

גמ"ר 3515/12/09 - מדינת ישראל נגד שאקר עיסא

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה
גמ"ר 3515-12-09 מדינת ישראל נ' עיסא(אסיר)

כב' השופטת רות רז

המאשימה

נגד

הנאשם

נוכחים:

מדינת ישראל

שאקר עיסא (אסיר)

ב"כ המאשימה- עו"ד עינת בניטה ועו"ד ליטל
מהלל

ב"כ הנאשם - עו"ד דר' יריב וינצר
הנאשם הובא על ידי שב"ס

גזר דין

הנאשם הורשע לאחר שמיעת הוכחות בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] התשכ"א-1961 ושל נהיגה רשלנית שגרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלות של ממש לפי סעיף 62(2) ו-38(3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] התשכ"א-1961.

ביום 14.5.09, בשעה 14:15 לערך, נהג הנאשם אוטובוס זעיר והסיע שמונה נוסעים, שישה קטינים ושני בגירים. בהגיע הנאשם לצומת הכבישים 5504 ו-50 פנה שמאלה כיוון נסיעתו מבלי לתת זכות קדימה למשאית עם נגרר שהגיעה מולו, חסם את דרכה וכתוצאה מכך פגעה המשאית באוטובוס הזעיר, דחפה אותו לצדי הדרך ונגרר המשאית התהפך על האוטובוס הזעיר.

בנהיגתו הרשלנית גרם הנאשם למותם של שישה מנוסעי האוטובוס הזעיר : עאמר פהימי (קטין יליד 1997), מועד סרסור (קטין יליד 2003), אכרם סרסור (קטין יליד 2003), מוחמד סרסור (קטין יליד 1993), נואל עיסא (אמו של הנאשם) ואמנה תיים.

כתוצאה מהתאונה נחבלו חבלות של ממש הנאשם ושניים מנוסעי האוטובוס : א.ג. (קטין יליד 2002) וע.ט. (קטין יליד 2004).

טיעוני הצדדים לעונש

טיעוני המאשימה

ב"כ המאשימה עתרה לאמץ מתחם ענישה של 4-6 שנות מאסר ולקבוע עונש הולם ברף הגבוה של המתחם, במצטבר למאסר אותו מרצה הנאשם בגין עבירה של נהיגה בזמן פסילה. כמו כן עתרה לפסילה לצמיתות על נהיגת רכב ציבורי ופסילה מעל 20 שנים לכל רכב, במצטבר לפסילה אותה ריצה הנאשם עד עתה. ב"כ המאשימה הפנתה לפסיקה לפיה נקודת המוצא בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית הינה מאסר לריצוי בפועל ופסילה לתקופה הולמת, בשל עיקרון השמירה על חיי אדם ובשל שיקולי הרתעה.

לטענת ב"כ המאשימה, מידת הרשלנות במקרה זה גבוהה שכן הנאשם הסיע מספר רב של נוסעים ופנה שמאלה בצומת מבלי לעצור ומבלי לתת זכות קדימה למשאית שהתקרבה מולו, בתנאים של דרך בינעירונית ושדה ראייה פתוח. הנאשם היפר את חובת הזהירות שלו כנהג ואת חובת הזהירות המוגברת הנדרשת מנהג הסעות. הנאשם חייב להיות מודע ל"פוטנציאל הקטילה", לאחריות שיש לו לגבי כל אדם מהנוסעים ולכך שכל טעות תביא לפגיעה במספר רב של בני

בנסיבות בהן נגדם אחד בתאונת דרכים מתחם העונש ההולם עומד על 6 חודשי מאסר בעבודות שירות עד 30 חודשי מאסר בפועל. בנסיבות של ריבוי קורבנות, ניהול הוכחות, העדר נטילת אחריות, עבר תעבורתי מכביד ושיקולי הרתעה, המתחם הראוי הוא 4-6 שנים והמאשימה עותרת לאמץ את הרף העליון. ב"כ המאשימה התייחסה בטיעוניה לנזק הנורא שנגרם לשש משפחות ההרוגים, לאחריותו המלאה של הנאשם לתוצאות, להשפעה המכסימלית שלו על ביצוע העבירה ולצורך בהרתעת נהגים ובמיוחד נהגי הסעות של ילדים.

ב"כ המאשימה טענה כי הנאשם לא לקח אחריות על אירוע התאונה ולא גילה ניצוץ של אמפטיה לקורבנות התאונה. התנהגותו בתיק הייתה חסרת גבולות וכללה התחזות כבלתי כשיר לעמוד לדין,

בקשות דחייה וכל טענה אפשרית, כאשר שיאה של התנהגותו הייתה בנהיגה בזמן פסילה שהושתה עליו בתיק זה.

הוגשה פסיקה רלוונטית לעניין מתחם הענישה וצבירת עונשים. טיעוני ההגנה

ב"כ הנאשם קרא לבית המשפט שלא למצות את הדין עם הנאשם בדרך אריתמטית כעתירת המאשימה אלא לנקוט בחשיבה שונה התואמת את הנסיבות המורכבות של תיק זה, באופן קונקרטי והוליסטי. ב"כ הנאשם טען כי על בית המשפט לתת משקל לעניין " נוכחותו-נפקדותו " של הנאשם במשפט ולמחיקת זכרונו עובר לאירוע. לדבריו, משקיבל בית המשפט בהכרעת הדין את טענת אובדן הזיכרון של הנאשם, גם אם לפרק זמן קצוב, יש לקבל את הטענה כי לנאשם לא הייתה אפשרות להרים כל נטל הוכחה המוטל עליו ועל בית המשפט להביא נתונים אלה לזכותו של הנאשם כנסיבות לקולא בגזירת הדין.

