבוה.

25. הנאשם נהג אוטובוס האמון על שמירת בטחונם של כלל משתמשי הדרך. על חובת הזהירות המוגברת החלה עד נהג אוטובוס ניתן ללמוד מרע"פ 9909/17 מאיר דרויש נ' מדינת ישראל (01.01.18).

26. לכך יש להוסיף האחריות המוגברת החלה על נהג המתקרב למעבר חציה וראה לעניין האמור בבג"צ 8150/13 כרסנטי נ' פרקליטות המדינה (6.8.14):

"ניתן, אפוא, להצביע על שני כללים גדולים בכגון דא, שאינם סותרים זה את זה. הכלל הראשון הוא כי על נהג המתקרב למעבר חציה מוטלת אחריות מוגברת. זהו השטח של הולך הרגל. אכן, גם על הולך הרגל חלים כללים בהגיעו לשטח זה, אך על השולט על כלי בעל כוח קטלני מוטלת האחריות הראשונה במעלה, לנהוג בזהירות. אחריות זו כוללת על פי הפסיקה, חובה לצפות, במידה זו או אחרת, את האפשרות, כי הולך רגל עלול להתרשל... הכלל השני הוא, כי האחריות אינה מוחלטת. אין עסקינן באחריות קפידה...".

### מדיניות הענישה הנוהגת

27. אשר למדיניות הענישה הנוהגת במקרים של גרם מות ברשלנות אגב פגיעה בהולך רגל על מעבר חציה ניתן ללמוד מפסקי הדין הבאים:

רע"פ 5981/20 קיש נ' מדינת ישראל (13.10.20): המבקש פגע בשתי הולכות רגל. האחת נהרגה והשניה נחבלה בחבלות של ממש בדמות שברים. רמת הרשלנות: בינונית-גבוהה, מתחם העונש ההולם נע בין

6 חודשים ל-24 חודשי מאסר. ובין 3 ועד ל-12 שנות פסילה. העונש שנגזר: 9 חודשי מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות ו- 10 שנות מאסר. בית המשפט המחוזי הפחית 2 חודשי מאסר מעונשו של המבקש לאור מחדלי חקירה, כך שנגזרו עליו 7 חודשי מאסר בדרך של עבודות שירות. בקשת רשות ערעור נדחתה.

רע"פ 2205/20 גנון נ' מדינת ישראל (25.3.20): המבקשת הורשעה לאחר שמיעת ראיות. גרמה למותו של קטין וכמו כן נחבלו בגופם 5 הולכי רגל, חלקם חבלות קשות. רמת הרשלנות: גבוהה. מתחם העונש ההולם: נע בין 10 חודשים ל-20 חודשי מאסר ובין 8 ועד 15 שנות פסילה. העונש שנגזר: 13 חודשי מאסר בפועל, 10 שנות פסילה וענישה נלווית. ערעורה של המבקשת בבית המשפט המחוזי, ובקשת רשות ערעור נדחו.

רע"פ 1652/20 סעיד נ' מדינת ישראל (15.3.20): רמת הרשלנות: גבוהה. מתחם העונש ההולם: נע בין 8 חודשים ל-14 חודשי מאסר ובין 5 שנים ל-20 שנות פסילה. העונש שנגזר: 10 חודשי מאסר, 15 שנות פסילה ופיצוי למשפחת המנוחה. בית המשפט המחוזי בדעת רוב קיבל בחלקו את הערעור, קבע כי הרשלנות משמעותית, אישר את המתחם שנקבע והעמיד את הענישה בתחתית המתחם כך שירצה 8 חודשי מאסר בפועל ו- 10 שנות פסילה. בקשת רשות ערעור נדחתה.

