



גמ"ר 2725/05/21 - מדינת ישראל נגד פאוזי מסארוה

בית משפט השלום לתעבורה בחדרה

גמ"ר 2725-05-21 מדינת ישראל נ'
מסארוה(אחר/נוסף)

בפני בעניין:	כבוד השופט אלכס אחטר המאשימה	מדינת ישראל ע"י ב"כ עוה"ד לבנטל אופיר
נגד	הנאשם	פאוזי מסארוה ע"י ב"כ עוה"ד עלא עתאמנה

גזר דין

כתב האישום:

הנאשם חזר בו מכפירתו, בטרם שמיעת הראיות, הודה והורשע בעבירה המיוחסת לו בכתב האישום המתוקן.

בתמצית, על פי עובדות כתב האישום, בתאריך 17.04.19 בשעה 23:30 או סמוך לכך, נהג הנאשם ברכב פרטי מתוצרת פולקסווגן מספר רישוי 85-384-18 בכביש 65 מכיוון מערב למזרח תוך שהוא נוסע בנתיב השמאלי. לידו ישב חברו עמרן אגבאריה.

הכביש במקום הינו כביש בין עירוני, דו מסלולי, דו כיווני, כאשר בין המסלולים מפרידים מעקות בטיחות עם גדר הפרדה, המהירות המותרת במקום הינה 90 קמ"ש עד לצומת המרומזר. לנאשם שדה ראייה פתוח עד לצומת מרחק של 200 מטר ללא מגבלה.

באותה העת בכיוון נסיעת הנאשם נהגה בנתיב השמאלי ברכב מתוצרת פיג'ו מספר רישוי 70-737-12 גברת זגורי שביט ולידה ישב מר גיל אריאלי יליד 1995 (המנוח). באותו נתיב, לפני הפיג'ו, נהג ברכב מתוצרת סקודה מספר רישוי 630-14-801 מר טל היבל ולידו ישבה שמרית היבל.

הנאשם נהג בפולקסווגן במהירות גבוהה שאינה תואמת לתנאי הדרך, עקף משמאל משאית שנסעה בנתיב הימני, התקרב לרכב שנסע לפניו בנתיב השמאלי והחל לעקוף אותו מימין תוך שהוא סוטה ימינה. מיד לאחר מכן הנאשם איבד



שליטה על רכבו והתנגש בעוצמה רבה ברכב הפיג'ו. כתוצאה מכך, הפיג'ו האיץ לפנים, התהפך והתגלגל לכיוון מזרח, פגע בדופן ימין של רכב הסקודה, המשיך עד למעקה הבטיחות ונעצר על המדרכה אחרי הצומת. רכבו של הנאשם נזרק לשמאל, פגע בפינה שמאלית אחורית של הסקודה ועלה על מעקה ההפרדה בין הנתבים, נזרק שוב לימין ופגע בעמוד תמרור עד למקום עצירתו על אי תנועה בכניסה לצומת.

עקב התאונה נגרמו למנוח חבלת ראש קשה, שברים מרובים בצלעות, בסטרנום ובאגן וכן פגיעות קשות שמהן נפטר המנוח במחלקת טיפול נמרץ יומיים לאחר שהובהל לבית החולים.

בנוסף, לנאשם עצמו נגרמו שבר ברגל ושברים בצלעות, לשביט זגורי נגרמה חבלת ראש ולעמראן אגבאריה נגרמו חבלות ראש וחזה.

התאונה נגרמה עקב נהיגתו הרשלנית של הנאשם אשר נהג במהירות וביצע מעבר מהיר בין נתיבים אשר סיכן את התנועה תוך שהוא סוטה ממסלול נסיעתו בצורה חדה ומסוכנת.

הנאשם הורשע בעבירת **גרימת מוות ברשלנות** - עבירה לפי סעיפים 40+64 לפקודת התעבורה (נח) תשכ"א - 1961 (להלן: "הפקודה").

הודאת הנאשם:

בתאריך 19.05.22, בטרם החלו להישמע הראיות, הודיעו הצדדים שגיבשו ביניהם הסדר דיוני לפיו הנאשם יודה ויורשע בכתב האישום המתוקן. הצדדים לא גיבשו הסכמה לעניין העונש. הנאשם כאמור הודה והורשע ולבקשת בא כוחו הופנה עניינו לקבלת תסקיר מאת שירות המבחן. כך גם סברתי שיש מקום להפנות עניינו לקבלת חוות דעת מאת הממונה על עבודות השירות באשר להיתכנות ביצוע עבודות שירות על ידי הנאשם, ככל שכך ייקבע.

