



גמ"ר 5037/02/18 - פרקליטות מחוז דרום - פלילי נגד פלונית

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 5037-02-18 פרקליטות מחוז דרום - פלילי נ' פלונית

בפני	כב' השופט הבכיר, אלון אופיר
המאשימה	פרקליטות מחוז דרום - פלילי
	ע"י ב"כ עו"ד דרור שטורן
נגד	
הנאשמת	פלונית
	ע"י ב"כ עו"ד יהודית ומרקו ברקוביץ'

גזר-דין

רקע כללי -

הנאשמת הורשעה לאחר ניהול הוכחות בביצוע עבירות בניגוד לסעיפים 64 ו- 62(2) בצירוף סעיף 38(3) בפקודת התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: בפקודה).

בהתאם לעובדות כתב האישום נשוא הרשעת הנאשמת, נהגה היא רכב ביום 21.7.17 בסמוך לשעה 18:10 בכביש 224 מכיוון צומת הנגב לכיוון העיר ירוחם.

הכביש בו נהגה הנאשמת היה כביש בין עירוני, ישר, בעל נתיב נסיעה אחד לכל כיוון כאשר בקטע הדרך בו התרחשה התאונה הפריד קו הפרדה מקוקו בין הנתיבים.

רכב אחר הגיע מהנתיב הנגדי כאשר מאחוריו נסע רכב ובו נהג המנוח דמיטרי זילברמן ז"ל.

כאשר הגיעה הנאשמת לקילומטר 3 בכביש, היא סטתה עם רכבה שמאלה ועברה עמו אל נתיב הנסיעה הנגדי בו נסעו כאמור שני רכבים אחרים.

נהג הרכב הראשון בנתיב הנגדי הבחין בסטיית הנאשמת לכיוון נתיבו, בלם, צפר, והסיט את רכבו לשול הדרך על מנת להימנע מהתנגשות חזיתית עם רכב הנאשמת.

למרות ניסיון החמיקה המתואר לעיל, הנאשמת התנגשה עם דופן שמאל של רכבה בדופן שמאל של הרכב הראשון.

הנאשמת המשיכה בסטייה שמאלה, הגיעה לשול הימני של הנתיב הנגדי והתנגשה עם חזית צד שמאל של רכבה בדופן וחזית צד שמאל של הרכב השני אשר הספיק להגיע לשול הדרך (להלן: התאונה).



כתוצאה מהתאונה דימיטרי וילנה זילברמן ז"ל מצאו את מותם בזירת התאונה.

כתוצאה מהתאונה נגרמו **חבלות קשות של ממש** לגב' א"א ולקטין ד.א שהיו ברכב המנוחים.

כתוצאה מהתאונה נגרמו **חבלות של ממש קשות** לקטינה ט.ש וגם לנאשמת עצמה.

בהתאם לקביעותי בהכרעת הדין, התאונה על תוצאותיה הקטלניות אירעה עקב רשלנותה של הנאשמת שבאה לידי ביטוי בכך שסטתה עם רכבה שמאלה ועברה לנתיב הנגדי כאשר היה בכך ליצור סיכון של ממש לכלל משתמשי הדרך וזאת למרות הימצאותם של שני הרכבים המעורבים בנתיב אליו סטתה.

עוד קבעתי עת הרשעתי את הנאשמת בעובדות כתב האישום, כי הנאשמת נהגה ללא זהירות, בקלות ראש וללא תשומת לב מספקת לתנאי הדרך, לא נקטה אמצעים סבירים למניעת התאונה ולא נהגה כפי שנהגת רכב מן היישוב הייתה נוהגת בנסיבות המקרה.

לאחר הרשעת הנאשמת כמתואר לעיל, ולבקשת בא כוח הנאשמת, היא נשלחה לקבלת תסקיר של שירות המבחן למבוגרים, ולאחר שתסקיר כזה הוגש, טענו הצדדים בפני לעונש.

טיעוני ב"כ המדינה בתמצית -

לאחר שהוגשו בשלב הראיות לעונש מרשם פלילי תעבורתי של הנאשמת וכן רשומות רפואיות שונות של הגב' א"א שנפגעה קשות בתאונה, ולאחר שהוגש גם תיעוד רפואי של הקטין ד.א שנפגע קשות בתאונה, ביקש ב"כ המדינה להעיד את **מר זילברמן ירון**, בנם של המנוחים.

בעדות מצמררת תיאר ירון את חייו וחיי סבתו לאחר שהתייתם מהוריו בתאונה מחרידה זו.

קשה מאד לתאר במילים את גודל השבר והאסון שפקד את הבחור הצעיר שהעיד בפני בבית המשפט.

לילות טרופים חסרי שינה, כאב אותו התקשה ירון לתאר כבן יחיד להוריו המנוחים והחלל הריק שנותר אחריהם עבורו להתמודדות יום יומית.

גם עדותה של הגב' א"א (אמא של המנוחה) הייתה מלאת כאב ובקושי רב תיארה את גודל האסון שפקד אותה, את עוצמת הכאב איתו היא נאלצת להתמודד מדי יום.

מדובר בשתי עדויות קשות מאד אשר המחישו לכל את הטרגדיה הנוראית שניחתה על משפחת המנוחים עם לכתם.

את טיעוני המדינה לעונש בחרה המדינה להגיש בכתב כאשר ב"כ המדינה ביקש להוסיף מספר טיעונים בעל פה.

לשיטת המדינה ראויה ענישה בהתאם לכללים שקבע בית המשפט העליון בע"פ **6755/09 ארז אלמוג נגד מדינת ישראל** (להלן: פרשת אלמוג).



תמיכה בפסקי דין רלוונטיים הכוללים ענישה מחמירה ביחס לעבירה של גרימת מוות ברשלנות בתאונה הציגה המדינה בפירוט רב בסעיפים 3 עד 10 של טיעוניה לעונש בכתב.

בית המשפט התבקש לקבע את רשלנות הנאשמת כרשלנות ברף גבוה, ומכאן בהתאם לפסיקה בפרשת אלמוג יש לקבע את העונש הראוי.

לפי עמדת המדינה יש לקחת בחשבון את העובדה כי בתאונה לה גרמה הנאשמת מצאו את מותם שני בני אדם ונגרמו חבלות של ממש לשלושה בני אדם נוספים זולת הנאשמת עצמה.

אין לטענת המדינה נסיבות חריגות שיש בהן כדי להוות נסיבות לקולה ממתחם העונש ההולם ובעניין זה הפנתה הפרקליטות לפסיקה חדשה של בית המשפט המחוזי בבאר שבע בתיק 35586-02-19 מדינת ישראל נגד שי שמעוני.

