

ת"פ 29019/03/10 - מדינת ישראל נגד יונתן דוד ועדיה

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"פ 29019-03-10 מדינת ישראל נ' ועדיה ואח'

בפני כבוד השופטת, סגנית נשיא ורדה מרוז
בעניין: מדינת ישראל ע"י עוה"ד אור מימון ולוי -
פמ"מ

המאשימה

נגד

יונתן דוד ועדיה ע"י עוה"ד איתן מעוז

הנאשם

גזר דין

מבוא

1. הנאשם, יונתן ועדיה, הורשע ביום 25.11.2015 בהכרעת דין מנומקת **בחמש עבירות של הריגה** לפי סעיף 298 לחוק העונשין, **גרימת חבלה של ממש** לפי סעיף 262(2) ו-28(3) לפקודת התעבורה, **נהיגה בשכרות** לפי סעיף 62(3) ביחד עם סעיף 39א לפקודה ו**נהיגת רכב בקלות ראש או רשלנות** לפי סעיף 62(2) ביחד עם סעיף 38(2) לפקודה. בנוסף, **שימוש בסם לצריכה עצמית** לפי סעיף 7(א) יחד עם סעיף 7(ג) סיפא לפקודת הסמים המסוכנים [נוסח חדש] תשל"ג-1973 ו**ניפוק תכשיר שלא לפי מרשם** לפי סעיף 60 ביחד עם סעיף 26(א) לפקודת הרוקחים [נוסח חדש], תשמ"א-1981.

תמצית העובדות

2. זו תמצית העובדות שנקבעה בהכרעת הדין;
- ביום 12.6.2006 נהג הנאשם ברכבו, טנדר מסוג איסוזו (להלן: "**רכב הנאשם**") ובתוך פרק זמן קצר ביותר, גרם להתרחשותן של שלוש תאונות דרכים אשר תוצאתן הסופית הייתה הרת אסון.
3. התאונה הראשונה אירעה שעה שנהג ברכב ולפניו נסע רכב מסוג קאיה. משהאט רכב הקאיה את נסיעתו, פגע בו הנאשם בחלקו האחורי עם חזית רכבו וגרם לנזק קל (להלן: "**תאונת הקאיה**"). למרבה המזל, בתאונה זו לא נגרמה פגיעה בנפש.
4. שעה קלה לאחר מכן, סטה הנאשם מנתיב נסיעתו והתנגש ברכב מסחרי מסוג פולקסווגן שנסע בכיוון הנגדי לכיוון נסיעתו. כתוצאה מההתנגשות, סטה רכב הנאשם לעבר מפגש מסילת רכבת המצוי במקום ונתקע על גבי המסילה. הנאשם הוצא מרכבו על ידי עוברי אורח ללא פגע (להלן: "**תאונת הפולקסווגן**").
5. דקות ספורות לאחר מכן הגיעה רכבת עמוסה בנוסעים ופגעה ברכב הנאשם. כתוצאה, נשמטו

מהמסילה קטר ושני קרונות (להלן: "תאונת הרכבת").

6. חייהם של חמישה מנוסעי הרכבת נגדעו: ליאור אלבלה, מיטל כהן, לילך סוזי, מוני פז ואלון שורק, זכרם לברכה. 81 נוסעים אחרים נפצעו ברמות שונות של פגיעה. תוצאות תאונת הרכבת היו קשות ופגעו באורח אנוש בחייהן של משפחות רבות.
7. נקבע בהכרעת הדין, כי בעת שנהג ברכבו במועד התאונות, היה הנאשם נתון להשפעת סמים מסוכנים אשר רשם לעצמו מכוח סמכותו בגדר מקצועו כוטריר.
8. רכבת ישראל הועמדה אף היא לדין בגין תאונת הרכבת, והורשעה במסגרת הסדר טיעון בגרימת מותם ברשלנות של חמשת נוסעיה ופציעתם של אחרים. בגזר דין שהושת עליה נקבע:

"רכבת ישראל הורשעה בגרימת מותם ברשלנות של חמשת המנוחים ופציעתם של רבים אחרים. העבירות בהן הורשעה חמורות, בהינתן העובדה שהרכבת אמונה על שלומם ובטיחותם של מאות אלפי נוסעים, כמו גם, מוחזקת ככלי תחבורה יעיל ובטוח. לא בכדי מעודדות הרשויות את הציבור להשתמש ברכבת כתחליף לכלי רכב פרטיים, אלא בשל יעילותה והבטיחות שהיא מעניקה לנוסעיה. ...

האחריות המוטלת על רכבת ישראל כגוף ציבורי כבדה. מחובתה לנקוט אמצעים למניעת תאונות מכל סוג שהוא, לרבות תאונות בין רכבות לכלי רכב, קל וחומר לנוכח תאונות קודמות שארעו עובר לתאונה דנן, אשר הצביעו על הסכנה הנשקפת ממפגשי רכבת - רכב והצורך לנקוט צעדים למניעתה...".

על פי הסדר הטיעון בין המאשימה לרכבת ישראל, שבגדרו הוגש נגדה כתב אישום מתוקן, איש מעובדיה לא הורשע בעבירות של גרם מוות ברשלנות, ועל הרכבת הוטל הקנס המרבי הקבוע בחוק - אשר כשלעצמו הוא נמוך ואין בו כדי לבטא את חומרת העבירות בהן הורשעה.

על רקע העובדות הללו ייגזר דינו של הנאשם.

על הנאשם

9. הנאשם, ווטריר במקצועו, כבן 55. גדל במשפחה נורמטיבית ומקיים אורח חיים תקין, נקי מעבר פלילי. הוריו אקדמאים בתחומים שונים. לנאשם שלושה ילדים בגירים מנישואין קודמים אשר הסתיימו בהליך גירושין קשה, כואב ומורכב.
10. את השימוש בחומרים משכרים ובסם תולה הנאשם במשבר נפשי קשה וממושך שפקד אותו עקב גירושיו. על מנת להתגבר עליו ולהמשיך לתפקד, בין היתר בשל כאבי ראש עזים מהם סבל עוד טרם הקשיים המתוארים - נטל כדורי שינה, כדורי הרגעה ומשככי כאבים לרבות החומרים המשכרים והסם כפי שנקבע בהכרעת הדין. לדברי הנאשם, אין הוא 'מכור' לסם או לחומרים משכרים, אלא נטלם מעת לעת בעתות קשות בחייו.
11. לאחר התאונה נותר הנאשם חבול מבחינה נפשית, הוא אובחן כסובל מפוסט טראומה והוכר כנכה

בשיעור של 30% על ידי המוסד לביטוח לאומי.

12. מתסקיר שרות המבחן עולים קשיי התמודדות עם תוצאות התאונה:

"ניכר כי לאורך השנים מתקשה להתמודד עם קשייו ועל רקע זה, עבר בין טיפולים שונים וחיפש דרכים להקל על עצמו כשבולט כי תחושות של אשמה וכאב נוכח תוצאות התאונה אינן מרפות ממנו.

נציין בעניין זה כי עיינו במספר חוות דעת, בכולן הודגש כי יונתן סובל מהפרעה פוסט טראומטית. אובחן כמי שסובל מתופעות חרדתיות, דיכאוניות ומהפרעה ניכרת בתפקוד הנפשי והחברתי. צוין כי קיימת הגבלה ניכרת של כושר העבודה כשכיום סובל מהפרעת הסתגלות לצד קשיים חברתיים. אף אנו התרשמנו מקשייו של יונתן כמתואר..."

