

גמ"ר 8299/03/16 - מדינת ישראל נגד מרדכי מחר

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 8299-03-16 מדינת ישראל נ' מחר
תיק חיצוני: 388/16

בפני	כב' סגן הנשיאה, השופט אלון אופיר
מאשימה	מדינת ישראל ע"י ב"כ עו"ד ודים סיגל
נגד	
נאשמים	מרדכי מחר ע"י ב"כ עו"ד דוד גולן

גזר - דין

הנאשם הורשע לאחר ניהול הוכחות בביצוע עבירות של סטייה מנתיב נסיעה, וגרימת מוות ברשלנות כתוצאה מנהיגה רשלנית ברכב.

כתוצאה מהתאונה מצאו את מותם שני בני אדם (ר' וס' ז', להלן:המנוחים) וכן נגרמה פציעתם הקשה של שלושה בני אדם נוספים (שניים מהם אשתו ובתו של הנאשם עצמו) .

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 בתיק זה המתאר את מצבו האישי והמשפחתי באופן מפורט.

מלאכת גזירת הדין בתיקים בהם מורשעים נאשמים בביצוע עבירה של גרימת מוות ברשלנות מלאכה מורכבת היא.

אין המדובר בעבירה שלצידה כוונה של מבצעה לגרום למותו של אחר, כך אין בה גם את היסוד הנפשי הקיים בעבירה של הריגה.

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.

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 מירבית וכפולה - אובדן החיים של שני בני אדם.

כפי שיוסבר להלן, בית המשפט העליון התווה מדיניות ענישה לפיה בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית יושתו על הנאשמים עונשי מאסר בפועל, מאחורי סורג ובריא, 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 548/05 מאירה לוי נ' מדינת ישראל, רע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מ"י, 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 שכשל ברשלנות אשר גרמה למותו של אדם, ישלח למאסר מאחורי סורג ובריא.

שליחת נהג לריצוי מאסר מאחורי סורג ובריא לא תשיב את ההרוגים, לא תרפא את הפצועים, אלא מטרתה כפולה: לייצר הרתעה כלפי ציבור הנוהגים למען תגבר זהירותם ולתת ביטוי לעקרון הגמול לאחר שרשלנותו של נאשם גבתה חיי אדם. ענישה הכוללת שליחתו של אדם לריצוי עונש מאסר מאחורי סורג ובריא משגרת מסר של עליונות ערך קדושת החיים ויש בה כדי להדגיש את הצורך להתייחס ביראת כבוד לביטחון המשתמשים בדרך עת נכנסים 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 להיוותר 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 ובריח, 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 ובריח 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

"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 אחידות 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 הדיןולא 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 אוויר 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).

בטרם אקבע את מתחם הענישה על רקע נסיבותיו הספציפיות של המקרה, ולאור כלל אחידות הענישה אליו הפנה בית המשפט העליון, אין אני יכול להתקדם בניתוח הנימוקים לגזר הדין לפני שאתייחס להחלטה חשובה אשר ניתנה ע"יבית המשפט המחוזי בבאר-שבע וכוונתי

לע"פ 23713-12-10 **פיוטר זילברמן נגד מדינת ישראל** (להלן - פרשת זילברמן):

באפריל 2011 אישר בית המשפט המחוזי 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.

קריאת תיאור המקרה בפרשת זילברמן דומה עד מאד לפרשה שבפני ומכאן חשיבותה, כפי שהפנה לה גם הפרקליט בטיעונו לעונש. בדומה לנתוני המקרה בתיק זה, גם בפרשת זילברמן, סטה הנאשם שהוא אדם נורמטיבי לחלוטין, עם רכבו לנתיב הנגדי. כתוצאה מאותה הסטייה רשלנית לסיבותיה לא נמצא הסבר מנתק אחריות, 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"

בהחלטה זו מיצב בית המשפט המחוזי של באר-שבע את רף הענישה הראוי בתוך מתחם הענישה כאשר המדובר בנסיבות שהן כמעט זהות לחלוטין לפרשה שבפני.

ומן הכלל אל הפרט לצורך קביעת המתחם-

רף הרשלנות -

הנאשם בתיק שבפני סטה מנתיב נסיעתו לנתיב הנגדי אגב נסיעה בכביש בין עירוני המחולק על ידי קו הפרדה רציף כפול.

סטיית הנאשם מנתיבו לנתיב הנגדי התרחשה במקום בו היה מוצב תמרור המזהיר על עקומה בכביש שלפניו.

