



גמ"ר 7588/05/16 - מדינת ישראל נגד אליהו חבושה - נוכח

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

24 ינואר 2018

גמ"ר 7588-05-16 מדינת ישראל נ' חבושה

לפני כב' השופט אהרן האוזרמן

בעניין: מדינת ישראל

ע"י פמת"א (פלילי)

באמצעות עוה"ד ניר ביטון

המאשימה

נגד

אליהו חבושה - נוכח

ע"י ב"כ עוה"ד דויד גולן ועוה"ד

דימה קריביצקי

הנאשם

גזר דין

הנאשם הורשע לאחר שמיעת ראיות, באחריותו לגרם תאונת דרכים תוך גרם מוות ברשלנות, עבירה על סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 [להלן: "חוק העונשין"], בקשר עם סעיפים 40 ו-64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961 [להלן: "פקודת התעבורה"] וכן בעבירה של נהיגה בקלות ראש שגרמה לחבלות של ממש, עבירה לפי סעיפים 2(62) ו-2(38) לפקודת התעבורה.

ביום 27.02.16 בשעה 06:30 לערך, נהג הנאשם ברכב פרטי (יונדאי) בכביש מס' 471, ממערב למזרח, והגיע לצומת עם דרך קרן היסוד ודרך אהרן קציר [להלן: "הצומת"].

אותה עת נסעו ברכב פרטי (הונדה) בני הזוג הירשברג, בדרך קרן היסוד, מצפון לדרום ונכנסו לצומת בחסות האור הירוק שדלק ברמזור בכיוון נסיעתם. לי הירשברג, הייתה בשבוע ה-40 להריונה ויחד עם בן זוגה יונתן, היו בדרכם לבית החולים תל השומר, במטרה ללדת שם את בתם התינוקת.

אותה עת שרר ערפל כבד בצומת.

הנאשם הגיע אל הצומת כאמור, בלי לנקוט אמצעי זהירות ובלי להתאים את אופן נהיגתו לתנאי הערפל בדרך, לא הבחין כלל בצומת, או ברמזורים, לא ראה את האור האדום שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו, נכנס לצומת בנסיעה רצופה מבלי להאט, ופגע בעצמה ברכבם של בני הזוג, בצד הנוסעת לי. כתוצאה מכך, נפגעה לי באורח בינוני, ונגרמו לה שברים באגן. היא נלכדה ברכב דקות ארוכות עד שחולצה בידי מכבי האש ופונתה לבית החולים. עוד נחבל חבלות של ממש בן זוגה יונתן, נהג הרכב.

בבית החולים ילדה לי, בניתוח קיסרי, את ביתה התינוקת בת, שנולדה חיה בשעה 08:00. בשעה 08:40 נקבע מותה

עמוד 1



של התינוקת בת ז"ל [להלן: "המנוחה"] כתוצאה מהחבלות שספגה בתאונה, שבר בגולגולת ופגיעה מוחית קשה בעטיו.

עיקרי טיעוני המאשימה לעונש:

ב"כ המאשימה עתר למאסר בפועל שלא יפחת מ-24 חודשים, פסילת רישיון הנהיגה למשך 15 שנים, פיצוי כספי (עונשי) למשפחת המנוחה, קנס וכן למאסר מותנה לפי שיקול דעת ביהמ"ש.

מתחם הענישה המקובלת בבתי המשפט במקרים דומים, לשיטתה של המאשימה, מחייב מאסר בפועל ונע כמניפה בין 12 ל-24 חודשי מאסר. התובע ביקש להטיל עונש מאסר בגבול העליון של המתחם, נוכח נסיבות התאונה המעידות על רשלנות בדרגה גבוהה מצדו של הנאשם. ב"כ המאשימה הפנה בנוסף לחבלות של ממש הבלתי מבוטלות שנגרמו ל-2 בני הזוג עצמם, וכלל עובדה זו במסגרת מתחם ענישה אחד יחד עם עבירת גרם המוות כמתואר לעיל.

התובע הגיש מקבץ פסיקה וכן טבלה מסכמת של הענישה המקובלת בעבירות גמ"ר בנסיבות דומות, וסקר בטיעוניו לעונש פסיקה רלוונטית הן לקביעת מתחם הענישה לשיטתו, והן לגזירת העונש.

לטענת ב"כ המאשימה בנסיבות בהן נגרמה התאונה כמפורט לעיל, הנאשם נהג למעשה כ"סומא" בערפל הכבד ששרר בדרך, ערפל שלא הפתיע אותו כלל, בנוסף לא ציית לאור אדום ברמזור, מכאן הרשלנות הגבוהה שיש לייחס לנאשם.

הוגש גיליון הרשעות קודמות של הנאשם בתעבורה, על פיו הנאשם נוהג ברכב משנת 2013 ולחובתו 2 הרשעות קודמות בעבירות תעבורה, בנהיגה מופרזת ובעבירת חנייה. לנאשם אין כל רישום פלילי.

במסגרת טיעונים לעונש העידו הוריה של המנוחה, ו-2 הסבתות.

2 הסבתות, ספרו בביהמ"ש על האבדן והשכול על ההתמודדות עם תחושות הכאב הפחד וחוסר האונים, המלווים את המשפחה, וכיצד הם מתקשים עדין לאסוף את השברים. בעדותן, תארו והמחישו את גודל הטראומה שחוות המשפחה, ואת ההתמודדות היומיומית מאז התאונה.

אביה של המנוחה, תאר בדבריו המרגשים בביהמ"ש את תחושות האבדן וההחמצה, את הפער הבלתי נתפס בין הדרך לחדר לידה, הציפייה לרגע המאושר, ובין המכה והאבדן בחטף של בתו. אימה של המנוחה, ספרה בדמעות בביהמ"ש את תחושותיה. בכאב תיארה את עצמת הפגיעה, האבדן, הכאבים הפיזיים שספגה בפגיעותיה ועוד יותר את השבר והזעזוע העמוק שחוותה בשל אבדן ביתה, וכיצד מאז התאונה היא מכריחה את עצמה בצעדים קטנים, ללמוד לחיות.

ההורים הדגישו את רצונם העיקרי לייצג במהלך המשפט את ביתם המנוחה, ו"להשמיע את קולה".



דיבור מועט זה אינו מחזיק את המרובה. כיוצא בזה קשה לתאר במילים את המשמעות הטרגית של אובדן חייה של בת ז"ל.