13. להתרשמות שירות המבחן, מנסה הנאשם לייצב עצמו ולבנות דימוי עצמי חיובי ותחושה של שליטה בחייו. הוא מקפיד להימצא במסגרת טיפולית מסודרת ונוטל טיפול תרופתי על-פי מרשם. בנוסף, הוא מטופל בפסיכותרפיה.

14. ככלל, נמנע הנאשם מלעבוד במקצועו כוטרניר על אף שלא נאסר עליו לעשות כן. לדבריו, מקור המניעה כדי להימנע מנטילת תרופות. עם זאת, הפרידה מהוטרניריה כואבת וטראומטית עבורו. דווח, כי לאחרונה עובד כשכיר בעבודות חלקיות בתחום הוטרניריה.

15. את זמנו משקיע הנאשם בשיקום עצמי ובפעילות התנדבותית. הוגשו מכתבי הוקרה והמלצה רבים המדברים בשבחו של הנאשם ומתארים את עברו המקצועי רב היכולת, את אופיו החיובי, ואת תרומתו הניכרת וההתנדבותית לסביבה ולחברה.

16. כיום, חי הנאשם עם בת זוג, אף היא וטרנירית ולהם ילד משותף. השניים מצפים לילד נוסף בעוד מספר חודשים. נטען כי במהלך העשור האחרון, משתדל הנאשם להפיק מעצמו דבר מה חיובי ולהוות גורם מועיל עבור סביבתו. כך למשל - כעולה מעדותה של דודו (זוגתו) - בזמן שטיילו השניים בארגנטינה (לאחר התאונה) הוא היה מעורב בפרויקטים קהילתיים שונים ולאחר שובו, נטל חלק ביוזמה וקידום של פרויקטים נוספים. בני הזוג מתגוררים בקיבוץ ניצנים והנאשם מסייע בהקמת מיזמים שמטרתם תרומה לקהילה ויצירת חיבור בין חבריה.

טיעוני התביעה לעונש

17. טרם שפתחה התביעה בטיעוניה, העיד אביו של ליאור אלבלה ז"ל, מר יצחק אלבלה, ותיאר בכאב את האובדן, הצער והחלל שנפער לאחר לכת בנו. שלוש משפחות נוספות הגישו הצהרות נפגע עבירה מהן עולה כאבן המר, קשייהן בהתמודדות היום - יומית עם הצער על חיים שאבדו והריקנות שנותרה בלבבותיהם.

18. עוה"ד אור ממון, בא כוח התביעה, פתח את טיעונו לעונש בציון הערכים החברתיים שנפגעו, קדושת החיים ושלמות הגוף - ערכים ראשונים במעלה.

19. ב"כ התביעה הוסיף, כי עבירות ההריגה בתאונות דרכים, בפרט על רקע של נהיגה בשכרות, הינן מן החמורות שבעבירות, אשר רף הענישה לגביהן גבוה במיוחד. נסקרה הפסיקה הרלוונטית, שהתמקדה בצורך להילחם בתופעת הנהיגה בשכרות באמצעות ענישה מרתיעה, אגב התייחסות לנסיבותיהם האישיות של נאשמים בגזירת העונש.

20. תחילה, סקר התובע את הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה (סעיף 40ט(א) לתיקון 113 לחוק העונשין) כדלקמן:

- הנאשם נטל חומרים משכרים וסם בודעו את הסיכון הכרוך בהשפעתם על גופו. מיד לאחר שנטל המשיך בנהיגה. להבדיל מאדם הנתון במצב שכרות בעת קבלת ההחלטה לנהוג, פעל הנאשם במודעות מלאה והחליט באורח מושכל ליטול החומרים המשכרים טרם שהחל בנהיגה ומיד לאחר מכן נהג תחת השפעתם.

- התובע גורס כי אין לייחס משקל רב לחלקה של רכבת ישראל בגרימת התאונה; הגם שהתנהלותה היתה נגועה במחדלים, באי מניעת סיכונים צפויים במפגשי רכבת-רכב, לרבות האפשרות של היתקעות רכב על מסילה, הרי שמיד לאחר התאונה השקיעה הרכבת משאבים רבים ונקטה צעדים משמעותיים להסרת המחדלים והפחתת הסיכונים. על רקע מאמציה אלו שנשאו פרי, הושג הסדר הטיעון, בגדרו נמחקו נאשמים ששמשו בתפקידים בכירים ברכבת פרק זמן קצר טרם התאונה והאחריות להתנהלות פיקוחית רשלנית, להבדיל מגרם מוות ברשלנות, הוטלה על כתפי הנאשם אבן הראל אשר עבד ברכבת ישראל בתפקידים שונים משנת 1986 וכסמנכ"ל חטיבת הפעלה ותחזוקת תשתיות משנת 2005.

- לא בכדי אסר המחוקק נגישות לסמים מסוכנים ותרופות מרשם לכל מאן דהוא, אלא למי שהוסמך לכך בהנחה שהלה יעשה בהם שימוש ראוי ונכון. הנאשם ניצל הסמכות והאמון שהופקדו בידי כוטרניר ונטל חומרים אלו ללא התוויה רפואית, אגב נהיגה וסיכון המשתמשים בדרך.

- עובר לתאונת הרכבת, גרם הנאשם לתאונת הקאיה שהיתה בבחינת תמרור אזהרה עבורו לעצור ולהימנע מהמשך הנהיגה תחת השפעת החומרים המשכרים והסם. חרף זאת, הוא המשיך בנהיגה וגרם לתאונת הרכבת.

21. בקביעת מתחם הענישה, טוען ב"כ התביעה, כי יש לקחת בחשבון את מכלול הנסיבות ובהן, חמשת הרוגי התאונה, עשרות הפצועים, לרבות הנזק הכבד שנגרם וכן, את העבירות הנלוות שביצע הנאשם, תוך הפרת אמון הציבור וניצול מעמדו ומקצועו, לרבות הידע והבקיאות שרכש בתחום. בנוסף, יש ליתן משקל לנגישותו לחומרים המשכרים והשימוש בהם לרבות התאונה הנוספת שגרם לה זמן קצר קודם לתאונת הרכבת. צבר הנסיבות הללו, **לרבות חלקה של הרכבת** בגרימת התאונה מעמידות את מתחם הענישה, **לשיטת התביעה, על 10 עד 14 שנות מאסר.**

22. באשר לנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה - סעיף 40יא לחוק העונשין - טען ב"כ התביעה כלהלן:

- לנוכח חומרת העבירות ותוצאותיהן הקשות, נסוגות נסיבותיו האישיות של הנאשם. אף אין לייחס משקל רב לקשיים ולמשברים שעבר בחייו, בעטים לטענתו השתמש בחומרים המשכרים והסם. כך אף ביחס למצבו הנפשי בעקבות התאונה - אין להתחשב בו, לבל יצא "חוטא נשכר" כדברי ב"כ התביעה.

