



## גמ"ר 1954/10/15 - פרקליטות מחוז תל אביב פלילי נגד שרון אריאל חבוק

בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים)  
גמ"ר 1954-10-15 פרקליטות מחוז תל אביב פלילי נ'  
חבוק

בפני כבוד השופט אריה זרזבסקי  
בעניין: פרקליטות מחוז תל אביב פלילי

המאשימה

נגד

שרון אריאל חבוק

הנאשם

ע"י ב"כ עו"ד דני רונן

### גזר דין

הנאשם הורשע לאחר שמיעת ראיות במיוחס לו בכתב האישום, בעבירה של גרם מוות ברשלנות, עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין התשל"ז - 1977 יחד עם סעיפים 64 ו- 40 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] התשכ"א - 1961.

מעובדות כתב האישום עולה כי:

1. בתאריך 21.7.15 בשעה 20.30 או בסמוך לכך נהג הנאשם ברכב מסוג שברולט מ.ר. 9033532 (להלן: "**הרכב**") ברח' לה גוורדיה בתל אביב מכיוון מערב למזרח.
2. הכביש ברח' לה גוורדיה, בקטע הרלבנטי למסלול נסיעת הנאשם בנוי משני נתיבים לכל כיוון עם קו הפרדה רצוף המפריד בין שני המסלולים (להלן: "**הכביש**").
3. ברחוב לה גוורדיה מול בית מס' 82 בכיוון נסיעת הנאשם מסלולי הנסיעה בכביש מופרדים גם ע"י אי תנועה בנוי בכתובת הנ"ל יש מעבר חציה להולכי רגל החוצה את הכביש (להלן: "**מעבר חציה**").
4. במעבר החציה מוצב תמרור 306 עילי ומואר, המותקן מעל מעבר החציה, והמורה על מתן זכות קדימה להולכי רגל החוצים את הכביש לצד רמזור 707 מהבהב, כמו כן על אי התנועה הבנוי מוצב תמרור 306 נוסף.



5. במועד ובשעה הנ"ל, הנ"ל חצה שלמה חיים יליד 1939 (להלן: "**המנוח**") את מעבר החציה מצפון לדרום.
6. הנאשם אשר נסע בנתיב הימני בכיוון מערב למזרח פגע במנוח, שצעד על מעבר החציה ובעקבות כך הועף המנוח לקדמת הכביש עם חזית הרכב (להלן: "**התאונה**").
7. כתוצאה מהתאונה הובהל המנוח לבית חולים איכילוב כשהוא סובל מפגיעה רב מערכתית בכל חלקי גופו ושם נפטר ביום 28.7.15.
8. התאונה ומותו של המנוח נגרמו כתוצאה ישירה מנהיגתו הרשלנית החמורה של הנאשם שהתבטאה במעשים ובמחדלים הבאים:
- א. הנאשם לא שם לב לדרך, לא ציית לתמרורים שהיו מוצבים בכיוון נסיעתו. לא בלם את רכבו מבעוד מועד ונהג בחוסר תשומת לב לחיי אדם.
- ב. הנאשם לא אפשר למנוח להשלים לחצות את מעבר החציה, כמתחייב בחוק ולמרות שבכיוון נסיעתו מוצבים רמזור 707 מהבהב ותמרור 306 המורים לו לעשות כן.
- ג. הנאשם נהג ברכבו במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך ולמקום בו הולכי רגל חוצים במעבר חציה ו- "העיף" את המנוח למרחק של 17 מטרים ממעבר החציה.
- ד. הנאשם לא הבחין כלל במנוח בשום שלב שלפני התאונה עד לפגיעה במנוח.

### טיעוני התביעה:

התביעה הגישה הצהרות של נפגעי עבירה, וכן העידו ילדיו של המנוח:

הגב' צפרירה לוגסי - תיארה את הכאב שנגרם לה כתוצאה מאובדן אביה, , כמו כן, היא הגישה תצהיר אשר בו ציינה את החלל הגדול שנגרם לה כתוצאה מאובדן האב.

הגב' חמוטל חיים - העידה כי לא יכלה לישון לילות בעקבות האירוע, כמו כן הגישה תצהיר ובו ציינה כי את המראות הקשים של הפגיעות באביה וכי הזמן לא ריפא את הכאב.

הגב' אבישג משה - תיארה את המפגש עם אביה בבית החולים.



מר עמנואל חיים - העיד על הצער בכך שאביו לא זכה להשתתף בשמחה שהייתה לו.