תסקיר שירות המבחן וחוות דעת הממונה על עבודות השירות:

בתאריך 15.11.22 הוגש לתיק בית המשפט תסקיר בעניינו של הנאשם ממנו עולה כי הנאשם, נשוי כבן 26, אשתו בהריון מתקדם, בעל 12 שנות לימוד ללא תעודת בגרות, עובד בבניין ובהובלות.

אמו של הנאשם נפטרה לפני 8 שנים, בהיותו בן 18, לאחר מספר שנים בהן התמודדה עם בעיות רפואיות ומחלה קשה ולכן הנאשם חווה חסך אם. אביו של הנאשם עשה ככל יכולתו להיות מעורב בחייו של הנאשם ואחיו אולם נעדר רבות מהבית לצרכי פרנסה וטיפול באם. בשל כך, נאלץ להתמודד עם קשייו סביב אובדן האם בכוחות עצמו וחווה משבר רגשי.

הנאשם נפצע אף הוא בתאונה ועבר שיקום ממושך כאשר מתקשה במאמץ פיסי עד היום.

הנאשם נעדר עבר פלילי ותעבורתי ובהתייחס לתאונה מסר שנהג במהירות על מנת להרשים את חבריו מבלי לחשוב על הסיכון הרב שבכך ומבלי לחשוב על ההשלכות נוכח חשיבה ילדותית שאפיינה אותו אז. לאחר שנודע לו על מות המנוח, התקשה להתמודד עם הידיעה שגרם למותו של אדם אחר ומאז הוא מתייסר על כך. הנאשם מתאר תחושת אשמה



עמוקה, מסר שהוא חושב רבות על משפחת המנוח, הוריו וחברתו שהייתה עמו ברכב ומתקשה לשאת את המחשבה שהתנהגותו גורמת להם לפגיעה עד היום. מאז התאונה ניתק את קשריו החברתיים, התבגר בחשיבתו והתנהלותו וכיום נוהג באופן קפדני וזהיר מתוך תחושת חרדה וחשש לפגיעה בחיי אדם.

הנאשם תיאר קשיי הירדמות ושינה, קצרות רוח ומופנמות עקב תחושת האשמה והמחשבות שגרם למותו של המנוח. בעקבות כך, פנה הנאשם באופן פרטי לטיפול רגשי על מנת לעבד את אובדן אמו ולהתמודד עם ההשלכות של התאונה שגרם.

שירות המבחן התרשם שהנאשם נעדר דפוסים עברייניים אך התנהל באופן בלתי אחראי בכביש על מנת לבסס את מעמדו החברתי. הנאשם לא הפעיל שיקול דעת ולא חשב על השלכות מעשיו. עם זאת, הנאשם שיתף על התנהלותו באופן פתוח וכנה, לקח אחריות מלאה על מעשיו, חווה חרטה עמוקה ואמפטיה כלפי הנפגעים ונושא בתחושת אשמה כלפי משפחת המנוח. שירות המבחן התרשם שהשלכות התאונה מהוות עבורו גורם מרתיע וכי כיום מחזיק בחשיבה ביקורתית כלפי התנהלותו אז.

שירות המבחן המליץ כי בנוסף לטיפול הרגשי אותו מקבל הנאשם, תהיה תועלת בשילובו גם בקבוצת טיפול ייעודית בשירות המבחן לאנשים שהורשעו בגרימת מוות ברשלנות בתאונה והנאשם הביע הסכמתו. לאור האמור, המליץ שירות המבחן להימנע מהטלת עונש מאסר בפועל שיחשוף את הנאשם לחברה שולית והמליץ על הטלת מאסר שיינשא בעבודות שירות לצד צו מבחן למשך שנה, מאסר על תנאי ופיצוי.

בתאריך 24.10.22 התייצב הנאשם בפני הממונה על עבודות השירות ונמצא כשיר לנשיאת עונש המאסר בעבודות שירות. הומלץ כי העבודות ירוצו במועצה מקומית עירון.

מטעם הנאשם הוגשה חוות דעת פסיכוסוציאלית קרימינולוגית נושאת תאריך 08.11.22. על פי חוות הדעת, הנאשם מצוי בטיפול מזה חצי שנה. חוות הדעת חזרה על האמור בתסקיר שירות המבחן והמליצה על טיפול ייעודי משמעותי ומעמיק באופן פרטי לצד הטיפול השיקומי המוצע בשירות המבחן.

טיעוני הצדדים לעונש:

בתאריך 24.11.22 נשמעו טיעוני הצדדים.

