



גמ"ר 8037/02/18 - מדינת ישראל נגד ירין יצחק לוי

בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים)

21 דצמבר 2020

גמ"ר 8037-02-18 ישראל נ' לוי ואח'

לפני כבוד השופט בכיר ישראל ויטלסון
בעניין: המאשימה

מדינת ישראל

נגד

ירין יצחק לוי

הנאשם מס' 1

ע"י ב"כ : עו"ד דוד גולן

גזר דין

ביום 21.2.18 הוגש כנגד הנאשם 1 (לוי ירין יצחק) כתב אישום המייחס לו עבירה של גרם מוות בנהיגה רשלנית, עבירה לפי סעיף 64 ו-40 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א -1961 (להלן: "**הפקודה**").

על פי עובדות כתב האישום, ביום 25.10.17 בשעה 23:50 לערך, נהג הנאשם 1 ברכב פרטי מ.ר. 78-075-79 בכביש מס' 2 על דרך נמיר, מכיוון צפון לדרום, תוך שהוא מתקרב לצומת עם רחוב איינשטיין בתל-אביב. הכביש בו נהג הנאשם 1 היה כביש דו סטרי, בעל שלושה נתיבי נסיעה לכל כיוון המחולק בשטח הפרדה בנוי והנאשם 1 נהג בנתיב השמאלי ביותר בכיוון נסיעתו. הנאשם 1 פגע ברוכב האופניים, הנאשם 2 (עבדאללה נסראללה), אשר רכב על גבי אופניים עם מנוע עזר בנתיב הימני בכביש בעודו מרכיב בחלק האחורי של האופניים ("**סבל**") את יארא חמאדה, ילידת 1997 (להלן: "**המנוחה**").

על פי הנטען בכתב האישום, התאונה ומוותה של המנוחה נגרמו כתוצאה מרשלנותו החמורה של הנאשם 1, המתבטאת בנהיגתו הרשלנית במקום, אשר לא שם ליבו למתרחש בדרך לפניו, לא הבחין במנוחה ובנאשם 2 בזמן, על מנת למנוע את התאונה, זאת כאשר תנאי הכביש היו טובים: שדה הראייה לפניו בכיוון נסיעתו של הנאשם 1 היה פתוח למרחק רב לפניו, מזג האוויר היה נאה ביום התאונה, ראות לילה טובה ותאורת רחוב תקינה, הכביש היה תקין ויבש, הכביש ממוקם בדרך עירונית, בה מותרת הנהיגה במהירות 80 קמ"ש, התמרורים וסימני הדרך בכביש תקינים, ברורים ונראים לעין היטב, ובין הרכב לאופניים לא היו כלי רכב אשר הפריעו לשדה הראיה. זאת ועוד, כעולה מעובדות כתב האישום במרחק של למעלה מ-250 מטרים לפני הצומת, סטה הנאשם 2 שמאלה ועבר מהנתיב הימני לנתיב השמאלי, נתיב בו נהג הנאשם 1, התיישר, והמשיך ברכיבתו לכיוון הצומת. סמוך לאחר מכן התנגש הנאשם 1 בעוצמה, עם חזית רכבו, בחלק האחורי של האופניים ופגע פגיעה ישירה במנוחה שהיתה רכובה על האופניים, אשר כתוצאה מהתאונה הועפה למרחק של כ-50 מטרים ונחבלה חבלת ראש, פונתה במצב אנוש לבית החולים כשהיא מחוסרת הכרה ומונשמת ונפטרה בבית החולים זמן קצר לאחר הגעתה.

נגד הנאשם 2 הוגש כתב אישום העבירות המיוחסות לו היו:

עמוד 1



א. נהיגה בקלות ראש, ברשלנות חמורה וחוסר תשומת לב לחיי אדם בכביש.

ב. הרכבת המנוחה בחלק האחורי של האופניים, בניגוד לחוק.