בהמשך הוגש על ידי המאשימה תצהיר נפגע עבירה של בן המנוח מר אלעד חיים, אשר ציין כי אביו היה צלול, ער ומפוקח בכל אשר עשה, ובגלל חוסר זהירות של נהג, נגדעו חייו של אביו בטרם עת.

לגרסת התביעה, פגע הנאשם בערך החברתי המוגן והחשוב ביותר, שהוא קדושת החיים, ולדבריה, ביהמ"ש עמד לא פעם על הצורך להחמיר בענישה על מנת להילחם בתאונות דרכים ונקיטת יד קשה נגד עברייני תנועה שגרמו ברשלנות מוות לאחרים.

לגרסת המאשימה, רשלנות הנאשם התבטאה בכך שהוא נהג בציר מרכזי בת"א באזור מאוכלס, בעל נפח תנועה גדול של הולכי רגל, כאשר שדה הראיה שלו פתוח לפחות 70 מ' קדימה, לא האט את נסיעתו לפני מעבר חציה גדול מסומן ומואר. הנאשם נהג במהירות שלא התאימה לתנאי הדרך ולמקום, לא הגיב בהתקרבותו למעבר החציה, אלא המשיך בנסיעה שוטפת עד לרגע הפגיעה ולא אפשר למנוח להשלים את חציית הכביש בבטחה, כמתחייב בחוק. הנאשם נהג בחוסר תשומת לב לחיי אדם וכתוצאה מכך לא הבחין כלל במנוח עד לרגע הפגיעה.

לגרסת המאשימה, הן המחוקק והן מתקין התקנות והפסיקה העקבית של בתי המשפט מדגישים את חובת הזהירות המוגברת שיש לנהג בהתקרבות למעבר חציה. הלכה ידועה היא שמעבר חציה הוא מקום מבטחו של הולך הרגל. הנהג חייב להאט את מהירות נסיעתו בהתקרבות למעבר חציה, לסרוק את מלוא רוחב המעבר כדי לאתר הולכי רגל החוצים או המבקשים לחצות ואף בעת הצורך, לבלום את רכבו. כבר נפסק **בע"פ 558/97 מליק נ. מ"י, ו- בע"פ 8827/01 שטרייזנט נ. מ"י**, בית המשפט העליון הדגיש כי בשני המקרים התאונות התרחשו במעבר חציה ובית המשפט העליון הרחיב את חובת הזהירות המוגברת שעל הנהג להביא בחשבון גם התנהגות רשלנית ובלתי צפויה של הולכי רגל, וכן לקחת בחשבון את האפשרות שמה שנעשה על המדרכה סמוך למעבר החציה, יכול ויהיה מוסתר מעיני הנהג הן בשל רכב חונה, והן בשל רכבים הנוסעים לפניו, וכן מכל סיבה שהיא.

בנסיבות אלה מידת רשלנותו של הנאשם היא רשלנות משמעותית וחמורה.

המאשימה טוענת כי לאור הפסיקה ובשים לב לערכים המוגנים ומידת הפגיעה בהם, ולאור רמת הרשלנות של הנאשם, מבקשת היא לקבוע מתחם ענישה הנע בין 9 חודשים של מאסר בפועל, ועד ל- 24 חודשים, פסילה בפועל של 8 עד 15 שנים.

המאשימה עתרה להטיל על הנאשם 10 חודשי מאסר בפועל, 12 שנות פסילה, מאסר על תנאי, קנס ופיצוי משמעותי למשפחת המנוח.

### טיעוני הנאשם:

בפתח טיעוני הנאשם השמיע הנאשם דברים בהם ציין כי הוא מצטער מעומק ליבו צער עמוק על שגרם למותו של המנוח, דבר שילווה אותו עד שארית חייו. הוא מודע לכך כי החלל שנפער גדול מנשוא, כשהדבר קרה בגללו וכי הוא זה שגרם לכך - דבר שהוא לא יודע בכלל לשאת אותו.



לא עובר יום אשר אירוע תאונה לא רודף אותו. עוצמת הקושי אינה דועכת וכל שנותר לנאשם הוא לבקש את סליחת משפחת המנוח על המקרה, תוצאותיו ועל האובדן והמחסור ועל החל הגדול שאירע בגללו.

בטיעונים לעונש, העלה הנאשם טיעונים אשר מרביתם מקומם בהליך הערעור. ב"כ הנאשם טען כי במתחם הענישה יש להתחשב כי אין מהדובר בהולך רגל שחצה כביש במעבר החציה, אלא המדובר בתאונה שאירעה בשעות הלילה בתנאי ראות לא תקינים. כמו כן, לא נקבע מה היה שדה הראיה וכי התנהגות הולך הרגל מתיישבת עם רשלנות תורמת. תאורת הצומת מגלמת רשלנות תכנונית, שלא ניתן להפריז בחומרתה. לפיכך, מבקש ב"כ הנאשם לקבוע את מתחם העונש ההולם בין מאסר לפועל בן 4 חודשים כרף תחתון לבין 8 חודשים שירוצו בעבודות שירות, כרף עליון ופסילה בפועל שלא תפחת מ- 3 שנים ולא תעלה על 7 שנים וכן קנס.

