



ת"ד 11516/05/17 - מדינת ישראל נגד עאוני פרא

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו
ת"ד 11516-05-17 מדינת ישראל נ' פרא(עצור
בפיקוח)

לפני כבוד השופט דן סעדון
המאשימה מדינת ישראל

נגד

הנאשם עאוני פרא (עצור בפיקוח)
ע"י ב"כ עו"ד מינאווי

גזר דין

1. הנאשם הודה והורשע בעובדותיו של כתב אישום (מתוקן) חמור המייחס לו, בין היתר, עבירות של נהיגה בשכרות, נהיגה בקלות ראש, נהיגה כבלתי מורשה, הפקרה לאחר פגיעה. על פי עובדות כתב האישום המתוקן נהג הנאשם רכב פרטי ביום 22.5.17 שעה 11.25 לערך בדרך יפו ממערב למזרח והתקרב לבית מס' 34. הנאשם נהג כשהוא אינו מורשה לנהיגה וכשהוא שיכור ונתון בהשפעת סם מסוכן מסוג קנביס ובהשפעת תרופות הרגעה ושינה. בהגיעו סמוך לבית 34 פגע הנאשם ברוכב אופניים, התנגש בו והעיפו לעבר המדרכה וגרם לו חבלות של ממש (חתיכים, שכן בשן) (להלן: **מוקד א'**). הנאשם לא עצר את מהלך נסיעתו אלא המשיך לנסוע מזרחה. בהגיעו לצומת עם רחוב נחלת בנימין פגע הנאשם ברוכב אופנוע והעיף גם אותו מן האופנוע (להלן: **מוקד ב'**). הנאשם המשיך בנסיעה עד שבשלב מסוים איבד שליטה על רכבו, עלה על מדרכה ופגע בהולכת רגל ונעצר (להלן: **מוקד ג'**). הנאשם ניסה להימלט אך עוכב על ידי עוברי אורח ונעצר על ידי שוטרים שהגיעו למקום.

2. במקביל להגשת כתב האישום הוגשה בקשה למעצר הנאשם עד תום ההליכים. לאחר ששהה תקופה מסוימת במעצר מאחורי סורג וברח הסכימו הצדדים כי הנאשם יעצר באזוק אלקטרוני. הנאשם מצוי במעצר באזוק אלקטרוני מזה 8 חודשים לערך.

3. בתחילה כפר הסנגור במיוחס לנאשם בכתב האישום והתיק נקבע לשמיעת ראיות. בשלב מסוים הגיעו הצדדים להסדר טיעון במסגרתו תוקן כתב האישום כך שהמלים "עם פגיעת ראש" ימחקו מכתב האישום. הצדדים הציגו הסדר טיעון הכולל את הרכיבים הבאים: 6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות, מאסר על תנאי בן 7 חודשים ל- 3 שנים, פסילה בת 5 שנים ממועד גזר הדין, פסילה על תנאי בת 7 חודשים למשך 3 שנים והתחייבות כספית להימנע מעבירה בסכום של 10,000 ₪ חלף קנס.

טיעוני הצדדים לעונש

4. הצדדים עותרים לאשר את הסדר הטיעון. התביעה טוענת כי שיקוליה לעניין גיבוש ההסדר היו עברו התקין של



הנאשם במישור התעבורתי והפלילי כאחד ושהותו הממושכת במעצר מאחורי סורג ובריה וכן באיזוק אלקטרוני. לטענתה, מתחם העונש ההולם בנסיבות המקרה נע בין 3-6 שנות פסילה, מאסר בן 6 חודשים שיכול וירוצה בעבודות שירות ורכיבי ענישה נלווים.

