



גמ"ר (תל אביב) 5157-03-20 - מדינת ישראל נ' ח'אלד מחאמיד

גמ"ר (תל-אביב-יפו) 5157-03-20 - מדינת ישראל נ' ח'אלד מחאמידשלוס תל-אביב-יפו
גמ"ר (תל-אביב-יפו) 5157-03-20

מדינת ישראל

נגד

ח'אלד מחאמיד

בית משפט השלוס בשבתו כבית משפט לתעבורה במחוז תל-אביב-יפו (בת-ים)
[23.09.2024]

כבוד השופטת צפורה משה

ע"י ב"כ עוה"ד מיטב דגן

ע"י ב"כ עוה"ד מסארווה מוחמד

גזר דין

(הדגשות כאן ולאורך גזר הדין שלי - "צ.מ.")

פקודת התעבורה {נ"ח} תשכ"א - 1961, תקרא להלן: "פקודת התעבורה"

תקנות התעבורה תשכ"א - 1961, יקראו להלן: "תקנות התעבורה"

חוק העונשין, התשל"ז - 1977, יקרא להלן: "חוק העונשין"

חוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], תשמ"ב-1982, יקרא להלן: "חוק סדר הדין הפלילי"

1. מבוא

הנאשם הורשע בהכרעת הדין מיום 4.7.23 לאחר הליך שמיעת ראיות במיוחס לו בכתב האישום שעניינו תאונת דרכים קטלנית אשר אירעה ביום 22.12.19 בדרך אלוף שדה ברמת גן, בה קיפחו את חייהם 2 מנוחים ונפצעו 5 נוסעים אחרים אשר נסעו ברכבו של הנאשם עת התנגש במשאית אשר עצרה בנתיב הימני ביותר בצד הדרך. הנאשם הורשע בגרימת מוות ברשלנות (2 מקרים), בניגוד לסעיף 64 יחד עם סעיף 40 לפקודת התעבורה ונהיגת רכב ברשלנות או בקלות ראש אשר גרמה לחבלה של ממש (5 מקרים), בניגוד לסעיף 62(2) יחד עם סעיף 38 לפקודת התעבורה, כמו גם נזק לרכוש, הכל כמפורט בכתב האישום (להלן: "התאונה"). הנאשם, בן 32, נשוי ואב ל-2 ילדים, הנדסאי בניין במקצועו, ביום התאונה שימש כ"נהג הסעות" בחברה בה עבד, כיום עובד בנגרייה במקום מגוריו.

2. כתב האישום



בפרק א. לכתב האישום נטען כי:

בתקופה הרלבנטית לכתב האישום, שימש הנאשם כנהג הסעות בחברת "מגדלי המרכז הנדסה ובניו בע"מ" (להלן: "החברה").

במסגרת תפקידו, נהג הנאשם להסיע פועלי בניין מאזור בצפון אל אתרי בנייה באזור המרכז, באמצעות רכב מסוג פולקסווגן מ.ר. 75-345-76, השייך לחברה, בו 7 מקומות ישיבה פרט לנהג. (להלן: "הרכב").
בתאריך 22.12.19 בשעה 05:40, או בסמוך לכך, הגיע הנאשם עם הרכב לעיר טייבה, שם אסף 7 פועלי בניין, תושבי הרשות הפלשתיאית (להלן: "פועלי הבניין"), על מנת להסיעם אל מקום עבודתם, באתר בנייה בעיר גבעתיים. פועלי הבניין אותם אסף הנאשם התיישבו ברכב באופן הבא:

במושב הקדמי מימין לנהג, ישב יונס חראז ז"ל, ובמושב האמצעי מצד ימין, ישב סאמי יאסין ז"ל (להלן: "המנוחים"). במושבים אשר מאחורי הנהג, ישבו 5 פועלי בניין נוספים: זריק מחמוד, ג'ראר מוצטפא, נביל חשרום, ג'ראר עבד אלהאדי ומוחמד קטיט.

בשעה 06:20, או בסמוך לכך, הגיע הנאשם, בנסיעה ברכב, אל דרך אלוף שדה ברמת גן, מכיוון מזרח לכיוון מערב, בואכה מנהרת אלוף שדה.

אותה העת שררו במקום התנאים הבאים: אור יום, שעת בוקר, ראות טובה, יום בהיר, דרך עירונית בה המהירות המותרת הינה עד 60 קמ"ש, כביש אספלט תקין ויבש, שיפוע יורד לאחר עליה, מקדם חיכוך 0.7, אין כל מכשולים בכביש, כביש ישר לאחר יציאה מהשיקוע ועיקול קל שמאלה, בכיוון נתיב נסיעתו של הנאשם, שדה ראייה פתוח לפניו לעבר המשאית ממרחק של בין 164-170 מטרים, ביציאה מהמנהרה, מתפצל הכביש בכיוון נתיב נסיעתו של הנאשם לנתיב נוסף מצד ימין.

הנאשם נכנס אל המנהרה בנסיעה ברכב, תוך שהוא נוסע בנתיב השמאלי בכביש.

אותה העת, נסע בכביש אשר בן שימול, כשהוא נוהג במשאית מסוג מרצדס מ.ר. 34-517-29 (להלן: "המשאית"), בנתיב נסיעתו של הנאשם, ותוך שהוא מקדים אותו במספר שניות.

בצאתה מן המנהרה, עצרה המשאית בנתיב הימני ביותר בכביש, כשאורות המשאית דולקים, ותוך שמופעלים אורות המצוקה של המשאית.

עם צאתו של הנאשם מן המנהרה, סטה מנתיב נסיעתו, תוך שהוא מאותת ימינה, לעבר הנתיב האמצעי בכביש, וממנו סטה אל הנתיב הימני ביותר בכביש, בנתיב עצירתה של המשאית.

במהלך נסיעתו בנתיב הימני ביותר בכביש, התנגש הנאשם בעוצמה, עם חזית הרכב בחלקה האחורי של המשאית, אשר עצרה בנתיב הימני ביותר בכביש.

כתוצאה מההתנגשות, נלכדו המנוחים מתחת לחלקה האחורי של המשאית ונהרגו במקום. כל יתר פועלי הבניין נפצעו בדרגות פציעה שונות. בנוסף, נגרם לרכב נזק הרסני.

תאונת הדרכים, מותם של המנוחים, ופציעתם של יתר פועלי הבניין שנסעו ברכב, נגרמו כתוצאה מנהיגתו הרשלנית של הנאשם, כמפורט להלן:

הנאשם נהג ברכב בקלות ראש, ברשלנות חמורה ובחוסר תשומת לב לחיי אדם.

הנאשם לא התאים את אופן נהיגתו לתנאי הדרך, לציבור המשתמשים בדרך ונהג באופן אשר סיכן את כלל יושבי הרכב בו נהג.

הנאשם לא הבחין במשאית, אשר עמדה בנתיב הימני בכיוון נסיעתו, על אף שדה ראייה פתוח לפניו אשר בפניו. ואף לא האט את מהירות נסיעתו.

הנאשם נהג ברכב ללא תשומת לב לדרך אשר לפניו, עת לא שמר מרחק מהמשאית העומדת בצד הדרך, באופן אשר היה מאפשר לו לבלום את הרכב בזמן, טרם הפגיעה במשאית.

במעשיו המתוארים לעיל, גרם הנאשם ברשלנותו, למותם של המנוחים ולפציעתם של יתר הנוסעים ברכב. בפרק ב. לכתב האישום יוחסו לנאשם העבירות הבאות:

גרימת מוות ברשלנות (2 מקרים), בניגוד לסעיף 64 יחד עם סעיף 40 לפקודת התעבורה.

נהיגת רכב ברשלנות או בקלות ראש אשר גרמה לחבלה של ממש (5 מקרים), בניגוד לסעיף 62(2) יחד עם סעיף 38 לפקודת התעבורה.

3. כפירת הנאשם, הליך ההוכחות ותמצית הכרעת הדין

ביום 3.6.21 כפר הנאשם באחריותו לתאונה ובחלק מהנטען בכתב האישום והתיק נקבע לשמיעת ראיות.

ביום 4.7.23 ניתנה כאמור לעיל הכרעת הדין בתיק זה.



לאחר הליך הוכחות אשר נמשך למעלה משנתיים, ולאחר שמיעת העדויות, בחינת חומר הראיות, וטיעוני הצדדים בסיכומיהם, מצאתי לנכון לאמץ את עיקרי טיעוני ב"כ המאשימה בסיכומיה, וקבעתי כי המאשימה עמדה בנטל המוטל עליה ברמה הנדרשת במשפט הפלילי, זאת גם בהינתן כי בתיק קיימים כטענת ההגנה מחדלי חקירה וחסרים. מפנה להכרעת הדין ולעיקריה בפרט מתוך עמ' 3-9 להכרעת הדין:

"המסקנות המתבקשות והכרעת הדין בתמצית:

לאור מכלול הראיות והעדויות, לרבות הוראות החוק המחייבות בידי התעבורה, חובות הזהירות החלות, הן מכוח החקיקה והן מכוח ההלכה הפסוקה, הנני מאמצת את עיקרי טיעוני ב"כ המאשימה בסיכומיו המלומדים ובכפוף לסייגים שיפורטו בהמשך בהכרעת הדין וקובעת כי המאשימה עמדה בנטל המוטל עליה ברמה הנדרשת במשפט פלילי, זאת גם בהינתן כי בתיק קיימים כטענות ההגנה מחדלי חקירה וחסרים אשר אף ב"כ המאשימה בהגינותו הסכים עם קיומם של חלק מהם.

בחומר הראיות אשר הובא על ידי המאשימה ואשר נשען ברובו על ראיות אובייקטיביות, לרבות סרטונים ובעיקר סרטון המתעד את התאונה בזמן אמת, עדויות ראיה, אשר אינן מותירות מקום לספק לרבות עדויות מומחים אשר ברובן נמצאו מקצועיות ומהימנות, צלחה המאשימה להוכיח את הטעון הוכחה ברמה הנדרשת במשפט פלילי. הנני קובעת כי עלה בידי המאשימה להוכיח ברמה הנדרשת במשפט פלילי, התקיימות יסודות העבירות המיוחסות לנאשם, גרימת מוות וגרימת חבלה ברשלנות לרבות קיומן של חובות זהירות מושגית וביתר שאת גם קונקרטי, בין הנאשם הוא המזיק, ובין הניזוקים, ובכלל זה הנוסעים ברכב הנאשם, לרבות הנאשם עצמו, זאת גם מכוח היות הנאשם במועד התאונה בבחינת "נהג הסעות" מקצועי...

הוכח כי הנאשם הוא זה שנהג ברכב, הוכח כי רכב הנאשם התנגש במשאית עת סטה ימינה לכיוון הנתיב בו עמדה המשאית, הוכח כי הנאשם התרשל באופן נהיגתו, וכי נטל סיכון בלתי סביר באשר להתרחשות התאונה ותוצאותיה. סיכון זה והתרשלות הנאשם הם שהביאו בסופו של דבר לתוצאותיה הקטלניות של התאונה, שני הרוגים, וגרימת חבלה של ממש לחמישה מעורבים נוספים, כמו גם הנזק לרכוש הכל כמפורט בכתב האישום.

לא מצאתי לנכון לקבל טענות ההגנה בנסיבות תיק זה, כי יש בהן להביא לזיכוי הנאשם, גם לא מחמת הספק או ביטולו של כתב האישום, לא לעניין אכיפה בררנית והגנה מן הצדק, לא לעניין ניתוק הקשר הסיבתי בשל התנהגות נהג המשאית, ולא לעניין הספק בשל חשש לכשל מכני, כמו גם טענות נוספות הנוגעות למחדלי חקירה אשר נמצאו בתיק. לצד זאת, יש לומר ובהדגשה המתחייבת, כי אינני מקלה ראש בהתנהגות נהג המשאית ו/או באפשרות הממשית לאשם תורם מצידו, כמו גם בעובדה שעל פניו ניכר כי רשויות האכיפה לא מיצו עמו את הדין כמתחייב, ואולם לא השתכנעתי כי בנסיבות תיק זה יש די בכך כדי להצדיק קבלת טענת ההגנה בדבר אכיפה בררנית עד כדי ביטולו של כתב האישום וזיכוי הנאשם.



אין מדובר באפליה אסורה בין שווים, אחריות הנאשם כגורם מכריע לתאונה בנסיבות תיק זה אינה ברת השוואה ואינה זהה כלל וכלל לאחריות נהג המשאית...
יחד עם זאת, לאשם התורם יינתן משקל בבוא העת בגזירת הדין ובמידת הצורך.
בין אם המשאית עצרה או נסעה בצד הדרך, ובין אם עצרה ונמצא כי עצירתה הייתה שלא כדין, הרי שלא יכולה להיות מחלוקת כי הנאשם הוא זה שביקש לפנות לכיוון הנתיב בו עמדה המשאית ולא ההיפך.
הוכח כי הנאשם הפר את חובות הזהירות המוטלות עליו, הוכח כי נגרם נזק, הוכח גם קיומו של קשר סיבתי בין התרשלות הנאשם לנזק בנסיבות תיק זה.
ההגנה לא הביאה כל חוות דעת מומחה או ראיה אחרת אשר יש בה לסתור ראיות ו/או מסקנות המאשימה ו/או כזו התומכת בטיעוניה, בדבר הספק לו היא טוענת.
הנאשם עצמו לא הכחיש מעורבותו בתאונה, אלא כפר באחריות לה.
מהימנות עדי המאשימה:
עדי המאשימה, ולמעט שני עדי תביעה עליהם ויתרה המאשימה ואשר זומנו על ידי ההגנה כעדי הגנה, נמצאו במרביתם על ידי כעדים מהימנים ומקצועיים, וגם אם נמצא בעדות מי מהם סתירה או אי דיוק מקסימלי, לא התרשמתי כי מדובר באי דיוק הנעוץ באי אמירת אמת או בניסיון טיוח.
מכל מקום, אי הדיוק אינו נוגע לשאלה מהותית, או כזה הגורע מהראיות המשמעותיות המצויות והמסבכות את הנאשם.
לא נעלמה מעיני טענת ההגנה באשר לעדות הבוחן בתיקים אחרים ואולם אין בטענה זו די כדי לערער קביעותיו בתיק הנדון. כל תיק והראיות שבו כל מקרה ונסיבותיו הוא...
מהימנות הנאשם:
בחקירתו במשטרה נשאל הנאשם מספר שאלות אשר התשובה עליהן הייתה, כי אינו זוכר והנאשם אף סירב לצפות בסרטון ולדבריו הדבר נעוץ בטרומה אותה חווה כתוצאה מהתאונה.
בעדותו בבית המשפט בשלב מאוחר יותר מסר כי ההליכים בבית המשפט היה בהם כדי להחזיר לו חלק מהזיכרון, ואולם, הגם שאני מקבלת את הסברי הנאשם כי יש ואפשר והדבר נעוץ באירוע הטרומתי אותו עבר, נותרו עדיין שאלות מהותיות אשר לא עלה בידי הנאשם ליתן לגביהם הסבר מניח את הדעת.
למרבה הצער, הראיות האובייקטיביות אשר הונחו בפניי בדבר אופן התרחשות התאונה, היה בהן כדי להכריע בדבר אחריותו לתאונה ולתוצאותיה.



