



גמ"ר 6384/11/13 - מדינת ישראל נגד וסילה מבארכה

בית משפט השלום לתעבורה בעכו

גמ"ר 6384-11-13 מדינת ישראל נ' מבארכה

בפני
בעניין: השופט אבישי קאופמן
מדינת ישראל

המאשימה

נגד

וסילה מבארכה

הנאשמים

גזר דין

במקרה דנן שוב עסקינן **בתאונת דרכים קטלנית** בה קיפח חייו הולך רגל. האירוע הטראגי התרחש בנהריה ביום 20.8.12 ובמהלכו פגע רכבה של הנאשמת במנוח, מר יצחק גיימן ז"ל, אשר חצה את הכביש במעבר חצייה, מימין לשמאל בכיוון נסיעת הנאשמת.

הנאשמת כפרה באחריות לאירוע, לרבות במקום הפגיעה וטענה כי לא אירעה על גבי מעבר החצייה. לאחר ששמעתי את ראיות הצדדים, החלטתי להרשיע את הנאשמת, כמפורט בהכרעת הדין מיום 27.12.15. כמפורט באותה החלטה, הגעתי למסקנה כי הנאשמת **נהגה במהירות נמוכה יחסית, ואף האטה ככל הנראה מהירותה לקראת מעבר החצייה, אולם מסיבה כלשהי לא הבחינה בהולך הרגל בטרם הפגיעה.**

לאחר הכרעת הדין הופנתה הנאשמת לשירות המבחן לקבלת תסקיר. כפי שעולה מהתסקיר מדובר ברווקה, כבת 54, העובדת בתפקיד מנהלת המשק במלון "נס עמים". מעבודתה זו מפרנסת הנאשמת עצמה ואת אחותה הנכה המתגוררת יחד עימה. לנוכח אישיותה, רגישותה והקושי לתפקד בלא מקור פרנסה המליץ שירות המבחן להטיל על הנאשמת של"צ בהיקף 300 שעות, תוך הימנעות מעונש מאסר אף לא בעבודות שירות.

המאשימה טענה כי אין לקבל את המלצת שירות המבחן וכי יש להטיל על הנאשמת עונש של מאסר בפועל לתקופה של 10 עד 20 חודשים, לצד פסילה ממושכת של רשיון הנהיגה, פיצוי למשפחת המנוח ועונשים נלווים. המאשימה הגישה טיעונים בכתב והפנתה למספר פסקי דין בהם הוטלו על נהגים שפגרמו למות הולכי רגל עונשי מאסר לתקופות של 9 עד 17 חודשים ופסילת רשיון נהיגה לתקופות של עד 15 שנים.



הסנגור טען לאימוץ תסקיר המבחן, והסכים אף לשל"צ בהיקף שעות נרחב מזה שהומלץ. הסנגור הגיש טיעון בכתב, לרבות עותק של מסקנות וועדת דורנר "לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים".

אף הסנגור הפנה למספר גזרי דין בהם הושתו על נאשמים עונשים קלים מאלה להם טענה המאשימה ועד שישה חודשי מאסר בעבודות שירות. הסנגור הסתמך על דוח דורנר, טען כי לעונש מאסר אין תועלת של ממש מבחינת הרתעת היחיד או הרבים, וזאת במיוחד בעבירות רשלנות.

הסנגור הרחיב בעניין התאמת "ענישה בקהילה" בדמות של"צ ולכל היותר עבודות שירות, ציין את העבודה כי לאחר התאונה שבה הנאשמת לנהוג ולא צברה הרשעה כלשהי במשך ארבע שנים והדגיש את תלותה של אחותה הנכה בנאשמת.

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. הנאשמת יצאה לנסיעה שגרתית ברכבה, ובוודאי לא ציפתה ולא פיללה כי הנסיעה תסתיים כפי שהסתיימה, בתאונה ובאובדן חייו של המנוח שחצה את הכביש במסלול נסיעתה.

