

גמ"ר 3899/06/19 - מדינת ישראל נגד דניאל שרון

בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים)

גמ"ר 3899-06-19 מדינת ישראל נ' שרון

בפני כבוד השופט אהרן האוזרמן

בעניין:

מדינת ישראל
ע"י פרקליטות מחוז תל אביב (פלילי)

המאשימה

נגד

דניאל שרון

הנאשם

ע"י ב"כ עוה"ד יעל שלגי

גזר דין

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו אחריות לתאונת דרכים בנסיבות של גרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 ביחד עם סעיפים 40 ו-64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961.

הנאשם הודה והורשע בעובדות כתב האישום בתאריך 24.12.19, זאת במסגרת הסדר טיעון לעונש ונשלח בהסכמת הצדדים לממונה על עבודות שירות בשב"ס, לבדיקת התאמתו לריצוי עונש מאסר במסגרת עבודות שירות. התקבלה חוו"ד הממונה שמצא את הנאשם כשיר לריצוי מאסר בעבו"ש. בהמשך שמעתי את טיעוני ב"כ הצדדים לעונש.

אין ספק כי מדובר בתאונה מצערת שהתרחשה בנסיבות מחרידות.

ביום 15.03.19 בשעה 09:00 לערך, נהג הנאשם אוטובוס באזור, בכביש 44 ממזרח למערב, והתקרב סמוך לצומת עם רחוב קפלן. אותה עת, חצה במעבר חצייה בצומת, מימין לשמאל כיוון נסיעת הנאשם, המנוח עלי מוקדאד ז"ל [להלן: "המנוח"].

המנוח חצה במעבר חצייה כאמור, על אף שברמזור בכיוון חצייתו "דלק" אותה שעה אור אדום.

הנאשם התקרב לצומת כשהרמזור בכיוונו "דלק" ירוק וכשהוא נוסע בנתיב השמאלי בנסיעה רצופה ובמהירות 90.5 קמ"ש.

עת הגיע הנאשם למעבר החצייה פגע עם חזית האוטובוס (בצדו הימני) במנוח, אשר הספיק לחצות במעבר מרחק המקביל לרוחב כ-3 נתיבים בכביש. כתוצאה מהפגיעה הוטח המנוח לכביש ונפצע באורח אנוש. המנוח פונה באמבולנס לביה"ח שיבא תל השומר, שם נפטר כעבור זמן קצר.

על פי עובדות כתב האישום, התאונה כמתואר נגרמה בשל רשלנותו של הנאשם אשר נהג בקלות ראש לא נתן דעתו לדרך, לא הבחין כלל במנוח שחצה לפניו, על אף העובדה כי ניתן היה להבחין בו ולמנוע את התאונה, נסע במהירות 90.5 קמ"ש במקום בו המהירות המרבית המותרת הינה 70 קמ"ש, וכן נסע כברת דרך בנתיב השמאלי על אף איסור לנהוג באוטובוס בנתיב שמאלי. עוד נטען כי הנאשם כלל לא בלם ולא ניסה למנוע את התאונה.

הצדדים הציגו בבית המשפט הסכם חתום ביניהם (נ/1) ובו הסדר טיעון הכולל מתווה מוסכם לעונש. סוכם כי בכפוף לבדיקת התאמתו של הנאשם לריצוי עבודות שירות, ירצה הנאשם 9 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות. לעניין רכיב הפסילה בפועל של רישיון הנהיגה, סוכם על הצגת מסגרת עונשית, על פיה התביעה תעתור ל-3 שנות פסילה וההגנה מצידה רשאית לנסות לשכנע את ביהמ"ש להסתפק בפסילה לתקופה פחותה מכך, וכן לטעון לסיווג חלק מהתקופה. באשר ליתר רכיבי הענישה הוסכם על פסילה על תנאי (שאת משכה יקבע ביהמ"ש), וכן על תשלום פיצוי (עונשי) בסך 15,000 ש"ח שיועבר למשפחת המנוח.