עיקרי טיעוני ההגנה לעונש:

ב"כ הנאשם ביקשו להסתפק בענישה שאינה כוללת מאסר בפועל, לגזור על הנאשם 6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות ולהסתפק בפסילת הרישיון לתקופה מתונה. לשיטת ההגנה הגבול התחתון של מתחם הענישה במקרים דומים, הוא 6 חודשי מאסר בעבודות שירות.

בהתאם לכללים בדבר הבניית שיקול הדעת בענישה (תיקון 113 לחוק העונשין), ביקש ב"כ הנאשם להפנות לעובדות שונות העולות לשיטתו במקרה זה, הן מתוך נסיבות ביצוע העבירות והן לנסיבות שאינן קשורות בכך ישירות ולשכנע כי יש לקבוע את עונשו של הנאשם במתחם התחתון או בקרבתו.

לעניין נסיבות הקשורות בביצוע העבירה, נטען כי העובדה כי בעת התאונה שרר ערפל כבד בצומת מעידה על רשלנות בדרגה נמוכה מצד הנאשם וכי תנאי הראות הגרועה הינם נסיבה לקולא בגזירת עונשו של הנאשם. זאת ועוד, לטענת הסנגור לנהג הרכב המעורב רשלנות תורמת.

כטיעון מרכזי כי אין להטיל עונש מאסר בפועל על הנאשם טען עו"ד גולן כי מאחר והמנוחה הייתה בעת התאונה "עובר" בבטן אימה, ולמרות שנולדה חיה בביה"ח, העונש הראוי נגזר מהתוצאה, ובמקרה של גרם מוות לעובר, לשיטת הסנגור, יש להסתפק בעונש שאינו כולל ריצוי מאסר בפועל.

ההגנה הפנתה ל-2 מקרים בהם נדונו בעבר, נהגים שהורשעו בגרם מוות ברשלנות, בעקבות פגיעה בתאונת דרכים בעוברים בבטן אימם, אשר לא נדונו בסופו של יום לריצוי מאסר בפועל: ברע"פ **7036/11** מדינת ישראל נ' חורי, (30.01.14) (פורסם בנבו), [להלן: "פרשת חורי"]; ובגמ"ר **1987-01-13** מדינת ישראל נ' בן סימון (20.01.15) (פורסם בנבו). [ראה בהמשך דיון בהרחבה א.ה.].

לעניין נסיבות שאינן קשורות לנסיבות ביצוע העבירה, הפנה הסנגור לנסיבות האישיות של הנאשם, היותו חייל מצטיין (בעת התאונה), גילו הצעיר (בן 21 כיום), לעברו התעבורתי, לרקע המשפחתי, להעדר רישום פלילי וכן לתסקיר "חיובי" של שרות המבחן ואל המלצתו לעונש.

הנאשם העיד בעצמו לעונש, ותאר בפני כמיטב יכולתו את מצבו הנפשי מאז המקרה. הנאשם הביע בשלב זה צער וחרטה אף בפני משפחת המנוחה. אחותו של הנאשם העידה כעדת אופי, ספרה על השפעת התאונה על הנאשם ועל משפחתו וכן על ההשפעה שתהיה לשליחתו של הנאשם למאסר על הנאשם. כאמור, התקבל תסקיר קצינת מבחן לעונש.



תסקיר שרות המבחן:

שרות המבחן פגש בנאשם ומתאר אותו כבחור צעיר ונורמטיבי, אשר חווה קשיים במישור האישי. מעורבותו באירוע הנדון חריגה וקיצונית ואינה מאפיינת אותו. הנאשם צעיר בעל כישורים, אינו מאופיין בדפוסים אימפולסיביים ומחזיק בעמדות תקינות בכל הנוגע לכיבוד חוק.

הנאשם ביטא בפני קצינת המבחן צער עמוק וכאב נוכח האבדן והפגיעה שגרם, ומבטא חוסר אונים נוכח ההבנה כי לא יוכל לעשות דבר כדי להקל בכאב שגרם. קצינת המבחן התרשמה מיכולת גבוהה לאמפתיה כלפי הנפגעים, בני המשפחה, מתוך עמדה ערכית והבנה של משמעות אבדן החיים שגרם.

לצד זה נמצא כי הנאשם עצמו חווה סימפטומים פוסט טראומטיים, המתבטאים בקשיים בשינה, חרדות ופחד מאיבוד שליטה, ומבטא בעצמו פגיעה ונזקקות טיפולית. שרות המבחן מתרשם כי הסיכון הנובע מהנאשם לגבי חזרה על עבירות דומות בעתיד הינו נמוך ומציין כי להערכתו הנאשם יכבד את עונש הפסילה של רישיון הנהיגה שלו, על ידי ביהמ"ש.

שרות המבחן ממליץ להימנע מהטלת עונש מאסר בפועל נוכח הפגיעה של עונש כזה בנאשם, בהתחשב בגילו הצעיר, במצבו, ובמכלול הנסיבות. הומלץ על פסילת רישיון הנהיגה והטלת 6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות, חיוב הנאשם בתשלום פיצוי למשפחת המנוחה ובפיקוח בצו מבחן לשנה.

השלבים בגזירת הדין

תיקון 113 לחוק העונשין, קובע בחינה בת 3 שלבים שעל ביהמ"ש לבצע בכדי לגזור את עונשו של הנאשם. **בשלב ראשון**, יש לקבוע את מתחם העונש ההולם את נסיבות המקרה הספציפי. בשלב זה על בית משפט לבחון את מכלול השיקולים הנוגעים לנסיבות ביצוע העבירה. **שלב שני**, על בית משפט לבחון קיומם של חריגים המצדיקים סטייה מהמתחם שנקבע, זאת בהתאם לסעיף 40ג לחוק העונשין, קיומו של פוטנציאל שיקומי משמעותי או צורך מיוחד בהגנה על הציבור. אולם, אם בית המשפט לא מצא לחרוג ממתחם העונש שקבע, אזי יעבור **לשלב השלישי** שבו עליו לקבוע מהו העונש ההולם לנאשם בתוך המתחם (ראה: ע"פ 2918/13 א' חמד דבס נ' מדינת ישראל (פורסם במאגרים) (18.07.13)).

קביעת מתחם הענישה:

סעיף 40ג(א) לחוק העונשין התשע"ב-2012 (לאחר תיקון 113) קובע כי מתחם העונש ההולם את מעשה העבירה שביצע הנאשם, ייקבע בהתאם לעיקרון המנחה ["עקרון ההלימה"] הקבוע בסעיף 40ב לחוק. לשם מציאת היחס ההולם בין העבירה, מידת אשמו של העבריין והעונש בהתאם לעקרון המנחה, יתחשב בית המשפט: 1. בחומרת



העבירה; 2. בערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה ובמידת הפגיעה בו; 3. במדיניות הענישה הנהוגה (טווח הענישה המקובלת); ו-4. בנסיבות הקשורות בביצוע העבירה.