טענת ההגנה בדבר היעדר קביעה חישובית:

מסכימה אני עם טענת ההגנה, כי על פניו היעדרה של קביעה חישובית בחומר הראיות בתיק תאונת דרכים הקובעת את זמן תגובת הנאשם, ומקל וחומר בתאונה קטלנית, מהווה מחדל חקירתי. מדובר בחישוב מתמטי אובייקטיבי אשר נועד לבחון מהו הזמן אשר עמד לרשות הנאשם כדי לבלום, זאת על מנת שניתן יהיה לבחון את השאלה האם מדובר בתאונה נמנעת חישובית או בלתי נמנעת חישובית... יחד עם זאת וזה העיקר, לא השתכנעתי כטענת ההגנה, כי בכל תיק של תאונת דרכים, אין בידי בית המשפט עצמו ובאופן מוחלט, הכלים והאפשרות לקבוע אחריות נאשם לתאונה, גם אם נעדרה ממנו קביעה חישובית של זמן תגובה וגם אם היעדרה נעוץ במחדל חקירתי... בנסיבות תיק זה, סבורני כי הצפייה בסרטון המתעד את התאונה, יש בה די שכן, היא מתארת ומתעדת בזמן אמת את אופן התרחשות התאונה ואחריות הנאשם עת סטה באופן פתאומי מנתיב נסיעתו תוך שהוא חולף שני נתיבים. משכך, אני קובעת כי גם אם הייתה בנמצא קביעה חישובית ולפיה היה נקבע כי לא היה לנאשם את הזמן המספיק למנוע את התאונה, הרי שהגורם הישיר לכך הינו רשלנות הנאשם ואין בכך כדי לפטור אותו מאחריות שהרי אילו היה נוהג בזהירות המתחייבת היה בידיו למנוע את התאונה כקביעת בוחן התאונה... יחד עם זאת, אין באמור לעיל כדי לאיין עד אפס משקלן של טענות ב"כ הנאשם בסיכומיו המלומדים והמפורטים, ובכלל זה טענות הנוגעות להגינות ההליך הפלילי, הגנה מן הצדק, אכיפה בררנית, מחדלי החקירה ו/או החסרים אשר נמצאו בחומר הראיות לרבות "היעלמותו" של "הקליפר" אשר יש לומר ובזהירות הנדרשת כי "נעלם" בנסיבות מסתוריות. הגם שמסכימה אני עם חלק מטענות ההגנה באשר לפגמים אשר נפלו בחקירה, אשר אין להשלים או להקל עימם ראש ומצופה מהמאשימה כי תפיק מהם את הלקחים המתחייבים, לא מצאתי כי מדובר בפגמים אשר פגעו בהגנת הנאשם עד כדי זיכוי, או שיש בהם כדי לעורר ספק סביר בדבר אחריות הנאשם לתאונה ומעורבותו בעבירות המיוחסות לו. כך למשל, רק במהלך שמיעת הראיות הודיעה המאשימה כי היא מוותרת על שני עדי תביעה, נהג המשאית והנוסע עמו, ואלו הוזמנו בהמשך, כעדי הגנה מטעם ההגנה. סבורני כטענת הסניגור המלומד, כי אכן קיים קושי של ממש בעובדה ולפיה המאשימה מצאה לנכון לוותר על עדותם של שני עדי תביעה מהותיים, אשר נתגלה קושי ממשי וסתירות בעדויותיהם, סתירות אשר לא מצאו כל ביטוי בנוסח כתב האישום, אלא רק במהלך ניהול התיק ולאחר שהחלה שמיעת הראיות.



אלה יש לומר, ובזהירות הנדרשת, יילקחו בחשבון בבוא העת בגזירת הדין בהתאם לדין ולהלכה הקובעת. זאת ועוד, לא ניתן להשלים עם עמדת המאשימה, כטענת הסניגור המלומד עת סירבה להסכים להגשת הודעות העדים בחקירה שעה שמדובר בחומר חקירה, שהרי מדובר בעדים אשר נכללו מלכתחילה בכתב האישום כעדי תביעה.

התנהלות מעין זו עלולה במקרים מסוימים ליצור קושי בהגעה לחקר האמת, והגם שבנסיבות תיק זה האמת נחשפה בסופו של יום בפני בית המשפט על ידי ההגנה, הרי ברור שבראש ובראשונה מדובר בתפקידה של המאשימה שהרי היא הגורם אשר הגיש את כתב האישום.

תמיהה נוספת יש לציין, הגם שזו לא הועלתה על ידי ההגנה, מצאתי בעובדה כי המאשימה לא מצאה לנכון לזמן לעדות בבית המשפט, אף לא אחד מהנוסעים המעורבים אשר חייהם ניצלו ואשר היו עדים לתאונה, וההגנה אף היא לא מצאה לנכון לעשות זאת.

לסיכום, על אף האמור לעיל ויתר הקשיים/כשלים כטענות ההגנה, השתכנעתי כי עלה בידי המאשימה להוכיח, ברמה הנדרשת במשפט פלילי את עובדות כתב האישום וכי בחומר הראיות אשר הונח בפניי "יש די" כדי להרשיע את הנאשם בעבירות המיוחסות לו...

מכלול הראיות בהצטברותן ובשילובן גם יחד, הן הישירות והן הנסיבתיות מובילות בהכרח בנסיבות תיק זה למסקנה אחת הגיונית ולפיה הנאשם הוא האחראי לתאונה ולתוצאותיה..."

4. העבירות בהן הורשע הנאשם לאחר הליך ההוכחות קובעות כדלקמן:

גרימת מוות בנהיגה רשלנית, בניגוד לסעיף 64 לפקודת התעבורה:

64. העובר עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז-1977, תוך שימוש ברכב, דינו - מאסר שלוש שנים ולא פחות משישה חודשים; אולם רשאי בית המשפט, אם ראה שהנסיבות מצדיקות זאת, שלא לפסוק מאסר מינימום כאמור מטעמים שיפרש בפסק הדין.

40. הורשע אדם על עבירה כאמור בסעיף 64 או לפי סעיף 64א, דינו - בנוסף לכל עונש אחר - פסילה מקבל או מהחזיק רשיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משלוש שנים; אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרש בפסק הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר.

נהיגת רכב ברשלנות או בקלות ראש אשר גרמה לחבלה של ממש, בניגוד לסעיף 62(2) לפקודת התעבורה:



62. העובר אחת העבירות האלה, דינו - מאסר שנתיים או קנס כאמור בסעיף 61(א)(3) לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן - חוק העונשין) ואם העבירה היא עבירת קנס שדן בה בית המשפט - קנס פי 1.25 מהקנס האמור בסעיף 61(א)(1) לחוק העונשין, ואם הוא בעל היתר הפעלה כהגדרתו בסעיף 16ד - קנס כאמור בסעיף 61(א)(4) לחוק האמור:
- (2) נוהג רכב בדרך קלות ראש, או ברשלנות, או במהירות שיש בה בנסיבות המקרה סכנה לציבור, אף אם היא פחותה מן המהירות המקסימלית שנקבעה, או מי שמפעיל רכב עצמאי במהירות כאמור;
38. הורשע אדם -
- (1) על עבירה מן המפורטות בתוספת הראשונה;
- (2) על עבירה מן המפורטות בתוספת השניה, שגרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם או ניזוק רכוש;
- (3) על עבירת תעבורה או על עבירה אחרת הנובעת מנהיגת רכב שגרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש,
- דינו - בנוסף לכל עונש אחר - פסילה מקבל או מהחזיק רשיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משלושה חדשים. אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרט בפסק הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר.
5. ראיות וטיעוני הצדדים לעונש
- ביום 4.7.23, הופנה הנאשם לבקשת ההגנה לשירות המבחן לצורך קבלת תסקיר בעניינו עובר לטיעונים לעונש תוך שהובהר לנאשם כי אין בהפנייתו לשירות המבחן, כדי ליצור ציפייה לעניין העונש אשר ייגזר עליו בסופו של דבר והנאשם הביע הסכמתו לכך.
- תסקיר שירות המבחן
- התסקיר התקבל ביום 22.4.24.
- התסקיר סוקר אחר חייו של הנאשם. בן 32, נשוי ואב לשני ילדים בגילאי שנה ו-6.
- הנאשם מתגורר עם משפחתו בעיר אום אל פאחם, ועובד בנגרייה.
- משפחת מוצאו - לנאשם זוג הורים ושלוש אחיות, כאשר הנאשם הינו הבן השני והזכר היחיד במשפחה. אביו בן 59, לא עובד ומתקיים מדמי אבטלה בשל קשיים פיזיים מהן סובל לאחר מעורבותו בתאונת עבודה. אמו בת 57, עובדת כמטפלת בגן ילדים.
- הנאשם תיאר את הוריו כדמויות מחנכות המעורבות בחייו והוא בקשר קרוב עמן. עוד שיתף כי גדל בצל משפחה המנהלת אורח חיים נורמטיבי וחונך לערכים של כבוד, יושר ועידוד לרכישת השכלה.



הנאשם סיים 12 שנות לימוד במסגרת חינוך פורמלית ולזכותו תעודת בגרות חלקית. הוא שלל קשיים לימודיים ותיאר הסתגלות תקינה במסגרות החינוך. בגיל 22 השתלב בלימודים אקדמיים במגמה של הנדסאי בניין במכלל סח'נין ולזכותו תעודת רישום הנדסאי מוסמך בענף ההנדסה האזרחית. עוד לזכותו תעודת עוזר בטיחות ממכללת עירון לבנייה משנת 2019.

מבחינה תעסוקתית, הנאשם שיתף כי לאורך השנים עבד בעבודות בתחום הבניין. לדבריו, משנת 2017 החל לעבוד בחברת "מגדל המרכז", בתפקיד של עוזר למנהל עבודה באזור המרכז. לפני התאונה, חווה עצמו כבחור מוצלח עם שאיפות ורצונות להתקדם מבחינה מקצועית, אך לטענתו, לאחר התאונה הפך להיות יותר פאסיבי ונמנע מפעולות. מאז מעורבותו בתאונה, משנת 2019, הנאשם שיתף שהחליט להתפטר מהחברה, ומזה כשנתיים וחצי הוא עובד בנגרייה בעיר מגוריו, בתפקיד ניהולי וכמפעיל מכונת חריטה.

מחוות דעת שהוצגה בפני שירות המבחן ממנהלו של הנאשם, עולה כי במהלך תקופת העבודה, הנאשם הוכיח את עצמו כעובד אחראי, אמין וישר וכי הוא ממלא את תפקידו באופן עצמאי.

מבחינה משפחתית, בשנת 2017, כאשר היה בן 25, נישא לאשתו, ולהם נולדו שני ילדים. אשתו בת 31, עובדת בתחום החשבונאות. הנאשם תיאר קשר קרוב עם אשתו וכי היא דמות תומכת וחמה. עוד תיאר עצמו כאב אחראי המטפל בילדיו ודואג לצרכיהם.

הנאשם שיתף את שירות המבחן בחששות המלוות אותו מאז ביצוע העבירה, בעיקר חשש מעונש מאסר בפועל אשר ישפיע על בני המשפחה ויקשה על אשתו לקיים מטלות הטיפול בילדים, וכי עלול לגרום לרגסיה במצבה הכלכלי של המשפחה הגרעינית בשל היותו תומך כלכלית במשפחתו.

מבחינה בריאותית, הנאשם סיפר כי הוא מתמודד עם כאבים חזקים בחזה לאחר מעורבותו בתאונה.

מבחינה נפשית, הנאשם שיתף בחווה הטראומתית מהתאונה, שיתף בתחושות החרדה, הפחדים מהכביש, קשיי שינה, מחשבות אודות המנוחים, הקורבנות של התאונה ותחושות חוסר אונים עמן מתמודד מאז אירוע התאונה. עקב תחושות אלה, השתלב בטיפול תמיכתי פרטני ע"י פסיכולוג מטעם קופת החולים במהלך שנת 2020.

מעיון במידה שהתקבל מהפסיכולוג המטפל (האחרון מיום 27.3.24), עולה כי הנאשם אובחן כמתמודד עם הפרעת דחק פוסט טראומתית, לצד הפרעת הסתגלות שממנה סובל מאז התאונה.

הנאשם שלל שימוש בחומרים פסיכואקטיביים לרבות אלכוהול וסמים ואכן בבדיקת שתן בשירות המבחן התוצאות העידו על ניקיון מסמים.

הנאשם נעדר עבר פלילי. ומעיון בגיליון התעבורתי עולה כי לחובתו 5 הרשעות בין השנים 2010-2019 בגין נידון לעונש מותנה וקנסות כספיים.



הנאשם מסר לשירות המבחן כי תופס עצמו כנהג זהיר ושקול, כאשר לראשונה בחייו היה מעורב בתאונת דרכים, ולאחריה אינו נוהג מתוך ידיעה שהינו פסול מנהיגה.

שירות המבחן התרשם כי הנאשם מתקשה לקבל אחריות על אופן נהיגתו שהינה בבסיס מעורבותו בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום. לטענתו, הוא אינו וכו' את פרטי התנהלותו ואת הפרטים הקשורים לתאונה. שירות המבחן התרשם כי יש קושי בנטילת אחריות אקטיבית לצורת נהיגתו ולתרומתו לעבירה.

עם זאת, הנאשם תיאר את הטלטלה הרגשית שחוה לאחר מעורבותו בתאונה, והבנתו כי גרם למות המנוחים ולפציעת האחרים. הנאשם שיתף כי מעורבותו בגרימת מוות פגמה בערכים בהם מחזיק ובתפיסת עצמו כאדם חיובי ומטיב, ומאז קורות התאונה הוא מתייסר נוכח הפגיעה ומתקשה להתמודד עם הידיעה שגרם למות של אדם.

עוד הביע צער רב לתוצאה הטרגית, ביטא דאגה למשפחות המנוחים והנפצעים וביטא אמתיה ביחס לכאב שבבסיס האובדן.

שירות המבחן התרשם כי אירוע התאונה מהווה אירוע טראומתי עבור הנאשם, וכי תגובותיו אלו מעידות על הטראומה וקשייו להכלת התוצאה הטרגית.

באשר לקבלת האחריות, שירות המבחן התרשם כי הנאשם התקשה לערוך תהליך התבוננות מעמיק על אופן נהיגתו שהובילה לתאונה. לצד זאת, התרשמו כי הנאשם מתקשה לקבל ולהשלים עם מורכבות העבירות המיוחסות לו. להערכתם, התנהגות זו עוזרת לו להתמודד עם תחושת ייסורי המצפון, האשמה והכאב אותם חש מעצם הידיעה שקופחו חיי אנשים כתוצאה מהתאונה בה היה מעורב.