ב"כ המדינה הסכים כי קיימים מקרים חריגים בהם נגזר מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות כענישה ביחס לעבירה של גרימת מוות ברשלנות, אך מקרים אלה היו כאשר הרשלנות הייתה ברף נמוך לצד נסיבות אישיות חריגות מאד (תנאים מצטברים).

בית המשפט התבקש לדחות את המלצות שירות המבחן למבוגרים שלעמדת הפרקליטות חורגות באופן ניכר מרף הענישה בתיקים מסוג זה.

בית המשפט התבקש לקחת בחשבון את אי לקיחת האחריות מצד הנאשמת ואת בחירתה לנהל משפט, בחירה שלפי תיקון 113 של חוק העונשין אינה מאפשר הקלה עמה כפי שניתן להקל עם נאשם שלוקח אחריות מלאה על מעשיו.

לסיכום טיעוני המדינה לעונש, התבקשתי לקבוע מתחם עונש מאסר שינוע בין 18 ועד 30 חודשי מאסר בפועל, ומתחם פסילה בפועל של רישיון הנהיגה אשר ינוע בין 10 ועד 15 שנות פסילה.

עוד התבקש בית המשפט לגזור על הנאשמת מאסר מותנה, פסילה מותנית, קנס ופיצוי למשפחת המנוחים.

בסיום דבריו הוסיף הפרקליט כי מבחינת המדינה ראוי עונש מאסר בחלקו האמצעי של המתחם המבוקש נוכח נסיבותיה האישיות של הנאשמת ובשים לב לעברה התעבורתי. מנגד, התבקשתי להחמיר בתקופת הפסילה בפועל לכיוון חלקו העליון של המתחם.

שני פסקי דין הוגשו על ידי המדינה כתמיכה באפשרות של גזירת מאסר על מי שסובל מבעיות רפואיות קשות (עפ"ג 70462-11-17) וכן שליחה למאסר של מי הסובל מבעיות נפשיות קשות (ע"פ 7478/04 פוגל יצחק נגד מדינת ישראל).

טיעוני ב"כ הנאשמת בתמצית -

במסגרת שלב הראיות לעונש הגישה ההגנה תעודות רפואיות אחרונות של הנאשמת וכן חוות דעת של מר ארטוב שבתאי שהוא מטפל פסיכואנליסט המטפל בנאשמת (עו"ס בהכשרתו).



כעדי אופי העידו לטובת הנאשמת הגב' ע"פ, בת דודה של הנאשמת.

בעדותה תיארה את חיי הנאשמת לפני התאונה, את היותה אם חד הורית לשתי בנות וכיצד התדרדרו חייה לאחר התאונה במיוחד מבחינה נפשית.

בעדותה תיארה העדה את אשפוזיה של הנאשמת במחלקה הפסיכיאטרית בבית החולים הפסיכיאטרי ואת ניסיון ההתאבדות שלה שם.

מר א"ב, גיסה של הנאשמת, העיד אף הוא כעד אופי ובעדותו תיאר את הנאשמת וחייה לפני ואחרי התאונה.

גם מעדות זו עלתה ההתדרדרות במצבה הנפשי של הנאשמת לאחר התאונה, וחוסר יכולתה לתפקד כתוצאה מכדורים ותרופות פסיכיאטריות אותן היא נוטלת.

עוד הוסבר כי בתאונה אחרת שהתרחשה לאחרונה, איבדה הנאשמת שתי אצבעות בידה מה שדרדר עוד יותר את עצמאותה כאם לשתי בנות.

מעדותו של עו"ד ד"ב (קרוב משפחה של הנאשמת) עלתה תחושת האשם של הנאשמת כפי שתיאר אותה אף לפני הכרעת הדין בעניינה, את כאבה על אבדן החיים ואת השתתפותה בצער משפחת המנוחים.

גם מעדותו של עד זה עלתה תמונת מצבה הנפשי הקשה של הנאשמת לאחר התאונה.

בטיעוניה לעונש, ביקשה גם ההגנה להגיש את עיקר טיעוניה בכתב וביקשה להוסיף מספר דברים בעל פה בבית המשפט.

בית המשפט התבקש לאבחן את קביעות בית המשפט העליון בפרשת אלמוג, שכן הלכה זו ניתנה בשנת 2009 בעוד תיקון 113 של חוק העונשין ניתן בשנת 2012.

בנסיבות אלה, סבורה ההגנה שאין עוד נפקות ממשית לקביעות בית המשפט העליון בפרשת אלמוג ויש לנתח את הענישה הראויה בעקבות כללים שהוגדרו לאחר תיקון 113 של חוק העונשין.

עוד הופנה בית המשפט לדברים שנכתבו בדוח וועדת דורנר משנת 2015 התומך בענישה בעלת אופי שיקומי כאשר בעבירות גרימת מוות ברשלנות עסקינן.

לשיטת ההגנה שני התנאים להם הפנתה התביעה בטיעוניה ולפיהם ניתן לגזור ענישה הכוללת ריצוי מאסר בדרך של עבודות שירות, מתקיימים בפרשה זו:

גם רף הרשלנות שיש לייחס לנאשמת הוא רף נמוך, וגם נסיבותיה האישיות חריגות מאד ומצדיקות ענישה שאינה כוללת רכיב של מאסר מאחורי סורג ובריח.

בטיעוניה בכתב, בסעיפים 14 עד 16 מסבירה ההגנה מדוע לשיטתה נכון לקבוע את רשלנות הנאשמת כרגעית ונמוכה.

ההגנה בטיעוניה לעונש ביקשה את בית המשפט לקבל באופן מלא את המלצת שירות המבחן לענישה בעלת אופי



שיקומי.

בהתאם לטיעוני ב"כ הנאשמת היא לקחה אחריות (גם אם בשלב מאוחר) וללקיחת אחריות זו יש ביטוי מלא גם בפני שירות המבחן למבוגרים.

בית המשפט התבקש שלא לגזור על הנאשמת עונש מאסר לריצוי מאחורי סורג ובריח.

לאחר סיום טיעוני ההגנה לעונש, ביקשה גם הנאשמת להגיד מספר דברים.

בדבריה הביעה אבל וצער על האסון שנגרם במיוחד לבנם של המנוחים.

הנאשמת תיארה כי חלתה במחלת מניה דיפרסיה והסבירה כי היא נוטלת 14 כדורים שונים ביום.

עוד הסבירה כיצד חייה התמוטטו לאחר התאונה, כיצד ביתה עזבה את הבית בעקבות הדיכאון בו לקתה והביע שוב צער בפני משפחת המנוחים.

קביעת מתחם העונש ההולם -

בהתאם לסעיף 40ב' של חוק העונשין **עקרון ההלימה** הוא המנחה לצורך קביעת מתחם העונש למקרה ספציפי.