רע"פ 9025/18 גלוסקין נ' מדינת ישראל (30.12.2018) - רמת הרשלנות: בינונית. מתחם העונש ההולם: על פי קביעת בית משפט קמא נע בין 9 חודשים ל-20 חודשי מאסר (אין קביעה לגבי פסילה). העונש שנגזר: 10 חודשי מאסר, פסילה מלקבל או מלהחזיק ברישיון נהיגה למשך של 6 שנים, פסילה על תנאי לתקופה של 20 חודשים למשך 3 שנים וקנס בסך של 7,500 ש"ח. ערעור על הכרעת הדין ועל גזר הדין לבית המשפט המחוזי נדחה את הערעור. בקשת רשות ערעור נדחתה.

רע"פ 9909/17 דרויש נ' מדינת ישראל (1.1.18): המערער נהג באוטובוס, פנה ימינה בנסיעה איטית ופגע במנוחה שחצתה הכביש במעבר חציה. רמת הרשלנות: בין בינונית לגבוהה. מתחם העונש ההולם: נע בין 10 חודשים ל-24 חודשי מאסר ובין 6 שנים ל-15 שנות פסילה. העונש שנגזר: 14 חודשי מאסר, 10 שנות פסילה ועונשים נלווים. בית המשפט המחוזי קיבל את הערעור בחלקו, קבע כי מתחם העונש ההולם נע בין 9-24 חודשי מאסר וגזר על המבקש 9 חודשי מאסר לריצוי מאחורי סורג ובריה. בקשת רשות ערעור נדחתה.

רע"פ 5112/16 כהן נ' מדינת ישראל (4.7.16): הורשע לאחר שמיעת ראיות. רמת הרשלנות: בינונית. מתחם העונש ההולם: נע בין 7 חודשים ל-20 חודשי מאסר. העונש שנגזר: 9 חודשי מאסר, 8 שנות פסילה ועונשים נלווים. ערעור שהוגש לבית המשפט המחוזי, נדחה, וכן נדחתה בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון.

רע"פ 1300/14 מורי נ' מדינת ישראל (25.2.14): נהיגה רשלנית שגרמה למותו של הולך רגל אשר חצה את הכביש במעבר חציה. רמת הרשלנות: בינונית גבוהה. מתחם העונש ההולם: נע בין חודשי מאסר בודדים ל-12 חודשי מאסר ובין 6 ל-18 שנות פסילה. העונש שנגזר: 8 חודשי מאסר, 8 שנות פסילה ועונשים



נלווים. ערעור שהוגש לבית המשפט המחוזי ובקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון נדחו.

רע"פ 8992/14 **רפאל נ' מדינת ישראל** (20.1.15): רמת הרשלנות: גבוהה. מתחם העונש ההולם: נע בין 9 חודשים ל-24 חודשי מאסר. העונש שנגזר: 9 חודשי מאסר, פסילה לצמיתות (בן 78) ועונשים נלווים. ערעורו של לבית המשפט המחוזי ובקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון נדחו.

28. נמצאנו למדים כי במקרה דנן מתחם הענישה נע בין 9 חודשים ועד 18 חודשי מאסר ובין 7 שנות פסילה ועד 15 שנים.

29. נתתי דעתי לרשימת פסקי הדין אשר הוגשו על ידו ובהם ניתנו עונשי מאסר במסגרת של עבודות שירות בתיקי גרם מוות אגב פגיעה בהולכי רגל במעבר חציה. ואולם סבורני כי במקרה דנן יש מקום להשית עונש של מאסר מאחורי סורג ובריח, זאת לאור היותו של הנאשם נהג מקצועי ולאור פסיקת בית משפט העליון בעת האחרונה ובמקרים דומים לפיה יש מקום לגזור עונשי מאסר מאחורי סורג ובריח ולא בעבודות שירות.

