



ת"ד 5996/03/15 - מדינת ישראל נגד מיכאל דוברינסקי

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

30 אפריל 2017

ת"ד 5996-03-15 מדינת ישראל נ'
דוברינסקי

לפני כבוד השופט נאיל מהנא
בעניין: המאשימה

1. מדינת ישראל

ע"י בא כוחו עו"ד ניצן בלולו
נגד

הנאשמים
ע"י בא כוחו עו"ד אשר אקבלרוד ושני גוטמן
1. מיכאל דוברינסקי

גזר דין

האשמה ומהלך הדיון

1. הנאשם הורשע בעבירות הבאות:

גרימת חבלה של ממש, עבירה לפי סעיף 38(3) לפקודת התעבורה (נוסח חדש), תשכ"א- 1961 (להלן: "פקודת התעבורה");

גרימת נזק, עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961 (להלן: "תקנות התעבורה");

נהיגה בקלות ראש, עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה;

אי ציות לתמרור 302 בצומת (עצור ותן זכות קדימה), עבירה לפי תקנה 22(א) לתקנות התעבורה;

2. על פי הנטען בכתב האישום, ביום 18.05.14 בסמוך לשעה 08:10, נהג הנאשם באוטובוס ציבורי, בשכונת רמות בירושלים לכיוון צומת הרחובות מירסקי-רמות. באותו מקום לפני הצומת מוצב בצד ימין, בכיוון נסיעת הנאשם, תמרור 302 (עצור ותן זכות קדימה לתנועה בדרך החוצה). הנאשם נהג בקלות ראש וברשלנות בכך שלא ציית לתמרור 302 שהיה מוצב בדרך בכיוון נסיעתו, לא עצר ולא נתן זכות קדימה לאוטובוס אחר שהגיע לצומת מצד שמאל (מכוון רחוב הרא"ה) כפי שהתחייב על פי התמרור ובכך גרם לתאונה בה נפגעו מספר נוסעים משני האוטובוסים ולחלקם נגרמו חבלות של ממש לנאשם עצמו גם נגרמו חבלות קשות. כתוצאה מהתאונה ניזוקו שני האוטובוסים המעורבים.

טיעוני המאשימה לעונש



3. ב"כ המאשימה הדגישה את החבלות הקשות שנגרמו למעורבים בתאונה לרבות החבלות שנגרמו לנאשם עצמו. לטענתה, המסוכנות התממשה הלכה למעשה אך לדאבון הלב תוצאות התאונה קשות הן ממש. בעקבות התאונה נחבלו קשות 2 נוסעים באוטובוס של הנאשם והנאשם בעצמו והחבלה החמורה ביותר נגרמה לנוסעת שהתייצבה לדיון וניכר כי בוצעה לה קטיעה של הרגל.

ב"כ המאשימה הדגישה כי מתחם הענישה בעבירות מסוג זה נע בין 3 חודשי מאסר עד 12 חודשים ופסילה למשך 40 חודשים ועד ל- 7 שנות פסילה לצד עונשים נוספים. לטענתה, בקביעת המתחם יש להתחשב בחומרת הפגיעה, ברף הרשלנות, בעבר התעבורתי ובסוג הרכב בו נהג הנאשם. בענייננו, ביקשה ב"כ המאשימה למקם את הנאשם ברף הגבוה של המתחם שכן הנאשם נהג אוטובוס ציבורי שמסיע נוסעים לצדו ולא מציית להוראות תמרור ולמעשה רשלנותו הינה רשלנות גבוהה. לטענתה העובדה שמדובר באוטובוס מעלה את רף החומרה ובהקשר זה הפנתה לפסיקה הרלוונטית לפיה רשלנות ברכב כבד כשלעצמה חמורה שכן מדובר בכלי קטלני שפגיעתו יכולה לגרום לתוצאות קשות ביותר והוא מחייב את הנהגים בו לנהוג ברמה מקצועית גבוהה ובזהירות מיוחדת (ע"פ 160/00 מדינת ישראל נגד טייב (פורסם בנבו, 15.02.00)).

לטענתה, קיימת חובת זהירות מוגברת על נהג אוטובוס ויש להעביר מסר חד וברור לנהגי רכב ציבורי ולהחמיר בענישה בפרט במציאות קשה של ימים אלו בה מספר תאונות הדרכים נמצא רק בעליה.