5. ההגנה תומכת יתדותיה בשיקולים הבאים לכיבוד ההסדר: ראשית, הנאשם שהה 3 שבועות במעצר מאחורי סורג ובריה וכשמונה חודשים במעצר באיזוק אלקטרוני. ההגנה מפנה לאמור בבש"פ 4206/16 **מדינת ישראל נ' מוחסן טחימר** לעניין "יחס ההמרה" המקובל בין מעצר מאחורי סורג ובריה למעצר באיזוק אלקטרוני. שנית, הנאשם הודה ונטל אחריות על מעשיו. שלישית, כתב האישום תוקן לקולא שכן נמחקו המלים "חבלת ראש". רביעית, מדובר אמנם בשלוש מוקדי תאונה אך המרחק ביניהן הוא מטרים ספורים. חמישית, הסנגור תוהה באשר לשיקולי התביעה לייחס במקרה זה לנאשם עבירה חמורה של הפקרה לאחר פגיעה ולא עבירה חמורה פחות של אי מסירת פרטים בניגוד לתקנה 144 לתקנות התעבורה. לטענת הסנגור גם במקרים חמורים יותר ממקרה זה שכללו עבירה של הפקרה לאחר פגיעה נגזרו על נאשמים עונשים הדומים לאלה שהוצגו בגדר ההסדר. שישית, טוען הסנגור לחולשות ראייתיות מסוימות כמו היעדר "שרשרת מוצג פנים מעבדתית" ואי ביצוע מבחן מאפיינים לנאשם לאחר שנעצר.

דין והכרעה

6. מכיוון שהצדדים הגיעו להסדר טיעון שהוצג כאמור, מלאכתי תתמקד בבחינת ההסדר במשקפיה של "גישת האיזון" כאמור בפרשת **פלוני** (ע"פ 1958/98 **פלוני נ' מדינת ישראל**, פ"ד נז(1) 577 (2002). על פי גישה זו יש לבחון אם התקיים איזון בין טובת ההנאה שמעניק הסדר הטיעון לנאשם לבין התועלת שיש בעונש המוצע במסגרת ההסדר לאינטרס הציבורי. על מנת שניתן יהיה לבחון עניין זה יש להקדים ולקבוע את מתחם העונש ההולם לאירוע בנסיבותיו.

7. הבחירה להתייחס למקרה כאירוע אחד ולא כשלושה אירועים שונים ונפרדים של פגיעה בעוברי דרך והפקרתם נסמכת על המבחנים שפותרו לצורך כך בפסיקה (ע"פ 4910/13 **אחמד בני ג'אבר נ' מדינת ישראל** (29.10.14)). על פי אחד המבחנים יש לבחון האם מדובר במכלול פעולות המאופייין בתכנון אחד ומחשבה פלילית אחת. על פי מבחן אחר יש לבחון קיומו של "קשר הדוק" בין העבירות, היינו ביצוען תוך סמיכות זמנים או כחלק מאותה תכנית עבריינית גם אם בוצעו לאורך תקופה ממושכת. במקרה זה מובלים המבחנים לתוצאה זהה לפיה מדובר אירוע אחד הכולל מספר עבירות הנפרשות על פני שלושה מוקדים. מדובר בסדרת מעשים (ומחדלים) נמשכת על פני רצף זמן ובסמיכות גיאוגרפית (לפי טיעוני ההגנה) כאשר האירוע כולו מבוסס על החלטתו הראשונית של הנאשם לאחוז בהגה בנסיבות שפורטו לעיל. עם זאת, הגם שמדובר באירוע אחד יש להביא לצורך קביעת מתחם העונש את ריבוי הפגיעות בערכים המוגנים בעבירות בהן הורשע הנאשם כמפורט בעובדות כתב האישום המתוקן.

מתחם העונש ההולם לאירוע

8. האירוע כולל מספר עבירות חמורות "מובילות" ובהן עבירות של נהיגה כבלתי מורשה, נהיגה בשכרות ובאופן השולל שליטה ברכב ועבירת ההפקרה לאחר פגיעה. מתחם העונש לאירוע יבחן על רקע עבירות "מובילות" אלה.

