



גמ"ר 4086/12/13 - מדינת ישראל נגד עלי חלבי

בית משפט השלום לתעבורה בעכו
גמ"ר 4086-12-13 מדינת ישראל נ' חלבי

בפני
השופט אבישי קאופמן
מדינת ישראל
בעניין:

המאשימה

נגד

עלי חלבי

הנאשמים

גזר דין

במקרה דנן עליו לגזור דינו של הנאשם, אשר הורשע בעבירה של **גרימת מוות ברשלנות**, במהלך תאונת דרכים שהתרחשה ביום 5.5.2012. נסיבות האירוע הטראגי לרבות דרך התנהגות הנאשם פורטו בהכרעת הדין שניתנה ביום 15.2.2016.

העובדות הרלוונטיות וטענות הצדדים:

בקצרה אזכיר כי הנאשם נהג בטרקטור חקלאי מכיוון ביתו למטע שבבעלותו. הנאשם הגיע לכביש 854 אותו ביקש לחצות, פנה ימינה, נסע כברת דרך קצרה על השול הימני ואז החל בביצוע פניית פרסה, תוך חציית קו הפרדה רצוף, כאשר בכך הוא חוסם דרכה של שיירת אופנועים שהגיעה מאחוריו. שלושה מהאופנועים התנגשו בטרקטור, כאשר רוכב האופנוע הראשון, המנוח מרדכי גולן זכרו לברכה, מקפח את חייו ורוכבי שני האופנועים האחרים, נפצעים ונפגעים בחבלות משמעותיות.

הנפגע מר אמסלם סיפר, במסגרת עדותו, כי עבר עשרה ניתוחים בקרסול, הוא ממשיך וסובל ממגבלה ממשית בתנועה ומכאבים וכי חזר לעבודה רק לאחר יותר משנתיים מיום האירוע. הנפגע מר לוי העיד בפני כי סבל מסדקים בחוליות עמוד השדרה ושברים בכף הרגל, היה מאושפז למשך מספר ימים, סבל מאי כושר למשך כשלושה חודשים וכי מאז האירוע הוא "אינו אותו אדם".

בטרם טיעונים לעונש שמעתי את העדים מר שפירא ומר כהן מטעם הנאשם, אשר סיפרו על היכרות רבת שנים עימו. שניהם תיארו את הנאשם כאדם חיובי התורם לחבריו ולחברה בכללותה וכמי שמוכן לעזור "24 שעות ביממה". כמו כן



הוגש מכתב בנו של הנאשם ומכתבי הוקרה שקיבל הנאשם מסטודנטים להם העביר את שיטת גידול הדבורים הייחודית בה הוא עוסק.

המאשימה הגישה טיעון בכתב לעונש והשלימה טיעוניה בעל פה. המאשימה הפנתה להלכות הרלוונטיות המוכרות, טענה כי מדובר בתאונה שאירעה עקב עבירת תנועה ורשלנות הנאשם מגיעה לדרגה בינונית לפחות. לפיכך סבורה המאשימה כי מתחם הענישה הראוי הוא של מאסר לתקופה של 8 עד 16 חודשים לצד פסילה לצמיתות ועונשים נלווים. המאשימה ציינה כי הנאשם לא קיבל אחריות לאירוע וכי לחובתו מספר גדול של הרשעות בגין עבירות תעבורה בעברו.

אף הסנגור הגיש טיעון בכתב והשלים טיעונו בעל-פה. הסנגור ציין כי מדובר במי שהיה נהג מונית מקצועי ולחובתו אין אף תאונת דרכים קודמת (טענה שהתבררה כלא מדויקת), ומאז פרש מעבודה זו הפך חקלאי. הסנגור הפנה לדוח הוועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים, אשר הוגש לממשלה בחודש נובמבר 2015 (ד"ח **וועדת דורנר**) ממנו עולה כי אין השפעה למאסרים ממושכים על הרתעה אישית או כללית, וסבור כי במיוחד לאור גילו המתקדם של הנאשם, אין להטיל עליו מאסר כלל, ולכל היותר מאסר קצר בעבודות שירות.

הסנגור ציין כי לאור גילו של הנאשם כל פסילת רשיון משמעה למעשה פסילה לצמיתות, והוסיף וביקש לסייג את הפסילה כך שהנאשם יהיה רשאי לנהוג ברכב "גולפית" לצורך תנועה בתוך כפרו והסעתו שלו ושל רעייתו לקבלת טיפול רפואי.

