



גמ"ר 10887/12/20 - מדינת ישראל ע"י פרקליטות מחוז הדרום נגד אביאור אוחיון ע"י

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 10887-12-20 מדינת ישראל נ' אוחיון
תיק חיצוני: 352401/2019

המאשימה
נגד
הנאשם
בפני כבוד השופט אלון אופיר
מדינת ישראל ע"י פרקליטות מחוז הדרום
אביאור אוחיון ע"י עו"ד יואב נוריאלי

גזר דין

רקע כללי -

הנאשם הורשע על פי הודאתו בעובדות כתב אישום מתוקן וזאת במסגרת הסדר טיעון אליו הגיעו הצדדים לאחר ישיבת גישור שהתקיימה בפני מותב אחר.

בהתאם לעובדות כתב האישום **המתוקן** אשר הוגש, נהג הנאשם רכב ביום 11.8.19 בסמוך לשעה 10:30 ברחוב הרצל בעיר אופקים לכיוון דרום.

הנאשם נהג בכביש בו נתיב נסיעה אחד לכל כיוון כאשר הכביש מופרד עם שטח הפרדה בנוי.

הנאשם התקרב למעבר חצייה, ולא הבחין מבעוד מועד באדם העומד על שטח ההפרדה ומתכוון לחצות את הכביש במעבר החצייה.

אותו אדם היה **מר א.ו. ז"ל**, יליד 1937 - (להלן: המנוח).

המנוח החל בחציית הכביש כאשר הנאשם היה קרוב למעבר החצייה, ולמעשה הספיק לעבור מרחק של כ-80 ס"מ בלבד במעבר עת פגע בו הנאשם עם רכבו מאחר ולא הבחין בו עת עמד על אי התנועה או בכל זמן אחר טרם הפגיעה במנוח.

אין חולק כי הנאשם האט את רכבו עת התקרב למעבר החצייה.

אין חולק כי שדה הראייה מכיוון הגעת הנאשם לכיוון מרכז שטח ההפרדה (ביחס לאדם שיעמוד שם) עומד על 54

עמוד 1



מטרים, וגדל עד ל-113 מטרים בנקודת הירידה של הולך הרגל למעבר החצייה.

ממסמכים שהגישה ההגנה **בהסכמת המדינה**, עולה כי עד ראיה למקרה אישר כי המנוח החל לחצות הכביש כאשר ראשו מוטה כלפי מטה (מסמך ה/3), ומדוח הפעולה של רפ"ק כהן (בוחן תנועה - מסמך ה/2) עולה כי שיחים על אי התנועה במקום **יוצרים הפרעה בשדה הראייה**. בנוסף, קבע רפ"ק כהן ביחס למעבר החצייה הספציפי במקום בו התרחשה התאונה, כי אין לו הצדקה הנדסית **והמלצתו היא למוחקו**.

על רקע כתב האישום המתוקן שתמציתו לעיל, הגיעו הצדדים להסדר טיעון ולפיו, הנאשם יודה בעובדות כתב האישום המתוקן, ומבלי שמי מהצדדים יוסיף עובדות נוספות מעבר למתואר בו, יעתרו הצדדים במשותף לענישה הבאה:

המדינה תעתור לתקופת מאסר בת 10 חודשים ואילו ההגנה תעתור לתקופת מאסר בת 6 חודשים שתרוצה בדרך של עבודות שירות.

יתר הטיעונים לעונש ביחס לרכיבי הענישה הנוספים יהיו פתוחים.

ביום 13.7.22 טענו הצדדים לעונש בפני כאשר המדינה העידה במסגרת הראיות לעונש את בת זוגו ב-12 השנים האחרונות של המנוח (הגב' ז.ס) ממנה ניתן היה ללמוד על מידותיו הטובות של המנוח וכן על העובדה כי הוא עלה בגפו לארץ לאחר שחזר בתשובה, וכל משפחתו נותרה לגור ברוסיה (המנוח עירי מבחינה משפחתית בארץ זולת חברתו שחיה אתו כבת זוג).

טיעוני המדינה לעונש בתמצית:

לשיטת המדינה, למרות שהציגו הצדדים "הסדר טווח" ביחס לעונש, מתחם העונש ביחס לפרשה זו הינו תלוי רף הרשלנות בפרשה ספציפית זו.

