



עפ"ת 37713/04/15 - נדאל ביאדסה, נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה

17 יוני 2015

עפ"ת 37713-04-15 ביאדסה נ' פרקליטות מחוז חיפה - פלילי

עפ"ת 7884-05-15 מדינת ישראל נ' ביאדסה

בפני הרכב כב' השופטים:

רון שפירא, סגן נשיא [אב"ד]

אברהם אליקים

בטינה טאובר

המערער

המשיב שכנגד

נגד

המשיבה

המערערת שכנגד

נדאל ביאדסה,

ע"י ב"כ עו"ד ג'בארין ג'בר

מדינת ישראל

ע"י פרקליטות פלילית מחוז חיפה

פסק דין

השופט א' אליקים:

בפנינו שני ערעורים על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה בחדרה (השופטת כרמית פאר גינת), (להלן-בית משפט קמא) שניתן ביום 22.3.2015 בתיק גמ"ר 3811-12-11 ולפיו הנאשם (להלן- המערער) הורשע לאחר שמיעת ראיות בעבירות של גרימת מוות ברשלנות ונסיעה אחרנית. המערער נדון ל-6 חודשי מאסר בפועל, מאסר מותנה לתקופה של 18 חודשים שלא יעבור עבירה של גרימת מוות ברשלנות, מאסר על תנאי לתקופה של 12 חודשים שלא יעבור עבירה של נהיגה ללא רישיון או נהיגה בזמן פסילה, פסילה מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה לתקופה של שבע שנים ועונש של פסילה על תנאי לתקופה של 12 חודשים והתנאי שלא יעבור עבירות של גרימת מוות ברשלנות, נהיגה בזמן פסילה ונהיגה ללא רישיון נהיגה.

ערעור המערער הוגש על הכרעת הדין ועל חומרת העונש (עפ"ת 37713-04-15), המדינה מצידה הגישה ערעור על קולת העונש (עפ"ת 7884-05-15), שני הערעורים נדונו במאוחד.

במהלך שמיעת הטיעונים בערעור ביום 28.5.2015, חזר בו ב"כ המערער מהערעור על ההרשעה וטענותיו התמקדו בחומרת העונש שהוטל על המערער.

בד בבד עם הגשת הערעור, המערער הגיש בקשה לעיכוב ביצוע עונש המאסר, ובהסכמת המדינה עוכב ביצוע מרכיב המאסר בפועל.



כתב האישום והכרעת הדין

עניינו של כתב האישום הוא תאונת דרכים קטלנית שהתרחשה ביום 31.1.2011 סמוך לשעה 15:30, כתוצאה ממנה נגרם מותה של פאטמה מג'אדלה ז"ל (להלן- המנוחה) ילידת 1936. על פי המתואר בכתב האישום נהג המערער באוטובוס זעיר ציבורי (טרנזיט) מסוג פורד (להלן- הטרנזיט) בסמטה בין בתים, בכביש אספלט משובש ומלוכלך שבו בורות ושלוליות מים, כביש המהווה סמטה צרה ללא מוצא בין בתים פרטיים. גבולות הכביש היו חומת בטון ושערי כניסה ויציאה מתוך בתים.

כמתואר בכתב האישום באותה עת בכיוון נסיעת המערער, הלכה המנוחה על הכביש באיטיות רבה כשהיא נעזרת במקל הליכה, המערער חלף על פני המנוחה, עצר את הטרנזיט בסמוך לשער כניסה לבית והוריד נוסעת. מיד לאחר מכן נסע המערער לאחור ופגע במנוחה בחלק האחורי של הטרנזיט, המנוחה נפלה אל מתחת לטרנזיט והמערער המשיך ועלה על המנוחה עם גלגלי הרכב השמאליים האחוריים, מיד לאחר מכן עצר ונסע קדימה תוך שהוא עולה שוב על המנוחה עם גלגלי הרכב השמאליים האחוריים (להלן- התאונה), כתוצאה מהתאונה נגרם מותה של המנוחה.

בכתב האישום נטען כי התאונה ומותה של המנוחה נגרמו כתוצאה מנהיגתו הרשלנית.

אין מחלוקת בין הצדדים בכל הנוגע לעצם אירוע התאונה.