בטרם הטיעון לעונש הופנה הנאשם לשירות המבחן אשר סקר את עברו האישי והמשפחתי ומצא כי מדובר באדם חיובי אשר אינו מגלה נזקקות טיפולית. שירות המבחן המליץ להטיל על הנאשם עונש של מאסר בעבודות שירות. הנאשם הופנה גם לממונה על עבודות השירות ונמצא מתאים לריצוי עונש בדרך זו.

הענישה הראויה בעבירות מסוג זה:

מלאכת הענישה לעולם אינה קלה, ובמיוחד קשה היא כאשר מדובר בתאונות בהן חפים מפשע קיפחו את חייהם בעטיה של רשלנות. בדרך כלל, כמו בתיק שלפניי, מדובר בנאשם נורמטיבי, שלא התכוון ולא רצה לגרום לתאונה ולתוצאותיה. הנאשם יצא, עם אשתו, לנסיעה שגריתית לצורך טיפול בחלקה החקלאית השייכת להם, ובוודאי לא ציפה כי הנסיעה תסתיים כפי שהסתיימה, בתאונה ובאובדן חיים ופגיעה חמורה של רוכבי אופנוע אשר יצאו מצדם לרכיבת טיול של שבת.

עם כל ההבנה לנאשם, אשר בוודאי מצר על האירוע, ועם כל הספק באשר לתועלת שתצמח מענישה מחמירה במניעת תאונות קטלניות בעתיד (כפי שהבעתי כבר במספר החלטות קודמות וכפי שעולה מדוח דורנר הנ"ל) ברור כי **מי שגרם לתאונה קטלנית חייב לתת את הדין על מעשיו והתוצאה שגרם לה**, ולשאת בעונש ראוי. ראשית, מתחייב הדבר מעיקרון הגמול שהוא עקרון מרכזי בתורת הענישה. שנית, משפחות המנוח והנפגעים זכאיות ולו לקורט נחמה בידעה שהאחראי לתאונה נענש באופן הולם ומשמעותי. כדברי בית המשפט העליון בע"פ 570/07 **חיים בן הרוש נ' מדינת ישראל**:



"גם למי שמקנן ספק בליבו אם ההרתעה בענישה מחמירה מועילה, אף שאין בידינו נתונים (שראוי היה כי יינתנו בידינו, לרבות מחקרים) - אין חולק כי יש משמעות לגמול האינדיבידואלי, ולאו מילתא זוטרתא היא...."

וכן:

"אין מקרה זהה למשנהו, אך הצד השווה הוא בקיפוד חיי אדם, שהביטוי המעט אשר בידי בית המשפט ליתן למאבק בו הוא בענישה, אכן היו מקרים בהם הורד הרף.... אך באשר לבתי המשפט, הקטל בכבישים מצדיק, משהורשע אדם, ליתן לכך ביטוי עונשי מוחשי...."

רע"פ 2955/12 **ענת הרמוס נ' מדינת ישראל**.

ההלכה המנחה שקבע בית המשפט העליון לעניין הענישה הראויה במקרה של תאונת דרכים קטלנית נקבעה בע"פ 6755/09 **ארז אלמוג נ' מדינת ישראל**, ולפיה:

"קיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונות דרכים קטלניות ברשלנות. האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עיקרון 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...."

כלומר, השיקול המרכזי בקביעת העונש הוא רמת הרשלנות, בעוד שנסיונותיו האישיות של הנאשם מהוות שיקול משני בלבד, כשהעונש הראוי בדרך כלל הינו מאסר בפועל.

מתחם הענישה בתיק דנן -

בתיקון 113 לחוק העונשין תשע"ב-2012 נקבע עיקרון מנחה בענישה המבטא יחס הולם בין חומרת מעשה העבירה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם לבין סוג ומידת העונש המוטל עליו (סעיף 40ב לחוק העונשין תשל"ז-1977). לצורך קביעת מתחם הענישה בנסיבות המקרה יש להתחשב בערך שנפגע בעקבות ביצוע העבירה, מידת הפגיעה בו, במדיניות הענישה הנהוגה ובנסיבות המקרה כמפורט בסעיף 40ט. לחוק העונשין.