שירות המבחן מוסיף כי פרק הזמן שחלף מאז אירוע התאונה ועד היום, כ-5 שנים, תרם למיסוד מנגנון הגנה של הדחקה אשר בו השתמש לאורך האבחון. עם זאת, שירות המבחן התרשם כי הנאשם נושא תחושת אשמה, מכיר בתוצאה הקשה ומכיר בכך שעליו לשאת עונש.

בשקלול הפרמטרים, שירות המבחן מעריך כי הסיכון שנשקף מהנאשם הינו נמוך, וממליץ על ענישה שתכלול מחד עונש קונקרטי ובצדו המשך קבלת סיוע טיפולי ממוקד בעיבוד האירוע הטראומתי והשלכותיו אשר תעזור לנאשם לעבור תהליך של התבוננות פנימית.

לבסוף ממליץ שירות המבחן כי במידה ובית המשפט יטיל על הנאשם עונש מאסר בפועל מאחורי סורג ובריה, להפנותו למיין מוקדם על מנת להפנותו לטיפול רגשי ונפשי במסגרת כלא טיפולי המותאם לצרכיו.

חוות דעת הממונה על עבודות השירות

ביום 1.5.24, לאחר קבלת תסקיר שירות המבחן, הופנה הנאשם לבקשת ההגנה לממונה על עבודות השירות לצורך בחינת התאמתו לביצוע עבודות שירות, וזאת כאשר הנאשם מודע כי אין בכך כדי ליצור ציפייה לעניין העונש אשר יגזר עליו.



ביום 11.6.24 התקבלה לתיק חוות דעת הממונה על עבודות השירות וממנה עולה כי הנאשם מתאים לעבודת שירות. ביום 11.7.24 נשמעו הטיעונים לעונש.

6. טיעונים לעונש

ראיות לעונש מטעם המאשימה - המאשימה הצהירה כי אין לנאשם עבר פלילי או תעבורתי וטענה כי אין לה ראיות לעונש.

ראיות לעונש מטעם ההגנה - תעודות המעידות על הכשרתו של הנאשם (נ/1), תעודות רפואיות ומסמכים בדבר טיפולים אותם עבר הנאשם (נ/2). כמו כן, סיפר ב"כ הנאשם כי הנפטרים הם תושבי השטחים אשר לא ביקשו למצות עמו את הדין.

ביום 5.8.24 הוגשה תעודה רפואית מטעם ההגנה ובהסכמת המאשימה בדבר אירוע הפלה אותו עברה רעיית הנאשם (נ/5).

רעיית הנאשם העידה עובר לטיעוני הצדדים.

הגב' אחלאם מחמיד, רעייתו של הנאשם, מסרה דברים לפרוטוקול בדיון מיום 11.7.24, ועתרה לכך כי בית המשפט יפחית מעונשו של הנאשם. סיפרה כי הם הורים לשני ילדים, וכי התאונה הפכה את חייהם 180 מעלות. האירוע פגע בקשר הזוגי והקשר המשפחתי, כאשר לטענתה עברה בתקופה זו הפלה כתוצאה מהלחץ והחרדות. סיפרה כי השניים עברו כברת דרך, והיו בטיפול פסיכולוגי. כיום היא עומדת לפני מבחן לראיית חשבון, זקוקה לבעלה, יודעת כי עליו לקבל עונש אך מבקשת להתחשב כמה שאפשר.

הנאשם אף הוא מסר דברים לפרוטוקול ועתר להתחשבות בית המשפט.

תמצית טיעוני הצדדים לעונש:

7. טיעוני ב"כ המאשימה

(פרוטוקול דיון מיום 11.7.24, עמ' 125 שורות 22-30, עמ' 126 שורות 1-31, עמ' 127 שורות 1-32, עמ' 128 שורות 1-25, ועמ' 129 שורות 6-29, וכן פסיקה ת/1)

ב"כ המאשימה המלומד ציין בתחילת טיעונו כי לא עלה בידיהם לקבל ולהציג תצהירי קורבן עבירה מהפצועים או ממשפחות ההרוגים, זאת בשל הנסיבות ומצב הלחימה בימים אלה.

באשר לפצועים, לא ידוע למאשימה אם קיים נזק מתמשך בחייהם, פיזי או נפשי, בעקבות התאונה, אך מתבקש ללמוד על חומרת הפציעות מהמסמכים הרפואיים שהוגשו בהליך הראיות (ת/59-68).



לטענת ב"כ המאשימה, שתי הסוגיות המרכזיות העומדות במוקד הענישה הינן מספר הקורבנות ומידת הרשלנות שיש לייחס לנאשם.

העיקרון המנחה בהליך הפלילי הוא עיקרון הגמול, וחלק מרכזי ממנו הוא הנזק שנגרם, כאשר במקרה זה מדובר בנזק גדול.

על פי הפסיקה המנחה, הן מבחינת מספר הקורבנות והן מבחינת רף הרשלנות, אין מנוס מהשתת מאסר בפועל על הנאשם. השילוב של שני גורמי יסוד אלה לטענת המאשימה אינו מותיר מקום לדילמה בדבר רכיב עונשי זה.

ב"כ המאשימה הדגיש 6 עובדות רלוונטיות אשר צוינו בהכרעת הדין ומהם עולה כי רף רשלנות הנאשם בנסיבות תיק זה הינו גבוה.

הראשונה, לפיה בעת התאונה שררו תנאים תקינים.

השנייה, הנאשם שימש בעת התאונה כנהג הסעות מקצועי והוא הסיע בפועל 7 עובדים למקום עבודתם,

השלישית, הנאשם התנגש במשאית שהיא גדולה ובולטת ועמדה עם אורות מהבהבים,

הרביעית, שדה הראיה שעמד בפני הנאשם הינו חריג ביחס לתאונות דרכים ועומד על 164-170 ומטר מלפנים.

לטענת המאשימה, השילוב של עצם גדול ובולט (משאית), יחד עם יתר תנאי מזג האוויר הטובים ששררו, וביחד עם

שדה הראיה הגדול, מחייבים לקבוע כי מדובר במידת רשלנות גבוהה מאוד,

החמישית, הנאשם חצה בנסיעתו לפני התאונה 3 נתיבים, מהנתיב השמאלי ביותר לנתיב הימני ביותר. מדובר בחציית נתיבים חריגה מאוד.

השישית, המשאית לא עמדה באותו נתיב בו נסע הנאשם.

בכל אלה טוען ב"כ המאשימה המלומד, יש כדי להעיד על רף גבוה ביותר של רשלנות שכן ישנה חובה מוגברת על נהג שעובר בין נתיבים.

משכך, טוענת המאשימה כי מדובר ברף רשלנות גבוה ובתוצאות תאונה ברף גבוה מאוד.

באשר לטענת ההגנה בדבר חלופי הזמן - טען ב"כ המאשימה כי התאונה אירעה בשנת 2019, אך הדגיש כי כתב

האישום הוגש במרץ 2020, 4 חודשים לאחר מכן וככל שהתיק התמשך הרי שהדבר לא נעוץ בניהול רשלני של

המאשימה אלא בנסיבות אובייקטיביות, כמו גם כפירת ההגה בחלק מן העובדות אשר היו טעונות הוכחה שלא לצורך

וכי אלמלא כפירת ההגנה וככל וההגנה הייתה מתנהלת ביעילות ניתן היה לקצר משמעותית את משך זמן ניהול פרשת התביעה.



באשר לטענת ההגנה בדבר הרשלנות התורמת של המשאית עת עמדה בצד הדרך - לטענת המאשימה אין כל רשלנות תורמת זאת לאחר עדותו של בעל המשאית אשר טען כי זו נעצרה בימין הדרך בשל תקלה במשאית אשר חייבה אותם לעצור באופן מידי כשהם הפעילו אורות מהבהבים.

זאת ועוד ולחילופין, גם אם הייתה נמצאת רשלנות תורמת הרי שהיא מצויה ברף הנמוך ביותר ולא גורעת או מפחיתה מרשלנות הנאשם.

באשר לטענת ההגנה בדבר אכיפה הבררנית - טענה זו נדחתה ע"י בית המשפט בהכרעת דינו ומכאן שאין לה מקום במסגרת הטיעונים לעונש.

באשר לטענת ההגנה בדבר מחדלי החקירה - הגם שאין מחלוקת כי רכיב מכני נגנב או נלקח מהרכב ("הקליפר"), הרי שמחדל חקירה זה לא משליך על עונשו של הנאשם כיוון שנקבע במפורש כי רכיב זה גם אם היה בנמצא לא היה משפיע על אשמו של הנאשם.

ב"כ המאשימה סבור כי בתיק זה, לאור הרשלנות הגבוהה שתיאר אשר היא תוצאה של הצטברות של מספר מחדלים ומעשים של הנאשם, יש מקום לקבוע ענישה מצטברת, והפנה לפסיקה מתאימה.

לטענת המאשימה, מתחם העונש כולל 2 עבירות המתה ו-5 עבירות פציעה.

מתחם הענישה ההולם לטענת המאשימה בתיק זה הינו:

באשר לרכיב המאסר - המתחם נע בין 24-48 חודשי מאסר בפועל.

באשר לרכיב הפסילה בפועל - המתחם נע בין 15-20 שנים.

העונש המתאים לנאשם לטענת המאשימה בנסיבות תיק זה הינו:

ב"כ המאשימה ביקש למקם את הנאשם בשליש התחתון של המתחם אך לא במינימום של המתחם.

לטענתו, אמנם יש לשקול את העדרו של עבר תעבורתי ופלילי וכן את האמור בתסקיר שירות המבחן והיותו אדם ואיש משפחה נורמטיבי, אך מנגד, לא ניתן להתעלם מכך שלא הייתה לקיחת אחריות מלאה לרבות העובדה שעד היום אנחנו לא יודעים מה גרם לתאונה.

ב"כ המאשימה ביקש להשית על הנאשם עונש של 30 חודשי מאסר בפועל וזאת בנוסף לפסילה בפועל בשליש התחתון של המתחם, רכיבי ענישה נלווים בדמות פסילה על תנאי, ופיצוי משמעותי לקורבנות העבירה. ככל שיושת פיצוי הולם, המאשימה תוותר על רכיב הקנס.



עוד הוסיף כי ככל ובית המשפט לא ייעתר לבקשה לצבור את העונשים בגין הקורבנות, ב"כ המאשימה סבור שיש מקום לקבוע מתחם עונש כשהוא לעצמו יגלם את מספר הקורבנות ולהתקרב לעונש המתאים לנאשם לו הם עתרו. הפסיקה אשר הוצגה והוגשה מטעם המאשימה - סומנה ת/1

רע"פ 5263/14 תומר זוהר נ' מדינת ישראל

המבקש הורשע בגרימת מוות בנהיגה רשלנית. המבקש נסע בנתיבי איילון, סטה שמאלה לשול, התנגש ברכב שעמד בשול השמאלי והרג את הנהג אשר לבש אפוד זוהר והחליף תקר בגלגל. בית משפט שלום קבע מתחם הנע בין 6 חודשי מאסר שיכול וירוצו בעבודות שירות ועד 15 חודשי מאסר. לבסוף השית על המבקש 10 חודשי מאסר בפועל, פסילה למשך 10 שנים לצד ענישה נלווית. בית המשפט המחוזי העמיד את עונשו של המבקש על 16 חודשי מאסר. רשות ערעור לבית המשפט העליון נדחתה.

רע"פ 5775/15 יעקב וייצמן נ' מדינת ישראל

בקשת רשות ערעור על פסק דין בגדרו התקבל חלקית ערעור המבקש ועונשו הופחת מ-4 ל-3 שנות מאסר בפועל, בגין הרשעתו ב-4 עבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית ו-6 עבירות של נהיגה ברשלנות וגרימת חבלה של ממש. רע"פ 4832/18 חסן אלגדאמי נ' מדינת ישראל

נדחתה בקשת רשות ערעור על פסק דין מחוזי בגדרו נדחה ערעורו של המבקש על הכרעת דינו ועל גזר דינו של בימ"ש השלום לתעבורה בגדרם הורשע המבקש בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית ובנהיגה רשלנית אשר גרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש והוטל עליו עונש של 20 חודשי מאסר לריצוי בפועל ו-12 שנות פסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה, לצד ענישה נלווית.

ע"פ 3714/15 מרב מלר נ' מדינת ישראל

נדחתה בקשת רשות ערעור על חומרת העונש שהושת על המבקשת בגין הרשעתה בגרימת מוות בנהיגה רשלנית. המבקשת נדונה ל-15 חודשי מאסר, ופסילה של 13 שנים, לצד ענישה נלווית. ערעור למחוזי על חומרת העונש התקבל בחלקו כך שעונש המאסר בפועל הועמד על 10 חודשי מאסר.

ע"פ 634/19 שמעיה יהושע גבאי נ' מדינת ישראל

למערער יוחסו עבירות הריגה, נהיגה בקלות ראש שגרמה לנזק, סטייה מנתיב נסיעה, נהיגה במהירות בלתי סבירה, אי האטה, ונהיגה במהירות מעל המותר. המתחם הועמד על 10-24 חודשי מאסר, ובין 10-20 שנות פסילה. יש לציין כי התיק העיקרי נשמע בבית המשפט המחוזי.

רע"פ 3761/11 מוחמד חלף נ' מדינת ישראל



בקשת רשות ערעור נדחתה בעניין המבקש אשר הורשע בעבירות של גרם מוות ברשלנות, נהיגה רשלנית וחוסר זהירות, ונגזר עליו 21 חודשי מאסר, ו-8 שנות פסילה, לצאת ענישה נלווית. יש לציין כי מדובר בפסק דין שהתקבל לפני תיקון 113 לחוק העונשין.

גמ"ר 294-02-15 מדינת ישראל נ' לוי

הנאשם הורשע בעבירה של גרימת מוות ברשלנות. בין הצדדים גובש הסדר טיעון בעל טווח ביחס לעונש המאסר. לבסוף נגזר על הנאשם 4 חודשי מאסר בפועל אשר ירוצו בעבודות שירות, פסילה בפועל למשך 4 שנים, לצד ענישה נלווית. מדובר בגזר דין אשר ניתן במסגרת הסדר טיעון בין הצדדים.

8. טיעוני ההגנה לעונש

(פרוטוקול דיון מיום 11.7.24, עמ' 130 שורות 4-23, עמ' 131 שורות 6-17, עמ' 132 שורות 4-28, עמ' 133 שורות 1-9 וכן מסמכים נ/1-3, נ/5 ופסיקה נ/4).

מנגד טענה ההגנה לענישה מקלה באופן משמעותי בין היתר בשל רשלנות תורמת של נהג המשאית אל מול רשלנות הנאשם אשר הינה ברף הנמוך של הנאשם, תוך שהוא מבקש להפנות להכרעת הדין ולקביעת בית המשפט בעמ' 4 להכרעת הדין אשר קבע כי לאשם התורם של נהג המשאית יינתן משקל בבוא העת בגזר הדין ובמידת הצורך, כמו גם לעמ' 110 להכרעת הדין עת בית המשפט התייחס לקלות הראש בה נהגה המאשימה עם נהג המשאית וכי יש להתחשב בכך בעת גזירת עונשו של הנאשם.