הובהר, כי משפחת המנוח עודכנה בפרטי ההסדר. בנוסף, הנאשם החל בהפקדת הפיצוי הכספי עבור משפחת המנוח שיופקד בקופת ביהמ"ש, על פי ההסדר.

טיעוני המאשימה לעונש:

לבית המשפט הוגש גיליון הרשעות קודמות של הנאשם בתעבורה. הנאשם מחזיק ברישיון נהיגה משנת 1969 ולחובתו 20 הרשעות, בהן 3 הרשעות בלבד בעשור האחרון (האחרונה בהן משנת 2012). יתר הרשעותיו הקודמות ישנות.

טענת הפרקליט בתמצית הינה כי אמת המידה העונשית הראויה היא ללא ספק עונש מאסר בפועל. רק משום נסיבות התאונה והעובדה כי הוברר כי המנוח חצה במקום בניגוד לאור אדום בכיוון חצייתו, בהתחשב באשם תורם העולה בנסיבות, הסכימה הפרקליטות לעונש של 9 חודשי מאסר שירוצו במסגרת של עבודות שירות.

יחד עם זה עותרת המאשימה לפסילה ארוכה שלא תפחת מ-3 שנים. הפרקליט הפנה אל מדיניות הענישה הנהוגה וטען כי אמת המידה העונשית, במיוחד כאשר הנהג לא נשלח לריצוי מאסר מאחורי סורג ובריה, צריכה לעמוד על הרף הגבוה שבמסגרת ההסדר עליו סוכם, היינו - 3 שנים.

לסיכום טוען ב"כ המאשימה כי רף הענישה לה עתרה המאשימה במסגרת הסדר הטיעון, משולב היטב עם העקרונות המנחים בתיקון 113 לחוק העונשין התשל"ז-1997. בהסדר נשקלו ע"י המאשימה דרגת רשלנותו של הנאשם, נסיבות

התאונה ונסיבותיו האישיות, ועל כן הסכימו לעונש מאסר שירוצה בעבודות שירות, שלצדו הרחקה מהכביש לתקופה ארוכה.

טיעוני ההגנה לעונש:

הסנגורית טענה כי התנהגותו של הנאשם עובר לתאונה, בנסיבות כמתואר בכתב האישום, מבטאת התנהגות העומדת ברף הנמוך של הרשלנות והפנתה לכך כי על פי העובדות המוסכמות כמתואר בכתב האישום, קיימת רשלנות תורמת גבוהה מצד הולך הרגל המנוח. לדברי הסנגורית, המאשימה בהגינותה מסכימה לקיומו של אשם תורם וכראייה הושגה הסכמה לסיים התיק בהסדר כפי שהוצג.

הסנגורית ציינה בפני כי מדובר בנאשם בן 69, נשוי ואב לילד עם צרכים מיוחדים (כבן 40), נכה בשיעור 100 אחוזים, הסמוך על שולחנו. הנאשם עובד כנהג אוטובוס מזה כעשר שנים, ומוציא לחמו מנהיגה. הנאשם לדבריו חדל מעבודה מאז התאונה, ולא עלה בידו למצוא כל עבודה אחרת, זאת כפי הנראה מחמת גילו המבוגר והעדר כישורים אחרים פרט להכשרתו כנהג רכב ציבורי.

הנאשם פסול מאז התאונה ועד היום ברציפות (כ-10 חודשים). בהתאם למסגרת העונשית שבהסדר הטיעון שהציגו בפני הצדדים, עתרה הסנגורית להסתפק בפסילה שמרצה הנאשם מאז התאונה ועד היום, שהיא תקופה העולה בקנה אחד לשיטת ההגנה עם הרף הנמוך של מתחם הענישה.