בהתאם לעקרון זה קמה החובה לקיים יחס הולם בין חומרת מעשה העבירה בנסיבותיה ומידת אשמו של הנאשם לבין סוג ומידת העונש המוטל עליו.

לשם מציאת אותו "יחס הולם" על בית המשפט להתחשב בחומרת העבירה, בערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה ובמידת הפגיעה בו, במדיניות הענישה הנהוגה **ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירה** (הלכה למעשה - רף הרשלנות).

חומרת העבירה, הערך החברתי המוגן ומידת הפגיעה בו:

הערך החברתי המוגן בו פגעה הנאשמת הוא קדושת החיים וכן זכותו של הציבור לנוע בביטחון בדרכים מבלי שרשלנות נוהגים תסכן ביטחון או תפגע בזכות הבסיסית לחיים.

בנסיבות של פרשה זו **מידת הפגיעה בערך המוגן היא גבוהה וקשה.**

הנאשמת הורשעה בגרימת מוות ברשלנות של שני בני אדם ולפציעתם הקשה של שלושה בני אדם נוספים (זולת היא עצמה).

מספר ההרוגים בתאונה זו לצד עוצמת פגיעות הגוף שנגרמו הם אשר מציבים את רף הפגיעה בערך המוגן במיקום גבוה.



נסיבות הקשורות בביצוע העבירות (והגדרת רף הרשלנות) -

תוצאותיה הקשות מאד של תאונה זו נגרמו עקב סטיית הנאשמת מנתיב נסיעתה לנתיב הנגדי, פגיעת צד ראשונית ברכב שהגיע ממול בנתיב הנגדי, המשך סטייה נוספת לשול הימני של הנתיב הנגדי, ופגיעה קטלנית ברכב נוסף בשול הדרך של הנתיב הנגדי.

בעמודים 127-129 של הכרעת הדין קבעתי בהישען על תמונות שצורפו להכרעת הדין, תמונות שהראיות שבהן תאמו את עדויות הראייה שבתיק, כי הנאשמת סתה מנתיב נסיעתה לעומק הנתיב הנגדי ללא כל סיבה שהוסברה על ידה, פגעה ברכב ראשון ואז המשיכה בסטייה שמאלה לכיוון השול הנגדי שם פגעה ברכב השני.

ניסיון ההגנה לטעון כי המדובר בסטייה חדה של הנאשמת לנתיב הנגדי ולכן יש לייחס לה רשלנות רגעית נדחה על ידי משתי סיבות:

ראשית אין קביעה חד משמעית כי סטיית הנאשמת הייתה חדה במקרה זה, שכן הזוג ליפקין שתיארו את סטיית הנאשמת התייחסו לסוג של "זגזוג" של הנאשמת על הכביש וסטייה שלפחות אחד מהם הגדירה כמתונה. זולת עדותם לאופן הסטייה אין בתיק ראייה חד משמעית היכולה להצביע על קצב או מהירות הסטייה לנתיב הנגדי.

שנית, וזו הסיבה החשובה יותר, קצב הסטייה במקרה זה לא צריך להשפיע השפעה ניכרת על קביעת רף הרשלנות. גם אם אקבל לצורך הדיון את עמדת ההגנה לפיה סטיית הנאשמת לנתיב הנגדי הייתה חדה (טענה שאינה מיישבת עם רשלנות נמוכה דווקא), עובדתית הוכח וקבעתי כי הנאשמת הגיעה עם רכבה ללא כל סיבה שהוסברה מצידה לעומק הנתיב הנגדי, כאשר התאונה הקטלנית עם הרכב השני התרחשה ממש בשול הנתיב הנגדי.

משמעות הדבר היא כי הנאשמת חצתה את כל רוחב הנתיב הנגדי עד לאימפקט הקטלני ואין המדובר באירוע של סטייה קלה לנתיב הנגדי עקב חוסר תשומת לב לשבריר שנייה ביחס למיקום רכבה.

בעפ"ג 20491-10-16 סקיק נגד מדינת ישראל דן בית המשפט המחוזי בבאר-שבע באירוע בו נהג משאית סטה עם משאיתו לנתיב הנגדי למרות נוכחותו של רכב אחר בנתיב זה, פגע ברכב המעורב וגרם למותה של אישה ופציעת בנה ברכב זה.

בית המשפט המחוזי אישר את קביעת בית משפט קמא לפיה **רף הרשלנות בנסיבות אלה הוא בינוני עד גבוה.**

בעפ"ת 15041-07-18 עלי שלבי נגד מדינת ישראל קבע בית המשפט המחוזי בנצרת את הדברים הבאים:

"כעולה מעובדות כתב האישום, המערער סטה, ללא כל סיבה סבירה, מנתיב נסיעתו אל הנתיב הנגדי; אך אציין בהקשר זה, כי צדק המערער בטיעוניו ביחס לחציית קו הפרדה רצוף שכן, בצילומי הזירה כפי שאלה צורפו לדו"ח הבוחן, בין שני נתיבי הנסיעה, חוצץ קו הפרדה מקווקו ולא רצוף (כפי עובדות כתב האישום). ככל הנראה, המדובר הוא בסטייה שמקורה בהתנהגות לקויה מצד המערער אשר לא שת את לבו לתנועה בכביש והפר את "כלל הדרך". אמנם, אין המדובר בהפרה חמורה מאד שכללה חציית קו הפרדה לבן. כן, לא מדובר בעקיפה בדרך לא פנויה, או בהתרחשות שכללה נסיעה במהירות מופרזת מאד ו/או מעל המותר. יחד



עם זאת, מדובר בסטייה לנתיב נסיעה נגדי בו קיימת תנועת כלי רכב, ואין להקל ראש בכך. אין לשלול, כי מדובר ברשלנות רגעית אשר גרמה לתוצאה קשה וטרגית. יש לציין כי בגזר הדין לא התייחס בית המשפט קמא לטענה כי מדובר היה בקו הפרדה רצוף ומשך לא נתן לכך משקל לחומרא בעת גזירת הדין. בהינתן האמור, אף אין בטעם זה, כשלעצמו, להביא להפחתה בעונש, שעה שהוברר שאין המדובר בקו הפרדה רציף.

בהקשר של "רשלנות רגעית", יפים דברי בית המשפט המחוזי (ת"א) בע"פ 26904-04-14 מדינת ישראל נ' תומר זוהר (פורסם בנבו): "בתיקי התאונות ככלל וגרימת מוות ברשלנות ביניהם מדובר תמיד ברשלנות רגעית, שהרי אין מדובר במעשים מתוכננים. תאונות דרכים טיבן וטבען שהן נגרמות במשך שניות ספורות ולא מעבר לכך. כיוון שכך הביטוי רשלנות רגעית גם אם הוא נכון לענין מימד הזמן שמדובר בו, איננו תוחם את גבולותיה של היקף הרשלנות ואיננו מצביע על כך שמדובר ברשלנות קלה".