ככל שמדובר בעבירות המתה קיימת פגיעה באינטרס ציבורי הראשון במעלה שהוא שמירה על קדושת חיי אדם ותחושת הביטחון של ציבור המשתמשים בדרכים באשר הם, לפיכך מקום בו מקופחים חייו של אדם ברי כי הפגיעה בערך זה היא מירבית.

החוק קובע עונש מינימלי של שישה חודשי מאסר, כאשר העונש המקסימלי הוא מאסר לתקופה של שלוש שנים בד בבד עם פסילת רישיון לתקופה מינימלית של שלוש שנים.



כאמור לעיל, המרכיב המרכזי בקביעת העונש הראוי הוא **דרגת** הרשלנות, אולם לצדה יש לדעתי לבצע אף הבחנה לגבי **סוג** הרשלנות. האם מדובר בתאונה הנגרמת מהיסח דעת או חוסר זהירות רגעיים, שמא מדובר בהתנהגות מסוכנת מודעת או נמשכת של הנהג, כדברי בית המשפט המחוזי בבאר שבע:

יש להבחין בין התנהגות נהג, הננקטת מתוך בחירה מודעת, כגון נהיגה במהירות גבוהה, אי ציות לתמרור או לרמזור, עקיפה בפס לבן, נהיגה ברכב לא תקין וכיוצא באלה דוגמאות בהן נתונה בידי הנהג האפשרות שלא לפעול בדרך שגרמה לתאונה, לבין נהיגה מסוימת שאינה נעשית מתוך בחירת הנהג, כגון תגובה לא מקצועית להחלקת הרכב, עליה לא מקצועית משולי הדרך לכביש, כניסה לעקומה בזווית לא מתאימה, תגובה מבוהלת לאירוע מפתיע וכיוצא באלה דוגמאות בהן נגרמות תאונות על רקע חוסר מיומנות של הנהג או חוסר תשומת לב שלו לשביר שניה. בעוד שלענישה מחמירה במקרים הראשונים יש הצדקה מוסרית ועניינית, והיא יכולה להרתיע אחרים מלנהוג באופן מודע ומבחירה, בצורה מסוכנת, הרי שאין זה מוצדק ואין זה מועיל להעניש בחומרה על נהיגה לא מיומנת או על שביר שניה של חוסר תשומת לב, שכל אדם חשוף להן ואין הן נעשות מתוך בחירה או מזלזול בכללים.

ע"פ 4208/07 **מדינת ישראל נ' נאפוז אבו שריקי**.

במקרה שלפני המדובר בנהיגה רשלנית אשר אליה נלווית עבירת תנועה. אכן לא מדובר בנהיגה פרועה לאורך זמן, ודומה כי בעת ביצוע פניית הפרסה לא יכול היה הנאשם להבחין באופנועים שהגיעו מאחוריו, אולם לא בכדי קיים במקום קו הפרדה רצוף, אשר אוסר על פניית כזו. קו מסוג זה קיים במקום בגלל מגבלת שדה הראייה ובכדי למנוע מראש אפשרות לאירוע כפי שהתרחש.

הנאשם בחר לבצע פניית פרסה במקום אסור, וסבורני כי בנסיבות אלה לא יוכל לטעון לרמת רשלנות נמוכה, כך שאני **מקבל את עמדת המאשימה בהקשר זה של רמת הרשלנות**.

בהקשר של קביעת מתחם הענישה הראוי לאור תיקון 113 בעבירות של גרימת מוות ברשלנות קבע בית המשפט המחוזי בחיפה:

"הנה כי כן, בתיקון 113, ייחד המחוקק את השיקול של החמרה בענישה למקרים בהם יש צורך בהרתעת הרבים, בעבירה **מסוג** זו הנדונה בפניו וכאשר ביהמ"ש סבור כי קיים **סיכוי של ממש**, שהחמרה בענישה אמנם תביא, בפועל, להרתעת הרבים. דומה שקל לומר, כי יש צורך בהרתעת הרבים בעבירות שהפכו ל"מכת מדינה", כעבירות תעבורה, למשל. אולם, השאלה כיצד יקבע ביהמ"ש, כי קיים "סיכוי של ממש" שהחמרה בענישה אמנם תביא לתוצאה האמורה, איננה פשוטה כלל ועיקר. האם על ביהמ"ש לסמוך על "חוש המומחיות של המשפטן"? על "כלל אצבע" כלשהו? האם ניתן לומר, כי מאחר שעבירות של רשלנות בנהיגה נעברות, לעיתים תכופות, על ידי אנשים נורמטיביים, בשל חוסר תשומת לב מספקת לדרך ולאופן הנהיגה, תביא החמרה בענישה ליתר תשומת לב? או שמא נאמר כי על המאשימה להמציא לביהמ"ש, חו"ד מומחה בענין זה? מחקרים שיוכיחו זאת?"