לטענת ההגנה, במקרה זה, אין מדובר בנאשם שיש לאזן את אי שליחתו למאסר בפועל בתקופת פסילה ממושכת. הסנגורית הפנתה לגיליון הרשעותיו של הנאשם כאשר לחובתו 20 הרשעות בלבד, מתוכן 3 בלבד בעשור האחרון ויתרתן לטענתה התיישנו, ומבקשת שלא לגזור על הנאשם עונש פסילה נוסף, שימנע ממנו את הסיכוי לחזור ולהתפרנס מנהיגה.

הנאשם העיד במסגרת הטיעונים לעונש, הביע צער רב על המקרה ועל הסבל שנגרם למשפחת המנוח. הנאשם סיפר כי אינו עובד כאמור מאז התאונה, וכמובן שאינו נוהג. הנאשם תיאר כיצד אינו ישן בלילות וסיפר כי עדיין לא השתחרר ממוראות התאונה.

מתחם הענישה:

על פי תיקון 113 לחוק העונשין, שעניינו הבניית שיקול הדעת השיפוטי בענישה, העיקרון המנחה במסגרת השיקולים לגזירת הדין הוא עיקרון ההלימה, היינו בחינת קיומו של יחס הולם בין חומרת המעשה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם ובין סוג ומידת העונש המוטל עליו.

במכלול השיקולים שעל ביהמ"ש לשקול עליו לבחון גם את חומרת העבירה, את הערך החברתי שנפגע כתוצאה מביצוע העבירה ומידת הפגיעה בו, את מדיניות הענישה המקובלת במקרים דומים וכן את הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה.

חומרתה העיקרית של העבירה בה הורשע הנאשם הינה בתוצאה הטראגית ובקיפוח חייו של המנוח. בראש ובראשונה מדובר בפגיעה קיצונית בעקרון "קדושת החיים" המהווה ערש לכל חברה מתוקנת ועומד בבסיסה של כל שיטת משפט, שהוא תנאי הכרחי לשמירה על קיומו של הסדר החברתי.

לא בכדי קבע המחוקק בצדה של עבירה של גרם מוות ברשלנות, עונש מאסר של 3 שנים, אשר נקבע בפרוש כי לא יפחת מ-6 חודשים.

כב' השופטת ארבל בע"פ **6064/05** לירון שרעבי נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו) (1.9.05) קבעה:

"הקטל בדרכים הינו מכת מדינה ואוכל בנו בכל מקום ובכל זמן. מטרה ראשונה במעלה היא שמירה על חיי אדם ושלמות גופם. מכאן נגזר הצורך בשמירה על החוק ועל כללי נהיגה זהירה בכביש. המלחמה בתאונות הדרכים מחייבת אמצעים רבים ומגוונים. קשת האמצעים היא רחבה, מחינוך והסברה במטרה להגביר את המודעות באשר לצורך לשמור על תרבות נהיגה בטוחה ועד ענישה. מדיניות הענישה צריכה אף היא לתרום למאבק בתאונות הדרכים וצריכה להבטיח הענשת העבריין הספיציפי והרתעת הרבים."

מדיניות הענישה בתיקי גמ"ר ראוי שתרתיע מפני ביצוע עבירות אלו ותעביר מסר ברור באמצעות ענישה מחמירה על מי שבהתנהגותו פוגע בערך החברתי שהינו ביטחון הציבור, ושמירה על חיי אדם.

הכללים המנחים בקביעת העונש בעבירת גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים, נקבעו בבית המשפט העליון, בע"פ **6755/09** ארז אלמוג נ. מדינת ישראל, (פורסם בנבו) (16.11.09) וצוטטו מאז פעמים רבות, עד שהתבססו כהלכה מחייבת.

וכך קבע שם כב' השופט הנדל:

"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."

ברע"פ **9454/12** טקאטקה נגד מדינת ישראל (פורסם בנבו) (7.1.2103) נקבע:

"יודגש, כי בית משפט זה קבע, לא אחת, שעל מנת לבער את נגע תאונות הדרכים מן הראוי להשית על הנהגים המורשעים בגרימת מוות ברשלנות בנסיבות אלו, עונש מאסר לריצוי בפועל ופסילת רישיון לתקופה ממושכת ... וזאת על אף נסיבותיהם האישיות...".

