



גמ"ר 3126/01/21 - מדינת ישראל נגד נסים ממון

בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים)

06 נובמבר 2022

גמ"ר 3126-01-21 מדינת ישראל נ' ממון

בפני כבוד השופט, סגן הנשיא עופר נהרי

בעניין: המאשימה מדינת ישראל

ע"י פרקליטות מחוז ת"א (פלילי) ע"י עו"ד ראזי מחאמיד

נגד

הנאשם נסים ממון

ע"י באת כוחו עו"ד לאה גולדמן

גזר דין

הנאשם הורשע לאחר ניהול הוכחות בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית וזאת לפי סעיף 40 יחד עם סעיף 64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש) התשכ"א - 1961.

מדובר באירוע תאונת דרכים קטלנית שהתרחשה עת נהג הנאשם במכוניתו בצומת דרכים בעיר תל אביב ופגע אגב כך עם מכוניתו למוות בהולך רגל יליד 1939 אשר עשה שימוש במעבר חציה להולכי רגל עת נפגע.

נסיבות האירוע פורטו בהרחבה בהכרעת הדין.

למען ההבנה והבנת דרגת הרשלנות הנה בתמצית עיקרי נסיבות האירוע וזאת כפי המצוי בפרק העובדות אשר בכתב האישום אשר נקבע בהכרעת הדין כי הן הוכחו וכפי שנמצא כמנותח ומפורט בהכרעת הדין:

האירוע התרחש באור יום במזג אוויר נאה ובתנאי ראות טובים. מעבר החציה להולכי רגל סומן ותומרר באופן הנראה היטב לעין. הנאשם כנהג לא הבחין בהולך הרגל בשום שלב משלבי נהיגתו אלא רק לאחר הפגיעה בו. הפגיעה אירעה במעבר החציה או בקרבה הממש נוגעת במעבר החציה כעולה מהראיות (בין היתר סרטון וכן אף תצלום נ/2 שהגישה ההגנה). שדה הראיה של הנאשם אל עבר מעבר החציה ואל קרבתו של מעבר החציה היה שדה ראייה פתוח וללא כל מגבלה ואף הסכים הנאשם בחקירתו כי ניתן לציין כשדה ראייה "מושלם". הוברר כי בתוך מכוניתו של הנאשם היו לו הפרעות לשדה הראיה וזאת בדמות חפצים שבחר הוא כנהג שיהיו תלויים ומוצמדים ומונחים אל מול עיני הנהג, וכמו כן, אליבא דעמדת מומחה ההגנה, היתה לנאשם הפרעה לשדה הראיה בשל קורת רכבו. עוד הוברר כי אף אליבא דעמדת מומחה ההגנה אשר העיד בתיק זה, יכול היה הנאשם להבחין בהולך הרגל הקשיש עת היה מצוי הנאשם עם מכוניתו מרחק של 20 מטרים ממקום הפגיעה בהולך הרגל. נמצא שעפ"י גירסת המאשימה (אותה מצאתי כמנומק בהכרעת הדין לאמץ) ואפילו אף בהינתן עמדתו הצנועה יותר של מומחה ההגנה בתיק, עמדו לרשות הנאשם כנהג משכי זמן ומרחק למכביר לראות את הולך הרגל, לנקוט פעולה ולהימנע מלפגוע בו. נמצא שהנאשם כשל כשלון טוטאלי ומתמשך מלעשות כן, ולמעשה, כאמור, פגע הנאשם עם מכוניתו בהולך הרגל מבלי להבחין בהולך הרגל בשום שלב



ומבלי לנקוט בכל פעולה עד לפגיעה בו בשום שלב. רק לאחר הפגיעה פעל הנאשם לעצירת רכבו. העולה מהסברו של מומחה ההגנה בתיק זה, על כי קורת הרכב בתוך רכבו הסתירה לנאשם את הולך הרגל וכי בה כביכול ה"אשמה", לא יכולה היתה להתקבל על ידי בית המשפט במישור המשפטי כהסבר ראוי אשר פוטר כביכול נהג מאחריות לנהיגת רכבו על מגבלותיו של הרכב ותוך שמירה על המתבקש ממנו כנהג עפ"י דין.