ביום 2.9.2014, לאחר שמיעת ראיות, הרשיע בית משפט קמא את המערער בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום, קבע כי נסיעתו של המערער לאחור, אשר גרמה לתאונה, הייתה נסיעה רשלנית וכי היא זו אשר גרמה למותה של המנוחה. בית משפט קמא נעתר לבקשת המערער להפנותו לקבלת תסקיר שירות מבחן אך באותו שלב לא מצא לנכון להפנותו לממונה על עבודות שירות, תוך שקבע כי עמדה הזו תישקל פעם נוספת לאחר קבלת תסקיר שירות המבחן.

תסקיר שירות המבחן

בהתאם לתסקיר שירות המבחן מיום 12.2.2015, המערער נשא באחריות למעורבותו בתאונה, בה נהרגה המנוחה, הוא קיבל אחריות למעשיו וגילה תובנה לחומרתם, שירות המבחן התרשם כי המערער בעל יכולת קוגניטיבית טובה, המקיים בדרך כלל אורח חיים נורמטיבי, לא התרשם מקיומם של דפוסים עבריינים או אלימים באישיותו, והעריך כי ההליך המשפטי שהתנהל נגדו, חידד עבורו את משמעות האחריות הפלילית וענה על הצורך הרגשי שלו בהענשה.

עוד צוין כי המערער הביע נכונות בפני קצינת המבחן להשתלב בהליך טיפולי ולאור התרשמות שירות המבחן מקיום נזקקות טיפולית, הומלץ להעמידו בצו מבחן לשנה, במהלכה ישולב בהליך טיפולי קבוצתי המיועד לנהגים שגרמו למוות ברשלנות, כן הומלץ למרות חומרת העבירות לשקול אפשרות הטלת מאסר שירוצה בעבודות שירות, שהוא עונש מוחשי ובעל מרכיב שיקומי שיאפשר המשך תמיכה וליווי של בני המשפחה.



גזר הדין של בית משפט קמא

ביום 22.3.2015 גזר בית משפט קמא את דינו של המערער כאמור לעיל.

בית משפט קמא סבר כי יש לאזן בין שני אלמנטים: האחד, כי לא מדובר ברשלנות רגעית, שכן המערער ידע כי עליו להיכנס לסמטה (כחלק מהמסלול השגרתי שלו), הוא ידע כי מצלמת הרברס ברכב בו הוא נוהג אינה עובדת, ידע כי אין לו טווח ראייה הולם בעת הנסיעה לאחור לאורכה של הסמטה. השני, מנגד, העובדה כי המערער עובד בעסק של הסעות, צרכי העבודה שלו מוכתבים על ידי המעביד, הוא צריך לאזן בין הרכב שהמעביד מספק לו (שאינו כולל את כל רכיבי הבטיחות הנדרשים), לבין הצרכים של העבודה (שמחייבים אותו להביא את הנוסעים שלו, לרבות אותה ילדה ספציפית שהנסיעה לתוך הסמטה, עד לביתם בשל המוגבלויות בהן הם לוקים).

בית משפט קמא קבע כי המערער נמצא, במלכוד: אם הוא לא יסכים לנהוג ברכב אותו מספק לו המעביד, למרות הליקויים שבו, יאבד את מקום העבודה שלו. מנגד, אם ינהג ברכב, ולא יביא את הילדים אותם מסיע עד לפתח הבית, הם עלולים להיפגע. מלכוד שמהווה לטעמו של בית משפט קמא נסיבה מקלה. עוד נקבע כי בשים לב לכך שהנאשם מסיע אנשים עם מוגבלויות, לא עמדה לו האפשרות להסתייע במכוון, בעת הנסיעה לאחור, שכן כל הנוסעים ברכב לא היו בעלי היכולת לסייע לו בנהיגה שכזו לאחור. על כן, בית משפט קמא הגיע למסקנה שהגם שלא מדובר בהתנהגות המצויה ברף התחתון של חומרת העבירה, הרי שהיא גם אינה נמצאת ברף העליון של חומרה.

בית משפט קמא בעת גזירת עונשו של המערער התייחס לנסיבותיו האישיות וסבר כי יש להתחשב בעובדה כי המערער הוא המפרנס היחידי למשפחה המונה 6 נפשות וכי הטלת עונש של מאסר בפועל תגרום לפגיעה קשה ביכולת שלו לפרנס את המשפחה, ותפגע במשפחתו באופן בלתי הפיך. עוד הבהיר כי מי שהנהיגה היא פרנסתו, פסילת רישיונו חמורה יותר ממי שעצם הנהיגה אינה מקור פרנסתו.