מטעם המאשימה העיד אביו של המנוח מר משה אריאלי והמאשימה הגישה את דבריו בכתב (ת/1). האב השכול סיפר אודות בנו ואודות האבידה הגדולה שספגה המשפחה בפרט והחברה ככלל עם לכתו כתוצאה מהתאונה האיומה. האב העיד כיצד אובדן הבן השפיע ועדיין משפיע על כלל המשפחה עד שהסיטה כל אחד מחברי המשפחה ממסלול חייו. בשל כך ובשל התנהלותו של הנאשם שגרמה לתאונה ביקש האב לגזור על הנאשם עונש מרתיע.

המאשימה הגישה טיעונים בכתב (ת/2) וכן ביקשה להשלימם גם בעל פה.



בטיעוניה ב"כ המאשימה הפנתה לחומרת נסיבות התאונה, טענה שרשלנות הנאשם מצויה ברף בינוני-גבוה וכי התאונה נגרמה אך ורק בשל נהיגת הנאשם אשר סיכן חיי אדם ללא סיבה ממשית כאשר נהג במהירות וסטה מנתיבו עד שאיבד את השליטה על רכבו. עוד הרחיבה ב"כ המאשימה אודות ערך קדושת החיים ועל תפקידו של בית המשפט במלחמה בקטל בדרכים ולכן עתרה למתחם ענישה הכולל מאסר בפועל לתקופה שבין 12-24 חודשים, פסילה בפועל לתקופה שבין 8-12 שנים וענישה נלווית.

לאור עברו הנקי של הנאשם והודאתו בכתב האישום המתוקן, אך גם בהתחשב בשיקולי הרתעת הנאשם והרתעת הרבים, עתרה ב"כ המאשימה לדחות את המלצות שירות המבחן ולמקם את הנאשם באמצע המתחם וזאת לצד הטלת מאסר מותנה ופיצוי.

ההגנה הסכימה כי הערך החברתי החשוב ביותר הינו קדושת חיי אדם אך טענה שנסיבות התיק הנ"ל יש בהן כדי להשליך גם על קביעת המתחם וגם על מיקום הנאשם בתוך המתחם. לטענת ב"כ הנאשם, שליחת הנאשם למאסר בפועל מאחורי סורג ובריאח לא תשיג את תכלית הענישה.

ב"כ הנאשם טען שרשלנות הנאשם הייתה ברף נמוך-בינוני וכי לאור הרשום בכתב האישום המתוקן הרי שהנאשם נהג במהירות גבוהה שאינה תואמת לתנאי הדרך, ולא כי נהג במהירות מופרזת מעל המותר בחוק. בשל כך, כאשר ניסה לעבור נתיב, איבד את השליטה על רכבו. בנתונים אלה ובהיעדר ביצוע עבירות אחרות, יש לקבוע את רמת הרשלנות כאמור, על אף כאמור התוצאה הטרגית של התרשלנות הנאשם.

ב"כ הנאשם הפנה לפסיקה בה נקבע כי במקרים של רשלנות אשר גרמה לתוצאות טרגיות, יש לשמור את עונש המאסר מאחורי סורג ובריאח ולהטילו על נאשמים בהם קיים דפוס עברייני, במקרים של רשלנות חמורה או כשהרשלנות התקיימה על רקע של ניסיון להעצים רווח כלכלי כאשר דבר מאלו לא מתקיים בעניין הנאשם.

ב"כ הנאשם עתר למתחם ענישה הכולל מאסר בפועל לתקופה של 6-24 חודשים וצירף פסיקה רלוונטית.

הסנגור המלומד ביקש מבית המשפט לאמץ את התסקיר על המלצותיו, ציין כי הנאשם פנה לטיפול באופן פרטי, שינה את חייו, שיתף פעולה עם שירות המבחן, לקח אחריות מלאה על מעשיו ומביע צער וכאב על הפגיעה במנוח ובמשפחתו, כפי שגם בא לידי ביטוי בתסקיר. לאור כל אלו וגילו הצעיר של הנאשם ביקש ב"כ הנאשם להטיל על הנאשם עונש מאסר בפועל שיבוצע בעבודות שירות.

הנאשם אמר כי הוא טעה והוא מצטער.

דין והכרעה:

תיקון 113 לחוק העונשין, עיגן את הבניית שיקול הדעת השיפוטי והעניק מעמד בכורה לעיקרון ההלימה, היינו קיומו של



יחס הולם בין חומרת מעשי העבירה, בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם ובין סוג ומידת העונש המוטל עליו. בהתאם לתיקון לחוק, על בית המשפט לקבוע את מתחם העונש ההולם למעשי העבירות שביצע הנאשם. לשם כך יתחשב בית המשפט בערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה, במידת הפגיעה בו, במדיניות הענישה הנהוגה ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירה המפורטות בסעיף 40ט' לחוק העונשין.