כפי שהתבטאתי כבר בהכרעת הדין, אני סבור כי נמצא שרשלנות הנאשם היתה מן הגבוהות. ואם ארצה לנקוט זהירות בקביעה זו ולנהוג כ"בית הלל" אזי אומר רף תחתון של מן הגבוהות. רשלנות גבוהה לא משום שהנאשם חלילה השתולל בכביש. לא כך היה. היא גבוהה משום שהנאשם נהג בעיוורון ובחוסר תשומת לב משוועים ומתמשכים. היא גבוהה משום שהנאשם בחר לנהוג אגב הפרעה לשדה הראיה מתוך רכבו וללא מעש בקשר לכך. מצויים בפני טיעוניהם המפורטים של באי כח הצדדים לעונש ופסיקה שכל צד נתמך בה. כמו כן, מצויים לנגד עיני גם הדברים שנשאו בפני במסגרת הטיעונים לעונש הנאשם ומעסיקו. גזירת הדין בעבירות גרימת מוות ברשלנות אגב נהיגה היא מלאכה מורכבת. מורכבת היא בפרט לנוכח כך שהעומדים לדין הם בד"כ נאשמים נורמטיביים שכשלו בנהיגה. מורכבת היא גם משום שמנגד נגדעו חיים ונפגע הערך העליון של קדושת החיים. מורכבת היא משום שנדרש להעביר מסר שעיקרו לרבים.

בע"פ 2918/13 "אחמד דבס נ. מד"י" [פורסם בנבו] היתווה בית המשפט העליון את הדברים העקרוניים הבאים לעניין מלאכת גזירת הדין (ציטוט):

"... בית המשפט נדרש לקיים בחינה תלת שלבית לצורך גזירת העונש: בשלב הראשון עליו לקבוע את מתחם העונש ההולם את נסיבות ביצוע העבירה ואותן בלבד. זהו מתחם נורמטיבי - אובייקטיבי. לשם כך עליו להתחשב בארבעה שיקולים; (1) הערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה; (2) מידת הפגיעה בערך זה; (3) מדיניות הענישה הנהוגה; ו-(4) הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה המפורטות בסעיף 40 ט' לחוק (סעיף 40 ג'א) לחוק העונשין). בשלב השני נדרש בית המשפט לבחון האם מתקיימים שיקולים חריגים הנוגעים לנאשם ומצדיקים לסטות מהמתחם שנקבע בשלב הראשון - פוטנציאל שיקום מיוחד או הגנה על הציבור, כמפורט בסעיפים 40 ד' ו-40 ה' לחוק (סעיף 40 ג'ב) לחוק). ככל שלא מצא בית המשפט להעדיף שיקולי שיקום או הגנה על הציבור, יעבור בית המשפט לשלב השלישי, שבגדרו עליו לקבוע את העונש שיושת על הנאשם



בתחום המתחם שקבע. בשלב זה נדרש בית המשפט לשקול נסיבותיו האישיות של הנאשם לקולה ולחומרה - אלו המפורטות בסעיף 40 י"א לחוק, כמו גם נסיבות אחרות ככל שמצא שהן רלוונטיות (סעיפים 40 ג'(ב) ו-40 יב' לחוק)... " (ציטוט מ-ע"פ 2913/13 אחמד דבש נ' מד"י, [פורסם בנבו] מפי כב' השופט ע. פוגלמן). וכן ראה נא ע"פ 1903/13 חמודה עיאשה נ' מד"י, [פורסם בנבו] מפי כב' השופטת ע. ארבל).

