

גמ"ר 7789/04/15 - מדינת ישראל - פרקליטות מחוז דרום שלוחת לכיש נגד יואל פלקוביץ

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 7789-04-15 פרקליטות מחוז דרום שלוחת לכיש נ' פלקוביץ
תיק חיצוני: 11/00004891/14 פמ"ד

בפני מאשימה כב' סגן הנשיאה, השופט אלון אופיר
מדינת ישראל - פרקליטות מחוז דרום שלוחת לכיש ע"י ב"כ
עו"ד בוחניק רונן
נגד נאשמים יואל פלקוביץ ע"י ב"כ עו"ד אילון אורון

גזר דין

הנאשם הורשע לאחר ניהול הוכחות בביצוע עבירות של גרימת מוות ברשלנות ונהיגת רכב ללא רישיון נהיגה תקף לסוג הרכב בו נהג.

כתוצאה מהתאונה לה גרם הנאשם איבד את חייו אדם צעיר כבן 20 במותו, דוד זבאן ז"ל.

הנאשם כפר באחריותו לגרימת התאונה, ולאחר ניהול הוכחות ארוך מצא בית המשפט את הנאשם אשם וקבע כי רשלנותו היא אשר הובילה להתרחשות התאונה הקשה.

שני הצדדים לתיק טענו בפני לעונש תוך הבאת ראיות לעונש המחזקות לשיטתם את עמדתם העונשית.

גם שירות המבחן למבוגרים הגיש תסקיר ביחס לנאשם בו תואר מצבו האישי והמשפחתי באופן מפורט.

בפרשה מחרידה זו, מתנגשת בעוצמה שקשה לתיאור נורמטיביות מוחלטת של נאשם עם התנהגות בודדת של רשלנות חריגה מצדו אשר עלתה בחייו של אדם צעיר וחוללה אסון במשפחתו.

הטרגדיה המשותפת לשתי המשפחות, זו המתמודדת עם אסונה כתוצאה מהאבדן וזו המתמודדת עם ייסורי גרימת האסון, באה לפתחו של בית המשפט וקיבלה ביטוי מזעזע בשלב הטיעונים לעונש בפני.

כבר בשלב זה של גזר הדין אבהיר כי החובה להעניש את המורשע בעבירה מסוג זה נובעת מחריגתו של המורשע מרף

התנהגותי המצופה מכל נהג אחר מן היישוב בנעליו. מידת החריגה מרף ההתנהגות המצופה היא העומדת בבסיס השיקול ממנו ייגזר בסופו של תהליך העונש הראוי.

יש להבין כי פרשה זו אינה עוסקת במי שהייתה לו כוונת המתה של אחר, אלא ברשלנותו של אדם (הנאשם) אשר עלתה בחייו של אדם אחר.

מתחם העונש ההולם

בהתאם לתיקון 113 של חוק העונשין חלה החובה לקבוע את מתחם העונש ההולם לעבירה **בנסיבותיה** כאשר העיקרון המנחה הוא עיקרון ההלימה.

הערך המוגן שבבסיס עבירת גרימת מוות ברשלנות הינו ערך קדושת החיים. מידת הפגיעה בערך המוגן בנסיבות תיק זה הינה מרבית - אובדן חיים.

כפי שיוסבר להלן, בית המשפט העליון התווה מדיניות ענישה לפיה בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית יושתו על הנאשמים עונשי מאסר בפועל, מאחורי סורג ובריח, ופסילה בת שנים, זאת עקב הפגיעה בערך העליון של קדושת החיים, ועל מנת לתרום למלחמה בתאונות הדרכים.

על מדיניות ענישה זו חזר בית המשפט העליון פעמים רבות.

ראו למשל רע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מ"י או רע"פ 8576/11 הילה מזרחי נ' מדינת ישראל .

ברור על פניו כי כל מקרה ייבחן לגופו, וכי הענישה היא לעולם אינדיבידואלית, ואולם, כאמור, מדיניות הענישה הנהוגה, כפי שהתווה בית המשפט העליון בשנים האחרונות, הינה שגם נאשם נורמטיבי שנהג ברשלנות אשר גרמה למותו של אדם, ישלח למאסר מאחורי סורג ובריח.

שליחת נהג לריצוי מאסר מאחורי סורג ובריח לא תשיב את ההרוגים, לא תרפא את הפצועים, אך מטרתה כפולה: לייצר הרתעה כלפי ציבור הנוהגים למען תגבר זהירותם ולתת ביטוי לעקרונות הגמול לאחר שרשלנותו של נאשם גבתה חיי אדם. ענישה הכוללת שליחתו של אדם לריצוי עונש מאסר מאחורי סורג ובריח משגרת מסר של עליונות ערך קדושת החיים ויש בה כדי להדגיש את הצורך להתייחס ביראת כבוד לביטחון המשתמשים בדרך עת נכנס אדם לרכב על מנת לנהוג בו, ואת המחיר שישלם מי שלא יעשה כן.

בע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מ"י נפסק על ידי כבוד 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".