המדובר היה (בשעת התאונה) באור יום. לא נמצאה כל תקלה ברכבו של הנאשם. לא נמצאה כל סיבה אחרת שלא תלויה בנאשם לסטיית הרכב. המדינה הוכיחה כי הנאשם סטה עם רכבו אל הנתיב הנגדי מעבר לקו הלבן הכפול ואגב ניסיון חזרה לנתיבו המקורי, התרחשה התאונה הקטלנית עם הרכב המעורב אשר ניסה לחמוק מהמפגש עם הנאשם.

אדגיש כי **לא** מיוחסת לנאשם התנהגות הכוללת יציאה לעקיפה מסוכנת או נהיגה במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך. למעט עצם הסטייה מנתיב הנסיעה לנתיב הנגדי אל מעבר לקו הפרדה, לא הוכחה כל התנהגות חריגה אחרת מצד הנאשם עת נהג ברכבו.

בנסיבות המתוארות **אין** המדובר אמנם התנהגות המהווה רשלנות רגעית לשבריר שנייה, אלא בפעולה של הסתת רכב לנתיב אחר וניסיון של הנאשם לתקן מצב זה. מצד שני, אין המדובר בפעולת נהיגה ממושכת המהווה רשלנות על גבול פזיזות, דוגמת נהיגה במהירות בלתי סבירה או יציאה לעקיפה מסוכנת.

המדובר במצב ביניים בין רשלנות רגעית לרשלנות ממושכת וכבדה.

בנסיבות לעיל, נכון יהיה להגדיר את רף רשלנות הנאשם כרשלנות בינונית.

נסיבה חשובה נוספת לקביעת המתחם בפרשה זו היא העובדה כי כתוצאה מהתאונה מצאו את מותם **שני** בני אדם ובנוסף נפצעו פצעים קשים שלושה בני אדם נוספים (שניים ממשפחתו הקרובה של הנאשם עצמו). שונה מתחם הענישה בפרשה בה נגרם מותו ברשלנות של אדם אחד מפרשה אחרת בה המדובר בכמות גדולה יותר של הרוגים או נפגעי גוף.

בהישען על הפסיקה שהוצגה לעיל על רקע הגדרת רף רשלנותו הספציפית של הנאשם בנסיבות הספציפיות של תאונה זו, ולאור כמות וחומרת הנפגעים בפרשה זו, אני קובע

את מתחם העונש ההולם ביחס לרכיב המאסר ככזה הנע בין 12 חודשים ועד 24 חודשי מאסר בפועל.

ביחס לרכיב הפסילה בפועל, ובהישען על הנתונים שהוצגו לעיל, אני קובע את מתחם תקופת הפסילה בפועל לתקופה שתנוע בין 8 שנות פסילה ועד 15 שנות פסילה.

גזירת הענישה בתוך המתחם אשר נקבע -

שאלת 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 לחומר בעניינו.

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

גם בבית המשפט וגם בפני שירות המבחן למבוגרים, הרחיק עצמו הנאשם מכל אחריות להתרחשות התאונה.

הנאשם אמנם הביע צער בפני שירות המבחן על תוצאות התאונה וניכר כי הוא ומשפחתו מתייסרים צער רב על המוות שנגרם, אולם בשום מקום לא מצאתי לקיחת אחריות מלאה המאפשרת קבלתה כשיקול משמעותי לקולא.

עברו התעבורתי/פלילי של הנאשם על רקע ותק נהיגתו -

הנאשם נוהג משנת 1977 ולחובתו הרשעה קודמת אחת מסוג עבירת קנס.

המדובר ללא ספק בנתון אשר פועל באופן מובהק **לטובת הנאשם**.

אין המדובר בנהג מסוכן בדרך כלל אלא ההפך הוא הנכון.

וותק נהיגתו הרב על רקע היעדר כל עבר תעבורתי רלוונטי מוכיחים כי הנאשם על פי רוב נהג זהיר.

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

תסקיר שירות המבחן למבוגרים , ונסיבותיו האישיות של הנאשם -

שירות המבחן למבוגרים פגש את הנאשם ואף שוחח עם בני משפחתו לצורך הגשת תסקיר מקיף אודותיו.

למדתי מתסקירו של הנאשם כי המדובר באדם כבן 66, נשוי ואב לשלושה ילדים העובד לפרנסת משפחתו כשומר בחניון.

כתוצאה מהתאונה נחבלו ונפצעו קשות אשתו ובתו שהיו עמו ברכב בו נהג.