1+2. חומרת העבירה, והפגיעה בערך החברתי:

חומרתן העיקרית של העבירות בהן הורשע הנאשם הינה בתוצאה הטראגית ובקיפוח חייה של המנוחה. בראש ובראשונה מדובר בפגיעה קיצונית בעקרון "קדושת החיים" המהווה ערש לכל חברה מתוקנת ועומד בבסיסה של כל שיטת משפט, וביסוד קיומו של כל "סדר חברתי".

לא בכדי קבע המחוקק בצדה של עבירה של גרם מוות ברשלנות, עונש מאסר של 3 שנים, אשר נקבע בפרוש כי לא יפחת מ-6 חודשים.

כב' השופטת ארבל בע"פ 6064/05 לירון שרעבי נ' מדינת ישראל (1.09.05) (פורסם בנבו) קבעה:

"הקטל בדרכים הינו מכת מדינה ואוכל בנו בכל מקום ובכל זמן. מטרה ראשונה במעלה היא שמירה על חיי אדם ושלמות גופם. מכאן נגזר הצורך בשמירה על החוק ועל כללי נהיגה זהירה בכביש. המלחמה בתאונות הדרכים מחייבת אמצעים רבים ומגוונים. קשת האמצעים היא רחבה, מחינוך והסברה במטרה להגביר את המודעות באשר לצורך לשמור על תרבות נהיגה בטוחה ועד ענישה. מדיניות הענישה צריכה אף היא לתרום למאבק בתאונות הדרכים וצריכה להבטיח הענישת העבריינים הספציפי והרתעת הרבים."

הכלל שנקבע בחוק ואומץ בפסיקה לאורך השנים, המשקף את חומרת העבירה ועומק הפגיעה בערך החברתי כאמור, דורש כנקודת מוצא הטלת עונש הכולל מאסר בפועל לכל נהג שגרם ברשלנות לקיפוח חיים בתאונת דרכים. כלל זה שבבסיסו חומרת המעשה הרשלני יחד עם התוצאה, תואם את עקרונות גזירת העונש בהתאם ל-"עיקרון ההלימה" שאופיין בתיקון מס' 113 לחוק העונשין, ומביא לידי ביטוי את עיקרון "קדושת החיים" וההגנה על שלום הציבור.

3. מדיניות הענישה - טווח העונשים המקובלים בבתי המשפט, במקרים דומים:

הכללים המנחים בקביעת העונש הראוי בעבירת גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים, נקבעו בבית המשפט העליון, בע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ. מדינת ישראל (16.11.09) (פורסם בנבו) וצוטטו מאז פעמים רבות, עד שהתבססו כהלכה מחייבת.

ראוי לצטט דברים מפורשים שנקבעו שם, ע"י כב' השופט הנדל:



"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."

[ראה בנוסף: רע"פ **9454/12** טקאטקה נגד מדינת ישראל (07.01.13) (פורסם בנבו) ; רע"פ **8576/11** הילה מזרחי נ' מדינת ישראל (05.02.12) (פורסם בנבו) ; ע"פ **1920/14** מדינת ישראל נ' אבירם (26.04.15) (פורסם בנבו) ; ע"פ **6358/10** מחמוד קבהא נ' מדינת ישראל (24.03.11) (פורסם בנבו)].

ברע"פ **2996/13** טטיאנה נייאזוב ואח' נ' מדינת ישראל (13.08.14) (פורסם בנבו), דן ביהמ"ש בהרכב תלתא, ב-3 בקשות לרשות ערעור, כולן בעבירות של גרם מוות בנהיגה רשלנית, בנסיבות של נאשמים נורמטיביים בעלי נסיבות חיים שאינן פשוטות כלל וכלל, שנדונו לעונשי מאסר בפועל. בית המשפט

העליון קבע כי חרף הנסיבות האישיות, אין מקום לסטות ממדיניות הענישה הנוהגת של הטלת מאסר בפועל:

"...התחשבות בנסיבות אישיות לפטור ממאסר בפועל תהא במקרים חריגים וכמובן תוך הבאה בחשבון של מידת הרשלנות בכל מקרה ספציפי."

ב"כ המאשימה הגיש בטיעונו לעונש טבלה מסכמת של ריכוז פסיקה הממחישה את הכלל כאמור.

במקרים אחרים, נגזרו עונשי מאסר שרוצו בעבודות שירות, כאשר רמת הרשלנות הייתה נמוכה או התקיימו נסיבות אישיות מיוחדות, וזאת כחריג, יוצא מן הכלל אשר אינו מלמד על הכלל.

[ראה למשל: עפ"ת **62250-07-17** גולדברג נ' מדינת ישראל (19.10.17) (פורסם בנבו) ; בעפ"ת (מרכז) **14034-08-15** שיר גנץ נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו) (01.12.15) ; עפ"ג (חיפה) **17866-09-13** שרלי פרץ נ' מדינת ישראל (23.01.14) (פורסם בנבו); רע"פ **4095/12** אסולי נגד מדינת ישראל (23.6.2015) (פורסם בנבו); רע"פ **1142/16** פלוני נ' מדינת ישראל (16.2.2016) (פורסם בנבו); רע"פ **4422/11** טייב נ' מדינת ישראל (17.7.2011) (פורסם בנבו); ת"פ **43073-11-13** (חיפה) מדינת ישראל נ' זובידאת (14.09.16) (פורסם בנבו)].

בע"פ (חיפה) **41013-04-13** מיכל כרמון נ' מדינת ישראל (04.07.13) (פורסם בנבו), התקבל ערעור הנאשמת וגזר דינו של בימ"ש קמא תוקן מ-11 חודשי מאסר ל-6 חודשי מאסר בעבודות שירות. ביהמ"ש המחוזי התחשב בנסיבותיה של המערערת, בת 65 סבתא ל-10 נכדים, נהגת ותיקה למעשה ללא הרשעות קודמות. ביהמ"ש המחוזי קבע כי מדובר ברשלנות "רגעית" ובדרגת רשלנות נמוכה. כב' הש' רון שפירא, מביע עמדה על פיה יש לצמצם את השימוש בעונשי מאסר במקרים דומים:



"לטעמי, בעבירות של רשלנות גם כשתוצאתן חמורה יש לצמצם בשימוש בעונש המאסר. עונש שיש לשמרו לנאשמים בעלי דפוסי התנהגות עברייניים מובהקים. לכן סבור אני כי בעבירות רשלנות ככלל, יש לגזור עונשי מאסר במקרים בהם מדובר בנאשם בעל עבר פלילי או במקרים של רשלנות חמורה, או במקרים של היות הרשלנות על רקע של ניסיון להעצים רווח כלכלי..." [ראה עמ' 9 לפסה"ד].