כללים אלה צוטטו מאז שוב ושוב ודומה כי הם אכן משקפים את שיקולי הליבה בעבירות אלה.

בין היתר צוטטו כללים אלה בע"פ 2955/12 **פלונית נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו] (פורסם ביום 26.6.12), שם עמדה על הפרק סוגיית שליחתה למאסר של נהגת שגרמה לתאונה קטלנית. המערערת שם הודתה במסגרת הסדר טיעון, בעוד היא אם ל-3 ילדים. הילדים סובלים מבעיות בריאותיות ולימודיות והובא לידיעת ביהמ"ש כי אם תישלח למאסר, עשויים ילדיה להיותר ללא מסגרת הורית והם עלולים להישלח למסגרת משפחות אומנה או פנימיות, זאת בשל חוסר מוכנות מצד אבי הילדים, לקחת אותם לחזקתו.

קשה להעלות על הדעת נסיבות אישיות קשות יותר, ועדיין סבר ביהמ"ש המחוזי (שדן בערעורה) כי לא ניתן להימנע משליחתה למאסר והורה על ריצוי מאסר של 8 חודשים.

בקשת רשות הערעור של המערערת נדחתה, כאשר ביהמ"ש העליון קבע כי הענישה שהוטלה עליה, חרף הנסיבות הקשות **"משקפת יישום נכון של הכללים שנקבעו בפרשת אלמוג"**.

ברע"פ 8756/11 מזרחי נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (5.2.2012), שם נדונה בפני הרכב תלתא (המשנה לנשיאה א' ריבלין; השופט (כתוארו אז) א' רובינשטיין; והשופט ס' ג'ובראן), בקשה לרשות ערעור של הגב' הילה מזרחי (להלן: מזרחי), אשר הורשעה בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית. מזרחי, כך נקבע, "נהגה ברכב פרטי ופגעה ברוכב אופניים, שנפטר למרבה הצער בהמשך בעקבות הפגיעה" (שם, בפסקה א). בית משפט זה דן בשאלה, האם ניתן להסתפק בעונש מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות, או שמא יש להותיר את עונשה של מזרחי מאחורי סורג ובריה, וזאת חרף היותה בהריון בחודש הרביעי, ואם לילדים קטינים. לאחר בחינת כלל השיקולים הוחלט להפחית, אמנם, את תקופת מאסרה בפועל של מזרחי ל-8 חודשי מאסר (במקום 12 חודשי מאסר שנגזרו עליה בבית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה), אך נקבע, כי:

"לא ראינו מקום לסטות ממדיניות הענישה הנוהגת בנושאי גרימת מוות ברשלנות, שדינה ככלל מאסר מאחורי סורג ובריה במסגרת המאבק בתאונות, ואשר חריגה מעטים ומקרה זה אינו ביניהם על פי נסיבותיו. חיי אדם קופדו".

בע"פ 783/07 חאלד עתאבה נגד מדינת ישראל (להלן - פרשת עתאבה), נקבעו ביום 23.9.07, בהרכב של שלושה שופטים של בית המשפט העליון הדברים הבאים:

"בהכרעתנו לא ראינו לשנות מן המדיניות הבסיסית שנקבעה באופן עקבי בבית משפט זה, בעבירות חמורות של גרימת מוות ברשלנות, הגוררות מאסר בפועל (אילו הייתה ההרשעה בהריגה היה כמובן המאסר צפוי

להיות ממושך בהרבה). דבר זה הולם את עבירות המערער ואת התוצאה הקשה לה הביאו; ראו רע"פ 2842/96 כחלון נ' מדינת ישראל (1996) (לא פורסם). לא למותר לציין כי לעתים הענישה חמורה משמעותית ממה שנגזר בענייננו גם בעבירות גרימת מוות; (ראו ע"פ 7434/04 חוסאם אבו אלקיעאן נ' מדינת ישראל (2005) (לא פורסם), בו נדחה ערעור על 30 חודשי מאסר בגין גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים."

ואכן בע"פ 7434/04 חוסאם אבו אלקיעאן נגד מדינת ישראל, (פורסם במאגר נבו) נקבעו על ידי בית המשפט העליון הדברים הבאים:

"ריבוי עבירות התעבורה והקטל בכבישים מחייב מדיניות ענישה מחמירה וזאת על מנתלהילחם בנגעזה של תאונות הדרכים אשר גובה קורבנות רבים מזה זמן רב בכבישהארץ.

העונש שהוטל על המערער מאזן את שיקולי הענישה הראויים במקרה שלפנינו והולם את הנסיבות. מכל מקום איננו חורג לחומרה במידה המצדיקה התערבותנו."

במקרה המצוטט לעיל המדובר היה בנהג משאית אשר כתוצאה מנסיעה במהירות מופרזת סטה עם משאיתו תוך כדי עקיפה לצד הדרך, התהפך, ונוסע שלצדו נהרג בתאונה. הנאשם היה נהג חדש.

על הנאשם במקרה זה הוטלו 30 חודשי מאסר בפועל ובית המשפט העליון בהרכב של שלושה שופטים אישר את העונש כפי שצוטט לעיל.