לטענת ב"כ הנאשם, הנאשם לא הועמד לדין בגין חמש עבירות נפרדות של גרימת מוות ברשלנות אלא בעבירה אחת בלבד. לדבריו, כליאה ארוכה אינה משרתת את האינטרס הציבורי, אינה ראויה וקיימים סימני שאלה באשר להשפעת עונשים על נושאים של הרתעת הציבור, מניעה או שיקום. קביעת מתחם ענישה לפי חומרת העבירה יוצר עונש מופרז ובלתי הוגן ולבית המשפט סמכות לסטות ממנו מטעמי צדק. הוצגה רשימה של פסקי דין בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית בהם הוטלו עונשים במתחם שנע בין של"צ, 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות ועד 8 חודשי מאסר בפועל.

ב"כ הנאשם טען כי נסיבות התאונה אינן ברף רשלנות גבוהה, הנאשם אינו זוכר את נסיבות התאונה והתאונה יכולה הייתה לנבוע מחוסר תשומת לב רגעי, הסחת דעת, אובדן שליטה רגעי או הפרעה בנסיעה. העבר התעבורתי אינו מכביד. הנאשם הינו נהג הסעות מזה כעשור. מצבו הרפואי קשה וכתוצאה מהתאונה נקבעו לו על ידי המוסד לביטוח לאומי 97% נכות, מהם 30% נכות פסיכיאטרית. אמו נהרגה בתאונה ואביו נרצח לפני מספר שנים. הנאשם שימש משענת כלכלית ורגשית למשפחתו ומאז התאונה הפכה המשפחה להיות תלויה בתשלומי ביטוח לאומי.

לכן עתר ב"כ הנאשם לענישה מידתית, בחופף באופן מלא או חלקי, למאסר של 9 חודשים שהוטל על הנאשם בתיק הנהיגה בפסילה.

לסיכום טען ב"כ הנאשם כי במשך שנות ניהול התיק היה הנאשם בגדר " נאשם וירטואלי " והעלה את השאלה כדלקמן : " האם מר שאקר זכה ליומו בבית המשפט, האם מר שאקר שטח את מלוא טענותיו בבית המשפט? האם מר שאקר חקר את העדים מטעם המאשימה, והאם לאור הכרעת הדין האם ניתנה למר שאקר הזדמנות לוגית להגיב לכתב האישום ??? "

בפתח הדברים אציין כי אני דוחה מכל וכל את טענת ההגנה כי הנאשם לא זכה ליומו בבית המשפט בשל היותו כהגדרת ב"כ הנאשם, " נאשם וירטואלי ". הדיונים הרבים, חוות הדעת הפסיכיאטריות והעדויות שנשמעו בתיק, מלמדים כולם כי ההיפך הוא הנכון.

כתב האישום הוגש לבית המשפט בתאריך 16.12.09 והכרעת הדין ניתנה ביום 14.7.13.

התארכות הדיונים נעוצה, רובה ככולה, בהתנהגות ההגנה במהלך ניהול התיק. בית המשפט נעתר לבקשות מרובות של ההגנה במטרה לקיים את ההליך המשפטי באופן שהגנת הנאשם לא תקופח. לא הייתה טענה שלא נטענה על ידי ההגנה בתיק זה, החל בטענת אי כשירות לעמוד לדין וכלה בטענה של אין להשיב לאשמה בטענת סרק שהנאשם כלל לא נהג ברכב. ההגנה ביקשה דחיות חוזרות ונשנות של הדיונים באמתלות שונות ומשונות.

כך למשל, לאחר שנתקבלה חוות דעת הפסיכיאטר המחוזי בתאריך 20.10.10, לפיה נמצא הנאשם כשיר לעמוד לדין, ביקש ב"כ הנאשם, אין ספור פעמים, לדחות את מועד תשובתו לכתב האישום בטענה כי טרם קיבל מסמכים רפואיים לצורך הכנת חוות דעת פסיכיאטרית נגדית. ב"כ הנאשם טען, שוב ושוב, כי הנאשם אינו מסוגל להשיב לכתב האישום וכי אין באפשרות ההגנה לגבש את קו ההגנה שלה.

בשאלת כשירותו של הנאשם לעמוד לדין הוגשו חמש חוות דעת ונשמעו עדויות של ארבעה פסיכיאטרים ופסיכולוג. בהחלטה מיום 18.10.12 אימצתי את חוות הדעת והעדויות של המומחים הרפואיים הבאים: ד"ר לבן - פסיכיאטרית מחוזית, של ד"ר שרף - סגן הפסיכיאטרית המחוזית ושל ד"ר ולבסקי - מנהל המחלקה הפסיכיאטרית "גהה". קבעתי כי הנאשם אינו סובל ממחלת נפש, אינו סובל מפגיעה קוגניטיבית באופן הפוגע ביכולתו להבין את ההליך המשפטי ולעקוב אחריו והינו כשיר לעמוד לדין.

עדויות המומחים קבעו את אמינותו הנמוכה של הנאשם, קיומה של " סימולציה של תסמינים ", כלומר, הצגת מצג שווא והתחזות של הנאשם לאדם חולה נפשית, אי שיתוף פעולה ומסירת מידע סותר.

הנאשם מיצה עד תום את ההליך השיפוטי כולל חקירות ארוכות של עדי התביעה, הגשת חוות דעת של שני מומחים רפואיים מטעמו בטענת אי כשירות לעמוד לדין ושמיעת עדותם בבית המשפט והגשת חוות דעת של שני מומחים מטעמו בנושא אחריותו לתאונה ושמיעת עדותם בבית המשפט. גם הנאשם עצמו מסר את עדותו בבית המשפט.

לפיכך, טענת ההגנה כי לנאשם לא ניתן יומו בבית המשפט אינה במקומה וטוב היה עושה ב"כ הנאשם לו היה נמנע להעלותה.

מתחם העונש ההולם

הקו המנחה בפסיקת בית המשפט העליון לגבי מדיניות הענישה הראויה בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית הינו השתתף מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח. הפגיעה בערך העליון של השמירה על חיי אדם מחייבת ענישה הולמת בדרך של מאסר בפועל. מדיניות הענישה הנהוגה בעבירות אלה נועדה להילחם בנגע תאונות הדרכים הקטלניות ומטרתה להעביר מסר ברור לציבור לפיו, ככלל, יוטל עונש של מאסר בפועל על מי שגרם בהתנהגותו הרשלנית לתוצאה קטלנית. בית המשפט נדרש לתת יד להגברת מודעות הציבור לחשיבותה של נהיגה זהירה ושמירה על חוקי התנועה ולכך שהנוהג ברשלנות ומקפד חיים צפוי לענישה מחמירה.