לכשייקבע מתחם הענישה, יקבע בית המשפט את העונש המתאים, בתוך המתחם, אשר יוטל על הנאשם וזאת בהתחשב בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה המפורטות בסעיף 40יא' לחוק.

בית המשפט רשאי לחרוג ממתחם העונש ההולם בשל שיקולי שיקום או הגנה על שלום הציבור לפי סעיפים 40ד' ו-40ה' לחוק.

קביעת מתחם העונש ההולם - נסיבות הקשורות בביצוע העבירה:

בעניינו, בעבירות תעבורה ככלל, ובעבירות של גרם מוות ברשלנות בפרט, הערך המוגן הינו שמירה על קדושת החיים, וכן מתן תחושת בטחון למשתמשי הדרך. בעניין זה, ראו דבריו של כב' השופט, אברהם אליקים, סגן נשיא, בבית משפט המחוזי בחיפה בגזר דין שניתן בת"פ 43073-11-13 **מדינת ישראל נ' סלים זובידאת** [ניתן ביום 14.9.16, פורסם בנבו] וכן ההפניות לפסיקה הרלוונטית.

בפסיקה נקבע לא אחת, כי הענישה בעבירה בה הורשע הנאשם היינו, גרימת מוות ברשלנות, צריכה לשקף ולתת ביטוי לקדושת חיי המנוח אשר על לא עוול בכפו קיפח את חייו (ע"פ 287/13 **פלונית נ' מ"י** [ניתן ביום 16.6.13, פורסם בנבו]) וכי אמת המידה המרכזית לגזירת הדין היא מידת הרשלנות המיוחסת לנאשם, אשר בעטיה נגרמה התאונה, שהובילה בסופו של דבר לקיפוח חיי המנוח (ראו בע"פ 6755/09 **אלמוג נ' מ"י**, תק-על 2009(4), 3475).

ב"כ הנאשם טען שכתב האישום איננו מלמד על נהיגה במהירות מופרזת וסטיה, וכי מאחר שהמאשימה לא טענה כי הנאשם היה עסוק בדבר מה אחר הרי שרשלנות הנאשם לא גבוהה. טענה זו אין בידי לקבל ויש לקבוע בצורה ברורה: אדם הבוחר לנהוג במהירות גבוהה שאינה תואמת את תנאי הדרך, עוקף במהירות בין נתיבים, סוטה סטייה חזקה בצורה חדה ומסוכנת (על פי כתב האישום המתוקן בו הודה הנאשם) וזאת על מנת לעקוף את חברו ולהגיע ראשון (על פי דבריו של הנאשם עצמו בפני עורכת חוות הדעת ובפני שירות המבחן) מעין היה במסלול מירוצים לוקח על עצמו סיכון לגרימת תאונה שתוצאותיה קשות וקרוב לוודאי בלתי הפיכות! אמנם הנאשם לא נהג בשכרות או בהיותו בפסילה, ככל הנראה לא מעל המהירות המותרת בכביש וללא שהוא מתעסק בדבר מה אחר (כפי שהוגדר בע"פ 8279/11 **טל מור נ' מדינת ישראל** (1.7.13) ואולם, על הנאשם ואחרים להפנים שהכביש איננו מגרש משחקים או מסלול מירוצים וכי "זגזוג" בין נתיבים במהירות גבוהה ועיקוף רכבים תוך התקרבות מסוכנת לעברם כמוה כהצהרת כוונות ואין בנסיעה במהירות המותרת בכביש כדי להועיל לנאשם. לאור זאת, אני קובע כי דרגת רשלנותו של הנאשם בינונית.

בפסיקה נקבע לא אחת כי נוכח הקטל המשתולל בדרכים, אין מנוס מלהעדיף את גורם ההרתעה בענישה והגנה על האינטרס הציבורי על שלום הציבור, על פני נסיבותיו האישיות של הנאשם וגם אם מדובר בנאשם שעד למועד ביצוע



העבירה והרשעתו בה ניהל אורח חיים נורמטיבי לחלוטין (ר' עניין זובידאט).

עיון בפסיקה אליה הפנו הצדדים מגלה כי בתי המשפט הן השלום והן המחוזי כערכאת ערעור, קבעו מתחם עונש הולם לעבירה בה הורשע הנאשם בין 6 חודשי מאסר בפועל, שיכול ויבוצעו בעבודות שירות, לבין 24 חודשי מאסר בפועל ותקופת פסילה בין 6 שנים ל- 16 שנים.