בע"פ 6544/07 ניזאר גראמנאת נגד מדינת ישראל, (פורסם במאגר נבו), דן בית המשפט העליון בהחלטה של בית המשפט המחוזי בנצרת אשר החליט לשלוח למאסר בפועל בן 30 חודשים את מי שהורשע בגרימת מותו של של רוכב אופניים עקב סטייה מנתיב נסיעה.

הדעות נחלקו בתיק זה בבית המשפט העליון:

בעוד כבוד השופט לוי סבר כי נוכח מידת הרשלנות המדובר בעונש חמור אך ראוי, סברו כבוד השופטים ג'ובראן ופוגלמן אחרת וכך קבעו כהלכה - **"כלל נקוט בידינו כי בבוא בית המשפט להטיל עונש על נאשם, בייחוד כאשר מחליט הוא על העלאת רף הענישה מתוך רצון להגביר הרתעה, עליו להתחשב גם בעיקרון אחדות הענישה. אמנם עיקרון זה אינו חזות הכל ולעיתים הוא עשוי אף להתכופף לנוכח שיקולים שונים כגון צורך השעה להגביר מאבק משפטי כנגד עבירות שונות.... עוד יתכן ולעיתים מציאות קיצונית, ומציאות הקטל בכבישים יכולה בהחלט להיחשב ככזו, עשויה להצדיק סטייה חדה ממדיניות הענישה הנוהגת, כל מקרה לגופו ולנסיבותיו"** לעמדתו של השופט ג'ובראן הצטרף כב' השופט פוגלמן והעונש שגזר בית המשפט המחוזי הופחת ל-18 חודשים מאסר בפועל.

החלטה זו ניתנה לאחר שבית המשפט העליון קבע הלכה אחרת בפרשת כחלון לפיה -

"הקטל הנורא בכבישי הארץ מחייב אותנו להקשות את לבנו ולנהוג עם עבריינים כאלה במידת הדין ולא במידת הרחמים. משמעות הדברים היא, שיש להעלות את רמת הענישה בכיוון העונשים המרביים הקבועים בחוק, תוך הפחתת המשקל היחסי של הנסיבות האישיות" רע"פ 2842/96 ויקטור כחלון נ. מדינת ישראל, תקדין - עליון 96 (2) עמ' 481

כפועל יוצא מהפסיקה לעיל, מורה בית המשפט העליון על שילוב של החמרה בענישה לכיוון הרף העליון של הענישה העומד בגרימת מוות ברשלנות על 3 שנות מאסר, אך בד בבד מורה בית המשפט העליון לערכאות הבסיס שלא לזנוח את כלל אחידות הענישה ולהמשיך לבחון כל מקרה לגופו.

בע"פ 2365/07 אמיר דוד פרץ נגד מדינת ישראל דן בית המשפט העליון בעניינו של נהג אשר סטה מנתיב נסיעתו עת נהג ברכב פרטי וכתוצאה מסטייה זו פגע רכבו בעמוד תאורה, עבר לנתיב הנגדי ונחסמה דרכו של רוכב אופנוע אשר נפגע ומצא את מותו באירוע זה.

אף שהנאשם היה קטין ביום האירוע, נורמטיבי לחלוטין וללא כל עבר תעבורתי משמעותי, אף שהנאשם בעת מתן גזר הדין היה חייל בשרות סדיר אשר לקח אחריות מלאה על מעשיו והודה במיוחס לו, אף שהנאשם סבל ממצב נפשי של פוסט טראומה והתאונה התרחשה במצב בו לאחר שפגע בעמוד נפתחו מולו כריות אויר ורק אז סטה לנתיב הנגדי - על אף כל האמור לעיל אישר בית המשפט העליון עונש מאסר בפועל בן 9 חודשים תוך שנקבע מפורשות על ידו -

" מקרה זה, שאת האסון שהיה כרוך בו ניתן היה למנוע בנקל, הוא עדות מצמררת לתרומתו המכרעת של הגורם האנושי לקטל הנמשך בדרכים. אותם נהגים דוגמת המערער שבפנינו, לו רק הקפידו לקיים את מצוותם של דיני התעבורה, ולא רק להלכה אלא גם למעשה, יכלו למנוע את מותם של רבים ואת פציעתם של רבבות אחרים הנושאים על גופם את פגעי התאונות שנים רבות, ולעיתים עד יומם האחרון עלי אדמות. לפיכך, וגם אם הלב דואב על כליאתו של המערער, דואב הוא שבעתים על אובדן החיים שגרם, ומכאן מסקנתנו כי דינו של הערער להדחות."

