



גמ"ר 4741/01/15 - מדינת ישראל - ע"י פרקליטות מחוז תל אביב נגד רות גושן

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו
גמ"ר 4741-01-15 פרקליטות מחוז תל אביב פלילי נ' 20 יוני 2016
גושן

בפני כבוד השופט עופר נהרי

בעניין: מדינת ישראל - ע"י פרקליטות מחוז תל אביב
(פלילי)
ע"י עו"ד צחי הבדלי

המאשימה

נגד

רות גושן

ע"י עו"ד אשר אוחיון

הנאשמת

גזר דין

הנאשמת הורשעה לאחר ניהול הוכחות בעבירות של : **גרימת מוות ברשלנות** (לפי סעיף 304 לחוק העונשין בקשר עם סעיפים 64 ו- 40 לפקודת התעבורה); **נהיגה כשברמזור אור אדום** (לפי תקנה 22 (א) לתקנות התעבורה); **ואי מתן זכות קדימה להולכת רגל במעבר חציה** (לפי תקנה 67 (א) לתקנות התעבורה).

באירוע זה, של תאונת דרכים קטלנית, מצאה את מותה הגב' עינת זמיר ז"ל ילידת 1979.

מפי הנאשמת למדתי (בשלב הטיעונים לעונש) כי הגב' עינת זמיר ז"ל הותירה אחריה בן קטן.

בהכרעת הדין נותח בהרחבה האירוע התאונתי דנן אשר התרחש במעבר חציה מרומזר וכן נותחו בהרחבה בהכרעת הדין היבטי רשלנותה של הנאשמת כנהגת ביום האירוע.

רשלנותה של הנאשמת בדרך נהיגתה בהתקרבה עם מכוניתה למעבר חציה הביאו כאמור לקץ חיים.

בגזר דין זה נדרש אני כשופט לאמוד ולקבוע מה נכון שיהיה ראוי ומאוזן עונשה של הנאשמת.

אודות הקושי המובנה שבגזירת עונשיהם של נהגים (רובם בד"כ נורמטיבים) אשר גרמו למות אחר במהלך נהיגה, כבר



עמדו לא אחת בתי המשפט בערכאות השונות.

במלאכת גזירת הדין יש כמובן לתת הדעת לעומד או העומדת לדין, לנורמטיביות שלהם ונסיבותיהם האישיות, אך מנגד - מבלי לשכוח את הקורבן, את הפגיעה החמורה בחברה, ואת המסר הציבורי שצריך לצאת כאשר באופן מיותר נקטפו חיים בכביש - חיים אשר לא היו מסתיימים אילו היתה ננקטת מעט יותר תשומת לב בידי הנהג או הנהגת העומדים לדין.

"קדושת החיים" הן מילים של תוכן.

על בית המשפט לתרגמן לכלל תוכן, גם בענישה.

כך פסיקת בית המשפט העליון. זו רוחה.

ולאחר הקדמה זו, גוף העניין:

כידוע, אמת המידה הקובעת בענישה באירועים של גרימת מוות ברשלנות אגב נהיגה הינה אמת מידה של דרגת הרשלנות.

(ראה נא לענין זה, בין היתר, את המצוי ברע"פ 4892/14 "שאקר נ' מד"י" ובע"פ 6755/99 "אלמוג נ' מד"י").

ומה היתה דרגת רשלנותה של הנאשמת בנהיגתה באירוע דנן?

לשיטתי היתה זו דרגת רשלנות בינונית עד גבוהה.

אין לי אלא לחזור בהקשר זה בתמצית על אשר מצוי זה מכבר בהכרעת הדין ולפיו הנאשמת כשלה מלראות את הולכת הרגל בשום שלב; כשלה בנהיגה חסרת האטה בהתקרב לצומת מרומזר כאשר אור השמש מסנוור ומכתיב האטה; כשלה בהבחנה במשאית שנעצרה זה מכבר לפני מעבר החציה לנוכח התחלפות האור ברמזור בכיוון (בכיוון המשאית והנאשמת) לאדום; כשלה מלראות "נורת אזהרה" בעצירת ובעמידת המשאית לפני מעבר החציה במקום; כשלה בכך שזנחה התבוננות במצב האור ברמזור בכיוון נסיעתה וזאת במהלך התקדמותה בנסיעה על פני עשרות מטרים טרם הגעתה לצומת; כשלה בנהיגה שניתן לכנותה כנהיגה עיוורת על פני עשרות מטרים טרם הגעה לצומת וזאת אגב יציאה מנקודת הנחה שהאור ברמזור בכיוון נסיעתה לא יתחלף; כשלה בכניסה לצומת בניגוד לאור האדום; וכשלה בסופו של דבר באי מתן זכות הקדימה להולכת הרגל במעבר החציה בעת הרלבנטית.