30. ברע"פ 3981/23 **אזימוב נ' מדינת ישראל** (31.5.23) בנסיבות בהן נסע המערער במהירות העולה על המותר ופגע בהולך רגל אשר חצה הכביש שלא במעבר חציה, נקבע כי רף הרשלנות הינו בינוני לכל הפחות. על אף היעדר עבר פלילי, היות המערער נורמטיבי, גילו (78) ומצב בריאותו הירוד, נדחה ערעורו על חומרת העונש עת נדון בין היתר ל-9 חודשי מאסר מאחורי סורג ובריח. כבוד השופט כבוב קבע:

**" יודגש, כי הטלת עונש מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח, חלף ביצועו בדרך של עבודות שירות, אינה מהווה סטייה ממדיניות הענישה הנוהגת בעבירות אלו. שכן, בית משפט זה עמד לא פעם על חשיבות הטלתה של ענישה הכוללת מאסר מאחורי סורג ובריח במקרים בהם נהיגה רשלנית הביאה לקיפוח חיים (ראו למשל: רע"פ 9094/18 בושרי נ' מדינת ישראל, פסקה 9 (02.01.2019) [פורסם בנבו]; רע"פ 1652/20 סעיד נ' מדינת ישראל, פסקה 5 (15.03.2020) [פורסם בנבו]; רע"פ 370/23 כהן נ' מדינת ישראל, פסקה 12 (24.01.2023) [פורסם בנבו]).**

31. ברע"פ 5757/22 **דניאל כמיסה נ' מדינת ישראל** (1.9.22) נדון מקרה דומה של פגיעה בהולך רגל על מעבר חציה על ידי נהג מקצועי, נורמטיבי בעל עבר תעבורתי שאינו מכביד. נקבע מתחם ענישה הנע בין 9 חודשי מאסר ועד 15 חודשים, לצד עונשים נלווים.

על אף מצב נפשי קשה, והמלצת שירות המבחן לענישה בדמות מאסר בעבודות שירות, נדון ובין היתר למאסר בפועל למשך 10 חודשים, פסילה למשך 7 שנים ופיצוי כספי בסך 25,000 ₪. ערעורו לבית המשפט המחוזי נדחה.

כב' השופט כבוב דחה בקשת רשות הערעור תוך שקבע כי ראוי שעונש המאסר ירוצה מאחורי סורג ובריח:

"בית משפט זה הדגיש לא אחת את החומרה הרבה הטמונה בנהיגה רשלנית הגורמת לקיפוח חיי אדם, וקבע כי על הגורם לכך ליתן את הדין על מעשיו בדרך של מאסר מאחורי סורג ובריח. כן הובהר, כי מדיניות ענישה זו הכרחית להרתעת נהגים מפני נהיגה רשלנית וחיונית למיגור תאונות הדרכים בישראל" (רע"פ 4930/21 קורן נ' מדינת ישראל, פסקה 13 (4.8.2021); רע"פ 4508/20 אסא נ' מדינת ישראל, פסקה 13 (14.7.2020)).

32. בע"פ 634/19 גבאי נ. מדינת ישראל (26.2.20) קבע כב' השופט אלרון:

"במקרה קודם עמדתי על הצורך בענישה הולמת ומחמירה על עבירות של גרימת מוות בתאונת דרכים, והדברים יפים גם לכאן:  
"מאות בני-אדם מוצאים את מותם מדי שנה בכבישים. אין המדובר ביד הגורל בלבד: לא אחת תאונות קטלניות מתרחשות כתוצאה מקלות דעתם של נהגים הנוטלים סיכונים בלתי סבירים ומפריים את הוראות כללי התעבורה על מנת לקצר את משך זמן נסיעתם עד להגעה למחוז חפצם.  
בית משפט זה שב והדגיש את הצורך בענישה מחמירה ומרתיעה בגין עבירות תעבורה המביאות לגדיעתם של חיי אדם בטרם עת.  
מדיניות ענישה זו נחוצה לשם הרתעת הרבים מפני ביצוע עבירות תעבורה ומפני נטילת סיכונים בלתי סבירים אשר יש בהם כדי לסכן חיי אדם. בכך, תורמת מערכת המשפט את חלקה במאבק המתמשך בתאונות הדרכים הגובות קורבנות כה רבים כעניין שבשגרה ...  
זאת ועוד, נקבע כי על רמת הענישה בגין הרשעה בעבירות תעבורה קטלניות להלום את חומרת המעשים ותוצאותיהם - ואילו נסיבותיו האישיות של נאשם במקרים אלו מתגמדות לנוכח התוצאות הקשות להן גרם" (ע"פ 4908/18 אל עסייו נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 10 (7.11.2019)).