בתיק 3158-05-16 אשר נדון בפני מותב זה, הגיעה המאשימה להסדר טיעון עם נאשם אשר ניהל חלק ניכר מהליך הוכחות והודה בגרימת מוות ברשלנות לאחר שחצה רמזור אדום, בהיותו נהג חדש ותוך שהוא נוסע במהירות מופרזת של 140 קמ"ש. במסגרת הסדר הטיעון עתרה המאשימה לקביעת מתחם הכולל מאסר בפועל לתקופה של 6-15 חודשים תוך שהיא מגדירה את רמת רשלנותו של הנאשם שהוא כקלה בינונית. למתחם ענישה הכולל מאסר בפועל לביצוע בעבודות שירות הסכימה המאשימה גם במקרים חמורים יותר (עפ"ת (חיפה) 14096-12-14 וכן גמ"ר 3950-12-11).

ברור שאין מקרה אחד זהה למשנהו, אך משהורשע אדם בעבירה של גרימת תאונת דרכים אשר בצידה תוצאה קטלנית - מותו של אדם, על בתי המשפט לתת לכך ביטוי עונשי מוחשי. עם זאת, הרתעת הציבור אינה חזות הכול ו"יש לשקול כל מקרה על פי נסיבותיו המיוחדות ונסיבותיו האישיות של הנאשם כאינדיבידואל ולאזן בצורה ראויה ביניהן לבין מדיניות הענישה האמורה" (עפ"ת (חי') 1267-05-16 חיזגילוב נ' מ"י [ניתן ביום 29.6.16] פורסם בנבו).

כפי שהוער כבר בגמ"ר 310-07-14 בבית משפט זה: "כאשר בוחנים את הסכמותיה של המאשימה להסדרי טיעון בתיקים כמו התיקים האמורים, קשה להבין מהי אמת המידה שעל פיה מחליטה המאשימה להגיע להסדר טיעון עם נאשמים מסוימים, הסדר בו היא עותרת לעונש של מאסר שירות, לעומת תיקים, כמו זה הנוכחי, שבהם אינה מגיעה להסדר טיעון ועותרת להטלת עונש של מאסר של ממש".

גזירת עונשו של הנאשם בתוך המתחם - סעיף 40א לחוק העונשין:

על שיקולי ענישה, עמד בהרחבה כב' בית המשפט העליון בע"פ 11699/05 סרפו נ' מ"י (23/6/08):

"מלאכת גזירת הדין קשה ומורכבת היא. היא מצריכה עריכת איזון עדין ורגיש בין שיקולי הענישה השונים, ובין נתוניו של הנאשם הקונקרטי והנסיבות שבהן נעברה העבירה, לבין שיקולי מדיניות מגוונים והצורך בהתוויית מדיניות עונשית ברורה שיש בה כדי לקדם ערכים חברתיים. מטבע הדברים, זהו אינו מדע מדויק, שהרי אין מקרה אחד זהה למשנהו, אין נאשם דומה לחברו וגם אם ניתן לעיתים להצביע על דמיון או קרבת-מה בין נסיבותיו של מקרה פלוני למקרה אלמוני, הרי שתמיד ימצא ייחוד ושוני בנסיבותיו של כל מקרה ומקרה ובאופן שבו ראוי ליישם את השיקולים השונים על עניינו של אותו נאשם העומד בפני בית המשפט. בסופו של יום, וזאת אין לשכוח, גזירת העונש נעשית למידותיו של הנאשם הספציפי. עמד על הדברים בבהירות רבה, כדרכו, השופט (כתוארו אז) א' ברק בפרשה



קודמת:

"ביסוד הענישה אינו עומד שיקול אחד ויחיד, אלא מכלול של שיקולים. במלאכת הענישה בכל מקרה ומקרה חייב השופט למצוא את המשקל הראוי שיש להעניק לכל אחד מהשיקולים הנזכרים, תוך שהוא מודע לכך כי לעיתים קרובות שיקול אחד בא על חשבון של שיקול אחר. מכאן, שהעונש אשר מוטל בסופו של דבר על הנאשם, אינו אלא תוצאה "משוקללת" - אם תרצה פשרה - של השיקולים השונים שיש להביאם בחשבון. מלאכת "שקלול" זו אינה מלאכה מדעית, אך היא אף אינה מלאכה שרירותית. היא ענין שבשיקול דעת, הנעשה על הרקע הכללי והאינדיבידואלי, במסגרת המדיניות העונשית הכללית כפי שהיא מתבצעת על-ידי בתי-המשפט" (ע"פ 212/79 פלוני נ' מדינת ישראל, פ"ד לד(2) 421, 434 (1979)....").