- הנאשם כפר בגרימת התאונה וכן, כפר לאורך ההליך בנטילת החומרים המשכרים והסם. הוא לא נטל אחריות לעבירות שביצע, לא בפני שירות המבחן, אף לא בפני העדה שהובאה מטעמו במסגרת הטיעונים לעונש, גב' גילי תמיר (אשר לחוות דעתה אתיחס בהמשך). בשל כפירתו בכל העובדות, נמשך ההליך פרק זמן ממושך, שכן נדרשו חוות דעת של מומחים רבים לבירור האשמה, אשר עדויותיהם היו ממושכות.
 - יתירה מזו, את האחריות לגרימת התאונות השליך הנאשם לפתחם של אחרים או לנסיבות אשר לכאורה לא היו בשליטתו; כך, את קשייו הבינאישיים תלה בהליך הגירושין שעבר, בכאבי ראש חוזרים ונשנים - כל אלו ונימוקים אחרים הם בבחינת 'תירוצים', כך התביעה, לנטילת הסם והחומרים המשכרים. הנאשם הציג עצמו כקורבן תחת לשאת באחריות למעשיו.
 - לאורך הדרך, כפר הנאשם במיוחס לו. במהלך החקירה המשטרית נמצאו בביתו ראיות שקשרו אותו לשימוש בסמים - מזרקים, כתמי דם על המזרון ודנ"א - או אז, בחר בזכות השתיקה.
 - אף בתשובתו לכתב האישום כפר בשימוש בסם ובחומרי הטשטוש. רק במהלך עדותו חזר בו ועשה כן בשפה רפה, תוך הסתרת עובדות ופרטים.
 - לאור מורכבות הסוגיות שהועלו בהליך, אין בהתמשכותו משום שיהוי או עינוי דין ועל כן, אין ליתן משקל רב לחלוף הזמן.
23. בהינתן מתחם הענישה שהוצע ביחס לכלל העבירות בהן הורשע הנאשם - בין 10 ל- 14 שנות מאסר - ובהתחשב בחלוף הזמן, עותרת המאשימה להשית על הנאשם עונש שיעמוד בחלקו התחתון של המתחם, קרי 10 שנות מאסר.

בנוסף, עותרת התביעה לפסילת רישיון הנהיגה של הנאשם לתקופה ארוכה ומשמעותית.

כן, עותרת לחיוב הנאשם בפיצוי משפחות המנוחים, מע"ת, ופסילה על תנאי. בהתייחס לרכיב הקנס נטען, כי ככל שייגזר על הנאשם מאסר ארוך שנים, התביעה תוותר על רכיב זה.

טיעוני ההגנה

24. ראש וראשונה, מבקש ב"כ הנאשם, עו"ד איתן מעוז, ליתן משקל מכריע לחלקה של הרכבת בגרימת התאונה, אשר לשיטתו מטה את הכף לחובתה בשקילת שיקולי הענישה. ב"כ הנאשם מפנה לטיעוני התביעה לעונש בעניין רכבת ישראל, שם היא הטעימה כי "היתקעות" רכב על מסילת הרכבת מכל סיבה, היא עניין צפוי לדידה של הרכבת ועליה החובה למנוע תאונה בעטיה. משלא מנעה הרכבת את התרחשות התאונה, חרף יכולתה לעשות כן - ממילא, ניטלה מהנאשם היכולת לשלוט על הנעשה.

25. הסנגור הדגיש את הודאת הרכבת בעובדות כתב האישום המתוקן, בין היתר, ביחס לפרמטרים המסוכנים שנוצרו במקום התאונה, במפגש המסילה באזור בית יהושוע, אותם היה לאל ידה למנוע. כך אף ביחס להנחיות שניתנו לנהגי הקטרים ביחס למהירות הנסיעה - אשר מראש מנעו את אפשרות עצירת הרכבת מבעוד מועד ובאורח שיימנע את התאונה. לפיכך, אין לייחס משקל לפרק זמן עמידת רכב הנאשם על המסילה שכן לדידו היתה התאונה בלתי נמנעת. מנגד, בידי הרכבת היתה אפשרות למנעה לו נקטה אמצעי זהירות ראויים. למצער, היה בידה להפחית מחומרתה.

26. הסנגור הטיל טעם לפגם בהסדר הטיעון בין המאשימה לרכבת, שבגדרו נמחקו בכירי עובדיה מכתב האישום והוסרה מעליהם האחריות בגרימת התאונה. מהטעם הזה, לשיטתו, מבקשת התביעה להטיל את כל כובד המשקל לעניין העונש - על הנאשם, בהתעלמה מהעובדה לפיה מרגע ש'נתקע' רכבו על המסילה - יצאו העניינים מכלל שליטתו.
27. בהתייחסו למתחם הענישה, גרס הסנגור, כי ייחודו של האירוע, על-פי הקביעות בהכרעת הדין, הוא בכך שה'טשטוש' כלשונו, בו היה מצוי הנאשם נגרם משילוב תרופות שניטלו בזמנים שונים במהלך השבוע עובר לאירוע. לפיכך, יש לראותו לצורך קביעת המתחם - לכל היותר - כמי ש"גרם מוות ברשלנות - פלוס". בנסיבות אלו, קיים קושי להתאים מתחם ענישה ספציפי לנסיבות המתוארות. (הסנגור הפנה לע"פ 8641/12 מוחמד סעד נ' מדינת ישראל [05.08.2013]).
28. בהתייחסו למחדלי הרכבת (בהתאם לסעיף 40ט לחוק העונשין) - ובעיקר לממצאי ועדת פלד ביחס לשדה הראייה המוגבל של נהג הרכבת, היעדר תצפיתן, השימוט כאירוע נדיר, הסדר הטיעון המקל עם הרכבת - שב והדגיש הסנגור את חלקה הנכבד בגרימת התאונה, כחלק מהנסיבות שיש לקחת בחשבון בקביעת המתחם.
29. ריבוי נפגעים - הסנגור טוען כי אין לזקוף לחובת הנאשם את ריבוי הנפגעים לצורך קביעת מתחם הענישה בעניינו, שכן לא רק בעטיו, כאמור, נגרמה התאונה בעוצמה ובחומרה המתוארת, אלא בשל צירופן של נסיבות שלא היו בשליטתו, ובראשן שימוט הקטר והקרונוט.
30. לעניין זה הוסיף, כי אין הנאשם כאותם נהגים המתפרצים לצומת מתוך זלזול ואדישות לתוצאה. הוא לא נהג לעבר מפגש המסילה בפעולה רצונית ונשלטת, אלא 'נתקע' ללא יכולת תזוזה.
31. בהינתן הנסיבות המפורטות, גרס ב"כ הנאשם כי מתחם הענישה צריך לנוע בין שנתיים לארבע שנות מאסר.
32. שיקולי שיקום - הסנגור טוען כי מתמלאות בנאשם נסיבות המצדיקות חריגה ממתחם העונש ההולם מכוח סעיפים 40ג(ב) ו-40ד(א) לתיקון 113 לחוק. לעניין זה מפנה הסנגור לדברי שרות המבחן:
- "בשיקולי אורך המאסר, נמליץ להתחשב במצבו המורכב גם היום, עמדותיו והכאב שמבטא נוכח אובדן חיי האחרים וכן הנזק שנגרם לפצועים. נמליץ לקחת בחשבון את כוחותיו המוגבלים להתמודד בתנאי כליאה ובמפגש אינטנסיבי עם אוכלוסייה עבריינית. נמליץ להתחשב בהפחתה המשמעותית בסיכון להישנות התנהגות פוגענית מצדו, בין היתר נוכח תקופת הפסילה שתוטל עליו ושל הערכתנו יכבדה, וכן בהשפעת העונש גם על משפחתו וילדיו."**
33. הסנגור מוסיף, כי לנוכח עשור השנים שחלף ממועד התאונה, הוכח שיקומו של הנאשם הלכה למעשה וראוי ליתן לו המשקל ההולם.
34. חלוף הזמן - הסנגור טוען, כי אין תועלת בגזירת עונש מאסר בחלוף שנים כה רבות ממועד ביצוע העבירה.

