



גמ"ר 3973/05/21 - מדינת ישראל נגד שי ג'ורג' מגידש

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

גמ"ר 3973-05-21 מדינת ישראל נ' מגידש

בפני כבוד השופט אהרן האוזרמן

בעניין: מדינת ישראל
ע"י ב"כ עוה"ד אריאל שור
פרקליטות מחוז תל אביב (פלילי)
נגד
שי ג'ורג' מגידש
הנאשם
ע"י ב"כ עוה"ד דוד פאל ועוה"ד רותם ישעיהו

גזר דין

כנגד הנאשם הוגש ביום 10.05.21 כתב אישום המייחס לו אחריות לתאונת דרכים מיום 29.02.21, בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית בניגוד לסעיפים 40 ו-64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961.

ביום 07.12.21 לבקשתם המשותפת של הצדדים הועבר התיק ל-"גישור פלילי" בפני מותב אחר. ביום 21.02.22 הודיעו הצדדים כי בגישור שנערך בפני סגן הנשיא כבוד השופט עופר נהרי, לא הגיעו להסכמות ביניהם, הנאשם כפר והתיק נקבע להמשך לשמיעת ראיות בפני.

ביום 15.09.22 הוגש בהסכמת הצדדים כתב אישום מתוקן, הנאשם הודה והורשע בעובדות כתב האישום המתוקן, וזאת במסגרת הסדר טיעון שנחתם בין הצדדים. הנאשם נשלח לממונה על עבודות שירות בשב"ס, לבדיקת התאמתו לריצוי עונש מאסר במסגרת עבודות שירות. לאחר קבלת חו"ד הממונה, שמעתי ביום 03.01.22 את טיעוני ב"כ הצדדים לעונש.

אין ספק כי מדובר בתאונה איומה ומצערת שהתרחשה בנסיבות מחרדות.

ביום **15.02.21** בשעה 00:11 לערך, נהג הנאשם ברכבו פרטית "קיה" בתל אביב, בדרך יפו, ממזרח למערב, והגיע לצומת עם רחוב הקישון. הנאשם נסע בנתיב השמאלי מבין 2 נתיבים שבכיוון נסיעתו.

אותה עת רכב בדרך יפו, בניגוד לכיוון נסיעת הנאשם וממולו (ממערב למזרח), בנתיב המותר לנסיעת תחבורה ציבורית בלבד (נת"צ), **איתי אוהיון ז"ל** (יליד 1992) [להלן: "המנוח"] שרכב על קטנוע "קוואנג יאנג" במהירות (ממוצעת) של כ-86.4 קמ"ש. המהירות המותרת במקום היא עד 50 קמ"ש.



הנאשם פנה שמאלה בצומת האמור אל רחוב הקישון (לדרום) בנסיעה רצופה, חסם בכך את נתיב נסיעתו של המנוח, אשר נאלץ לבלום בלימת חירום, התנגש בעצמה עם חזית הקטנוע בדופן הימנית של הרכב, והוטח לכביש.

המנוח נפגע בכך באורח אנוש, הובהל מהמקום באמבולנס מד"א לחדר המיון במרכז הרפואי ע"ש "סורסקי" בתל אביב, כשהוא סובל בעקבות התאונה מפגיעה רב מערכתית קשה, שם למרבה הצער נקבע מותו בשעה 00:45.

על פי עובדות כתב האישום המתוקן, התאונה כמתואר ומותו של המנוח נגרמו בשל רשלנותו של הנאשם אשר נהג בקלות ראש וברשלנות, לא התאים את אופן נהיגתו לתנאי הדרך, פנה שמאלה בצומת בנסיעה רצופה מבלי לתת זכות קדימה לקטנוע שהגיע ממולו, לא הבחין כלל במנוח שרכב בנתיב הנגדי, וזאת על אף שדה ראייה פתוח ללא כל מגבלה לפניו, שאפשר לו לראות את המנוח.

ועוד, בכתב האישום המתוקן, הוספה לתיאור התאונה בעובדות כתב האישום, עובדה מס' 6 כדלקמן:

"6. המנוח רכב על הקטנוע כאשר בדמו חומר פעיל של סם מסוכן מסוג קנביס THC בכמות 19.0 ng/ml , תוצר חילוף חומרים של החומר הפעיל של סם מסוכן מסוג קנביס THC-OI-ACID בכמות 122.0 ng/ml וכן תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן מסוג קוקאין Benzoylecgonine בכמות 229 ng/ml".