במסגרת טיעוניו לעונש בחר סניגורה של הנאשמת לטעון כי להולכת הרגל תרומת רשלנות.

בכל הכבוד, וכעולה זה מכבר מהכרעת הדין, עמדתי היא שונה.



ראשית, מתקשה אני לראות מלכתחילה הכיצד הולך או הולכת רגל אשר חוצים צומת מרומזר בחסות אור ירוק להולכי רגל יכולים להחשב כתורמי רשלנות משמעותית.

שנית, ובניגוד לעמדת הסניגור הנכבד, אינני סבור שמובן מאליו שהולך או הולכת רגל יידע להעריך בדיוק את מהירות הנסיעה של רכב מתקרב (במקרה זה את מהירות נסיעתה של הנאשמת) וגם להעריך ולדעת שאין בכוונתם לעצור לפני קו העצירה באור אדום לכלי הרכב.

בעובדה שהולכת הרגל נפגעה לאחר צעד או שניים שעשתה בכביש אין כדי להקל עם הנאשמת או כדי להחמיר כביכול עם הולכת הרגל.

הולכת הרגל עמדה, כך הסתבר, על המדרכה והמתינה בסבלנות וכנדרש טרם ירדה לכביש.

אף לא באה טענה או ראיה מפי ההגנה כי הולכת הרגל כביכול רצה או היתה עסוקה בדבר מה אחר פרט להמתנה סבלנית, ולאחר מכן חציה בדרך רגילה.

זאת ועוד:

כבר ציינתי בהכרעת הדין כי הדעת נותנת שעמידת המשאית כנדרש לנוכח האור האדום לכלי הרכב בכיוון זה חיזקה מן הסתם אצל הולכת הרגל את תחושתה המוצדקת כי ניתן לסמוך על הרמזור ועל האוחזים בהגה.

אותה עמידה של המשאית כנדרש לנוכח האור האדום לא סימלה עבור הנאשמת, למרבה הצער, דבר.

במסגרת טיעוניו לעונש בחר הסניגור המלומד לפתוח יריעה הקשורה לנסיעת המשאית - ולשיטתו של הסניגור - נסעה המשאית במקביל לרכב הנאשמת.

צר לי, אך בכל הכבוד והערכה, אסביר לסניגור, כי כפי שכבר נותח בהרחבה בהכרעת הדין (טרם קיבל הוא עליו את הייצוג בתיק עת התרחשו חילופי סניגורים לשלב הטיעונים לעונש) מצאתי לתת אמון בגירסת נהג המשאית על כי הוא עמד זה מכבר לפני קו העצירה בצומת וכי רק אז ראה כיצד מתקרבת מכוניתה של הנאשמת, הולכת ומתקרבת, ולא נעצרת, אלא פוגעת בעוצמה בהולכת הרגל.

הנה כי כן, לא ברור, בכל הכבוד, מהיכן מבוקש כי יילמד (בשלב הטיעונים לעונש) כי המשאית והנאשמת נסעו במקביל.

הן לא נסעו במקביל. המשאית כבר עמדה שניות ארוכות בנתיב השני מימין, ורק אז הופיעה הנאשמת במכוניתה הפרטית בנתיב הימני ולמעשה עקפה מימין את המשאית העומדת.

כזכור: הנאשמת פגעה בהולכת הרגל כאשר מכוניתה נעה במהירות של 50 - 60 קמ"ש וכשהמשאית עומדת.

אין לומר אם כך כשיטת הסניגור המלומד שהיתה לפני כן נסיעה של הנאשמת במקביל למשאית.