אמנם בית המשפט הרשיע את הנאשם אך קבל את טענת ההגנה כפי שזו נטענה עוד בשלב בו נתנה מענה לכתב האישום.

הסניגור המלומד הפנה למדיניות העמדה לדין בגרימת מוות ברשלנות וגרימת חבלה של ממש כפי שנקבעה בהנחיית פרקליט המדינה 2.37 סומנה נ/3 עת מדובר בשרשרת אירועים אשר הביאה לתאונה כאשר לכל חוליה יש אחריות וכי בנסיבות תיק זה הנאשם לבדו אינו צריך לשאת במלוא האחריות.

הסניגור המלומד טען כי במקרים דומים קבע בית המשפט כי מדובר ברף רשלנות נמוך והפנה לטענתו לפסיקה מקלה יותר ותומכת בטיעונו.

עוד ציין כי בנסיבות תיק זה, מספר ההרוגים והפצועים אינו יכול להוות שיקול לרף רשלנות גבוה, שכן הגם אם מדובר בתוצאה קשה, הרשלנות צריכה להיבחן לפי התנהגות הנאשם בהתאם לתנאי הדרך.

רשלנות הנאשם הינה ברף הנמוך זאת גם נוכח המהירות בה נהג 60 קמ"ש אשר הינה סבירה בהתאם לתנאי הדרך. מדובר ברשלנות רגעית של הנאשם שבעטיה נגרמה הטעות, לפי החישובים של המאשימה 10 שניות בהן הנאשם בלם וניסה לסטות שמאלה מהמשאית.



הסניגור המלומד הפנה לפסק הדין בפרשת ענת סורפין שם קבע בית המשפט העליון כי אבדן שליטה רגעי בא בגדרה של רף רשלנות נמוך.
עוד ציין הסניגור המלומד כי הנאשם עצמו אף הוא נחבל כתוצאה מהתאונה.
באשר לניהול ההוכחות לטענת ההגנה הנאשם בקש להוכיח את טענותיו וזו זכותו.
עוד טוענת ההגנה בעניין זה ומחתה כנגד התנהגות המאשימה בנוגע לעדי התביעה 4 ו-5 נהג המשיאית ובעליה, אשר היא זו שגרמה להימשכות ההליכים, עת המאשימה עצמה ויתרה על עדותם לאחר ששמעה את קו ההגנה ומנגד התנגדה להגשת הודעותיהם עת העידו מטעם ההגנה כעדי הגנה ואילצה את ההגנה לחקור את העדים חקירה ממושכת על מנת שהדברים שמסרו בחקירה ישמעו בפני בית המשפט וכל זאת במטרה שבית המשפט לא ייחשף למחדלי המאשימה.
לטענת ההגנה המתחם לו טענה המאשימה הינו מחמיר יתר על המידה וביקשה לקבוע מתחם ענישה נמוך יותר וכולל למכלול העבירות הגם שמדובר ב 2 הרוגים ו- 5 פצועים זאת ברוח הלכת ג'אבר ברע"פ 4910/13, שם נקבע כי מדובר בתוכנית עבריינית אחת, תאונה אחת, נהג אחד וכי הנאשם לא כיוון למספר הרוגים.
מתחם הענישה ההולם לטענת ההגנה בנסיבות תיק זה הינו:
באשר לרכיב המאסר- המתחם נע בין 6-9 חודשי מאסר בפועל אשר ירוצו בעבודות שירות.
באשר לרכיב הפסילה בפועל- המתחם נע פסילת המינימום בת 3 שנים ועד 6 שנים.
העונש המתאים לנאשם לטענת ההגנה בנסיבות תיק זה הינו:
הסניגור המלומד עתר להתחשב בהעדר עברו התעבורתי והפלילי של הנאשם, באמור בתסקיר שירות המבחן, נסיבותיו האישיות של הנאשם וליתן משקל לטענת אכיפה בררנית ומחדלי חקירה כפי שפירט בסיכומיו טרם הכרעת הדין.
עוד עותרת ההגנה לכך כי ככל ובית המשפט יקבע מתחם אחר, כי בית המשפט יחרוג מהמתחם וזאת בשל שיקולי שיקום לקולא וכי יינתן משקל מכריע לתסקיר שירות המבחן.
ב"כ הנאשם הפנה למסמכים הרפואיים אודות מצבו הרפואי של הנאשם והטיפולים אותם נאלץ לעבור, כמו גם השפעת האירוע על רעיית הנאשם.
כמוכן, הפנה למסמכים המעידים על עיסוקו של הנאשם. מדובר בהנדסאי, אדם נורמטיבי.



עונש מאסר בפועל אינו מתאים לנאשם על אף התוצאה הקטלנית והכואבת. המשפחה חווה קשיים אותם פרטה רעייתו בעדותה.

לאור האמור, עותר הסיניגור המלומד לכך כי בית המשפט יימנע מהשתת רכיב מאסר בפועל על הנאשם ולהסתפק בתקופת פסילה מינימלית.

ככל ובית המשפט ישית על הנאשם עונש מאסר בפועל בין בעבודות שירות ובין מאחורי סורג ובריח, מתבקש שהענישה תהיה מידתית ומצומצמת לאור כל השיקולים שהועלו במהלך ניהול התיק כמו גם הקביעות בהכרעת הדין הנוגעות הן לנאשם התורם והן ליתר טענות ההגנה.

הפסיקה אשר הוצגה והוגשה מטעם ההגנה

עפ"ת 62250-07-17 גולדברג נ' מדינת ישראל

המערער הורשע בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, סטייה מנתיב, גרימת נזק ונהיגה ללא רישיון רכב. המערער נעדר עבר פלילי, לקח אחריות על התאונה והודה בהזדמנות הראשונה. בית משפט קמא קבע מתחם ענישה ברכיב המאסר בין 7-20 חודשי מאסר, וברכיב הפסילה בין 6-15 שנים. לבסוף נגזר על המערער 8 חודשי מאסר בפועל, ופסילה 10 שנים לצד עונשים נלווים. בית המשפט המחוזי החליט להפחית בעונשו של המערער ולגזור עליו 6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות.

ע"פ 41013-04-13 מיכל כרמון נ' מדינת ישראל

המערער הורשעה בגרימת מוות ברשלנות, ובסטייה מנתיב. המערער סטתה ימינה באופן בלתי מוסבר ופגעה בדופן ימין של רכבה בפניה האחורית שמאלית של משאית שעמדה בשול הימני של הכביש. כתוצאה מהפגיעה נהרג נהג המשאית. בית משפט קמא גזר על המערער 11 חודשי מאסר בפועל, ופסילה למשך 12 שנים, לצד עונשים נלווים. בית המשפט של הערעור החליט להתערב ברכיב המאסר, והורה על קיצור תקופת המאסר ל-6 חודשים כך שתוצאה אותם בעבודות שירות.

ע"פ 4208/07 מדינת ישראל נ' אבו שריקי

המשיבה הורשעה על פי הודאתה בגרימת תאונה קטלנית ברשלנות בה נהרגו 4 אנשים. בית משפט קמא גזר עליה פסילה למשך 12 שנה, ו-6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות. הוחלט שלא להתערב בעונש המאסר. יש לציין כי מדובר בפסק דין שניתן לפני תיקון 113 לחוק העונשין.

רע"פ 548/05 מאירה ליון נ' מדינת ישראל

המבקשת הורשעה בעבירה של גרימת מוות ברשלנות וכן עבירה של גרימת נזק לאדם ונגזרו עליה 12 חודשי מאסר בפועל, פסילה למשך 15 שנה לצד עונשים נלווים. בית המשפט המחוזי דחה את הערעור ובית המשפט העליון קבע כי במקרה זה עונש מאסר בפועל אינו העונש ההולם, והחליט להפחית את רכיב המאסר ל-6 חודשי עבודות שירות. גם כאן יש לציין כי מדובר בפסק דין לפני תיקון 113 לחוק העונשין.



רע"פ 4261/04 יעקב פארין נ' מדינת ישראל

המבקש הורשע בעבירות של גרימת מוות תוך כדי נהיגת רכב ברשלנות, גרימת חבלה של ממש תוך כדי נהיגת רכב ברשלנות, ואי שמירת מרחק בין רכבים. נגזר על המבקש בין היתר עונש של 12 חודשי מאסר ופסילה למשך 10 שנים. בית המשפט העליון החליט כי מקרה זה הינו חריג, לא הוכח כי נהיגתו של המבקש היתה פרועה, והחליט להפחית בעונשו ל-6 חודשי עבודות שירות. גם פסק דין זה התקבל לפני תיקון 113 לחוק העונשין.

רע"פ 4732/02 ענת סורפין נ' מדינת ישראל

המבקשת הורשעה בעבירה של גרם מוות ברשלנות בשל כך שפגעה בעת נסיעתה ברכב אופניים שנסע בכיוון נסיעתה וגרמה למותו. בית המשפט גזר על המבקשת 12 חודשי מאסר בפועל, 20 שנות פסילה לצד עונשים נלווים. בית המשפט המחוזי הפחית את תקופת הפסילה ל-10 שנים, ושאר רכיבי הענישה השאיר על כנם. בית המשפט העליון הפחית בעונש המאסר והעמיד אותו על 6 חודשי עבודות שירות. יש לציין כי נקבע שרף הרשלנות של המבקשת הינו נמוך.

עפ"ת 1267-05-16 חיזגילוב נ' מדינת ישראל

המערער הורשע בגרימת מוות ברשלנות. מתחם הענישה הועמד על 6-24 חודשי מאסר, ופסילה בין 5-15 שנים. לבסוף נגזרו עליו 9 חודשי מאסר בפועל, 10 שנים פסילה לצד עונשים נלווים. נקבע כי רף הרשלנות אינו גבוה, וכי יש רשלנות תורמת לרכב המעורב. בית המשפט של הערעור החליט להקל בעונשו של המערער ולהפחית את רכיב המאסר ל-6 חודשי עבודות שירות.

גמ"ר 14464-01-23 מדינת ישראל נ' דרשן

הנאשם הורשע במסגרת הסדר טיעון בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, ונגזר עליו 8 חודשי מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות. מדובר בנאשם שפגע בהולך רגל שלא חצה במעבר חצייה. כמו כן, הצדדים הגיעו להסדר לעניין העונש.

גמ"ר 10887-12-20 מדינת ישראל נ' אוחיין

הנאשם הורשע על פי הודאתו בגרימת מוות ברשלנות, הולך רגל במעבר חצייה. הצדדים הגיעו להסדר טיעון הן לעניין ההרשעה והן לעניין טווח הענישה כך שתחמו את הטווח הענישה ל-6-10 חודשי מאסר.

גמ"ר 2860-02-17 פרקליטות מחוז ירושלים נ' באסם טהה

בית המשפט גזר על הנאשם שהורשע לאחר הליך הוכחות בעבירה של גרם מוות ברשלנות, עונש של 6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות, פסילה 7 שנים לצד עונשים נלווים. גזר הדין ניתן בהתחשב ברשלנותה של המנוחה שחצתה את מעבר החצייה באור אדום.

ת"פ 58581-01-21 מדינת ישראל נ' הררי



בית המשפט גזר את דינו של הנאשם אשר הורשע בגרימת מוות בנהיגה רשלנית, ל-6 חודשי עבודות שירות, ו-6.5 שנות פסילה לצד עונשים נלווים. המנוח חצה דרך עירונית רחבה שלא במעבר חצייה בחושך. כבר עתה יצוין כי מרבית פסקי הדין שהגישה ההגנה הינם ישנים, אשר התקבלו עובר לתיקון 113 לחוק העונשין, חלקם אף התקבלו לפני כ-20 שנה, כאשר ההגנה התעלמה לחלוטין מההחמרה ברף הענישה בשנים האחרונות, ולכן לא אוכל ליתן להם את המשקל הנדרש. בנוסף, מדובר בפסיקה בנסיבות מקלות יותר לרבות הסדר טיעון לעניין העונש, הודאת נאשם, כמות קורבנות מופחתת, או רשלנות תורמת מצד הקורבן. דברי הנאשם (פרוטוקול דיון מיום 11.7.24, עמ' 133 שורות 14-16)

הנאשם עתר להתחשבות בית המשפט ולכך כי בית המשפט יסתפק בעונש של עבודות שירות, שכן הוא תומך במשפחתו, יש לו ילדים קטנים והינו עוזר לאביו אשר כרגע הינו פצוע ולא עובד. 9. דיון והכרעה

תיקון 113 (תשע"ב-2012) לחוק העונשין (להלן: "תיקון 113") קובע בסעיף 40א. כי מטרת הסימון הינה קביעת העקרונות והשיקולים המנחים בענישה, המשקל שיש לתת להם והיחס ביניהם. על פי סעיף 40ב. לתיקון 113 נקבע כי העיקרון המנחה בענישה הוא עיקרון ההלימה. סעיף 40ג. לתיקון 113 קובע את המתווה הראוי להבניית הענישה, כאשר על בית המשפט לעבור 3 שלבים עת הוא גוזר את דינו של הנאשם. בשלב הראשון הקבוע בסעיף 40ג, יש לקבוע את מתחם העונש ההולם למעשה העבירה בהתאם לעיקרון המנחה. קביעת מתחם עונשי ההולם את נסיבות ביצוע העבירה תוך התחשבות בערך החברתי אשר נפגע, מידת הפגיעה, מדיניות הענישה הנהוגה בבתי המשפט ושקלול הנסיבות הקשורות לביצוע העבירה המפורטות בסעיף 40ט.א) לתיקון 113.

בשלב השני הקבוע בסעיף 40ג.ב) ביחד עם סעיפים 40ד. ו-40ה. לתיקון 113, יש לבחון האם קיימים שיקולים המצדיקים סטייה מהמתחם ההולם אותו לקולא בשל שיקולי שיקום או לחומרא בשל שיקולי הרתעה. ובשלב השלישי ייגזר העונש המתאים לנאשם בתוך המתחם ההולם בהתחשב בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירות המפורטות בסעיף 40יא. לתיקון 113.



סעיף 40ג. יחד עם סעיף 40יא. לתיקון 113, קובע רשימה של נסיבות אשר אינן קשורות לביצוע העבירות אותן עבר, בהן יתחשב בית המשפט בעת גזירת העונש בתוך המתחם ההולם. יחד עם זאת, בית המשפט רשאי להתחשב בנסיבות נוספות שאינן מופיעות ברשימה.

באשר לשלבים בגזירת העונש ובפרט ביחס לתאונות דרכים מפנה לגזר הדין אשר ניתן על ידי מותב זה בת"ד 4185-10-17 מדינת ישראל נ' גוטליב מיום 28.10.20 וכן לפסיקה המאוזכרת שם.
בע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל, ציין בית המשפט העליון כי בבוא בית המשפט לגזור דינו של אדם אשר הורשע בעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים, ניצבים לפניו 3 כללים מנחים וכי אמת המידה המרכזית לגזירת הדין היא דרגת הרשלנות:

"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".
אכן, אין מקרה אחד זהה למשנהו, ואכן לעיתים בשל נסיבות שונות יסכימו הצדדים לסטות מרף הענישה, יחד עם זאת משהורשע אדם בעבירה של גרימת תאונת דרכים אשר בצידה תוצאה קטלנית, על בית המשפט ליתן לכך ביטוי עונשי מוחשי.