בחינת ה"ענישה המקובלת" לגרם מוות ברשלנות - פגיעה ב"עובר" [שנולד חי]:

ביהמ"ש העליון ב"פרשת חורי" [להלן], קבע הלכה מחייבת כי "עובר" שנפגע בתאונה (בבטן אמו) ונולד חי (אף אם הוחיה בביה"ח) נחשב "אדם" בעת פטירתו, והפוגע בו עבר עבירה בכך ש"גרם למותו של אדם" עבירה בניגוד לסעיף 304 לחוק העונשין.

מאחר והמנוחה נולדה בביה"ח כשהיא חיה, הרי מדובר באדם. הנאשם הורשע בגרם מותה של המנוחה שהייתה אדם לכל דבר ועניין. לא מצאתי כל אבחנה לעניין העונש הראוי והמקובל במקרה זה, אך בשל העובדה כי המנוחה נפגעה עוד בבטן אמה.

הטענה כי יש לקבוע מתחם ענישה שונה במקרה של פגיעה ב"עובר" שנפגע בבטן אמו, אינה נכונה. התוצאה המצערת היא אחת, מותו של אדם ופגיעה ב"קדושת החיים". אין להבדיל בין דם לדם. כשם שאין עושים הבחנות בין אדם לאדם, אין מקום לאבחנה עקרונית אפרורית, בין המנוחה לכל "אדם". מרגע שנולדה בת ז"ל יש לראותה כ"אדם". חייה ראויים להגנה מלאה בעיני החוק והמוסר.

הדין מכאן ואילך, מתחייב רק משום טענתו של הסנגור. אביא בקצרה התייחסות ל-2 גזרי הדין עליהן מבסס הסנגור את כל טיעונו לעונש (כלשונו):

1. רע"פ **7036/11** מדינת ישראל נ' חורי, (30.01.14) (פורסם בנבו), [להלן: "פרשת חורי"].

בפרשת חורי נפגעה אישה הרה בתאונה ועובריה נולדו בנייתוח קיסרי ללא דופק, בביה"ח עבר החייאה, אולם נפטר כעבור כ-14 שעות. בית המשפט לתעבורה הרשיע את הנהג בגרם מוות ברשלנות ודן אותו בין היתר ל-12 חודשי מאסר בפועל. ביהמ"ש המחוזי זיכה את הנאשם מגרם המוות ברשלנות והותיר את הרשעתו בעבירות אחרות בכתב האישום. התיק הוחזר לבימ"ש קמא למתן גזר דין, ושם נדון הנאשם נוכח זיכוי מהעבירה הראשית, לעונשים שונים, שלא כללו כל מאסר.

הוגש ערעור הדדי (ברשות) לביהמ"ש העליון. ביהמ"ש העליון שב והרשיע בגרם מוות ובד"נ נקבעה ההלכה המחייבת לעניין העקרוני שנבחן ועמד במרכז הפרשה (בערכאות השונות) והוא האם ניתן להרשיע במותו של "אדם" בעבירה של



גרם מוות ברשלנות כאשר בתאונה נפגע "עובר" בבטן אמו. [ביהמ"ש העליון קבע להלכה כי המבחן להיותו של עובר "אדם" לצורך זה, נקבע במקרים אלו בעת הפטירה ולא בעת התאונה. ראה גם דנ"פ **3080/14** דני חורי נ' מדינת ישראל (19.11.14) (פורסם בנבו) ו-ע"פ **43/10** דני חורי נ' מדינת ישראל (22.03.11) (פורסם בנבו)].

לאחר הרשעתו הסופית של הנאשם חורי בגרם מוות ברשלנות, גזר ביהמ"ש העליון את דינו בהתאם ל"הסכמה דיונית" בין הצדדים על פיה סוכם מראש בטרם הערעור לביהמ"ש העליון, כי אם יתקבל ערעור המדינה והנאשם יורשע בגרם מוות ברשלנות, המאשימה לא תעמוד על עונש מאסר בפועל, יוטל על הנאשם עונש מאסר מותנה על עבירה עתידית זו, וכן שאר רכיבי העונש יוותרו על כנם. בסופו של דבר, הנאשם חורי לא נדון למאסר בפועל כלל, ואף לא למאסר בדרך של עבודות שירות.

ב"כ הנאשם מסתמך על פרשת חורי והעונש שנותר שם, כעוגן מרכזי לטענתו, על פיה היותה של המנוחה "עובר" בעת התאונה, מהווה "נסיבה מיוחדת" שרק בעטיה אין להשית על הנאשם כל מאסר בפועל. לטענתו, ביהמ"ש העליון, במקרה היחיד בו הגיע בפניו דיון בתאונה שתוצאתה גרם מוות ל"עובר" מצא בכך נסיבות ייחודיות המצדיקות שלא להטיל מאסר בפועל.

ב"כ הנאשם מפנה לפסקה 62 בדנ"פ **3080/14** הנ"ל, שם ביהמ"ש העליון מכבד את ההסכמה הדיונית, וטוען כי ביהמ"ש העליון לא היה מחויב לכבד הסכמה זו. אין מדובר ב"הסדר טיעון" ולפיכך ההלכה הנוהגת בדבר כיבוד הסדר טיעון בין הצדדים, לא עמדה על הפרק.

ועוד, בפרשת חורי מדובר היה ברשלנות גבוהה של הנהג. למרות זאת מצא ביהמ"ש העליון לשיטת הסגור כי הטלת מאסר במקרה זה אינה ראויה, ונמנע מכך. מכאן טוען הסגור כי העונש המקובל והראוי בעיני בית המשפט העליון, במקרה בו המנוחה נפגעה כ"עובר" בבטן אמה, אף אם נולדה חיה, אינו כולל מאסר בפועל.

אני דוחה את טענת הסגור מכל וכל. אינני סבור כי מפרשת חורי, ניתן ללמוד כי העונש הראוי בעיני ביהמ"ש העליון בכל מקרה של פגיעה בעובר וגרם מותו ברשלנות, לעולם אינו כולל מאסר בפועל. קראתי את החלטות ביהמ"ש העליון ולא מצאתי כל קביעה לגבי העונש הראוי בהתבסס על היות המנוח "עובר" לא במפורש ואף לא ברמז, לא בחלק המורה הלכה בפסק הדין ולא באמרת אגב.