אגב , לאחר שמיעת הטיעונים לעונש בחר הסיניגור ליזום להעביר לסיכומיו תוספת בכתב וזאת אגב הפניה לגזר הדין שניתן בבית המשפט לתעבורה בעכו בתיק ת"ד(עכו) 1018-10-09 "מד"י נ. עופר בראל" , וביקש הסיניגור הנכבד לגזור ממנו ומהנסיבות שם גזירה שווה .

צר לי , אך בכל הכבוד , עיון בגזר הדין הנ"ל שניתן בעכו (שאף שם התרחש סינוור באירוע הנהיגה) מלמד על מספר הבדלים : האחד - שם לא היה זה מעבר חציה מרומזר ולא היתה שם נסיעה בניגוד לאור אדום ברמזור מצד הנהג שעמד לדין. השני - עיון בגזר הדין שם מלמד שהיתה שם בעיית תשתית . השלישי - עיון בגזר הדין שם מלמד כי היו שם ליקויים בהצבת מעבר החציה עצמו. והרביעי - גזר הדין ניתן שם במסגרת הסדר טיעון אשר מן הסתם לקח בחשבון גם היבטים אלה.

ובחזרה לשקילת מידת עונשה של הנהגת שבפני:

לפי תפיסתי, ומשנותן אני את דעתי מחד גיסא להיבטי רשלנותה המשמעותיים של הנאשמת , אך מאידך גיסא לסינוור שהיה במקום וגם לכך שניכר שהנאשמת כשלה אמנם במהירות בלתי מותאמת לתנאי הדרך בנסיבות ולאי הבחנה כלל בשום שלב בהולכת הרגל ובמשאית העומדת, אך נעה מלכתחילה במהירות בגבולות המהירות המירבית המותרת (אך כאמור לא המתאימה לנסיבות) , היא רמת רשלנות בינונית עד גבוהה.

משכך אמרתי לענין רמת הרשלנות (בינונית עד גבוהה) גם נמצאתי אומר אם כך שרמת רשלנות משמעותית שכזו צריכה להיות , עפ"י הפסיקה , מתורגמת לענישה ההולמת את רמת הרשלנות.

אודות המבחנים בכללותם אשר נקבעו זה מכבר בפסיקת בית המשפט העליון אגב התייחסות לדבר המחוקק בעקבות תיקון 113 לחוק העונשין, ניתן ללמוד, בין היתר, מן הפסיקה הבאה (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 בארבע 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 אם 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 שיושט על הנאשם בתוך המתחם שקבע. בשלב זה נדרש בית המשפט לשקול נסיבותיו האישיות של הנאשם לקולה ולחומרה - אלו המפורטות בסעיף 40 יא' לחוק, כמו גם נסיבות אחרות ככל שמצא שהן רלוונטיות (סעיפים 40 ג' (ב) ו 40 יב' לחוק)...."

ציטוט מ - ע"פ 2918/13 אחמד דבס נ' מד"י [פורסם בבנו] מפי כב' השופט ע. פולגמן. וכן ראה נא ע"פ 1903/13



חמודה עיאשה נ' מד"י, [פורסם בנבו] מפי כב' השופטת ע. ארבל).

אודות הכללים המנחים המתבקשים כאשר עסקין בגזירת הדין של נהגים שכשלו בגרימת מוות ברשלנות אגב נהיגה ניתן ללמוד מן הפסיקה הידועה אף היא, הבאה (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 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 נורמטיבים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות "

ציטוט מע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ. מד"י).

אודות מדיניות הענישה העקרונית בעבירת גרימת מוות ברשלנות בנהיגה, כביטוי בפסיקת בית המשפט העליון, ניתן ללמוד, בין היתר, מן הפסיקה הבאה (ציטוט):

" ביום 21/12/2015 קיבל בית המשפט המחוזי את ערעורה של המשיבה והחמיר בעונשה של המבקשת. בית המשפט המחוזי ציין כי בעבירות של גרם מוות ברשלנות יש לתת ביטוי לערך של קדושת חיי אדם, באמצעות השתת מאסר לריצוי בפועל.... עונש המאסר לריצוי בפועל, אשר הושת על המבקשת, אינו חורג ממדיניות הענישה הנוהגת, קל וחומר שאינו חורג חריגה מהותית ממדיניות זו". (ציטוט מתוך רע"פ 501/16 "רינה ראובן פישמן נ' מדינת ישראל" אשר ניתן בבית המשפט העליון ביום 24/1/16).