הפקרה לאחר פגיעה (סעיף 64א (א) לפקודת התעבורה (להלן: הפקודה))



9. כתב האישום מייחס לנאשם עבירה של הפקרה לאחר פגיעה בניגוד לסעיף 64א (א) לפקודה. עבירה זו אינה דורשת כי הנאשם יהיה אחראי לפגיעה שנגרמה בתאונה ודי שיהיה "מעורב בתאונה" על מנת להטיל עליו אחריות להימנע מלהפקיר את נפגע התאונה לגורלו ולהמשיך בדרכו. כך נקבע כי " **כובד האחריות המשפטית והמוסרית הרובצת על נהג מעורב בתאונות דרכים, היודע או חייב לדעת, כי אדם עשוי היה להיפגע או בפועל נפגע, לעצור את מכוניתו ולבדוק את תוצאות התאונה, ולהיות נכון להגיש עזרה לנפגע, גם אם הדבר לא היה מועיל עוד להחזיר את הקרבן לחיים, או לא היה מועיל להקל על חומרת פגיעתו. אחריות מוסרית-משפטית זו רחבה בהרבה מעצם החובה להקפיד על כללי התעבורה בכבישים. היא משקפת אחריות המוטלת על מעורב בתאונה להושיט עזרה למי שנפגע ושרוי במצב של חוסר ישע בפגיעתו, בלא קשר הכרחי לשאלת אשמו של הנהג לתאונה**" (ע"פ 5000/08 סומך נ' מדינת ישראל).

תיקון 101 לפקודה יוצר מדרג של חומרה בעבירות ההפקרה. מדרג זה נע לאורך שני צירים. ציר אחד עניינו היסוד הנפשי הנלווה להפקרה. ציר שני עניינו תוצאות התאונה. כך מבחינה הפקודה בין עונשו של מי שהיה מעורב בתאונה והיה עליו לדעת שבתאונה נפגע או עשוי היה להיפגע אדם (ידיעה בכוח) (שעונשו עד 3 שנות מאסר) לבין מי היה מעורב בתאונה והיה מודע לכך שפגע באדם (שעונשו עד 7 שנות מאסר) ובין למי שהיה מעורב בתאונה והפקיר אדם שנגרמה לו חבלה חמורה או מוות (עד 14 שנות מאסר).

מספר תכליות ניצבות ביסוד עבירת ההפקרה. הראשונה והמרכזית היא עצירת הרכב ועמידה על תוצאות התאונה, שמא יש להגיש עזרה לנפגע או הנפגעים (עיגון חובתו המוסרית של אדם לסייע לזולתו). תכלית אחרת, משנית לתכלית של מתן עזרה מיידית לנפגע, היא מניעת בריחה והימלטות והקלה על רשויות אכיפת החוק לברר את נסיבות התרחשות התאונה הפוגעת באינטרס הציבורי (ע"פ 2247/10 **שלום ימיני נ' מדינת ישראל**, פ"ד סד(2) 666 (2011)).

11. טרם שאציג את עמדת הפסיקה בנוגע לעבירת ההפקרה לאחר פגיעה עליו לדחות את טענות ההגנה כפי שפורטו בטיעונים לעונש. גם אם אכן קיים מרחק גיאוגרפי קטן בין שלושת מוקדי התאונה (וההפקרה) עשוי הדבר לשמש שיקול התומך בראיית המקרה כולו כאירוע אחד חלף פיצולו לשלושה אירועים. עם זאת, גם ניתוח המקרה כאירוע אחד לצורך קביעת מתחם הענישה מחייב התייחסות עונשית ראויה לכך שמדובר בשלוש פגיעות מהותיות שונות ונפרדות בערכים המוגנים בעבירות בהן הורשע הנאשם. עוד יש לדחות את הטענה לפיה ראוי היה לייחס לנאשם בנסיבות עבירה של אי מסירת פרטים (בניגוד לתקנה 144 לתקנות התעבורה) ולא עבירת הפקרה לאחר פגיעה. ראשית, הסמכות לקבוע באיזו עבירה יואשם הנאשם מסורה למדינה ולא לבית המשפט. יתר על כן, גם ההגנה אינה טוענת כי לא התקיימו במקרה זה יסודותיה של עבירת ההפקרה. בנוסף, העבירה של אי מסירת פרטים לפי תקנה 144 לתקנות התעבורה ועבירת ההפקרה לאחר פגיעה נועדו להשיג תכליות שונות. עבירה של אי מסירת פרטים נועדה לאפשר את זיהוי של רכב שהיה מעורב בתאונה לצורך קביעת נסיבות התאונה. לעומת זאת, עבירה של הפקרה לאחר פגיעה נועדה בעיקר לאפשר למי שהיה מעורב בתאונה לעצור את רכבו ולעמוד על תוצאות התאונה שמא יש להגיש עזרה לנפגעים בתאונה (ראו: ע"פ 2247/10 **ימיני נ' מדינת ישראל**). מעובדות כתב האישום בהן הודה הנאשם עולה בבירור כי הנאשם פגע ברכב האופניים במוקד א' המשיך בנסיעה ללא עצירה ופגע ברכב האופנוע במוקד ב', המשיך בנסיעה ללא עצירה ופגע בהולכת הרגל במוקד ג' עד **שנעצר ועוכב על ידי עוברים ושבים** (ולא ביוזמתו). בשום מקום לא צוין ולא הוכח על ידי ההגנה כי הנאשם התכוון בשלב זה או אחר לשוב על עקבותיו ולעמוד על תוצאות מעשיו הקשים. אשר לטענות בדבר מצב הראיות אין לי אלא להניח כי טענות אלה הובאו בחשבון על ידי התביעה כשיקול