ביהמ"ש העליון אימץ את עמדתם המשותפת של הצדדים לעונש, לאחר שהוצג בביהמ"ש כי הצדדים הגיעו להסכמה דיונית, קודם להגשת הערעור, על פיה אם יתקבל הערעור והנאשם יורשע בעבירת גרם מוות ברשלנות, מוסכם כי עונשו ייגזר בהתאם לעונש שכבר נגזר עליו לאחר הערעור לביהמ"ש המחוזי, ובפרט שלא ידון (שוב) לעונש נוסף של מאסר בפועל.

נימוקי הפרקליטות להסכמה הדיונית לא הוצגו בפני, אף לא על ידי הסגור. ניתן להעריך בזהירות כי יתכן ובבסיס



ההסכמה, היה הרצון להביא להכרעת בית המשפט העליון סוגיה חדשה ועקרונית בסיטואציה של גרם מוות של "עובר" ופרשנות חוק העונשין לגבי עבירה של גרם מוות ברשלנות, עניין החורג מעבר לעניינו הפרטי של הנאשם חורי. שיקולים אלו יכולים היו להביא להסכמה כאמור.

ביהמ"ש העליון כיבד הסכמה דיונית, אולם מכאן ועד לייחוס עמדה כלשהי של שופטי ביהמ"ש העליון לגבי היותה של הנסיבה של היות המנוח "עובר" בעת התאונה, נסיבה מיוחדת, המהווה לבדה שיקול שלא להטיל בגזר הדין רכיב של מאסר בפועל, המרחק רב מאד.

כב' הש' גובראן, בשולי פסק דינו בעניין חורי, העיר כדלקמן: "**בחוק העונשין הישראלי אין הגנה ממשית על חיי עובר בדמות עבירה של המתת עובר. קיים פער בין ההגנה על עובר לבין ההגנה על חיי אדם**". מדובר באמרת אגב, המכוונת (אם בכלל) כלפי המחוקק. אין בכך כל קביעה עקרונית, כי אין להטיל מאסר בפועל רק משום שהמנוח נפגע כ"עובר". מכל מקום נקבע כי מרגע היוולדו חי, מדובר היה באדם, וחיי אדם מוגנים בוודאי לעניין זה, במסגרת ס' 304 לחוק העונשין.

2. בגמ"ר **1987-01-13 מדינת ישראל נ' בן סימון (20.01.15)** (פורסם בנבו) בגזר דינו של כב' הש' נאיל מהנא מביהמ"ש לתעבורה בירושלים:

כאן גרמה הנאשמת לתאונה דרכים בנסיבות של סטייה מנתיב נסיעה בפניה בעקומה חדה, חציית קו הפרדה רצוף ופגיעה חזיתית ברכב בנתיב הנגדי, בתנאי מזג אויר קיצוני ובכביש רטוב. בתאונה נפגעה נוסעת בשבוע 24 להריונה. עוברה נולד בניתוח קיסרי, הוחיה ונפטר כעבור מספר שעות בביה"ח. הצדדים הציגו בביהמ"ש הסדר טיעון לפיו נקבע טווח הענישה כאשר המדינה עותרת למאסר לתקופה של עד 5 חודשים שירוצה בעבודות שרות, פסילה עד 6 שנים, פיצוי למשפחת המנוח, ללא קנס.

ביהמ"ש גזר 30 ימי מאסר בעבודות שרות, 24 חודשי פסילה, פיצוי למשפחה בשיעור 4000 ₪, וכן מאסר ופסילה מותנים.

גזר הדין ניתן לאחר ההכרעה בפרשת חורי. מתחם הענישה נקבע בגזר הדין בהתאם לכללים שנקבעו ב"פרשת אלמוג". מתחם הענישה נקבע בהתאם ל"קבוצה הראשונה" [ראה להלן ב"**פרשת ברוש**"] המקרים בהם הרשלנות נמוכה, והצורך במאסר נובע מהצורך לתת ביטוי לערכם של החיים שנגדעו. שילוב של רשלנות נמוכה ונסיבות אישיות יוצאות דופן, הצדיקו את קבלת הסדר הטיעון.

ביהמ"ש מצין כי מדובר ברשלנות בדרגה שאינה גבוהה, וכי בלמי הרכב ננעלו בעיקול בשל הכביש הרטוב. תנאי מזג האוויר אינם מפחיתים מאחריותה של הנאשמת אך מעידים על "רשלנות רגעית".



נימוק מרכזי נוסף להסדר הטיעון ולעונש היה עמדתם יוצאת הדופן של הורי המנוח, אשר פנו במכתב לביהמ"ש, תארו את תנאי מזג האוויר הקשים ששררו בדרך, וצינו כי הם מאמינים שהנאשמת עשתה כל שביכולתה על מנת למנוע את התאונה. הורי המנוח פנו לביהמ"ש בבקשה להקל בעונשה של הנאשמת ולהתחשב בהיותה אימא ל-3 ילדים קטנים.

כלל יסוד גם אחרי תיקון 113 לחוק העונשין הוא כי ענישה בפלילים הינה לעולם אינדיבידואלית. גזר הדין של כב' הש' מהנא, מפורט ומנומק בהתאם לעקרונות הבניית שק"ד השיפוט בענישה, וקובע את עונשה של הנאשמת במסגרת הסדר טיעון ובתוך מתחם הענישה שנקבע שם [לרשלנות רגעית/נמוכה]. במקרה דנן, קבעתי מתחם ענישה שונה, בהתאם לרשלנות הנאשם [שמצאתי אותה בדרגה גבוהה], וכן לא מצאתי נסיבות מיוחדות המצדיקות סטייה ממתחם הענישה שנקבע.

4. נסיבות ביצוע העבירה:

סעיף 40ט(א) לחוק העונשין מונה רשימה שאינה סגורה של נסיבות הקשורות עם ביצוע העבירה. בחינת הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה במקרה דנן, ובמיוחד פרטי הרשלנות בהם הורשע הנאשם כמפורט בהרחבה בהכרעת הדין, מלמדות על רמת רשלנותו של הנאשם, שהיא ברמה גבוהה.