" לא מצאתי כי עונשה של המבקשת חורג באורח קיצוני ממדיניות הענישה המקובלת. העונש המרבי הקבוע לצידה של עבירת גרימת מוות ברשלנות הינו שלוש שנות מאסר בפועל. ובמקרים מסוימים בעבר הושתו בגין ביצוע עבירה זו עונשי מאסר ממושכים, עד כדי מלוא התקופה המרבית הקבועה בחוק (רע"פ 5619/12 חמאד נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] 5/8/12); ע"פ 7434/04 אלקיעאן נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] 12/2/2005). המבקשת ציינה בבקשתה, כי היא צעירה נורמטיבית, הנעדרת עבר פלילי או תעבורתי, וכן הדגישה את הפציעות שנגרמו לה עצמה כתוצאה מהתאונה. ואולם, נסיבות אלה אינן חריגות במקרים של גרימת מוות ברשלנות כתוצאה מתאונת דרכים. וככלל, אין הן מצדיקות כשלעצמן, הימנעות מהשתת עונש מאסר בפועל (ע"פ 6358/10 קבהא נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] בפסקה 20 (24/3/2011) רע"פ 2882/14 טמינאן נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] 24/4/2014) ע"פ 6064/05 שרעבי נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] 1/9/2005); ע"פ 708/10 שלאפה נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו]". (ציטוט מתוך רע"פ 4581/14 "אתיאל סיסו נ' מדינת ישראל").

הנה כי כן, ניתן לראות שמדיניות הענישה כביטוי בפסקי דין אשר יצאו תחת ידי בית המשפט העליון הינה שככלל, במקרים של גרימת מוות ברשלנות בכבישים, הענישה תיכלול מאסר מאחורי סורג ובריה וזאת למעט מקרים מעטים



וחרגים. וראה נא ובהקשר זה בנוסף לפסקי הדין, שצוטטו כבר לעיל, גם את רע"פ 8576/11 "הילה מזרחי נ.מד"י" ודנ"פ 1391/11.

מצאתי צדק בעמדת המאשימה בפניי, כביטוייה בטיעוניה לעונש (וכפי שניתן ללמוד גם מהמצוי ברע"פ 501/16 אשר בו התייחסות למתחם העונש ההולם, ע"י בית המשפט המחוזי בת"א בע"פ 40285-10-15) על כי מתחם העונש ההולם בכגון זה הינו בין 12 ל- 24 חודשי מאסר בפועל.

בנוסף להיבט לדרגת הרשלנות שהפגינה הנאשמת באירוע דנן ראוי שאתן את הדעת למיכלול היבטים הבאים:

מחד גיסא :

מדובר בפגיעה המקסימלית בערך החברתי שהוא ערך קדושת החיים.

אישה צעירה (הגב' עינת זמיר ז"ל) איבדה את חייה.

חייה נגדעו. תוכניותיה נגדעו. היא לא תראה עוד דבר ולא תעשה עוד דבר.

ילד קטן נותר יתום. אמו (עינת ז"ל) לא תשוב עוד לעולם.

מעט יותר תשומת לב מצד הנאשמת כנהגת היו מונעים טרגדיה נוראה זו.

אף אין מדובר בנאשמת שלקחה אחריות והודתה.

זכות מן המעלה הראשונה היא כמובן לנאשם או לנאשמת לכפור ולנהל הוכחות, ואולם באם הרשעה היא תוצאת משפטם לא יוכלו אלה להנות ממה אשר כונה בפסיקה כ"הנחת הודיה" השמורה למי אשר מניח ידו על לוח ליבו ולוקח אחריות.

ובמילים אחרות:

לצד הוראת המחוקק בסעיף 40 יא (6) סיפא לחוק העונשין לפיה כפירה באשמה וניהול משפט ע"י נאשם לא ייזקפו לחובתו, מצויה גם יש לזכור הוראת המחוקק בסעיף 40 י"ג (4) רישא לחוק העונשין אשר מורה כי ראוי ליתן משקל בענישה ל"נטילת אחריות של נאשם על מעשיו".