ג. נהיגה באופניים לא תקינים אשר בוצעו בהם שינויים מבניים, במטרה להגדיל את ההספק ומהירות

האופניים, וזאת בניגוד לחוק.

נאשם מספר 2 הודה בעבירות המיוחסות בפתח שלב ההוכחות, ועונשו נגזר. הוטלו עליו העונשים הבאים (גזר הדין מיום 29.1.20): 9 חודשי מאסר והמאסר ירוצה בדרך של עבודות שירות, פסילת רישיון הנהיגה למשך 7 שנים. הפסילה לכל רכב, כולל אופניים עם מנוע עזר. כמו כן, הוטל על הנאשם 9 חודשי מאסר והמאסר הוא על תנאי למשך 3 שנים, שלא יעבור עבירה של גרם מוות ברשלנות, של נהיגה בזמן פסילה, נהיגה ללא רישיון נהיגה, או נהיגה באופניים עם מנוע עזר. נאשם 2 יהיה בפיקוח של קצין מבחן למשך שנה אחת וכן ישלם הנאשם פיצוי למשפחת המנוחה סך 20,000 ₪.

כאמור, נאשם 1 כפר בעובדות כתב האישום, אשר על כן התנהל משפט הוכחות באופן מלא. בסופו של יום הורשע הנאשם מס' 1 בכל הוראות החיקוק לפיהן הובא לדין. ראה הכרעת הדין מיום 2.12.19

במסגרת טיעוני המאשימה לעונש העידה אמא של המנוחה - הגברת רנין עונאטה. לטענת המאשימה, כתוצאה מרשלנותו של הנאשם 1 המצטרפת לרשלנותו של הנאשם 2, מצאה המנוחה את מותה בטרם עת. רף הרשלנות המתאים לאירוע כאן, לעמדת המדינה הוא רף הרשלנות הגבוה. התובע הפנה לפסיקה בה נקבעה מדיניות הענישה בעבירות גרימת מוות ברשלנות כאשר בפסקי הדין הללו נקבע- ככלל- עונש של מאסר מאחורי סורג ובריש אשר חריגה מועטים. לפיכך, מבקשת המאשימה לגזור את עונשו של הנאשם 1 מאסר בטווח שבין 12-24 חודשים מאחורי סורג ובריש, פסילת רישיון הנהיגה למספר דו ספרתי, בין 10-20 שנים. ב"כ המאשימה מסכם כי מקומו של הנאשם 1 בתוך המתחם האמור לעיל, כול זאת כאשר התביעה אינה מתעלמת מהעובדה כי לנאשם 1 אין עבר תעבורתי ופלילי וגם מהתסקיר עולה כי הנאשם 1 לקח אחריות על העבירה והביע חרטה וקצינת המבחן מתרשמת כי נאשם 1 הוא אדם נורמטיבי שעולם הפלילי זר לו. עוד בקשה התביעה להטיל קנס ופסילה מלנהוג לשנים "במספר דו ספרתי".

ב"כ הנאשם 1 בטיעוניו לעונש מאזכר את הכרעת הדין לנאשם 1 שניתן ביום 2.12.19 ובה נקבע, כך לדבריו, חד משמעית כי לנאשם 2 משקל רב לנסיבות קרות התאונה ומכך למד כי הרשלנות של הנאשם כאן, היא נמוכה ביותר וכי מה שעשה הנאשם 1, נהג בנתיב שמאלי במהירות מותרת, לא סטה, לא היה שיכור, לא היה עייף והנאשם 2 הוא אשר נכנס ברשלנות לנתיב הנאשם 1 מנתיב ימני קיצוני וזאת עד לנתיב השמאלי קיצוני. עוד הוא הדגיש, כי נאשם 2 אף הודה בכל עובדות כתב האישום שהוגש נגדו. לפיכך, מבקש ב"כ הנאשם 1, להטיל עליו עונש נמוך שלא יעלה על העונש שקיבל הנאשם 2 שכן האחריות מתחלקת בין שני הנהגים. כמו כן, נסיבותיו האישיות של הנאשם 1 פורטו בהרחבה בתסקיר החיובי שניתן בעניינו. הסנגור בהמשך טיעוניו מציין כי התובע אישר שאכן אין לנו עניין עם אדם שהוא עברין, נהפוך הוא, נאשם 1 הוא ללא עבר פלילי או תעבורתי, הוגשו מכתבי המלצה מעבודתו. זאת ועוד, במהלך הפסילה המנהלית השיפוטית בית המשפט שדן בבקשה, הורה להשיב לנאשם 1 את רישיון הנהיגה דבר המצביע על עניין הרשלנות. לגבי שאלת הפיצוי, ב"כ הנאשם 1 מפנה להחלטות בהן יש התייחסות בין היתר לשאלת מצבו הכלכלי של הנאשם.