לכך יש להוסיף את הסבל ועינויי הדין שחוו הנאשם ומשפחתו לאורך השנים, בהמתנה לסיום ההליך. הטלת עונש מאסר בפועל אינה עולה בקנה אחד עם הנסיבות המתוארות, אף אינה מתיישבת עם עברו הנקי או העדר הסכנה להישנות העבירות. ממד הזמן הוא ממד ענישתי מובהק כשלעצמו.

35. שיקולי צדק - הסנגור גורס ותומך טיעונו לעיל בהצעה לתיקון מס' 113 לחוק העונשין - 'הבניית שיקול הדעת השיפוטי בענישה', לפיה יש להתחשב בנסיבות חריגות של ביצוע עבירה כעילה לחרוג לקולא ממתחם הענישה. לעניין זה, מפנה לנסיבותיה הקלות של תאונת הפולקסווגן שהתרחשה במרכז הכביש וללא נזק ניכר - אשר עמדה ביסוד התאונה הטרגית שאירעה לאחריה.

36. הסנגור מבקש לקחת בחשבון את העובדה שהנאשם חדל לנהוג, אף חדל לעסוק במקצועו וממילא, אין הוא נוטל יותר תרופות, אלא תחת התווית רופא (לשיטתו אינו נוטל כלל). לפיכך, אין צידוק הרתעתי, בעיקר לאחר חלוף עשור ממועד התאונה.

37. לביסוס טענתו לפיה, מאסרים ממושכים אינם כלי אפקטיבי להרתעה אישית או כללית והשיקום בקהילה מחוץ לכותלי הכלא, הוא הכלי היעיל לצמצום הפשיעה, מפנה הסנגור לדו"ח הוועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים, שפורסם ב-2015 ולמקורות נוספים.

38. פסילת רישיון הנהיגה - הסנגור מבקש להסתפק בתקופת הפסילה בה שרוי הנאשם בת 10 שנים וכן, לקחת בחשבון את העובדה שהאירוע לא מלמד על נהיגה פרועה; הבעיה לא הייתה בנהיגה אלא בערנות שנובעת לפי קביעת בית המשפט הנכבד משימוש בתרופות; הסוגיה של שימוש בתרופות ללא מרשם אינה רלוונטית עוד ואין כל סכנה שתשוב על עצמה; הנהיגה חיונית לעבודתו ולפרנסת משפחתו אם וכאשר יהיה מסוגל לשוב לעבוד.

39. לסיכום, טוען הסנגור, כי בהתחשב במצבו הרפואי של הנאשם ועל רקע מאמציו להשתקם לרבות חלוף הזמן מאז התאונה, וכן מחמת שיקולי צדק ובהם חלקה של הרכבת בגרימת התאונה - יש להימנע מהטלת עונש מאסר לריצוי בפועל.

דין והכרעה

כללי

40. אין מילים שתוכלנה לנחם את משפחות ההרוגים ויקיריהם, ולהקל על כאבם וסבלם של הפצועים ומשפחותיהם, אשר עברו טלטלה עמוקה וחייהם השתנו ללא הכר, עקב התנהלותם של אחרים. התוצאה הטרגית של התאונה גדעה חייהם של חמישה מנוסעי הרכבת - כל אחד עולם ומלואו, עולם שלצערנו לא נכיר.

41. מדובר בשרשרת אירועים מצערת אשר ניתן היה למנעה, סופה אסון כבד, הרס וחורבן של חיים. נקבע בהכרעת הדין, כי הנאשם גרם להתרחשות התאונות ונושא באחריות לתוצאותיהן. עונשו ייגזר על בסיס העובדות והממצאים כפי שנקבעו בהכרעת הדין ומכוח עקרונות הענישה כפי שנקבעו בחוק ובפסיקה.

42. לצד אחריות הנאשם בגרימת התאונה, קיים חלקה של רכבת ישראל, אשר הורשעה בחמש עבירות של גרם מוות ברשלנות, בשל במחדליה, באי נקיטת צעדי זהירות למניעת התאונה. הגם שחלקו של הנאשם דומיננטי ומכריע בגרימת התאונה על רקע **התנהלותו הפלילית המודעת** הרי שאף **רשלנותה של הרכבת** תרמה לתוצאה הקשה והמחרידה. זו אף זו תישקלנה בקביעת מתחם הענישה כחלק מנסיבות ביצוע העבירות.

מתחם הענישה

נסיבות ביצוע העבירות

43. סעיף 40ט' לחוק העונשין מונה את הגורמים והנסיבות שיש להביא בחשבון בקביעת מתחם הענישה ובהם מידת אשמו של הנאשם בביצוע העבירה ובחינת נסיבות ביצועה. עקרון ההלימה מהווה אבן יסוד בקביעת מתחם הענישה - בין חומרת המעשה ונסיבות ביצועו לבין מידת העונש ואופיו.

44. עובר לתאונה היה הנאשם נרקומן. הוא נטל סמים על בסיס קבוע בהתאם לתחושותיו וצרכיו ועשה כן 'באספקה אישית' - הוא צרך תרופות וחומרים משכרים שהשתמש בהם לצרכי טיפול בחיות, כוטריר. העובדה כי מדובר ב"תרופות" ולא בסמים המוכרים לציבור, אינה מפחיתה מחומרת מעשיו. להיפך, הנאשם ניצל את הכוח והסמכות שהוענקו לו בגדר מקצועו, תוך הפרת האמון שניתן בו. כך נקבע בהכרעת הדין (פסקה 132):

"הרגלי הצריכה של הנאשם ברורים; הוא נטל תמהיל תרופות ממשפחת הבנזודיאזפינים בצירוף פתידין - "קוקטיל", כלשונו של ד"ר אלמוג, שמאפיין 'רופאים נרקומנים'. התרופות ניטלו על ידו בקביעות ... הוא ניצל את נגישותו לחומרים המשכרים מכוח מקצועו ועשה בהם שימוש לצרכיו האישיים. בהתנהגותו, הפר הנאשם באורח בוטה ופסול את החוק ביודעו את פוטנציאל הסכנה הטמון בהן בעת נהיגה."

45. הנאשם הפר ברגל גסה את החוק כאשר נהג ברכבו עת היה מצוי תחת השפעת חומרים משכרים ובתוך כך גרם לשתי תאונות דרכים (פסקה 221 להכרעת הדין). הוא היה **מודע היטב** להשפעת החומרים והסם שנטל **והשלכתם** על כושר נהיגתו (פסקאות 195 ו-198 להכרעת הדין). הוא הכניס עצמו **מדעת** למצב שכרות כאשר **בחר** לנהוג לאחר שנטל הסמים ובהיותו מודע להשפעתם (פסקה 208 להכרעת הדין).