ברע"פ **2996/13** טטיאנה נייאזוב ואח' נ' מדינת ישראל, (פורסם בנבו) (13.08.14), דן ביהמ"ש בהרכב תלתא, ב-3 בקשות לרשות ערעור, כולן בעבירות של גרם מוות בנהיגה רשלנית, בנסיבות של נאשמים נורמטיביים עם נסיבות חיים שאינן פשוטות כלל וכלל, שנדונו לעונשי מאסר בפועל. בית המשפט העליון קבע כי חרף הנסיבות האישיות, אין מקום לסטות ממדיניות הענישה הנוהגת של הטלת מאסר בפועל:

"...התחשבות בנסיבות אישיות לפטור ממאסר בפועל תהא במקרים חריגים וכמוכן תוך הבאה בחשבון של מידת הרשלנות בכל מקרה ספציפי".

משהסכימו הצדדים על מתחם ענישה הכולל רכיב מאסר מוסכם וכן "הסדר מסגרת" לעניין רכיב הפסילה בפועל, אני קובע כי מתחם הענישה המקובל, הינו בגבולות הסדר הטיעון שהציגו הצדדים.

כאמור רוב רכיבי הענישה במקרה זה ובהם מאסר (בעבודות שירות) ותשלום פיצוי עונשי למשפחת המנוח סוכמו בהסדר טיעון שנחתם בין הצדדים. נדרשת הכרעה לגבי משך הפסילה בפועל של רישיון הנהיגה של הנאשם בתוך גבולות הסדר המסגרת כפי שהציגו בפני הצדדים.

לעניין זה הפנו ב"כ הצדדים כל אחד מצדו, אל אסופת גזרי דין התומכים במתחם הענישה המקובל לשיטתם, ובקשו לאמץ ענישה ברף הענישה שהוצגה על ידם, כל אחד לשיטתו, והכל על פי ובתוך גבולות הענישה המסוכמים ביניהם בתוך הסדר המסגרת העונשית אשר הוצג בפני.

אכן, בעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים ניתן למצוא פסיקה לכאן ולכאן ואף במקרים מסוימים הוטלו עונשי מאסר שרוצו בעבודות שירות, [ראו למשל רע"פ **4095/12** אסולי נגד מדינת ישראל [פורסם בנבו] (23.6.2015); רע"פ **1142/16** פלוני נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (16.2.2016); רע"פ **4422/11** טייב נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (17.7.2011); ת"פ **43073-11-13** (חיפה) מדינת ישראל נ' זובידאת (פורסם בנבו) (14.09.16)].

בעפ"ת (מרכז) **14034-08-15** שיר גנץ נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו) (01.12.15), בנסיבות של פניה לצומת ופגיעה באופנוע בנתיב הנגדי, קיבל ביהמ"ש המחוזי ערעור על גזר דינו של בימ"ש קמא, שגזר 6 חודשי מאסר, שירוצו מחציתם (3 חודשים) במאסר בפועל ומחציתם בעבודות שירות, והמיר את כלל העונש ל-6 חודשי מאסר בעבודות שירות. ביהמ"ש המחוזי נימק החלטתו כחריג, המבוסס על קביעת רשלנות נמוכה של הנהגת מחד, ורשלנות תורמת של המנוח מאידך.

בע"פ (חיפה) **41013-04-13** מיכל כרמון נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו) (04.07.13), התקבל ערעור הנאשמת וגזר דינו של בימ"ש קמא תוקן מ-11 חודשי מאסר ל-6 חודשי מאסר בעבודות שירות. ביהמ"ש המחוזי התחשב בנסיבותיה של המערערת, בת 65 סבתא ל-10 נכדים, נהגת ותיקה למעשה ללא הרשעות קודמות. ביהמ"ש המחוזי קבע כי מדובר ברשלנות "רגעית" ובדרגת רשלנות נמוכה. כב' הש' רון שפירא, מביע עמדה על פיה יש לצמצם השימוש בעונשי מאסר