לצורך גיבוש ההסדר כפי שהוצג. מכאן אפנה לבחינת עמדת הפסיקה ביחס לעבירת ההפקרה בניגוד לסעיף 64א (א) לפקודה.

• בע"פ 5000/08 **דוד סומך נ' מדינת ישראל** נגזר על המערער שהורשע בעבירה של הפקרה אך לא באחריות לגרימת מותו של הנפגע בתאונה, לעונש של 10 חודשי מאסר, 5 שנות פסילה ומאסר על תנאי.

• בע"פ 2247/10 **ימיני נ' מדינת ישראל** מצוין בימ"ש העליון כי " בנוסף, שעה שמדובר בעבירת הפקרה לאחר פגיעה הניצבת לבדה, נע העונש בין 9 חודשי מאסר לבין 24 חודשי מאסר בפועל"

• בע"פ 3304/14 **פראן נ' מדינת ישראל** נקבע כי מתחם העונש לעבירה של הפקרה לאחר פגיעה בנסיבות המפורטות בסעיף 64א (ג) לפקודה - המהווה חלופה **חמורה יותר** מזו לפי הורשע הנאשם בהליך זה - נע מתחם העונש ההולם לצורך מאסר "**בטווח שבין 10 לבין 30 חודשי מאסר**"

• בע"פ 1789/14 **נחמיה נ' מדינת ישראל** נקבע כי "במסגרת השיקולים לקביעת מתחם הענישה יש להביא בחשבון בנוסף לשיקול המוסרי ולממד האכיפה את הפיתוי הגדול ממקום עבירה, המהווה חלק אינהרנטי ממכלול עבירת ההפקרה".

• בע"פ 6171/11 **שחורי נ' מדינת ישראל** נדון (ונדחה) ערעורה של נהגת שנהגה בשכרות (111 מ"ג אלכוהול לכל 100 מ"ל דם) ובהשפעת סם מסוכן מסוג קנביס, פגעה בנהג משאית ונמלטה מהמקום תוך חציית צומת באור אדום. באותו מקרה גובש הסדר טיעון שברף העליון שלו (שהושת על המערער בגזר הדין) 12 חודשי מאסר לריצוי בפועל, 5 שנות פסילה, מאסר על תנאי וענישה נלווית.

• ברע"פ 6823/13 **בראנץ' נ' מדינת ישראל** נדון עניינו של נהג שנכנס לצומת במהירות מופרזת ובהתעלם מזכות הקדימה, פגע בנהגת רכב שנזקקה לטיפול ונמלט מהמקום. בימ"ש המחוזי קבע כי בנסיבות העניין ראוי היה לייחס למערער עבירה של הפקרה ברשלנות (סעיף 64א (א) לפקודה) וקבע כי מתחם העונש ההולם נע בין " 6 חודשי מאסר על דרך של עבודות שירות לבין 24 חודשי מאסר לריצוי בפועל". באותו מקרה הועמד העונש על 15 חודשי מאסר ו-7 שנות פסילה.