הצדדים הציגו הסדר טיעון חתום ביניהם, הכולל הסכמה ל-"מסגרת עונשית" אשר לפיה המאשימה תטען לעונש מאסר בפועל של 11 חודשים וההגנה תטען ל-9 חודשי מאסר בפועל שיכול וירוצו בדרך של עבודות שירות, בכפוף לבדיקת התאמתו של הנאשם לכך על ידי הממונה על עבו"ש בשב"ס.

כן הוסכם בין הצדדים כי יושתו על הנאשם עונשים נוספים, בהתאם לשיקול דעת ביהמ"ש, כולל: מאסר מותנה, פסילה בפועל ופסילה על תנאי של רישיון הנהיגה, ותשלום פיצוי למשפחת המנוח.

משפחת המנוח עודכנה בפרטי ההסדר, בהתאם להוראת סעיף 17 לחוק זכויות נפגעי עבירה.

טיעוני המאשימה לעונש:

הנאשם, בן 24, אוחז ברישיון נהיגה משנת 2017 ללא הרשעות בעבירות תעבורה, וללא רישום פלילי.

טענת המאשימה בתמצית הינה כי אמת המידה העונשית הראויה, בתאונת דרכים בה נגרם ברשלנות מותו של אדם, כפי שנקבעה בפסיקת ביהמ"ש העליון [בפרשת "אלמוג"] - הינה ללא ספק ריצוי עונש מאסר בפועל. מתחם הענישה המקובלת במקרים דומים, וביחס לרשלנות ברמה בינונית - גבוהה, נע לשיטתה בין 11 ל-24 חודשי מאסר בפועל וכולל פסילת רישיון הנהיגה לתקופה שבין 8 ל-11 שנים.



רק משום נסיבות התאונה ותיקון כתב האישום, ובשל אשם תורם לכאורה של המנוח העולה בנסיבות, הסכימה הפרקליטות למסגרת העונשית כמתואר, אולם עמדת המאשימה הינה להטלת עונש מאסר בפועל (מאחורי סורג וברז) גם אם לתקופה מופחתת של 11 חודשים. בנוסף עותרת המאשימה לפסילת רישיון הנהיגה של הנאשם לתקופה של 8 שנים ולחיוב הנאשם בתשלום פיצוי כספי לטובת משפחת המנוח בגובה "עשרות אלפי שקלים".

הפרקליטות עותרת להחמרה בכל הרכיבים הנלווים לרכיב המאסר כאמור, וזאת כגורם "מאזן" לתקופת המאסר המופחתת שהיא ברף התחתון של מתחם הענישה לשיטתה, לה הסכימה המאשימה במסגרת ההסדר.

לסיכום טוענת המאשימה, כי רף הענישה לה עתרה במסגרת הסדר הטיעון, משולב היטב עם העקרונות המנחים בדבר הבניית שיקול הדעת השיפוטי בענישה שנקבעו בתיקון 113 לחוק העונשין התשל"ז-1997. בהסדר נשקלו דרגת רשלנותו של הנאשם, גילו ונסיבותיו האישיות, ואף הרשלנות התורמת לכאורה של המנוח, על פי כתב האישום המתוקן.

אביו של המנוח בשם המשפחה (לעונש):

אביו של המנוח, מר אלברט אוחיון, העיד בביהמ"ש במסגרת טיעונים לעונש. עדותו המרגשת נכנסה ללבבות ובדבריו יכולנו השומעים באולם ביהמ"ש לחוש ולהכיר מעט ולו לכמה רגעים את איתי.

איתי, בן 28 בלכתו, בן בכור להוריו, שני מבין 4 אחים. אדם שמח ומואר שאהב את החיים, איש ים, שאהב מאד את הים. "ילד יפה, תכול עיניים, ילד של נתינה, ילד של חסד"; "חייכן תמיד ומואשר בחלקו". איתי "נשמה גדולה שוחר שלום וצדק" כפי שרשמה המשפחה על מצבתו.