46. טענתו, כי אין הוא נהג "פרוע" או "פוחז" אשר נהג ברכבו תחת השפעת אלכוהול (לאחר בילוי למשל) ועל כן, ראוי להקל את עונשו - מוטב היה אלמלא הועלתה. התנהלות הנאשם עת בחר לנהוג בהיותו מודע לסמים שנטל והשפעתם מציבה אותו בשורה אחת עם אחרון העבריינים אשר במעשיהם ומחדליהם פוגעים בשלום הציבור ובטיחותו. העובדה שסיכן את הציבור במודע וביודעין מטה את הכף לחומרא באורח ניכר. לעניין זה ראה ת"פ 350151-10-11 **מדינת ישראל נ' שחר גרידיש** [פורסם בנבו, 23.6.14] (להלן: "**פרשת גרידיש**").

"אמנם אין לומר כי הנאשם תכנן מראש לבצע את העבירות שביצע, אך מנגד, אין לומר שהמדובר במעשה ספונטני או בכישלון רגעי, ללא מחשבה מוקדמת. הנאשם יצא לדרך ונהג

ברכב כשהוא שיכור והוא היה מודע לכך...

הנזק שהיה צפוי להיגרם ממעשי הנאשם, הוא פגיעה בחיי אדם והנזק שנגרם בפועל הוא הנזק שהיה צפוי להיגרם - מוות ופציעה."

47. ודוק, כפי שנקבע בהכרעת הדין, נהיגתו של הנאשם בשכרות מהווה סיבה בלעדית אין בגרימת התאונה. פיזיותו ואדישותו לתוצאה הצפויה ממעשיו גרמו להתרחשותה. אלמלא שכרותו, חזקה עליו כי היה נוהג בזהירות המתבקשת והתרחשות התאונות היתה נמנעת, או למצער, תוצאות תאונת הרכבת היו חמורות פחות. (ראו פסקאות 241 ו-242 להכרעת הדין).

ריבוי נפגעים

48. סוגיית ריבוי נפגעים בתאונות דרכים נבחנה בפסיקה לא פעם. ככלל נקבע, כי אין בתוצאה הקשה והכואבת של ריבוי נפגעים כדי ללמד על ריבוי עבירות. לעניין זה ראה ע"פ 8748/08 **ירון ברכה נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו, 10.10.11] (להלן: "**פרשת ברכה**");

"השאלה מהו מעשה אחד נבחנת בכל מקרה ומקרה לפי נסיבותיו ואמת-המידה לעניין זה איננה רק פיזית אלא גם נורמטיבית-ערכית. שניים הם מבחני העזר אשר פותחו בפסיקה לצורך הכרעה בסוגיה 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 (ראו: רע"פ 4157/06 פלוני נ' מדינת ישראל, פסקאות 2-4) (פורסם בנבו), 25.10.2007; ע"פ 9804/02 שר נ' מדינת ישראל, פ"ד נח(4) 461, 467 - 474 (2004))."

49. להבדיל מפרשת ברכה, לדידו של הנאשם, נסיבותיהן של תאונת הפולקסוואגן ותאונת הרכבת מהוות מעשה אחד לצורך גזירת העונש. לתוצאות הקשות והטרגיות שנגרמו עקב מעשיו - משנה חומרא. בקביעת מתחם הענישה יילקחו בחשבון הנתונים הללו.

מתחם הענישה

50. אבן דרך בקביעת מתחם הענישה ההולם, היא בחינת טווח הענישה שנקבע ביחס לאירועים דומים. עם זאת, המתחם נקבע, סופו של יום, בהתאם לנסיבותיו המיוחדות של כל מקרה ומקרה. ככלל, על המתחם לשקף הלימה בין נסיבות המקרה לעונש הראוי. לעניין זה ראו דברי השופטת ארבל בע"פ 1323/12 **חסן נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו, 5.6.13]:

"ודוק: החוק אינו מגדיר את היקפו הרצוי של מתחם העונש, אך ברי כי מתחם רחב מדי, המסוגל להכיל שלל מעשים ונסיבות, כך שכל תוצאה עונשית "תיתפס" בתוכו, איננו מתחם ראוי, שכן הוא ירוקן מתוכן את תכלית החוק (ראו: קובו, בעמ' 3; ע"פ 7655/12 פייסל נ' מדינת ישראל, פסקאות 7 - 8 [פורסם בנבו] (4.4.2013)). במקביל, ניכרת בפסיקה מגמה המתנגדת גם לקביעת מתחם צר מדי, לבל ניאלץ "להמציא את הגלגל" בכל פעם מחדש (שם). כשלעצמי, דומני כי רוחב המתחם שייקבע תלוי במורכבות העבירה הנדונה, כלומר במידת השונות שבנסיבות ביצועה. ככל שתהיינה יותר נסיבות רלוונטיות, המשליכות על

חומרת המעשה, הרי שהמתחם יעוצב בצורה פרטנית, קונקרטית ומדויקת יותר בהתאם לנסיבות אלה."

51. מאסופת פסקי הדין שהציגה התביעה עולה ההכרח להיאבק בנגע תאונות הדרכים הנגרמות כתוצאה משכרות. הדעת אינה סובלת כי אדם ינהג תחת השפעת סמים או אלכוהול, דא עקא, למרבה הצער תופעה זו נפוצה ורבים הם החוטאים בה. מקומם של אלו מאחורי סורג ובריח. אין אדם רשאי לסכן חיי ציבור אך בשל בחירתו בשכרות. המדובר ב"מכת מדינה" אשר יש למגרה ויהי מה.

ראה לעניין זה פרשת גרידיש, שם נקבע:

"נהיגה בשכרות היא מהחמורות שבנסיבות עבירת ההריגה בתאונת דרכים, בין היתר בשל מידת הממשות של הסכנה, מבחינת הסיכוי להתרחשותה; עוצמת הפגיעה העלולה להתרחש עם התממשות הסיכון; המודעות הרבה של הציבור לפסול שבנהיגה במצב כזה; ואי קיומו של אינטרס חברתי כלשהו המצדיק נהיגה בשכרות."

52. מתחם הענישה שהציג הסנגור ביחס לעבירת הריגה בתאונת דרכים תחת השפעת אלכוהול אשר לשיטתו **נע בין שנתיים לארבע שנות מאסר - מופרך על פניו. הפנייתו לת"פ (נצ') 42205-05-12 מדינת ישראל נ' ולנטין שרקין** [פורסם בנבו, 25.5.14] מטעה - לנוכח קביעת גזר הדין שם:

"דעתי היא כי מתחם העונש ההולם בעבירת ההריגה בתאונת דרכים תחת השפעת אלכוהול, נע בין 2.5 ל- 10 שנות מאסר בפועל. כמו כן, מתחם הפסילה ההולם במקרה דנן, נע בין 10 שנות פסילת רישיון בפועל לפסילת רישיון נהיגה לצמיתות."

לא זו אף זו, שם נגזרו על הנאשם 4.5 שנות מאסר (מעל המתחם אותו מציע הנאשם בענייננו), והוא נפסל מלקבל או מלהחזיק ברישיון נהיגה לצמיתות.

53. הסנגור הוסיף והפנה לע"פ 2247/10 **שלום ימיני נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו, 12.1.11] (להלן: **"פרשת ימיני"**), שם ערער הנאשם העיקרי (הנהג) על עונשו לאחר שנדון ל-12 שנות מאסר בגין עבירת הריגה, ל- 4 שנות מאסר בגין גרימת חבלה חמורה (מתוכן שנתיים בחופף), ול-7 שנות מאסר בגין הפקרה לאחר תאונה (מתוכן שנה אחת בחופף) - לנוכח חצייתו צומת ברמזור אדום ודריסתה למוות של מיטל אהרונסון ז"ל ופגיעה קשה בחברתה מלי יזדי אגב שכרות. סך הכול, הושתו עליו 20 שנות מאסר ורישיון הנהיגה שלו נפסל לצמיתות.