לאור האמור אני סבור כי מתחם העונש ההולם לעבירת ההפקרה נע בין 6 חודשי מאסר אשר יכול וירוצו בעבודות שירות לבין 24 חודשי מאסר, מאסר על תנאי, פסילה הנעה בין 3-6 שנים, פסילה על תנאי, מאסר על תנאי וענישה נלווית.

נהיגה כבלתי מורשה

12. תכליתה של עבירה של מניעת נהיגה למי שאינו מורשה נובעת מן הסיכונים הנשקפים למשתמשי הדרך מנהיגותו של מי שמעולם לא הוכשר לנהיגה ברכב מנועי.

ברע"פ 2666/12 **עטאללה נ' מדינת ישראל** (23.4.12) נקבע כי "נהיגה בלי רישיון נהיגה משמעה הסטוטורי נהיגה ללא כישורי נהיגה וממילא סיכון הזולת ומעבר לכך נאמר לא אחת כי משמעות נהיגה כזאת, בהיעדר ביטוח, היא הטלת



פיצוי הנפגעים על הציבור."

- בעפ"ת 25225-03-13 **גטניס נ' מדינת ישראל** נקבע כי "אין מקום לסליחה ואין מקום לרחמים כלפי מי שמבצע עבירה זו לראשונה בחייו... לפיכך העונש ההולם לעבירת נהיגה על ידי בלתי מורשה כבר בפעם הראשונה הוא מאסר בפועל, לא בעבודות שירות אלא בפועל ממש"
- בעפ"ת 32736-03-12 **מדינת ישראל נ' אבו סבילה** נקבע כי מתחם העונש ההולם למי שנהג כשהוא שיכור ובלתי מורשה (לעניין רכיב המאסר) נע בין מאסר על תנאי למאסר בן שנה.
- ברע"פ 3149/11 **ראסם נגד מדינת ישראל**, נאמר כי : "נהיגה ללא רישיון היא "איום נע" על נוסעי הכביש וכמובן על הנוהג ומשפחתו, ויאה לה ענישה של ממש, גם לצרכי הרתעה, לא כל שכן למי שכבר כשל".
- בעפ"ת 1784/09 **מ"י נ' זידאן מנסור**, נקבע : "על חומרת העבירות שביצע המשיב אין צורך להכביר מילים. הנוהג ברכב בלא שקיבל את הכישורים והמיומנות לעשות כן, כמוהו כמי שנוהג בכלי משחית (וכרולטה רוסית עשוי לפגוע במשתמשים בדרך, אנשים חפים שניתן אילו פגע בהם לומר שהיו במקום הלא נכון בזמן הלא נכון). הקטל בדרכים, התאונות המותירות אחריהן פגיעות קשות, נכויות קשות בדרגות כאלה ואחרות, הגורמות להרס הקורבן ומשפחתו הקרובה, ולפגיעה בציבור כולו. על בית המשפט ליתן דעתו על הציבור העשוי להיפגע בכביש, לציבור זה, כולל כל אחד ואחת מאיתנו. על בית המשפט לערוך את האיזון בין האינטרס הציבורי, לפיו אנשים מסוגו של המשיב לא ינהגו כלל כל עוד לא ניתן להם רישיון נהיגה, לבין האינטרס הפרטי של המשיב כנאשם/כמערער. ידו של האינטרס הציבורי על העליונה"

אני סבור כי מתחם העונש ההולם לעבירה של נהיגה כבלתי מורשה נע בין מאסר על תנאי עד מאסר בן 12 חודשים, פסילה בת - 3 חודשים עד 24 חודשי פסילה וזאת לצד רכיבי ענישה נלווים.