דין והכרעה

מדיניות הענישה הנוהגת והערכים המוגנים

תיקון 113 לחוק העונשין, שעניינו "הבניית שיקול הדעת השיפוטי בענישה", הקובע את העקרונות והשיקולים המנחים את בית המשפט בעת מתן גזר הדין. התיקון קובע כי העיקרון שינחה את בית המשפט בבואו לחרוץ את דינו של הנאשם הוא עקרון ההלימה, לאמור בחינת קיומו של יחס הולם בין חומרת מעשה העבירה לבין מידת אשמו של הנאשם וסוג העונש שיוטל עליו בסופו של יום.

עוד קובע התיקון (בסעיפים 40 ב' ו- 40 ג') כי במכלול השיקולים שעל בית המשפט לשיקול עליו גם לבחון גם את הערך החברתי שנפגע כתוצאה מביצוע העבירה, במידת הפגיעה בו, וכן את מדיניות הענישה המקובלת לגבי ענישה במקרים אלה ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירה כאמור בסעיף 40 ט' לחוק העונשין, כאשר בתוך מתחם העונש יגזור בית המשפט את העונש המתאים לנאשם, בהתחשב, בין היתר, אף בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה. אין ספק כי העבירות בהם הורשע הנאשם 1 הינן חמורות ומסוכנות. זאת ועוד, תוצאות התאונה הן גרימת מותה של המנוחה.

בנסיבות המקרה כאן, כאשר ראיתי לנגד עיני כי התוצאה הקטלנית שהתחוללה בצירוף טרגי של שני מעשי רשלנות שהצטרפו זה לזה, במארג אחד, במשבצת זמן רגעית. מחד- הרשלנות של נאשם 1 אשר לא הבחין כלל ברוכבי האופניים שהיו לפניו בדרך ובנתיב, שעה שהיה חייב להבחין בהם, כך עד שהתנגש בהם ממש. ומאידך אופן רכיבת נאשם מס' 2, רכיבה רשלנית כמתואר בכתב האישום, כאשר בסמוך למועד התרחשות התאונה סטה נאשם 2 מקו נסיעתו לתוך קו נסיעת נאשם 1. מצאתי כי הנאשם כאן נמצא ברף העליון של מתחם הרשלנות הבינונית. דהיינו, העונשים בתחום מדרג זה, על פי הפסיקה, נע בין 6-18 חודשי מאסר בפועל ופסילת רישיון נהיגה לתקופה של 7-18, בסופו של יום מאזן בגזר דינו בין מכלול השיקולים.

ועוד לעניין הכללים המנחים ראה ע"פ 6755/09 **ארז אלמוג נ' מ"י**:

"נדמה שקיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות. האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש של 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 ביצוע השכיח גם ע"י אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות".

הפסיקה לכל אורכה חוזרת על הצורך להעניש בחומרה בעבירות של גרם מוות ברשלנות וזאת כביטוי לקדושת חיי אדם. רמות הענישה בעבירות של גרם המוות ברשלנות נמצא גזרי-דין בהן הוטלו עונשי מאסר בפועל לתקופות ממושכות, לצד גזרי-דין שבהם הוטלו מעונשי מאסר שרוצו בדרך של עבודות שירות.