54. בית המשפט העליון קיבל את הערעור בעניינו וקבע כי **"מקרה זה נופל בגדר אותם מקרים חריגים בהם יש מקום להתערבותה של ערכאת הערעור"**, שכן:

"עינינו הרואות, רף הענישה המקובל (בהתייחס לעונש מאסר בפועל) בגין עבירת הריגה בתאונת דרכים, תחת השפעת אלכוהול, לעתים בנסיבות חמורות ובצירוף עבירות חמורות (כגון חטיפה), לעתים כאשר תוצאות התאונה אף קשות מהמקרה דנן, ולעתים בצירוף עבירה של הפקרה לאחר פגיעה, נע בין 2.5 שנים לבין 9.5 שנות מאסר בפועל."

55. משכך, הופחת העונש והועמד על 14 שנות מאסר ו-20 שנות פסילה. בפרשת ימיני נסקרו גזרי דין רבים בגין הרשעות נאשמים בעבירות הריגה ונהיגה בשכרות וכחוט השני, הוטלו עונשים לתקופות מאסר ממושכות, מעבר לתקופה לה טוען הסגור.

56. פסקי דין נוספים שהוצגו מטעמו מתייחסים לרמת הענישה הנוהגת בעבירה של גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים - אשר אינה רלוונטית לענייננו, אף לא ב'תוספת' כפי שגרס בא כוחו ("גרימת מוות ברשלנות - פלוס"), לנוכח הקביעות הברורות בהכרעת הדין בגדרן הורשע הנאשם בעבירת הריגה.

57. באסופת פסקי דין שהציגה התביעה, נגזרו על נאשמים שהורשעו בעבירות זהות לאלו בהן עסקינן, עונשי מאסר לתקופות ממושכות של 8, 8.5 ו-16 שנים. **המתחם שנקבע בגדרם נע בין 4 ל-11 שנות מאסר ו-15 שנות פסילה עד פסילה לצמיתות.**

58. ההלכה הפסוקה מלמדת על מגמת החמרה בענישה ביחס לעבירות הריגה שמקורן בנהיגה בשכרות. לעניין זה ראה:

"...תאונות דרכים מרובות נפגעים הפכו חזון נפרץ במקומותינו ועל בית המשפט לתרום בענישה מחמירה את תרומתו לצמצום ממדיה של מציאות נוראה זו. בייחוד משהוכח כי התאונה הקטלנית אירעה בשל היות הנהג במצב של שכרות. במקרים אלה על בית המשפט להעביר מסר חד וברור כי מי שנוהג בהשפעת חומרים משכרים ומביא במעשיו למותו של אדם- ובמקרים החמורים במיוחד כבענייננו למותם של מספר אנשים- צפוי לעונש מאסר כבד ומשמעות" (פרשת ברכה)

59. בין הפרמטרים בקביעת מתחם הענישה יש לתת את הדעת להרשעת הנאשם בעבירות נוספות ובהן גרימת חבלה של ממש, נהיגת רכב בקלות ראש או רשלנות, שימוש בסם לצריכה עצמית וניפוק תכשיר שלא לפי מרשם. עם זאת, ברי כי עבירות ההריגה והנהיגה בשכרות הן ליבת ההליך ומשנקבע שמדובר באירוע אחד - ייקבע מתחם ענישה לכלל העבירות.

60. באשר לתרומת רכבת ישראל בגרימת התאונה - מקובלת עלי עמדת התביעה לפיה חלקה של הרכבת יגולם בקביעת מתחם הענישה. לכאורה, רשלנותה של הרכבת אינה חלק אינטגרלי מנסיבות ביצוע העבירות בהן הורשע הנאשם, אולם ברי כי אלמלא רשלנותה - ייתכן כי תוצאותיה הטרגיות של התאונה היו נמנעות או למצער מופחתות בחומרתן. להלן, תיבחן מידת רשלנותה בגרימת מות המנוחים והשלכתה על קביעת המתחם.

חלקה של רכבת ישראל בגרימת מותם של חמשת הרוגי התאונה ופציעתם של אחרים

61. בגזר הדין שהושת על רכבת ישראל (פסקאות 43-45) נקבע:

"רכבת ישראל הורשעה בגרימת מותם ברשלנות של חמשת המנוחים ופציעתם של רבים אחרים. העבירות בהן הורשעה חמורות, בהינתן העובדה שהרכבת אמונה על שלומם ובטיחותם של מאות אלפי נוסעים, כמו גם, מוחזקת ככלי תחבורה יעיל ובטוח. לא בכדי מעודדות הרשויות את הציבור להשתמש ברכבת כתחליף לכלי רכב פרטיים, אלא בשל

יעילותה והבטיחות שהיא מעניקה לנוסעיה. ...

האחריות המוטלת על רכבת ישראל כגוף ציבורי כבדה. מחובתה לנקוט אמצעים למניעת תאונות מכל סוג שהוא, לרבות תאונות בין רכבות לכלי רכב, קל וחומר לנוכח תאונות קודמות שאירעו עובר לתאונה דנן, אשר הצביעו על הסכנה הנשקפת ממפגשי רכבת - רכב והצורך לנקוט צעדים למניעתה.

...ניסיון החיים מלמדנו כי תאונות רכבות הינן הרוות אסון ורבים נפגעים בגדרן, לנוכח ריבוי הנוסעים. הנה כי כן, ברשלנותה, גרמה רכבת ישראל לאובדן קשה וכואב."

אף בהכרעת הדין קיימת התייחסות לחלקה של הרכבת (פסקה 250):

"הנאשם אינו הגורם היחיד בגרימת מותם של נוסעי הרכבת ופציעתם של אחרים, אולם חלקו רבתי, דומיננטי, מכריע."

62. לאחריות רכבת ישראל בגרימת התאונה משקל כבד בגזירת עונשו של הנאשם. רכבת ישראל הודתה בכל העובדות שבכתב האישום המתוקן בשנית, מהן עולה רשלנות כבדה אשר בעטיה גרמה למות נוסעיה. כך, הודתה הרכבת כי היא האחראית לבטיחות נוסעיה, כי היתה ערה לאפשרות של שימוט כתוצאה מתאונה בין רכבת לרכב, כמו גם לאפשרות של פגיעה בחיי אדם, נוסעי רכבת או משתמשי דרך, כתוצאה מתאונה בין רכבת לרכב.

63. בהודאתה בעובדות כתב האישום המתוקן, אישרה הרכבת את מודעותה לסכנה הנשקפת ממפגשי מסילת ברזל להתרחשות תאונה בין רכבת לרכב, לרבות האפשרות כי רכב יתקע על מסילה עוד בטרם הפעלת מערכת המחסום. (הדגש לא במקור - ו.מ.).

64. הרכבת אישרה כי הייתה ערה למתן התראה מוקדמת לנהג הרכבת בדבר הימצאות מכשול במפגש, כמו גם, כי הפחתת מהירות הקטר בקטע מסוכן עשויה להקטין את מרחק העצירה.