בפסיקה נקבע לא אחת, כי הענישה בעבירה בה הורשע הנאשם היינו, גרימת מוות ברשלנות, צריכה לשקף ולתת ביטוי לקדושת חיי אדם אשר על לא עוול בכפו קיפח את חייו וכי נוכח הקטל המשתולל בדרכים וכי אין מנוס מלהעדיף את גורם ההרתעה בענישה והגנה על האינטרס הציבורי על שלום הציבור, על פני נסיבותיו האישיות של הנאשם, גם אם מדובר בנאשם שעד למועד ביצוע העבירה והרשעתו בה ניהל אורח חיים נורמטיבי לחלוטין (ראה: ת"פ 43073-11-13 מדינת ישראל נ' זובידאט (פורסם ביום 7.1.16)).

בע"פ 634/19 שמעיה יהושע גבאי נ' מדינת ישראל (פורסם ביום 26.2.20) ציין כב' השופט אלרון דברים אלה: "במקרה קודם עמדתי על הצורך בענישה הולמת ומחמירה על עבירות של גרימת מוות בתאונת דרכים, והדברים יפים גם לכאן:

"מאות בני-אדם מוצאים את מותם מדי שנה בכבישים. אין המדובר ביד הגורל בלבד: לא אחת תאונות קטלניות מתרחשות כתוצאה מקלות דעתם של נהגים הנוטלים סיכונים בלתי סבירים ומפרים את הוראות כללי התעבורה על מנת לקצר את משך זמן נסיעתם עד להגעה למחוז חפצם.



בית משפט זה שב והדגיש את הצורך בענישה מחמירה ומרתיעה בגין עבירות תעבורה המביאות לגדיעתם של חיי אדם בטרם עת.

מדיניות ענישה זו נחוצה לשם הרתעת הרבים מפני ביצוע עבירות תעבורה ומפני נטילת סיכונים בלתי סבירים אשר יש בהם כדי לסכן חיי אדם. בכך, תורמת מערכת המשפט את חלקה במאבק המתמשך בתאונות הדרכים הגובות קורבנות כה רבים כעניין שבשגרה ...

זאת ועוד, נקבע כי על רמת הענישה בגין הרשעה בעבירות תעבורה קטלניות להלום את חומרת המעשים ותוצאותיהם - ואילו נסיבותיו האישיות של נאשם במקרים אלו מתגמדות לנוכח התוצאות הקשות להן גרם" (ע"פ 4908/18 אל עסייני נ' מדינת ישראל, [פורסם בבנו] פסקה 10 (7.11.2019)).

10. נסיבות כתב האישום - רף רשלנות הנאשם ותוצאות התאונה הקשות
רף רשלנות הנאשם
בנסיבות המקרה שלפניי מדובר בנאשם אשר שימש כנהג מקצועי - נהג הסעות, סטה מנתיב הנסיעה לכיוון הנתיב הימני, ללא כל סיבה, וגרם לתאונה קטלנית, למותם של שני מנוחים ולפציעתם של 5 פועלים נוספים בדרגות פציעה שונות, כמו גם נזק לרכוש.

הנאשם עצמו אף הוא נחבל כתוצאה מהתאונה.

בשל העובדה שמדובר בתאונה שאין לה סיבה אובייקטיבית, ללא הסבר, באור יום, בכביש יבש ותקין, כאשר לנאשם שדה ראייה פתוח של 164-170 מטר לפחות והוא יכול היה להבחין במשאית שעמדה בצד הדרך אשר הפעילה אורות מצוקה, יש בכך כדי להחמיר את רף הרשלנות.

בנוסף, יש לתת את הדעת לכך שהנאשם נהג מקצועי ומשכך חלה עליו חובת זהירות מוגברת.

לאמור לעיל מצטרפת העובדה שמדובר בתאונה עם מספר נפגעים.

לטעמי, סטייה מנתיב הנסיעה ומעבר בין שני נתיבים לפחות, כאשר שדה הראייה פתוח, וללא כל גורם שהיה בו להפריע לנאשם לנהוג בזהירות המתחייבת, אינה יכולה להיות מסווגת בדרגת רשלנות נמוכה. כפועל מתחייב מכך סבורני כי מתחם הענישה אותו הציג הסניגור המלומד בטיעונו, והעונש אותו ביקש להטיל על הנאשם, אינו הולם את נסיבות המקרה שלפניי.

ניכר כי הנאשם נהג רכבו בחוסר זהירות וברשלנות, אשר מצאה ביטוי בחוסר תשומת ליבו לדרך בה נסע, לסטייתו מנתיב הנסיעה מבלי להאט רכבו במידה הנדרשת ו/או אף לעצור את רכבו והתנגשותו במשאית אשר עצרה בצדי הדרך ואשר יכול היה לראותה ממרחק רב.

ברור כי הנאשם לא היה מרוכז בדרך כמתבקש.

גם כשמדובר ברשלנות רגעית, ככלל, אין בכך כדי להמעיט מחומרתה.



לעניין זה ראה בעפ"ג (ת"א) 26904-04-14 מדינת ישראל נ' זוהר (פורסם ביום 2.7.14):
"בתיקי התאונות ככלל וגרימת מוות ברשלנות ביניהם מדובר תמיד ברשלנות רגעית, שהרי אין מדובר במעשים מתוכננים. תאונות דרכים טיבן וטבען שהן נגרמות במשך שניות ספורות ולא מעבר לכך. כיוון שכך הביטוי רשלנות רגעית גם אם הוא נכון לעניין מימד הזמן שמדובר בו, איננו תוחם את גבולותיה של היקף הרשלנות ואיננו מצביע על כך שמדובר ברשלנות קלה."
רק במקרים חריגים ויוצאי דופן, בהם מדובר ברמת רשלנות נמוכה וכן בהתקיימותן של נסיבות אישיות חריגות ויוצאות דופן, יסטה בית המשפט מהטלת מאסר מאחורי סורג ובריח.
ראה רע"פ 2996/13 טטיאנה נייאזוב נ' מדינת ישראל (פורסם ביום 13.8.14):
"האמת תורה דרכה, כי הענישה במקרי גרימת מוות ברשלנות בגדרי תאונות דרכים או תאונות אחרות היא אתגר קשה, שכן עסקינן ככלל בנאשמים נורמטיביים שמעדו והתרשלו בהיסח הדעת של רגע, וחרב עולמן של שתי משפחות; בראש וראשונה, וברמה עילאית, של משפחת הקרבן שקופדו חייו בשל רשלנות; אליה נכמר הלב. אך במרבית המקרים ישנה גם טראומה לפוגע ולמשפחתו, לא רק בשל הענישה אלא בשל המעשה, ומאמינים אנו איפוא כי הנאשמים מתייסרים אף הם, בכלל וגם בפרשה שלפנינו. כפי שאמרו זאת בתי המשפט הקודמים בתיקים אלה שלפנינו, מלאכת גזירת הדין בכגון דא קשה היא מן הרגיל, וכדברי הנשיא שמגר בר"ע 530/84 שפר נ' מדינת ישראל, פ"ד לח (4) 162, 163 "...שאנו דנים בעבירה שאינה כרוכה בפגמים מוסריים או בשחיתות, אלא ביטויה כידוע לכולנו, באופן התנהגותו של האדם הנוהג ברכב". מכל מקום, בנסיבות אלה של אבדן חיים, לעובדת מותם של הקרבנות ולקדושת חייהם נודעת חשיבות רבה בענישה; עוד משכבר הימים כתב מ"מ הנשיא זילברג (ע"פ 211/66 שפירא נ' היועץ המשפטי לממשלה, פ"ד כ(3) 375, 382 (1966))
דברים אלה שלא פג טעמם: "לי נראה כי הוראת המינוח האמורה בסעיף 64 של פקודת התעבורה (נוסח חדש) באה לטעת בלב האזרח יחס של הכרת כבוד מיוחדת בפני קדושת החיים, ולכן משהוכחה רשלנותו של הפוגע הממית שומה עלינו להטיל עליו עונש מאסר, חוץ אם אשמתו היא כקליפת השום ממש - דבר שלא אירע במקרה שלפנינו".
על כן ההתחשבות בנסיבות האישיות לפטור ממאסר בפועל תהא במקרים חריגים, וכמובן תוך הבאה בחשבון של מידת הרשלנות בכל מקרה ספציפי)."
איני מתעלמת או מקלה ראש בהתנהגות נהג המשאית וכן בטענות ההגנה שהועלו בסיכומים, אשר יוצגו בהמשך, ואולם ברור כי אחריות הנאשם וסטייתו ימינה באופן רשלני ובאופן בלתי מוסבר, היא הגורם המכריע לתאונה בנסיבות תיק זה.
לצד זאת, נתתי דעתי לכך כי הנאשם נהג במהירות סבירה וכי לא יוחסו לו עבירות נלוות כגון נהיגה בשכרות וכדומה.



לאור האמור, אני קובעת כי רף רשלנותו של הנאשם הינה ברף הגבוה אם כי בחלק התחתון של הרף הגבוה, זאת לאור מכלול הנתונים אשר הובאו לפניי.

באשר לתוצאות התאונה

מדובר בתוצאה קטלנית וקשה בה קיפחו חייהם 2 אנשים ונפצעו 5 מעורבים אחרים, בדרגות פגיעה שונות. הנאשם עצמו אף הוא נפצע. זאת ועוד, נגרם נזק לרכוש נזק הרסני לרכב הנאשם אשר גם פגע במשאית, הכל כמפורט בכתב האישום.

11. הערכים החברתיים המוגנים, הפגיעה בהם ומידת הפגיעה בהם הערך החברתי בו פגע הנאשם הינו הערך הנעלה של קדושת החיים והשמירה על שלומם וביטחונם של המשתמשים בדרך.

מידת הפגיעה בו בנסיבות תיק זה הינה גבוהה, שכן מדובר בתוצאה קטלנית בה קופחו חיי אדם (2 במספר), וכן נפצעו 5 בני אדם נוספים.

מידת הפגיעה נלמדת מהתוצאה הקטלנית של התאונה וביתר שאת מרשלנות הנאשם אשר הביאה לאותה תוצאה כפי שהיא מפורטת בכתב האישום ובהכרעת הדין.

עוד יש ליתן את הדעת גם לפגיעה בקופה הציבורית והנזק הכספי הנגרם כתוצאה מתאונת דרכים, על כל רבדיו, אשר אף היא כשלעצמה מהווה פגיעה בשלום הציבור.

12. מדיניות הענישה הנוהגת בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית

מנעד הענישה בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, כפי שהוא נלמד מהפסיקה נע בין מאסר המינימום הקבוע בסעיף 64 לפקודת התעבורה, דהיינו 6 חודשים ועד לעונש המקסימום - 3 שנות מאסר.

פסילת רישיון הנהיגה תחל מתקופה מינימלית של 3 שנים כמפורט בסעיף 40 לפקודת התעבורה, כאשר יכול ותגיע עד ל-20 שנים, ואף לצמיתות במקרי קיצון.

עוד לעניין מדיניות הענישה בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית ראה פסקי דין של מותב זה, אשר התקבלו בערכאות הערעור:



רע"פ 19/22 שיר אייזיק נ' מדינת ישראל (מיום 10.1.22), שם המבקשת פגעה עם רכבה במנוח אשר חצה את הכביש במעבר חצייה ונגזרו עליה 11 חודשי מאסר בפועל. בית המשפט העליון קבע כי העונש שהוטל על המבקשת הולם את חומרת העבירה שביצעה, אשר תוצאתה הקשה היא קיפוח חייו של המנוח, וכי העונש שנגזר אינו סוטה ממדיניות הענישה הנהוגה;

עפ"ג 58112-12-22 דר"י נ' פרקליטות מחוז ת"א (מיום 24.4.23), שם המערער פגע במנוחה אשר חצתה את הכביש במעבר חצייה וגרם למותה. נגזר על המערער 11 חודשי מאסר בפועל. ערעורו לבית המשפט המחוזי נדחה; גמ"ר 6408-02-20 מדינת ישראל נ' סוויסה (מיום 13.6.21), שם הנאשם פגע במנוח שחצה את הכביש וגרם למותו. נקבע רף רשלנות גבוה ונגזרו עליו 14 חודשי מאסר בפועל. לא הוגש ערעור על תיק זה; עפ"ג 16651-04-23 פלוני נ' מדינת ישראל (מיום 19.7.23), שם המערער נהג במהירות מעל המותר ופגע בהולכת רגל שחצתה במעבר החצייה וגרם למותה. במועד התאונה המערער היה כבן 18 ולו נסיבות אישיות קשות וחריגות. על אף זאת, בית המשפט קבע כי הצורך הציבורי בהרתעת הרבים גובר על האינטרס האישי של הנאשם בעבירות מסוג זה, ונגזרו עליו 13 חודשי מאסר בפועל. ערעורו לבית המשפט המחוזי נדחה. 13. מדיניות הענישה הנהוגת בעבירה של נהיגה ברכב בקלות ראש או ברשלנות אשר גרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש וניזוק רכוש

מדיניות הענישה בעבירה זו הינה נגזרת של רף הרשלנות המיוחס לנאשם, נסיבות קרות התאונה כמו גם תוצאות התאונה וזאת על פי מדרג החבלות. מדיניות זו יש ולעיתים נעה בין עונשים מסוג ענישה הצופה פני עתיד דרך מאסר על תנאי ועד מאסר בפועל גם מאחורי סורג ובריאח ופסילה בפועל בין 3 חודשי פסילה מינימלית הקבועה בחוק ועד פסילה ארוכה יותר ולעיתים בת מספר שנים.

החובה של בית המשפט לבדוק את מדיניות הענישה צמוד ככל האפשר בתוך הגזרה של נסיבות כתב האישום בפניו. לענין זה מפנה לת"ד 6140-06-19 מדינת ישראל נ' לנדאו (מיום 28.3.23), ות"ד 1770-05-21 מדינת ישראל נ' ירין דידי (מיום 14.11.22) ולפסיקה המאזכרת שם.

מדיניות הענישה בנסיבות דומות, והכל כמובן בהתאמה הן לחומרה והן לקולא לתיק זה, כך למשל: רע"פ 6077/22 מוחמד עבד אלחלים נ' מדינת ישראל (פורסם ביום 15.9.22), המבקש הורשע לאחר ניהול הוכחות בביצוע עבירות של גרימת מוות ברשלנות, נהיגה רשלנית הגורמת חבלה של ממש, אי שמירת ריווח בין רכב לרכב ונהיגה במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך. על פי העובדות, נהג המבקש במשאית בכביש חד סטרי בעל שני נתיבים, כשלצידו נוסע נוסף. המבקש נהג בנתיב הימני ברשלנות וכשלא נתן תשומת לב מספקת לדרך, ופגע במשאית אשר היתה בנתיב הימני וחלקה בשולי הכביש כאשר היה תלוי שלט כתום מהבהב על גבי חלקה האחורי בצורת חץ הפונה שמאלה. כתוצאה מכך מרבית המעורבים בתאונה נפצעו והתאונה הביאה למותו של אחד מהם. אשר למתחם הענישה, בית משפט קמא קבע מתחם ענישה כולל בין 8-16 חודשי מאסר בפועל, ובין 6-15 שנים פסילת רישיון בפועל.