עוד במהלך השבעה, תרמה המשפחה את 2 קרניות עיניו של איתי, מעשה חסד נפלא, נתינה של אור מתוך חושך גדול, לאנשים זרים. כחלק מהנצחתו הקימה המשפחה עמותה הנושאת את שמו - "חסדי איתי" התומכת במתן ארוחות צהריים לכ-100 נזקקים בקהילה.

מעבר ל-"חיינו שנעצרו" חסרוננו של איתי אצל משפחתו עצום וכואב, באופן יומיומי ובכל תחומי החיים. כך סיפר האב כי "אין יום טוב. יש יום קשה ויום קשה עוד יותר. אין יום קל". אין ספק כי האבדן הקשה, כולל אבדן הציפייה לחוות אירועים משפחתיים שמחים ומשמעותיים עם איתי, מלווה כצל כבד את המשפחה כולה.

האב באצילות נפש ביקש לומר כי הוא והמשפחה לא מחפשים נקמה בנאשם. בהגינותו התייחס לגילו הצעיר של הנאשם ולפגיעה אף בהוריו ובמשפחתו עקב הטרדיה המשותפת. מר אוחיון ביקש כי עונשו של הנאשם יהיה עונש הולם ומרתיע, כולל מאסר בפועל, שישקף את האבדן, את הנזק הגדול שעשה הנאשם, ואת הפגיעה הקשה שנתרה במשפחה.

טיעוני ההגנה לעונש:



הסנגור מצדו טען כי התנהגותו של הנאשם עובר לתאונה, בנסיבות כמתואר בכתב האישום, מבטאת התנהגות העומדת ברף רשלנות נמוך והפנה לעובדות הנטענות בכתב האישום המתוקן. הסנגור מפנה לעובדה כי המנוח נסע בנ"צ, במהירות גבוהה מאד לשיטתו 86.4 קמ"ש במקום 50 קמ"ש (מהירות ממוצעת על פי קביעת הבוחן המשטרתי) וכן לחומרים אסורים שנמצאו בדמו של המנוח (כמפורט בסעיף 6 בכתב האישום המתוקן) כל אלו משפיעים לשיטתו על נסיבות התרחשות התאונה.

לדברי הסנגור המאשימה בהגנותה מסכימה לקיומה של רשלנות תורמת וכראייה לכך הושגה הסכמה לסיים את התיק בהסדר טעון, כאשר אף המאשימה לשיטתה הסכימה להגביל את עצמה בטיעון לעונש מאסר של 11 חודשים, שהוא נמוך בוודאי בהרבה (ואולי אף עד כמחצית) מהענישה המקובלת במקרים דומים, אילו לא היה נמצא אשם תורם מצד המנוח.

הנאשם בן 24, רווק, מתגורר בבית הוריו. עלה מצרפת עם משפחתו לפני כ-10 שנים. השלים שרות חובה מלא בצה"ל כמכונאי מטוסים, בתפקיד ראש צוות בחיל האוויר. הנאשם לומד לתואר הנדסאי בהנדסת תוכנה, עובד כנציג מכירות טלפוני. הנאשם נפגע בוודאי אף הוא בעקבות התאונה וחייב לא חזרו למסלול תקין, אם כי הסנגור ואף הנאשם ביקשו בהגנותם להדגיש כי ברי לכל כי הנפגעים העיקריים, ללא כל השוואה, הם המנוח ומשפחתו.

הסנגור ביקש לכבד את הסדר הטיעון, וטען כי במקרה זה העונש הראוי הוא ריצוי 9 חודשי מאסר בעבודות שירות, תקופה לא מבוטלת בה יתרום הנאשם לחברה, תחת כליאתו שאינה מועילה לאיש. לדברי הסנגור המלומד, אין מדובר בנאשם שיש לאזן את אי שליחתו למאסר ארוך בפועל בעמידה על תקופת מאסר שריצויה יהיה במאסר בפועל מאחורי סורג ובריח.

ההגנה עתרה בנוסף להתחשבות ביהמ"ש בנאשם גם ביתר הרכיבים.

התבקשה התחשבות לטובתו של הנאשם גם בהודייתו שבצידה לקיחת אחריות, בעובדה שהנאשם העדיף לחזור מכפירה ולהודות בטרם החלו בשמיעת הראיות, ובצער שהביעו הנאשם ומשפחתו.