עיון בפסיקה הנוהגת בעבירה של גרם מוות ברשלנות כתוצאה מתאונת דרכים, כשאליהן מתווספת דרך כלל עבירות תנועה נוספות, כגון נהיגה בקלות ראש או נהיגה רשלנית כבמקרה שלפנינו, מלמד על מדיניות ענישה הנעה, לרוב, בין 8 חודשי מאסר ו-10 שנות פסילה (רע"פ 2955/12 פלונית נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (26.6.12); רע"פ 1300/14 מורי נ' מ"י [פורסם בנבו] (25.2.2014) ועד 30 חודשי מאסר ו-15 שנות פסילה (רע"פ 5619/12 חמאד נ' מ"י [פורסם בנבו] (5.8.12); ע"פ 708/10 שלאפה נ' מ"י [פורסם בנבו] (14.6.2010). במקרים חריגים, ובשל נסיבות מיוחדות או בשל ריבוי נפגעים, הושתו על הנאשמים עונשים החורגים לקולא או לחומרה מהמתחם הנ"ל.

עוד עולה כי העונשים שהוטלו על נאשמים שיוחסה להם מידת רשלנות גבוהה, נעו דרך כלל בין 15 ל-20 חודשי מאסר ול-15 שנות פסילה (עפ"ג 39041-04-12 מ"י נ' קלדרון [פורסם בנבו] (11.9.2012); ע"פ 4884/07 אודי מגן נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (5.9.07).

לצורך ההמחשה, באפריל 2011 בע"פ 23713-12-10 פיוטר זילברמן נגד מדינת ישראל (להלן - פרשת זילברמן) אישר בית המשפט המחוזי (באר-שבע) ענישה הכוללת 15 חודשי מאסר בפועל לצד 10 שנות פסילה בפועל ביחס למי שגרם ברשלנותו למותה של תינוקת כבת שנתיים בתאונה שנגרמה עקב סטייה מנתיב נסיעה.

הנאשם בפרשת זילברמן שהוא אדם נורמטיבי לחלוטין, סטה עם רכבו לנתיב הנגדי. כתוצאה מאותה הסטייה רשלנית התרחשה התנגשות עם רכב שהגיע בנסיעה בנתיב הנגדי.

כתוצאה מההתנגשות, מצאה את מותה תינוקת בת שנתיים אשר ישבה רתומה בספסל האחורי של הרכב ונפצעו נוסעים אחרים.

אף שהנאשם נמצא אדם נורמטיבי לחלוטין, איש משפחה למופת, ללא כל עבר תעבורתי חריג או עבר פלילי מכל סוג, קבע בית המשפט המחוזי בדעת רוב של כב' השופטים צלקובניק ושפסר -

"העונש שהוטל על המערער אינו חורג מרף הענישה המקובל והנהוג במקרים דומים ועל כן, מצטרף אני לדעתו של חברי השופט י צלקובניק, לפיה אין מקום להתערב בעונש שהוטל במי מבין מרכיביו"

אדגיש כי בפרשת זילברמן היה הנאשם מורשה לנהיגה ברכבו ולמעט עצם הסטייה מנתיב הנסיעה לא חטא בדבר. מצב רכבו היה תקין, הוא לא רתם לרכבו כל רכיב אשר יצר סיכון לסביבה, וכאמור המדובר היה באדם נורמטיבי מן הישוב.

ומן הכלל אל הפרט לצורך קביעת המתחם-

רף הרשלנות -

הנאשם בתיק שבפני ביצע מספר פעולות כתוצאה מהן הגדרתי את רשלנותו בהכרעת הדין כרשלנות המצויה ברף גבוה. בעמודים 27-29 של הכרעת הדין הוסברו על רקע הוראות החוק פרטי רשלנות הנאשם בפרשה זו, ואחזור על עיקרי הדברים:

הנאשם נהג בכלי רכב מסוג טרקטור כאשר מעולם לא עבר את מבחני הרישוי לנהיגת כלי רכב זה.

מאחר והנאשם חי כל חייו במושב כחקלאי, אניח למען ההגינות כי כלי רכב זה היה מוכר לו היטב ויותר מסביר כי אירוע הנהיגה של הנאשם על טרקטור בפרשה זו אינו דומה למקרה בו אדם שאין לו מושג בנהיגת טרקטור אוחז בהגה מסוג זה לראשונה.

יחד עם זאת, חומרה רבה בעיני לעובדה כי הנאשם מעולם לא טרח לעבור את מבחני הרישוי לצורך קבלת רישיון לכלי רכב זה (הנאשם עבר את המבחנים רק לאחר התרחשות התאונה) ועצם ההחלטה לנהוג בטרקטור גדול אליו רתומה מקצרה רחבה כבלתי מורשה לרכב זה, יש בה כדי להעיד על מעשה רשלנות ברף גבוה.

סביר כי לו היה עובר הנאשם תהליך מסודר לקבלת רישיון נהיגה לטרקטור, היה גם לומד ומרענן את הוראות החוק ביחס לדרך הנכונה בה יש לרתום ולהוביל מקצרה.

במקרה זה וכפי שנקבע בהכרעת הדין, לא וידא הנאשם כי המקצרה הרתומה לרכבו הייתה משולטת ובעלת פנסים **עצמיים** המאירים בתאורה צהובה למרחק של 150 מטר לפחות.

עוד לא דאג הנאשם כי רכב מלווה ילווה את תנועת הטרקטור אליו הייתה רתומה מקצרה שחסמה את רוב שטח הכביש ובכלל זה הנתיב הנגדי בו נסע המנוח.