וביחס למתואר לעיל קובע בית המשפט המחוזי בנצרת כי בנסיבות המתוארות לעיל:

"בנסיבות העניין, נדמה כי רמת רשלנות של המערער הינה בדרגה בינונית ולא כפי קביעתו של בית המשפט קמא."

בעפ"ת 7626-07-17 (מחוזי ירושלים) חיים ביטון נגד מדינת ישראל נקבע:

"המערער סטה מנתיבו בעת שהדרך הפכה מתעקלת מבלי ששם לב, כשראשו היה מורכן מטה, במצב בו הכביש היה תקין ויבש והראות טובה. אין מדובר ברשלנות במדרג הנמוך, כטענת הסנגור, ולא בכדי קבע בית משפט קמא כי מדובר ברשלנות שהיתה ברמה בינונית עד גבוהה, והדגיש כי לא דובר בגורם פתאומי ומפתיע שנהג נתקל בו לפתע בדרכו ועליו להגיב במהירות, אלא בתוואי דרך מתעקל, שהינו חלק אינהרנטי מתנאי הדרך בה נסע והיה עליו לנהוג בתשומת לב. כמו כן, למערער היתה חובת זהירות מוגברת, שכן הוא נהג ברכב כבד בכביש בין עירוני, דו נתיבי, בעל מסלול אחד לכל כיוון וללא גדר הפרדה."

מניתוח הפסיקה לעיל עולה כי כאשר רכב סטה מנתיב נסיעתו לנתיב הנגדי באופן בו לא ניתן הסבר הקשור בגורם זר מתערב לסטייה זו, וכאשר תנאי הדרך הם רגילים במובן כביש יבש ותקין, תנאי תאורה ומזג אויר נאותים, וכאשר המדובר בכביש בין עירוני עם נתיב אחד בלבד לכל כיוון, הרי שרף הרשלנות לא יכול להיות נמוך והוא ייקבע כבינוני או בינוני גבוה.

בפרשה שבפני, אין חולק כי הנאשמת לא יצאה לעקיפה פרועה של רכב אחר, היא לא חצתה קו הפרדה רציף, לא יוחסה לה נהיגה במהירות שאינה תואמת את תנאי הדרך, אך מנגד, היא נהגה בכביש בין עירוני מהיר בו נתיב אחד לכל כיוון, היא עברה ללא כל סיבה לעומקו של הנתיב הנגדי עד שהגיע לשול הדרך הנגדית וזאת באור יום, בכביש תקין ויבש, ומבלי שהראתה כי הייתה כל סיבה שלא תלויה בה לסטייה מסוכנת זו, מה שגרם לאירוע התאונתי כולו.



בנסיבות אלה, ובשכלול כלל הנתונים לעיל, אני קובע את רף הרשלנות כבינוני בפרשה זו.

טווח הענישה הנוהג (מדיניות הענישה) בעבירה של גרם מוות ברשלנות (עם דגש על רשלנות ברף בינוני ונסיבות של סטייה מנתיב נסיעה) -

לא אחת נקבע, כי, ככלל, העונש הראוי למי שגרם למותו של אחר בשל רשלנות שבנהיגה, הוא מאסר לריצוי בפועל מאחורי סורג ובריח (ראה - למשל: רע"פ 2955/12 פלונית נ' מדינת ישראל (26.6.12)) וכי, השתת מאסר לריצוי בעבודות שירות הוא חריג. קדושת החיים והצורך להילחם בתאונות דרכים מחייבים ענישה מחמירה גם כאשר עסקינן באנשים נורמטיביים שכן לא אחת אנשים כאלה מוצאים עצמם מעורבים בתאונות דרכים קטלניות. יפים לעניין זה דברים שנאמרו ברע"פ 548/05 לז"ר נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (19.1.2006), והפסיקה המאזכרת שם:

"כל עוד בעינה המדיניות הקיימת באשר לעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים (ותאונות אחרות), דינם של המורשעים בעבירות אלה- מן הסתם- הם אנשים מן הישוב, מה שקרוי נורמטיביים, אלא שנמצא לבתי משפט לנסות להרתיע את הנוהגים בכביש מעבירות על-ידי המודעות כי אם יתרשלו ויפגעו בזולת, דינם מאסר. נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפודם של חיי אדם, השבר הנורא שאין לו מרפא ואיחוי הפוקד את משפחות הקורבנות, ותחושת האין אונים החברתית אל מול המס שגובות תאונות הדרכים מחברה שאינה חסרה קורבנות בטרור ובקרב, מבקשים גם בתי המשפט לתרום תרומה צנועה בדמות גזרי הדין המחמירים" (ראו גם: רע"פ 783/07 עתאבה נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (23.9.2007); רע"פ 8992/14 רפאל נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (20.1.2015)).

ברע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.09), נקבעו שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה בעבירות מעין אלו של תאונות דרכים קטלניות, תוך נהיגה רשלנית:

"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 על-ידי אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות" (רע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (16.11.2009); ראו גם: רע"פ 2996/13 נייאזוב נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (13.8.2014); רע"פ 4300/09 בן רובי נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (20.5.2009)).

יוצא כי, אמת המידה העיקרית בעבירה זו, היא דרגת הרשלנות וכי בדיון על העונש הראוי **לאחר קביעת המתחם**, יש ליתן משקל מועט לנסיבות האישיות, הן בשל עקרון קדושת החיים ושיקולי ההרתעה, והן בשל אופייה המיוחד של העבירה וביצועה השכיח על ידי אנשים נורמטיביים. קרי, הכלל הוא מאסר לריצוי בפועל וחריגה מהכלל יעשה במקרים



חריגים בהם מדובר ברשלנות נמוכה וכאשר מתקיימות נסיבות אישיות יוצאות דופן המצדיקות עונש מקל יותר.

סקירת הפסיקה מלמדת, כי במקרים של נהיגה רשלנית עת דובר ברף רשלנות נמוך מאד, נגזרו על נהגים עונשי מאסר של 6 חודשים בעבודות שירות; למשל ע"פ 1319/09 **משה כהן נ' מדינת ישראל** (13.5.09), רע"פ 548/05 **מאירה לוינ' מדינת ישראל** (19.1.06), רע"פ 4261/04 **יעקב פארין נ' מדינת ישראל**, פ"ד נט (3), 440, רע"פ 4732/02 **ענת סורפין-לביא נ' מדינת ישראל** (25.11.02).