### השיקולים לגזירת עונשו של הנאשם בתוך מתחם העונש ההולם

33. שיקולים המצדיקים חריגה ממתחם הענישה ההולם:

במקרה דנן לא מצאתי הצדקה לסטייה לחומרא או לקולא ממתחם הענישה ההולם.

34. בעת גזירת העונש המתאים לנאשם בתוך המתחם, אתחשב בקיומן של נסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה:

לקולא - אתחשב בנטילת האחריות והבעת החרטה תוך הודאה וחסכון בזמן שיפוטי יקר, בחלוף הזמן מאז ביצוע העבירות - כמעט 3 שנים, בהיותו של הנאשם אדם נורמטיבי ובנסיבותיו האישיות.

35. התחשבתי בכך שהנאשם נעדר עבר פלילי. אשר לעברו התעבורתי כל הרשעותיו מסוג ברירת משפט, וזו הפעם הראשונה שהיה מעורב בגרימת תאונת דרכים.

36. נתתי דעתי לפגיעה הצפויה בנאשם לאור מצבו הנפשי כפי שהוצג בפני ונתתי דעתי גם לפגיעה במשפחתו. ואולם, אין להתעלם מחומרת העבירות ומהתוצאה הקשה. סבורני כי בנסיבות העניין יש לתת בכורה לעיקרון קדושת החיים כמו גם לאינטרס הציבורי.

שמעתי טיעוני משפחת המנוחה אשר תיארו את האובדן הגדול. המנוחה, אם מסורה אשר טובת משפחתה עמדה בראש מעייניה. בספר משלי פרק ל"א נאמר:

**אֶשֶׁת-חַיִל, מִי יִמָּצָא; וְרַחֵק מִפְּנֵינִים מִכָּרָה**

**בְּטַח בָּהּ, לֵב בְּעֵלָה; וְשָׁלַל, לֹא יִחָסֵר**

**בְּמַלְתָּהּ טוֹב וְלֹא רָע, כֹּל, יְמֵי חַיֵּיהָ**

**דְּרָשָׁה, צָמֵר וּפְשָׁתִים; וַתַּעַשׂ, בְּחֶפְזָ כְּפִיָּה**

**הִימָּה, כְּאֲנִי וְתִסּוּחֵר; מִמְּרָסֵק, תִּבְיֵא לְחֵמָה**

**וַתִּקֵּם, בְּעוֹד לַיְלָה, וַתִּתֵּן טָרֶף לְבֵיתָהּ; וְחֵק, לְנַעֲרֹתֶיהָ**

**זָמְמָה שָׂדֵה, וַתִּקְחָהּ; מִפְּרֵי כְּפִיָּה, נָטְעָה כֶּרֶם**

**חֲגָרָה בְּעוֹז מְתָנִיהָ; וַתֵּאֱמָץ, זְרוּעֹתֶיהָ**

**טָעְמָה, כִּי טוֹב סִחָרָה; לֹא יִכְבֶּה בְּלִיל נֶרְהָ**

חסרונה מורגש ויורגש גם בעתיד ואולם, נרה לא יכבה.