לאור עובדות כתב האישום המתוקן, סבורה המדינה כי יש לקבע רף רשלנות "בינוני-גבוה" ולאחר שהפנתה בטיעוניה לעונש המפורטים לפסיקה רלוונטית, מבקשת המדינה לקבע מתחם אשר ינוע בין 10 ועד 20 חודשי מאסר, לצד מתחם פסילה שינוע בין 10 ועד 15 שנות פסילה.

בהתאם לעמדת המדינה, לקחה היא בחשבון ושכללה את נסיבותיו האישיות המיוחדות של הנאשם, את עברו התעבורתי, לצד גילו, ולאחר שקלול זה שלקח בחשבון את הודאתו המלאה של הנאשם, **עותרת היא לחלקו הנמוך של המתחם** אותו היא מציעה כמתחם הראוי לפרשה זו.

במילים אחרות, עותרת המדינה ל-10 חודשי מאסר בפועל, וביחס לרכיב הפסילה, לתקופה שלא תפחת מ-10 שנות פסילה בפועל.

בנוסף, ביקשה המדינה לגזור על הנאשם פיצוי לטובת עיזבון המנוח לצד ענישה צופת פני עתיד.

בטיעוניה לעונש מודעת הייתה המדינה להמלצת שירות המבחן למבוגרים לענישה שיקומית הכוללת ריצוי מאסר בדרך של עבודות שירות לצד צו מבחן לתקופה בת שנה.



לטענת המדינה, המלצות שירות המבחן אינן עולות בקנה אחד עם פסיקתו של בית המשפט העליון ביחס לענישה הראויה בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, ובית המשפט התבקש לראות את האינטרס הציבורי שבהרתעת נהגים אחרים כעדיף על פני שיקולי שיקום במקרה ספציפי זה, למרות נורמטיביות הנאשם, מצבו הנפשי, נכותו, שירותו בצה"ל למרות פציעתו, והיעדר עבר תעבורתי מכביד או עבר פלילי מכל סוג.

טיעוני ההגנה לעונש בתמצית:

ב"כ הנאשם חלק על עמדת המדינה בכל הקשור להגדרת רף הרשלנות בפרשה זו.

לשיטתו, תיקונו של כתב האישום במסגרת הסדר הטיעון מלמד על רף רשלנות נמוך הגם שהמדובר בפגיעה קטלנית בהולך רגל שחצה כביש במעבר חצייה.

קו דק הבחין בפרשה זו (לטענת ההגנה) בין הגדרת התאונה הקשה כ"תאונה בלתי נמנעת" מצד הנהג ובין מצב של תאונה עם רשלנות רגעית ברף נמוך.

הסכמת המדינה לתיקונו של כתב האישום למצב בו הנאשם האט את התקרב למעבר החצייה, לעובדה כי המנוח החל לחצות כאשר רכב הנאשם היה קרוב למעבר החצייה (כלומר כניסת המנוח לתוך הכביש עצמו הייתה כאשר רכב הנאשם היה קרוב אליו), ועצם העובדה כי הפגיעה במנוח הייתה מיד עם כניסתו לכביש (המנוח חצה 80 ס"מ בלבד ממעבר החצייה עת נפגע), **כל אלה מלמדים על רשלנות ברף נמוך, וגם לשיטת המדינה בטיעוניה לעונש, כאשר הרשלנות נמוכה, ראוי מתחם שמתחיל ב-6 חודשי מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות.**

מאחר והנאשם "בגיר צעיר", נורמטיבי, סובל מנכות בשל פציעה קשה שעבר בגיל 15 ובכל זאת התגייס לצה"ל, נעדר כל עבר פלילי, ונעדר עבר תעבורתי מכביד (לחובתו 3 עבירות קנס בלבד), הרי שלאור לקיחת האחריות המלאה מצידו, ולאור המלצתו החד משמעית של שירות המבחן למבוגרים לענישה שיקומית (המלצה לריצוי מאסר בעבודות שירות לצד צו מבחן למשך שנה), התבקש בית המשפט לאמץ את בקשת ההגנה ל- 6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות.