בע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מדינת ישראל, חזר וקבע בית המשפט העליון, כבוד השופט י' דנציגר, את מדיניות הענישה המחמירה הנדרשת במלחמה בתאונות הדרכים הקטלניות :

"נוכח ריבוי תאונות הדרכים הקטלניות, המתרחשות כמעט מדי יום ביומו וגובות את חייהם של קורבנות רבים, הביע בית משפט זה את הצורך במדיניות ענישה מחמירה ומרתיעה כלפי אלו

הנוהגים ברשלנות ובחוסר אחריות בכבישים מדיניות הענישה המחמירה והמרתיעה באה לידי ביטוי בכך שעל פי רוב הרשעה בעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל ופסילת רישיון לתקופה ממושכת".

כבוד השופט אי רובינשטיין ברע"פ 548/05 מאירה ליון נ' מדינת ישראל, פסק כי נוכח הקטל בדרכים, המדיניות הקיימת הינה להטלת מאסר בפועל, גם על נאשמים נורמטיביים, והחריגים לכך נדירים :

" כל עוד בעינה המדיניות הקיימת באשר לעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים (ותאונות אחרות), דינם של המורשעים בהן תקופת מאסר מאחורי סורג ובריה, והחריגים לכך נדירים. אכן מרבית המורשעים בעבירות אלה - מן הסתם - הם אנשים מן היישוב, מה שקרוי נורמטיביים, אלא שנמצא לבתי המשפט לנסות להרתיע את הנוהגים בכביש מעבירות על-ידי המודעות כי אם יתרשלו ויפגעו בזולת, דינם מאסר. נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפודם של חיי אדם, השבר הנורא שאין לו מרפא ואיחוי הפוקד את משפחות הקרבנות, ותחושת אין האונים החברתית אל מול המס שגובות תאונות הדרכים מחברה שאינה חסרה קרבנות בטרור ובקרב, מבקשים גם בתי המשפט לתרום תרומה צנועה בדמות גזרי הדין המחמירים. "

בע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל נפסק על ידי כבוד השופט הנדל כי רק במקרים חריגים לא יגזר עונש של מאסר מאחורי סורג ובריה. עוד נפסק כי לנסיבותיו האישיות של הנאשם ינתן משקל נמוך בגזירת העונש וכי משך תקופת המאסר ייקבע על פי דרגת הרשלנות :

" נדמה שקיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונות 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".

בעפ"ת 33840-02-12 סובחי חאמד נ' מ.י. סקר בית המשפט המחוזי את מתחם הענישה בעבירות של גרימת מוות ברשלנות וקבע כי טווח הענישה נע בין 6 חודשי מאסר בעבודות שירות במקרה רשלנות קלה ועד 30 חודשי מאסר בפועל, במקרים החמורים והקשים ביותר.

עונשים מצטברים

סעיף 186 לחסד"פ קובע : 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.

נקבע בפסיקה כי על מנת לקבוע האם מדובר במעשה אחד יש לבחון נסיבותיו של כל מקרה בעזרת שני מבחני עזר

כדלקמן :

" ואמת-המידה לעניין זה איננה רק פיזית אלא גם נורמטיבית-ערכית. שניים הם מבחני העזר אשר פותחו בפסיקה לצורך הכרעה בסוגייה זו: המבחן הצורני-עובדתי הבוחן האם הפעולות, אף שהן עוקבות ובוצעו ברצף, נפרדות וניתנות לפיצול; והמבחן המהותי-מוסרי, בגדרו יש לבחון, בין היתר, את חשיבותו של הערך הנפגע, את ריבוי הנפגעים ואת השיקול המוסרי אליו מצטרף גם שיקול ההרתעה " (כבוד השופטת חיות בע"פ 8748/08 ירון ברכה נ' מ.י.).

בית המשפט קבע כי הגם שעל פי המבחן הצורני-עובדתי, אירוע של תאונת דרכים 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 גזירת העונש.

בע"פ 8748/08 ירון ברכה נ' מ.י. נגזר דינו של נאשם אשר הורשעו בעבירות הריגה בנסיבות בהן נהג ברכב תחת השפעת סמים ואלכוהול במהירות של 171 קמ"ש, לא ציית לאור אדום ברמזור, התנגש ברכב וגרם למותם של 6 אנשים, ביניהם אחיו התאום, ונפסק :

" מניין החיים שנקטלו בתאונה הוא שישה ובנסיבות שתוארו תהא זו תוצאה לא מוסרית - הן מנקודת המבט של קורבנות התאונה והן בשל הקלות שאין לקבלה בהתייחסות אל מעשי המערער - לראות בכך מעשה אחד לצורך הענישה. מסקנה זו נטועה בעקרונות היסוד של שיטתנו המשפטית המורים אותנו לכבד חיי אדם ולהגן עליהם באשר כל אדם הוא עולם מלא. קטילת חיי אדם בעבירה מחייבת, אפוא, הטלת עונש המבטא ערכים אלה. גישה זו תקפה וראויה ליישום לא רק לגבי נאשמים המורשעים בעבירות בטחון ובביצוע פיצועי טרור המוניים, אלא גם לגבי מי שהורשעו בקטילת חיים רבים בתאונת-דרכים בשל נהיגה פזיזה וחסרת אחריות, דוגמת נהיגתו של המערער שבפנינו אשר החליט ליטול לידיו את ההגה בעודו נתון תחת השפעת אלכוהול וסמים מסוכנים. "

בהתאם לפסיקה, לא רק בעבירות הריגה נכון יהיה להתייחס לריבוי נפגעים כאל מספר עבירות אלא גם בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית.