נהיגה בשכרות (סמים) ובמצב השולל שליטה ברכב

13. עבירת הנהיגה בשכרות היא מן החמורות שבפקודת התעבורה. לא בכדי נאמר על העבירה כי היא "מן הרעות החולות שסכנתן בכביש שסכנתן בצדן ועלולות לגרום לאסונות בבחינת "מכונת מוות נעה" (רע"פ 3638/12 **וקנין נ' מדינת ישראל**) וכן כי " נהיגה במצב של שכרות מסכנת את חייהם של הנוהגים בכביש והיא מהווה גורם מרכזי למספרן הרב של תאונות הדרכים" (רע"פ 2508/11 **סמולנסקי נ' מדינת ישראל**). "שכרות" - כפי שידוע לכל בר-בי-רב - פוגעת ביכולתו המנטאלית של השיכור: היא מערפלת את הכרתו ומונעת ממנו להעריך נכונה את המציאות, ובדרך זו שוללת ממנו את היכולת לקיים שיקול-דעת ראציונאלי ולכוון את התנהגותו על פיו. אדם השותה משקה אלכוהולי מוחזק כמי שמודע להשלכה הצפויה מכך על יכולתו המנטאלית, ואין כמוהו מיטיב לחוש בפעמיה של השכרות הבאה בעקבות השתייה ומשתלטת עליו. " (ע"פ 5002/94 **בן איסק נ' מדינת ישראל**, פ"ד מט(4) 151. דומה כי אין כמקרה זה בנסיבות שפורטו לעיל כדי להצביע על השכרות וסכנותיה.

14. ערה לחומרת העבירה גובשה בפסיקה מדיניות מחמירה ביחס למי שנתפס כשהוא נוהג בשכרות. המחוקק קבע עונש פסילת מינימום בן 24 חודשים ובפסיקה מצינו כי "ההחמרה היא גישת המחוקק וסטייה ממנה היא החריג והמחמיר אינו מפסיד" (רע"פ 3638/12 הנ"ל). ברע"פ 8261/14 **אלחרר נ' מדינת ישראל** נקבע לעניין רכיבי



הענישה בעבירה זו כי מתחם העונש ההולם לעבירה זו כולל רכיב הנע בין מאסר על תנאי לבין מאסר בפועל ("אין מקום שלא ייגזר עונש שרכיב מאסר מצוי בו"). ואמנם, ברע"פ 782/14 אלמלח נ' מ"י (30.1.14) נדון עניינו של מי שהורשע לאחר ניהול הוכחות בעבירות של נהיגה בשכרות, נהיגה בקלות ראש, גרימת תאונה בה נפגע אדם ונגרם נזק, אי מסירת פרטים ואי שמירת רווח כאשר העונש שאושר עמד על שנת מאסר בפועל, מאסר על תנאי, 6 שנות פסילה, פסילה על תנאי וקנס בסך 5000 ₪. יודגש כי באותו מקרה היו לנאשם היו נסיבות אישיות שבעטיין המליץ שירות המבחן להימנע מהטלת מאסר בפועל. בית המשפט העליון קבע כי העונש הוא "אמנם חמור אך לא סוטה באופן ניכר ממדיניות הענישה".

15. אני סבור כי מתחם העונש ההולם לעבירה של נהיגה בשכרות בנסיבות שפורטו בכתב האישום נע בין פסילה בת 2 שנים, פסילה על תנאי, קנס ומאסר על תנאי ועד פסילה בת 5 שנים, פסילה על תנאי, קנס, מאסר על תנאי ומאסר בפועל עד 12 חודשים.

16. לצורך קביעת מתחם העונש ההולם לאירוע כולו יש להתחשב בריבוי הפגיעות בערכים המוגנים בעבירות בשים לב לשלושת מוקדי התאונה. אני סבור כי מתחם העונש ההולם לאירוע כולו נע בין 10 חודשי מאסר ל-30 חודשי מאסר, 4 עד 7 שנות פסילה וזאת לצד ענישה נלווית כמו מאסר על תנאי, פסילה על תנאי קנס או פיצויים.