בגמ"ר 111-07-1881 מדינת ישראל נ' סימיון, נהגה הנאשמת מבלי שהבחינה ברוכב אופניים שהיה לפניו בדרך. בית

המשפט הטיל על הנאשמת 15 חודשי מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח, 12 חודשי מאסר על תנאי, פסילת רישיון נהיגה למשך 13 שנים וקנס 10,000 ₪. בית המשפט המחוזי הקל ברכיב המאסר בפועל והטיל על הנאשמת 10 חודשים לריצוי מאחורי סורג ובריח.

גמ"ר 12575-07-19 מדינת ישראל נ' דוידוב (פורסם בנבו). הנאשם הורשע בגרם מוות ברשלנות, עת נהג באוטובוס עקף רכב אחר והתנגש ברוכב אופניים שרכב למול הנאשם בדרך, בניגוד לכוון התנועה המותר במקום. בית המשפט הטיל על הנאשם 20 חודשי מאסר בפועל ו-12 שנות פסילה.

מול גזרי דין המטילים עונשי מאסר לתקופות ממושכות, מצאנו גזרי דין בהם הוטלו עונשי מאסר בדרך של עבודות שירות. ולעניין זה ראה:

גמ"ר 5067-07-17 מדינת ישראל נ- דוד אברהמי (פורסם בנבו).

במקרה כאן הנאשם סטה מנתיב נסיעתו בצורה רשלנית וגרם לרוכב אופנוע להתנגש בו. כתוצאה מההתנגשות נפטר רוכב האופנוע. בית המשפט התחשב ושיקלל עם רשלנות הרוכב וקבע כי מתחם העונש הוא בן 8-18 חודשי מאסר והטיל על הנאשם 9 חודשי מאסר שירוצו בדרך של עבודות שירות.

גמ"ר 3899-06-19 מדינת ישראל נ-דניאל שרון (פורסם בנבו)

הנאשם נהג באוטובוס התקרב למעבר חצייה, האור ברמזור בכוון נהיגתו היה ירוק. המנוח חצה את הכביש מימין לשמאל ביחס לכוון נסיעת הנאשם -ובחסות האור האדום. הנאשם הודה והורשע בעבירת גרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 304 לחוק העונשין. התביעה ציינה כי רף הענישה לה עתרה במסגרת הסדר הטיעון, משולב היטב עם העקרונות המנחים בתיקון 113 לחוק העונשין התשל"ז-1977, ובהסדר נשקלו ע"י המאשימה דרגת רשלנותו של הנאשם, ונסיבות התאונה. בית המשפט קיבל את הסדר הטיעון, וקבע כי רף הרשלנות של הנאשם אינו ברף העליון, ראה את רשלנותו התורמת של המנוח, את וגזר על הנאשם 9 חודשי מאסר שירוצו במסגרת עבודות שירות.

בעפ"ת (מחוזי נצ') 15041-07-18 עלי שלבי נ' מדינת ישראל ניתן ביום 8.1.19) נאמר שטווח הענישה בעבירת גרימת מוות בנהיגה רשלנית **ברף נמוך בינוני**, נע מששה חודשי עבודות שירות ועד 30 חודש מאסר בפועל. בהקשר זה, יש לתת את הדעת גם להוראות סעיף 64 לפקודת התעבורה הקובעת ככלל, עונש של 6 חודשי מאסר, וזאת למעט מקרים שבהם ישנן נסיבות המצדיקות שלא לפסוק עונש מאסר מינימאלי שכזה. ויודגש, כי, אין בהכרח חפיפה בין מדיניות הענישה הנוהגת לבין מתחם העונש הרלבנטי. כן, ברי, כי במקרים בהם מדובר ברמת רשלנות שאינה נמוכה, הרף הנמוך של המתחם הינו גבוה יותר.