רק לאחרונה אישר בית המשפט המחוזי (דרום) בע"פ 1581-08-13, מוחמד אלגבור נ' מ.י. את החלטת בית המשפט קמא בדבר צבירת עונשים בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית. הנאשם באותו אירוע נהג ברכב משא כבד ובהגיעו לעקומה חדה בדרך סטה שמאלה לנתיב הנסיעה הנגדי ופגע ברכב פרטי שנסע מולו. נוסעי הרכב הפרטי, חמישה במספר, נספו כולם כתוצאה משריפה שפרצה ברכב בעקבות ההתנגשות. כבוד השופט " צלקובניק קבע כדלקמן :

" 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 קיצר את תקופת המאסר שהושתה על הנאשם מחמש שנים לארבע שנות מאסר לאחר שבחן את רמת הרשלנות של הנאשם וקבע כי הייתה פחותה מהרמה שנקבעה בבית המשפט קמא.

בע"פ 4089/07 עזאם סייף, אבו מוך נ' מ.י. הורשעו הנאשמים בעבירות הריגה לאחר שהסיעו מחבלים מתאבדים וכתוצאה מפיגוע נהרגו חמישה אנשים ונפצעו שלושים. בית המשפט העליון זיכה את אחד הנאשמים מעבירה של הריגה והרשיעו בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, ולמרות עובדה זו אישר את החלטת בית המשפט המחוזי בדבר צבירת עונשים. וכך נפסק על ידי כבוד השופטת מי נאור :

" בית משפט זה פסק בעבר כי ניתן לגזור עונשים מצטברים בגין עבירת גרימת מוות ברשלנות (רע"פ 4157/06 פלוני נ' מדינת ישראל, פסקה 4 לפסק הדין (טרם פורסם, 25.10.2007)). עם זאת, לא בכל פעם שרשלנות מביאה למותם של אנשים ראוי יהיה לגזור עונשים מצטברים. על מנת להכריע בשאלה האם במקרה מסוים ראוי לגזור עונשים מצטברים יש לעשות שימוש במבחן מהותי-מוסרי הבודק, בין השאר, את הפגיעה שנגרמה על ידי העבירה האמורה, את האינטרסים המוגנים על ידי העבירה ואת השיקולים המוסריים העומדים בבסיס ההגנה על הקורבנות (פרשת מחאגינה, פסקה 18 לפסק הדין). אכן, היותה של עבירה מסוימת עבירת רשלנות עשוי להוות שיקול כנגד צבירת עונשים. אולם, יש לשקול מנגד גם את התוצאות של אותה עבירת רשלנות. בענייננו, התוצאות הקשות שנגרמו בעקבות פעולותיו של אבו מוך מובילות למסקנה כי יש מקום לגזור על אבו מוך עונשים מצטברים."

ברע"פ 4157/06 פלוני נ' מ.י. נדון עניינם של שני נאשמים אשר הורשעו בעבירות של גרימת מוות ברשלנות בכך שהסיעו מחבל מתאבד שגרם למותם של שלושה ולפציעתם של רבים אחרים. כבוד השופט א' ריבלין קבע כי גם בעבירות של גרימת מוות ברשלנות כאשר נגרם מותם של מספר אנשים ובהתחשב בנסיבות, ניתן להטיל ענישה מצטברת תוך שימת דגש על הפגיעה בערך החיים וקיפוח חיי אדם ועל מטרות הרתעה :

"...מקובלת עלי עמדתו של בית המשפט המחוזי, כי הפסיקה לא תחמה, ולא ביקשה לתחום, את הבחינה הנורמטיבית, תלוית-הנסיבות והשיקולים העקרוניים, אך ורק לעבירת הרצח. כדברי השופט מ' שמגר באחת הפרשות: "מי שגורם במעשה אחד למספר מקרי מוות (למשל על ידי הנחת מטען נפץ או נהיגה רשלנית), יכול להיאשם במספר עבירות של גרם מוות כמספר ההרוגים או בעבירה כוללת אחת החובקת את כל המעשה, הכול לפי שיקול דעת התביעה. בדרך כלל יוטל עונש אחד... אולם, בית המשפט רשאי להחליט לאור המהות המיוחדת של העבירות ונסיבותיהן המיוחדות כי יוטלו עונשים נפרדים, ואם כן, אם אלו יהיו חופפים או מצטברים" (ע"פ 399/89 מדינת ישראל נ' זלום פ"ד מו(2) 187 ; ההדגשה הוספה). הערך של חיי אדם, והצורך ליתן ביטוי עונשי לכל קיפוח של חיי אדם - עקרונות מנחים שהפסיקה חזרה והדגישה בהקשר הנדון - אינם מתייחדים לעבירת הרצח, והם נכונים גם לעבירות אחרות שתוצאתן מות הקורבן. "כאשר מדובר במעשי אלימות, קיים לכל אחד מן הנפגעים אינטרס עצמאי לשלמות גופו" - כך נפסק (ע"פ 1742/91 פופר נ' מדינת ישראל המשפט עליון פד"י נא (5) 289). "לשיקול המוסרי" - כך פסק בית המשפט העליון - "יצרף עצמו שיקול ההרתעה. ידע המתכנן לפגוע באדם... כי ישא בעונש על כל אדם שיקפח את חייו" (ראו עניין ש. ש. הנ"ל). כך לגבי המתכנן, וכך גם לגבי מי שהתנהגותו הרשלנית מסכנת את חייהם של רבים...

