



ת"ד 189/04/15 - מדינת ישראל, באמצעות פרקליטות מחוז ירושלים נגד אברהם מארוקו

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

10 ינואר 2018

ת"ד 189-04-15 מדינת ישראל נ' מארוקו

לפני כבוד השופט נאיל מהנא
בעניין: המאשימה

מדינת ישראל באמצעות פרקליטות
מחוז ירושלים

ע"י בא כוחו עו"ד נתי בן חמו
נגד

הנאשם
ע"י בא כוחו עו"ד יהודה פריד ועו"ד גלעד גלעד כצמן

גזר דין

מה דינו של נהג אוטובוס שגרם עקב נהיגתו ברשלנות לתאונת דרכים בה קופחו חייו של ילד בן 13 וכן
לפציעתם של שני בני אדם נוספים.

מבוא

1. התאונה ארעה ביום בו ירד שלג באזור ירושלים וכתוצאה מכך נחסמו לתנועה כבישים ראשיים
לירושלים וממנה. הנאשם שהינו נהג אוטובוס בחברת אגד, בחר לעשות דרכו לביתו באלעד עם
האוטובוס ובמהלך הנסיעה, איבד שליטה על האוטובוס, סטה לנתיב הנסיעה הנגדי ופגע ברכב שחנה
בצד הדרך על שולי הכביש.

נוסעי הרכב, המנוח ואביו, אשר הבחינו באוטובוס מחליק במהירות לעברם, יצאו מהרכב כדי להימלט מפגיעת
האוטובוס. המנוח, שיצא מהמושב שליד הנהג לעבר כיוון גדר הבטיחות, לא הספיק למלט עצמו מהמקום
וכתוצאה מפגיעת האוטובוס ברכב, נגרמה לו פגיעה שכתוצאה ממנה נערף ראשו ומותו נקבע במקום.

השתלשלות העניינים

2. הנאשם הורשע לאחר ניהול הוכחות בעבירות הבאות:

סטייה מנתיב הנסיעה, עבירה לפי תקנה 40 (א) לתקנות התעבורה, התשכ"א- 1964 (להלן: "תקנות
התעבורה") בצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), תשכ"א - 1961 (להלן: "פקודת התעבורה");

נהיגה במהירות מסוכנת, עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה;

גרימת נזק לאדם ולרכוש, עבירה לפי תקנה 21 בצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה;

גרימת מוות בנהיגה רשלנית, עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה.



3. על פי עובדות כתב האישום, ביום 07.01.15 בסמוך לשעה 13:27, נהג הנאשם באוטובוס, כשהוא נוסע לבדו ללא נוסעים מביתר עילית לכיוון ביתו באלעד, דרך כביש 375.

הנאשם נסע בדרך זו לביתו מאחר ונסגרו לתנועה הצירים המרכזיים עקב מזג האוויר הסוער באזור ירושלים בו ירד שלג.

באותה עת הראות הייתה טובה, אך בשל מזג האוויר הסוער הכביש היה רטוב וחלק עקב הצטברות שלג וברד על הכביש, וכן ירידת גשם מעורב בשלג וברד.

מדובר בכביש בעל נתיב נסיעה אחד לכל כיוון והמהירות המכסימלית המותרת בו היא 80 קמ"ש. הנאשם נהג במשך מספר דקות במהירות גבוהה שלא תאמה את תנאי הדרך הקשים, עד מהירות שיא של כ- 54 קמ"ש. לפני ובסמוך לקילומטר ה- 15 נהג הנאשם במהירות 50 קמ"ש לערך, והחל להאט את נסיעתו. כאשר התעקל הכביש שמאלה בירידה החל האוטובוס להחליק על הכביש והנאשם איבד שליטה על ההגה והבלמים.

בשלב זה החל האוטובוס להחליק כך שהחלק הקדמי שלו סטה שמאלה, וחלקו האחורי סטה ימינה ופגע במעקה הבטיחות הימני עם הפינה האחורית-ימנית של האוטובוס. האוטובוס המשיך בנסיעה כאשר הנאשם אינו שולט באוטובוס, תוך שהוא סוטה מנתיב נסיעתו וחוצה קו הפרדה רצוף לנתיב הנגדי.

בכיוון הנסיעה הנגדי, עמד כאמור בצד הדרך על שולי הכביש ובצמוד למעקה הבטיחות רכב מסחרי מסוג פג'ו (להלן: "**הפג'ו**") אשר נתקע בשל תנאי מזג האוויר הקשים. את הפג'ו נהג אביו של המנוח- מ פ (להלן: "**אבי המנוח**"), ובמושב הנוסע שליד הנהג ישב בנו, המנוח (מ.פ.) קטין בן 13 (להלן: "**המנוח**").

מאחורי רכב הפג'ו נסע בנסיעה איטית רכב פרטי מסוג מאזדה (להלן: "**המאזדה**"), אותו נהג מוחמד עויסאת, ובמושב הנוסע שליד הנהג ישב קטין (ע.ק.) יליד 1999.