הנאשם בן 27 כיום ובן 23 בעת ביצוע העבירות, מתפקד באופן נורמטיבי וחיובי ואין לחובתו הרשעות קודמות או מאוחרות לתאונה על אף שחלפו כמעט 4 שנים. אף שבעניין זה אזכיר כי הנאשם נהג סך הכל ארבע שנים עד למעורבותו בתאונה טרגית זו כך שלעניין עברו הנקי משקל מועט אם לא להיפך. טוען ב"כ הנאשם שיש לראות בגילו הצעיר של הנאשם כנסיבה מקלה לעניין רמת הרשלנות ואולם לעניין חוסר ניסיונו של נהג צעיר יפים דבריו של בית המשפט המחוזי תל אביב בע"פ 70237/07 אדרי נ' מ"י (ניתן ביום 14.4.08, פורסם בנבו):

"הסנגור שם דגש רב על גילו של המערער כאשר לשיטתו - הגיל במקרה זה יכול וצריך להיחשב כנסיבה חריגה שיש בה כדי לפעול לקולא. אם אמרתי שאין בטענה זו ממש אמרתי מעט מדי, ולא נתתי ביטוי הולם למשמעות הגיל. בני גילו של המערער תופסים מקום נכבד באוכלוסיית הנהגים הלא זהירים, המעורבים בתאונות, ולמרבה הצער גם בקרב אוכלוסיית הנפגעים. מהירות גבוהה, שכיחה דווקא בקרב "פלח שוק" זה כמו גם נהיגה פזיזה, לא מיומנת ולא אחראית...לא בכדי מצווה נהג חדש, על פי חוק, לנהוג לאחר קבלת רישיון הנהיגה, עוד תקופה מסוימת בליווי מבוגר, והחוק אף מגביל את מספר הנוסעים שהוא רשאי להסיע...הגבלות אלו על הנהג החדש, מטרתן לחזק ולהטמיע את חובת הזהירות בקרב הנהגים החדשים (רובם בני נוער צעירים), באופן שהתנהגות זו תושרש והם יקפידו לנהוג בצורה אחראית גם לאחר שיוסרו מעליהם הפיקוח וההגבלות".

מעיון בדברי ההסבר בהצעת החוק לתיקון פקודת התעבורה אשר החילה את חובת הליווי ניתן ללמוד על "מעורבות ניכרת של נהגים חדשים בעבירות תנועה ובתאונות דרכים, 80% מתוכם צעירים למטה מגיל 24". בדברי ההסבר נכתב כי תופעה זו מוסברת "בין השאר בחוסר ניסיון, בתחרותיות המתבטאת בהעזה ונטילת סיכונים תוך בחינת גבולות היכולת של הרכב והנהג, ובהכשרה לא מספקת לנהיגה" ועל כן, נדרשים הנהגים החדשים לליווי בפועל של נהג מנוסה כך שהליך ההכשרה "יקנה לנהגים החדשים הבנה תעבורתית מעמיקה" (ה"ח הממשלה תשע"א מס' 575 עמ' 578).

אכן, לדאבון הלב, הנאשם היה מתחת לגיל 24, ונהג בתחרותיות במסגרתה העז ולקח סיכונים תוך בחינת גבולות היכולת שלו ושל הנהגים שמסביבו, עד שאיבד את השליטה על רכבו וכל זאת, לדבריו, על מנת להרשים את חבריו. הקלות הבלתי נסבלת בה נגדעו חיו של המנוח וחוסר התוחלת שבמעשי הנאשם אינם מאפשרים לראות אם כך בגילו נסיבה לקולא.



עם זאת, הנאשם חסך מזמנו של בית המשפט ומזמנם של העדים, לקח אחריות על מעשיו והודה בעבירה המיוחסת לו בכתב האישום בהזדמנות הראשונה. בניגוד לטיעוני המאשימה, מצאתי את חרטנו ותחושת האשמה של הנאשם כנים ואמתיים ואיני סבור שאלו נולדו אך לשם הקלה בעונשו.

עוד נתתי דעתי לחלוף הזמן מעת התאונה כאשר כתב האישום הוגש יותר משנתיים לאחר התאונה. כמו כן, המאשימה לא פירטה ולא התייחסה ליתר הנפגעים בתאונה ואף לא לכך שהנאשם נפגע בה בעצמו ולא ייחסה לו עבירות נוספות נלוות כלשהן בגין נסיבות אלה.

בנוסף, בעת קביעת העונש המתאים, בתוך מתחם הענישה, יש לקחת בחשבון ולבדוק האם במקרה הקונקרטי הטלת מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח, גם אם מדובר בתקופה קצרה, יהיה בה כדי לקבוע שהנזק עולה על התועלת, בייחוד כאשר עסקינן בנאשמים נעדרי דפוס עברייני מובהק.