בית משפט קמא התייחס לקולא לכך שמדובר באדם נורמטיבי, ולפי תסקיר שירות המבחן, הוא בעל אלמנטים חיוביים של אישיות, ומי שהפנים את חומרת מעשיו, הביע חרטה הנחזית ככנה וכעולה מדבריו הוא מצוי בקשר עם משפחת המנוחה, והביע בפניהם את חרטתו. אל מול אלה, יש להביא בחשבון כי לא מדובר במי שהודה בהזדמנות הראשונה. עוד קבע כי לאור העובדה שמדובר במי שנוהג לפרנסתו, הרי שהגם שעברו התעבורתי אינו עבר של מה בכך, הרי שהוא גם אינו כזה שיש לזקוף לחובתו, יתר על המידה.

בית משפט קמא לאחר איזון השיקולים קבע כי מתחם הענישה הראוי הינו מתחם ענישה הנע בין מאסר בפועל, שירוצה בדרך של עבודות שירות, לבין 12 חודשים של מאסר של ממש. ומתחם הענישה בעניין פסילת רשיון הנהיגה של המערער, בשים לב לכך שמדובר במי שנוהג לפרנסתו, ותוך הבאה בחשבון של התקופה שבה המערער היה פסול כתוצאה מהתאונה נשוא כתב האישום (תקופה של למעלה משלוש שנים), נע בין 7 שנות פסילה לבין 15 שנות פסילה.

בית משפט קמא לאור מכלול השיקולים מצא לנכון להשית על המערער עונש ברף הנמוך של מתחם הענישה, הגם שלא כזה הכולל הטלת עונש של מאסר בפועל שירוצה בעבודות שירות וגזר עליו בין היתר עונש של 6 חודשי מאסר



בפועל.

הצדדים לא השלימו עם גזר דינו של בית משפט קמא מכאן הערעורים שבפנינו.

טענות המערער

המערער מבקש להורות על ביצוע עונש המאסר בדרך של עבודות שירות, לטענתו בית משפט קמא לא ייחס משקל מספיק לנסיבותיו האישיות לרבות מקצועו כנהג, תרומתו משך שנים לבעלי מוגבלויות אותם הסיע במסירות ונאמנות, היותו נשוי, אב למשפחה והמפרנס היחידי וכי ריצוי עונש מאסר בפועל יותיר לטענתו את בני המשפחה ללא מקור פרנסה. עוד ביקש להתייחס לעובדה שאין לו עבר פלילי וזהו מאסרו הראשון אותו ניתן לרצות בעבודות שירות, ובכך תושג לטענתו מטרת הענישה, ביחד עם שיקום המערער שיוכל לפרוע את חובו לחברה ולתרום לה, במיוחד לאחר שהפיק את הלקח והפנים את חומרת האירוע והביע צער עמוק על מותה של המנוחה.

לטענת המערער בית משפט קמא לא ייחס משקל מספיק לעמדת משפחת המנוחה אשר לא התייצבה לדיון ולא הביעה רצונה למצות את הדין עם המערער, אשר ביקר אצלם לאחר התאונה, השלים עימם וביקש את סליחתם.

המערער טוען כי קיימים מספר נימוקים המצדיקים הקלה בעונשו של המערער והם העדר מכוון בסביבה או ברכב, הפעלת זמזם מרעיש, העדר אפשרות לבצע פניית פרסה, העדר אפשרות להמשיך בנסיעה קדימה, הצורך והחובה להיכנס לסמטה, קיומו של שטח מת שלא ניתן להבחין בו למרות השימוש במראות, קיומו של שטח מת במצלמת הוידאו, העדר ראיה או אינדיקציה למסלול וזמן הגעת המנוחה מאחורי הרכב, ניתוח קודם של המנוחה, העדר מעקה בטיחות או שוליים או מדרכות.

באשר לפסילה בפועל המערער טוען כי בית המשפט לא נימק כראוי את נושא הניכוי ואת קביעת תקופת הפסילה, לטענת המערער יש לנכות מתקופת הפסילה בפועל את תקופת הפסילה המנהלית למשך 90 יום והפסילה עד תום ההליכים.