אין ספק כי גם הנאשמת מתקשה לשוב לשגרת חיה לאחר אירוע מעין זה, וכבר דנתי בתיקים בהם נאשם סבל מדיכאון ממשי לאחר התאונה עד כדי ניסיון לשים קץ לחייו. עם זאת, תהיה השפעתה של התאונה על הנהג קשה ככל שתהיה, הרי הקושי והסבל, איתם מתמודדים בני משפחתו של הקורבן שעולמם חרב עליהם בן רגע, גדולים לאין שיעור. כבר הבעתי בעבר את ספקותיי באשר לתועלת שתצמח מענישה מחמירה במניעת תאונות קטלניות בעתיד, ולאחר עיון בדוח דורנר דומה כי מסקנה זו מקבלת משנה תוקף. עם זאת, ברור כי **מי שגרם לתאונה קטלנית חייב לתת את הדין על מעשיו והתוצאה שגרם לה**, ולשאת בעונש ראוי. הדבר מתחייב מעיקרון הגמול שהוא עקרון מרכזי בתורת הענישה. כמו כן, משפחת המנוח זכאית 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 (שראו) 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 ב ע"פ 6755/09 **ארז אלמוג נ' מדינת ישראל**, ולפיה:

"קיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונות דרכים קטלנית 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 לשבריר 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 שבריר 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 לדעתי, ברשלנות מהסוג הראשון. כלומר חוסר תשומת לב רגעי של הנאשמת אשר גרם לתאונה. אין מדובר בנהיגה פוחזת, פרועה או רשלנית לאורך זמן. כפי שקבעתי בהכרעת הדין, הנאשמת התקרבה למעבר החצייה במהירות אטית, כשלשים קמ"ש, ואף האטה ככל הנראה מהירותה. עם זאת, אין מדובר ברשלנות בדרגה נמוכה. מסיבה כלשהי לא שמה הנאשמת לבה להולך הרגל עד לאחר הפגיעה. נהג המתקרב למעבר חצייה חייב בזהירות ובריכוז מוגברים. כל נסיעה בתחום העיר מועדת ל"הפתעות" מצד הולכי רגל, ובמיוחד נכונים הדברים בסביבות מעבר חצייה.

ההלכות בעניין זה ידועות ונקבעו זה מכבר שכן "מעבר חצייה בכביש, ממלכתו של הולך הרגל הוא ורכב כי יתקרב לאותה ממלכה חייב הוא לעצור, עד אם יעבור הולך הרגל בשלום את דרכו מעברו האחד של הכביש אל עברו האחר. נהג רכב הפוגע בהולך רגל בהלכו במעבר חצייה, מחייב עצמו, לכאורה, במעשה רשלנות או במעשה רשלנות חמור" בש"פ 7578/00 **שווקי נ' מדינת ישראל**. ועוד ראו לעניין זה ע"פ 558/97 **מלניק נ' מדינת ישראל**, רע"פ 5142/03 **פז נ' מדינת ישראל**; רע"פ 3306/98 **תנעמי נ' מדינת ישראל**, רע"פ 11613/04 **דזאנאשווילי נ' מדינת ישראל** ובפסקי דין רבים אחרים. בע"פ 8827/01 **שטרייזנט נ' מדינת ישראל** נאמר:

"הנה-כי-כן, נהג רכב המתקרב למעבר חצייה חייב ליתן דעתו ולצפות אף אפשרות של התנהגות רשלנית מצידו של הולך הרגל. חובה זו קיימת לא אך במצב שבו עומד הולך הרגל על סף מעבר החצייה, פניו אל-עבר הכביש, והתנהגותו מבטאת כוונה לחצות את הכביש. חובה זו קיימת גם במצב שבו מתעורר ספק אם אדם הנמצא בסמוך למעבר החצייה מבקש לחצות את הכביש אם לאו".

הנה כי כן, מחד גיסא מדובר בנהיגה "רגילה" במהירות נמוכה וברשלנות מסוג של חוסר תשומת לב, אך מאידך גיסא מדובר בפגיעה במעבר חצייה, מקום המחייב תשומת לב וזהירות מוגברים, לפיכך מדובר ברמת רשלנות גבוהה יחסית.

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 בעניין 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 בעניינו 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 החריג את שיקולי השיקום מכלל העבירות הקבועות בכל דברי החקיקה, לרבות אלו שבבסיסם התרשלנות 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 יקירו הנוסעים עמו) הוא של עשרה חודשי מאסר ולא של עבודות שירות בלבד? בתאונות דרכים יש להילחם באמצעות שיפור תשתיות וחינוך 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 - 12 שנים.