התנהלות הנאשם בדרך המתוארת לעיל יצרה מצב מסוכן מאד למשתמשי הדרך סביבו, סכנה אשר התממשה באופן מחריד וגרמה למותו בטרם עת של המנוח.

אני סבור, כפי שקבעתי בהכרעת הדין, כי אין המדובר ברשלנות בינונית כפי שהגדירה ב"כ הנאשם בטיעונו לעונש אלא ברשלנות גבוהה וחמורה כפי שהגדירה בצדק התובע.

נכון כי הנאשם לא היה חלילה שיכור ולא נע עם הטרקטור במהירות מופרזת. נכון גם כי תאורה כזו או אחרת הייתה מוצבת על הטרקטור בו נהג, אך ברור מעל לכל ספק כי נהיגת הנאשם בטרקטור בתנאים שהוכיחה המדינה ללא פנסים כפי שהגדיר המחוקק וללא רכב ליווי מהווה רשלנות חמורה.

אין המדובר ברשלנות רגעית אלא בהחלטה של הנאשם לנהוג בטרקטור כבלתי מורשה לנהיגה בכלי רכב זה, בהחלטה של הנאשם ליטול הסיכון ולרתום לטרקטור מקצרה רחבה החוסמת בזמן הנסיעה על הכביש כמעט את כל רוחבו, וכל זאת ללא תנאי תאורה מתאימים, ללא רכב ליווי, ומבלי להותיר לנוהגים בנתיב מולו מרחק תגובה מספיק או סביר לעצם הסכנה אותה יצר הוא בהתנהגותו.

בהישען על הפסיקה שהוצגה לעיל על רקע הגדרת רף רשלנותו הספציפית של הנאשם בנסיבות הספציפיות של תאונה זו, ולאור חומרת תוצאות התאונה בפרשה זו, אני קובע

את מתחם העונש ההולם ביחס לרכיב המאסר ככזה הנע בין 15 חודשים ועד 30 חודשי מאסר בפועל.

ביחס לרכיב הפסילה בפועל, ובהישען על הנתונים שהוצגו לעיל, אני קובע את מתחם תקופת הפסילה בפועל לתקופה שתנוע בין 10 שנות פסילה ועד 20 שנות פסילה.

גזירת הענישה בתוך המתחם אשר נקבע (ובחינת שאלת החרیגה מן המתחם) -

שיקול לקיחת האחריות מצד הנאשם -

הנאשם בחר בפרשה זו לנהל הוכחות אגב כפירה באישומים אשר יוחסו לו.

המדובר בזכות של הנאשם לנהל את תיקו כאשר עצם ניהול התיק חד משמעית לא יפעל כשיקול לחומרא בעניינו.

יחד עם זאת, לא ניתן לקחת כשיקול לקולא לקיחת אחריות מצד הנאשם.

הנאשם הגיש את דבריו במסגרת הטיעונים לעונש בכתב.

בדברים מרגשים שכתב הנאשם לבית המשפט הוא הביע צער עמוק על כאבם של משפחת המנוח, הסביר כי סבר בטעות כי הוא "פועל לפי הספר" ובדיעבד התברר לו שלא כך.

לא מצאתי בדברי הנאשם בכתב משום לקיחת אחריות מלאה לקרות התאונה בשל רשלנותו.

מצאתי הבעת צער עמוקה וכנה על תוצאות התאונה, אך גם לאחר הכרעת הדין המפורטת, לא מצליח הנאשם לקבל, להבין ולהפנים באופן ברור כי נהיגת טרקטור ומקצרה ללא רישיון נהיגה בתנאים שרחוקים מאלה שהגדיר המחוקק בחוק כחובה, הם אשר יצרו את התנאים להתרחשות התאונה הקטלנית. כפי שיוסבר להלן, שירות המבחן התרשם בתסקירו המשלים כי הנאשם כן לוקח אחריות ביחס לתאונה, ולכן לא הצלחתי להבין מדוע התרשמותו של שירות המבחן לא באה לידי ביטוי באופן ברור בדברים שכתב הנאשם בעצמו.

חוסר ההפנמה הברורה של הנאשם את אחריותו הישירה להתרחשות התאונה, הוא אשר מקשה מאד להפעיל שיקולים לקולא בעניינו ברכיב לקיחת האחריות.

עברו התעבורתי/פלילי של הנאשם על רקע ותק נהיגתו -

הנאשם בעל רישיון נהיגה מדרגה B (רכב פרטי) משנת 1997 ולחובתו 9 הרשעות תעבורה קודמות שכולן למעט אחת עבירות קנס.

אין המדובר בעבר תעבורתי המעיד על הנאשם כי הוא נהג מסוכן בדרך כלל.

נכון כי אין המדובר בעבר תעבורתי נקי לחלוטין, אך למען ההגינות הנאשם מעולם לא גרם לתאונה ולמעט עבירת מהירות אחת בגינה נשפט לפני 17 שנים, מעולם לא זומן הוא להליך תעבורתי בבית המשפט.