המנוח ואביו הבחינו באוטובוס מחליק במהירות לכיוונם, יצאו מרכבם כדי להימלט מפגיעת האוטובוס ובשלב זה, פגע האוטובוס עם חלקו הקדמי-שמאלי במעקה הבטיחות השמאלי. האוטובוס המשיך להחליק בצמוד למעקה הבטיחות, פגע בחזית הפג'ו במהירות 16 קמ"ש לערך והמשיך לגרור את הפג'ו למרחק של כ- 65 מטרים תוך שהפג'ו משתפשף על מעקה הבטיחות.

כתוצאה מפגיעה זו ותוך כדי יציאה מהפג'ו נערף ראשו של המנוח ומותו נקבע במקום. אבי המנוח, מ פ, נפגע בגפיים ובראש, נגרם לו חתך בקרקפת הקדמית מצד שמאל עם חשיפת עצם באורך 6 סנטימטרים והוא נזקק לתפרים.

נהג המאזדה, אשר הבחין גם הוא באוטובוס נוסע במהירות לכיוונו, עצר את המאזדה עצירה מוחלטת, והקטין (ע.ק.) שישב במושב שלצידו יצא מהרכב כדי להימלט מפגיעת האוטובוס. לאחר הפגיעה בפג'ו פגע האוטובוס עם צדו הימני בחלקו הקדמי של המאזדה. לאחר הפגיעה במאזדה, סטה האוטובוס ימינה ונעצר.

כתוצאה מפגיעה זו, נחבל הקטין (ע.ק.) בגופו ובראשו ונגרם לו חתך פרונטלי.

4. לאחר ניהול הוכחות הגעתי למסקנה כי סטייתו של הנאשם מנתיב נסיעתו ארעה כתוצאה מנסיעה במהירות שאינה סבירה לתנאי הדרך, והוא הורשע בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.



עתה, נותר לגזור את דינו של הנאשם.

תסקיר שירות המבחן

5. מתסקיר שירות המבחן שהתקבל בעניינו של הנאשם עולה כי הנאשם בן 40, נשוי ואב לשישה ילדים בגילאי 3 - 16 שנים.
6. שירות המבחן פירט את נסיבות חייו של הנאשם והעובדה שבשנת 2006 שכל את בתו הפעוטה שהייתה בת שנה וחצי וסבלה מתסמונת דאון בשילוב מום לבבי מורכב. הנאשם תיאר את השבר עמו התמודד והמאמצים שהשקיע מאז לשקם את חייו ולהרחיב את משפחתו.
7. שירות המבחן ציין כי הנאשם מסר כי בינואר 2017 החל לעבוד כשכיר במאפיה בבני ברק ותיאר שביעות רצון מכך ותרומת המסגרת התעסוקתית לתפקודו, אף מעבר להיבט הכלכלי.
8. שירות המבחן התרשם כי לנאשם משפחה יציבה, נורמטיבית, אשר מלווה את הנאשם מזה שנים, במשבר סביב אובדן בתו כאמור וכן בשלוש השנים האחרונות, מאז היה מעורב בתאונה מושא התיק הנוכחי והתמודדותו עם תוצאותיה הקשות.
9. מהתסקיר עולה כי בשנת 2000 הוסמך הנאשם לנהיגה, כולל על רכב כבד, ועבד מאז בעבודות שונות, לרבות מלגזן במפעל, פועל דפוס ובהגהת ספרי תורה יחד עם אביו. בשנת 2013, מתוך אחריות לפרנסת משפחתו, בחר להוציא רישיון לאוטובוס והספיק לעבוד שנתיים וחצי ב"אגד" עד ליום התאונה.
10. שירות המבחן תיאר את מצבו הנפשי של הנאשם שמפאת צנעת הפרט לא אפרט כאן בגזר הדין.
11. שירות המבחן התרשם כי הנאשם אינו בעל דפוס נהיגה מסוכן קבוע ואינו מאופיין בנטייה לזלזול בהוראות החוק. התייחסותו לנהיגתו בכלל ולתפקודו כנהג רכב ציבורי בפרט, לימדו כי מכיר באחריותו כאוחז בהגה וכי התאונה בה היה מעורב חריגה ואינה מאפיינת את התנהלותו. על רקע זה, בולט כי המעורבות בתאונה, תוצאותיה, ההליך הפלילי, והכרתו כי נמצא אחראי למוות של אדם אחר-מערערים את עולמו של הנאשם באופן קשה, תוך פגיעה משמעותית בתפיסתו את עצמו כאדם מיטיב ואחראי.
12. עוד התרשם שירות המבחן כי ניכר, למרות הזמן שחלף מאז האירוע, כי הנאשם נסער מבחינה רגשית כשהוא חוזר לתכנים הסובבים את התאונה, כשהוא עסוק רגשית בנפגעים ובמיוחד באובדן חייו הנער הצעיר. הנאשם התייחס להיותו אב שכול ולהיכרותו האישית עם משמעות אובדן ילד, והביע אמפתיה גבוהה כלפי המנוח ומשפחתו.
13. בגיבוש ההמלצה לעונש בעניינו של הנאשם, ציין שירות המבחן כי נלקחו בחשבון נסיבותיה המורכבות של התאונה והרשלנות כפי שנקבעה בהכרעת הדין, לרבות תוצאותיה הקשות ואובדן חייו של נער צעיר. לצד זאת, שירות המבחן התייחס לסיפור חייו של הנאשם, למאפייניו האישיותיים ולהתרשמותם מהנאשם כגבר נורמטיבי וערכי, שהתנהלותו הרשלנית בתאונה הינה נקודתית וחריגה,