.... לא בכל מקרה שבו התנהגות רשלנית מצד הנאשם הביאה למותם של מספר אנשים, מוצדק יהיה להטיל עונשים נפרדים ומצטברים. לא תמיד נכון להתייחס באותו אופן, בהקשר הנדון, למעשה-המתה מכון ולמעשה-המתה רשלני. הכל תלוי בנסיבות, בהתאם לגישה הפרגמטית - כלשונה של השופט דורנר בעניין פופר הנ"ל - הנקוטה על-ידינו. מקובלים עלי בעניין זה דבריו של בית המשפט המחוזי, ואין לי אלא להביאם כלשונם:

ההכרעה בשאלת הצטברות העונשים בעבירות של רשלנות, תיבחן על-פי מכלול נסיבותיו של כל אירוע, ועל יסוד המבחנים שנקבעו בפסיקה, קרי: הצורני-עובדתי, המהותי-מוסרי וההרתעתי. על בית-המשפט לשקול, מחד - כי העבירות בוצעו שלא מתוך יסוד נפשי של מחשבה פלילית, אלא ביסוד נפשי של רשלנות... ואולם מאידך, על בית-המשפט להביא במניין שיקוליו, בין השאר, את ריבוי הקורבנות ואת אופי המעשה הרשלני ודרגת חומרתו. ככלל, ראוי יהיה להשית ענישה מצטברת בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, כל אימת שמדובר ברשלנות בדרגה גבוהה שהביאה לאבדן חיים של רבים, ובפרט כאשר ניתן היה לצפות כי התממשות הסיכון ממעשה הנאשם תביא לפגיעה במספר רב של קורבנות. ואולם, כל מקרה יידון בהתאם לנסיבותיו, ואין צורך בהתווית כללים מראש."

לעניין צבירת עונשים בעבירות של גרימת מוות ברשלנות יש לראות גם את החלטת בית המשפט המחוזי בע"פ 9815/07 בעניין אלמי ורסאי, שם נפסק כי "נוכח גודל האסון ומספרם הרב של ההרוגים והפצועים מוצדק היה לגזור על רון ,

שפעולותיו הרשלניות עליהן עמדנו בהרחבה הביאו לקרות האסון, עונש העולה על עונש המקסימום שניתן להטילו בגין עבירה אחת של גרימת מוות ברשלנות. כך מתחייב מן ההכרה בקדושתם של חיי אדם העומדת ביסוד תפישתנו המוסרית.

בע"פ 6532-01-12 בהגית גאנם ני מ.י. גרם הנאשם בנהיגה רשלנית למותם של חמישה אנשים ולפציעתם של עשרים אנשים שנזקקו לאשפוז. הנאשם נהג באוטובוס ופגע במשאית שעצרה בשולי הדרך, וכתוצאה מהתאונה נפגעו נוסעי האוטובוס. על הנאשם נגזרו 54 חודשי מאסר לריצוי בפועל, פסילה לצמיתות מנהיגת רכב ציבורי ופסילה למשך 20 שנה לנהיגת כל רכב. בית המשפט המחוזי דחה את הפרשנות המצומצמת למונח "אותו מעשה" שבסעיף 186 לחסד"פ, שניתנה בע"פ(מרכז) 8250-02-08 יהונתן סובינצקי ני מדינת ישראל ובעפ"ג (מרכז) 4766-07-09 יגמור ני מ.י. וכבוד השופט רי שפירא קבע כדלקמן :

"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...

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 לגוף 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".

עולה מן המקובץ לעיל כי גם בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, בנסיבות המתאימות, במקרים של רשלנות גבוהה וריבוי נפגעים, רשאי בית המשפט לגזור עונשים במצטבר, לאחר ששקל את אופי הפגיעה שנגרמה על ידי העבירה שביצע הנאשם, את האינטרסים המוגנים על ידי אותה עבירה וחשיבות הערך שנפגע, שיקולי מוסר הקשורים בהגנה על קורבנות עבירה, ושיקולי הרתעה תוך מתן משקל לחומרת התנהגותו של הנאשם. לא כל מקרה של ריבוי נפגעים מצדיק צבירת עונשים ובית המשפט שוקל נסיבותיו של כל מקרה לגופו.

השאלה האם להשית ענישה מצטברת במקרים בהם נגרמו מספר מקרי מוות כתוצאה ממעשה אחד של נהיגה רשלנית, נמצאת בסמכותו של בית המשפט ונתונה לשיקול דעתו בהתאם לנסיבותיו של כל מקרה.

הנאשם הורשע בגרימת תאונת דרכים רבת נפגעים. בנהיגתו הרשלנית גרם הנאשם למותם של שישה בני אדם, ביניהם ארבעה קטינים, ולפציעתם הקשה של שניים, כולל הוא עצמו.

לאחר שבחנתי את נסיבות התאונה ותוצאותיה המחרידות הגעתי למסקנה כי הנסיבות החמורות של התאונה, רמת הרשלנות הגבוהה של הנאשם, ריבוי הנפגעים, שיקולי הרתעה ושיקולי מוסר, מצדיקים ענישה מצטברת כעתירת המאשימה.

עיינתי בפסיקה שהוגשה על ידי ההגנה ומצאתי כי אינה רלוונטית לנסיבות התאונה הנדונה וכך גם רמת הענישה שנקבעה באותם פסקי דין. בחלק גדול מאותם פסקי הדין הנסיבות כללו גרימת מוות של אדם אחד והנאשמים הודו בביצוע העבירה ולקחו אחריות על התנהגותם.

באשר לפס"ד שדנו במקרים מרובי נפגעים, הנסיבות היו שונות בתכלית השינוי: ברע"פ 548/05 מאירה לויני נ' מ.י. קבע בית המשפט כי מדובר באחד המקרים החריגים, שאינו מלמד על הכלל, בהם ראוי לתת לנסיבות אישיות מיוחדות משקל משמעותי. ברע"פ 4261/04 יעקב פארין נ' מ.י. קפחו חייהם שני אנשים אך בית המשפט התחשב בנסיבות מיוחדות של

תאונה שהצביעו על רמת רשלנות נמוכה. בת"ד 30432-05 אבו צעלוק איוב נ' מ.י. התחשב בית המשפט לתעבורה בטרגדיה שעברה על הנאשם שכן כתוצאה מהתאונה גרם הנאשם למותם של אחיו, אשתו וששת ילדיהם.

בתאונה נגרם מותה של אמו של הנאשם אך נקטלו חייהם של חמישה אנשים נוספים ונגרם הרס מספר משפחות, לא רק הרס משפחת הנאשם.