קביעת העונש הספציפי לנאשמת דנן:

שירות המבחן המליץ כאמור על ענישה של שירות לתועלת הציבור. לא אוכל לקבל המלצה זו, הנמצאת מחוץ למתחם הענישה. גם אם הענישה לא תועיל למניעת התופעה, עדיין אין משמעות הדבר שאין היא מוצדקת. מי שגרם לתוצאה חמורה, גם אם ברשלנות "בלבד", חייב לתת את הדין על כך.

כשאני מביא בחשבון את כל נסיבות המקרה ונסיבותיה האישיות של הנאשמת, לרבות מצבה המשפחתי ועברה התעברתי המקל (הכולל עבירה אחת בלבד מסוג ברירת משפט ב - 16 שנות נהיגה)

סבורני כי הענישה הראויה במקרה זה היא של מאסר בן שישה חודשים בעבודת שירות לצד פסילה משמעותית של רשיון הנהיגה, המביאה בחשבון את דרגת הרשלנות המשמעותית שלה.

בנסיבות לא ראיתי לנכון לחייב את הנאשמת בפיצוי למשפחת הקורבן אשר לא נטלה חלק בהליך ולא הביעה עמדתה, אף לא באמצעות המאשימה.

הסנגור ביקש לאפשר ריצוי עונש בדרך אשר תאפשר לנאשמת להמשיך בעבודתה, בין על דרך צמצום שעות העבודה, או השמטה בעבודות שירות במקום עבודתה הנוכחי בבית ההארכה.

בעניין זה, ראיתי לנכון להותיר את ההחלטה לממונה על עבודות השירות, תוך הנחייה לבוא לקראת הנאשמת ולאפשר ככל הניתן את המשך עבודתה, ככל שהדברים אינם פוגעים בריצוי העונש. הממונה ישקול שינוי מקום ההשמה, שינוי השעות בהתאם לשעות עבודתה או אפשרות לריצוי העונש לאורך זמן רב יותר תוך מתן יום חופשי בשבוע, או כל פתרון אחר.

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

מאסר בפועל לתקופה של שישה חודשים, אשר ירוצה בעבודות שירות, בבית אבות פלאס, כמפורט בחוות דעתו של הממונה על עבודות השירות מיום 27.6.

הממונה ישקול שינוי מקום ההשמה או הקלה אחרת כאמור לעיל בהתאם לפניית הסנגור, ככל שהדבר יאפשר ריצוי העונש תוך פגיעה מינימלית בפרנסת הנאשמת.



הנאשמת תתייצב לתחילת ריצוי עונשה ביום 8.12 בשעה 8:00 ביחידת עבודות השירות במתחם תחנת משטרת טבריה.

הנאשמת מוזהרת כי הפרת תנאי עבודות השירות תביא להפסקתן באופן מנהלי וריצוי העונש במאסר של ממש.

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

אני פוסל את הנאשמת מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה של **8 שנים**.

מתקופת הפסילה יש לנכות את הפסילה המנהלית בת 3 חודשים.

שמעתי את עמדת הסנגור לעניין דחיית ריצוי הפסילה, אינני רואה מקום לאפשר דחייה ממושכת.

לריצוי הפסילה, תפקיד הנאשמת את רשיונו במזכירות בית המשפט בעכו לא יאוחר מיום 30.8.

הפסילה בתוקף מהמועד הנ"ל, או ממועד מוקדם יותר אם יופקד הרשיון קודם לכן. הפסילה תחושב ממועד ההפקדה בפועל, ואם לא יופקד הרשיון תהיה הפסילה בתוקף, אך לא תימנה ולא תסתיים.

אני פוסל את הנאשמת מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה של 6 חודשים וזאת על תנאי למשך שלוש שנים לבל תעבור עבירה בה הורשעה בתיק זה או אחת העבירות המפורטות בתוספת הראשונה או בתוספת השניה לפקודת התעבורה.

יש להמציא את גזה"ד לממונה על עבודות השירות.

זכות ערעור תוך 45 יום לבית המשפט המחוזי בחיפה.

ניתן היום, 19 ב-19 יולי 2016, במעמד הנאשמת, בא-כוחה עו"ד בר-אור מטעם הסנגוריה הציבורית וב"כ המאשימה עו"ד רינת לוי.