עמוד 3



בחיון בכלל וכנהג בפרט. שירות המבחן גם התייחס למצבו הנפשי של הנאשם והסימפטומים עימם עדיין מתמודד, כשלהערכת שירות המבחן זקוק הנאשם להמשך התערבות באמצעות שיחות, כדרך להעמיק ולעבד עוד תכנים הסובבים את האירוע.

14. עוד ציין שירות המבחן כי להערכתו הנאשם יתקשה להתמודד במפגש אינטנסיבי עם אוכלוסייה עבריינית, בתנאי כליאה ובמרחק מגורמי התמיכה במשפחתו הגרעינית המורחבת. שירות המבחן העריך כי עונש מאסר בפועל, לא כל שכן לתקופה ממושכת, יגרור נזק מבחינת האיזון היחסי שהשיג הנאשם במצבו הרגשי, ואף יוסיף למחירים שמשלמים בני משפחתו מאז התאונה, נוכח הרגרסיה הנוספת הצפויה במצבו וכן נוכח חשיפתם של הילדים למסגרת שב"ס.

15. בסופו של יום שירות המבחן העריך כי נוכח חרטה וכאב כנים שמבטא הנאשם למול תוצאותיה הקשות של התאונה, וכשמדובר ברשלנות נקודתית שאינה מצביעה על דפוס קבוע של נהיגה בעייתית או זלזול בחיי אדם, יש חשיבות לתת בעיתוי זה משקל לשיקולי שיקומו של הנאשם ולהטיל עליו עונש מאסר לתקופה אותה יוכל לרצות בעבודות שירות, לצד צו מבחן למשך שנה, במהלכו יבחנו אפשרות לשילובו בקבוצה טיפולית ייעודית לאנשים שהורשעו בגרימת מוות ברשלנות, שצפויה להיפתח במועד שאינו ברור עדיין.

עוד העריך שירות המבחן כי שילוב ענישה קונקרטיית זו, כולל פיצוי לנפגעים, יאזן בין פועלו החיובי לאורך השנים קודם לתאונה והיותו אדם נורמטיבי ומטיב לסביבתו, לבין משמעות התנהגותו הרשלנית ברקע לתאונה והתוצאה הקשה שנגרמה.

טיעוני המאשימה לעונש

16. ב"כ המאשימה הדגיש את תוצאותיה הטראגיות של התאונה וכך שחיו של המנוח קופחו באופן עצוב מאין כמוהו.

17. ב"כ המאשימה טען כי התאונה לא הייתה "גזירת גורל" אלא תוצאה ישירה של נהיגה רשלנית ולא זהירה של הנאשם בתנאי מזג אוויר קיצוניים.

18. ב"כ המאשימה ציין כי ברור שמטרת הנאשם לא הייתה לגרום להריגתו של אדם באותו היום וכי אמנם מדובר באירוע טרגי גם בעבור הנאשם אולם, יום גזירת העונש זהו יומם של הקורבנות והעונש צריך להיגזר בהתאם לעקרון ההלימה.

19. לטענת ב"כ המאשימה הערכים המוגנים שנפגעו כתוצאה ממעשיו של הנאשם הם קדושת החיים, שלמות גופם ונפשם של הנפגעים בתאונה ובמיוחד אביו של המנוח ובכלל שמירה על ביטחונם של משתמשי הדרך. מידת הפגיעה בערכים המוגנים היא מקסימלית, חיו של המנוח נלקחו, הנזק המשני שנגרם למשפחת המנוח כתוצאה מהתאונה הוא עצום, וכן שני בני אדם נוספים נפצעו כתוצאה מהתאונה, אבי המנוח והקטין שישב ברכב המאזדה המעורב בתאונה.

20. ב"כ המאשימה ציין כי בפסיקה נקבעו שלושה כללים מנחים לקביעת הענישה הראויה: האחד, עונש מאסר בפועל כדי לבטא את הפגיעה החמורה בקדושת החיים וכן לצורך הרתעה; השני, נסיבות



אישיות של הנאשם משקלן נמוך יותר שכן ברובם של התיקים מסוג זה מדובר באנשים נורמטיביים; והשלישי, מידת הרשלנות.