בני משפחות ההרוגים לא השמיעו קולם בפני אך שמץ מהטרגדיה שעברה עליהם למדתי מעדותו של טאהא חמדאללה שנקרא להעיד במהלך המשפט על ידי ההגנה. העד הינו אביו של ע.ט. שנפצע בתאונה. העד סיפר על בלבול מחריד שארע לאחר התאונה כאשר נמסר להם בטעות כי בנם נהרג בשעה שהבן שכב פצוע בבית החולים ולצדו בני משפחה אחרת שבנה נהרג בתאונה ואשר סברה בטעות כי בנה הוא המאושפז בבית החולים.

גודל האסון שגרמה התאונה למשפחות הקורבנות אינו ניתן לתיאור.

הנאשם נהג באוטובוס זעיר פרטי והסיע שישה תלמידים קטינים ושתי מלוות בגירות. מדובר בקטינים בעלי מוגבלויות אותם הסיע הנאשם בבוקר מבתיהם בכפר קאסם לבתי ספר שונים בטירה ובסיום הלימודים הסיע אותם בחזרה לבתיהם. הנאשם היה נהג מקצועי ועסק בהסעת תלמידים במשך שנים.

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 לשלומם ולביטחונם של הנוסעים ברכבו ועליו להיות מודע לכובד האחריות המוטל עליו. חובת הזהירות כפולה ומכופלת כאשר הנהג מסיע ילדים.

הורי הילדים נתנו מבטחם בנאשם והפקידו בידיו את היקר להם מכל, את ביטחונם ושלומו של ילדיהם, את חייהם של הילדים. הנאשם היה אחראי על הסעתם של הילדים למוסדות החינוך ועל החזרתם בשלום ובבטחה לבתיהם אך בנהיגתו הרשלנית היפר הנאשם את האמון שנתנו בו הורי הילדים. הפרת חובת הזהירות של הנאשם כלפי הנוסעים ברכבו מעמידה את רשלנותו ברמה הגבוהה ביותר.

כנהג הסעות אשר הסיע ילדים היה על הנאשם לצפות כי התממשות הסיכון שבהתנהגותו יביא לפגיעה בנוסעים הרבים אותם הסיע ברכבו. היה עליו להיות מודע לנזק הגדול שייגרם כתוצאה מנהיגתו הרשלנית.

חובת הזהירות המוגברת המוטלת על נהג מקצועי, לא כל שכן, נהג המסיע ילדים, מצאה ביטוייה בשורה ארוכה של פסקי דין:

ברע"פ 8191/11 אייל מזרחי נ' מ.י. נאמר על ידי כבוד השופט אי רובינשטיין: "... העובדה שמדובר בנהג של הסעות ילדים. בעניין זה אומר בעקבות בתי המשפט הקודמים, כי המסיע ילדים נוטל עליו אחריות משפטית, מוסרית ואנושית כבדה, וככובד האחריות - כך יטה העונש לחומרה".

ברע"פ 3883/04 כמיל אבו סיביה נ' מ.י. נאמר על ידי כבוד השופט אי פרוקציה בעניינו של נהג משאית:

" פרנסתו של העורר היא בנהיגת משאית והדבר פועל לשני כיוונים: מחד-פסילת הרישיון מקפחת את פרנסתו ופרנסתו משפחתו. מנגד, דווקא בשל היותו נהג מקצועי, המצוי רוב שעות היום כל הכביש, צפויה סכנה גדולה יותר מנהיגתו לשלום הציבור, ויש להקפיד עמו שבעתיים..."

בת"פ 40262/04 מ.י. נ' יוסף שלום, נאמר על ידי כבוד השופט ד' רוזן: "מעל הנהיגה הזהירה הצריכה של כל נהג ונהג, חייב נהג רכב ציבורי המסיע תלמידים להישמר היטב ולנהוג רכבו בדיוקנות מיוחדת, שכן חיי הילדים בידיו, לא

מדובר בתפארת המליצה אלא בהוויית עולם..."

בעפ"ת 6532-03-12 גאנם בהג'ת נ' מ.י. קבע בית המשפט המחוזי: " נראה כי בית המשפט קמא הביא בחשבון מהצד האחד את החומרה שיש במעשה כשהוא מבוצע ע"י נהג רכב ציבורי ובדין ראה באחריותו של מי שמסיע נוסעים כאחריות מוגברת המחייבת זהירות מוגברת. כפועל יוצא מכך גם חומרת המעשה..."

הנאשם פנה שמאלה בצומת ולא נתן זכות קדימה למשאית עם נגרר שנסעה מולו והתקרבה אל הצומת. למרות שתנאי הדרך אפשרו לנאשם להבחין היטב במשאית שהינה רכב גדול מיימדים ואשר הייתה קרובה לצומת, נכנס הנאשם לצומת וגרם לתאונה המחרידה. בנסיבות אלה נהג הנאשם ברשלנות גבוהה.

מדובר בנסיעה בדרך בינעירונית, שדה הראיה פתוח למרחק של כ-300 מ', אור יום ותנאי הראות טובים.

אין המדובר במקרה של היסח הדעת או של רשלנות רגעית שכן, בין אם הבחין הנאשם במשאית והחליט להיכנס לצומת לפנייה למרות קרבתה המסוכנת, ובין אם לא הבחין במשאית והחליט להיכנס לצומת, בכל אחת מן האפשרויות עולה רשלנותו הגבוהה של הנאשם.

לפני אירוע התאונה התקרב לצומת נהג רכב אחר, מכיוון אחר, אשר נעצר ולא המשיך בנסיעה משום שהבחין במשאית המתקרבת. לו נהג הנאשם כמוהו והיה נעצר לפני הכניסה לצומת, היה מונע בקלות את התאונה. פעולת עצירה פשוטה לפני הכניסה לצומת ובחינת התנועה המתקרבת לצומת הייתה מונעת את התאונה ואת קורבנותיה הרבים.

לא מצאתי קיומה של רשלנות תורמת בנסיעת המשאית המעורבת בתאונה.

הטיעונים שהעלו שני מומחי הגנה לעניין אופן קרות התאונה, נדחו על ידי. באשר לעדותו של עד הגנה מסי 6, קבעתי כי תרחישים שונים שהוצעו על ידו כהסבר לקרות התאונה הינם תרחישים דמיוניים ואינם מבוססים על חומר הראיות.