המערער ביקש לדחות את הערעור של המדינה שהוגש לטענתו ב"דקה ה-90" לאחר שהוברר למדינה כי המערער הגיש ערעור.

טענות המדינה

המדינה בערעורה מבקשת להגדיל את תקופת המאסר בפועל ולהטיל על המערער קנס ופיצוי, לטענתה טעה בית משפט קמא במתחם הענישה שקבע, כן טעה עת הטיל על המערער עונש ברף הנמוך של המתחם ולא הטיל עליו עונש של מאסר בפועל לתקופה ממושכת הרבה יותר.

לטענת המדינה בית משפט קמא לא נתן משקל מכריע לעובדה שמדובר ברשלנות מתמשכת וברף הגבוה של עבירות



הרשלנות ולא נתן לכך ביטוי הולם בענישה מחמירה יותר, כן טעה בית משפט קמא שלא נתן משקל לחומרה לקביעתו שהמערער נכנס לסמטה צרה עם רכב גדול, ראה את המנוחה שעה שנכנס לסמטה, הוריד את הנוסעת, נסע אחורנית ודרס את המנוחה, רשלנות גבוהה שכן המערער יכל לראות את המנוחה לפני התאונה דרך מראות הצד ובכך למנוע את התאונה. ומאחר והענישה נקבעת על פי סף הרשלנות ומדובר ברשלנות גבוהה יש להחמיר בעונש.

לטענת המדינה לא היה מקום להתחשבות בית משפט קמא לקולא בטענה כי המערער נמצא במלכוד שכן לא הובאה ראיה כל שהיא לכך שהמערער פנה למעסיק שלו והתריע בפניו כי מצלמת הרברס לא פעלה או לצורך במכוון לנסיעה, על כן אין להטיל בעניין זה אחריות על המעסיק והמערער שהוא הנהג ברכב עליו מוטלות החובות, מה גם שהוא לאורך זמן רב נוהג כך, נוסע ללא מכוון, נכנס לתוך הסמטה כשהוא יודע שאין לו אפשרות להסתובב, חוזר אחורנית מרחק של 60 מטרים, שזה מרחק גדול. כן טעה לטענתה בית משפט קמא שהתחשב לקולא בעובדה שהמערער נהג הסעות, דווקא בשל היותו נהג מקצועי מוטלת עליו חובה מוגברת בנהיגה זהירה ואחראית יותר מנהג רגיל, עוד טעה שקבע כי לאור העובדה שהמערער הסיע אנשים עם מוגבלויות לא עמדה לו האפשרות להסתייע במכוון בעת הנסיעה לאחור.

המדינה טוענת כי טעה בית משפט קמא שייחס משקל יתר לנסיבותיו האישיות של המערער והעדיפן על פני האינטרס הציבורי, ולעובדה כי מדובר באדם נורמטיבי, שכן בעבירות מסוג זה רוב העבריינים הם אנשים נורמטיביים. לטענתה בית משפט קמא לא נתן משקל הולם והתעלם מחומרתה של עבירת גרם מוות ברשלנות כשלעצמה שכתוצאה ממנה קופחו חיי אדם ונפגעו בני משפחה ומכריה של המנוחה. על כן המדינה מבקשת לקבל את ערעורה ולהחמיר בעונשו של המערער ולהטיל עליו עונש מאסר בפועל ארוך משישה חודשים התואם את נסיבות המקרה ואת דרגת הרשלנות וכן להוסיף קנס ופיצוי כספי.

באשר לתקופת הפסילה המדינה סבורה כי אין מקום להתערב בעניין זה, שכן בית משפט קמא קבע כי הפסילה תחל מיום מתן גזר הדין, לטעמה בית משפט קמא לקח בחשבון את העובדה שהמערער הפקיד את רישיונו לתקופה של כשלוש שנים עובר לסיום ההליכים ולכן ניתנה הפסילה מיום מתן גזר הדין.

דין

לאחר שבחנתי את טענות הצדדים הגעתי למסקנה כי דין שני הערעורים להידחות למעט בנושא ניכוי התקופה בה היה המערער פסול מלנהוג בגין תיק זה, בו יש לקבל את עמדת המערער.