בראש ובראשונה בהכרעת הדין קבעתי כי הנאשם נכנס לצומת, בניגוד לאור אדום שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו. מצאתי כממצא עובדתי ומשפטי, כי הוכחו בפני כל יסודות העבירה של אי ציות לאור אדום בצומת מרומזר. מדובר בעובדה שהוכחה במשפט ומעידה לבדה על רשלנות בדרגה גבוהה. לכך יש לצרף את העובדה כי הנאשם הורשע בפרטי רשלנות נוספים, בכך שנהג שלא באופן זהיר וסביר כמתחייב מתנאי הערפל הכבד ששרר בדרך ובצומת, בעת התאונה.

משמעות ניכרת יש לכך שאין מדובר ברשלנות רגעית אלא ברשלנות מתמשכת. הנאשם היה מודע לתנאי הערפל הכבד בדרך עוד מנסיעתו הקודמת באותו לילה ולא הופתע מכך. [לראיה הוצגה בביהמ"ש תכתובת הודעת "וואטסאפ" משעה 00:43 בה רשם לו חברו - "וואלה איזה ערפל"]. הנאשם נהג כברת דרך ארוכה בתנאי ראות לקויה, שהלכו והתדרדרו, בלי לנקוט באמצעי זהירות.

הנאשם סיפר בעדותו בביהמ"ש כיצד נצמד לקו הצהוב המסומן לאורך השול מימין. הערפל הלך ונהיה יותר ויותר כבד, עד שהנאשם לא ראה כלום ממה שבכביש לפניו. הדבר היחיד שראה לדבריו היה פס ההפרדה הצהוב ש"קרץ" לו (כלשונו) בחושך. הנאשם המשיך בנהיגה לאורך קו ההפרדה הצהוב, בשלב מסוים "איבד" את הקו הצהוב שהוביל אותו ואז ארעה התאונה, בתוך הצומת.

רשלנותו המתמשכת של הנאשם בנסיבות, עולה נוכח כישלונו להעריך את המצב בדרך שלפניו, והעדר נקיטת צעדים פשוטים ובסיסיים (כגון האטת הרכב עד לעצירתו בשול הרחב) המצופים ממנו בנסיבות, אשר היו מפחיתים באופן משמעותי את הסיכון כי הנאשם יגרום לתאונה כפי שארעה.



קיומו של ערפל כבד בדרך, הוא נסיבה המשליכה ישירות על חובת הזהירות המוגברת המוטלת על הנאשם אותה עת. הנאשם כשל במבחן הנהיגה המצופה מנהג סביר, בתנאי הערפל, למעשה הכניס עצמו למצב אסור בהתנהגות פסולה, שעה שנהג באופן "עיוור" בעת שנכנס לצומת. [ראה: סעיף 34ד(א) לחוק העונשין "כניסה למצב בהתנהגות פסולה"].

כה "סומא" היה הנאשם על פי עדותו, עד כי לא הבחין כלל בצומת, בעמודי הרמזור, בתמרורים, ובאורות הרמזור. לא למותר להדגיש ולציין כי מדובר בצומת מואר, גדול ומרכזי. גם בסרטון המתעד את התאונה (כמפורט בהרחבה בהכרעת הדין) נראה הצומת היטב וממרחק. למרות הערפל, הכביש עצמו על נתיביו, עמודי הרמזורים, מעקות הבטיחות והתוואי הכללי בצומת, נראים היטב.

מצאתי בהכרעת הדין כי הנאשם, נכנס לצומת בניגוד לאור האדום שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו שעה שיכול היה ובוודאי שצריך היה, להבחין ברמזור ולציית לו.

סיכומי של דבר, אני מוצא את רמת רשלנותו של הנאשם במקרה זה כרשלנות - ברמה גבוהה.

באשר לטענה לרשלנות תורמת מצד נהג הרכב המעורב (אבי המנוחה), נושא לגביו טען הסניגור רבות, לא מצאתי בחומר הראיות שהוצג במשפט, ולו בדל של ראיה המעידה על רשלנות כלשהי של המעורב. בניגוד לתיאור שמסר הנאשם בגרסתו השונונית בחקירה ובביהמ"ש, נהג הרכב המעורב עמד על כך כי נהג במהירות סבירה, הבחין ברמזורים לפני ובעת כניסתו לצומת, ציית לרמזור שדלק בכיוון נסיעתו בירוק. לא מצאתי כל ממש בטענת הסניגור לעניין "רשלנותו" לכאורה.

סיכום ביניים - קביעת מתחם הענישה:

ככלל, מדיניות הענישה הראויה בעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים, הינה הטלת עונש מאסר בפועל, מאחורי סורג ובריש, במסגרת המאבק בתאונות הדרכים [הלכת "פרשת אלמוג"].

חריגה מן הכלל האמור, תעשה רק במקרים חריגים ויוצאי דופן, בהם מדובר ברמת רשלנות נמוכה וכאשר מתקיימות נסיבות אישיות יוצאות דופן, המצדיקות, חרף הכלל האמור, שלא לשלוח את הנאשם האינדיווידואלי למאסר מאחורי סורג ובריש.

[ראה: רע"פ 548/05 מאירה לזון נ' מדינת ישראל (19.01.06) (פורסם בנבו)].

ב"פרשת זוהר" [להלן] נקבע כי בתוך תאונות הדרכים המסתיימות במוות, יש להבחין בין 3 "קבוצות" של "מתחמים" בענישה, בהתאם לדרגת חומרת הרשלנות של הנאשם:



קבוצה ראשונה - רשלנות נמוכה. עניינה המקרים בהם הצורך במאסר נובע בעיקר מהצורך לתת ביטוי לערכם של החיים שנגדעו. מקרים אלו כוללים גם את "הרשלנות הרגעית". כאן מתחם הענישה מתחיל ב-6 חודשי מאסר ובמקרים חריגים אף בעבודות שירות ועד 12 חודשי מאסר.

קבוצה שנייה - עניינה "חוסר תשומת לב מתמשך" התנהגות המתבטאת ברשלנות בנהיגה לאורך פרק זמן מתמשך/שאינו רגעי. כאן נע מתחם הענישה בין 12 ל-24 חודשי פסילה.

קבוצה שלישית - כאשר בנוסף לגרם המוות ולרשלנות, נלווית עבירה נוספת על הוראות פקודת התעבורה (אור אדום, מהירות חריגה, אי ציות לתמרורים), שאז על מתחם הענישה אף לעלות מעבר למתחם האחרון.

[ראה: החלטת כב' הש' ברלינר (בהרכב ביהמ"ש המחוזי ת"א), עפ"ג **26904-04-14** מ"י נ' תומר זוהר, (02.07.14) (פורסם בנבו) ורע"פ **5263/14** תומר זוהר נ' מ"י, (08.09.14) (פורסם בנבו)].