אין לנאשם כל עבר פלילי ולכן ניתן להגדירו כאדם נורמטיבי לחלוטין.

תסקיר שירות המבחן למבוגרים, ונסיבותיו האישיות של הנאשם -

בעניינו של הנאשם הגיש שירות המבחן תסקיר ראשוני ולאחריו תסקיר משלים.

למען האמת, כמעט לא ניתן לחשוב או לקבל תסקיר יותר חיובי מזה שהוגש ביחס לנאשם בפרשה זו.

מעבר להתרשמות קצינת המבחן כי הנאשם לוקח אחריות מלאה על מעשיו (בניגוד אגב לעדותו בבית המשפט או דבריו בסיום ההליך לאחר הרשעתו), מתארת קצינת המבחן את הנאשם כאדם חיובי, מצפוני מאד, המקבל באופן קשה מאד את האירוע לו גרם, משתתף מעומק ליבו ומזדהה עם צערם וכאבם של משפחת המנוח ומתקשה מאד להשלים עם האבדן לו גרם.

כעולה מן התסקיר לנאשם עבר כלוחם ביחידה מובחרת בצה"ל ("יחידת "עוקץ") ולזכותו שירות קרבי מלא.

בשנת 2015 התחתן הנאשם, הוא אב לילדה כבת שנה וחצי ואשתו ילדה בן לפני ימים אחדים.

הנאשם הביע נכונות מלאה לקחת חלק בתהליך שיקומי אותו הציע לקיים שירות המבחן, אך עובר להגשת התסקיר המשלים עדיין לא נפתחה קבוצת שיקום מתאימה להשתתפותו.

המלצת שירות המבחן באופן חד משמעי היא להימנע מהטלת עונש מאסר בפועל (זאת משיקולי שיקום). עמדתה של קצינת המבחן היא כי לא תצמח תועלת לחברה משליחתו של נאשם זה אל מאחורי סורג ובריח ונכון יהיה לאפשר לו לרצות מאסר בדרך של עבודות שירות.

כבר בשלב זה ולפני שאתאר בקצרה את עדויות האופי הטובות ששמעתי ביחס לנאשם, אבהיר כי אפשרות של עבודות שירות תחת מאסר אינה על הפרק בפרשה זו, ואסביר דברי:

מעבר לפסיקה אותה סקרתי בהרחבה בתחילתו של גזר הדין, יש להבין כי המרת מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות אפשרית רק בהטלת תקופת מאסר שאינה עולה על 6 חודשים.

בפרשה זו בה הוגדרה הרשלנות כחמורה, מתחם העונש ההולם מתחיל ברכיב מאסר של 15 חודשים.

גם אם יופעלו שיקולי שיקום באופן מכסימאלי בפרשה זו, לא ניתן יהיה לחרוג מחלקו הנמוך של המתחם עד כדי הגעה לתקופה המומלצת על ידי שירות המבחן.

אולי, לו החוק היה מאפשר ריצוי שנתיים מאסר בדרך של עבודות שירות ניתן היה למצוא פתרון יצירתי לפרשה זו, אך כאשר מבנה החוק הוא כפי שהוא היום, וכאשר בית המשפט העליון אמר את דברו בקול חד וברור, אין מנוס מענישה הכוללת מאסר מאחורי סורג ובריח בפרשה זו, למרות המלצתו של שירות המבחן ולמרות הרקע הנורמטיבי המרשים מאד של הנאשם.

שמעתי בקשב רב את דבריה של אשת הנאשם אשר העידה באופן מרגש ומעורר כבוד.

פנייתה הרגישה למשפחתו של המנוח, בקשת הסליחה הכנה מהם והבנתה לסבל אותו הם עוברים הייתה מרשימה.

יחד עם זאת, דבריה של אשת הנאשם באו לאחר עדות מצמררת של הורי המנוח אשר נותרו שבורים נפשית ומלאי געגועים לבנם שהלך לעולמו בגיל 20.

גם עדויות חבריו ומעסיקיו של הנאשם אשר העידו על אופיו הטוב והמיוחד כאדם חיובי התקשו מאד להאפיל על כאבם של הורי המנוח בפני.

בית המשפט העליון קבע באופן חד משמעי בפרשת אלמוג (אזכרה לעיל) כי לנסיבות אישיות של נאשם יינתן משקל נמוך עת דן בית המשפט בענישת מורשע בעבירה של גרימת מוות ברשלנות.

רוב הנאשמים בתיקים אלה הם אנשים נורמטיבים אשר חטאו ברשלנות, ואין בהיותם נורמטיבים כדי להשפיע מהותית על שיקולי הענישה אותה יש לגזור בעיקר מרף הרשלנות.

טיעוני ההגנה לעונש ושאלת הרשלנות התורמת הנטענת על ידה-

הקשבתי קשב רב לטיעוני ב"כ הנאשם בפרשה זו.

ב"כ הנאשם סבר כי ענישה אשר תנוע בין 6-8 חודשי מאסר עם אפשרות לריצוי המאסר בדרך של עבודות שירות, היא הענישה ההולמת לפרשה זו, הגם שהסכים להגדיר את רשלנות הנאשם כרשלנות בינונית.