האחריות לאירוע התאונה מוטלת כולה על הנאשם שנכנס לצומת מבלי לתת זכות קדימה למשאית. בכניסתו הרשלנית לצומת גרם הנאשם לתאונה ולתוצאותיה והאשם כולו מוטל על כתפיו.

לא מצאתי מקום לתת משקל בגזירת הדין לכך שהנאשם אינו זוכר את אירוע התאונה ואיני רואה בכך נסיבה לקולא. הנאשם איבד את זכרונו לגבי אירוע התאונה בעקבות התאונה ואין בכך כדי להשפיע על אחריותו לתאונה או על רמת רשלנותו שנקבעה על פי עדויות וראיות שהובאו בפני.

לא רק זאת, אלא שלאחר ששמעתי את עדותו של הנאשם בבית המשפט התרשמתי מכך שהנאשם מתחמק מלמסור פרטים הנוגעים לעובדות אותן יכול היה לזכור, פרטים כמו, הנהיגה ברכב או מסלול הנסיעה. יש לזכור כי הנאשם בחר למסור עדות רק בסיום פרשת ההגנה.

רמת רשלנותו של הנאשם גבוהה מרמת הרשלנות של הנאשמים בפרשת בהגית גאנם ומוחמד אלגבור. בהגית גאנם נהג באוטובוס ופגע במשאית שנעצרה בשול הדרך באופן שחסמה חלק מנתיב נסיעתו של האוטובוס ואילו מוחמד אלגבור נהג אמנם רכב משא אך לא הסיע נוסעים.

נוכח כל האמור לעיל הגעתי למסקנה כי מתחם העונש של 4-6 שנים אשר הוצע על ידי המאשימה, הינו מתחם העונש ההולם.

מתחם תקופת הפסילה נע בין שנות פסילה ארוכות לפסילה לצמיתות. לעניין נסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה

עברו התעבורתי של הנאשם מכביד. למרות העובדה שבמשך שנים עסק בהסעת תלמידים לבתי ספר, מקצוע שחייב הקפדה יתרה על חוקי התנועה, מעיד המספר הרב של עבירות תנועה שנרשמו לחובתו על אי ציות שיטתי לחוקי התנועה. משנת 1998 צבר הנאשם לחובתו 47 עבירות קודמות, ביניהן עבירות בטיחותיות חוזרות ונשנות של נהיגה במהירות העולה על המותר, שימוש בטלפון, נהיגה משמאל לקו הפרדה ואי ציות לאור אדום. מספר חודשים טרם התאונה נשוא כתב האישום הורשע הנאשם בעבירות של נהיגה במהירות העולה על המותר ושל אי ציות לאור אדום ברמזור. הגם שהנאשם לא היה מעורב בתאונות טרם המקרה הנוכחי מצביע אופי העבירות בהן הורשע כי היה זה אך עניין של זמן עד שיהיה מעורב בתאונה.

לאחר שניתנה הכרעת הדין בתיק זה הופנה הנאשם, לבקשת בא כוחו, לשירות המבחן להכנת תסקיר. מועד מתן גזר הדין נדחה על מנת לאפשר לשירות המבחן להגיש את התסקיר לבית המשפט. במהלך תקופת הדחייה נהג הנאשם בזמן פסילה עד תום ההליכים שהושתה עליו בתיק זה ובכך הביע זלזול עמוק בחוק והפר את האמון שבית המשפט נתן בו.

נהיגה בזמן פסילה בנסיבות אלה בהן ממתין הנאשם לגזירת דינו בתיק קטלני שגבה חייהם של שישה אנשים, מבטאת את יחסו המחפיר של הנאשם לתוצאות התאונה ולקורבנותיה.

לפיכך, העבר התעבורתי המכביד והעבירה המאוחרת של נהיגה בזמן פסילה הינן נסיבות אותן יש לשקול לחומרא.

תסקיר מיום 22.12.13 מפרט את נסיבותיו האישיות של הנאשם כדלקמן: הנאשם בן 34 נשוי ואב לשלושה ילדים קטינים. אביו נרצח בשנת 2001 ואמו נהרגה בתאונת הדרכים נשוא כתב האישום. הנאשם עבד כנהג הסעות. לאחר מות האב תפס הנאשם תפקיד דומיננטי במשפחה. הנאשם מסר כי מאז התאונה חלה התדרדרות במצבו הנפשי וחדל לעבוד. שירות המבחן התרשם כי הנאשם מתקשה בחיבור רגשי להיותו אחראי לתאונה ולתוצאותיה והוא ממוקד בתפקידו המרכזי במשפחה ובדאגה לבני משפחתו. שירות המבחן התרשם כי העובדה שמדובר במספר קורבנות אינה מאפשרת לנאשם להתייחס לכל אחד באופן נפרד ומגבירה אצלו התייחסות הגנתית המאופיינת בשיתוק וניתוק. בני המשפחה של הנאשם מתקשים להתמודד עם תוצאות התאונה ועם אחריותו של הנאשם למות האם.

שירות המבחן התרשם כי הנאשם מתפקד באופן נורמטיבי לאורך השנים ומרגיש אחראי למשפחתו. אובדן האב והאם אינו מעובד וגם לא מעורבותו בתאונת הדרכים רבת הנפגעים. קיים ניתוק רגשי, קושי להתבוננות על מציאות חייו, הן בקשר לתאונה והן בקשר להליך המשפטי והעונש הצפוי לו. קיים שימוש במנגנוני הדחקה, ניתוק ורציונליזציה, שמונעים ממנו התמודדות ישירה ומפגש כואב עם התחושות בבסיס האירועים הטראומטיים בחייו.

לסיכום, שירות המבחן לא בא בהמלצה טיפולית והמליץ לנאשם לקבל טיפול במסגרת שב"ס. שירות המבחן המליץ לעניין אורך המאסר להתחשב בכך שאמו הייתה בין קורבנות התאונה, ולא למצות עמו את הדין.