לטענתו, על מנת לבחון את רמת הרשלנות של הנאשם יש לקחת בחשבון את העובדה כי התאונה נגרמה ללא כל גורם חיצוני שהתערב, אלא רק אופן נהיגתו של הנאשם הוביל לתאונה. אמנם תנאי מזג האוויר היו קיצוניים באותו יום אולם רמת הזהירות הנדרשת היא נגזרת של תנאי השטח.

לטענתו, הכלל בפסיקה ידוע, נהג רכב ציבורי מוטלת עליו חובה מוגברת. מצד שני, נתוני תנאי מזג האוויר היו קיצוניים, הנאשם לא נהג במהירות מופרזת אולם, המהירות לא התאימה לתנאי הדרך ולכן התרחשה התאונה ולכן רמת הרשלנות של הנאשם בינונית.

לטענתו, מתחם הענישה נע בין 12 לבין 24 חודשי מאסר בפועל; פסילה בין 10 שנים לבין 20 שנים; פיצויים למשפחת המנוח ולנפגעים הנוספים.

21. לטענת ב"כ המאשימה יש לגזור את עונשו של הנאשם בשליש האמצעי של המתחם גם ביחס לעונש המאסר וגם ביחס לפסילה. וכן לחייבו בתשלום פיצויים למשפחת המנוח וכן לנפגעים הנוספים בתאונה.

לטענתו, יש להתחשב בעובדה כי לנאשם אין עבר פלילי וכן בהשפעת התאונה על חייו של הנאשם כפי שניתן ללמוד מתסקיר שירות המבחן וכן מהעדים שהופיעו בבית המשפט. אולם, יש לקחת בחשבון כי הנאשם בחר לנהל הוכחות ואף לשקר הן במטרה והן בעדותו בבית המשפט הכל במטרה להרחיק אחריותו לגרימת התאונה.

טעוני ההגנה לעונש

22. ב"כ הנאשם, לעומת זאת, טוען כי רמת הרשלנות של הנאשם מאוד נמוכה ולכן יש לתת משקל משמעותי לנסיבותיו האישיות של הנאשם.

23. לטענתו, יש לקחת בחשבון את העובדה שהבוחן המשטרתי קבע כי הוא לא פוסל את האפשרות שגם במהירות של 10 קמ"ש התאונה הייתה בלתי נמנעת. לטענתו, לא ברור מהי המהירות שבה ניתן היה למנוע את התאונה ומשתמע מכך שהנאשם היה צריך לא לנהוג באותו היום או לעצור את רכבו. שכן לטענתו לא הייתה מהירות שהייתה מונעת את התאונה. אולם, כל המשתמשים בכביש באותו היום עלו על ההגה. לטענתו, הנאשם לא קיבל כל הנחיה שלא לנהוג באותו היום ובכך התרשלו האחראים על הנאשם באגד.

24. לטענת ב"כ הנאשם בהתאם לסעיף 40ט(2) לחוק העונשין בקביעת מתחם העונש ההולם למעשה העבירה יש להתחשב גם בהתקיימותן של נסיבות הקשורות בביצוע העבירה וביניהן חלקו היחסי של הנאשם בביצוע העבירה ומידת ההשפעה של אחר על הנאשם בביצוע העבירה. לטענתו, בעניינו, מדובר בהתרשלותם של מספר גורמים: האחד, "אגד" אשר לא נתנה הוראה ברורה שלא לנהוג; השני, "אגד" לא דאגה שהאוטובוס יהיה מצויד בשרשראות לצמיגים למניעת החלקה; והשלישי, הרשויות לא דאגו לחסום כביש זה כפי שנחסם כביש 1 וכביש 443 באותה עת.



לטענתו, אין להטיל את מלוא האחריות על הנאשם בכך שבחר לנהוג באוטובוס באותו היום, שהרי גם לעצור אוטובוס במשקל כה רב בצד הדרך כפי שהציע הבוחן המשטרתי ספק אם היה מונע סכנה גדולה וכן יש לקחת בחשבון כי רכבו של אבי המנוח עמד על השול בצדו השני של הכביש ואין חולק כי חלקו בלט לתוך הנתב.

לטענתו, בנסיבות אלו יש לקבוע כי רשלנותו של הנאשם ברף הנמוך ויש לקבוע כי מתחם העונש ההולם נע בין מאסר בעבודות שירות למספר חודשי מאסר בפועל.

לגבי העונש הראוי לנאשם ביקש ב"כ הנאשם למקם את עונשו של הנאשם ברף התחתון של המתחם.

25. עוד טוען ב"כ הנאשם כי לאור נסיבותיו האישיות של הנאשם ובהתאם לעיקרון השיקום יש לחרוג ממתחם העונש ההולם ולגזור עונש מאסר בעבודות שירות ברף הנמוך.