## דין והכרעה

לאחרונה שב וקבע ביהמ"ש העליון ב- **רע"פ 2996/13 טטיאנה נייאזוב ואח' נ' מ"י**, כי בהעדר נסיבות חריגות, כאשר קופחו חיי אדם בנהיגה רשלנית, אין לשנות ממדיניות הענישה הנוהגת של הטלת מאסר בפועל. ביהמ"ש העליון קובע כי אף חרף הנסיבות האישיות אין מקום לסטות ממדיניות הענישה הנוהגת:

**"הם משקפים את הצורך במאבק בקיפוח חיי אדם בדרכים, המהוה, למרבה הצער, תופעה שכיחה במחוזותינו ומדיניות הענישה משקפת את היחס לקדושת חיי אדם. האמת תורה דרכה, כי הענישה במקרי גרימת מוות ברשלנות בגדרי תאונות דרכים או אחרות היא אתגר קשה, שכן עסקינן ככלל בנאשמים נורמטיביים שמעו והתרשלו בהיסח הדעת של רגע, וחרב עולמן של שתי משפחות, בראש וראשונה וברמה עילאית משפחת הקורבן שקופדו חיייו בשל רשלנות, אליה נכמר הלב, אך במרבית המקרים ישנה גם טראומה לפוגע ולמשפחתו לא רק בשל הענישה אלא בשל המעשה ומאמינים אנו איפוא כי הנאשמים מתייסרים אף הם ... על כן התחשבות בנסיבות האישיות לפטור ממאסר בפועל תהא במקרים חריגים וכמובן תוך הבאה בחשבון של מידת הרשלנות בכל מקרה ספציפי".**

(פיסקה כ"א לפס"ד)

המחוקק קבע במסגרת תיקון 113 לחוק העונשין את עקרון ההלימה, כעקרון המנחה בענישה, דהיינו קיומו של יחס הולם בין חומרת מעשה העבירה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם ובין סוג ומידת העונש המוטל עליו על בית המשפט לקבוע את מתחם העונש ההולם למעשה העבירה שביצע הנאשם בהתאם לעקרון ההלימה. ולשם כך יתחשב בערך חברתי שנפגע מביצוע העבירה, במידת הפגיעה בו, במדיניות הענישה הנהוגה ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירה כאמור בסעיף 40 ט' לחוק העונשין, כאשר בתוך מתחם העונש יגזור בית המשפט את העונש המתאים לנאשם, בהתחשב, בין היתר, בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה.

מתחם העונש ההולם לעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית נע בין 6 חודשי מאסר אשר יבוצעו בעבודות שרות ל - 3 שנות מאסר ובין פסילת רישיון בת 3 שנים לבין פסילה לשנים רבות לצד רכיבי ענישה נוספים הכל עפ"י הנסיבות.

הכללים המנחים באשר לעבירה של גרם מוות ברשלנות נקבעו במסגרת **ע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מ"י** לאמור:

**"נדמה שקיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים**



קטלנית ברשלנות. האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקול הרתעה. השני, בד"כ הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופיה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם ע"י אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות".

בעניינו של הנאשם הוגש תסקיר אשר המליץ להימנע מהטלת מאסר בכלא ולשקול מאסר בדרך של עבודות שירות ואולם לשירות המבחן יש שיקולים אישיים ולביהמ"ש יש שיקולים רחבים יותר והם המכריעים.

בית המשפט העליון בפסיקה חוזרת ונשנית הורה להחמיר בענישה בעבירות של גרימת מוות ברשלנות.