"לטעמי, בעבירות של רשלנות גם כשתוצאתן חמורה יש לצמצם בשימוש בעונש המאסר. עונש שיש לשמרו לנאשמים בעלי דפוסי התנהגות עברייניים מובהקים. לכן סבור אני כי בעבירות רשלנות ככלל, יש לגזור עונשי מאסר במקרים בהם מדובר בנאשם בעל עבר פלילי או במקרים של רשלנות חמורה, או במקרים של היות הרשלנות על רקע של ניסיון להעצים רווח כלכלי..." [ראה עמ' 9 לפסה"ד].

בע"פ 1323/12 רך חסן נ' מדינת ישראל (פורסם במאגרים) (13.05.13) קבע ביהמ"ש העליון לעניין מדיניות הענישה, כי יש להבחין בין "מתחם העונש ההולם" לבין "טווח הענישה הנהוג":

"... עוד אבקש לחדד כי אין לטעות ולזהות בין מתחם העונש ההולם לבין טווח הענישה הנהוג. מדובר ב"יצורים שונים" ... פועל יוצא מהשוני ... הוא, שמתחם העונש אינו משמש כ"תעריף ענישה קבוע" שאותו יש להחיל בצורה אוטומטית בכל המקרים העתידיים".

מדיניות הענישה משתנה ממקרה למקרה בהיות הענישה אינדיבידואלית. טווח הענישה במקרים דומים - הינו אך שיקול אחד מבין מכלול השיקולים הנדרשים בקביעת "מתחם הענישה" ואינו השיקול הבלעדי. [ע"פ 6048/13 מוחמד בשיר חוסין נ' מדינת ישראל (פורסם במאגרים) (14.08.14)].

נסיבות ביצוע העבירה:

סעיף 40ט(א) לחוק העונשין מונה רשימה שאינה סגורה של נסיבות הקשורות עם ביצוע העבירה. בבחינת הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה במקרה דנן, יש להתייחס בעיקר לרשלנות הנאשם מחד ולרשלנות התורמת של המנוח מאידך.

רשלנות הנאשם:

הנאשם הודה בעובדות כתב האישום על כל סעיפיו ותאור הנסיבות שהובילו לתאונה המצערת. בהתאם לנסיבות כמתואר, אני מוצא כי רמת רשלנותו של הנאשם במקרה זה, הינה ברף הנמוך.

הנאשם פגע במנוח, הולך רגל שחצה על מעבר חצייה, אולם כאמור המנוח חצה בניגוד לאור אדום ברמזור בכיוונו. למעשה רשלנותו של הנאשם מתבטאת בכך שלא הבחין כלל במנוח שעה שעל פי תוואי הכביש ושדה הראייה שלפניו, הוברר כי יכול היה באופן סביר להבחין במנוח ולמנוע את התאונה, או לחילופין למנוע את התוצאה הקטלנית שלה. בנוסף הוברר כי הנאשם נהג במהירות גבוהה ממגבלת המהירות המותרת במקום [90.5 קמ"ש במקום 70 קמ"ש] וכן נסע בנתיב הקיצוני השמאלי בניגוד לתקנות התעבורה.

אף הפרקליטות בהגינותה הסכימה בטעוניה לעונש כי מדובר ברשלנות שאינה ברף העליון - ולשיטתה מדובר ברשלנות

ברף "נמוך - בינוני". למעשה, בכך נימקה המאשימה בין היתר, את ההסכמה לריצוי עונש מאסר בדרך של עבודות שירות ולא בדרך של מאסר בפועל.

רשלנותו התורמת של המנוח:

ניתן לומר בכל הזהירות הראויה כי ישנה מידה ניכרת של רשלנות בהתנהגותו של המנוח כאמור אשר חצה בדרך ראשית בה נעים כלי רכב רבים במהירות, מעבר חצייה רחב יחסית, שאורכו כרוחב 3 נתיבים בכביש, כל זאת בניגוד לאור אדום בכיוון חצייתו.