26. ב"כ הנאשם הדגיש את נסיבותיו האישיות של הנאשם ביניהן: היותו אב ל-6 ילדים, מצבו הרפואי, הטראומה הקשה שחוזה כתוצאה מהתאונה, והשפעת העונש על משפחתו של הנאשם כפי שניתן ללמוד מתסקיר שירות המבחן. עוד הדגיש ב"כ הנאשם את התרשמות שירות המבחן כי מדובר בתאונה חריגה ולא מאפיינת את התנהגותו וכן את סיכויי השיקום של הנאשם ולבסוף המלצת שירות המבחן לעונש מאסר בעבודות שירות.

דין והכרעה

27. חוק העונשין קובע בחינה בת שלושה שלבים שעל בית המשפט לבצע בכדי לגזור את עונשו של הנאשם. **שלב 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 עונשו ההולם לנאשם בתוך המתחם (ראה: ע"פ 2918/13 **אחמד דבס נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 18.07.13).

הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונה קטלנית ברשלנות

28. סעיף 40ג(א) לחוק העונשין קובע כי, **מתחם העונש ההולם** את מעשי העבירות שביצע הנאשם, יקבע בהתאם לעיקרון המנחה הקבוע בסעיף 40ב לחוק. לשם כך יתחשב בית המשפט: בחומרת העבירה, הערך החברתי שנפגע מביצוע העבירות, מידת הפגיעה בו, במדיניות הענישה הנהוגה ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירה.

"מהצביון האינדיבידואלי שהעניק המחוקק לשלב עיצוב המתחם, אשר בא לידי ביטוי בהוראה להתחשב בסוג העבירה בנסיבות המסוימות שבהן היא בוצעה (למשל: קיומו של תכנון מוקדם, נזק בכוח ובפועל, מידת אכזריות כלפי הקורבן וכו'), ותוך התייחסות למידת האשם של הנאשם המסוים שלפנינו (למשל: הסיבות שהובילוהו לבצע את העבירה, חלקו היחסי בביצועה, יכולתו להימנע מהמעשה, מצוקתו הנפשית עקב התעללות מצד קורבן העבירה וכו')" (ראו: ע"פ 1323/13 **רן חסן נ'**

מדינת ישראל (פורסם בנבו, 05.06.13).

29. בית המשפט העליון קבע בע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 16.11.09) (להלן: "פרשת אלמוג") שקיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות:

א. **האחד**, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה.

ב. **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.

ג. **השלישי**, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות.

30. אין חולק כי תאונת דרכים קטלנית יש בה בכדי לפגוע **בערך המוגן העליון: קדושת חיי אדם**. בסעיף 304 לחוק העונשין נתן המחוקק ביטוי לערך קדושת החיים והדגיש את החשיבות של ערך זה על ידי כך שהציב סטנדרט מחמיר בהקשר לקיפוח חיי אדם. המחוקק ביקש למנוע מצב שמא חלילה נפעל באדישות, חוסר אכפתיות וזלזול בחיי האדם.

31. על פי פסיקת בית המשפט העליון, העונש הראוי למי שהורשע בגרימת מוות ברשלנות, הינו מאסר בפועל.

יפים לענייננו דברי בית המשפט העליון ברע"פ 2996/13 נייאזוב נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 13.08.14) "בנסיבות אלה של אבדן חיים, לעובדת מותם של הקרבנות ולקדושת חייהם נודעת חשיבות רבה בענישה; עוד משכבר הימים כתב מ"מ הנשיא זילברג (ע"פ 211/66 שפירא נ' היועץ המשפטי לממשלה, פ"ד כ (3) 375, 382 (1966)) דברים אלה שלא פג טעמם:

"לי נראה כי הוראת המינימום האמורה בסעיף 64 של פקודת התעבורה (נוסח חדש) באה לטעת בלב האזרח יחס של הכרת כבוד מיוחדת בפני קדושת החיים, ולכן משהוכחה רשלנותו של הפוגע הממית שומה עלינו להטיל עליו עונש מאסר, חוץ אם אשמתו היא כקליפת השום ממש - דבר שלא אירע במקרה שלפנינו". על כן ההתחשבות בנסיבות האישיות לפטור ממאסר בפועל תהא במקרים חריגים, וכמובן תוך הבאה בחשבון של מידת הרשלנות בכל מקרה ספציפי".

נסיבות ביצוע העבירה

32. בעת קביעת העונש ההולם יש להתחשב כמובן בנסיבות ביצוע העבירה. סעיף 40ט(א) לחוק העונשין מונה רשימה שאיננה סגורה. אמת המידה הקובעת בעבירה של גרימת מוות ברשלנות היא דרגת הרשלנות (ראו פרשת אלמוג הנ"ל).

33. במקרה דנן, התאונה ארעה ביום בו ירד שלג ובשל מזג האוויר הסוער הכביש היה רטוב וחלק



עקב הצטברות שלג וברד על הכביש.

34. הנאשם היה מודע למזג האוויר אשר שרר באותו יום ואשר חריג למחוזותינו וחייב היה לקחת בחשבון גם אפשרויות ההחלפה טרם אחז בהגה ובחר לעשות דרכו עם האוטובוס.