בגמ"ר 875-05-15 פרקליטות מחוז תל אביב פלילי נ' זינר (פורסם בנבו): הנאשם הורשע על פי הודאתו בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית בניגוד לסעיף 304 לחוק העונשין, יחד עם סעיפים 64 ו-40 לפקודת התעבורה. בית המשפט גזר את דינו של הנאשם, בקובעו כדלקמן: "לאחר תום פרשת התביעה הודיעו הצדדים כי הגיעו להסדר טיעון לפיו הנאשם יודה ויורשע בעובדות כתב האישום והצדדים יטענו במשותף ל-6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות, פיצוי

למשפחת המנוח, מאסר על תנאי, פסילה על תנאי ופסילה בפועל. במקרה זה הורשע הנאשם בדריסת הולך רגל על מעבר חצייה. מתחם העונש ההולם לעבירה זו בנסיבותיה נע בין 8 חודשי מאסר ל-24 חודשי מאסר, פסילת רישיון בין 3-10 שנים, מאסר מותנה ורכיבי ענישה נוספים. בשים לב למתחם העונש, וגם לאחר שהובאה בחשבון תרומת הרשלנות של המנוח, יש לקבוע כי הסדר הטיעון מצוי בחלקו התחתון של מתחם העונש ההולם ועל כן אין מניעה לכבדו".

עפ"ת 14034-08-15 שירי גנץ נ' מדינת ישראל (ניתן ביום 1.12.15) שם קבע בית המשפט המחוזי עונש של 6 חודשי מאסר בעבודות שירות על מי שפגעה ברוכב אופנוע וגרמה למותו בנסיבות שבהן לא היה חולק כי רשלנותה הייתה נמוכה בהשוואה לרשלנותו הגבוהה של המנוח בשילוב היותה של המערערת אדם נורמטיבי שיקול לצמצום המרכיב ההרתעתי בגזירת הדין ולהטלת העונש כאמור. עם זאת, גם במצב דברים זה, לא התערב בית המשפט בעונש משך פסילת הרישיון והותירו על 10 שנים.

בעפ"ת (י-ם) 48489-02-18 אברהם מרוקו נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו): בית המשפט המחוזי קיבל את ערעור המערער שהורשע בבית משפט לתעבורה, בין השאר, בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, והורה כי עונש המאסר בפועל שהושת על המערער יהיה לתקופה של 6 חודשים ושהמערער יישא בו בדרך של עבודות שירות. ערעור על גזר דינו של בית המשפט לתעבורה לפיו הורשע המערער בעבירות הבאות: סטייה מנתיב הנסיעה; נהיגה במהירות מסוכנת; גרימת נזק לאדם ולרכוש; גרימת מוות בנהיגה רשלנית. דינו של הנאשם נגזר לתשעה חודשי מאסר בפועל, 12 חודשי מאסר על תנאי, פיצוי למשפחת המתלונן בסך 25,000 ש"ח, פסילת רישיון למשך 10 שנים ופסילה על תנאי. בית המשפט קיבל את הערעור ופסק כלהלן:

מתחם הענישה הרלבנטי עשוי להתחיל בששה חודשי עבודות שירות לצד פסילה ממושכת מלהחזיק רישיון נהיגה ועונשים נלווים. במקרה זה, קבע בית משפט קמא כי רשלנותו של הנאשם הינה רשלנות נמוכה. אכן, גם כשנקבע כי בדרך כלל יהיה מקום לגזור מאסר בפועל, הודגש כי אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות. במקרה דנן אין למקם את המערער בתחתית המתחם אלא רק בשלישו התחתון. לפי האמור בגזר הדין, הרשלנות הנמוכה שנקבעה באה לידי ביטוי בכך שעובר לתאונה לא נהג "במשנה זהירות", כנדרש בתנאי מזג האוויר ששררו אז. בהינתן כל האמור ובמכלול הנסיבות - לרבות עונש הפסילה מהחזקת רישיון נהיגה לתקופה של 10 שנים במסגרת גזר הדין - יש לקבוע כי עונש המאסר בפועל יעמוד על תקופה של 6 חודשים וניתן יהיה לשאת בו בדרך של עבודות שירות.