במקרים של רשלנות חמורה יותר, נגזרו עונשי מאסר לתקופות ארוכות יותר: ע"פ 6755/09 **אלמוג נ' מדינת ישראל** (10 חודשים); ע"פ (ת"א) 71933/06 **קלסבלד נ' מדינת ישראל**, במקרה זה נהרגו אם ובנה ונפצעו שלושה אחרים (13 חודשים); ע"פ 6358/10 **קבהא נ' מדינת ישראל**, נהרגו שניים ונפצעו ששה (15 חודשים).

בע"פ 10152/17 **מדינת ישראל נ' ראמי ח'טיב** (10.5.18), במסגרתו הוחמר עונשו של המשיב והועמד על 15 חודשי מאסר חלף 9 חודשים, כך נקבע בסעיף 23 לפסק הדין:

"ניתן למצוא בפסיקה מנעד רחב למדי של עונשים במקרים של נהיגה רשלנית, בהתאם לנסיבות המקרה הקונקרטי, בייחוד כנגזרת של רמת הרשלנות המיוחסת לנאשם והתוצאות שנגרמו בעטייה. עם זאת, ניכרת מגמת החמרה במדיניות הענישה בעבירות כגון אלה. כך למשל, ברע"פ 4581/14 סיסו נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (9.7.2014) דחה בית משפט זה בקשת רשות ערעור שהגישה מי שהורשעה בגרימת מוות בנהיגה רשלנית לאחר שאיבדה שליטה ברכבה וגרמה לתאונה בה נהרגו שניים ונפצעו נוספים והושתו עליה 18 חודשי מאסר בפועל (מתחם הענישה הועמד באותו מקרה על 24-6 חודשי מאסר). בעפ"ת (מרכז) 3370-12-11 חן נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (28.2.2012) נדחה ערעורו של מי שהורשע בגרימת מוות בנהיגה רשלנית לאחר שלא ציית לתמרורים וגרם למותה של הולכת רגל במעבר חצייה, ונגזרו עליו 30 חודשי מאסר בפועל. ברוח דומה, בעפ"ת (מרכז) 54913-03-14 **עאסי נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו] (23.9.2014) נדחה ערעורו (על רכיב המאסר) של מי שהורשע בגרימת מוות בנהיגה רשלנית לאחר שחצה צומת ברמזור אדום והביא למותו של אדם והושתו עליו 20 חודשי מאסר לריצוי בפועל (כאשר מתחם הענישה הועמד על 31-12 חודשי מאסר)".

בגמ"ר (ירושלים) **8899-10-15 מד"י נגד ביטון**, באירוע של סטייה מנתיב וגרימת מוות ברשלנות של נהגת, רף רשלנות בינוני-גבוהה, נקבע מתחם ענישה שנע בין 12 חודשים ל-18 חודשי מאסר בפועל. בית המשפט המחוזי בירושלים בערעור (עפ"ת **7626-07-17**) מאשר את הרף הרשלנות ומקבע את עונש המאסר על 12 חודשים בפועל. תוך שלא התערב בקביעת המתחם.

בעפ"ת 15041-07-18 (מחוזי נצרת) עלי שלבי נגד מדינת ישראל, לאחר שמקבע בית המשפט המחוזי באירוע של סטייה מנתיב את רף הרשלנות כבינוני, נאמר:

"בהתחשב בקביעה זו אשר לדרגת רשלנותו של המערער, ככזו שאינה מתיישבת עם רשלנות נמוכה, אך גם



איננה בינונית גבוהה, כפי שנקבע, מתחם העונש אותו קבע בית המשפט קמא, הוא מחמיר יתר על המידה וראוי היה להעמידו על בין 7 חודשי מאסר בפועל לבין 20 חודשי מאסר בפועל. בהתאמה מתחם העונש ההולם ברכיב הפסילה בפועל צריך לעמוד על 7 עד 14 שנות פסילה."

(אדגיש כי מתחם זה נקבע ביחס לנהג משאית לו חובת זהירות מוגברת, אך מנגד בתאונה זו נגרם מותו של אדם אחת לעומת התוצאה במקרה שלפני).

יוצא כי מתחמי הענישה הנוהגים ביחס לרף רשלנות בינונית בעבירות של גרם מוות ברשלנות (עם דגש לצורך קביעת המתחם על מקרים של סטייה מנתיב), נעים בין 7 חודשי מאסר ועד ל- 20 חודשי מאסר בפועל.

מתחמי הפסילה בפועל נעים בין 7 שנות פסילה ועד 15 שנות פסילה בפועל.

בהינתן שרשלנות הנאשמת הובילה במקרה זה לתוצאה קשה של שני הרוגים בתאונה ושלושה פצועים קשה (לא כולל הנאשמת עצמה שנפצעה אף היא קשות), ובהינתן שרף הרשלנות הוגדר על ידי כבינוני (מנסיבות התנהגותה הספציפית של הנאשמת באירוע תאונתי זה על רקע נסיבות זירת התאונה ותנאי הכביש), ולאחר שסקרתי את הפסיקה לעיל, את הפסיקה שהציגו הצדדים בטענותיהם, ובחנתי את מדיניות הענישה הנוהגת:

בהינתן שתקופת המאסר ביחס לעבירות שביצעה הנאשמת נעה בחוק בין 6 חודשי מאסר ועד ל-36 חודשי מאסר כעונש מכסימום, ולאחר ניתוח מתחם הענישה הראוי לפי עקרון ההלימה לפרשה זו,

אני קובע את מתחם עונש המאסר למקרה זה ככזה אשר ינוע בין 10 חודשי מאסר ועד 18 חודשי מאסר בפועל.

אני קובע את מתחם עונש הפסילה בפועל של רישיון הנהיגה בין 8 ועד 14 שנות פסילה בפועל.

דיון בשאלת העונש הראוי לאחר קביעת מתחם העונש ההולם -

נסיבות שאינן קשורות לביצוע העבירה עצמה:

שאלת לקיחת האחריות ביחס לעבירות בהן הורשעה הנאשמת -

בפרשה זו בחרה הנאשמת לכפור בעובדות כתב האישום ונוהל תיק הוכחות מלא עד להכרעת דין כתובה במסגרתה הורשעה הנאשמת בכל עובדות כתב האישום ובכל העבירות שיוחסו לה בו.



תיקון 113 של חוק העונשין מאפשר לקחת כשיקול לקחת אחריות מלאה של נאשמת אשר חוסכת זמן שיפוטי רב עת מונעת היא ניהול ארוך של תיק.

כאמור הנאשמת לא לקחה אחריות עד לאחר שהוכרע דינה, ולמעשה רק במסגרת תסקירו של שירות המבחן למבוגרים, בפני קצינת המבחן למבוגרים, לקחה הנאשמת לראשונה אחריות על מעשיה.