הלכה היא, שבית משפט של ערעור יתערב בגזר הדין רק במקרים בהם חורגת הענישה חריגה קיצונית מענישה ראויה ומקובלת. כידוע, ערכאת הערעור אינה גוזרת מחדש את עונשו של נאשם אלא בוחנת את סבירות העונש שגזרה הערכאה הדיונית. ההתערבות בעונש תעשה מקום בו מצאה ערכאת הערעור כי נפלה בגזר הדין טעות מהותית או שהעונש שנגזר סוטה באופן קיצוני מרמת הענישה הראויה, ראה: ע"פ 5369/13 פלוני נ' מדינת ישראל (10.2.2015), (כב' הנשיאה מ' נאור).

לא כך הוא המקרה שבפנינו, המערער הורשע בעבירות של גרימת מוות ברשלנות ונסיעה אחורנית, בית משפט קמא



ערך איזון בין שיקולים שונים והטיל על המערער בין היתר עונש של 6 חודשי מאסר בפועל.

איני סבור כי מקרה זה נופל בגדרם של אותם מקרים קיצוניים או חריגים המצדיקים התערבות ערכאת הערעור בעונש שהוטל ע"י בית משפט קמא, נהפוך הוא העונש שהוטל נוטה לקולא אך עדיין מצוי ברמת הענישה הראויה, מדובר בעונש אשר הולם את נסיבותיו של מקרה זה ולאחר שקלול כל השיקולים ועריכת האיזונים ביניהם.

מן הראוי להדגיש כי ככל שמדובר בענישה למקרים של גרימת מוות ברשלנות, הביע המחוקק עמדתו, עת קבע בסעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] עונש מינימום של 6 חודשי מאסר, ואני מצטרף לעמדת בית משפט קמא, ואיני סבור כי הנסיבות מצדיקות להמירו בעבודות שירות.

עוד אדגיש כי איני מסכים למסקנת בית משפט קמא לפיה "המלכוד" בו נמצא המערער מול מעבדו, מהווה נסיבה מקלה (ראו סעיף 26 לגזר הדין). נהג רכב ובוודאי נהג אוטובוס זעיר ציבורי, אינו רשאי לסוע לאחר "בעיניים עצומות", בלי קשר למיהות נוסעיו או מעבדו. אם ממוקם מושבו, ליד ההגה, שדה הראיה לאחר לא מונע סיכון או פגיעה, לא נוסעים לאחר, ובוודאי שאין להסתפק בצפצוף ובתקוה כי כל ההולכים בדרך קשובים לצפצוף או שאינם כבדי שמיעה.

כאן המקום לציין כי גזר דינו של בית משפט קמא בחלקו אינו כתוב בהתאם לתיקון 113 לחוק, אזכיר כי הבניית הענישה נעשית בשני שלבים מרכזיים, שלב קביעת מתחם העונש ההולם, לפי נסיבות ביצוע העבירה, דהיינו "המעשה" ושלב קביעת העונש המתאים לפי נסיבות אישיות ספציפיות, דהיינו "העושה", ייתכן ובית המשפט עשה אבחנה שכזו, אך אין ביטוי מובהק לאותה הבחנה בניסוח גזר הדין, כך למשל בפיסקאות לפיהן מנומק המתחם, מוזכרים ענינים אישיים שאינם רלבנטיים למעשה אלא לעושה.

באשר לתיקון 113 והתערבות ערכאת הערעור אפנה לדברי כב' השופט אורי שהם:

"בהתאם לסעיף 40ג(א) לתיקון 113, שומא על בית המשפט לקבוע, בשלב הראשון, את מתחם העונש ההולם למעשה העבירה שביצע הנאשם, וזאת בהתאם לעקרון המנחה, הוא עקרון ההלימה. בשלב זה, על בית המשפט להתחשב בערך החברתי שנפגע כתוצאה מביצוע העבירה; במידת הפגיעה בערך זה; "במדיניות הענישה הנהוגה"; כמו גם בנסיבות הקשורות בביצוע העבירה....לאחר קביעת המתחם, על בית המשפט לגזור את עונשו של הנאשם בתוך מתחם הענישה שנקבע, בהתחשב בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה, בהתאם לסעיף 40ג(ב) לתיקון 113. ועוד נקבע בסעיף 40ג(ב), כי "בית המשפט רשאי לחרוג ממתחם העונש ההולם בשל שיקולי שיקום או הגנה על שלום הציבור לפי הוראות סעיפים 40ד ו-40ה" (ראו, ע"פ 2918/13 דבס נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (18.7.2013))....הפגם שעליו עמדנו ביישומו של תיקון 113 אינו מחייב, בהכרח, התערבות בתוצאה העונשית שאליה הגיע בית משפט קמא, ויש עדיין להידרש לשאלה האם יש בעונש שהושת על המשיב משום סטייה קיצונית מרמת הענישה הראויה", ע"פ 4815/13 מדינת ישראל נ' אלעוקבי (1.1.2014).