וכבר גם נאמר אודות כל אלה בפסיקה כדלקמן (ציטוט):



"אך הגיוני הוא כי גזר הדין המבוסס על הודיהיקל במידת מה עם הנאשם.. ביחס לגזר דין באותו כתב אישום שניתן לאחר שמיעת הוכחות, שאינו זוכה ל"הנחת הודיה כמקובל". (דברי בית משפט העליון ברע"פ 5094/12).

"לא הרי מי שמודה בתחילת ההליך, כהרי זה המנסה להרחיק מעצמו אחריות, מנהל הוכחות ומעלה כל טיעון אפשרי כדי לא לשאת באחריות, ומורשע בסופו של הליך מייגע ולעיתים ממושך". (דברי בית המשפט המחוזי בת"א בע"פ (ת"א) 71933/06).

ומאידך גיסא:

ניצבת בפני נהגת ותיקה עם עבר תעבורתי תקין.

לנאשמת נסיבות חיים לא פשוטות (אך עם זאת גם לא חריגות באופן יוצא דופן) וזאת כעולה בהרחבה מתסקיר שירות המבחן שהוגש ומטיעוני ההגנה הנרחבים לעונש.

לנאשמת ילד הלומד בכיתה ד' ואימו (הנאשמת) מגדלת אותו לבד.

שמעתי במסגרת טיעוני ההגנה לעונש דברים מפי הילד, מפי יועצת בית הספר בו לומד הילד, מפי מנהל בית הספר בו לומד הילד וכמובן מפי הנאשמת. גם קיבלתי לידי, בנוסף לתסקיר שירות המבחן, מסמכים נוספים בקשר לילד.

אין ספק כי שליחתה של הנאשמת למאסר בפועל שלא בדרך של עבודות שירות תקשה באופן משמעותי על הנאשמת ועל בנה.

ליבו של השופט היושב בדיון הוא גם לב של חמלה והזדהות. אינני מתעלם ממצוקתה של הנאשמת ושל בנה .

אך חמלה ראוי שתהיה בלב השופט, במידה לא פחותה, גם על ילד אחר ועל החברה.

בנה של המנוחה - אימו לא תשוב עוד לעולם.

חמלה צריכה להיות גם על אשה שלא תראה עוד אור יום לעולם. חייה תמו.

מלאכתו של בית המשפט היא כאמור מלאכה של איזונים.

בהקשר של שליחתן למאסר בפועל לבית הסוהר של נהגות שהורשעו בגרימת מוות ברשלנות, ואף שהן אמהות לילדים קטנים, ואף בהריון מתקדם, כבר הביע בית המשפט העליון על כי עם כל הצער, במקרים המתאימים, אין מנוס



מלעשות כן.

אין ספק - טרגדיה גם לנאשמת, אך דומני כי טרגדיה נוראה בהרבה מכך לגב' עינת זמיר ז"ל, לבנה הקטן ולכל יתר משפחתה, קרוביה ומכריה.

הנאשמת - לאחר ריצוי מאסרה בפועל (ומן הסתם, ככל שהתנהגותה בכלא תהא טובה, גם תזכה מן הסם ל"שחרור מוקדם" לפי קיצור שליש מן התקופה) - תחזור הרי חזרה לביתה אל בנה, ותוכל מן הסתם לרפא במידה רבה את פצעי ההליך.

לא כך, למרבה הצער כאמור, יוכל בנה של עינת זמיר ז"ל לצפות שיתרחש אי פעם באשר לאמו שלו כי תשוב אליו לעולם.

והוא שנאמר - טרגדיה למשפחה זו ולמשפחה זו, אך דומני שאין להשוות בין שתי טרגדיות אלה.

וכך כבר נקבע בפסיקה בסיטואציות דומות באשר לשליחת נהגת נאשמת שהיא גם אם לילדים (ואף ליותר מילד אחד) למאסר בפועל מאחורי סורג וברז (ציטוט):

" בא כוח המבקשת טען בעיקר בעניין הנזקים שייגרמו לילדיה של המבקשת אם תישלח למאסר. אכן, מתסקירי שירות המבחן שהוגשו לבתי המשפט לאורך הדרך עולה כי מי שיישא במחיר הכבד ביותר כתוצאה ממאסרה של המבקשת הינם דווקא ילדיה. בדומה לבתי המשפט קמא, אינני מקלה ראש בהשלכות הצפויות ממאסרה של המבקשת. יחד עם זאת אינני סבורה כי נסיבות העניין מצדיקות הימנעות מהטלת מאסר בפועל בעניינה של המבקשת ". (ציטוט מרע"פ 2955/12 "פלונת נ. מדינת ישראל").