35. אין מחלוקת כי המהירות המכסימלית המותרת בכביש היא 80 קמ"ש, וכי הנאשם נהג במהירות שאינה עולה על מהירות זו אלא במהירות הנמוכה מזו המותרת. אולם, בהכרעת הדין שניתנה על ידי 26.04.17 קבעתי כי הגורם לסטיית האוטובוס מנתיב נסיעתו ולא יבוד השליטה היה העובדה כי הנאשם נהג במהירות גבוהה ולא סבירה לתנאי הדרך ובכך גרם לסכנה לציבור משתמשי הדרך.

36. היה על הנאשם לנהוג באופן שיאפשר לו לשלוט באוטובוס, והבוחן המשטרתי קבע כי כדי למנוע את התאונה הנאשם היה צריך לעצור את האוטובוס בכניסה או לפני הכניסה לירידות ועקומות ולהמשיך בנסיעה תוך כדי עצירות מבוקרות ולשים שרשראות על הגלגלים (עמ' 24, ש' 21-24).

37. אל לנו לשכוח כי מדובר בנסיעה בעיקול בתנאי דרך קשים בשל מזג האוויר ונסיעה עם אוטובוס בתנאים אלו מחייבת משנה זהירות ונהיגה במהירות פחותה.

כבר נפסק כי תנאי מזג האוויר מטילים חובת זהירות מוגברת על נהג "... טענותיו בדבר "מזג האוויר הגשום" ו"זרמי המים על הכביש" בעת התאונה יותר משהן מקלות ממשא אחריותו, הן מכבידות עליה. לעניין זה יש לזכור כי ברשלנות עסקינן ולא במחשבה פלילית. בעוד שהמחשבה הפלילית מבטאת עמדה נפשית חיובית כלפי רכיבי היסודות העובדתיים של העבירה, הרי הרשלנות מבטאת עמדה נפשית שלילית של העדר מודעות. מכאן, שנסיבות שהיה בהן כדי להקל בעונשו של מבצע בעבירות של מחשבה פלילית, כמו תנאי ראות ונהיגה קשים, הופכות לנסיבות מחמירות בעבירות מסוג של רשלנות. דווקא במצבים כאלה מתגברת חובת הזהירות המוטלת על הנהג (ראו: רע"פ 2842/96 כחלון ויקטור נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 06.06.1996)).

אולם, בקביעת מדרג הרשלנות יש בכך בכדי להוות שיקול לקולה.

38. הנאשם אשר בחר לעשות דרכו לביתו עם האוטובוס באותם תנאי מזג האוויר ועל אף שידע כי הכבישים הראשיים לירושלים וממנה נחסמו לתנועה היה צריך לנהוג במשנה זהירות.

39. אכן יש לקחת בחשבון העובדה כי לא ניתנה הוראה ברורה על ידי הממונים באגד האוסרת באופן מפורש המשך נסיעה באוטובוס או לכל הפחות הנחיות ברורות לנהיגה באותם תנאי מזג האוויר. עוד ובנוסף יש לקחת בחשבון העובדה כי האוטובוס לא היה מצויד בשרשראות לצמיגים למניעת החלקה על השלג.

40. אולם, כפי שקבעתי בהכרעת הדין, משנתנה בידי הנאשם הבחירה האם להמשיך לנהוג באוטובוס לביתו שמחוץ לעיר היה עליו לנהוג במשנה זהירות. העובדה כי כביש 375 לא נחסם לתנועה אינה פוטרת את הנאשם מן החובה לנקוט בכל אמצעי הזהירות הנדרשים ולהתאים את מהירות נסיעתו לדרך. על הנאשם היה לפעול במשנה זהירות הואיל ודובר בכביש עם עקומות ותנאי מזג אוויר קשים. במסגרת קביעת רף הרשלנות יש לקחת בחשבון העובדה כי מדובר בנהג מקצועי שכן מתוקף תפקידו



כנהג מקצועי המסיע ברכבו נוסעים רבים מידי יום אשר שמים בו את מבטחם נושא הוא על כתפיו אחריות וחובת זהירות מוגברת ויש בה בכדי לחייב אותו לנהוג בזהירות רבה הן כלפי הנוסעים והן כלפי משתמשי הדרך. במקרה דנן, אמנם מדובר בנסיעה שהייתה שלא במסגרת תפקידו ולא בעת הסעת נוסעים אולם, מדובר בנהג אוטובוס, הנהג ברכב שהסכנה שנשקפת ממנו במקרה של תאונה רבה יותר והיא עלולה להיגרם גם ליתר משתמשי הדרך ולאו דווקא לנוסעים.

41. בשקלול כל הנתונים שמנתי לעיל אני סבור כי רשלנותו של הנאשם הינה רשלנות נמוכה.