לא אחת נקבע כי פגם ביישומו של תיקון 113 לחוק אינו מחייב בהכרח התערבות בגזר הדין ובעונש שהוטל על הנאשם במידה והעונש תואם את מדיניות הענישה הראויה, ראו ע"פ 8021/13 תותונגי נ' מדינת ישראל (29.10.2014).



מאחר והעונש שהוטל על המערער תואם את מדיניות הענישה והוא עונש ראוי בנסיבותיו של מקרה זה, איני מוצא לנכון להתערב בגזר הדין של בית משפט קמא למרות הפגם לכאורה ביישומו של תיקון 113 לחוק.

אפנה למדיניות הענישה ככל שמדובר בעבירות של גרימת מוות ברשלנות כפי שנקבעה למשל ע"י כב' השופטת א' חיות:

"בית משפט זה עמד לא פעם על הצורך להחמיר בענישה על מנת להילחם בנגע תאונות הדרכים בכלל ובאלה הקטלניות בפרט... נקיטת יד קשה נגד עברייני תנועה שגרמו בנהיגתם הרשלנית למותם של אחרים יש לה מקום גם באותם המקרים אשר בהם מדובר בנאשמים נורמטיביים שהעולם העברייני זר להם ואשר מטבע הדברים יתקשו להתמודד עם מאסר מאחורי סורג ובריח. בהקשר זה כבר נפסק כי "אין מקום לענישה סלחנית מדי במקרים אלה ויש להעדיף את הצורך להעביר לציבור מסר ברור ומרתיע, אלא אם כן מתברר כי קיימות נסיבות אישיות חריגות ויוצאות דופן המצדיקות סטייה מרמת הענישה הראויה" (ראו, ע"פ 5787/04 **שחאדה נ' מדינת ישראל** (8.9.2004)). הטעם לכך הוא שאל מול הקושי אותו חווה הנאשם שגרם לתאונת הדרכים הקטלנית, ניצבים נפגעי הקטל בדרכים שחיייהם נגדעו וכן בני משפחתם שחיייהם השתנו ולא ישובו עוד לעולם להיות כשהיו. המימדים המדאיגים של הקטל בדרכים, מחייבים על כן הטלת ענישה מרתיעה גם כאשר הנהג הפוגע ניהל אורח חיים נורמטיבי טרם קרות התאונה", ע"פ 1920/14 **מדינת ישראל נ' אבירם** (26.4.2015).

ראה גם דברי כב' הש' א' שהם:

"מדיניות הענישה הראויה בעבירות של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות, הינה השתת עונש מאסר בפועל. בכך ניתן ביטוי לערך קדושת החיים ולשיקולי ההרתעה...". רע"פ 8992/14 **רפאל נ' מדינת ישראל** (20.1.15).

כידוע, הענישה היא לעולם אינדיווידואלית, אין להתעלם מחומרת העבירה, נסיעה לאחר בסמטה צרה ללא מוצא בין בתים פרטיים, שבגבולותיה שערי כניסה ויציאה מתוך בתים. בכניסתו לסמטה, חלף על פני המנוחה שהתקדמה באיטיות כשהיא נעזרת במקל הליכה, נסיעה לאחר לאחר מכן, ללא נקיטת האמצעים ההכרחיים למניעת פגיעה, הביאה בסופו של יום לתוצאה הקטלנית, גרימת מותה של המנוחה, ילידת 1936, כבת 75 במועד התאונה.

העונש שנקבע בקצו התחתון של המתחם, היה בשל איזון ראוי שעשה בית משפט קמא בהתחשבו בנסיבותיו האישיות של המערער, כבן 32 ביום התאונה, נשוי ואב ל-4 ילדים, מפרנס יחידי במשפחה, הבעת צער וחרטה, בקשת סליחה ממשפחת המנוחה.