הנאשם העיד במסגרת הטיעונים לעונש, והביע צער רב בפני משפחת המנוח. הנאשם סיפר כי חייו השתנו מאז התאונה ולא חזרו למסלול תקין. מצבו הנפשי של הנאשם התדרדר מאז התאונה ובעקבותיה. הנאשם סובל מדיכאון, ממעט לדבריו לצאת מביתו ומטופל בטיפול נפשי ע"י פסיכולוג.

השלבים בגזירת הדין:

בהתאם לעקרונות הבניית שיקול הדעת השיפוטי בענישה (תיקון 113 לחוק העונשין), גזירת העונש נעשית ב-3 שלבים: בשלב ראשון יש לקבוע את מתחם הענישה ההולם את נסיבות המקרה הספציפי. בשלב שני, יש לבדוק קיומם של



חריגים המצדיקים סטייה מהמתחם שנקבע, על פי סעיף 40ג לחוק העונשין - קיומו של פוטנציאל שיקומי משמעותי או צורך מיוחד בהגנה על הציבור. אם נמצא שאין מקום לחרוג מהמתחם, יש לעבור ישירות לשלב השלישי ולקבוע את העונש ההולם, בתוך המתחם.

[ראה: ע"פ 2918/13 אהמד דבס נגד מדינת ישראל (18.07.13) (פורסם בנבו)].

קביעת מתחם הענישה (השלב הראשון):

סעיף 40ג(א) לחוק העונשין, קובע כי מתחם העונש ההולם את מעשה העבירה שביצע הנאשם, ייקבע בהתאם לעיקרון המנחה [עקרון ה"הלימה"] הקבוע בסעיף 40ב לחוק.

לשם מציאת היחס ההולם בין העבירה, מידת אשמו של העבריין והעונש בהתאם לעקרון המנחה, יתחשב בית המשפט: "בחומרת העבירה, בערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה, במידת הפגיעה בו, במדיניות הענישה הנהוגה ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירה".

עוד קובע התיקון (בסעיפים 40ב ו- 40ג) כי במכלול השיקולים שעל בית המשפט לשקול עליו לבחון גם את מדיניות הענישה המקובלת לגבי ענישה במקרים אלה.

חומרת העבירה, הערך החברתי והפגיעה בו:

מדובר בעבירה מהחמורות שבחוק העונשין, הנחשבת חמורה בכל קודקס חוקי-חברתי בעולם התרבותי, מאז ומעולם. הערך החברתי המוגן הוא הערך העליון של שמירת חיי אדם, הנחשב ערך קדוש והפגיעה בו הינה ברמה הגבוהה ביותר שיש, שכן תוצאת מעשיו של הנאשם הם קיפוח חיו של המנוח, אדם צעיר בן 28, שהותיר אחריו הורים, אחים, בני משפחה וחברים המומים וכואבים את לכתו בטרם עת.

מדיניות הענישה המקובלת בעבירות גרם מוות ברשלנות, בתאונת דרכים:

כללים מנחים באשר לענישה הראויה, בעבירה בה קופחו חיי אדם בתאונת דרכים בשל רשלנות, נקבעו ע"י כבוד השופט הנדל בע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.09) (פורסם בנבו), כדלקמן:

"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."

בהתאם לכלל הראשון, מחייבת הרשעה בעבירה של גרם מוות ברשלנות בתאונת דרכים, גזירת עונש חמור, הכולל מאסר בפועל ופסילה לתקופה הולמת, כאשר הנסיבות האישיות של הנאשם נדחות בפני האינטרס הציבורי וערך קדושת החיים, הן בשל אופי העבירה והן בשל ביצועה השכיח גם על ידי אנשים נורמטיביים.

ברע"פ 2955/12 פלונת נ' מדינת ישראל (26.06.12) (פורסם בנבו) קבעה כב' השופטת מרים נאור, כי:

"לצד בחינת נסיבותיה של המבקשת, יש לזכור כי השיקולים המתווים את שיקול דעתם של בתי משפט 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."

העקרון השלישי, בהלכת "אלמוג" עולה בקנה אחד עם העקרון המנחה שבסעיף 40 לחוק העונשין שהוא תוצאה של תיקון מס' 113 (המאוחר) לחוק, שעניינו ב"הבניית שיקול הדעת השיפוטי בענישה". אין ספק כי השיקול העיקרי בקביעת העונש הוא קביעת דרגת הרשלנות.