37. נתתי דעתי לטענת ב"כ הנאשם לפיה יש מקום לאמץ המלצת שירות המבחן ולגזור דינו של הנאשם למאסר בעבודות שירות ואני דוחה טענה זו. נפנה לרע"פ 902/21 בן לולו נ' מדינת ישראל (28.2.21) שם נקבע על ידי כבוד השופט קרא:

**"לא נעלמו מעיני נסיבותיו האישיות הקשות של המבקש, אולם בית משפט זה עמד פעמים רבות על חשיבות הטלתה של ענישה הכוללת מאסר מאחורי סורג ובריח במקרים בהם נהיגה רשלנית הביאה לקיפוח חיים ... ולא מצאתי כי עניינו של**

**המבקש מצדיק סטייה מכלל זה. הגם ששירות המבחן המליץ על ריצוי העונש בדרך של עבודות שירות, המלצתו אינה מחייבת את בית המשפט, אלא משמשת ככלי עזר המסייע לבית המשפט ... בית משפט השלום דחה את המלצת שירות המבחן בשל פסיקת בית משפט זה ועיקרון קדושת החיים, וקביעותיו אומצו על ידי בית המשפט קמא."**

38. לאחר שנתתי דעתי לאמור לעיל, מצאתי לגזור את עונשו של הנאשם מעל הרף התחתון הן בענין רכיב עונש המאסר והן בכל הנוגע לעונש הפסילה.

39. אני סבור שעל אף מצבו של הנאשם, אשר לא עובד כנהג אוטובוס מקרות התאונה יש מקום לפסוק פיצוי סמלי למשפחת המנוחה הזכאים אמנם לפיצוי מלא מכח דיני הנזיקין, ואולם דומני שפיצוי כזה, חלף הקנס, ראוי וראוי לעניין ע"פ 961/16 **אלהרוש נ' מדינת ישראל** (25.11.18). כמובן שפיצוי זה אין בו כדי להקל על תחושת האובדן שחוותה ותחושה משפחת המנוחה ובהיותו פיצוי עונשי, הוא יצטרף לפיצוי שינתן למשפחה מכח דיני הנזיקין ולא יקוזז ממנו.

40. לאחר ששמעתי את טיעוני הצדדים לעונש ושקלתי את חומרת העבירה, את מתחם העונש ההולם, את נסיבותיו האישיות של הנאשם ואת עברו התעבורתי, אני גוזר על הנאשם את העונשים הבאים:

א. אני מצווה על מאסרו של הנאשם בפועל למשך 10 חודשים.

על הנאשם להתייצב לריצוי עונש המאסר בימ"ר ניצן אזור התעשייה הצפונית רמלה, ביום 6.9.23 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.

ב. אני מצווה על מאסרו של הנאשם למשך 9 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים מהיום, אם יעבור על הוראות סעיף 67 ו/או 64 לפקודת התעבורה תשכ"א-1961, שעניינם עבירות של נהיגה בפסילת רשיון ו/או גרימת מוות ברשלנות.

ג. תשלום פיצוי למשפחת המנוחה בסך 10,000 ₪.

הפיצוי ישולם ב-10 תשלומים חודשיים שווים, הראשון עד ליום 1.11.23.

ככל שקיימת הפקדה בתיק לטובת הנאשם, היא תקוזז לטובת הפיצוי והיתרה, ככל שתיוותר, תושב

לנאשם, בכפוף לכל דין.

סכום הפיצוי יועבר למרכז לגביית קנסות, אגרות והוצאות ברשות האכיפה והגבייה.

הפיצוי ישולם לחשבון המרכז לגביית קנסות, אגרות והוצאות ברשות האכיפה והגבייה באחת מהדרכים הבאות:

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

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

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

ד. פסילה מלקבל ו/או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה של 8 שנים.

הנאשם פטור מהפקדת רשיון נהיגה.

המזכירות תחשב מועד הפסילה מיום 23.6.21.

מובהר לנאשם כי תקופת המאסר בתיק זה לא תימנה כחלק מהפסילה.

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

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

**זכות ערעור לבית המשפט המחוזי בירושלים בתוך 45 יום מהיום.**

ניתן היום, ב' אב תשפ"ג, 20 יולי 2023, בהעדר הצדדים.