דו"ח הוועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים (להלן: "ועדת דורנר"), התייחס לעניין זה ומסקנתו מצדיקה בחינה מחודשת של שיקולי הענישה ככלל ובמיוחד בעבירות שעניין ברשלנות (ר' עניין חיזגילוב). בעניין זה מצאתי להפנות לדברים שנכתבו בע"פ 41013-04-13 **מיכל כרמון נ' מדינת ישראל** [פורסם בבנו]:

"הערתי הראשונה היא כי לטעמי בעבירות של רשלנות, גם כשתוצאתן חמורה, יש לצמצם בשימוש בעונש המאסר, עונש שיש לשמרו לנאשמים בעלי דפוסי התנהגות עבריינים מובהקים. לכן סבור אני כי בעבירות רשלנות ככלל, יש לגזור עונשי מאסר במקרים בהם מדובר בנאשם בעל עבר פלילי, או במקרים של רשלנות חמורה, או במקרים בהן הייתה הרשלנות על רקע של ניסיון להעצים רווח כלכלי... במקרה בו ניצבת בפנינו נאשם ללא עבר פלילי שרשלנותה באה לידי ביטוי בטעות של שיקול דעת שמשכה כהרף עין סבור אזי יש לצמצם את השימוש בעונש המאסר שאין לו תכלית של ממש ופגיעתו בנאשם אינה מידתית ביחס לתועלת החברתית שבענישה. הערתי השניה מתייחסת לרכיב "הרתעת הרבים" שבמסגרת הנתונים הנשקלים לעניין ענישה. חברתי עמדה על הקושי שביישום מונח זה והחלטו בכל מקרה ומקרה, ובמיוחד במקרה שבפנינו. שותף אני להערותיה. בכל מקרה נראה כי בעבירות תעבורה, לרבות אלו שתוצאתן קטלנית, דווקא פסילת רישיון נהיגה לתקופה ממושכת תשיג את תכליות הענישה, הן בדרך של הגנת הציבור מפני הנהגה הרשלן והן בדרך של הרתעת הרבים מפני נהיגה רשלנית."

הנאשם העומד בפני מתפקד באופן נורמטיבי, נישא, עתיד להיות אב בקרוב וזוהי הסתבכותה הראשונה. כפי שצוין בתסקיר שירות המבחן, הנאשם בעיצומו של הליך טיפולי בו לראשונה מתמודד עם אובדן אמו ועם השלכות התאונה כאשר לטיפול קיים פוטנציאל גבוה להיעדר הישגות העבירה (על פי שירות המבחן) בהינתן ההתבוננות הביקורתית בה נוקט הנאשם. דומני, ששליחתו בעת הזו אל מאחורי סורג ובריח, מקום בו ייחשף לתרבות עבריינית, איננה רצויה וכי אף אינטרס הציבור תומך בשיקומו של הנאשם על ידי ביצוע עבודות שירות באופן שיוכל לתקן דרכיו, להמשיך בחיים נורמטיביים ולהיות אזרח שומר חוק.



אל מול נסיבותיו של הנאשם, יש להתחשב בפגיעה במנוח ובבני משפחתו. ככל שהנאשם חווה ויחווה פגיעה, לא ניתן להשוות פגיעה זו למול הפגיעה שספג המנוח ומשפחתו, פגיעה בלתי הפיכה כאשר שום שיקום או טיפול לא ישיבו את המנוח לחיק משפחתה.

את הנעשה לא ניתן להשיב, תוצאות התאונה חמורות וקשות הן. האובדן, הכאב, וחוסרו של המנוח, בן ואח, הותירו חלל גדול, ואקום וריק אשר על פי עדות אביו של המנוח נותנים אותותיהם בכל בני משפחתו של המנוח יומם וליל מאז אותו לילה.

לאחר שנאמר כל זאת, לא ניתן להתעלם כי בענייננו המליץ אף שירות המבחן להטיל על הנאשם עונש מאסר בעבודות שירות ולהעמיד את הנאשם בצו מבחן למשך שנה, תוך שהוא מציין כי שליחת הנאשם למאסר בפועל מאחורי סורג ובריא יכול ותסכל את שיקומו. בנסיבות אלה, סבורני ששליחת הנאשם אל מאחורי סורג ובריא לא יענו על תכלית הענישה ואינטרס הציבור וודאי שלא ישיבו את המנוח לחייו ולמשפחתו, ודווקא שלילת רישיונו של הנאשם לתקופה ממושכת היא זו אשר תיתן מענה לשיקול הרתעת הרבים וכן להגנה על הציבור מפני הסיכון הנשקף מנהיגת הנאשם (בעניין זה ר' עפ"ג 40674-11-14 **עבד עלי נ' פרקליטות מחוז חיפה** (01.02.18)).