פסיקה ענפה של בתי המשפט קובעת כי יש להבחין לעניין זה בין 3 דרגות רשלנות - נמוכה, בינונית וגבוהה, כאשר בהתאם לדרגת הרשלנות נקבעו בפסיקה מתחמי ענישה ברורים.

סיכום ביניים - מתחם הענישה:

במקרה דנן - משהסכימו הצדדים על מתחם ענישה הכולל רכיב מאסר בפועל (שירוצה מאחורי סורג ובריה או בעבודות שרות), פסילת רישיון הנהיגה של הנאשם בפועל ועל תנאי, ותשלום פיצוי עונשי למשפחת המנוח, אני קובע כי מתחם הענישה המקובלת, בהתחשב בפגיעה בערך המוגן ובהתאם למדיניות הענישה הנוהגת בבתי המשפט במקרים דומים, הינו בגבולות טווח העונשים להם טענו ב"כ הצדדים, על פי הסדר הטיעון שנחתם ביניהם.

מאחר ולא מצאתי כי מתקיימים כל שיקולים לסטייה ממתחם הענישה, יש לעבור ישירות לשלב השלישי והוא קביעת העונש הראוי לנאשם, בתוך מתחם הענישה.

קביעת העונש בתוך המתחם תעשה בהתאם לעקרון המנחה, עקרון ה"הלימה" שפרושו הוא מציאת היחס ההולם בין מידת ה"אשם" בהתנהגות הנאשם כפי שעולה מבדיקת נסיבות ביצוע העבירה - לעונש. [במסגרתה זו ניתן לשקול גם נסיבות שאינן קשורות לנסיבות ביצוע העבירה].

בחינת רשלנות הנאשם (השלב השלישי):



הנאשם הודה בכל עובדות כתב האישום המתוקן ובתיאור הנסיבות שהובילו לתאונה המצערת. בהתאם לנסיבות בכתב האישום המתוקן, אני מוצא את רשלנותו של הנאשם ברף בינוני - גבוה.

הנאשם גרם לפגיעה במנוח, רוכב קטנוע, עת פנה בחוסר זהירות ובקלות ראש שמאלה ולא נתן זכות קדימה לרוכב (המנוח) שהגיע ממולו ונכנס לפניו לצומת. הנאשם פנה בנסיעה רצופה בלי להאט או לעצור לפני הכניסה לצומת ולמעשה לא הבחין כלל ברוכב הקטנוע שהגיע בנתיב הנגדי מולו, למרות שדה ראייה פנוי.

על פי עובדות כתב האישום המתוקן, המאשימה בהגינותה הסכימה למעשה כי קיים אשם תורם לכאורה באופן נהיגת המנוח, כמתואר בכתב האישום המתוקן.

לטענת ב"כ המאשימה, רשלנותו של הנאשם הייתה ברמה "בינונית-גבוהה". בנוסף לטענת המאשימה רשלנותו הגבוהה של הנאשם גוברת על כל רשלנות תורמת שמיוחסת למנוח.

ב"כ הפרקליטות הגיש אסופת פסקי דין מכל הערכאות, בהם לטענתו בנסיבות דומות נגזרו עונשי מאסר בפועל של 12 חודשי מאסר לפחות, על נהגים שגרמו לתאונות קטלניות וזאת למרות שנקבעה בכל אחד מהתאונות רשלנות תורמת מצד הנהג המעורב (המנוח).

עיינתי בפסיקה שהגיש ב"כ הפרקליטות. אני מוצא (כפי שיובא מיד להלן), לאבחן אותה בנסיבות כל מקרה ומקרה, מנסיבות המקרה שבפני.

אמנם, כאמירה כללית בתי המשפט קבעו כי במשפט הפלילי בשונה ממשפט הנזיקין האזרחי, משמעות רשלנותו התורמת של הצד הנפגע הינה משנית, שכן בניגוד למטרות משפט הנזיקין שהן להשיב את מצבו של הנפגע לקדמותו, במשפט הפלילי המטרה היא לכוון את התנהגות הציבור ולהוקיע את מעשה העבירה עצמו. משום כך מושם הדגש בענישה הפלילית על רשלנות הנאשם.