ביחס לרכיב הפסילה, סבורה ההגנה כי בשל גילו הצעיר של הנאשם, עיסוקו הקשור קשר ישיר לנהיגה, ולקיחת האחריות המלאה מצידו על רקע מצבו הנפשי הקשה לאחר התאונה שמחייב את שיקומו, אין הצדקה לפסילה מעבר ל- 3 שנים.

דין וגזירת הדין:

בפרשה זו חלוקים הצדדים באשר למתחם הענישה שיש לקבוע:

המדינה אווזת בעמדה ולפיה רף הרשלנות הוא בינוני-גבוה ולכן מתחם העונש הראוי לרכיב המאסר נע בין 10 חודשים עד 20 חודשים, ואילו מתחם הפסילה של רישיון הנהיגה צריך לנוע בין 10 ועד 15 שנים.

ההגנה סבורה כי רף הרשלנות בפרשה זו נמוך, ולכן יש לקבע את חלקו הנמוך של המתחם הראוי על 6 חודשי מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות וביחס לרכיב הפסילה יש לקבע מתחם שינוע בין 3 ועד 6 שנות פסילה.



עובדתית, הציגו הצדדים בפרשה זו הסדר טיעון עם טווח מוסכם אשר נע בין 6 חודשי מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות ועד 10 חודשי מאסר לריצוי בפועל מאחורי סורג ובריא.

במסגרת ההסדר גם הוגש כתב אישום מתוקן במסגרתו עובדות כתב האישום תוקנו כך שהמדינה הסכימה כי הנאשם האט את התקרב למעבר החצייה, וכן הסכימה כי המנוח החל לחצות את הכביש כאשר הנאשם היה קרוב למעבר החצייה, וכן כולל כתב האישום המתוקן עובדה לפיה הספיק המנוח לעבור כ-80 ס"מ בלבד מתוך מעבר החצייה עד שהתרחשה הפגיעה בו.

על בסיס הנתונים העובדתיים לעיל (יחד עם תיאור נוסף של שדה הראייה אשר עמד לרשות הנאשם עת התקרב למעבר החצייה), הוצג הסדר הטווח לעיל כאשר המדינה לקחה בחשבון (לפי טיעוניה לעונש) גם את גילו הצעיר של הנאשם (22) בזמן התאונה ונסיבותיו האישיות המיוחדות.

כאשר צדדים לתיק מציגים הסדר טיעון המכונה "ריצפה-תקרה" או "הסדר טווח", מסכימים למעשה הצדדים על סוג של "מתחם מוסכם" המובא בפני בית המשפט, במסגרתו מבקשים הצדדים ומסכימים כי הענישה תנוע במסגרת ההסדר המוצע ובגדר אותו "מנעד" ענישה מוסכם.

כל טיעון אחר לעונש החורג מהסכמה זו הוא למעשה טיעון החורג מהסדר הטיעון המוסכם.

בעפ 2454/18 **עזרא שיינברג נ' מדינת ישראל** (ניתן ותוקן ביום 6.12.2018) נשאלה השאלה כיצד נקבע מתחם ענישה כאשר קיים הסדר טיעון בין הצדדים, וכך נכתב:

"כידוע, בבואו להכריע אם לקבל הסדר טיעון בין התביעה להגנה, על בית המשפט לבחון את ההסדר על רקע, בין היתר, העונש ההולם לעבירה (ע"פ 1958/98 פלוני נ' מדינת ישראל, פ"ד נז(1) 577, 608-609 (2002)). סימן א'1 לפרק ו' לחוק מורה כיום כיצד לקבוע את העונש לעבירה. כלי מרכזי בתהליך זה הוא קביעת מתחם העונש ההולם על פי הנסיבות המנויות בחוק (סעיפים 40 ג ו-40ט לחוק; ע"פ 8641/12 סעד נ' מדינת ישראל, פ"ד סו(2) 772, 790-792 (2013) (להלן: עניין סעד)). **שאלה היא אם בית משפט שבוחן הסדר טיעון חייב לקבוע במדויק את מתחם העונש ההולם. בשאלה זו נשמעו שתי דעות בבית משפט זה. לפי דעה אחת, יש לקבוע את מתחם העונש ההולם כרגיל (ראו למשל עניין פלוני (הסדר ומתחם)); ע"פ 2021/17 מצגר נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 16 (30.4.2017) (להלן: עניין מצגר)). לפי דעה שנייה, במקרים מסוימים, למשל כאשר הצדדים הסכימו על טווח ענישה שנופל בבירור בתוך מתחם הענישה, אין צורך להרחיב בקביעת המתחם (ראו למשל ע"פ 6943/16 גלקין נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 3 (28.1.2018))."**