גם אם בשלב מאוחר השלימה הנאשמת עם אחריותה להתרחשות התאונה ואף הביעה צער בפני משפחת קורבנות התאונה, אין הדבר מאפשר לקחת לטובתה את לקיחת האחריות המאוחרת כפי שניתן היה לתת לשיקול זה עוצמה מלאה טרם נוהלו הוכחות בתיק.

בבסיס רעיון לקיחת האחריות בשלב ההקראה, עומד אינטרס ציבורי של חיסכון בזמן שיפוטי, ובהפנמה מידית של נאשם לאחריותו באירוע נתון מה שיאפשר התחשבות משמעותית לטובתו בענישתו.

כאשר שלב לקיחת האחריות מגיע לאחר שנשמעות כל ההוכחות בתיק, ולמעשה ההפנמה לאחריות באה רק לאחר שבית המשפט קבע אותה בהכרעת דין מפורטת, אין בידי בית המשפט לקחת הודאה זו לזכות הנאשם באופן ממשי, ומשקלה של לקיחת אחריות מאוחרת זו יהיה נמוך מאד לצורך קביעת הענישה הסופית.

עברה התעבורתי של הנאשמת -

לנאשמת רישיון נהיגה משנת 1993 ולחובתה 22 הרשעות תעבורה קודמות.

כל הרשעות הנאשמת הן עבירות קנס, אך לא כולן עבירות "טכניות" שכן לחובתה עבירות מהירות (שבע פעמים!), חציית קו הפרדה רציף, שימוש בטלפון ללא דיבורית בזמן נהיגה (4 פעמים!), נהיגה ללא חגורה ועבירות נוספות.

אודה כי ביחס לוותק נהיגה של 27 שנים וכאשר לא גרמה הנאשמת מעולם לתאונה אחרת, אין המדובר בעבר תעבורתי חריג או חמור מאד, אך מנגד אין המדובר בעבר תעבורתי נקי המעיד על נהיגה זהירה ומוקפדת בד"כ של הנאשמת.

תסקיר שירות המבחן ונסיבות אישיות של הנאשמת -

הנאשמת בת 45, גרושה ואם יחידנית לשתי בנות בגירות בנות 21 ו-23.

מאז תאונת הדרכים אינה עובדת ומתקיימת מקצבת נכות של ביטוח לאומי לאחר שאובחנה כסובלת ממחלות כמתואר בתסקיר שירות המבחן המדבר בעד עצמו. בתמצית ומבלי שאפגע בפרטיות הנאשמת אקבע כעובדה כי הנאשמת מוכרת כסובלת מנכות נפשית שפרטיה בתסקיר שירות המבחן.

לאחרונה נקטעו לנאשמת שתי אצבעות בידה כתוצאה מתאונה במפעל תעשייתי כאשר הגיעה לסייע לאחותה במקום.

תסקיר שירות המבחן הוא תסקיר עומק המתאר את נסיבות חיי הנאשמת ובכלל זה מוכרת היא כמטופלת של המחלקה לבריאות הנפש שנים לפני התאונה (משנת 2015) עת נטלה תרופות על רקע נפשי גם לפני התאונה. (עובדה זו אף עלתה מפי הנאשמת עצמה בחקירתה לאחר התאונה במשטרה).



שירות המבחן מציין כי לאחר המפגש אתו, ערכה הנאשמת ניסיון אבדני ובגינו אושפזה ליום אחד לאחריו שוחררה. כמו כן, סוקר שירות המבחן את השיחות עם המטפלים של הנאשמת ומציין בתסקירו את עמדתם המקצועית ביחס למצבה הנפשי שרחוק מלהיות תקין.

מפאת פרטיותה של הנאשמת וסודיות תוכנו של התסקיר, לא אפרט בחלק זה של גזר הדין מעבר למתואר לעיל, וגם הדברים שתוארו לעיל נכתבו מאחר והם נאמרו גם על ידי עדי האופי בדיון ועל ידי ב"כ הנאשמת עצמה.

ככל שהדבר קשור להערכת הסיכון של הנאשמת לעבריינות והסיכוי לשיקום, קובע שירות המבחן למבוגרים כי מדובר באישה חיובית שניהלה חיים נורמטיביים לחלוטין עד ליום התאונה ואף הצליחה להתמודד עם מצבה הנפשי. תאונה זו יצרה שבר עמוק בחייה והיא זקוקה לטיפול נפשי. שירות המבחן מעריך כי הסיכון להישנות התנהגות פוגענית מצידה נמוך והיא תכבד פסילת רישיון שתוטל עליה.

לשיטת שירות המבחן לנאשמת יש פוטנציאל שיקומי ממשי.

בפרק ההמלצות ותוכנית השיקום המוצעת, **מדגיש שירות המבחן כי הנאשמת מקבלת אחריות מלאה להתנהגותה ולנזק העצום שגרמה.** היא מבטאת צער וחרטה ומגלה אמפטיה למשפחת המנוחים. שירות המבחן מעריך כי שליחת הנאשמת לכלא תהיה בעלת משמעות גרסיבית על מצבה הנפשי ועשויה להוביל לניסיון אבדני נוסף. בנוסף, סבור שירות המבחן שענישה הכוללת מאסר תוביל פגיעה ממשית ביכולתה של הנאשמת לחזור למוטב ותפגע במאמציה לחזור לתפקוד תקין.

שירות המבחן ממליץ על ענישה בעלת אופי שיקומי הכוללת מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות, לצד צו מבחן למשך שנה במהלכו תשולב במערך הטיפול של שירות המבחן.

עדויות שנשמעו במהלך שלב הראיות לעונש -

כפי שסקרתי בפרק טיעוני הצדדים לעונש, כל צד הביא לחיזוק עמדתו עדים, ועדויות אלה כפי שתיארתי אותם לעיל יילקחו בחשבון על ידי לצורך קביעת הענישה הסופית.

מסמכים רפואיים וחוות דעת רפואיות שהוגשו על ידי הצדדים -

גם התביעה וגם ההגנה הגישו חוות דעת המתייחסת למצבו הנפשי של נשוא חוות הדעת.

התביעה הגישה חוות דעת ביחס למצבה הנפשי של הגב' אלה אושוטקין (מסמך ע/3) כפי שהוא מתואר במסמך זה לאחר וכתוצאה מהתאונה. המדובר במסמך קשה המדבר בעד עצמו ומפאת השמירה על פרטיות הגב' אושוטקין לא אפרט במסגרת גזה"ד את תוכנו.

אדגיש גם את חוות דעתם של פרופ' מיכה רבאו, דר' דניאל עובד ודר' יעקב טים המתארים את מצבה הגופני הירוד והקשה של הגב' אלה אושוטקין לאחר התאונה וכתוצאה ממנה.



גם תיקו הרפואי של א.ד. (קטין) שנפגע קשות בתאונה הוגש לעיוני וניכר ממנו הסבל הגופני הרב שעבר ועובר עדיין כתוצאה מתאונה קשה זו.