נוכח טיעוני הצדדים והפסיקה כאמור, הגעתי לכלל מסקנה כי שיקולי "גמול" על פי "העיקרון המנחה", וכן שיקולי "הרתעת הציבור", שיש לתת להם מקום במיוחד על רקע העלייה המטרידה במספרן של תאונות הדרכים - קובעים כי מתחם הענישה בתאונות בהם נגרם מותו של אדם ברשלנות (שאינה בדרגה נמוכה), כולל בהכרח מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח. אין מקום לפיכך, לקבוע כרף התחתון במתחם, עונש של 6 חודשי מאסר בעבודות שירות, כפי עתירת ההגנה.

אני קובע לפיכך כי מתחם הענישה במקרים דומים, בהתחשב בחומרת העבירה, בתוצאות הקשות של התאונה, בנסיבות המקרה, במדיניות הענישה המקובלת ובעיקר במידת הרשלנות אותה מצאתי כרשלנות ברמה גבוהה, **נע כמניפה בין 12 ל-24 חודשי מאסר בפועל, וכן פסילה בפועל של רישיון הנהיגה לתקופה שבין 10 ל-15 שנים.** על כך יש להוסיף רכיבי **מאסר מותנה**, וכן לשכלל **בין קנס לטובת אוצר המדינה ופסיקת פיצוי (עונשי) משמעותי** לטובת משפחת המנוח.

קביעת העונש הראוי לנאשם:

מאחר ולא מצאתי כי מתקיימים במקרה שבפני מה מהחריגים הקבועים בסעיף 40(ג) לחוק העונשין, המצדיקים סטייה (לקולא) ממתחם הענישה שקבעתי, יש לגשת ישירות לשלב השלישי והאחרון והוא קביעת העונש הראוי לנאשם, בתוך מתחם הענישה.

בהתאם לעקרונות הבניית שיקול הדעת השיפוטי, כפי שנקבעו בתיקון מס' 113 לחוק העונשין, ככלל העונש נקבע בהתאם לעיקרון ה"הלימה", היינו מציאת היחס ההולם בין העונש לנסיבות ביצוע העבירה, ובהם בראש וראשונה אל מידת "אשמו" של הנאשם.

לעניין קביעת מידת "אשמו" של הנאשם מצאתי כי נסיבות התאונה מעידות על אשם (רשלנות) בדרגה גבוהה כמפורט



לעיל, בהרחבה.

בהתאם לסעיף 40 לא לחוק העונשין, בבוא בית המשפט לגזור את העונש המתאים לנאשם, יש מקום להתחשב גם בנסיבותיו האישיות והמיוחדות של הנאשם, ואף בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה או אל מידת הרשלנות העולה מהתנהגותו.

אין חולק כי הנאשם, בחור צעיר, חייל משוחרר, ללא רישום פלילי, הינו אדם "נורמטיבי". עם זאת, אין ליתן לנתון זה משקל מכריע בשיקולי הענישה. נזכור כי:

"...אנו דנים בעבירה, שאיננה כרוכה בפגמים מוסריים או בשחיתות, אלא ביטויה, כידוע לכולנו, באופן התנהגותו של האדם הנוהג ברכב, ומבחינה זו לא יכולים עברו או תכונותיו האישיות של האדם הנוגע בדבר להיות בעלי משקל מכריע. כפי שכולם נוהגים בדרכים, צריכים גם האמצעים העונשיים, שנועדו להכתיב דרך התנהגות מסוימת, לחול על כולי עלמא. " [ר"ע 530/84 שפר נ' מ"י, פ"ד ל"ח (4) 161 (1984)].

הלכה היא כי יש לתת משקל יתר ואף עדיפות, לאינטרס הציבורי שבהרתעה, על פני נסיבות אישיות של הנאשם. ברע"פ 6173/12 עזרא רסקאי רדה נ' מ"י (11.11.12) (פורסם בנבו), חזר ביהמ"ש העליון והדגיש כי יש לתת משקל נמוך, אם בכלל, לנסיבותיו האישיות של הנאשם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, וזאת בייחוד כאשר אין מדובר ברף רשלנות נמוך.

במקרה דנן, אין ספק כי מלאכה קשה מוצבת בפני ביהמ"ש, אשר צריך לגזור את דינו של הנאשם שהינו אדם נורמטיבי, צעיר ללא עבר פלילי, אשר ביצע את העבירות שיוחסו לו וגרם אסון מבלי שחפץ בכך. יש לזכור כי רוב רובם של הנאשמים בגרימת מוות ברשלנות תוך כדי נהיגה, הינם אנשים נורמטיביים ואירוע מכונן וטראגי מאין זה ללא ספק משנה את חייהם ללא היכר.

על פי תסקיר שירות המבחן, הנאשם מביע צער ניכר על התוצאות הקשות של התאונה. הנאשם אינו מאופיין בדפוסים אימפולסיביים ומחזיק בעמדות תקינות בכל הנוגע לכיבוד חוק. הנאשם מציג עמדה ערכית והבנה לגבי משמעות אבדן החיים שגרם. הסיכון הנובע מהנאשם לחזרה על עבירות דומות הוערך כנמוך. על פי תסקיר שמ"מ, הנאשם חווה כיום סימפטומים פוסט טראומטיים.

יש מקום להתחשב בצער הרב שנגרם לנאשם עצמו כתוצאה מהאירוע הטראומטי והטראגי. עם זאת, כאשר מדובר באדם נורמטיבי, כל תאונה קטלנית תגרום לאותו נהג "לגרור" עמו תוצאות נפשיות כאלה ואחרות. אין בכך נסיבה שיש בה כדי להצדיק חריגה ממתחם הענישה ולפטור מריצוי עונש מאסר מאחורי סורג ובריח [ראה: רע"פ 5112/12 אברהם כהן נ' מ"י, (04.07.16) (פורסם בנבו)].



יש לקחת בחשבון שמדובר בבחור צעיר שזו הסתבכותו הראשונה עם רשויות החוק ומעולם לא ריצה עונש מאסר. יש לקחת בחשבון כי הנאשם נטל אחריות על מעשיו אולם, לא עשה כן מיד בהזדמנות הראשונה אלא לאחר שמיעת הוכחות ולאחר הכרעת הדין.

שרות המבחן ממליץ להימנע מהטלת עונש מאסר בפועל נוכח הפגיעה של עונש כזה בנאשם, בהתחשב בגילו הצעיר, במצבו, ובמכלול הנסיבות. הומלץ על פסילת הרישיון והטלת 6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות וכן פיצוי משפחת המנוחה וצו מבחן לשנה.