מאחר ועל בית המשפט לתת תשובה לשאלה: **האם הסדר הטווח המוסכם (זה שהוצג על ידי הצדדים בפני) "נופל" בבירור בתוך מתחם הענישה ?**, הרי שאין מנוס מלבצע ניתוח (ולו קצר) של הנתונים בפרשה זו, כדי להגיע למתחם ענישה ראוי, ולאורו יבחן על ידי הסדר הטווח של הצדדים.



קביעת מתחם העונש ההולם לפרשה זו:

הערך החברתי אשר נפגע במקרה של תאונה קטלנית הוא קדושת החיים.

בפ"ד 5135/18 מחמד עבידיה נ' מדינת ישראל (26.6.2019), נקבע:

"עקרונות הענישה ביחס לגרימת תאונה קטלנית מושרשים היטב בפסיקה, ולצערנו גם בניסיון המר של ריבוי מקרים מעין אלה. כלל ראשון הוא כי יש להחמיר בעבירות אלה לנוכח עקרון קדושת החיים. כלל שני, כי השיקול המרכזי הוא מידת האשמה. הכלל השלישי הוא כי ברגיל - הנסיבות האישיות של הנהג נסוגות בפני חומרת התוצאה"....

"...הקטל בדרכים הוא תופעה מכוערת. בשנים האחרונות יש שיפור בתנאי הכביש, בתאורה ואף בטיב ואיכות המכוניות. התפתחויות חיוניות אלה מפנות את הזרקור לאחריות המוטלת על כתפי הנהגים ועוברי הדרך."

בפרשה שבפני, גרם הנאשם ברשלנותו למותו של קשיש בן 82 ולכן מידת הפגיעה בערך המוגן של קדושת החיים היא מירבית, הגם שאין המדובר במקרה זה באירוע עם יסוד נפשי של פזיזות או חלילה כוונה.

לצורך קביעת מתחם ענישה לפרשה נתונה, יש לבחון ראשית את נסיבות המקרה כפי שהם באו לידי ביטוי בכתב האישום בעובדותיו הורשע הנאשם.

בפרשה זו, נהג הנאשם **במהירות שאינה עולה על המהירות המותרת במקום** בו נהג (כביש עירוני חד סטרי המופרד בשטח הפרדה בנוי (עליו בהתאם לנתונים שבפני צמחה צמחייה לגביה ניתנה המלצה של בוחן תנועה לקיצוץ וגיזום כדי שבעיית שדה הראייה הקיימת במקום לנהגים תצומצם).

הנאשם התקרב בנסיעה שאינה מהירה למעבר החצייה, והאט את רכבו.

כאשר היה קרוב למעבר החצייה, החל הולך הרגל (המנוח), את כניסתו לכביש, בעוד הנאשם לא מבחין בו (וזו רשלנותו המרכזית). כאשר ביצע המנוח צעד לתוך הכביש (כניסה של כ-80 ס"מ בלבד לתוך מעבר החצייה), פגע בו הנאשם עם רכבו וגרם למותו.

לא מיוחסת לנאשם בכתב האישום נהיגה פוזת או התנהגות כביש המעידה על עקיפה מסוכנת או נהיגה במהירות מופרזת או שימוש בחומרים משני תודעה.

המדובר בחוסר תשומת לב רגעי למתרחש על אי התנועה שמעבר לצמחיה, חוסר תשומת לב מספיק לחובה המוטלת על כל נהג, מעבר להאטה, גם לעצור, אם יש צורך בכך, כאשר הוא מתקרב למעבר חצייה (וכאמור לעיל, הנאשם האט בהתקרבו למעבר). לכן, **המדובר בהחלט ברשלנות של הנאשם אשר הובילה לתוצאה הקטלנית, אך לא מדובר בנסיבות הקונקרטיות ברשלנות שהיא ברף גבוה או בינוני בעיני.**