ליבת טיעוני ההגנה נסובה סביב הטיעון לפיו משקבע בוחן התנועה שדה ראייה של 100 מטר מכיוון נסיעת האופנוע לכיוון המקצרה, ומשלא נמצאו סימני בלימה בכיוון נסיעת האופנוע, יש בממצאים אלה כדי לקבוע רשלנות תורמת נכבדה של המנוח להתרחשות התאונה (עד כדי רשלנות מנתקת לשיטת ההגנה).

כבר בשלב זה אבהיר כי טענה זו אשר הועלתה על ידי ההגנה בשלב הכרעת הדין נדחתה על ידי ולכל היותר הסכמתי לאפשרות של רשלנות תורמת קלה עד זניחה מצד המנוח.

רשלנותו של הנאשם הוכחה על ידי המדינה כרשלנות המרכזית אשר גרמה להתרחשות התאונה והיא מאפילה על כל אחר כזה או אחר בתגובת רוכב האופנוע המנוח להימצאות מקצרה חוסמת נתיב בכיוון נסיעתו. יש אמנם הצדקה להשפעת מה של הרשלנות התורמת הנמוכה בעיני למשך המאסר הסופי שיקבע, אך אין המדובר בהשפעה מהותית, שכן אין אני מוצא ברשלנות התורמת הנטענת משום אירוע מהותי התורם להתרחשות התאונה בפרשה זו.

שאלת החריגה ממתחם העונש ההולם משיקולי שיקום -

כפי שהוסבר לעיל, שירות המבחן המליץ על תהליך שיקומי לנאשם במסגרת צו מבחן והשתתפות של הנאשם בקבוצה ייעודית לעברייני תעבורה.

על פניו רשאי הנאשם לקחת חלק (ואף רצוי שייקח חלק) בקבוצת תמיכה טיפולית אשר תסייע לו להתמודד עם תחושותיו הקשות אך אין הדבר סותר את הצורך החברתי והחובה כי ישלם חובו לחברה טרם יחל תהליך שיקומו.

כאשר ברשלנות רבתי עסקינן, גוברת חובת הרתעת הרבים ואף שיקולי הגמול על הרצון המידי לשקם את הנאשם.

תקופות המאסר בתיקים מסוג זה אינן ארוכות מדי (כפועל יוצא מתקופת המאסר המכסימאלית הקבועה בחוק למשך 36 חודשים) ואין בתקופות מאסר אלה כדי לקטוע או לשבש תהליך שיקומי ככל שמבקש נאשם לקחת בו חלק.

לא מן הנמנע כי תהליך השיקום יחל כבר במהלך ריצוי המאסר, וכנכון יהיה מצד גורמי השיקום במתקן הכליאה אם יירתמו לתהליך זה עם הנאשם במקרה ספציפי זה.

אין אני מוצא הצדקה לחריגה לקולא או לחומרא מתוך מתחם העונש ההולם.

איזון הנסיבות לכאן ולכאן מצדיק בעיני את קביעת הענישה בתוך מתחם העונש ההולם אשר הוגדר בתחילת גזר הדין.

קביעת הענישה הסופית -

בשכלול כל הנתונים לקולא ולחומרא, הגעתי למסקנות הבאות:

מאחר ורף הרשלנות גבוה והרכב הרשלנות אינו נובע מאירוע רגעי או טעות בהיסח דעת, אין הצדקה לחלקו הנמוך של מתחם העונש ההולם.

מאחר והרשלנות מורכבת הן מנהיגת כלי רכב כבלתי מורשה לסוג הרכב והן מהסעת כלי חקלאי גדול ומסוכן בתנאי נראות שאינם עולים בקנה אחד עם החוק, הרי שמשך המאסר צריך לנוע לפחות למרכז מתחם העונש ההולם.

בהתחשב בנורמטיביות הנאשם על רקע היעדר כל עבר תעבורתי מכביד (וללא כל רקע פלילי), יחד עם עמדתו השיקומית החד משמעית של שירות המבחן הפועלת לטובת הנאשם, נחה דעתי כי עקרון ההלימה יבוא לידי ביטוי בפרשה זו אם ירצה הנאשם תקופה בת 18 חודשי מאסר מאחורי סורג ובריח.

אני סבור כי תקופה זו מאזנת את מכלול השיקולים בתיק זה ויש בה כדי לשקף את הענישה המרכזית ההולמת לנסיבות פרשה זו.

ביחס לרכיב הפסילה בפועל, הובהר כי מתחם הפסילה הראוי נע בין 10 ועד 20 שנות פסילה בפועל.

בהינתן כי הנאשם ביצע את העבירה אגב נהיגת כלי רכב מסוג טרקטור, וביחס לנהיגת רכב פרטי אין לחובתו עבר תעבורתי חריג, אין אני סבור כי משך הפסילה צריך להגיע לחלקו העליון או המרכזי במתחם העונש ההולם.