תאונה המתרחשת לפני מעבר חציה, על מעבר חצייה או בסמוך אליו, אינה מקימה אחריות מוחלטת על הנוהג ברכב הפוגע, אך בנסיבות אלה יש בעובדה זו כדי להטיל על הנאשם אחריות מוגברת. תאונה בנסיבות המקרה שלפנינו, מצריכה בחינת התנהגותו של נהג הרכב הפוגע לפי אמות מידה מיוחדות וייחודיות המחייבות אותו לצפות התנהגות רשלנית מצדם של הולכי רגל רשלניים ולהתאים נהיגתו כך שתבטיח אפשרות עצירה ומניעת תאונה. בהקשר זה מפנה בית משפט לבג"ץ 8150/13 כרסנטי נ' פרקליטות המדינה - המחלקה הפלילית (6.8.14) לשם שלימות הדברים והבהרתם:

"ניתן אפוא להצביע על שני כללים גדולים בכגון דא שאינם סותרים זה את זה. הכלל הראשון הוא כי על נהג המתקרב למעבר חצייה מוטלת אחריות מוגברת. זהו השטח של הולך הרגל. אכן, גם על הולך הרגל חלים כללים בהגיעו לשטח זה, אך על השולט בכלי בעל-כוח קטלני מוטלת האחריות, הראשונה במעלה, לנהוג בזהירות. אחריות זו כוללת, על-פי הפסיקה, חובה לצפות, במידה זו או אחרת, את האפשרות כי הולך הרגל עלול להתרשל - כך במיוחד כלפי קבוצות אוכלוסיה ממוקדות כגון ילדים וקשישים. כלשון תקנה 52(6) לתקנות התעבורה התשכ"א-1961: "בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נוהג רכב להאיט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש, לרבות רכבו הוא, ובמיוחד במקרים אלה... (6) בהתקרבו למעבר חציה". הכלל השני הוא כי האחריות אינה מוחלטת. אין עסקין באחריות קפידה. העבירה היא גרם מוות ברשלנות. טרם מורשע נאשם בעבירה כזו, על התביעה להוכיח שלשה מרכיבים: התרשלות, גרימת מוות, וקשר סיבתי משפטי ועובדתי ביניהן".

הנאשם נהג בניגוד לחובת הזהירות החלה עליו באותה דרך. הנאשם התקרב למעבר חצייה בו הבחין מבעוד מועד, אך התרשל בכך שלא התאים את מהירות נסיעתו לתנאי הדרך. על אף הראות שאפשרה למערער להבחין במנוח החוצה את הכביש, לבלום ולמנוע את התוצאה הקטלנית.

רשלנות הנאשם היתה רשלנות רגעית וע"פ הנסיבות ניתן לסווגה כרשלנות בדרגה בינונית.



הנאשם מחזיק ברישיון מנהיגה משנת '88 ולחובתו 56 הרשעות קודמות עם מגוון רב של הרשעות.

הנאשם טען כנגד קבילות ההרשעות הקודמות בטענה של התיישנות, ואולם מקובלת עלי טענות המאשימה כי בהתאם לסעיף 5 לחוק המרשם הפלילי, הוראת ההתיישנות אינה קלה על מידע שנמסר בהתאם לסעיף 5 לחוק ולכן ביהמ"ש רשאי להסתמך על מידע במרשם בגין עבירות שהתיישנו בשונה מעבירות שנמחקו.

כמו כן, ראה בעניין זה רע"פ 1808/10 שם נפסק כי תכליתו של הסדר ההתיישנות אינה לאפשר הקלה בעונש של מי שהוסיף וחטא, אלא לאפשר לחוזרים לדרך הישר להניח עברם המכביד מאחור ולהמשיך בחייהם.

לאחר ששמעתי את טענות הצדדים, נסיבותיו האישיות של הנאשם, תסקיר שרות המבחן, קשייו בהתמודדות עם התאונה הטראומטית לה גרם, עברו התעבורתי, ומנגד חומרת העבירה, התוצאה הטרגית של אובדן חיי אדם, כאבה של משפחת המנוח, אני גוזר על הנאשם את העונשים הבאים:

1. קנס בסך 5,000 ₪ או 50 ימי מאסר תמורתו, אשר ישולם ב- 5 תשלומים חודשיים, שווים ורצופים, תשלום ראשון עד ולא יאוחר מיום 5.9.21.
2. פסילה על תנאי 10 חודשים למשך 3 שנים.
3. פוסל את הנאשם מלקבל ומלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 10 שנים בניכוי ימי הפסילה מנהלית ושיפוטית שריצה.
4. 8 חודשי מאסר בפועל. ניתן בזה עיכוב ביצוע של 45 יום מהיום, לצורך התארגנות ולצורך מיון מוקדם.
5. מאסר על תנאי של 12 חודשים למשך 3 שנים על עבירות המפורטות בכתב האישום.
6. פיצוי למשפחת המנוח בסך של 25,000 ₪ וזאת ב- 10 תשלומים חודשיים, שווים ורצופים, תשלום ראשון עד ולא יאוחר מיום 5.9.21.

**רשות ערעור לבית המשפט המחוזי בתוך 45 יום מהיום.**

**ניתן היום, כ"ו סיוון תשפ"א, 06 יוני 2021, במעמד הצדדים.**