עם זאת בפסיקה אליה מפנה הפרקליט המלומד, מצאתי כי הטענות לרשלנות תורמת לכאורה של המנוח, בחלק מהמקרים נדחו לחלוטין ובחלקם הייתה רשלנות הנאשם בדרגה גבוהה משמעותית מרשלנות הנאשם במקרה דנן (למשל כשמדובר בנהג רכב ציבורי/משאית או בנהג תחת השפעת סם). יוער כי ככלל מצאתי כי גם מהפסיקה הנ"ל עולה ברור כי יש מקום להתחשב בקביעת העונש בתוך מתחם הענישה (לקולא) גם ב"אשם" תורם אם נמצא כזה, מצד המנוח.

כך למשל, בעניין ת"ד (י-ם) **3087-09-15** מדינת ישראל נגד ח'אלד קדומי (01.11.17) (פורסם בנבו) מדובר היה בנהג אוטובוס שפנה שמאלה בצומת ופגע ברכב ממולו. ראשית לנהג אוטובוס ציבורי חובת זהירות מוגברת. בנוסף, עיון ביתוח התאונה בגוף גזר הדין מעלה כי טענות ההגנה לגבי רשלנות תורמת של המנוח נדחו כולן. טענת הסנגור שהמנוח היה עטוף בטלית והתפלל תוך כדי הנהיגה נדחתה וביהמ"ש ציין כי מדובר בטענות "מוזרות והינן בגדר השערה בלבד" (סעיף 16 בגזה"ד); הטענה כי המנוח נסע במהירות מופרזת - נדחתה בשל היותה "סברה בלבד" (סעיף 17 ו-18 בגזה"ד); הטענה כי המנוח לא החזיק ברישיון נהיגה מתאים להסעת ילדים נדחתה ונקבע כי אין לכך השפעה על מיומנות הנהיגה או על נסיבות התאונה ואין בכך כל רשלנות תורמת (סעיף 42).

בעניין גמ"ר **5284-01-19** מדינת ישראל נגד ארז דבאח (25.02.21) (פורסם בנבו), נקבע כי הנאשם עצמו היה בעת



התאונה תחת השפעת סמים. בנוסף גזר הדין ניתן לאחר ניהול הוכחות. ביהמ"ש חזר על ההלכה הידועה כי לאחר ניהול הוכחות אין הנאשם זכאי לאותה הקלה לה היה זכאי לו היה מודה ומקבל אחריות לאירוע.

ברע"פ **4880/17** אלקס אולג קוסה נגד מדינת ישראל (21.06.17) (פורסם בנבו), ביהמ"ש העליון דחה ערעור על העונש וקבע כי ביהמ"ש קמא לא התעלם מהתנהגותו של המנוח וקבע כי מהירות הייתה 100 קמ"ש. ביהמ"ש העליון מצא כי - **"אשמו התורם של המנוח בא לידי ביטוי בקביעת עונשו של המבקש"** (פסקה 8) בנסיבות הרשלנות הגבוהה שנקבעה שם.

בעניין עפ"ת **28342-12-20** סלימאן עותמאן נגד מדינת ישראל (07.03.21) (פורסם בנבו), ביהמ"ש העליון בנסיבות דומות, לא התערב בעונש שכלל 12 חודשי מאסר בפועל, ומצא כי נלקחה בחשבון רשלנותו התורמת של המנוח (שהתבטאה בכך **"שנסע מהר ובנתיב השמאלי"** שם פסקה 4). עם זאת, מדובר שם בנהג משאית לו חובת זהירות מוגברת שצבר לחובתו (משנת 1980) 189 הרשעות קודמות בתעבורה, מהן 9 הרשעות בעשור הקודם לתאונה כולן כנהג במשאית, וכן בעל רישום פלילי שהתיישן שרצה בעבר עונשי מאסר. בנוסף הכרעת הדין ניתנה לאחר ניהול הוכחות.

בעניין רע"פ **3575/19** דן אהרון תבור נגד מדינת ישראל (30.06.19) (פורסם בנבו), בביהמ"ש לתעבורה נדונה תאונה בנסיבות דומות, כאשר ביהמ"ש דחה את כל טענות ההגנה לרשלנות תורמת של המנוח (מהירות האופנוע). בביהמ"ש העליון עמדה שאלה אחת בלבד (ואחרת) לדיון בערעור והיא האם מצבו הרפואי של הנאשם מצדיק כשלעצמו ריצוי המאסר בעבודות שירות בלבד.