עפ"ת 71239-12-18 אירית ליבה נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו)

שבעה חודשי מאסר בפועל הומרו לתשעה חודשים של עבודות שירות. הנאשמת נהגה ברכבה, התנגשה באופנוע שנסע לפניה בדרך וגרמה למותו של הרוכב. לאחר נקבע כי רמת הרשלנות נמוכה, כאשר היו מחדלי חקירה, הגם שלא הותירו ספק באשר לאשמת הנאשמת (לא נבדקו הצילומים מהקסדה של המנוח, לא ניתן היה לקבוע מיקום הפגיעה במדויק), הוחלט כאמור לשנות את רכיב המאסר לעבודות שירות.

הנה כי כן, כול מקרה עומד בפני עצמו, אין מקרה אחד זהה לחלוטין למקרה אחר, אין דרך התרחשות תאונה אחת זהה לחלוטין לדרך התרחשות של תאונה אחרת. מדיניות הענישה משתנה ממקרה למקרה בהיות הענישה אינדיבידואלית. טווח הענישה במקרים דומים- הינו אך שיקול אחד מבין מכלול השיקולים הנדרשים בקביעת מתחם הענישה, ואינו השיקול הבלעדי (ע"פ 6048/13 מוחמד בשיר חוסין נ' מדינת ישראל (פורסם במאגרים 14.08.14)

ועוד לעניין זה ראה הנאמר בר"פ 548/05 מאירה לויין נ' מדינת ישראל:

"בצד מדיניות הענישה המחמירה בעבירות הקשורות בתאונות קטלניות, שומא על בית המשפט, ככלל, את נסיבותיו המיוחדות של כול מקרה ומקרה, ולעולם ישמשו נסיבות אינדיבידואליות של נאשם שיקול בר-התייחסות בקביעת העונש הראוי. מקום שמתגבשת בתחום מסויים מדיניות ענישה שיפוטית מחמירה, העונש יגזר כפרי שיקול זהיר בין המדיניות האמורה לבין הנתונים האינדיבידואליים לנאשם, תוך הערכת משקלם היחסי (פרשת חילף, שם, עמ' 143)."

קביעת העונש במקרה דנן

בנסיבות דרך התרחשות התאונה כאן, רמת הרשלנות של הנאשם כאן למול ולצד הרשלנות התורמת באופן רכיבת רוכב האופניים, במקום ובזמן, הראיות שהוצגו, ראיתי לנגד עיני את שנאמר

עפ"ג ת"א 26904-04-14 מדינת ישראל נ- תומר זוהר. (פורסם בנבו), והם מתאימים לתאונה נשוא הדיון כאן.

"הזדמן לנו כבר לא אחת לומר כי היינו שמחים לו היה ניתן להורות על ענישה בעבירות רשלנות שלא במתקן כליאה, אלא בבית חולים וכיו"ב כאשר התקופה תהיה ארוכה ממה שקצב המחוקק כיום לענישה של מאסר בעבודות שירות. הנאשם במקרים אלה לא יוכל לשוב לביתו בתום יום עבודה, אלא ישהה לאורך כל התקופה שמדובר בה באותו מוסד, בי"ח וכיו"ב שבו יהא עליו לרצות את עונשו. כידוע אין אופציה עונשית כמוצע לעיל, והענישה הקונקרטית צריכה להיות בגבולות החוק הקיים. ובגבולות אלה - ראויים חיי אדם שקופחו שיינתן להם מלוא משקלם. משכך - קשה להעלות על הדעת ענישה בגין גרימת מוות ברשלנות שלא תכלול רכיב של מאסר."

ועוד ראה, דברי הועדה לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים, **"(דו"ח - ועדת דורנר)"** לעניין הענישה בסוג זה של עבירות, וההמלצה, שהתקבלה בחלקה, ברוח הנאמר בפס"ד זוהר.