נזכיר כי אמנם אין מדובר ברשלנות "לא צפויה" המנתקת את הקשר הסיבתי בין רשלנותו של הנאשם (כמתואר) לתאונה, ואולם יש להכיר באשם תורם מצד המנוח ולהביא זאת בחשבון כנסיבה מרכזית לקולא, במסגרת גזירת העונש בתוך מתחם הענישה הקבוע בצד העבירות.

אף הפרקליטות בהגינותה מסכימה לקיומו של "אשם תורם" מצדו של המנוח, במקרה זה, ובכך נימקה בין השאר את הסדר הטיעון שהוצג בפני.

סיכום והחלטה:

קביעת העונש הראוי בכל מקרה בו קופחו חיים בתאונת דרכים, ללא קשר לנסיבות התאונה או לנסיבות האישיות של הנהג הפוגע, היא ללא כל ספק תמיד מלאכה קשה, שכן ביהמ"ש נדרש לכאורה לתן "מחיר" לחייו של המנוח. ברור כי אין מחיר גבוה מספיק שביהמ"ש יכול לנקוב לחיי אדם, וכל עונש שיוטל על הנהג הפוגע אינו משקף את האבדן שבחיי של המנוח, ובפרט הדברים אמורים לגבי משפחתו, חבריו ומכריו של המנוח, הכואבים מאד את אבדו.

בע"פ 52518-07-12 לגטווי נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו], נאמר לעניין הענישה בתיקי גמ"ר:

"הענישה בתיקים מסוג זה היא לעולם קשה, מכאיבה ומעוררת חיבוטי נפש של ממש, מעבר לקושי האינהרנטי הגלום במלאכת הענישה ככלל. הקושי עניינו בכך, שמרבית העבריינים בתחום זה הם אנשים נורמטיביים, לעיתים קרובות מצטיינים בכל תחומי חייהם האחרים, אנשים תורמים, חיוביים ועדיין, בשל רשלנותם קופדו חיי אדם".

בהתאם לסעיף 40יא לחוק העונשין, בבוא בית המשפט לגזור את העונש המתאים לנאשם, יש מקום להתחשב גם בנסיבותיו האישיות והמיוחדות של הנאשם, ואף בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה או במידת האשם העולה מהתנהגותו. אין חולק כי הנאשם הינו אדם "נורמטיבי". עם זאת, אין ליתן לנתון זה משקל מכריע בשיקולי הענישה. נזכור כי:

"...אנו דנים בעבירה, שאיננה כרוכה בפגמים מוסריים או בשחיתות, אלא ביטויה, כידוע לכולנו, באופן התנהגותו של האדם הנוהג ברכב, ומבחינה זו לא יכולים עברו או תכונותיו האישיות של האדם הנוגע בדבר להיות בעלי משקל מכריע. כפי שכולם נוהגים בדרכים, צריכים גם האמצעים

העונשיים, שנועדו להכתיב דרך התנהגות מסוימת, לחול על כולי עלמא. " [ר"ע 530/84 שפר נ' מ"י, פ"ד ל"ח (4) 161 (1984)].

כללים מנחים באשר לענישה הראויה, בעבירה בה קופחו חיי אדם בשל רשלנות, נקבעו ע"י כבוד השופט נ. הנדל בפס"ד בע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (להלן: **פס"ד אלמוג**):

"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".

בהתאם לכלל הראשון בפס"ד אלמוג, מחייבת הרשעה בעבירה של גרם מוות ברשלנות גזירת עונש חמור, הכולל פסילה בפועל לתקופה הולמת ומאסר בפועל, כאשר הנסיבות האישיות נדחות בפני האינטרס הציבורי וערך קדושת החיים, הן בשל אופי העבירה והן בשל ביצועה השכיח גם על ידי אנשים נורמטיביים:

ברע"פ 2955/12 פלונית נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] קבעה כב' השופטת מ. נאור, כי:

"לצד בחינת נסיבותיה של המבקשת, יש לזכור כי השיקולים המתווים את שיקול דעתם של בתי משפט בעת קביעת העונש הראוי לעבירות תנועה בעלות תוצאות קטלניות, אינם מתמקדים רק בנאשם. על בית המשפט לשקול מערכת שיקולים רחבה יותר, הכוללת גם את בחינת תוצאות התאונה והאינטרס החברתי שבענישה".