בסופו של יום, בית המשפט לא מצא מקום לחרוג ממתחם העונש שקבע, והשית על המבקש 12 חודשי מאסר בפועל, פסילת רישיון למשך 12 שנים וכן עונשים נלווים.

המבקש ערער הן על הכרעת הדין והן על גזר הדין. אשר לערעור על גזר הדין - בית המשפט המחוזי ציין, כי בניגוד לקביעת בית משפט השלום לתעבורה, מידת רשלנותו של המבקש גבוהה. עוד צוין, כי המבקש אינו מקבל אחריות על מעשיו, אינו מכיר ברשלנותו ואינו אמין. גם הערעור לעליון נדחה תוך שבית המשפט מוסיף הערה לפני חתימה: "מוטב היה אילו נמנע המבקש מלהעלות טענה, לפיה, על אף מיקומה של משאית נת"י בשולי הכביש, לא היה נדרש ממנו לשנות את אופן נהיגתו. טענה זו עומדת בסתירה מוחלטת לדין, להיגיון ולצו המצפון. כידוע, עצירה בשולי הכביש הינו החרג, לכלל האוסר על כך (תקנות 69(א, ב) לתקנות). בהתאם לכך, על נהג המזזה רכב העומד בשולי הכביש לנהוג במשנה זהירות, לתת תשומת לבו לרכב העומד ולשנות את אופן נסיעתו בהתאם, שמא יפגע באדם המבקש להעלות נוסעים (רע"פ 8265/06 הבראת נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (06.12.2006)), או אם המבקשת לחלץ את משפחתה מהרכב (ע"פ 8729/20 כהן נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (21.07.2022)). חייהם של הזולת יקרים כפי שהם שבריריים, ואת שנאבד כבר לא ניתן להשיב. על נהגים לזכור כי רכבים הנוסעים עמם יחד בכבישים אינם בגדר מכשול שיש לחצות אותו, וכי בתוכם יושבים סבים, הורים, אחים וילדים. טענתו של המבקש מביעה זלזול בכך, ויש להצר על כך."

רע"פ 7505/21 טל גיוחמן נ' מדינת ישראל (פורסם ביום 11.11.21), המבקש הורשע לאחר ניהול הוכחות בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית ונהיגה ברכב בקלות ראש הגורמת חבלה של ממש. על פי העובדות, המבקש סטה מנתיב נסיעתו, חצה את פס ההפרדה לעבר הנתיב הנגדי, ונכנס ברכב שהגיע ממול. כתוצאה מהתאונה נהרג הנהג ברכב הנגדי ונפצע אדם שישב לידו.

בגזר הדין בית המשפט עמד על הנזק הקשה שנגרם למשפחת המנוח. עוד צוין כי התסקיר שהוגש בעניינו של המבקש אמנם כלל התרשמות חיובית ממנו, אך בסופו של דבר לאור חומרת העבירות ותוצאותיהן המליץ שירות המבחן על מאסר בפועל. נקבע כי מידת הפגיעה בערך המוגן גבוהה וכי רף הרשלנות של המבקש הינה בינונית-גבוהה. לאור האמור, בית המשפט סבר כי מתחם הענישה עומד על 12-18 חודשי מאסר בפועל, ופסילת רישיון לתקופה של 10-15 שנים. בקביעת עונשו, בית המשפט שקל את דברי עדי ההגנה לטובת המבקש, את עברו התעבורתי המועט, העובדה כי המבקש הסכים לצמצום גדר המחלוקת העובדתית, ומנגד נשקלה לחובתו העובדה שלא נטל אחריות מלאה.

לבסוף נגזרו על המבקש 13 חודשי מאסר בפועל; 12 שנות פסילת רישיון; 12 חודשי מאסר על תנאי; וכן פיצוי בסך 25,000 ש"ח. ערעורים למחוזי ולעליון על גזר הדין נדחו.

רע"פ 1031/19 עלי שלבי נ' מדינת ישראל (פורסם ביום 28.2.19), המבקש הורשע בגרם מוות ברשלנות, גרם נזק לאדם ולרכוש ברשלנות וסטייה מנתיב נסיעה, ונגזרו עליו 18 חודשי מאסר בפועל, מאסר על תנאי, 15 שנים פסילת רישיון נהיגה ופסילה על תנאי. ערעור שהגיש על הכרעת הדין נדחה, ערעור שהגיש על גזר הדין התקבל חלקית כך שעונש המאסר בפועל הועמד על 10 חודשים ופסילת הרישיון הועמדה על 9 שנים. בית המשפט העליון הדגיש כי בהעמדת עונשו של המבקש על 10 חודשי מאסר בפועל יש אמירה נורמטיבית נכונה, המתיישבת עם מדיניות הענישה הנוהגת בעבירות גרימת מוות ברשלנות ועם ערך קדושת החיים.



רע"פ 2384/18 דורה נ' מדינת ישראל (פורסם ביום 21.5.18), הנאשם שהיה חייל בשירות סדיר סטה מנתיב נסיעתו ופגע ברוכב אופניים. כתוצאה מכך נחבל הרוכב קשות ובהמשך נפטר. הכביש היה תקין ובראות טובה, עמד לרשות הנאשם שדה ראייה משמעותי, אך הנאשם נהג כשהוא סובל מעייפות בשל חוסר שעות שינה. בית המשפט קבע כי מדובר בדרגת רשלנות גבוהה וגזר על הנאשם 13 חודשי מאסר ו- 15 חודשי פסילה. ערעור על חומרת העונש נדחה וכך גם בקשת רשות הערעור.

רע"פ 4832/18 חסן אלגדאמי נ' מדינת ישראל (פורסם ביום 12.7.18) (אליו הפנתה גם המאשימה בטיעוניה), בקשת רשות ערעור על פסק דין מחוזי בגדרו נדחה ערעורו של המבקש על הכרעת דינו ועל גזר דינו של בימ"ש השלום לתעבורה בגדרם הורשע המבקש בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית ובנהיגה רשלנית אשר גרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש והוטל עליו עונש של 20 חודשי מאסר לריצוי בפועל; 12 חודשי מאסר על תנאי; 12 שנות פסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה; 20 חודשי פסילה על תנאי; וקנס בסך 20,000 ₪. ראשיתה של התאונה בהימצאות מערבול בטון בשולי הכביש, ובניסיונו של המבקש - נהג משאית, שנסע בנתיב הימני, לחמוק מפגיעה בו, וזאת תוך סטייה לנתיב השמאלי, אשר לאחריה ארעה התאונה בה נהרג אדם ושניים נוספים נפצעו.

ביהמ"ש המחוזי אימץ בין היתר את קביעת ביהמ"ש לתעבורה, כי דרגת רשלנותו של המבקש הייתה בינונית-גבוהה, וזאת בין היתר, לאור מחדלו בזיהוי התקלה במערכת הבלימה, אשר לא פעלה כראוי; אי זיהוי מערבול הבטון מבעוד מועד; ואי שימוש באמצעי הבלימה שעמדו לרשותו.

נקבע כי מתחם העונש ההולם בעניינו של המבקש ינוע בין 17 ל-30 חודשי מאסר בפועל, ופסילה בפועל לתקופה ממושכת.

בית המשפט העליון הוסיף ואמר לעניין הרשלנות: "עוד אוסיף, כי מקובלת עליי עמדתו של בית המשפט המחוזי, לפיה אין בעובדה כי המערבל עצר בפתאומיות כדי לשנות מהקביעה כי המבקש התרשל, מאחר שלא עשה שימוש באף אחד מאמצעי הבלימה שעמדו לרשותו, כאשר הבחין במערבל. זאת, להוציא הסטת המשאית לנתיב השמאלי, הסטה אשר גרמה לתוצאה הטרגית, והיא מהווה אחד הרכיבים בהתרשלותו של המבקש. כמו כן, לא ראיתי לקבל את טענת המבקש כי רשלנותו התורמת של נהג המערבל, משליכה על דרגת הרשלנות שיוחסה לו. ה"פתאומיות", אשר מייחס המבקש לעצירת המערבל, אינה מעלה או מורידה מרשלנותו של המבקש, שכן משעה שהבחין במערבל, הוא לא הפעיל את אמצעי הבלימה שעמדו לרשותו, עליהם עמד בית המשפט לתעבורה. אשר לעונש, בית המשפט העליון קבע כי גזר הדין מאוזן וראוי זאת, בהינתן דרגת רשלנותו, העומדת על רמה בינונית-גבוהה".

עפ"ת (מרכז) 55349-09-23 זמן ביטאו נ' מדינת ישראל (פורסם ביום 29.1.24), המערער הורשע בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית (שתי עבירות), ונהיגה רשלנית אשר גרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש. על המערער הוטלו 24 חודשי מאסר בפועל, 12 חודשי מאסר מותנים למשך 3 שנים, פסילת רישיון נהיגה לרכב פרטי או דו גלגלי למשך 15 שנה, ופסילת רישיון נהיגה לאוטובוס, רכב משא או רכב ציבורי למשך 20 שנה. בנוסף הושתו פיצויים למשפחות שני המנוחים שנספו בתאונה בסך של 12,000 ₪ לכל משפחה, ופיצוי למי שנפצע בתאונה בסך של 7,000 ₪.



על פי כתב האישום, נהג המערער ברכב משא ומסיבה שאינה ידועה במדויק, סטה המערער מנתיב נסיעתו והמשיך בנסיעה בנתיב הנסיעה הנגדי בו נסע באותה העת רכב הפרטי וכתוצאה מהתאונה נהרגו שניים מיושבי הרכב, השלישי נפצע והמערער עצמו גם הוא נפצע.

בית משפט קמא קבע כי מתחם העונש ההולם לעבירות "נע בין 14 ל- 30 חודשי מאסר, ופסילת רישיון נהיגה בין 8 ל- 20 שנים ועונשים נלווים לרבות פיצוי כספי". בית המשפט של הערער אישר את המתחם שנקבע אך מחליט להפחית בעונשו ומעמיד את תקופת המאסר בפועל למשך 21 חודשים.

ע"פ 10152/17 מדינת ישראל נ' ח'טיב (פורסם ביום 10.5.18), ערעור על פסק דין של בימ"ש המחוזי שזיכה את המשיב מעבירת הריגה בגינה הואשם, והרשיעו תחתיה בעבירה של גרם מוות ברשלנות, וכן הרשיעו בעבירות של נהיגה בקלות ראש שגרמה נזק לאדם ולרכוש ואי ציות לאות שברמזור. המשיב נהג ברכב טרנספורטר כשהוא מסייע שישה נוסעים נוספים. בהגיעו לצומת חצה את הצומת למרות שרמזור אדום דלק בכיוון נסיעתו והתנגש עם חזית רכבו בדופן רכב אחר שחצה את הצומת. כתוצאה מהתאונה נהרג נהג הרכב המעורב. בנוסף, נגרמו חבלות למשיב ושניים מנוסעי רכבו נזקקו לטיפול רפואי וכן ניזוקו כלי הרכב המעורבים בתאונה. מתחם העונש הועמד על 8-25 חודשי מאסר בפועל ועונשים נלווים. על המשיב נגזר עונש מאסר בפועל בן 9 חודשים, וכן עונשי מאסר ופסילה על תנאי ותשלום פיצוי למשפחת המנוח.

בית המשפט העליון לא התערב במתחם העונש במקרה זה, אולם לא מצא צידוק לגזירת עונשו של המשיב ברף התחתון של מתחם הענישה. לאור הנסיבות ובהתחשב בתוצאה הטראגית, עונש המאסר בפועל הועמד על 15 חודשים. יתר רכיבי גזר הדין נשארו על כנם.

עפ"ת 7626-07-17 מדינת ישראל נ' ביטון (פורסם ביום 21.1.18), סטייה מנתיב הנסיעה וגרימת מותה של נהגת. בית המשפט המחוזי מאשר את רף הרשלנות שנקבע כבינוני עד גבוה. מתחם העונש ההולם שנקבע נע בין 12 חודשי מאסר לבין 18 חודשים. בית המשפט המחוזי מטיל 12 חודשי מאסר בפועל אך לא התערב בקביעת המתחם.

עפ"ג 20491-10-16 סקיק נ' מדינת ישראל (פורסם ביום 1.2.17), הורשע נאשם אשר נהג במשאית כבדה עם גרור, סטה לנתיב הנגדי ופגע ברכב במסלול הנגדי וגרם למות הנהגת ולפציעתו הקשה של בנה. בית המשפט קבע כי הנאשם התרשל ברשלנות בדרגה בינונית עד גבוהה וזאת היות והוסכם כי הסטייה לנתיב הנגדי לא הייתה רגעית אלא נמשכה מספר שניות.

בית המשפט קבע כי מתחם העונש נע בין 9-24 חודשי מאסר בפועל. הנאשם אב לשמונה קטינים, מפרנס עיקרי בעל נסיבות אישיות מורכבות. עברו התעבורתי בהתחשב בהיותו נהג מקצועי אינו מכביד וכולל 33 הרשעות, כולן מסוג ברירת משפט. שירות המבחן לא בא בהמלצה שיקומית אך התרשם כי מדובר באדם נורמטיבי. בית המשפט השית על המערער 15 חודשי מאסר, פסילה למשך 10 שנים, פסילה מותנית ופיצוי על סך 30,000 ₪ למשפחת המנוחה.



גמ"ר (מרכז) 6652-07-21 מדינת ישראל נ' אביעד קליסה (פורסם ביום 22.3.23), הנאשם גרם בנהיגתו הרשלנית למותו של אדם ולחבלה של ממש לאחר (2 אנשים) וכן נזק לרכוש. רשלנותו של הנאשם התבטאה בכך שנהג במשאית וחרף שדה הראייה הנרחב שעמד לרשותו לא הבחין ברכב פרטי וברכב הגרר שעמדו על השול וסומנו באורות מצוקה ובמשולש אזהרה, סטה מנתיב נסיעתו ועלה על השול, לא האט ולא בלם על מנת להימנע מפגיעה בכלי הרכב.

בית המשפט קבע מתחם ענישה הנע ממאסר בין 10 חודשי מאסר בפועל ועד 24 חודשי מאסר, פסילת רישיון הנעה בין 10 שנים ועד 18 שנות פסילה, מאסר על תנאי, פסילה על תנאי, קנס ופיצוי כספי לנפגעי העבירה. לבסוף גזר על הנאשם 16 חודשי מאסר בפועל, 15 שנים פסילה בפועל, לצד עונשים נלווים.