ההגנה הגישה במסגרת המסמך ה/2 מכתב חתום על ידי מר ארטוב שבתאי (עו"ס) מטעם המרכז למתן שירותי אבחון טיפול ושיקום לאוכלוסיות מוחלשות ועוברי חוק, מסמך העולה בקנה אחד עם ההערכות הנפשיות שתיאר שירות המבחן ביחס לנאשמת.

גם במסמך זה סבור המחבר כי הנאשמת זקוקה לטיפול ולשיקום נפשי עמוק.

ההגנה גם הגישה מסמכים רפואיים שונים ביחס למצבה העדכני של הנאשמת (ה/1) אשר נקראו על ידי והשלימו את תמונת מצבה הגופני העדכני נכון למועד כתיבת המסמכים (מרץ 2021).

שקלול הנתונים לעיל ביחס למתחם הענישה שנקבע :

בע"פ 6358/10 מוחמד קבהא נ' מדינת ישראל (24.03.11) נקבע על ידי בית המשפט העליון:

"גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל ופסילת רישיון נהיגה לתקופה ממושכת עם זאת, יש לשקול כל מקרה על פי נסיבותיו המיוחדות ונסיבותיו האישיות של הנאשם כאינדיבידואל ולאזן בצורה ראויה ביניהן לבין מדיניות הענישה האמורה".

בהתייחס לשיקול של נסיבות אישיות, ראו לדוגמה - את רע"פ 8576/11 מזרחי נ' מדינת ישראל (5.2.2012), במסגרתו דן בית המשפט בשאלה, האם ניתן להסתפק בעונש מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות, או שמא יש להותיר את עונשה של הנאשמת שם מאחורי סורג ובריח, וזאת חרף היותה בהריון בחודש הרביעי, ואם לילדים קטינים. לאחר בחינת כלל השיקולים הוחלט להפחית, אמנם, את תקופת המאסר בפועל ל-8 חודשי מאסר (במקום 12 חודשי מאסר שנגזרו עליה בבית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה), אך נקבע, כי:

"לא ראינו מקום לסטות ממדיניות הענישה הנוהגת בנושאי גרימת מוות ברשלנות, שדינה ככלל מאסר מאחורי סורג ובריח במסגרת המאבק בתאונות, ואשר חריגה מעטים ומקרה זה אינו ביניהם על פי נסיבותיו. חיי אדם קופדו".

גם בע"פ 2365/07 פרץ נגד מדינת ישראל, כאשר הנאשם היה קטין שסטה מנתיב נסיעתו וגרם לתאונה קטלנית לאחר שחסם דרכו של רוכב אופנוע וגרם למותו, ואף שהיה חייל נורמטיבי שסבל בעקבות התאונה מפוסט טראומה קשה, ואף שלקח אחריות מלאה על אחריותו לתאונה, דחה בית המשפט העליון את ערעורו והורה על ריצוי של 9 חודשי מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח. ודוק - במקרה זה לעומת הפרשה שבפני המדובר באירוע בו נגרם מותו של אדם אחד והנאשם לקח אחריות מלאה ולמרות שהמדובר בקטין המתמודד עם פוסט טראומה קשה הוא נשלח למאסר ממשי בהחלטה של בית המשפט העליון.



צודקת ההגנה כי קיימים מקרים אף עם יותר הרוגים מהפרשה דנן שהסתיימו בענישה הכוללת ריצוי מאסר בדרך של עבודות שירות. ראה למשל את ע"פ (באר-שבע) 4208/07 מדינת ישראל נגד נפוז אבו שריקי שם גרימת מוות של ארבעה בני אדם לאחר סטייה מנתיב הובילה ל-6 חודשי מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות ביחס לנאשמת עם מצב נפשי קשה מאד.

אלא שבפרשת אבו שריקי לקחה הנאשמת אחריות מלאה על מעשיה והצדדים הגיעו להסדר טיעון בו יכולה הייתה המדינה לעתור למאסר ארוך ואילו ההגנה רשאית הייתה לעתור לעונש ללא מאסר.

המדובר במצב משפטי שונה לחלוטין מהמקרה דנן בו בחרה הנאשמת שלא לקחת כל אחריות, נוהלו הוכחות מלאות בסופן התברר כי היא אחראית באופן מלא לגרימת מותם של שני בני אדם ולפציעתם הקשה של שלושה נוספים חוץ מפציעתה שלה.

שיקולי שיקום מאפשרים בהתאם לתיקון 113 חריגה מחלקו הנמוך של מתחם העונש אשר נקבע, אולם כאשר בית המשפט מחליט על ענישה בעלת אופי שיקומי, חייבת הענישה הסופית לשמור על יחס סביר והולם בין מעשי הנאשם והנזק לו גרם עת פגע בערך המוגן מול העונש שירצה בסופו של יום.

צודקת ההגנה כי פרשת אלמוג נכתבה טרם תיקון 113 ולכן נכון לנתח ולגזור את הדין עם דגש לכללים שנקבעו בתיקון של חוק העונשין. יחד עם זאת, תיקון 113 לא ביטל את קביעותיו של בית המשפט העליון כקביעות עקרוניות גם אם התקבלו לפני חקיקתו. בשל קביעות חד משמעיות אלה של בית המשפט העליון, יכולת בית המשפט לחרוג מהמתחם שנקבע אינה פשוטה כפי שהיה בתקופה בה נכתבה פרשת אלמוג, וחובה על בית המשפט למצוא נימוקים כבדי משקל לסטות ממתחם הענישה שנקבע גם אם שירות המבחן מצביע על אפשרות של שיקום נאשם.

אני מסכים כי תסקיר שירות המבחן בפרשה זו הוא תסקיר חיובי ויש בו המלצה חד משמעית לענישה בעלת אופי שיקומי ביחס לנאשמת.

אני מסכים כי מצבה האישי, הגופני והנפשי של הנאשמת רחוק מלהיות תקין, וגם המדינה הבהירה בטיעוניה כי בשל מצבה זה היא אינה עותרת לחלקו העליון של המתחם אותו ביקשה אלא לחלקו האמצעי בלבד.

השאלה היא האם די בנתונים אלה כדי להצדיק חריגה מתחת לחלקו הנמוך של המתחם אותו קבעתי ואם כן, די כדי לקבוע שעונש נמוך של מאסר ירוצה בדרך של עבודות שירות?