בנסיבות דנן לא מצאתי לאמץ את המלצת שירות המבחן. מדובר בהמלצה להטיל עונש החורג לקולא ממתחם הענישה הראוי והיא לא משקפת כלל את מדיניות הענישה הראויה. ביהמ"ש אינו מחוייב לקבל את המלצת שירות המבחן, אף אם נאמר בתסקיר כי מוצע להימנע מהטלת עונש מאסר לריצוי בפועל. ברע"פ **7257/12 סנדרוביץ נ' מ"י** (18.10.12) (פורסם בנבו), נקבע כי:

"המלצותיו של שירות המבחן, כשמן כן הן - המלצות. בית-המשפט אינו כבול לאמור בהן והוא אינו מחוייב לפעול על פיהן. עמדת שירות המבחן, אינה אלא אחד השיקולים העומדים בפני בית-המשפט בבואו לגזור את דינו של נאשם - לעיתים יאמץ בית-המשפט את המלצת שירות המבחן במלואה, לעיתים יאמץ אותה בחלקה ולעיתים ידחה אותה מכל וכל. כל עניין לנסיבותיו הוא, וכל מקרה ייבחן לגופו, תוך מתן משקל ראוי להמלצות שירות המבחן"

(ראה בנוסף: רע"פ **1810/13 פינטו נ' מדינת ישראל** (20.3.13) (פורסם בנבו) ; רע"פ **5176/03 סוריאנו נ' מדינת ישראל** (12.06.03) (פורסם בנבו)).

בית המשפט העליון קבע כי הפיצוי לפי סעיף 77 לחוק העונשין הוא במהותו סעד אזרחי, אולם כולל גם סממנים עונשיים ויש בו כדי לקדם את תכליותיו של המשפט הפלילי. האפשרות של משפחת הקורבן לתבוע פיצוי בין אם מחברת הביטוח ובין אם על ידי המזיק, אינה צריכה להשפיע, על זכותה של המשפחה לקבל פיצוי מן הנאשם, במסגרת ההליך הפלילי. [ראה: ת"פ (חיפה) **7151/08 מ"י נ' נוי קלדרון** (01.03.10) (פורסם בנבו) ; רע"פ **70306/06 פפרוני נ' מ"י** (18.09.07) (פורסם בנבו)].

הערה אחרונה, לא נעלם מעיני כי בצד הטרגדיה הנוראית ואבדן חיי המנוחה, נגרמו בתאונה חבלות של ממש קשות ל-2 הוריה של המנוחה, שברים מרובים בגפיים וחבלות פנימיות, כאשר אמה של המנוחה שהתה כ-4 חודשים בשיקום בבית החולים. מצאתי לכולל תוצאות חמורות אלו של התאונה במסגרת מתחם העונש הכללי שקבעתי ולא לקבוע מתחם נפרד.

לאחר ששמעתי את הצדדים וטיעוניהם לעונש, לאחר ששקלתי את האינטרס הציבורי בשמירה על חיי אדם ובמניעת תאונות דרכים, נתתי דעתי לתוצאות התאונה, לאבדן חייה של המנוחה ולהשפעת אבדן זה על הוריה ומשפחתה, ומנגד



נתתי דעתי לגילו הצעיר של הנאשם, לנסיבותיו האישיות והמשפחתיות ולטראומה שחווה בעצמו, כפי שעולה מתסקיר שרות המבחן בעניינו, אגזור את העונש ההולם לדעתי לנאשם במקרה זה, בתוך מתחם הענישה שקבעתי, כמפורט להלן.

אני דן לפיכך את הנאשם לעונשים הבאים:

1. **30 חודשי מאסר, מתוכם 15 חודשים לריצוי בפועל מאחורי סורג ובריה ו-15 חודשים על תנאי ל-3 שנים, והתנאי שלא יורשע בביצוע עבירות של גרימת מוות ברשלנות או נהיגה בזמן פסילה בתוך 3 שנים מיום שחרורו ממאסרו.**

הנאשם יתייצב לתחילת ריצוי מאסרו ביום **05.03.18** עד השעה **10:00** בבית סוהר "איילון" בשב"ס רמלה, או במתקן אחר על פי החלטת שב"ס, כשברשותו תעודת זהות או דרכון.

על הנאשם לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיין מוקדם, עם ענף אבחון ומיין של שב"ס, טלפונים: 08-9787336, 08-9787377.

הנאשם יחתום היום על ערבות עצמית בסך 25,000 ₪ להבטחת התייצבותו לריצוי מאסרו במועד. ניתן צו עיכוב יציאה מהארץ כנגד הנאשם ל-12 חודשים מהיום.

2. **פסילה בפועל מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 10 שנים.**

הפסילה תמנה מיום שחרורו של הנאשם ממאסר והיא במצטבר לכל פסילה אחרת. מוסבר לנאשם כי לאחר שחרורו ממאסר, עליו להפקיד תצהיר במזכירות ביהמ"ש, על מנת שמניין ימי הפסילה יחל. הנאשם מזהר כי הינו פסול כעת מנהיגה עד תום ההליכים.

3. **פיצוי (עונשי) למשפחת המנוח לפי סעיף 77(ב) לחוק העונשין, בסך 15,000 ₪.**

הנאשם יפקיד במזכירות בית המשפט את סכום הפיצוי בסך 15,000 ₪ במזומן, לטובת הורי המנוחה וזאת עד יום 05.03.18. ב"כ המאשימה תעביר 'טופס פרטי עזבון המנוח', למזכירות.

4. **צו פיקוח שרות המבחן**

ניתן צו פיקוח לנאשם ע"י שרות המבחן למשך 6 חודשים מהיום. שרות המבחן ילווה את הנאשם ויכין אותו לקראת ריצוי מאסרו, וכן ילווה את הנאשם ויסייע ביצירת קשר עם גורמי שב"ס במסגרת המיין המוקדם לטובת שיבוצו במסגרת כליאה ההולמת את מצבו ואת צרכיו. במסגרת הצו אני מתיר לשרות המבחן להמשיך וללוות את הנאשם עד כניסתו למאסר לרבות במקרה ובו יעוכב ביצוע גזר הדין במהלך דיון בערעור.



5. בנסיבות הנאשם שבפני, לא מצאתי מקום להטיל על הנאשם בנוסף כל קנס.

הודעה לנוכחים הזכות לערער על גזר הדין תוך 45 יום.

ניתן היום, ח שבט תשע"ח, 24 ינואר 2018, במעמד הנוכחים.