בע"פ 6755/09 "ארז אלמוג נ.מד"י" [פורסם בנבו] נפסק זה מכבר כדלקמן (ציטוט):

"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 שיקולי 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 על ידי אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות". (סוף ציטוט).

בע"פ 5135/18 "מחמד עבידיה נ. מד"י" [פורסם בנבו] ציין ביהמ"ש העליון את הדברים הבאים (תוך שהוא ער ומבדיל בזמנו בין הריגה לבין גרימת מוות ברשלנות) (ציטוט):

"עקרונות הענישה ביחס לגרימת תאונה קטלנית מושרשים היטב בפסיקה, ולצערנו גם בניסיון המר של ריבוי מקרים מעין אלה. כלל ראשון הוא כי יש להחמיר בעבירות אלה לנוכח עקרון קדושת החיים. כלל שני, כי השיקול המרכזי הוא מידת האשמה. הכלל השלישי הוא כי ברגיל - הנסיבות האישיות של הנהג נסוגות בפני חומרת התוצאה".

ובהמשך (ציטוט):

"במצבים של רשלנות וחוסר מודעות חובתו של בית המשפט היא להחמיר כדי להרתיע נהגים משהייה במצב של חוסר מודעות בעת הנהיגה. התכלית היא לכוון את הנהגים, שיפנימו כנדרש את המסר הבא: 'כלי קטלני בידך! עליך להתרכז ולהיות מודע ככל שניתן באופן סביר למצב העניינים. כשל בתודעה עלול לגבות חיי אדם!' (שם, בעמ' 4 לפסה"ד).

ברע"פ 9454/12 "טקאטקה נ. מד"י נקבע כדלקמן (ציטוט):

"יודגש, כי בית משפט זה קבע, לא אחת, שעל מנת לבער את נגע תאונות הדרכים מן הראוי להשית על הנהגים המורשעים בגרימת מוות ברשלנות בנסיבות אלו, עונש מאסר לריצוי בפועל ופסילת רשיון לתקופה ממושכת (ע"פ 6358/10 קבהא נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו], 24.3.2011), וזאת על אף נסיבותיהם האישיות (ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו], 16.11.2009); רע"פ 2955/12 פלונית נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו, 26.6.2012]). בראי הלכה זו, לא חרג בית המשפט לתעבורה מנורמת הענישה המקובלת, בהטילו על המבקש, בין



היתר, עונש של עשרה חודשי מאסר לריצוי בפועל ופסילת רשיון לתקופה של 11 שנים". (סוף ציטוט).

ברע"פ 2996/13 **ניאזוב נ. מד"י** נאמרו הדברים הבאים: (ציטוט)

"סוף דבר - אין ספק, וכמתואר מעלה, כי האירועים הקשים הטביעו חותמם בחיי המבקשים, החווים את תוצאות התאונה. ואולם ממול לנגד עינינו חיי המנוחים שנקטעו באבם ועקרון קדושת החיים, עקרון יסוד במורשתנו המשפטית, העברית והישראלית, ומן המפורסמות שאינן צריכות ראייה, וסבל משפחת הקרבנות. סוף דבר: משקופחו חיי אדם ברשלנותו של נהג, המדיניות השיפוטית היא מאסר בפועל, בהיעדר נסיבות אישיות חריגות מאוד המצדיקות זאת".
(סוף ציטוט).

הערך החברתי אשר נפגע מביצוע העבירה בתיק שבפני הינו הערך העליון של קדושת החיים.

מידת הפגיעה כאן בערך האמור היא המידה הקשה של קטיעת חיי אדם - הוא הולך הרגל שעשה שימוש במעבר חציה בליבה של עיר.

באשר למדיניות הענישה הנהוגה הרי שבהקשר זה חזר והביע בית המשפט העליון את עמדתו העקבית מאד על כי ככלל העונש הראוי הוא מאסר בפועל בית כתלי בית הסוהר ופסילה ממושכת מלנהוג, וכל זאת בפרט כאשר רמת הרשלנות שהפגין הנהג איננה נמוכה ואין נסיבות אישיות יוצאות דופן.