לאחר ששקלתי בכובד ראש שאלות אלה, הגעתי למסקנה לפיה התשובה לשאלות אלה שלילית ואסביר את עמדתי:

כאשר מדובר באירוע קשה ומחריד בו מצאו שני אנשים את מותם ונפצעו קשות נוספים וכאשר ביחס למצב זה נקבע מתחם שנע בין 10 ועד 18 חודשי מאסר בפועל, אין זה נכון בעיני כי כאשר אנו בסיטואציה בה נאשמת לא לקחה אחריות בשלב ההקראה, תוכל היא לשנות עמדתה בשלב הטיעונים לעונש וליהנות מהקלה עקב כך עד כדי קביעת ענישה בחלקו הנמוך של המתחם, קל וחומר ענישה מתחת לחלקו הנמוך.

גם אם נאשם סובל ממצב נפשי ירוד כתוצאה מאירוע טראומתי לו גרם הוא עצמו ברשלנותו, אין משמעות הדבר כי הפתרון הוא בהכרח ויתור על כניסתו לכלא שכן במהלך ריצוי מאסר לתקופה העולה על 6 חודשים, משולבים אסירים



בתוכניות שיקום של שב"ס, ולצד יצירת הרתעה כלפי נהגים אחרים כתוצאה מענישתם, הם עוברים שיקום ממשי ומקבלים טיפול (ובכלל זה נפשי) תוך כדי ריצוי עונשם.

לאור פסיקתו החד משמעית של בית המשפט העליון אותה אזכרתי לעיל, רק מקרים נדירים בהם מתקיים שילוב של רשלנות נמוכה מאד עם מצב נפשי קשה יכול להוביל לריצוי ענישה הכוללת מאסר בדרך של עבודות שירות.

כאשר רשלנות בינונית ושני הרוגים ושלושה פצועים קשה הובילה למתחם ענישה בין 10-18 חודשי מאסר, כאשר הנאשמת לא לקחה אחריות עת נוהל התיק, כאשר עברה התעבורתי אינו נקי (אף שאינו מכביד מאד), קשה עד מאד לקבל את המלצתו השיקומית של שירות המבחן אל מול החובה לגזור עונש הולם בפרשה זו משיקולי גמול והרתעה שמתחייבים מהנסיבות.

אני סבור כי האינטרס הציבורי להרתעת הרבים בפרשה זו גובר על האינטרס האישי של הנאשמת. שיקומה של הנאשמת שהוא חשוב בפני עצמו אף כאינטרס ציבורי ולא רק אישי של הנאשמת, יכול שיעשה במסגרת שב"ס.

אני ער לניסיון האובדני של הנאשמת אשר בוצע כאשר לא הייתה בכל מסגרת של מאסר, ודווקא מסגרת מפקחת שתהיה מודעת לניסיון זה בעברה תוכל לפקח ולוודא שלא יחזור על עצמו שעה שתהיה הנאשמת תחת השגחה ופיקוח מסודרים.

אני סבור כי בנסיבות הספציפיות של פרשה זו ולאחר ששקללתי מול המתחם שקבעתי את עברה התעבורתי של הנאשמת, את לקיחת האחריות המאוחרת שלה רק מול שירות המבחן, את מצבה האישי הנפשי הקשה, ולאחר שלקחתי בחשבון גם את עוצמת הנזק העצום והבלתי הפיך לו גרמה בקרב משפחת המנוחים אשר שכלו אמא ואבא של חייל צעיר, בן יחיד שנותר יתום, כאב פיזי ונפשי אותו יישאו עד יומם האחרון, הגעתי למסקנה לפיה ראויה ענישה באמצע מתחם הענישה אותו קבעתי - כלומר

תקופת מאסר בפועל של 14 חודשים.

ביחס לרכיב הפסילה בפועל, ובהינתן שמתחם הפסילה אותו קבעתי נע בין 8 ועד 14 שנות פסילה בפועל, וביחס דומה למרכז מתחם הענישה אותו קבעתי לעונש המאסר ומשיקולים זהים, אני קובע את משך הפסילה בפועל של רישיון הנהיגה על 11 שנים.

ביחס לרכיב הפיצוי הכספי המבוקש על ידי המדינה, ולמרות שמשפחת המנוחים מפוצה מכח חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, מוצא אני טעם לפיצוי נוסף זה תחת קנס שישולם על ידי הנאשמת למדינה.

כמובן שאין בסכום הפיצוי העונשי כדי לכפר על המוות לו גרמה הנאשמת ברשלנותה, אך גם אם יהיה בו מעט כדי לסייע בשיקום הנותרים ממשפחת המנוחים המתמודדים עם אסונם מדי יום ומדי לילה, דינו.

לפיכך, הנני דן את הנאשמת לעונשים הבאים:



א. הנאשמת תשלם פיצוי כספי בסך של 40,000 ₪ למשפחת המנוחים. סכום זה יועבר על ידי המזכירות לבנם של המנוחים מר ירון זילברמן לפי פרטים שתעביר הפרקליטות למזכירות בית המשפט תוך 30 יום מהיום.

סכום זה ישולם ב- 8 תשלומים החל מיום 10.6.21 ובכל 10 לחודש שלאחריו.

ב. הנני פוסל את הנאשמת מלקבל או מלהחזיק רישיון הנהיגה **לתקופה של 11 שנים**.

רישיון הנהיגה יופקד מידית במזכירות בית המשפט **ואם לא תעשה כן תחשב**

הנאשמת פסולה מיכולת לקבל או להחזיק רישיון נהיגה, אך פסילתה לא תימנה.

ככל ונפסלה הנאשמת עד לתום ההליכים בפרשה זו, תימנה פסילתה מיום פסילתה עד לתום ההליכים ללא צורך בביצוע הפקדת רישיון נוספת.

ג. הנני פוסל הנאשם מלקבל או מהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 24 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

ד. הנני גוזר על הנאשמת 9 חודשי מאסר אשר ירצו במידה והנאשמת תבצע ותורשע בביצוע עבירה בניגוד לסעיף 64 בפקודת התעבורה (גרימת מוות רשלנית בתאונה) או עבירה של נהיגה בזמן פסילה והכל תוך 3 שנים מהיום.

ה. **גוזר על הנאשמת 14 חודשי מאסר לריצוי בפועל מאחורי סורג ובריח.**

מורה על עיכוב ביצוע עונש המאסר בפועל עד ליום 1.6.21.

הנאשמת תתייצב לתחילת ריצוי מאסרה בכלא נווה תרצה ביום 1.6.21 בשעה 08:00. מורה על הוצאת צו עיכוב יציאה מן הארץ כנגד הנאשמת.

ככל ובידי הנאשמת דרכון, עליה להפקידו במזכירות בית המשפט תוך 48 שעות.

תשומת לב מיוחדת של שב"ס למצבה הנפשי של הנאשמת ולצורך בפיקוח מוגבר עליה בשל כך.

ניתנה היום, י"ג אייר תשפ"א, 25 אפריל 2021, בנוכחות הצדדים.