ללא קשר לתאונה עצמה, חלה בשנים האחרונות התדרדרות במצבו הבריאותי של הנאשם עד כדי הגדרתו כנכה בשיעור של 57% (הנאשם מקבל גם קצבת נכות מהמדינה).

שירות המבחן הבהיר בתסקירו כי נוכח חוסר יכולתו של הנאשם לקחת אחריות אישית ביחס לגרימת התאונה ובשל יצירת ריחוק רגשי מכל אפשרות של הגדרתו כמי שאחראי למותם של אחרים, אין כל תועלת בהמשך הקשר עם שירות המבחן לפעולה שיקומית כזו או אחרת אתו.

הלכה למעשה לא מוצא שירות המבחן אופק טיפולי שיקומי במסגרתו עבור הנאשם.

שירות המבחן הבהיר את הקושי הרב שחווה הנאשם כתוצאה מעצם ההליך המשפטי והבהיר כי **פסילת רישיון נהיגתו תוביל למצב בו הסיכון להתנהגות דומה בעתיד יהיה נמוך מאד**.

שירות המבחן לא המליץ להימנע מרכיב של מאסר בפועל, אך ביקש כי ככל שיוחלט על רכיב של מאסר מאחורי סורג

ובריח, קיימת נכונות של השירות לתאם מיון מוקדם מול שב"ס למתקן ההולם את גילו ומאפייניו הספציפיים של הנאשם.

ראיות לעונש מטעם הנאשם וטיעוני ההגנה לעונש-

שמעתי בקשב רב את דברי בתו של הנאשם וכן את טיעוניו המלומדים והמקיפים של ב"כ הנאשם אשר תמך טיעוניו בפסיקה ראויה.

הצלחתי להבין מדברי בתו של הנאשם את השבר הנורא אשר פקד את משפחתם כתוצאה ישירה של התאונה מעבר לאסון המחריד אשר פקד את משפחת ההרוגים.

המדובר ללא ספק בטרגדיה נוראית לשתי המשפחות.

למדתי על השיקום הארוך והקשה אותו עברו ועדיין עוברות אשת הנאשם ובתו שנפצעו קשות בתאונה זו.

הבנתי את ייסורי הנאשם בלילות על המוות והפגיעות שנגרמו והקשבתי קשב רב לטיעוניו רבי הטעם של ב"כ הנאשם אשר סקר בפני פסיקה מקלה במקרים דומים לשיטתו, אגב בקשה לתת משקל רב לנסיבותיו האישיות של הנאשם.

אכן צודק הסניגור כי בעבר נפסקו במקרים בודדים ענישה הכוללת ריצוי מאסר בדרך של עבודות שירות במקרים חריגים עם נסיבות אישיות קשות.

אשיב לטיעונים אלה, כי בשנים האחרונות, וכפי שסקרתי בהרחבה בפסיקה המופיעה בתחילת גזר הדין, הפכה ענישה הכוללת עבודות שירות בתיקי גרם מוות לנדירה מאד.

לא מצאתי בפרשה זו לגביה חל המתחם אותו קבעתי לעיל, משום שיקולי שיקום המאפשרים חריגה מהמתחם שהוצג לקולא.

בית המשפט העליון קבע חד משמעית כי לנסיבות אישיות יינתן בענישה משקל נמוך ואילו החוק קבע אפשרות של חריגה מחלקו הנמוך של המתחם רק משיקולי שיקום.

בהינתן שהנאשם גם לא לקח אחריות, אין הלכה למעשה יכולת משפטית ממשית לגזור ענישה שתהיה נמוכה מחלקו הנמוך של מתחם העונש ההולם.

קביעת הענישה הסופית -

בשכלול כל הנתונים לקולא ולחומרא, הגעתי למסקנות הבאות:

מצד אחד גרם הנאשם לתאונה קשה כתוצאה מרשלנות ברף בינוני ולא לקח אחריות לגרימתה.

בתאונה מצאו את מותם שני בני אדם ושלושה נפצעו קשה.

המדובר בשלושה נתונים המציבים את רף המאסר הראוי לפחות במרכזו של מתחם הענישה אשר נקבע.

אולם, שילוב בנתונים לעיל של גיל הנאשם ומצב בריאותו, פציעתו הקשה של אשתו ובתו בתאונה, היעדר כל עבר תעבורתי משנת 1977, יחד עם העובדה כי רף הרשלנות במקרה זה לא הוגדר כגבוה, מובילים למסקנה לפיה אין הצדקה לחריגה מעבר לחלקו הנמוך של מתחם העונש ההולם.