בגמ"ר 10419-06-16 **מדינת ישראל נ' האוקיפ** (פורסם בנבו, 09.03.17) השתתי על נהג רכב ציבורי, שהורשע על פי הודאתו, בין השאר, בביצוע עבירה של גרימת מוות ברשלנות, בין היתר 18 חודשי מאסר בפועל ופסילה למשך 10 שנים. שם נקבע כי מידת הרשלנות לא נמצאת ברף הגבוה ביותר.

בגמ"ר 5042-12-15 **מדינת ישראל נ' ששון לוי** (פורסם בנבו, 25.04.17) נהג משאית, שהורשע על פי הודעתו, בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, בכך שסטה עם רכבו ימינה והתנגש ברכב שעצר בשול הדרך, נידון בין היתר ל- 12 חודשי מאסר ופסילה למשך 10 שנים. ערעור על רכיב המאסר בפועל נדחה (עפ"ת 11291-06-17 מיום 16.11.17). בגזר הדין נקבע כי מידת הרשלנות היא בינונית.

42. **לאחר ששקלתי את טיעוני הצדדים, עיינתי בפסיקה הנוהגת, הגעתי למסקנה כי מתחם העונש ההולם בענייננו נע בין 6 חודשי מאסר לבין 24 חודשי מאסר בפועל, זאת לצד פסילה לתקופה ממושכת של 6 שנים עד 18 שנים.**

מהו העונש הראוי לנאשם

43. בהתאם לסעיף 40 לא לחוק העונשין, בבוא בית המשפט לגזור את העונש המתאים לנאשם יש מקום להתחשב בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירות.

44. הלכה היא בנוגע לתאונות דרכים קטלניות כי ישלתתמשקליות ואף עדיפותלאינטרסהציבורי שבהרתעהמאשרלנסיבותהאישיות של הנאשם. ברע"פ 6173/12 **עזרא רסקאי רדה נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 11.11.12) חזר ביהמ"ש העליון והדגיש כי יש לתת משקל נמוך, אם בכלל, לנסיבותיו האישיות של הנאשם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, וזאת בייחוד כאשר לא מדובר ברף הנמוך.

45. זה המקום לציין כי אכן במקרה דנן מלאכה קשה מוצבת בפני בית המשפט אשר צריך לגזור את דינו של הנאשם שהינו אדם נורמטיבי, ללא עבר פלילי, אשר ביצע את העבירות שיוחסו לו וגרם לתאונת הדרכים שבה קופחו חייו של המנוח, וגרם למשפחתו איבוד היקר מכל, וזאת מבלי שחפץ בכך.

46. יש לזכור כי רוב רובם של הנאשמים בעבירה של גרימת מוות ברשלנות תוך כדי נהיגה, הינם אנשים נורמטיביים ואירוע מכונן וטראגי מאין זה ללא ספק משנה את חייהם ללא היכר.

47. ארבעה עדי הגנה לעונש הובאו לספר בזכות הנאשם. **מר אברהם גלבר**, איש קשר של הקהילה במשטרה בבני ברק ועוסק בכל הקשור לפגיעות ילדים, אשר מכיר את הנאשם מאז נישואיו. העד סיפר כי טרם התאונה ביקר בביתו של הנאשם וזאת נוכח מצבו הכלכלי הקשה של הנאשם ועל



מנת לשלבו בשוק העבודה. עוד סיפר העד כי הנאשם החליט לעבוד כנהג באגד על אף שהדבר אינו מקובל במגזר החרדי וזאת על מנת לפרנס את משפחתו. עוד תיאר העד את מצבו הנפשי הקשה של הנאשם מאז התאונה והקושי הרב אותו חווה הנאשם; **מר משה בניטה**, מנהל סניף אגד בו עבד הנאשם, אשר תיאר את אופיו של הנאשם וכן את היותו עובד מסור אשר העניק שירות גבוה מאוד ואף זכה לשבחים מנוסעים על דרך נהיגתו הטובה; **מר שמעון פרלמוטר**, גיסו של הנאשם אשר תיאר את הנאשם כאדיב, עדין ובעל אישיות ואף תיאר את הקשיים והשפעת התוצאות הטרגיות של התאונה על הנאשם ומשפחתו; **הרב הורביץ ישראל**, אשר אישתו מנהלת סמינר בית יעקב בו לומדות בנותיו של הנאשם והוא אחראי על בית הספר, אשר מכיר את הנאשם ומשפחתו. העד תיאר את הקשיים שחווה הנאשם בעברו עת איבד את בתו בהיותה בת שנתיים ואת הקשיים שחווה הנאשם בעקבות התאונה והשפעתם על בנותיו של הנאשם.