בהתאם לכלל השלישי בפס"ד אלמוג, בחנתי את נסיבות התאונה שתוארו בעובדות כתב האישום והגעתי למסקנה כי התאונה ארעה עקב רשלנות בדרגה שאינה גבוהה מצדו של הנאשם. אני מאמץ את ההסכמה שבין ב"כ הצדדים בדבר "אשם תורם" העולה מהתנהגותו של המנוח עובר לתאונה. כראייה לכך הסכימה המאשימה למרות מדיניות הענישה הנוהגת בתיקי ת"ד מסוג גמ"ר, להסתפק בעונש מאסר שירוצה במסגרת של עבודות שירות.

לאחר ששמעתי את הצדדים, שקלתי את האינטרס הציבורי במניעת ת"ד לצד עקרון קדושת החיים, נתתי דעתי לתוצאות התאונה המחרידות המתבטאות באבדן חייו של המנוח עלי מוקדאק ז"ל, אדם צעיר בן 43 במותו, אשר משפחתו חבריו ומכריו כואבים מאד את לכתו בטרם עת, התחשבתי בעבר התעבורתי של הנאשם, מצאתי כי הסדר הטיעון בין הצדדים במקרה זה ראוי, ולפיכך בכוונתי לאמצו.

אני דן לפיכך את הנאשם לעונשים הבאים:

1. **9 חודשי מאסר. המאסר ירוצה במסגרת עבודות שירות**, אותן ירצה הנאשם במסגרת חברת "המשקם" באצטדיון ר"ג. הנאשם יועסק 5 ימים בשבוע 8.5 שעות עבודה בכל יום.

הנאשם יחל בריצוי העבודות ביום 26.03.20, וייתייב ביום זה לתחילת ריצוי העונש בפני המפקח הממונה בשב"ס, במשרדי הממונה במפקדת שב"ס מחוז מרכז (רמלה).

ב"כ הנאשם ידאג לתאם במועד, מקום התייצבות הנאשם לתחילת ריצוי העונש מול שב"ס.

הנאשם מוזהר כי כל הפרה מצדו של תנאי עבודות השירות, עלולה להביא להפסקה מנהלית של עבודות השירות ולריצוי יתרת התקופה במאסר בפועל.

2. **פסילה בפועל למשך 28 חודשים**. הפסילה תמנה מיום התאונה (15.03.19). אין צורך בהפקדה נוספת של רישיון הנהיגה.

אני מורה על סיווג הפסילה בהתאם לגזר הדין כך ש: ב-12 חודשים הראשונים מתוך 28 חודשי הפסילה כאמור, יהא הנאשם פסול מנהיגה בכל כלי הרכב. ב-16 החודשים הנותרים, אני מתיר לנאשם לנהוג ב-מונית בלבד, במסגרת עבודתו כנהג מונית ובשעות עבודתו בלבד.

3. **פסילה למשך 12 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים**.

4. **6 חודשי מאסר על תנאי ל-3 שנים** והתנאי שהנאשם לא יורשע בעבירות זהות.

5. **כחלק מהעונש המוסכם בין הצדדים ישלם הנאשם פיצוי למשפחת המנוח בסך 15,000 ₪**.

מזכירות תעביר העתק מגזר הדין לממונה על עבודות השירות בשב"ס.

זכות ערעור בתוך 45 מיום לבית המשפט המחוזי בתל אביב.

ניתן היום, ט' שבט תש"פ, 04 פברואר 2020, בנוכחות הצדדים ובאי כוחם.