והוסיף באותו פסק דין כב' השופט שפירא:

"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".

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

לאחרונה שב בית המשפט המחוזי בחיפה וקבע:

"הטעם השני המצדיק, לטעמי, את התערבותנו בגזר הדין הוא שיקולי השיקום. למרות חומרת המקרה שבפנינו אין מדובר במקרה שבו לא ניתן לתת כל משקל לסיכויי השיקום של המערער. ער אני לעובדה שמדובר במערער שהוא אדם נורמטיבי, שעבר עבירה שבבסיסה רשלנות, במובן זה ששיקולי שיקום בענייני שונים מאלו שיובאו בחשבון בדרך כלל כאשר בית המשפט דן בנאשמים שהתנהגותם מונעת ע"י התמכרות לחומרים ממכרים או סטייה מסוג זה או אחר, או כאלו שאורח חייהם עברייני. עם זאת תיקון 113 לחוק העונשין לא החרג את שיקולי השיקום מכלל העבירות הקבועות בכל דברי החקיקה, לרבות אלו שבבסיסם התרשלות חד פעמית של אנשים נורמטיביים. דווקא לאנשים נורמטיביים שמעולם לא מעדו מהווה עצם העמדתם לדין פלילי אירוע משברי ובנסיבות אלו יש להביא בחשבון, גם בעניינם, שיקולי שיקום. זאת הגם שיתכן ששיקולי והליכי השיקום יהיו שונים מאלו הנבחנים והננקטים בעניינם של "עבריינים קלאסיים".

יוער, לעניין החלת הוראות תיקון 113 לחוק העונשין, כי עיקר הפסיקה בעניין גזירת עונשי מאסר על עברייני תעבורה שגרמו למוות ברשלנות נקבעה קודם לתיקון 113 לחוק העונשין. כעת, משתוקן החוק וניתן לשיקולי שיקום משקל משמעותי, סבור אני כי יש להביא שיקולים אלו בחשבון, גם כאשר מדובר בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים. בהקשר זה ראוי גם להוסיף את מסקנות דו"ח הוועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים (ועדת דורנר, פורסם בחודש נובמבר 2015). הדו"ח מצביע על הנזק העולה על התועלת שבמאסרים קצרים, ובמיוחד כשמדובר בנאשמים שאינם בעלי דפוס התנהגות עברייני מובהק. בנוסף מצביע הדו"ח, כמו גם תיקון 113 לחוק העונשין, על הספק שבעצם מימוש רכיב הרתעת היחיד והרבים המהווה שיקול במסגרת שיקולי הענישה [לעניין ההרתעה כרכיב בענישה והדעות החולקות בנוגע לאפקטיביות שבהרתעה ראו: Bottoms Anthony and Von Hirsch Andrew, The Crime Preventive Impact of Penal Sanctions, in The Oxford Handbook of Empirical Legal Research (Oxford University Press 2012) p 96; Qwinn Warren, The Right to Threaten and the Right to Punish, in Punishment, Simmons J. A. and others ed.(Princeton University Press 1995)p. 47]. מסקנות הוועדה המכובדת, המבוססות על שורה של מחקרים שפורטו בדו"ח הוועדה ביחד עם הוראות תיקון 113 לחוק העונשין, מצדיקות בחינה מחודשת של שיקולי הענישה ככלל ובמיוחד בעבירות שעניינן ברשלנות, ומחייבות התייחסות מתאימה בגזירת הדין במקרים מסוג אלו שבפנינו כעת."

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

כמי שדן לא אחת במקרים בהם מי שקיפח חייו בתאונה היה קרוב מדרגה ראשונה של הנהג, אוכל רק להצטרף בענווה לקביעה כי ענישה לא תסייע למניעת התופעה. איזה עונש מרתיע ניתן להטיל על **אדם שגרם למות אשתו או לאם שגרמה למות בתה?** האם נהג היוצא לכביש יזהר בנהיגתו אם ידע שהעונש הצפוי לו אם יגרום לתאונה קטלנית (בה הוא עלול לקפח את חייו שלו ולסכן חיי יקיריו הנוסעים עמו) הוא של עשרה חודשי מאסר ולא של עבודות שירות "בלבד"? סבורני כי התשובה לשאלה זו שלילית.