בעניין רע"פ **4508/20** יניר אסא נגד מדינת ישראל (14.07.20) (פורסם בנבו), ביהמ"ש העליון לא התערב בעונש 12 חודשי מאסר בפועל שנגזרו על הנאשם, בין היתר קבע כי טענות בדבר רשלנות תורמת לכאורה של המנוח - שלא הוכחו - נלקחו בחשבון בגזירת העונש בתוך מתחם הענישה. השאלה העיקרית שנדונה בערעור הייתה בעניין עתירה שנדחתה בערכאה הנמוכה, בבקשה לגביית ראיות חדשות" (עדות חדשה) סוגייה שאינה מעניינת.

ובמקרה דנן - אין ספק כי הנאשם רשע, וכי יכול היה למנוע את התאונה לו היה נג דין ובזהירות. אולם, לעניין העונש המקובל והראוי לו בתוך מתחם הענישה, יש מקום להביא את הנתונים שעלו כאמור בחקירת המשטרה לגבי אשם תורם של המנוח, הקשורים לנסיבות התאונה, כפי שאכן הוספו בכתב האישום המתוקן.

מצאתי להעיר למאשימה, כי היה מקום לכלול את הנתונים כאמור מראש בכתב האישום. הדברים עלו בחומר החקירה שנמסר כדין לעיון ולהעתיקה ע"י ההגנה ואין כל טענה כי המאשימה ניסתה כביכול "להסתירם". אולם, היה צריך להגיש מראש את כתב האישום כשהוא כולל את כל העובדות, כולל העובדות שהוספו בכתב האישום המתוקן, בצורה שלמה ומלאה. כך נוהג מעשה תביעה הגון ומקובל, על מנת להביא תמונה שלמה בפני ביהמ"ש וכן שלא לפגוע ביכולת הנאשם להתגונן.

סיכום והחלטה:

קביעת העונש הראוי בכל מקרה בו קופחו חיים בתאונת דרכים, ללא קשר לנסיבות התאונה או לנסיבות האישיות של הנהג הפוגע, היא ללא כל ספק תמיד מלאכה קשה, שכן ביהמ"ש נדרש לכאורה לתן "מחיר" לחייו של המנוח. ברור כי



אין מחיר גבוה מספיק שביהמ"ש יכול לנקוב לחיי אדם, וכל עונש שיוטל על הנהג הפוגע אינו משקף את האבדן שבקיפוח חייו של המנוח, ובפרט הדברים אמורים לגבי משפחתו, חבריו ומכריו של המנוח, הכואבים מאד את אבדנו.

בע"פ 52518-07-12 לגטווי נ' מדינת ישראל (19.11.12) (פורסם בנבו), לעניין ענישה בתיקי גרם מוות בתאונות דרכים נאמר כי:

"הענישה בתיקים מסוג זה היא לעולם קשה, מכאיבה ומעוררת חיבוטי נפש של ממש, מעבר לקושי האינהרנטי הגלום במלאכת הענישה ככלל. הקושי עניינו בכך, שמרבית העבריינים בתחום זה הם אנשים נורמטיביים, לעיתים קרובות מצטיינים בכל תחומי חייהם האחרים, אנשים תורמים, חיוביים ועדיין, בשל רשלנותם קופדו חיי אדם."

בהתאם לכלל השלישי שנקבע בפס"ד "אלמוג", בחנתי את נסיבות התאונה שתוארו בעובדות כתב האישום והגעתי למסקנה כי התאונה ארעה עקב רשלנות בדרגה בינונית - גבוהה, מצדו של הנאשם.

בהתחשב באשם התורם (בנהיגת המנוח) שנמצא על פי העובדות המוסכמות בין הצדדים, שנכללו בכתב האישום המתוקן, אני מוצא לנכון לקבל את הסדר הטיעון בטווח התחתון של הסכמות הצדדים בכל הנוגע לרכיב המאסר בפועל, ואפשר לנאשם ריצוי מאסרו בעבודות שירות.