וראה נא גם את רע"פ 3714/15 "מרב מלר נ. מדינת ישראל".

וראה נא את רע"פ 8576/11 "הילה מזרחי נ. מדינת ישראל".

וראה נא גם את פסקי הדין הבאים, בענישה בקשר עם גרימת מוות ברשלנות בשל אי ציות לאור אדום ברמזור, ואף כשהנסיבות האישיות ו/או הבריאותיות של העומד/ת לדין אינן קלות:

רע"פ 501/16 "רינה ראובן פישמן נ. מדינת ישראל".

ע"פ 3626/10 "חי וייץ נ. מדינת ישראל".

ע"פ 287/13 "פלונת נ. מדינת ישראל".



ובאשר למשך הפסילה בפועל במקרים כגון אלה הרי שבעולה מן הפסיקה יהא המתחם פסילת רשיון הנהיגה לתקופה של שנים, ואף למספר דו ספרתי של שנים במקרים ההולמים, זאת בשים לב לרמת הרשלנות בכביש ולתמונת העבר התעבורתי של העומד לדין.

לא נעלמו מעיני המלצות שירות המבחן בתסקיר בענינה של הנאשמת בפני, ובכלל זה המלצה לשקול מאסר בדרך של עבודות שירות.

עם זאת, וכידוע, יש ושיקולים נוספים ורחבים יותר - אשר גם אותם מחוייב בית המשפט לשקול - הם שמכריעים.

במקרה דנן ובשים לב למהות האירוע - אי הציות לאור האדום ברמזור - רמת הרשלנות שהופגנה ע"י הנאשמת - והתוצאה הקטלנית, אין מנוס לטעמי משליחת הנאשמת לבית הסוהר.

עם זאת, אך ברור הוא כי באשר למשך תקופת המאסר, ראוי ליתן את הדעת לכל אשר הוזכר לטובת הנאשמת ובפרט אגב לקיחה בחשבון של מצבה האישי כאם לילד.

ככל הדרוש, וכפי שלמדתי במהלך הטיעונים לעונש, ניכר כי הגורמים המתאימים (גורמי הליווי והייעוץ בבית הספר ובמידת הצורך גורמי הרווחה) יוכלו להתגייס בסיוע באותה תקופה קצובה ומוגבלת אשר בה תעדר הנאשמת בשל מאסרה לריצוי עונשה.

תיקוונתי היא שבצוק העיתים יוכל אולי אף, בנוסף לכך, בכל זאת גם מי מבני משפחתה (אולי בנה הסטודנט) או מי ממכריה או חברותיה של הנאשמת לסייע במידת מה בתקופה האמורה.

לאחר כל אלה ובשים לב לשיקולים שנמנו לקולא ולחומרה, ואגב כך שאני מציין כי באם נקטתי ברף הנמוך של מתחם העונש ההולם - ואולי אף מעט נמוך ממנו - הרי שעשיתי כן לנוכח היות הנאשמת מגדלת לבדה את בנה, אני גוזר בסופו של יום על הנאשמת את העונשים הבאים:

קנס בסך ₪ 10,000 או 200 ימי מאסר בתמורה.

מאסר לתקופה של 11 חודשים בפועל.

פסילת רשיון הנהיגה לתקופה של 10 שנים בפועל.

מפסילה זו תנוכה כל תקופה בה היתה הנאשמת נתונה בפסילת רשיון בקשר עם אירוע זה עד כה.

מוזכר עם זאת כי על פי הדין תקופת מאסר בפועל איננה נמנית בתקופת הפסילה.

עמוד 9



מאסר לתקופה של 12 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים שלא תעבור בתקופת התנאי עבירה של גרימת מוות ברשלנות בנהיגה או עבירה של נהיגה בזמן פסילה.

פסילת רשיון הנהיגה לתקופה של 10 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

הנאשמת גם תעביר למשפחת המנוחה פיצוי כספי, סמלי במהותו , בסך של 30,000 ₪.

זכות ערעור כחוק לבית המשפט המחוזי בת"א .

ניתן היום, 20 יוני 2016, במעמד הצדדים.