בתאונות דרכים יש להילחם באמצעות שיפור תשתיות אשר ימנעו מצבים מסוכנים בכביש או יקטינו את הנזק במקרה של טעות נהג, ובאמצעות חינוך **לנהיגה נכונה, זהירה ובלא הסחות דעת.** אכיפה נכונה של חוקי התנועה יכולה להשפיע



על התנהגות הציבור ולמנוע חלק מהעבירות, במיוחד אלה המתבצעות מתוך כוונה ומודעות ואילו לענישה עצמה יש השפעה שולית בלבד.

לאור כל האמור לעיל סבורני כי מתחם הענישה הראוי בנסיבות המקרה דנן הוא של מאסר - החל מתקופה שניתן לרצותה בעבודת שירות ועד לשמונה חודשים ולצד עונש פסילת רשיון לתקופה שבין 6 ל - 15 שנים.

קביעת העונש הראוי לנאשם:

המאשימה ציינה כי יש לגזור על הנאשם עונש חמור גם בשל העובדה כי לא קיבל אחריות על האירוע והורשע לאחר שמיעת ראיות. גם בפני שירות המבחן לא קיבל הנאשם אחריות על האירוע וטען כי לא ביקש לבצע פניית פרסה, אלא סטה במעט מהשול, כמפורט בהכרעת הדין.

אינני סבור כי יש להחמיר עם הנאשם בשל עמידתו על גרסתו. אדם זכאי לנהל משפט ולדרוש כי אשמתו תוכח, והוא רשאי להמשיך ולטעון לגרסה אחרת של האירועים מזו שנקבעה בהכרעת הדין. עם זאת, הגם שמדובר בהתנהגות לגיטימית שאין בה דופי, ואין להעניש בגינה, מובן כי מי שפועל כך אינו זכאי לאותה הקלה לה זכאי מי שמודה במיוחד לו ומקבל אחריות על האירוע.

כאמור לעיל **שירות המבחן המליץ על עונש של מאסר בעבודות שירות**, ועל אף טיעוני הסנגור, אינני סבור כי מדובר במקרה בו ניתן להמנע מהטלת עונש מאסר. לדעתי, המדובר באירוע אשר מבחינת חומרתו עשוי להצדיק הטלת מאסר לתקופה אותה לא ניתן לרצות בעבודות שירות.

על אף שכאמור לעיל הרף התחתון של מתחם הענישה הוא כאמור שישה חודשי מאסר, **יהיה זה בדרך כלל במאסר של ממש ולא בעבודות שירות**. במקרים קודמים שהיו בפניי בהם נגזרו על הנאשם בנסיבות מקלות, עונשי מאסר קצרים, הוריתי בדרך כלל כי לפחות חלק מהתקופה תרוצה במאסר של ממש, ורק חלקה בעבודות שירות. ראו לדוגמא תיק 4479-11-08 **מדינת ישראל נ' מוחמד עאסלה**, שם גזרתי על הנאשם שישה חודשי מאסר, מהם חודשיים בין כותלי הכלא וארבע חודשים בעבודות שירות. עונש זה אושר בידי בית המשפט המחוזי בע"פ 9696-05-11, וכן ראו עפ"ת 27067-11-14 **משה תל-אור נ' מדינת ישראל** שם הקל בית המשפט המחוזי את עונשו של הנאשם שנגזר על ידי משישה חודשי מאסר בפועל, והורה כי מחצית מהתקופה תרוצה במאסר של ממש ומחציתה בעבודות שירות, ותיק 9390-05-13 **מדינת ישראל נ' סח** שם גזרתי על הנאשם חמישה חודשי מאסר של ממש ולא בעבודות שירות (אושר בבית המשפט המחוזי בעפ"ת 27105-09-15).

שקלתי האם להורות כך גם במקרה דנן, אולם החלטתי לבסוף לקבל את המלצת שירות המבחן ולהסתפק בעונש מאסר בעבודות שירות, וזאת גם לאור גילו המתקדם של הנאשם ולאור עברו הנורמטיבי לחלוטין עד היום.