4. ב"כ המאשימה ביקשה להטיל על הנאשם עונש מאסר שלא יפחת משנה, מאסר על תנאי, פסילה ארוכה של שנים, פסילה על תנאי, קנס והתחייבות ולאור מצבה של הנפגעת, אף לפסוק פיצוי משמעותי בעבורה.

טיעוני ההגנה לעונש

5. ב"כ הנאשם הרחיבה בטיעוניה לשאלת רמת הרשלנות שיש ליחס לנאשם. לטענתה, על אף התוצאה הקשה של התאונה אין ליחס לנאשם רשלנות ברף הגבוה.

6. בהקשר זה ציינה ב"כ הנאשם כי לא הייתה מחלוקת שהנאשם הגיע לתמרור, עצר וגלש לאיטו לתוך הצומת בזהירות ובאיטיות, וזאת כאשר מנגד רשלנותו של הנהג המעורב הייתה ברף הגבוה, כאשר הוא נהג במהירות של 75 קמ"ש במקום 50 קמ"ש.

לטענתה, יש לראות בהתנהגות של נהג האוטובוס המעורב וחומרת מעשיו כאשם תורם משמעותי ומכריע באשר לתוצאות התאונה. ככל שהנהג המעורב היה נוסע במהירות המותרת תוצאות התאונה לא היו חמורות כפי שהיו ומהירות האוטובוס המעורב היתה הגורם המכריע לגבי התנהגות אוטובוס הנאשם.

7. לטענת ב"כ הנאשם יש להתחשב בהודאת הנאשם ולקחת האחריות מצדו אף כי לטענתו קיימת



רשלנות תורמת של הנהג המעורב ומן הראוי לשקלל זאת במסד הנתונים הקיים ולהימנע מהטלת מאסר בפועל על הנאשם.

8. הנאשם בן 60, נהג רכב מקצועי בחברת אגד, מחזיק ברישיון נהיגה משנת 1991 ולחובתו 6 הרשעות קודמות בלבד אחרונה משנת 2005. ב"כ הנאשם מציינת כי מדובר בעבר קל והתאונה אינה מאפיינת את התנהגותו.

9. ב"כ הנאשם הפנתה לאסופת פסיקה בה במקרים דומים שנגרמו חבלות של ממש לא הוטל עונש מאסר אף לא בעבודות שירות (עפ"ת 34990-06-15 **אורנה טקל נגד מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 25.06.15); ע"פ 71488/02 **אוקנין שושנה נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 02.12.03); ת"ד (ת"א) 6656-02-14 **מדינת ישראל נגד דב הורביץ** (פורסם בנבו, 29.10.14); רע"פ 548/05 **מאירה לוי נגד מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 19.01.06).

10. בסיכום טענותיה ציינה ב"כ הנאשם כי בהינתן נסיבות המקרה בהן הנאשם עצר בקו העצירה וגלש לתוך הצומת כאשר אין ראייה פוזיטיבית לעניין מיקום האימפקט ובהינתן מהירותו המפורזת של נהג האוטובוס המעורב, מביאים אותנו למצב שהתנהגותו של הנאשם היא בגדר חוסר זהירות רגעית או רשלנות ברף הנמוך ביותר. משכך, יש להשית על הנאשם, לשיטת ההגנה, לכל היותר פסילה, פסילה על תנאי וקנס ולקחת בחשבון שמדובר בנהג מקצועי וכי רישיונו נפסל מנהלית בעקבות התאונה.

דין והכרעה

השלבים בגזירת הדין

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

מתחם הענישה בעבירה של גרימת תאונת דרכים שתוצאותיה קשות



12. סעיף 40ג(א) לחוק העונשין קובע כי מתחם העונש ההולם את מעשי העבירות שביצע נאשם 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.

חומרת העבירות

13. העבירות בהן הורשע הנאשם הינן עבירות חמורות ומסוכנות. מדובר בתאונת דרכים שארעה תוך נהיגה באוטובוס ציבורי תוך אי ציות לתמרור 302 בצומת. בנוסף, תוצאותיה של התאונה הינן תוצאות חמורות שגרמו לחבלות קשות אשר בדרך נס לא הסתיימה בתוצאה טראגית.

אמנם אין דינה של תאונה קשה כדינה של תאונה קטלנית, אך לא ניתן לגמד את חומרת המעשים, שהביאו לתוצאה הקשה (ראה: רע"פ 1583/14 **שמיר נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 11.03.14)).