הרתעה ושיקולי גמול יקבלו בעיני מענה הולם ככל שירצה הנאשם 12 חודשי מאסר מאחורי סורג ובריה.

שונה מצבו של אדם בן 66 הנשלח למאסר בפועל ממצבו של אדם צעיר, ונכון יהיה כי שיקול זה יקבל ביטוי בדרך גזירת תקופת מאסר שלא תעלה על חלקו הנמוך של מתחם העונש ההולם.

ברור על פניו כי שליחתו של אדם מבוגר, נורמטיבי, נכה, שבני משפחתו הקרובים ביותר נפצעו קשות בתאונה, אל מאחורי סורג ובריה היא החלטה קשה מאד. יחד עם זאת, במצב המשפטי הנוהג ולאחר בחינת עומק של הפסיקה הנוכחית, החוק המתקן ונסיבותיה הספציפיות של פרשה זו, אין מנוס מהחלטה שהתקבלה.

ביחס לרכיב הפסילה בפועל של רישיון הנהיגה:

נע המתחם כמצוין לעיל בין 8 ל-15 שנות פסילה בפועל.

משיקולים הדומים להחלטה על משך המאסר, יחד עם העובדה כי נאשם זה נעדר כל עבר תעבורתי רלוונטי משנת 1977, על רקע גילו המבוגר של הנאשם, אני סבור כי תקופת פסילה כוללת בת 10 שנים תשקף את משך הפסילה ההולם לעבירות שביצע הנאשם בנסיבות הספציפיות של פרשה זו.

לצורך קביעת משך הפסילה לקחתי בחשבון את עמדתו של שירות המבחן בעניין זה וכן את העובדה כי דרך נהיגת הנאשם בפרשה זו היא אשר הובילה למותם של שני בני אדם.

אדגיש כי בשל גילו של הנאשם, בתום תקופת הפסילה, יידרש משרד הרישוי לבחון את כשירותו של הנאשם (בריאותית) לחזור ולנהוג רכב, ורק בכפוף לבחינה זו, יוכל הנאשם לעבור את מבחני הרישוי מחדש.

בשל מצבו הכלכלי של הנאשם כפי שהוסבר על ידי בתו בפני, משך המאסר שנגזר לעיל על רקע גילו ומצבו הבריאותי, אני מחליט להימנע מגזירת קנס או תשלום פיצוי כספי.

תחת זאת הנאשם יחתום על התחייבות כספית בסכום גבוה.

ענישת הנאשם תגובה גם בענישה צופת פני עתיד כדי למנוע כל כדאיות לביצוע עבירה של נהיגה בזמן פסילה מצדו.

מכל האמור לעיל הנני דן את הנאשם לעונשים הבאים:

1. גוזר על הנאשם 12 חודשי מאסר לריצוי בפועל מאחורי סורג ובריה.

מורה על עיכוב ביצוע עונש המאסר בפועל עד ליום 18.2.18 עת יתייצב הנאשם לריצוי מאסרו בכלאבאר-שבע בשעה 08:00 **זאת אלא אם יתואם עבור הנאשם בסיוע שירות המבחן מיקום התייצבות חליפי מול שב"ס**. ככל ששב"ס יאשר זאת, אין מניעה מבחינת בית המשפט להתייצבות הנאשם במתקן כליאה אחר.

עותק מהחלטה זו יועבר לקצינת המבחן הגב' אתי יעקוב - שירות המבחן למבוגרים, מחוז ת"א והמרכז, נפת ראשון לציון.

2. גוזר על הנאשם 6 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 10 שנים. פסילתו של הנאשם תימנה מהיום בו נפסל עד לתום ההליכים המשפטיים נגדו בפרשה זו ללא צורך בהפקדת רישיון נוספת. (המזכירות תנפק אישור הפקדה בהתאם)
- מהפסילה בפועל יקוזזו ימי הפסילה המנהלית שריצה הנאשם לתקופה בת 90 יום.
- תקופת המאסר שירצה הנאשם לא תבוא בחשבון ימי הפסילה שיימנו וזאת בהתאם לחוק.
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.
- הנאשם יחתום על ההתחייבות הכספית תוך 15 יום מהיום במזכירות בית המשפט ולא ייאסר למשך 30 יום.
5. הנני מורה על הוצאת צו עיכוב יציאה מהארץ כנגד הנאשם באופן מידי.

זכות ערעור לצדדים תוך 45 יום מהיום

ניתנה היום, ח' טבת תשע"ח, 26 דצמבר 2017, בהעדר הצדדים.