65. הרכבת הודתה כי מפגש בית יהושע, בו אירעה התאונה דנן, הוגדר על ידה כמפגש המצוי ברמה הגבוהה ביותר מבחינת הסיכוי להתרחשות תאונה בין רכבת לרכב. (הדגש לא במקור - ו.מ.). במסגרת "סקר ההיערכות להשגחה" שהוכן עבודה חודשים ספורים לפני התאונה, הומלץ לה להציב משגיח במפגש בית יהושע בין השעות 06:00 ועד 22:00, עקב תנאי השטח המגבירים הסיכוי לתאונות רכבת-רכב. ההמלצה יושמה באופן חלקי בלבד ומשגיח הוצב רק בשעות הבוקר ובשעות אחר הצהריים.

66. הרכבת אישרה כי למרות שמפגש בית יהושע הינו בעל הרמה הגבוהה ביותר להתרחשות תאונה בין רכבת לרכב, היא לא קיימה בדיקה קפדנית של כלל הסיכונים במפגש ולא דאגה לפתרון לשם מזעורם. (הדגש לא במקור - ו.מ.).

67. הרכבת הודתה בדבר מודעותה לקיומן של תאונות בעבר במפגשי מסילה, בין הרכבת לכלי רכב בעטיין נגרם שמוט שהביא לתוצאות קשות ביותר כדוגמת "תאונת רבדים" ו"תאונת אחוזם". (הדגש לא במקור - ו.מ.).

68. אחריות הרכבת על פי הודאתה - כבדה אפוא. העונש המוסכם שהושת עליה בהתאם להסדר הטיעון אינו משקף כראוי את התוצאות הטרגיות של רשלנותה ומחדליה. לעניין זה אפנה להכרעת הדין בעניינו של הנאשם (פסקה 241):

"אחריותה של הרכבת כבדה. במבחן התוצאה, דומה כי העונש שהוטל עליה (במסגרת הסדר טיעון) אינו הולם את מחדליה. עם זאת, שוכנעתי ללא צל של ספק, כי אין בה כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין נהיגתו בשכרות של הנאשם, תוך הפרת חוקי התעבורה וסטייה לנתיב נגדי - המהווה גורם ישיר ודומיננטי לתאונת הפולקסווגן - לבין התוצאות הקטלניות והקשות של תאונת הרכבת. נהיגתו בשכרות מהווה סיבה בלעדית אין בגרימת התאונה. פזיזותו ואדישותו הם תרומה הכרחית ומכרעת לגרימתה. רשלנותה של הרכבת מתווספת לשרשרת הגורמים שהובילו לתאונה, אולם אין היא מנתקת את הקשר הסיבתי בין אדישותו ופזיזותו של הנאשם לתוצאותיה הרות האסון של התאונה.

עם זאת, לרשלנותה של הרכבת השלכה בשיקולי הענישה, בבוא העת."

69. לצד דברים אלו, יש לשוב ולהדגיש כי סופו של יום, הורשעה הרכבת בעבירות של גרם מוות ברשלנות להבדיל מהנאשם אשר הורשע בעבירות של הריגה ונהיגה בשכרות שבוצעו **מדעת**. לכך יהא ביטוי בקביעת מתחם הענישה.

70. המתחם שהציעה התביעה גבוה במידה רבה מהמתחם הנהוג בעבירות של הריגה ונהיגה בשכרות, אינו משקף את מדיניות הענישה ובוודאי שאינו לוקח בחשבון את תרומתה של הרכבת. כך אף ביחס למתחם שהוצע על ידי הסנגור, הנמוך באורח ניכר מהמתחם הנהוג בעבירות בהן הורשע הנאשם ונמוך מזה שיש לקבוע אף בהינתן רשלנות הרכבת.

71. על יסוד הנתונים והפרמטרים שנבחנו לעיל ובהסתמך על ההלכה הפסוקה, אני קובעת כי **מתחם הענישה יעמוד על 3 עד 9 שנות מאסר בפועל. המתחם ביחס לתקופת פסילת רישיון הנהיגה נע בין 15 ל-30 שנים.**

קביעת העונש בתוך מתחם הענישה

כללי

72. בקביעת העונש בתוך המתחם יש להתחשב באותן נסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירות ובהן, נסיבותיו האישיות של הנאשם, הליך השיקום שעבר, חלופי הזמן, הימשכות ההליכים וכל נסיבה אחרת שאינה קשורה בביצוע העבירות.

73. חלק ניכר מטיעונו של הנאשם לעונש הוקדש לנסיבות הללו, בדגש על הליך השיקום שעבר; דא עקא, אין מדובר בהליך 'שיקום' שעובר עבריין שהורשע בפלילים על רקע דפוסי התנהגות עבריינים.

74. הנאשם אדם נורמטיבי לכאורה. עברו נקי, הישגיו האישיים והמקצועיים מרשימים, הוא מוקף במשפחה

תומכת ואוהבת וגידל ילדים לתפארת. תרומתו לקהילה בעבר ובהווה אינה מוטלת בספק.

75. מלכתחילה, ספק אם נזקק להליך שיקום בפן הפלילי. יודגש כי ההליך שעבר - עקב הטראומה שמקורה בתאונות - אינו מקים עילה לחריגה ממתחם הענישה הגם שראוי להתחשב בו כחלק משיקולי הענישה בתוך המתחם.

76. יתירה מזו, לצד הליך ה'שיקום' לכאורה, דבק הנאשם בעמדתו ונמנע מלשאת באחריות לביצוע העבירות. שרות המבחן התייחס לשיקולי הרתעה להבדיל מנטילת אחריות:

"מעבר להיות התאונה אירוע טראומטי מורכב שבעל השפעה מרתיעה ומציבת גבול, התרשמנו כי הפסקת עבודתו כוטרניר, נטילתו טיפול תרופתי במרשם בלבד והימנעותו מנהיגה - מצביעים על הבנה ומודעות לבעייתיות בהתנהלותו וכן על ההרתעה שהושגה."

נסיבות אישיות

77. במסגרת הטיעונים לעונש, הגיש הנאשם חוות דעת של הגב' גילי תמיר, יועצת סוציאלית. בעדותה אישרה הגב' תמיר כי אינה מומחית לפסיכיאטריה, אף לא הוכשרה בתחום הפרמקולוגיה. לפיכך, אין לייחס משקל לסוגיות רבות שהעלתה בחוות דעתה. למעשה, גב' תמיר כינתה את המסמך שערכה דו"ח "פסיכו-סוציאלי" אולם בפועל אין הוא אלא אסופת מידע רפואי אודות הנאשם.

78. מהמסמכים שצרפה ובהם, חוות דעת שהוכנו בעניינו של הנאשם במסגרת הליכים שונים שניהל בבתי משפט, חלקן מטעמו וחלקן מטעם בית המשפט - עולה כי הנאשם סובל ממצב דחק פוסט טראומטי (PTSD) בדרגת חומרה אשר הוכרה על ידי המוסד לביטוח לאומי כנכות צמיתה בשיעור של 30%. מבלי להקל ראש בנכות זו, הרי שאין בה כדי להטות את הכף במידה ניכרת להקלה בעונשו, הגם שראוי להתחשב בה.

79. משקל רב ייחס הנאשם לנסיבות גירושיו, אשר בעטיין, לגרסתו, נקלע למצוקה שהובילה אותו לשימוש בחומרים המשכרים ובסם. למרבה הצער, גירושין והתפרקות התא המשפחתי הם נחלת רבים. אין ספק כי מדובר בהליך קשה וטעון. עם זאת, אין בו כדי להצדיק שימוש בחומרים המשכרים, בוודאי לא **בעת נהיגה ותחת השפעתם**. כאדם בוגר, משכיל, נבון ובר דעת, היה מקום לצפות מהנאשם כי יימנע מנהיגה תחת השפעת חומרים משכרים, אף אם היה נתון לתקופה קשה בחייו.