בית המשפט העליון חזר וציין זה מכבר את הדברים העקרוניים בקשר עם ענישה במקרים של גרימת מוות בנהיגה רשלנית (ציטוט):

"לא ראינו מקום לסטות ממדיניות הענישה הנוהגת בנושאי גרימת מוות ברשלנות, שדינה ככלל מאסר מאחורי סורג ובריש במסגרת המאבק בתאונות, ואשר חריגה מעטים ומקרה זה אינו ביניהם על פי נסיבותיו. חיי אדם קופדו". (מתוך רע"פ 8576/11 הילה מזרחי נ' מד"י, [פורסם בנבו] מפי כב' השופט א. רובינשטיין) וראה נא בהמשך לכך גם את דנ"פ 1391/11 הילה מזרחי נ' מד"י [פורסם בנבו].

"לצד בחינת נסיבותיה של המבקשת, יש לזכור כי השיקולים המתווים את שיקול דעתם של בתי המשפט בעת קביעת העונש הראוי לעבירות תנועה בעלות תוצאות קטלניות, אינם מתמקדים רק בנאשם. על בית המשפט לשקול מערכת שיקולים רחבה יותר, הכוללת גם את בחינת תוצאות התאונה והאינטרס החברתי שבענישה".
(ציטוט מתוך רע"פ 2955/12 פלונית נ' מד"י, [פורסם בנבו] מפי כב' המשנה לנשיא מ. נאור). ובהמשך (שם)(ציטוט): **"מסכים אני להכרעתה של חברתי המשנה לנשיא ולהערותיה של חברתי השופטת ברק-**



ארז. בסופו של יום, מקום שקופחו חיי אדם ברשלנותו של נהג, המדיניות השיפוטית היא ענישה במאסר בפועל, תוך קביעת אורכו בהתאם לנסיבות התיק.."

ברע"פ 7913/07 אברהם רמז נ. מד"י הביע בית המשפט העליון את הדברים הבאים (ציטוט) :

"אין צורך להכביר מילים בנוגע לחומרת העבירות בהן הורשע המבקש. בתקופה בה תאונות הדרכים גובות את מחירן בחיי אדם כמעשה של יום יום, מצווים בתי המשפט להחמיר עם עברייני התנועה. עסקינן בתופעה מאיימת שיש להירתם ולהילחם למניעתה ולהגן על בטחון הציבור באמצעות הרחקת נהגים מסוכנים פורעי חוק מהכביש בכל דרך אפשרית (ראו בש"פ 1753/07 אבו רקיה נ' מדינת ישראל (טרם פורסם, 19.3.2007)). מעשהו של המבקש חמור מאוד. בהתנהגותו הרשלנית הוא יצר סכנה בכביש שקיפדה חיו של המתהלך במעבר חצייה אשר לו זכות הקדימה על פי חוק".

גם ברע"פ 8992/14 רפאל נ. מד"י חזר וציין בית המשפט העליון (ציטוט) :

"יודגש, בהקשר זה, כי בית משפט זה קבע, לא אחת, כי מדיניות הענישה הראויה בעבירות של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות, הינה השתת עונש מאסר בפועל. בכך ניתן ביטוי לערך קדושת החיים ולשיקולי ההרתעה".

לכשהגעתי בתיק זה לכלל מסקנה כאמור לעיל לעניין רף רשלנותו של הנאשם כנהג במקרה שבפני, ולכשקובעת הפסיקה כי אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא כאמור דרגת הרשלנות, אזי, העונש המתבקש כאן הוא, עם כל הצער, מאסר בפועל.