מדובר בנסיבות חמורות בהן נוסעת באוטובוס עפה החוצה מהחלון עקב עוצמת הפגיעה של אוטובוס אחר באוטובוס של הנאשם. הפגיעות לאותה נוסעת ולנוסעים האחרים כמו גם הפגיעה שנגרמה לנאשם עצמו מעידים על חומרה יתירה.

הערך החברתי שנפגע ומידת הפגיעה בו

14. הערך החברתי שנפגע הוא שלום הציבור, שלמות הגוף והנפש והצורך לשמור על ביטחונם של משתמשי הדרך. תוצאותיה של התאונה חמורות הן, ואינן רחוקות מרחק רב מגרימת מוות תוך נהיגה רשלנית.

15. הנוסעת באוטובוס העידה בפניי על הקשיים אותם היא עוברת עקב התאונה. היא אושפזה בבית חולים ועקב התאונה נגרמה לה קטיעת רגל והיא נמצאת עד היום בטיפולים רפואיים וסובלת מקשיים בתפקודה היומיומי.

16. גם הנאשם עצמו נפגע ונגרמו לו שברים בצלעות, שפשופים במצח והוא הושם גבס ביד ימין.

מדיניות הענישה הנהוגה

17. נקבע בפסיקה כי במקרים של גרימת חבלות אשר אך כפשע ביניהן לבין גרימת מוות, יש הצדקה להקיש מן העונש המינימאלי הקבוע במקרה של גרם מוות ברשלנות תוך שימוש ברכב ולגזור עונש



מאסר בפועל. יפים לעניין זה דבריו של כבוד השופט חשין ברע"פ 3764/05 בן זוויה נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 21.04.05) "העובדה כי לעיתים הקלו בתי-המשפט המחוזיים בעונשם של עבריינים שהורשעו בגרימת חבלות וביטלו עונשי מאסר בפועל אשר נגזרו עליהם, אין בה כדי ללמד על רמת הענישה המקובלת..." (להלן: "פס"ד זוויה").

18. הלכה ידועה היא, שחומרת הענישה בעבירות תעבורה גדלה ככל שחומרת הפגיעה בנפגע התאונה ונזקיו גדלים (ראה: עפ"ת 37974-07-12 סנדרוביץ נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 06.09.12)).

"לענישה ההולמת תפקיד חשוב לא רק במקרים בהם גורמות תאונות הדרכים לקורבנות בנפש, אלא אף במקרים בהן נגרמות חבלות ופציעות, ובפרט כאשר חבלות ופציעות אלו חמורות הן" (ראה: רע"פ 2564/12 קרני נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 18.06.12)).

בענייננו, מדובר בקטיעת רגל של הנוסעת וחבלות נוספות שנגרמו לנוסעים אחרים ולנאשם עצמו נגרמו חבלות כמפורט לעיל.

19. מדיניות הענישה הנהוגה במקרים דומים כוללת רכיב של מאסר ופסילה ארוכת טווח לצד עונשים אחרים. אינני מקבל טענת ההגנה שאין להטיל על הנאשם עונש מאסר לאור הרשלנות התורמת של הנהג המעורב. אכן תוצאות התאונה היו יכולות להיות פחות קשות אלמלא מהירות נסיעתו של נהג האוטובוס המעורב. יחד עם זאת אין לראות בדבר כניתוק של הקשר הסיבתי או כנסיבה שיש בה כדי לחרוג ממתחם הענישה הנהוג ולא להטיל עונש מאסר.

נסיבות ביצוע העבירה

20. סעיף 40ט(א) לחוק העונשין מונה רשימה שאיננה סגורה לגבי נסיבות ביצוע העבירה. בחינת הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה במקרה דנן לצד השיקולים האחרים בקביעת המתחם מובילה למסקנה כי יש להשית על הנאשם עונש מאסר שיכול וירוצה בדרך של עבודות שירות.

מוטלת חובת זהירות מוגברת על נהג רכב ובכלל נהג רכב ציבורי בהגיעו לצומת.

21. רשלנותו של הנאשם בגרימת התאונה מתבטאת בכך שלא נתן תשומת לב מספקת לדרך ולא נתן זכות קדימה לאוטובוס שהגיע משמאלו אף כי נטען שהאוטובוס האחר נסע במהירות גבוהה מהמהירות המותרת בכביש.