גמ"ר (מרכז) 5226-03-20 מדינת ישראל נ' אלכסנדר לייבמן (פורסם ביום 6.5.21), מדובר באירוע אחד, בו נהג הנאשם, נהג אוטובוס "אגד" וברשלנותו סטה ממסלולו, והתנגש בתחנת אוטובוס. הנאשם גרם למותם של ארבעה מנוחים ולפציעתם של עשרה מעורבים בתאונה. הוטל על הנאשם מאסר בפועל בן 4.5 שנים, פסילה בפועל ל-18 שנה, 20 אלף ₪ פיצוי לכל משפחת מנוח, לצד ענישה נלווית.

מתחם הענישה אותו קבע בית המשפט תוך התחשבות בריבוי העבירות ומספר הנספים, נע בין 36 חודשי מאסר ועד 5 שנות מאסר בפועל, לצד ענישה נלווית. לענין מתחם הפסילה, המתחם הנע בין פסילת רישיון נהיגה למשך 10 שנים ועד פסילה לצמיתות. כל זאת, לצד רכיבי ענישה נוספים.

גמ"ר (נצרת) 4679-12-18 מדינת ישראל נ' עבד שלאעטה (פורסם ביום 24.6.22), הנאשם הודה במסגרת הסדר טיעון בכתב אישום מתוקן לפיו יוחסו לו עבירות גרם מוות ברשלנות (שני מקרים), גרם חבלה של ממש לאדם ונזק לרכוש ברשלנות. במקרה דנן, התאונה נגרמה כתוצאה מסטייתו של רכב הנאשם מנתיב הנגדי ללא כל סיבה שנראית לעין. בית המשפט קבע כי חומרה יתרה יש לייחס לעובדה כי הנאשם נהג מקצועי דבר המטיל עליו חובת זהירות מוגברת. מאידך, לא נטען כי התאונה נגרמה אגב נהיגה במהירות מופרזת או ביצוע עקיפה מסוכנת, אי ציות לתמרור או נהיגה תחת השפעת משקאות משכרים. מכאן שמדובר ברשלנות גבוהה, אך לא מן החמורות ביותר. לאור חומרת העבירות, נסיבות ביצוען, דרגת הרשלנות, תוצאות התאונה ובפרט מספר הקורבנות, הערך החברתי שנפגע, מידת הפגיעה בו ומדיניות הענישה הנוהגת, מתחם העונש ההולם לעבירות שביצע הנאשם, בנסיבותיהן, נע בין 10 ל-24 חודשים, ופסילת רישיון נהיגה בין 10 ל-20 שנים ועונשים נלווים לרבות פיצוי כספי.

בית המשפט קבע כי הימנעות משליחת הנאשם מאחורי סורג ובריח משמעה רמיסה על עקרון קדושת החיים. לבסוף נגזר על הנאשם 15 חודשי מאסר בפועל, מאסר על תנאי, פסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 15 שנים, פסילה על תנאי ופיצוי לכל אחת ממשפחות המנוחים בסך 15,000 ₪.

עפ"ג (ב"ש) 379-04-15 יעקב וייצמן נ' פרקליטות מחוז דרום (פורסם ביום 16.7.15), המערער הורשע על פי הודאתו בעבירות של גרימת מוות ברשלנות (4 עבירות), ונהיגה ברשלנות וגרימת חבלה של ממש, (6 עבירות).



כתוצאה מהתאונה מצאו את מותם ארבעה מנוסעי האוטובוס אותו נהג המערער, שישה מנוסעיו נחבלו חבלות של ממש, וארבעה נוסעים נוספים וכן המערער עצמו נחבלו חבלות קלות.

בגזר הדין שניתן בבית משפט קמא נגזר על המערער עונש כולל 4 שנות מאסר בפועל, מאסר על תנאי בן 24 חודשים לשלוש שנים, פסילה מהחזקת רישיון נהיגה לרכב ציבורי או כבד לצמיתות, פסילה מלהחזיק רישיון נהיגה על כל סוגי כלי רכב למשך 15 שנים, ופיצוי בסך 20,000 ₪ לכל אחת ממשפחות ארבעת ההרוגים. הוגש ערעור על רכיב המאסר בפועל. בית המשפט המחוזי החליט להתערב ברכיב זה, הפחית את המאסר ל-30 חודשים, בקובעו:

"מסקנתי נובעת מבחינת מידת הרשלנות אשר אינה כזו שיש בה להביא להפעלת האפשרות של הטלת ענישה מצטברת, השמורה למקרים חריגים בלבד, בפרט כאשר מדובר בעבירת רשלנות. הגם שאין מדובר ברשלנות ברמה נמוכה, מנגד, אין מדובר ברשלנות ברמה כה גבוהה הכוללת נסיבה חריגה לחומרה אשר מצדיקה ענישה מצטברת. הפעלת האפשרות לראות במעשה פלילי אחד מספר מעשי עבירה, כך שהענישה בגין כל תוצאה תהיה מצטברת, צריכה לבחינה זהירה כאשר מדובר בעבירה אשר היסוד הנפשי שלה הינו רשלנות, ובבסיסו הינו בעל חומרה פחותה מהיסוד הנפשי הרגיל בדיני עונשין. אשמו של נאשם אחד המבחנים המרכזיים בבחינת השאלה אם להטיל ענישה מצטברת, אם לאו, והטלתה בעבירה בה היסוד הנפשי הינו של רשלנות, אשר כוללת גם היבטים של מדיניות משפטית, שמורה למקרים חריגים ביותר.

משכך, הרי שהענישה המקסימאלית האפשרית על פי סעיפי העבירה בהם הורשע המערער, הינה שלוש שנות מאסר, שזהו העונש לצד העבירה של גרימת מוות ברשלנות, ואשר עולה גם על העונש של נהיגה ברשלנות וגרימת חבלה של ממש, עבירות אשר בוצעו באותו מעשה".

בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון בתיק זה נדחתה (רע"פ 5775/15 וייצמן נ' מדינת ישראל).

עוד עיינתי בפסיקה שהגישו הצדדים, בפסיקה נוספת ובהחלטות רבות בעניינים דומים אשר נדונו בכל הערכאות. 14. קביעת מתחם ענישה כולל וצבירת העונש

סעיף 40(א) לחוק העונשין, קובע כי במידה ובית המשפט הרשיע נאשם בכמה עבירות המהוות אירוע אחד, ייקבע מתחם עונש הולם לאירוע כולו, וייגזר עונש כולל לכלל העבירות בשל אותו אירוע.

סעיף 186 לחסד"פ קובע כי בית המשפט לא יעניש נאשם יותר מפעם אחת בשל אותו מעשה.

השאלה הועמדה לדיון הינה האם מעשיו של נאשם מהווים "מעשה אחד", מוכרעת לפי הפסיקה באמצעות שני מבחנים עיקריים:

המבחן הראשון הוא המבחן "העובדתי", הבוחן את עובדות האירוע, ובודק האם מדובר בפעולה אחת בלתי ניתנת לחלוקה, או שמא מדובר בכמה פעולות הניתנות לפיצול.



המבחן השני הוא המבחן "המוסרי", הבוחן את אופי הפגיעה שנגרמה באירוע, את מהות האינטרסים המוגנים שנפגעו ואת חשיבותם, ואת אופי השיקולים העומדים בבסיס ההגנה על קורבן העבירה (ע"פ 4910-13 ג'אבר נ' מדינת ישראל).

הנאשם נהג ברכבו, התנגש במשאית שעמדה בצד הכביש, וכתוצאה מהתאונה 2 נהרגו ועוד 5 נפצעו. מדובר בתאונה אחת שלה מספר תוצאות טרגיות.

לא ניתן לפצל את התאונה למספר פעולות ומכאן שעל פי המבחן העובדתי הרי שמדובר באירוע אחד. בעניין המבחן המוסרי, על הקושי ביישום פיצול הענישה בעבירות של גרם מוות ברשלנות עמד בית המשפט העליון בע"פ 4089/07 עאזם סייף נ' מדינת ישראל (פורסם ביום 6.5.10) בו נקבע כי ניתן לגזור עונשים מצטברים גם בעבירה של גרם מוות ברשלנות, אולם העובדה שמדובר בעבירת רשלנות מהווה דווקא שיקול כנגד הצבירה. צבירות עונשים בעבירות גרם מוות ברשלנות יתקיים במקרים בהם לעבירה מתווספות נסיבות חריגות בחומרתן או כאשר נוספו לתאונה עבירות נלוויות כמו אי ציות לתמרור, נסיעה בנהיגה מופרזת וכדומה. יישום אפשרות צבירת עונשים בעבירה בה היסוד הנפשי הוא רשלנות אפשרי, אך מעלה קושי אשר מחייב זהירות ביישומה. התוצאה הקשה של תאונה אינה בבחינת המבחן הבלעדי ליישום כלל הצטברות העונשים, אלא היא אחד השיקולים.

במקרה זה, מצאתי לנכון לקבוע כי מדובר באירוע תאונתי אחד ומשכך אני קובעת מתחם אחד כולל לעבירות בהן הורשע הנאשם.

לצד זאת ועל אף שמדובר במספר קורבנות/מעורבים/נפגעים - שני מנוחים וחמישה פצועים, כמו גם הנאשם עצמו איני רואה לנכון לצבור את הענישה עד כדי צבירת עונשי המקסימום על פי כמות הקורבנות, אך ריבוי הנפגעים והקורבנות יילקחו בחשבון בקביעת המתחם הכולל.

לעניין צבירת העונש וענישה באירוע של מספר קורבנות בתאונת דרכים ראה פסק דין מהעת האחרונה גמ"ר (ב"ש) 3124-05-15 מדינת ישראל נ' עוז-משא בע"מ ואח' של כב' השופטת ג'רבי (מיום 29.1.23). בתיק זה הורשע נאשם בשמונה עבירות של גרימת מוות ברשלנות ובית המשפט השית עליו 7 שנות מאסר בפועל לצד ענישה נלווית. על פסק הדין הוגש ערעור לבית המשפט המחוזי בבאר שבע אשר נדון בתיק ע"פ (ב"ש) 11125-03-23 אבו ע'אנם נ' מדינת ישראל.



בית המשפט לערעורים בפסק דינו מיום 3.7.24 דחה את הערעור הן על הכרעת הדין והן על גזר הדין. באשר לצבירת העונש קבע בית המשפט של ערעור כי הגם שהמערער הורשע בשמונה עבירות של גרימת מוות ברשלנות אין חולק כי מדובר במעשה אחד וכי צדק בית משפט קמא עת קבע כי מדובר באירוע אחד הכולל מספר מעשים כמספר הקורבנות וכפועל יוצא מכך גם הרשעתו של הנאשם בשמונה עבירות של גרימת מוות ברשלנות. "תכליתו של סעיף 186 בחסד"פ למנוע ענישה כפולה בגין אותו מעשה. עם זאת, המונח "מעשה" אינו מכוון דווקא למעשה הפיזי של הפוגע, אלא הוא מוכרע כאמור על פי אמות מידה ערכיות. ממילא, מקום שייקבע כי האירוע כולל מספר מעשים, לא יהיה בסעיף 186 בחסד"פ כדי להגביל את העונש המרבי הנובע כאמור מהגדרה של האירוע כמעשה אחד." (פסקה 20 לפסק הדין).

לסיכום, הנאשם שהינו נהג מקצועי, התנגש במשאית עת שסטה ימינה לכיוון הנתיב בו עמדה המשאית. הוכח כי הנאשם התרשל באופן נהיגתו, וכי נטל סיכון בלתי סביר באשר להתרחשות התאונה ותוצאותיה. סיכון זה והתרשלות הנאשם הם שהביאו בסופו של דבר לתוצאותיה הקטלניות של התאונה. הוכח כי הנאשם הפר את חובות הזהירות המוטלות עליו.

אין חולק כי תוצאות התאונה אף הן קשות ביותר, הוכח גם כי נגרם נזק, והוכח גם קיומו של קשר סיבתי בין התרשלות הנאשם לנזק בנסיבות תיק זה.

יחד עם זאת, סבורני כי המתחם לו עתרה המאשימה הינו מחמיר בנסיבות תיק זה.

לאור האמור, בהתחשב בערכים החברתיים אשר נפגעו מביצוע העבירות, במידת הפגיעה בו, ברף הרשלנות של הנאשם שהינו גבוה, אם כי בחלק התחתון של הרף הגבוה, במדיניות הענישה הנהוגה, ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירות, לרבות תוצאות התאונה הקשות, כמות הנפגעים, אני קובעת כי מתחם העונש ההולם בנסיבות תיק זה הינו : לעניין רכיב המאסר - בין 18 חודשי מאסר בפועל ועד 30 חודשי מאסר בפועל.

לעניין רכיב הפסילה בפועל - בין 6 שנים ועד 15 שנות פסילה.

15. השלב השני- בחינת שיקולים המצדיקים סטייה מהמתחם

סעיף 40ג. (ב) ביחד עם סעיפים 40ד. ו-40ה. לתיקון 113, קובע כי בשלב זה על בית המשפט לבחון קיומם של שיקולים המצדיקים סטייה מהמתחם ההולם אותו לקולא בשל שיקולי שיקום או לחומרא בשל שיקולי הרתעה. לא מצאתי בנסיבות תיק זה, כי קיימים שיקולים המצדיקים סטייה מהמתחם ההולם אותו.



16. השלב השלישי בקביעת העונש- גזירת העונש המתאים לנאשם בתוך המתחם ההולם בהתחשב בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירות
סעיף 40ג. יחד עם סעיף 40יא. לתיקון 113, קובע רשימה של נסיבות אשר אינן קשורות לביצוע העבירות אותן עבר, בהן יתחשב בית המשפט בעת גזירת העונש בתוך המתחם ההולם. יחד עם זאת, בית המשפט רשאי להתחשב בנסיבות נוספות שאינן מופיעות ברשימה.
הענישה היא לעולם אינדיווידואלית, על בית המשפט להניח לצד מתחם הענישה המקובל את המקרה האינדיווידואלי שבפניו ולשקול מה יהיה העונש המתאים לנאשם ואיזה שיקול הינו המרכזי, בהתאם לנסיבותיו של הנאשם, עברו ונסיבות ביצוע העבירה.
בעניינו, אין חולק כי מדובר באדם נורמטיבי אשר גרם לתוצאה טראגית בה קופחו חיי אדם, ונפצעו 5 נוספים. עם זאת אין לתת לנתון זה משקל מכריע בשיקולי הענישה:
"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' מדינת ישראל (פורסם ביום 6.11.84).
הלכה היא כי בנוגע לתאונות דרכים קטלניות יש לתת עדיפות לאינטרס הציבורי שבהרתעה מאשר לנסיבות האישיות של הנאשם (רע"פ 6173/12 עזרא רסקאי רדה נ' מדינת ישראל (פורסם ביום 11.11.12)).
אין ספק, כי התאונה ותוצאתה הטראגית השפיעה באופן ממשי גם על הנאשם ומשפחתו ולא רק על משפחת המנוחים והנפגעים הנוספים. עם זאת, אין מקום להשוות בין מצבו של הנאשם לבין אסונם של משפחות המנוחים ומצבם של הנפגעים הנוספים.
במקרה שלפניי, האינטרס הציבורי ועיקרון הגמול וההרתעה, דוחקים את נסיבותיו האישיות של הנאשם ומחייבים ענישה משמעותית הכוללת מאסר מאחורי סורג ובריח.
כמו כן, סבורני כי נסיבותיו האישיות של הנאשם אינן נסיבות חריגות ומיוחדות שיש בהן להצדיק סטייה מההלכה הנוהגת ולהימנע מהטלת מאסר בפועל.
בנוסף, מידת רשלנותו של הנאשם מחייבת לטעמי הטלת מאסר לריצוי בפועל.