אם כן, שיקול דעתו של בית המשפט בעת קביעת העונש הראוי, לעבירה בה הורשע הנאשם מורכב ממערכת שיקולים רחבה אשר לוקחת בחשבון את תוצאות התאונה ונסיבותיה וכן את נסיבותיו של הנאשם, עמדת שירות המבחן אשר מתייחסת בין היתר גם לסיכויי השיקום של הנאשם ואת האינטרס החברתי שבענישה.

שמעתי את טיעוני הצדדים ושקלתי בכובד ראש את נימוקיהם. לאחר שנתתי את דעתי לעמדת שירות המבחן, ולגילו הצעיר של הנאשם, באתי לכלל מסקנה כי יש לגזור את עונשו של הנאשם קרוב יותר לרף התחתון של מתחם העונש ההולם.

עם זאת חשוב לציין כי לא נעלמו מעיני תוצאות התאונה. המנוח קיפח את חייו בעת שנסע ברכב לצד חברתו וסבורני כי תוצאה עגומה זו יכולה הייתה להימנע לולא התנהלותו חסרת האחריות של הנאשם אשר יאלץ להתמודד מידי יום ביומו, במשך כל חייו, עם תוצאות אירוע זה, כמו גם משפחתו של המנוח אשר איבדה את יקירה.

משנאמר כל זאת, ולאחר שנשקלו כל השיקולים הרלוונטיים אשר צוינו לעיל, באתי לכלל מסקנה כי במקרה זה יש למקם את הנאשם קרוב יותר לתחתית מתחם העונש ההולם באופן שיאפשר נשיאת המאסר בעבודות שירות, תוך עריכת איזון בין רכיבי הענישה השונים כך שתוטל פסילה לתקופה ארוכה יותר, ועל כן אני מטיל על הנאשם את העונשים הבאים:

1. מאסר בפועל למשך 9 חודשים אשר יבוצע בעבודות שירות במועצה מקומית עירון. הנאשם יתייצב לתחילת ביצוע עבודות השירות בהתאם למועד שייקבע ע"י הממונה על עבודות השירות וזאת לאור העובדה שהמועד שמופיע בחוות הדעת שהוגשה לתיק בית המשפט חלף לו זה מכבר.



2. מאסר על תנאי לתקופה של 12 חודשים שלא יעבור תוך 3 שנים מהיום על עבירות של נהיגה בזמן פסילה ו/או גרימת מוות ברשלנות (סעיף 67 לפקודת התעבורה או סעיפים 64 ו- 40 לפקודת התעבורה).

3. אני פוסל את הנאשם מלנהוג ו/או מלקבל ו/או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 10 שנים בניכוי 90 ימים פסילה מנהלית. הפסילה תחושב מיום 30/9/21 וזאת ללא צורך בהפקדה נוספת. פסילה זו תרוצה במצטבר לכל פסילה אחרת ככל שקיימת.

4. אני פוסל את הנאשם מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 12 חודשים על תנאי למשך 3 שנים והתנאי הוא שהנאשם לא יעבור אותה עבירה שעליה הורשע או אחת העבירות המפורטות בתוספת הראשונה או בתוספת השנייה לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א - 1961 ויורשע בגינה.

5. צו מבחן למשך 18 חודשים אשר יפוקח בידי שירות המבחן, במסגרתו ישולב הנאשם בטיפול מתאים, על פי צרכיו ובמסגרת שתיקבע ע"י שירות המבחן.

הוסבר לנאשם כי ככל שלא יקיים את תנאי הצו, יכול ותוגש בקשה להפקעתו ועניינו יובא לבית המשפט לצורך דיון מחודש ברכיבי הענישה של גזר הדין. כך גם הוסבר לו בעניין זה ביחס לעבודות השירות.

6. פיצוי למשפחת המנוח בסך 10,000 ₪ .

סכום הפיצוי יופקד בקופת בית המשפט עד ולא יאוחר מיום 4.4.23 ויועבר באמצעות מזכירות בית המשפט למי מבני משפחתו של המנוח אשר פרטיו ימסרו מבעוד מועד ע"י המאשימה.

המזכירות תמציא העתק מגזר הדין לשירות המבחן ולממונה על עבודות השירות.

זכות ערעור לבית המשפט המחוזי בחיפה תוך 45 ימים מהיום.

ניתן היום, י"א טבת תשפ"ג, 04 ינואר 2023, במעמד הצדדים.