לאור המצוי בפני אני סבור כי מתחם העונש ההולם הינו בין 10 ל- 24 חודשי מאסר בפועל, ופסילת רשיון נהיגה לתקופה שבין 10 ל- 18 שנים.

ובאשר למיקום העונש ההולם בתוך המתחם ראוי שאתן את הדעת להיבטים הבאים:

מדובר בנאשם אשר הינו נהג ותיק מאד (מ-1974) ועברו התעבורתי תקין (2 הרשעות קודמות - האחת בעבירת מהירות והשניה בעבירת אי ציות לתמרור "עצור" בצומת) וללא עבר פלילי.

מדובר בנאשם יליד 1956, אב לילדים וסב לנכדים.

הנאשם גם סועד ומטפל באמו הקשישה.

הנאשם הוא איש עבודה המסור לעבודתו (על כך העיד גם מעסיקו).

הנאשם מצוי לדבריו מאז האירוע בשפיפות רוח .



כל אלה ראוי כאמור שיילקחו גם הם בחשבון וכך אעשה.

עד כאן לעניין מתחם העונש ההולם וכן עמידה על השיקולים אשר בגדרי המתחם.

ובאשר לשאלת קיום שיקולים חריגים - "פוטנציאל שיקום מיוחד או הגנה על הציבור" - אציין כי לא מצאתי שמתקיימים שיקולים חריגים הנוגעים לנאשם המצדיקים לסטות מהמתחם.

ולאחר כל אלה, נקודה נוספת אשר איננה מרכזית אך בכל זאת ראוי להזכירה:

יש ויימצא בדוגמאות שצוטטו לעיל שהרשעת וענישת נהג שפגע למוות בהולך רגל במעבר חציה היתה לאחר הודאה ולקיחת אחריות.

הנאשם שבפני, כזכותו הברורה, בחר לקיים הוכחות בתיק זה מתחילתו ועד סופו ובכך פעל כמובן כאמור בהתאם לזכותו הלגיטימית. מדובר בזכות שהיא ללא ספק זכות מן המעלה הראשונה.

בדין ההוכחות, בעדותו, כזכותו, בחר הנאשם, אף למרות התצלומים, להכחיש אפילו שהחפצים והניירת שנצפו במכוניתו הפריעו ואפילו כהוא זה לשדה הראיה שלו, ולמעשה גם לא טען (כפי שטען מומחה ההגנה מטעמו) שקורת הרכב הסתירה לו. כזכותו המלאה גם בחר שלא תעיד רעייתו שישבה לצידו ברכב על כל היבט של הנסיעה המשותפת לצידו. לצד כך, את אי הבחנתו בהולך הרגל בשום שלב נמנע הנאשם מלדעת להסביר.

גם בטיעונים לעונש שהקריא הנאשם, ניכר, שוב כזכותו המלאה של הנאשם, שהנאשם הקפיד לנסח על כי הוא חש (ציטוט): "חרטה על תוצאות התאונה". (ההדגשה איננה במקור).

את הסליחה ניכר שביקש הנאשם בסיפת טיעוניו לעונש ממשפחתו שלו (אשתו וילדיו) אשר ישבו באולם וזאת על כי לדבריו אין הוא אותו אדם, שכן לדבריו חיו השתנו מהקצה לקצה מאותו יום של התאונה. משפחתו של הנאשם (אשתו וילדיו) מחו דמעה באולם למשמע דברי סליחה אלה מהם.

ברור הוא כי לכל נאשם ונאשמת יש זכות מן המעלה הראשונה כאמור לכפור ואין כל מקום לזקוף זאת לחובה עת בסופו של יום תוצאת ההליך היא הרשעה, ולענין זה מצוי כמובן ס' 40יא(6) לחוק העונשין המורה כך אף מפורשות.