ער אני להמלצת שירות המבחן אשר המליץ על הטלת צו מבחן למשך שנה ולשקול אפשרות הטלת מאסר שירוצה בעבודות שירות למרות חומרת העבירות, אך כידוע בית המשפט אינו כבול להמלצותיו של שירות המבחן ואינו מחויב לאמץ אותן, ולמרות המשקל שיש לתת להמלצת שירות המבחן, בעת גזירת העונש על בית המשפט לאזן בין שיקולים נוספים העומדים בבסיס הענישה.

"וכבר נקבע, כי "אף אם תסקיר שירות המבחן המליץ שלא להטיל על המבקש עונש מאסר בפועל,



מתוך דגש על האינטרס השיקומי, אין לשכוח כי הוא מהווה אך חלק אחד ממארג השיקולים העומדים
לנגד עיניו של בית המשפט בקובעו את הענישה הפלילית הראויה" (רע"פ 7996/12 יוסף נ' מדינת
ישראל (23.1.2013)) רע"פ 1383/15 לב ארי נ' מדינת ישראל (3.3.2015), בנוסף ראו
רע"פ 5792/11 תורג'מן נ' מדינת ישראל (16.8.11) ורע"פ 8992/14 רפאל נ' מדינת ישראל (מיום
20.1.15).

באשר לתקופת הפסילה, בית משפט קמא לא נימק מדוע לא ניכה מתקופת הפסילה בפועל את הימים בהם המערער
נפסל מנהלית וכן את תקופת הפסילה ממועד הפקדת הרישיון 29.2.2012 ועד לתום ההליכים הפליליים.

בעת קביעת מתחם העונש ההולם באשר לפסילה, יש לבחון על פי תיקון 113 את נסיבות ביצוע העבירה, לעובדה כי
הנאשם הספציפי, נפסל מלג ג' ד' תום ההליכים, אינה יכולה להשפיע על גבולות המתחם, בנושא זה נפלה שגיאה
בקביעת המתחם, כמתואר בסעיף 38 לגזר הדין.

בית משפט קמא קבע מתחם שבין 7 שנות פסילה לבין 15 שנים ובעת קביעת הפסילה המתאימה למקרה זה, (סעיף
42ד לגזר הדין), לא נימק מדוע, אין לנכות את הפסילה שהיה המערער פסול מלנהוג בגין תיק זה.

אין הצדקה לכפל ענישה, לפסול את המערער מלג ג' ד' תום ההליכים בגין מעשיו בתיק זה ולהתעלם מכך בעת קביעת
העונש המתאים לאחר ההרשעה. אמנם אין חובה לנכות את אותה פסילה אך מן הראוי לנמק ולהסביר מדוע אין לנכות
מתקופת הפסילה בפועל את הפסילה המנהלית והפסילה עד תום ההליכים.

אשר על כן הנני סבור כי במקרה זה יש להתערב בגזר הדין ולהורות על ניכוי התקופה של הפסילה המנהלית והפסילה
עד לתום ההליכים.

באשר לערעור המדינה בנושא אי הטלת קנס ופיצוי כספי, בית משפט קמא לא מצא לנכון להוסיף לרכיבי הענישה גם
עונש של קנס, לאור העובדה כי עצם הענישה בדרך של מאסר בפועל ופסילת רישיון הנהיגה, יש בהם כדי להטיל על
המערער נטל כלכלי כבד, ואיני סבור שיש להתערב בקביעה זו.

כן מקובלת עליי עמדת בית משפט קמא באי פסיקת פיצוי למשפחת המנוחה, על פי המידע שהוצג בפני בית משפט
קמא, משפחת המנוחה לא ביקשו למצות את הדין עם המערער והנושא מוסדר ביניהם, כמובן שעומדת למשפחת
המנוחה הזכות לתבוע פיצוי בהליך מתאים אחר.

לסיכום, אציע לחבריי לדחות את שני הערעורים למעט בעניין ניכוי ימי הפסילה כמפורט לעיל, ולפיו מתקופת הפסילה
בפועל של 7 שנים שהוטלה על המערער, תנוכה תקופת הפסילה המנהלית והתקופה מיום 29.2.2012, מועד בו
הופקד רישיונו של המערער ועד למועד מתן גזר הדין 22.3.2015. יתר מרכיבי גזר הדין יישארו על כנם.