"הוועדה סבורה כי בתנאים שיפורטו בהמשך, יש מקום להרחבת השימוש בעבודות שירות כחלופה למאסרים קצרים שמשכם עד תשעה חודשים, המהווים חלק משמעותי מעונשי המאסר המוטלים בישראל. כך, עבודות שירות תוכל לשמש חלופה למקרים בהם מוטלים עונשי מאסר בפועל למי שמורשעים בעבירות בלא מחשבה פלילית (עבירות רשלנות), כמו גם במקרים אחרים בהם עונש מאסר בפועל של חצי שנה עד שנה הולם את חומרתם. בדרך זו ניתן לצמצם את השימוש במאסרים תוך שמירה על עקרונות חוק העונשין, ובפרט שמירה על עקרון ההלימה ומתן משקל ראוי לתכלית השיקומית בענישה"

(דו"ח הוועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים, (2015), ע"מ 63-65 לדו"ח).

לאחר שבחנתי את נסיבות התאונה ותוך שנתתי דעתי לרשלנות מצדו של הנאשם כאן, שהצטרפה לרשלנות הנאשם 2 (רוכב האופניים), כאשר אני לא מקבל את קביעתו של הסנגור כי רוכב האופניים אחריותו לגרם התאונה גדולה יותר, כאשר לטעמי ניתן היה לטעון באותה מידה-את היפוך הדברים, דהיינו, נאשם 1 הוא זה אשר בסופו של יום פגע ברוכבי



האופניים שהיו לפניו בדרך, במקום שהיה מואר היטב, הוא היה חייב להבחין בהם מבעוד מועד- ולא הבחין בהם, עד אשר פגע במנוחה וגרם למוותה .

למדתי על נסיבותיו האישיות של הנאשם 1 אשר מנהל אורח חיים תקין ונורמטיבי, כאשר שקלתי את דרגת הרשלנות שיש ליחס לנאשם 1 בהתנהגותו באירוע כאן כמצוין לעיל, ולאחר שראיתי תסקירי קצין המבחן שמעתי את הצדדים ובחנתי את נסיבות התאונה ותוצאותיה, בחנתי הראיות שהוגשו, מדיניות הענישה הנוהגת, מתחם הענישה וטיעוני הצדדים לעונש, וכן מכלול שיקולי הענישה הרלוונטיים כמו גם גזר הדין שניתן בעניינו של הנאשם 2.

לפיכך אני דן את הנאשם לעונשים הבאים:

1. אני גוזר על הנאשם 9 חודשי מאסר שירוצו בדרך של עבודות שירות. תחילת ריצוי העבודות ביום 3.1.21, ולפי חוות הדעת של הממונה על עבודות השירות מיום 5.11.20.
 2. הנני פוסל את הנאשם 1 מלקבל או מלהחזיק רישיון הנהיגה לתקופה של 9 שנים פסילה בפועל. התקופה בה היה הנאשם 1 פסול מנהיגה בתיק זה, ינוכה מעונש הפסילה הכולל. תחילת ריצוי פסילת הרישיון החל מיום 3.1.21.
 3. אני מטיל על הנאשם 12 חודשי מאסר והמאסר על תנאי למשך 3 שנים במידה והנאשם יבצע ויורשע בביצוע עבירה של גרימת מוות ברשלנות בהתאם לסעיף 64 לפקודת התעבורה, וכן עבירה של נהיגה בזמן פסילה.
 4. הנאשם יהיה בפיקוח של קצין מבחן למשך שנה.
 5. הנאשם 1 ישלם פיצוי למשפחת המנוחה בסך 20,000 ₪. הסכום ישולם ב- 4 תשלומים חודשיים שווים, התשלום הראשון לא יאוחר מיום 1/3/21.
- יש להביא תוכן גזר הדין לידיעת קצין המבחן.

זכות ערעור כחוק.

ניתן היום, ו' טבת תשפ"א, 21 דצמבר 2020, במעמד הנוכחים