80. הנאשם ביקש להתחשב בגילו המתקדם ובפגיעה במשפחתו, אם ייגזר עליו עונש מאסר לריצוי בפועל. אכן, יש להצר על הפגיעה בזוגתו ובילדיו העוללים, אולם זו דרכו של עולם. משהפר את החוק באורח בוטה, עליו לשלם את מחיר התנהגותו ובהכרח, אף משפחתו נושאת במחיר.

81. ב"כ הנאשם פירט באריכות את הדרך שעבר הנאשם מקרות התאונה ועד עצם היום. יש לברך על העשייה והתרומה בהן בחר הנאשם. לצד זאת, קשה להתעלם מהתנהלותו סמוך לאחר התאונה ובמהלך ההליך - כפי שנקבע בהכרעת הדין - בהם ניכרה מגמה ברורה של הסתרה, הצגת מצג שקרי ושמירה על זכות השתיקה מקום בו נתפס בקלקלתו.

82. לסיכום - מבלי להקל ראש בקשיים ובמכשולים שחווה הנאשם בחייו טרם תאונת הרכבת ולאחריה, הרי שמשקלם נסוג אל מול האינטרס הציבורי, לנוכח חומרת העבירות שביצע ותוצאותיהן הטרגיות.

הימשכות ההליכים

83. התאונות אירעו ביום 12.6.2006. כתב האישום הוגש לראשונה בשנת 2010 - כ-4 שנים לאחר קרות התאונות. לאחר מכן, לאורך תקופה ממושכת התעכב ההליך, תחילה בשל ההיקף הרחב של חומר החקירה ובקשת ההגנה (מטעם נאשמים נוספים, אשר סופו של יום כתב האישום נגדם נמחק) לדחיית מועדי הדיון לשם לימוד תיק החקירה ולאחר מכן, עקב הליך הידברות/גישור ממושך שהתנהל בין הרכבת ועובדיה לבין המאשימה, אשר בסופו תוקן כתב האישום נגדם, נמחקו נאשמים ורכבת ישראל הורשעה על פי הודאתה בעבירות של גרם מוות ברשלנות לרבות עבירות נלוות. יצוין, כי לאורך השנים הללו, הנאשם או בא כוחו לא התנגדו לדחיית המועדים.

84. בחודש אפריל 2013 - בתום ההליך נגד הרכבת - הוגש כתב אישום מתוקן נגד הנאשם וסמוך לאחר מכן, החלה המאשימה בהבאת ראיותיה. הכרעת הדין ניתנה ביום 25.11.2015, וביום 19.6.2016 התקיימו הטיעונים לעונש.

85. ב"כ התביעה טען כי בנסיבות המתוארות, אין בניהול התיק שיהיו או עינוי דין, בהינתן היקפו ומורכבותו. ב"כ הנאשם טען מנגד, כי יש להביא בחשבון את הסבל הרב שנגרם לנאשם ולמשפחתו לאורך השנים בהן התנהל ההליך. בנסיבות אלו, לשיטתו, אין תועלת הרתעתית - אישית או כללית - בגזירת עונש מאסר בתום שנים רבות מיום העבירה, מה גם שלממד הזמן אופי ענישתי מובהק כשלעצמו.

86. אין מחלוקת כי חלפו שנים רבות ממועד התאונות ועד לסיום ההליך. יש להצר על כך שכתב האישום הוגש כ-4 שנים לאחר פתיחת החקירה - זמן ממושך ובלתי סביר. לאחר הגשת כתב האישום, לא אצה הדרך לאיש - לרבות הנאשם - לנוכח הבקשות החוזרות ונשנות לדחיות מועדי הדיון. ודוק; הנאשם לא עתר להפריד את עניינו מעניינה של הרכבת כדי לקדם את ההליך. הוא המתין 'בסבלנות' עד לסימו. מרגע שהחלה שמיעת הראיות - ההליך התנהל ביעילות, בהתחשב במועדי הדיון הרבים, בכמות העדים, במומחים הרבים (מהארץ ומחו"ל) שנחקרו שעות ארוכות ועוד. במהלך השנים הללו, נרקמו יחסי זוגיות בין הנאשם לזוגתו דהיום, עמה נסע לטיול ממושך של למעלה משנה. השניים הקימו משפחה והנאשם נטל חלק במיזמים שונים בהתנדבות, ללמדך כי לצד עינוי הדין, עשה הנאשם לעצמו ולמשפחתו. בנסיבות אלו, אין לקבל את עמדת הסנגור, לפיה הוקהה העוקץ מעונש מאסר לנוכח חלוף השנים. המעשים נעשו וחומרתם לא התפוגגה. על הנאשם לשלם את מחיר מעשיו, אף באיחור.

87. אין לקבל את טענת הסנגור, כי תוקפו של השיקול ההרתעתי פקע בחלוף הזמן. להיפך, יידע כל עבריו, כי אף אם נבצר ממערכות הדין והצדק להביאו לדין במהרה, הרי שלא יחמוק מעונשו. כל תוצאה אחרת תמריץ עבריינים 'למשוך' את ההליכים - תופעה שאין לעודדה. עם זאת, לגורם חלוף הזמן יינתן המשקל הראוי במיקום העונש בתוך המתחם.

88. הנה כי כן, בקביעת מתחם הענישה נלקחו בחשבון נסיבות ביצוע העבירות, חומרתן, מידת אשמו של

הנאשם, התוצאות הרוות האסון ולצד כל אלו, רשלנותה של הרכבת ותרומתה בגרימת התאונה. מתחם הענישה מגלם את כל הפרמטרים המתוארים. הוא נמוך מהמתחם הנהוג דרך כלל, בהתחשב ברשלנותה של הרכבת בגרימת מות המנוחים ופציעתם של אחרים.

89. בקביעת העונש בתוך המתחם נלקח בחשבון חלוף הזמן, המחיר האישי ששילם הנאשם, הנכות בה לקה, אובדן מטה לחמו (הגם שמבחירה) ועוד.

90. בהתחשב בנסיבות כפי שתוארו בהרחבה לעיל, החלטתי שיש להעמיד את עונשו של הנאשם במרכז מתחם הענישה כפי שנקבע. לפיכך, אני גוזרת על הנאשם את העונשים הבאים:

- **מאסר בפועל לתקופה בת 6 שנים, בניכוי ימי המעצר.**
- **12 חודשי מאסר על תנאי והתנאי הוא שהנאשם לא יבצע עבירות של הריגה ונהיגה בשכרות משך 3 שנים מיום שחרורו ממאסר.**
- **שלילת רישיון נהיגה למשך 25 שנים, אשר תחל מיום שחרורו של הנאשם ממאסרו. מתקופה זו ינוכו השנים בהן היה הנאשם נתון בפסילה עובר למתן גזר הדין.**
- **פיצוי בסך 50,000 ש"ח לכל אחת ממשפחות המנוחים. הפיצוי ישולם עד לתאריך 1.11.16.**

זכות ערעור תוך 45 יום לבית המשפט העליון.

ניתן היום, י"ח אלול תשע"ו, 21 ספטמבר 2016, במעמד הנאשם וב"כ הצדדים.