הנאשם כבן 32, נשוי ואב לשני ילדים, מתגורר עם משפחתו באום אל פאחם ועובד בנגרייה בעיר מגוריו. הנאשם מנהל אורח חיים נורמטיבי, נעדר עבר פלילי או תעבורתי, אשר מאז קרות התאונה מתמודד עם קשיים נפשיים ופיזיים.

הנאשם נושא אשמה גדולה על כתפיו, השתלב בטיפול תמיכתי פרטני ע"י פסיכולוג, ומתמודד עם הפרעת דחק פוסט טראומטית.

נראה כי מעורבותו בתאונה השפיעה עליו ועל משפחתו בצורה קשה, כאשר להערכת שירות המבחן תוצאות התאונה מציבות גבול מרתיע עבורו.

התרשמתי והשתכנעתי, זאת גם לאורך ניהול ההליך כי הנאשם מביע צער אמיתי ועמוק על שארע, וכי הוא מבין ומקבל שעליו לשאת באחריות להתנהגותו.

כעולה מנסיבות התיק, נראה שמדובר בחוסר תשומת לב רגעית, אשר הינה חריגה לאורחות חייו, ולא מדובר בדפוס פעולה או בזלזול בחוק.

17. משקלן של טענות ההגנה בדבר הגינות ההליך הפלילי, אכיפה בררנית ומחדלי חקירה בגזירת העונש ההגנה העלתה טענות הנוגעות להגינות ההליך הפלילי, הגנה מן הצדק, אכיפה בררנית, מחדלי חקירה ו/או החסרים אשר נמצאו בחומר הראיות לרבות היעלמותו של "הקליפר".

עוד לקחתי בחשבון את הפגמים שנפלו בחקירה לרבות אי מיצוי הליכי חקירה עם נהג המשאית לרבות העובדה שלא נעשתה בדיקת שכרות לנהג המשאית ובדיקות נוספות.

לא השתכנעתי כי אכן הייתה הצדקה לעצירת המשאית בצד הדרך והסכמתי עם ההגנה כי על פניו, בזירות הנדרשת, מדובר באשם תורם מצד נהג המשאית תוך סיכון משתמשי הדרך.

אכן לא מצאתי כי מדובר בפגמים אשר פגעו בהגנת הנאשם עד כדי זיכויו, או שהיה בהם לעורר ספק סביר בדבר אחריות הנאשם לתאונה, אולם כן מצאתי לנכון להתחשב בהם בעת גזירת העונש.

כמו כן, אין מחלוקת כי בהינתן נתוניו של הנאשם ומשפחתו ונסיבות התיק, יש לגזור את דינו בהתאם לרף התחתון של המתחם.

18. המלצת שירות המבחן

שירות המבחן הינו גוף הפועל מכוח חוק ושיקוליו הינם אובייקטיביים.

תסקירי שירות המבחן הינם כלי חשוב בידי בית המשפט ואין להמעיט בערכם כלל ועיקר, ולא אחת מבכרת המאשימה עצמה להישען על המלצותיו. מפנה בעניין זה לסעיף 37 לחוק העונשין.

לקחתי בחשבון את הערכת שירות המבחן, לפיה הסיכון הנשקף מהנאשם הינו ברף הנמוך, אולם, אף שירות המבחן ציין כי במידה ובית המשפט יקבע עונש מאסר בפועל, ממליץ הוא על מיון מוקדם לשם שילובו של הנאשם בהליך טיפולי, וכך אעשה.

במקרה זה, מקובלת עלי המלצת שירות המבחן באשר לשילובו של הנאשם בהליך טיפולי ורגשי בין כותלי בית הסוהר.

19. סוף דבר

המצב בו בני אדם מקפחים חייהם בעקבות נהיגתו הרשלנית או הפזיזה של אחר הפכה למרבה הצער לחזיון נפוץ, כמעט יומיומי.

לא בכדי נפסק כי המלחמה בתופעה זו מחייבת מדיניות מחמירה, שאולי יהא בה לסייע למנוע את ההרוג הבא בדרכים.

יפים לעניין זה דברי כב' השופטת ארבל בע"פ 6064/05 לירון שרעבי נ' מדינת ישראל, לא פורסם:

"הקטל בדרכים הינו מכת מדינה ואוכל בנו בכל מקום ובכל זמן. מטרה ראשונה במעלה בחשיבותה 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 הספציפי והרתעת הרבים."

עוד נפסק, כי במקרים אלה, העובדה שמדובר בנאשם נורמטיבי, ללא עבר תעבורתי, נסוגה בדרך כלל אל מול אינטרס הציבור ושיקולים של הרתעה וקדושת החיים, על מנת לשמור על שלום הציבור וביטחוננו וכדי להילחם בנגע תאונות הדרכים המביא לתוצאות חמורות של קיפוח חיי אדם.

בענייננו, אין חולק כי העבירות אותן עבר הנאשם הינן חמורות וגרמו לקיפוח חייהם של שני המנוחים ופציעתם של יתר המעורבים אשר בחלקם אף הצריך אשפוז כפי שעולה מחומר הראיות.



עצם העובדה כי מדובר בנאשם נורמטיבי, נעדר עבר פלילי, אין בה לכשעצמה כדי להוות נסיבה המצדיקה הימנעות מהשתתפות עונש מאסר בפועל, אשר הינו העונש ההולם למי שהורשע בעבירה של גרימת מוות, בשים לב לעקרון "קדושת החיים".

בבחינת כל האמור ולא בלי לבטים, לאור נסיבותיו האישיות של הנאשם והטראומה אותה עברו ובני משפחתו לרבות רעיית הנאשם, היותו אב צעיר לשני ילדים קטנים, כמו גם התרשמותי מהשלכות התאונה עליו ועונש המאסר על עתידו ועתיד בני משפחתו, לא מצאתי כי מקרה זה בא בגדרם של אותם מקרים חריגים שראוי לתת בהם משקל רב יותר לנסיבות האישיות של הנאשם.

אינני מקלה ראש עם מצבו הנפשי של הנאשם, ואכן יש ואפשר והשתתפות עונש מאסר בפועל תביא להרעה במצבו הנפשי ואולם בתי הסוהר ערוכים גם למתן טיפול נפשי הולם לנאשם ולשילובו במסלול שיקומי-טיפולי. שיקומו של הנאשם, אשר הינו חשוב בפני עצמו, יכול שיעשה במסגרת שב"ס.

במקרים של עבירת גרם מוות ברשלנות, חובה על בית המשפט גם לשקול בכובד ראש את המחיר והסבל העצום שנגרם למשפחת המנוחים.

בעניינו של הנאשם שבפני, לאחר ששמתי ליבי לכל האמור ושיווייני לגד עיני כל האמור לעיל, באתי לכלל מסקנה כי ענישה בדמות מאסר בפועל מתחייבת.

האינטרס הציבורי בתיק זה והצורך בהרתעת הרבים גוברים על האינטרס האישי של הנאשם.

באשר לרכיב הפסילה בפועל - באיזון הכולל ביחס לתקופת המאסר אותה יש בדעתי לגזור על הנאשם מצאתי לנכון להתחשב בנאשם ברכיב הפסילה בפועל, ולמקם את תקופת הפסילה בחלק התחתון של המתחם אותו קבעתי, אשר גם היא כשלעצמה אינה קצרה.

לענין שיקולי שיקום גם ביחס לרכיב הפסילה בפועל מפנה לאמור בגזר הדין בפרשת סלמה הנ"ל וכן לפסיקה המאזכרת שם ולדברי כב' השו' רענן בן יוסף מבית משפט מחוזי תל אבי בעפ"ת 737-09-17 בפרשת עודה.

באשר לרכיב הפיצוי הכספי למשפחת המנוחים ומצבו הכלכלי של הנאשם - נתתי דעתי לאמור בתיקון 113 לחוק העונשין ולצורך בהתחשבות במצבו הכלכלי של הנאשם, נסיבותיו האישיות והעובדה כי הוא צפוי לרצות עונש מאסר מאחורי סור ובריח ויש בדעתי להתחשב בכך.

לצד זאת, ועל אף שיש להניח כי משפחות המנוחים יפוצו מכוח חוק הפיצויים לנפגעי תאונת דרכים, מצאתי לנכון להיעתר לעמדת המאשימה.

לאור מכלול השיקולים לעיל, ובשים לב כי המלצת שירות המבחן אינה מחייבת את בית המשפט, אלא משמשת ככלי עזר המסייע לבית המשפט בהכרעתו, מצאתי לדון את הנאשם לעונשים הבאים:

1. מאסר בפועל למשך 22 חודשים, אשר ירוצו מאחורי סורג ובריח.

הנאשם ייאסר כעת.

יחד עם זאת, אני מורה בזאת על עיכוב ביצוע עונש המאסר לצורך התארגנות עד ליום 28.10.24 בכפוף לערבויות הבאות:

· צו עיכוב יציאה מן הארץ עד לתום ריצוי עונש המאסר בפועל,

· הפקדת דרכונו במזכירות בית המשפט עד ליום 25.9.24

· חתימת הנאשם על ערבות עצמית בסך ₪ 15,000 להבטחת התייצבותו לריצוי עונשו.

דין הצהרת הנאשם לפרוטוקול כדין חתימה במזכירות.

הנאשם יתייצב בבית סוהר מחוז תל אביב - ימ"ר ניצן ביום 28.10.24 עד השעה 10:00, או על פי החלטת שב"ס,

כשהוא מצויד בתעודה מזהה.

על הנאשם לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיין מוקדם, עם ענף אבחון ומיין של שב"ס

בטלפונים:

מרים חייאבי רכזת מיין מוקדם - 074-7831077 (במקום 08-9787377)

מירב אבוהצירה רשמת מאסרים נדחים - 074-7831078 (במקום 08-9787336).

דואר אלקטרוני: MaasarN@ips.gov.il

כמו כן, על הנאשם להתעדכן באתר האינטרנט של שב"ס ברשימת הציד הראשוני שניתן להביא בעת התייצבותו.

2. אני מטילה בזאת על הנאשם מאסר על תנאי לתקופה של 10 חודשים, למשך 3 שנים, והתנאי הוא שלא יעבור בתקופה זו עבירות של נהיגה בזמן פסילה ו/או גרימת מוות ברשלנות (סעיפים 67 ו- 64 לפקודת התעבורה).



3. אני פוסלת את הנאשם מלנהוג ו/או מלקבל ו/או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 9 שנים בפועל, שמנינם מיום הפסילה המנהלית 22.12.19.
- ככל ורישיון הנהיגה של הנאשם נפסל עד תום ההליכים ורישיונו הופקד אין צורך בהפקדה, ופסילתו תימנה מיום פסילתו והמזכירות תנפיק אישור הפקדה.
- ואולם יובהר כי ימי המאסר לא יובאו בחישוב ימי הפסילה בפועל.
- ככל ולא הנאשם יפקיד רישיונו/או תצהיר חלף רישיון היום 23.9.24 בתום הדיון, מניין הפסילה יחל מיום מתן גזר הדין אך ימי המאסר לא יובאו בחשבון.
4. אני פוסלת את הנאשם מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 10 חודשים על תנאי למשך 3 שנים, והתנאי הוא שהנאשם לא יעבור אותן עבירות בהן הורשע או אחת העבירות המפורטות בתוספת הראשונה או בתוספת השנייה לפקודת התעבורה ויורשע בגינה.
5. פיצוי כספי לעיזבון המנוחים בסך 15,000 לכל מנוח.
- סכום זה יופקד על ידי הנאשם ויועבר על ידי המזכירות לעיזבון המנוחים בהתאם לפרטי המוטבים אותם תעביר המאשימה למזכירות בית המשפט עד ולא יאוחר מיום 28.10.24.
- הפיצוי ישולם ב - 20 תשלומים שווים ורצופים כאשר התשלום הראשון ישולם עד ולא יאוחר מיום שחרורו מהמאסר, ולא יאוחר מיום 1.4.26.
- קנס כספי לקופת אוצר המדינה בסך של 8,000 ₪.
- הקנס ישולם ב-10 תשלומים שווים ורצופים כאשר התשלום הראשון ישולם עד ולא יאוחר מיום שחרורו מהמאסר ולא יאוחר מיום 1.4.26.
- מובהר בזאת כי ככל ולא יהיה ניתן לאתר את עזבון המנוחים עד מועד תשלום הפיצוי, הנאשם ישלים חלף הפיצוי הכספי, את הקנס הכספי לקופת המדינה לסך של 15,000 ₪ במועד הקבוע לתשלום הפיצוי ב-10 תשלומים שווים ורצופים.
- ניתן לשלם חוב מסוג קנס/ פיצוי/ הוצאות כעבור שלושה ימים מיום מתן ההחלטה/ גזר הדין לחשבון המרכז לגביית קנסות, אגרות והוצאות ברשות האכיפה והגבייה באחת מהדרכים הבאות:
- בכרטיס אשראי - באתר המקוון של רשות האכיפה והגבייה:
- www.eca.gov.il
- מוקד שירות טלפוני בשרות עצמי (מרכז גבייה) - בטלפון 35592* או בטלפון ***-*****.
- במזומן בכל סניף של בנק הדואר - בהצגת תעודת זהות בלבד (אין צורך בשוברי תשלום).
- החוב מועבר למרכז לגביית קנסות, אגרות והוצאות ברשות האכיפה והגבייה, בהתאם למועדים והתשלומים שקבע בית המשפט.
- לידיעתך: בחלוף המועד לתשלום המרכז לגביית קנסות ברשות האכיפה והגבייה ינקוט הליכים לגביית החוב.
- למידע נוסף ותשלום הקנס ניתן לפנות גם לנציגי המרכז לגביית קנסות ברשות האכיפה והגבייה במוקד המידע והשרות הטלפוני בטלפון מספר 35592* או בטל' מספר ***-*****.
- בית המשפט מודה לשירות המבחן ולממונה על עבודות השירות.
- המזכירות תעביר עותק מהחלטתי לשירות המבחן ולממונה על עבודות השירות בדבר החלטתי.
- זכות ערעור לבית המשפט המחוזי בתל אביב יפו, בתוך 45 ימים מהיום.
- ניתן היום, כ' אלול תשפ"ד, 23 ספטמבר 2024, בנוכחות הצדדים.