עם זאת ולצד כך, בסעיף 40יא(4) לחוק העונשין, גם מלמדנו המחוקק שנסיבה בדמות "נטילת הנאשם אחריות על מעשיו" הינה נסיבה ברת התחשבות בענישה. ובמילים אחרות - הנאשם בתיק זה לא יוכל להנות ממה שכבר כונה בפסיקה כ"הנחת הודיה" השמורה למי שמניח ידו על לוח ליבו ונוטל אחריות. ברע"פ 5094/12 חטיב נ' מד"י [פורסם בנבו] נאמרו על ידי בית המשפט העליון (כב' השופט א. רובינשטיין) הדברים הבאים (ציטוט): "... אך הגיוני הוא כי גזר דין המבוסס על הודיה יקל במידת מה עם הנאשם... ביחס לגזר דין באותו כתב אישום שניתן לאחר שמיעת הוכחות, שאינו זוכה ל'הנחת הודיה' כמקובל".

לסיכום:



מלאכת גזירת הדין היא מלאכה של איזונים.

הנאשם שבפני נדרש לשלם מחיר עונשי על עבירה של גרימת מוות ברשלנות של הולך רגל שעשה שימוש במעבר חציה.

למותר להניח שלו יכול היה הנאשם להחזיר את גלגל הזמן אחורה היה בוודאי נוקט דרך אחרת, עירנית הרבה יותר, בנהיגתו באירוע זה, ובכך היה נחסך היקר מכל - חיים של אדם.

תאונות הדרכים גובות יום יום מחיר כבד מנשוא של מוות בכבישים.

אכן, יש מקום לתת הדעת לקושי שפקד בעקבות האירוע גם את הנאשם ואת משפחתו, אך מנגד, יש לזכור שחיו של אדם אחר (הולך הרגל) הסתיימו כליל באירוע דן, ודומני כי עם כל ההבנה, אין מקום להשוואה בין השניים ומשפחותיהם.

המסר אשר מתבקש לצאת הוא כאמור מסר אשר ינסה לשוב ולהבהיר שכאשר אוחזים בהגה אוחזים במכונה אשר בנקל עלולה לגרום למוות וכי לפיכך ראוי להתייחס לנהיגה בכבישים בחרדת קודש (קדושת החיים) במובן של העירנות ותשומת הלב הנדרשת בנהיגה, ובפרט, אך לא רק, בהתקרב למעבר חציה להולכי רגל בליבה של עיר.

לאחר כל אלה, ובשים לב לשיקולים לחומרא ולקולא, אני גוזר על הנאשם את העונשים הבאים:

קנס בסך ₪ 15,000 או 150 ימי מאסר בתמורה.

מאסר לתקופה של 12 חודשים בפועל.

פסילת רשיון נהיגה לתקופה של 11 שנים בפועל.

מאסר לתקופה של 10 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים שלא יעבור העבירה בה הורשע או עבירה של נהיגה בזמן פסילה.

הנאשם גם יעביר פיצוי כספי (סמלי במהותו) למשפחת המנוח וזאת בסך ₪ 25,000.

כבקשת ההגנה הקנס ישולם באופן הבא: ב - 10 תשלומים חודשיים רצופים ושווים אשר הראשון בהם לא יאוחר מהתאריך 1.1.23.

כבקשת ההגנה הפיצוי יועבר באופן הבא: ב - 10 שיעורים חודשיים רצופים ושווים אשר הראשון בהם לא יאוחר מהתאריך 1.1.23.

הפסילה בפועל תימנה באופן הבא: הפסילה תימנה מיום 18.10.20 (מועד בו החלה הפסילה המנהלית והיתה ברצף



עד היום במסגרת פסילה עד תום ההליכים בהמשך לכך). אני פוטר את הנאשם מהפקדה פזית נוספת כלשהי של הרשיון. מזכירות בית המשפט תנפיק אישור הפקדה בהתאמה לאמור לעיל, דהיינו מיום 18.10.20.

זכות ערעור כחוק.

ניתן היום, 06 נובמבר 2022, במעמד הנוכחים.