48. בעת מתן גזר הדין יש לקחת בחשבון, שמדובר באדם צעיר, אשר על פי תסקיר שירות המבחן, הביע צער על התוצאות הקשות של התאונה. אכן יש מקום להתחשב בצער הרב שנגרם לנאשם עצמו כתוצאה מן האירוע הטראומטי והטראגי שארע. אולם יש לזכור כי כל תאונה קטלנית כאשר מדובר באדם נורמטיבי תגרום לאותו נהג לסחוב עימו תוצאות נפשיות כאלה ואחרות. אולם אין בכך נסיבה שיש בה כדי להצדיק חריגה ממתחם הענישה ולפטור מריצוי עונש מאסר מאחורי סורג ובריה (ראו: רע"פ 5112/16 **אברהם כהן נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 043.07.16)).

49. יש לקחת בחשבון שמדובר באדם שזו הסתבכותו הראשונה עם רשויות החוק ומעולם לא ריצה עונש מאסר. לנאשם רישיון נהיגה משנת 2000 וצבר לחובתו עבירת תעבורה אחת בגין ביצוע עבירה של אור אדום משנת 2013.

50. אומנם הנאשם ניהל דיון הוכחות ולא נטל אחריות על מעשיו בהזדמנות הראשונה. אולם, מתסקיר שירות המבחן עולה כי הנאשם הפנים את חומרת מעשיו ונטל אחריות מלאה על מעשיו.

51. לא מצאתי כי בנסיבות דנן יש לאמץ את המלצת שירות המבחן. מדובר בהמלצה להטיל עונש החורג לקולא מהעונש הראוי לנאשם והיא לא משקפת כלל את מדיניות הענישה הראויה.

בית המשפט אינו חייב ממילא לקבל את המלצת שירות המבחן, אף לו נאמר בתסקיר כי מוצע להימנע מהטלת עונש מאסר לריצוי בפועל (ראו: רע"פ 1810/13 **פינטו נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 20.3.13); בש"פ 7999/12 **ג'רבי נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 2.12.12); בש"פ 7848/10 **פלוגי נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 2.11.10), רע"פ 5176/03 **סוריאנו נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 12.06.03)).

"המלצותיו של שירות המבחן, כשמן כן הן - המלצות. בית-המשפט אינו כבול לאמור בהן והוא אינו מחויב 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" (רע"פ 7257/12 **סנדרוביץ נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 18.10.12)).

52. לאור האמור, אשר לעונש בתוך המתחם אני קובע כי יש למקמו בשליש הראשון של המתחם,



אך לא בתחתית המתחם ולכן אני מעמיד את תקופת המאסר למשך 9 חודשי מאסר בפועל.

53. ביחס לאורך תקופת הפסילה, אני קובע כי יש להשית על הנאשם עונש פסילה מלנהוג לתקופה הולמת ובעניינינו למשך 8 שנים.

54. בית המשפט העליון קבע כי הפיצוי לפי סעיף 77 לחוק העונשין הוא במהותו סעד אזרחי, אולם גם נקבע כי הוא גם בעל 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 לפי סעיף 77 לחוק העונשין (ראו: תפ (חי') 7151/08 **מדינת ישראל נ' נוי קלדרון** (פורסם בנבו, 01.03.10); עפ 70306/06 **פפרוני נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 18.09.07).

על כן, אני קובע כי ללא קשר לסכום הפיצוי שמשפחת המנוח זכאית לו, על הנאשם לפצות את משפחת המנוח בסך של 25,000 ₪.

לא מצאתי כי יש לפסוק פיצוי לנפגעים האחרים התאונה.

גזר דין

על כן אני דן את הנאשם לעונשים הבאים:

1. פסילה מלקבל ו/או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה של 10 שנים.

הפסילה תחושב מיום האירוע 07.01.15, ללא צורך בהפקדה.

תשומת לב הנאשם לכך שהעונש המקובל על נהיגה בזמן פסילה הוא מאסר בפועל.

2. פסילה מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה של 12 חודשים, וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

3. אני מצווה על מאסרו של הנאשם בפועל למשך 9 חודשים.

על הנאשם להתייב לריצוי עונש המאסר בימ"ר ניצן אזור התעשייה הצפוני רמלה, ביום 15.03.18 בשעה 08:30 כשברשותו תעודת זהות או דרכון.

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

4. אני מצווה על מאסרו של הנאשם למשך 12 חודשים, וזאת על תנאי למשך שלוש שנים, אם יעבור על הוראות סעיף 67 ו/או 10(א) לפקודת התעבורה תשכ"א-1961, שעניינם נהיגה בפסילת רשיון או נהיגה ללא רשיון נהיגה בתוקף ו/או באחת מן העבירות שבהן הורשע.

5. אני מחייב את הנאשם לפצות את משפחת המנוח, בסך של 25,000 ₪, אשר יופקדו בקופת בית המשפט עד לא יאוחר מיום 15.03.18.



לאור תקופת המאסר והפיצוי שהטלתי על הנאשם אינני מטיל קנס כספי.

הודעה לנוכחים הזכות לערער על גזר הדין תוך 45 יום.

ניתן היום, כ"ג טבת תשע"ח, 10 ינואר 2018, במעמד הנוכחים.