ניתוקו הרגשי של הנאשם, כפי שמציין שירות המבחן, בא לידי ביטוי בהתנהגותו של הנאשם לאורך הדיונים בבית המשפט. במשך השנים בהם נוהל התיק לא ביקש הנאשם את סליחת משפחות קורבנות התאונה למרות שמדובר במשפחות המתגוררות גם הן בכפר קאסם ואשר את ילדיהן הסיע במשך שנים. הנאשם לא הביע אמפטיה ולא השתתפות בצער המשפחות, אף לא פעם אחת ואף לא ברמז.

לא מצאתי מקום להביא בשיקולים לקולא את משך חלוף הזמן ממועד התאונה ועד למועד גזירת הדין הואיל וכפי שכבר ציינתי, הדחיות הרבות של הדיונים נעוצות בהתנהגות ההגנה לאורך ניהול התיק.

בשיקולי הענישה אתן משקל לכך שהנאשם שכל את אמו בתאונה, לכך שגם הוא נפגע קשה כתוצאה מן התאונה ונקבעו לו אחוזי נכות גבוהים, לנסיבות חייו לפיהן אביו נרצח לפני למעלה מעשור והיותו עמוד התווך של משפחתו עד

לתאונה. כתוצאה מהתאונה נפגעה גם משפחתו של הנאשם כפי שעלה מהנסיבות המתוארות בתסקיר שירות המבחן. כמו כן, מדובר במעורבות ראשונה של הנאשם בתאונת דרכים ואין הוא מעורב בפלילים.

יחד עם זאת, וכפי שנפסק בע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל, בעבירה של גרימת מוות ברשלנות נסוגות הנסיבות האישיות של הנאשם מפני האינטרס הציבורי והמשקל שיש לתת להן אינו גבוה הואיל ורבים מן הנאשמים בעבירות אלה הינם אנשים נורמטיביים.

לאחר שקילת כל השיקולים כמפורט, הגעתי למסקנה כי יש להשית על הנאשם מאסר במתחם הענישה וברף הגבוה שלו. גזירת העונש אינה בגדר פעולת חשבון אריתמטית אלא כרוכה בשקלול הנסיבות כולן. רמת הרשלנות הגבוהה של הנאשם בהתחשב גם בהיותו נהג הסעות, ריבוי הקורבנות ביניהם ילדים, מדיניות הענישה הנוהגת, שיקולי מוסר של פגיעה בערך חיי אדם והצורך בהרתעת הציבור והיחיד, מחייבים השתת מאסר ברף הגבוה של מתחם העונש ההולם.

לעניין עתירת המאשימה להשתת פיצוי למשפחות קורבנות העבירה, מצאתי כי יש מקום להשתת פיצוי על פי סעיף 77 לחוק העונשין. אדגיש כי אין המדובר בפיצוי שמטרתו לכמת ערך חיי אדם ובוודאי שאין מטרתו לקבוע ערך אבדן חיים אלא לסייע למשפחות הקורבנות.

בע"פ (ת"א) 70306/06 יצחק פפרוני נ' מ.י., אישר בית המשפט פיצוי בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בקובעו :

"... לאור המגמה לעודד את השימוש בסעיף 77 לחוק, "ככל הניתן" (פס"ד פלוני, שם, 150), או "שימוש תדיר משהיה עד כה" (רע"פ 2976/01 בתיה אסף נ' מדינת ישראל, פ"ד נו(3) 418, סעיף 40), והמגמה לפרש את הוראות סעיף 77 לחוק "בלברליות" (שם) - נראה לי שיש הצדקה לפסיקת פיצויים במקרה המתאים גם לטובת נפגעי תאונות דרכים, אף שעומדת להם זכות תביעה אזרחית כלפי חברת הביטוח. הצדקה זו מבוססת על התכליות הנוספות של סעיף 77 לחוק, כנאמר בפס"ד פלוני (שם, סעיף 19) :

"ובהן: מתן סעד מידי לנפגע מבלי שייאלץ להמתין עד לסיומם של ההליכים האזרחיים בעניינו, אשר עלולים להתמשך על-פני שנים ארוכות; הכרה חברתית בסבלו של הנפגע ושיתופו, במידת מה, בהליך הפלילי המתנהל נגד תוקפו; ואף קיים בו יסוד של היטהרות לעבריין עצמו, שכן חיובו בפיצוי לטובת קורבנו עשוי לתרום לשיקומו (ראו פרשת אסף, בעמ' 465). תכלית נוספת אותה משרת הדין בפיצוי האזרחי לנפגע אגב הכרעת הדין בנושא הפלילי, הינה העלאת מעמדו של קורבן העבירה בהליך הפלילי, כחלק מהמגמה ההולכת ומתעצמת בעת האחרונה לשלב בהליך הפלילי ולהכיר בזכויותיו במסגרתו" (פסקה 19).

"תכליות אלה מחייבות ליתן פרשנות מרחיבה לסעיף 77 לחוק בעניינו, ולאפשר את יישומו גם מקום בו הוגשה תביעה אזרחית נפרדת על-ידי קרבן העבירה" (פסקה 20).

נוכח כל האמור לעיל אני מטילה על הנאשם את העונשים הבאים :

5.5 שנות מאסר בפועל.

המאסר יחושב במצטבר לכל מאסר אחר אותו מרצה הנאשם. אני מפנה את שב"ס לתסקיר שירות המבחן.

פסילה לצמיתות על נהיגת רכב ציבורי. 20 שנות פסילה על כל סוגי כלי רכב.

מאסר על תנאי של שנתיים למשך 3 שנים מיום שחרורו של הנאשם ממאסר אם יבצע עבירות של נהיגה בזמן פסילה או

גרימת מוות ברשלנות.

הפסילה תחושב ממועד שחרורו של הנאשם ממאסר.

פיצוי לכל אחת ממשפחות ההרוגים בסך 20,000 ₪ לכל משפחה. הפיצוי ישולם לכל משפחה בשלושה תשלומים חודשיים שווים, הראשון לא יאוחר מיום 2.3.14.

זכות ערעור כחוק.

ניתנה והודעה היום י"א שבט תשע"ד, 12/01/2014 במעמד הנוכחים.