17. לצורך קביעת מקומו של הנאשם במתחם יש לזקוף לזכותו של העובדה שהודה ונטל אחריות על מעשיו, את היעדר עברו התעבורתי והפלילי. את העובדה כי שהה פרק זמן מסוים במעצר מאחורי סורג ובריה ולאחר מכן כשמונה חודשים במעצר באזוק אלקטרוני אשר פגע בו ללא כל ספק גם אם פגיעה זו אינה שקולה במדויק לפגיעה הדומה לזו שבמעצר מאחורי סורג ובריה. בראייה זו נכון יהיה להטיל על הנאשם עונש בחלקו התחתון של מתחם הענישה שקבעתי, היינו 10 חודשי מאסר בפועל, 4 שנות פסילה, מאסר על תנאי ורכיבי ענישה נלווים.

18. כפי שציינתי לעיל בחינת ההסדר המוצע במבחן "גישת האיזון" שנקבעה בפסיקה מלמדת כי ההסדר מקיים איזון סביר בין טובת ההנאה שמעניק הסדר הטיעון לנאשם לבין התועלת שיש בעונש המוצע במסגרת ההסדר לאינטרס הציבורי. אכן, בהסדר הטיעון נקבע כי הנאשם ירצה 6 חודשי מאסר בעבודות שירות ואילו מתחם העונש ההולם (ברכיב המאסר) בנסיבות האירוע מתחיל מ-10 חודשי מאסר אך לעניין זה חשוב לזכור כי הנאשם היה עצור פרק זמן מסוים ולאחר מכן עצור בפיקוח אלקטרוני כשמונה חודשים. בראייה כוללת ומבלי לקבוע מסמרות לעניין היחס המדויק בין מעצר מאחורי סורג ובריה למעצר באזוק אלקטרוני ניתן לראות בפרק הזמן הכולל בו הוגבלה ותוגבל חירותו של הנאשם כתקופה הנופלת לגדר חלקו התחתון של המתחם או לפחות אינה סוטה ממנה באופן קיצוני. זאת ועוד, כפי שציינתי, מתחם העונש ברכיב הפסילה מתחיל מ-4 שנות פסילה בעוד שעל פי ההסדר מוצע לאשר 5 שנות פסילה. החמרה זו ברכיב הפסילה מאזנת (ככל שיש צורך לאזן) כל חוסר קיים ברכיב המאסר.

19. לאור כל האמור מצאתי לכבד את ההסדר ולהטיל על הנאשם את העונשים הבאים:

א. 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות בהתאם לחוות דעת הממונה על עבודות השירות בשב"ס. הנאשם יתייצב לצורך קליטתו במפקדת עבודות שירות בשב"ס ברמלה ביום 12.3.18 שעה 08.00.

ב. מאסר על תנאי בן 7 חודשים ל-3 שנים אשר יחול על עבירות של הפקרה לאחר פגיעה, נהיגה בשכרות, נהיגה בהשפעת אלכוהול, נהיגה בזמן פסילה או נהיגה כבלתי מורשה.



ג. פוסל את הנאשם מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה לכל סוגי כלי הרכב וזאת למשך 5 שנים ממועד גזר דין זה. הואיל והנאשם בלתי מורשה הוא פטור מחובת הפקדה.

ד. פסילה על תנאי בת 7 חודשים למשך 3 שנים שתחול על עבירות של הפקרה לאחר פגיעה, נהיגה בשכרות, נהיגה בהשפעת אלכוהול, נהיגה בזמן פסילה או נהיגה כבלתי מורשה.

ה. התחייבות כספית ע"ס 10,000 ₪ ל- 3 שנים להימנע מעבירות של הפקרה לאחר פגיעה, נהיגה בשכרות, נהיגה בהשפעת אלכוהול, נהיגה בזמן פסילה או נהיגה כבלתי מורשה. ההתחייבות תיחתם תוך 30 יום במזכירות בימ"ש זה שאם לא כן יאסר הנאשם למשך 7 ימים.

זכות ערעור לבימ"ש המחוזי בת"א תוך 45 יום.

ניתן היום, 28 28 פברואר 2018, במעמד הצדדים.