אציין לזכותה של המאשימה כי אף היא הסכימה לתקן את כתב האישום, וכן הסכימה להגביל את דרישתה לעונש לתקופת מאסר מופחתת יחסית (11 חודשים) וזאת למרות מדיניות הענישה הנוהגת בתיקי תאונות דרכים מסוג גרם מוות ברשלנות, שעומדת לולא העובדות בכתב האישום המתוקן, על תקופת מאסר ממושכת בהרבה.

לעניין משך פסילת רישיון הנהיגה של הנאשם, התחשבתי בעובדה כי עונש הפסילה הוא העונש העיקרי שבאמצעותו יושגו מטרות הענישה של "מניעה" ו"הרתעה" במקרה זה.

לגבי רכיב הפיצוי למשפחת המנוח, מדובר כמובן בפיצוי שמטרתו עונשית. יש להוסיף כי זכאותה של משפחת המנוח לתבוע פיצויים על פי חוק הפל"ד, אינה משפיעה על זכותה לקבל פיצוי מהנאשם במסגרת הליך פלילי, בהתאם לסעיף 77 לחוק העונשין. [ראה: ת.פ. (חיפה) **7151/08** מ"י נגד נוי קלדרון (01.03.10) (פורסם בנבו) ; ע"פ **70306/06** פפרוני נגד מ"י (18.19.07) (פורסם בנבו)].

לאחר ששמעתי את הצדדים וטיעוניהם לעונש, לאור הסדר הטיעון לעונש שנחתם ביניהם, לאחר ששקלתי את האינטרס הציבורי במניעת תאונות דרכים ואת עקרון קדושת החיים, נתתי דעתי לתוצאות התאונה המחרדות המתבטאות באבדן חייו של המנוח אוחיון ז"ל, אשר משפחתו חבריו ומכריו כואבים בוודאי מאד את לכתו, אגזור את העונש ההולם לנאשם לדעתי במקרה זה, בתוך מתחם הענישה שקבעתי, כדלקמן.



אני דן לפיכך את הנאשם לעונשים הבאים:

1. 9 חודשי מאסר בפועל.

המאסר ירוצה במסגרת עבודות שירות, אותן ירצה הנאשם במתנ"ס פולג (עיר ימים). הנאשם יועסק 5 ימים בשבוע 8.5 שעות עבודה בכל יום.

הנאשם יחל בריצוי העבודות ביום 22.01.23 ויחייב ביום זה לתחילת ריצוי העונש בפני המפקח הממונה בשב"ס רמלה (מפקח אחראי מר אנסטס איסחיזוב).

הנאשם מוזהר כי מדובר בתנאי העסקה קפדניים המצריכים התייבבות רציפה מצדו.

הנאשם מוזהר כי כל הפרה מצדו של תנאי עבודות השירות, וכללי שב"ס, עלולה להביא להפסקה מנהלית של עבודות השירות ולריצוי יתרת התקופה במאסר מאחורי סורג וברח.

2. 12 חודשי מאסר וזאת על תנאי, למשך 3 שנים, והתנאי שלא יעבור את העבירות בהן הורשע, או ינהג בזמן פסילה.

3. פסילה בפועל מלהחזיק או לקבל רישיון הנהיגה מכל סוג וזאת למשך 7 שנים.

הפסילה תימנה מיום 29.08.21 (יום התאונה). מאחר והרישיון מופקד, אין צורך בהפקדה.

4. 6 חודשי פסילה וזאת על תנאי למשך 3 שנים מהיום.

5. פיצוי עונשי עבור משפחת המנוח, בסך של 36,000 ₪.

הנאשם יפקיד את הפיצוי במזכירות ביהמ"ש עד יום 01.02.23, הפיצוי יועבר על ידי המזכירות למשפחת המנוח, בהתאם לפרטים בטופס פרטי נפגע עבירה, הסרוק בנט-המשפט.

במידה ולא יופקד הפיצוי במועד, יישא הנאשם מאסר לתקופה של 4 חודשים תמורתו.

מזכירות תעביר העתק מגזר הדין לממונה על עבודות השירות בשב"ס.

זכות ערעור בתוך 45 מיום לבית המשפט המחוזי בתל אביב.



ניתן היום, י"ט חשוון תשפ"ג, 13 נובמבר 2022, בנכחות הצדדים.