**אברהם אליקים,
שופט**



השופט ר' שפירא, סגן נשיא [אב"ד]:

אני מסכיםבנסיבות העניין אין עילה להתערב בגזר הדין, הגם שלטעמי הוא נוטה לקולא.הלכה היא כי בית משפט של ערעור יתערב בעונש שגזר בית המשפט הדיוני רק במקרים חריגים בהם חורג העונש שנגזר חריגה קיצונית מהענישה הראויה. אין זה המקרה שבפנינו. הגם שהדרך בה הלך בית משפט קמאאינה בהתאם לעקרונות תיקון 113 לחוק העונשין (ובנסיבות העניין, משחזר בו המערער מערעורו על הכרעת הדין, אין צורך להיזקק להנמקות בית משפט קמא (שם), התוצאה אליה הגיע אינה חורגת חריגה קיצונית מהענישה הראויה, באופן המצדיק את התערבותו.

אוסף עוד כי לטעמיאותן נסיבות שמנה המערער כנסיבות לקולא, דהיינו שנהג ברכב בלתי תקין וללא מלווה עקב אילוצים שעניינם בתנאים הנכפים עליו ע"י המעסיק, אלו דווקא נתונים שיש לזקוף כנתונים לחומרא. נהג בכלל, ונהג רכב ציבורי בפרט, אינו רשאי לוותר משיקול כלכלי על אמצעי בטיחות ובדרך זו להגביר את הסיכון שבנהיגתו. משעשה כן במודע ומשיקולים כלכליים, כי אז חומרת התרשלותו רבה יותר, על כל המשתמע מכך.

אוסף עוד כי אין זה המקרה היחיד בו אנו נתקלים בטענה כי נהג שנהיגתו היא עבודתו לא מקיים דרישות בטיחות בסיסיות עקב אילוצים הנכפים עליו על ידי המעסיק. מבלי שאביע עמדה בנוגע למקרה שבפנינו, זאת מאחר ולא נחשפנו לכל חומר החקירה בעניין תאונה זאת, אציין כי אם במהלך חקירה עולה טענה מסוג זה, כי אז ראוי לחקור גם את המעסיק ובמקרים המתאימים לשקול את העמדתו לדין בגין אחריותו כמעסיק לאמצעי הבטיחות ותנאי העבודה של הנהגים המועסקים על ידו. מצאתי לנכון להדגיש זאת, הגם שלא ברור האם במקרה זה אכן מתקיימים התנאים המצדיקים לחקור גם את אחריות המעסיק לתאונה.

בסיכומי של דבר אני מצטרף לחברי וסבור שדינם של שני הערעורים להידחות באופן שבו תישאר התוצאה אליה הגיע בית משפט קמא על כנה, בכפוף להפחתת משך הפסילה של רישיון הנהיגה קודם לגזר הדין מסה"כ תקופת פסילת רישיון הנהיגה, כאמור בפסק דינו של חברי.

**רון שפירא, סגן נשיא
[אב"ד]**

השופט ב' טאובר:

אני מסכימה.

בטינה טאובר, שופטת

אשר על כן, הוחלט לדחות את שני הערעורים, למעט ניכוי הפסילה כך שמתקופת הפסילה בפועל של 7 שנים שהוטלה על המערער, תנוכה תקופת הפסילה המנהלית והתקופה מיום 29.2.2012, מועד בו הופקד רישיונו של המערער ועד למועד מתן גזר הדין 22.3.2015. יתר מרכיבי גזר הדין יישארו על כנם.



אנו מורים למערער להתייצב לריצוי המאסר בבית סוהר ימ"ר קישון ביום 26.7.15 עד שעה 10:00, או על פי החלטת השב"ס, כשברשותו תעודת זהות או דרכון, על המערער לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיון מוקדם, עם ענף אבחון ומיון של שב"ס, טלפונים: 08-9787377, 08-9787336.

נציין כי החלטנו לדחות את מועד ההתייצבות למאסר לתאריך שצוין לעיל, כדי לאפשר למערער להסדיר את כל הטעון הסדרה עד למועד זה, וכן בשים לב לחודש הרמדאן אשר עתיד להסתיים מספר ימים קודם למועד הנ"ל.

ניתן היום, ל' סיוון תשע"ה,
17 יוני 2015, במעמד
הצדדים ובאי כוחם.
רון שפירא, סגן נשיא
[אב"ד]

בטינה טאובר, שופטת

אברהם אליקים,
שופט