בקשת הסיווג של ההגנה בפרשה זו אינה מופרכת ונכון יהיה בעיני לייצר תמהיל פסילה אשר ישקף מחד את חומרת מעשי הנאשם אך מאידך תאפשר לו אופק שיקומי גם כמי שעוסק בניהול משק חקלאי (בתחום ביצי משק). אני סבור כי תקופה כוללת של פסילה בת 12 שנים תשקף את משך הפסילה הראוי לפרשה זו, אך בתוך התקופה יחול סיווג כפי שיפורט בגזר הדין שלהלן.

בנוסף, תיגזר על הנאשם ענישה צופת פני עתיד בדמות של מאסר מותנה.

ביחס לפיצוי כספי למשפחת המנוח כפי שעתרה לו המדינה, אודה כי סברתי בתחילה שיש בגזירת רכיב זה משום זילות בכבודו של המנוח. סברתי כי תשלום כסף של הנאשם למשפחת המנוח עלולה ליצור רושם של ניקיון כפיים כפועל יוצא

מעצם התשלום.

במחשבה שנייה, ולאחר שהבנתי מדברי אביו של המנוח מה עלויות הטיפולים הפסיכולוגיים שנאלצים בני המשפחה לשלם כדי לשמור על שפיות, נחה דעתי כי חלף תשלום קנס למדינה ישלם הנאשם כחלק מרכיבי ענישתו גם פיצוי כספי למשפחת המנוח (בחלקים שווים לאביו ולאמו).

אין ברכיב ענישה זה כדי להקהות ולו במעט את כאב משפחת המנוח, אך לפחות יסיע הדבר בידיהם לשכור שירותים מקצועיים שסייעו בשגרת ההתמודדות עם אסונם.

מכל האמור לעיל הנני דן את הנאשם לעונשים הבאים:

1. גוזר על הנאשם 18 חודשי מאסר לריצוי בפועל מאחורי סורג ובריח.

מורה על עיכוב ביצוע עונש המאסר בפועל עד ליום 1.1.18 עת יתייבב הנאשם לריצוי מאסרו בכלאבאר-שבע בשעה 08:00 **זאת אלא אם יתואם עבור הנאשם בסיוע שירות המבחן מיקום התייצבות חליפי מול שב"ס**. ככל שב"ס יאשר זאת, אין מניעה מבחינת בית המשפט להתייצבות הנאשם במתקן כליאה אחר.

עותק מהחלטה זו יועבר לקצינת המבחן הגב' מיכל אליעזר - שירות המבחן למבוגרים, מחוז ב"ש והדרום, נפת באר-שבע.

2. גוזר על הנאשם 12 חודשי מאסר וזאת על תנאי שלא יעבור עבירות של נהיגת רכב בזמן פסילת רישיון נהיגה, גרימת תאונה בה נגרמו חבלות של ממש או גרימת מוות ברשלנות וזאת תוך 3 שנים מהיום.

3. פוסל הנאשם מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה וזאת למשך 12 שנים. פסילת הנאשם בפועל תסווג באופן הבא: במשך 6 השנים הראשונות תחול הפסילה על כל סוגי רישיונות הנהיגה.

בתום 6 שנים תסווג הפסילה כך שלא תחול על רישיון מדרגה B בלבד.

למען הסר ספק לכל אורך 12 השנים הקרובות לא יוכל הנאשם לנהוג בכלי רכב כבד וכן לא יוכל לנהוג בכלי רכב מסוג טרקטור כאשר ב-6 השנים הקרובות לא יוכל הנאשם לנהוג בכלי רכב מנועי הדורש רישיון נהיגה בישראל.

ככל שבוצעו על ידי הנאשם פסילות קודמות במהלך תיק זה, רשאי הוא להגיש בקשה נפרדת לקיזוז תקופות אלה מהענישה הכוללת שנגזרה.

4. הנאשם יחתום על התחייבות כספית בסך של 30000 ₪ להימנע מביצוע עבירות של נהיגת רכב בזמן פסילת רישיון נהיגה, גרימת תאונה בה נגרמו חבלות של ממש או גרימת מוות ברשלנות וזאת תוך 2 שנים מהיום.

עמוד 12

הנאשם יחתום על ההתחייבות הכספית תוך 15 יום מהיום במזכירות בית המשפט ולא ייאסר למשך 30 יום.

5. הנאשם ישלם תוך 120 יום מהיום פיצוי למשפחת המנוח בסך של 30000 ₪ אשר יחולק בחלקים שווים בין אביו ואמו של המנוח (15000 ₪ לכל אחד מהם).

ב"כ המדינה יוודא מסירת פרטים מלאים של הורי המנוח למזכירות בית המשפט זאת לצורך העברת סכומי הפיצוי אליהם באמצעות מזכירות בית המשפט.

6. הנני מורה על הוצאת צו עיכוב יציאה מהארץ כנגד הנאשם באופן מידי.

זכות ערעור לצדדים תוך 45 יום מהיום

ניתנה היום, ה' כסלו תשע"ח, 23 נובמבר 2017, בנוכחות הצדדים.