22. על בית המשפט להילחם בתאונות הדרכים בדרך של ענישה מחמירה, גם אם תוצאות התאונה אינן קטלניות. ביחס לנגע תאונות הדרכים שהולך וגובה מחיר דמים יום יום, נקבע בפסיקת בית המשפט העליון כי מקומו של בית המשפט במלחמת החורמה נגד תופעה קשה זו לא נפקד, ועליו להמשיך



להירתם ולהרים תרומתו למען מאבק עיקש זה, בין היתר באמצעות הדאגה לענישה הולמת, אשר תסייע להגברת המודעות בדבר המחיר הכרוך בהפרת כללי התנהגות על הכביש (ראו בעניין זה ע"פ 2247/10 **שלום ימיני נגד מדינת ישראל**, (פורסם בנבו, 12.01.11); וגם ע"פ 5167/05 **מג'דוב נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 10.10.05)).

23. לאחר ששקלתי את טיעוני הצדדים, עיינתי בפסיקה הנוהגת, לרבות הפסיקה שהועברה על ידי ב"כ הצדדים, הגעתי למסקנה כי מתחם העונש ההולם בענייננו נע בין מאסר קצר בעבודות שירות לבין שנת מאסר בפועל, לצד פסילה משמעותית וממושכת.

מהו העונש הראוי לנאשם

24. בהתאם לסעיף 40א לחוק העונשין, בבוא בית המשפט לגזור את העונש המתאים לנאשם יש מקום להתחשב בנסיבותיו האישיות והמיוחדות של הנאשם שאינן קשורות בביצוע העבירות.

25. הנאשם בן 60 הוציא רישיון נהיגה משנת 2005 ללא עבר פלילי ועברו התעבורתי אינו מכביד.

26. תוצאותיה של התאונה קשות מדובר באישה מבוגרת שנפגעה בתאונה ונגרמה לה קטיעה של הרגל וכיום נותרה עם נכות כתוצאה מהפגיעות שנגרמו לה בתאונה. חייה של הנפגעת לא ישובו להיות כפי שהיו טרם התאונה ומשכך אני סבור כי במקרה דנן אין מנוס מהטלת עונש מאסר על הנאשם וזאת נוכח תוצאות התאונה הקשות. יחד עם זאת, נוכח עברו התעבורתי, נסיבותיו האישיות והעובדה שהנאשם נפגע בעצמו בתאונה ונגרמו לו חבלות של ממש, מצאתי שיש מקום לקבוע כי המאסר יהיה לתקופה קצרה ביותר וירוצה בדרך של עבודות שירות. בנוסף מצאתי להטיל על הנאשם פסילה לתקופה ארוכה לצד ענישה צופה פני עתיד.

על כן, אני דן את הנאשם לעונשים הבאים:

1. תשלום קנס בסך 2,000 ₪, אשר ישולם ב-4 תשלומים חודשיים, החל מיום 02.07.17.

2. פסילה מלקבל ו/או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 11 חודשים בניכוי 60 יום פסילה מנהלית.

הנאשם יפקיד רישיונו או אישור משרד הרישוי על העדר רישיון, במזכירות בית המשפט, לא יאוחר מיום 02.07.17.

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



3. פסילה מלקבל או מלהחזיק רשיון נהיגה לתקופה של 6 חודשים, וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

4. אני מצווה על מאסרו של הנאשם בפועל למשך 3 חודשים. המאסר ירוצה בדרך של עבודות שירות בהתאם לחו"ד הממונה על עבודות השירות. על הנאשם להתייצב ביום 11.05.17 בפני הממונה על עבודות שירות לצורך קליטה והצבה.

תשומת לב הנאשם שעליו לבצע כל העבודות המוטלות עליו במסגרת עבודות השירות עפ"י הנחיות שתינתנה לו מעת לעת ע"י הממונה במקום. כל הפרה של עבודות שירות תגרום להפסקה מיידית של עבודות השירות ולריצוי עונש מאסר בפועל.

5. אני מצווה על מאסרו של הנאשם למשך 3 חודשים, וזאת על תנאי למשך שלוש שנים, אם יעבור על הוראות סעיף 67 ו/או 10(א) לפקודת התעבורה תשכ"א-1961, שענינם נהיגה בפסילת רשיון או נהיגה ללא רשיון נהיגה בתוקף.

הודעה לנוכחים הזכות לערער על גזר הדין תוך 45 יום.

ניתן היום, ד' אייר תשע"ז, 30 אפריל 2017, במעמד הנוכחים.