באשר לתקופת הפסילה, סבורני כי במקרה אחר של תאונה דומה עם עבר הכולל עבירות תעבורה רבות כמו לנאשם היה מקום לפסילה בקצה העליון של המתחם. אמנם הרשעתו האחרונה של הנאשם היא משנת 2007 (עבירה של עצירה המפריעה לתנועה), אין לחובתו עבירה שהצדיקה פסילת רשיון מאז שנת 2000 (אי מתן זכות קדימה) ולחובתו הרשעה בתאונה קלה אחת משנת 1999, אולם הצטברות מספר כה רב של עבירות, גם כאשר מדובר במי שהיה נהג מונית מקצועי, מלמד על יחס "גמיש" לחוק, אשר בא לידי ביטוי גם במקרה זה, בו המשיך הנאשם בנסיעה על גבי השול עד למקום בו **לדעתו**, ניתן היה לבצע פניית פרסה בביטחה. סברה אשר למרבה הצער התבררה כלא-נכונה וגרמה תוצאה קשה.

בנסיבות המקרה דנן, ולאור גילו המתקדם והמשמעות דה-פקטו של הטלת פסילת רשיון, הסכים הנאשם לפסילה לצמיתות, תוך בקשה להקלה ברכיבים אחרים ובקשה לסיוג הפסילה כמפורט לעיל.

לא ראיתי מקום להיעתר לבקשה לסיוג הפסילה, וזאת לאור חומרת האירוע ועברו התעבורתי של הנאשם. אין ספק כי פסילת רשיונו גורמת לו ולאשתו קושי בהתניידות, אולם מדובר בענישה ראויה ומידתית ההולמת את התנהגותו והתוצאה לה גרם, ואינני סבור שיש מקום לקבל בקשתו להקלה.

למעלה מהדרוש אציין כי הסיוג המבוקש הינו בעייתי ומעורר קושי כשלעצמו. אין בפקודת התעבורה הגדרה לרכב "גולפית" ואם הכוונה היא לרכב "תפעולי" כמשמעו בסימן יג' לתקנות התעבורה, הרי שרכב כזה מוגבל לתנועה באזור שהוגדר כתפעולי ואינו מיועד כלל לנסיעה בתחומי כפרו של הנאשם.

לאור גילו, מצבו האישי והכלכלי של הנאשם, ועובדת מאסרו, גם אם בעבודות שירות, אשר תפגע ביכולתו להתפרנס, לא ראיתי לנכון להטיל עליו עונש כספי.

אשר על כן, אני גוזר על הנאשם את העונשים הבאים:

· **מאסר בפועל לתקופה של שישה חודשים, אשר ירוצה בעבודות שירות**, ביד עזרא ושולמית בכרמיאל, כמפורט בחוות דעתו של הממונה על עבודות השירות מיום 26.9.16.

הנאשם מוזהר כי הפרת תנאי עבודות השירות תביא להפסקתן באופן מנהלי וריצוי העונש במאסר של ממש.

המועד שנקבע לתחילת ריצוי העונש חלף. לפיכך על הנאשם וסנגורו לתאם מועד חדש ולהודיע עליו לבית המשפט **לא יאוחר מיום 12.2**. אם לא תימסר הודעה במועד, ייאסר הנאשם ויתחיל בריצוי עונשו באופן מיידי.

· **שישה חודשים מאסר על תנאי למשך שלוש שנים**, לבל יעבור בתקופה הנ"ל עבירה של גרימת מוות ברשלנות או עבירה של נהיגה בזמן פסילה.



אני פוסל את הנאשם מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה לצמיתות.

הנאשם יפקיד רשיונו במזכירות בית המשפט לא יאוחר מיום 5.2.2017, והפסילה בתוקף ממועד זה, גם אם לא יופקד הרשיון (בעת הקראת גזר הדין ביקש הסנגור ארכה להפקדת הרשיון - לא ראיתי מקום להיעתר לבקשה).

זכות ערעור תוך 45 יום לבית המשפט המחוזי בחיפה.

יש להעביר את ההחלטה לממונה על עבודות השירות.

ניתן היום, 31 ב-31 ינואר 2017, במעמד הנאשם, בא-כוחו עו"ד ערן בר-אור מטעם הסנגוריה הציבורית וב"כ המאשימה גב' וקסלר, מתמחה.

עקב סיום תפקידי בבית המשפט בעכו, ניתנה ההחלטה בהיכל המשפט בחיפה.