ניתוח החובות המוטלות על נהג מן הישוב בהתקרבו למעבר חצייה (על רקע קביעות בית המשפט העליון בע"פ 558/97 מלניק נגד מד"י ולאחרונה ברע"פ 1871/22 דנוך נגד מדינת ישראל) מציבות את התנהגות הנאשם עת נהג ברכב ברף רשלנות נמוך (לאור ההאטה, המהירות הסבירה ומבנה הדרך הספציפי). יחד עם זאת, קמה החובה לקבע



את הרף העליון של מידת הרשלנות בגבול הרשלנות הבינונית וזאת לאור שדה הראייה שהיה לנאשם לכיוון אי התנועה במקום (וזאת מבלי שאתעלם מההפרעה שהייתה במקום מנוכחות השיחים לגביהם הומלץ לאחר התאונה ע"י גורם משטרה כי ייגזמו).

אני קובע לכן, כי בנסיבות המופיעות בכתב האישום המתוקן, את רף הרשלנות של הנאשם בפרשה זו כנמוך עד בינוני.

סקירת הפסיקה מלמדת (כפי שצינה גם המדינה בטיועוניה לעונש בכתב), כי במקרים של נהיגה רשלנית עת דובר ברף רשלנות נמוך מאד, נגזרו על נהגים עונשי מאסר של 6 חודשים בעבודות שירות; למשל ע"פ 1319/09 משה כהן נ' מדינת ישראל (13.5.09), רע"פ 548/05 מאירה לוי נ' מדינת ישראל, רע"פ 4261/04 יעקב פארין נ' מדינת ישראל, פ"ד נט (3), 440, רע"פ 4732/02 ענת סורפין-לביא נ' מדינת ישראל.

במקרים של רשלנות חמורה יותר, נגזרו עונשי מאסר לתקופות ארוכות יותר: ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל (10 חודשים); ע"פ (ת"א) 71933/06 קלסבלד נ' מדינת ישראל, במקרה זה נהרגו אם ובנה ונפצעו שלושה אחרים (13 חודשים); ע"פ 6358/10 קבהא נ' מדינת ישראל, נהרגו שניים ונפצעו ששה (15 חודשים).

בעפ"ג 39751-12-13 אלעביד נגד מד"י (להלן- פרשת אלעביד) דן בית המשפט המחוזי בבאר-שבע בערעורו של מאהר אל עביד עליו גזרתי 12 חודשי מאסר בפועל לאחר שסטה עם רכבו שמאלה, עלה על שטח הפרדה והתנגש בעמוד תאורה, התנהגות שגרמה למות חברו ברכבו.

הנאשם אלעביד האיץ רכבו למהירות גבוהה אשר גרמה לאבדן השליטה.

בפרשת אלעביד הגדרתי את רף הרשלנות כבינונית-גבוהה (כפי שביקשה המדינה להגדיר בפרשה שבפני), ולאחר שהצדדים טענו לעונש, ולאחר שלקחתי בחשבון את העובדה כי הנאשם שרת שירות צבאי קרבי בצה"ל ואף נפצע במהלך שירות זה, ולאחר שלקחתי בחשבון את הפוסט טראומה ממנה סבל כתוצאה מהתאונה, גזרתי עליו 12 חודשי מאסר בפועל לצד פסילה בת 10 שנים של רישיון הנהיגה.

בית המשפט המחוזי שדן בערעור אישר את מתחם הענישה שנקבע (בין 6 חודשי מאסר ועד 24 חודשים), אישר את הקביעה לפיה רף הרשלנות הוא "בינוני-גבוה" בנסיבות של "החלטה קרה" לבחור דרך נהיגה הגורמת לאבדן שליטה, ובסופו של יום לאור נורמטיביות הנאשם, רקעו הצבאי לאחר שנפצע, והעובדה כי הוא עצמו נפצע קשות בתאונה, קבע את משך המאסר בפועל על 9 חודשים ללא שינוי ביתר רכיבי הענישה.

פרשת אלעביד ממחישה כי רף רשלנות בינוני-גבוה, יכול ליצר מנעד רחב של ענישה אפשרית, כפי שיכול ליצר גם רף נמוך-בינוני אותו קבעתי בפרשה שבפני.

בעפ"ת 38792-02-18 תבור נ' מדינת ישראל (13.5.19) נקבע כי רשלנותו של המערער היא רשלנות בינונית. בית-המשפט קמא סקר פסיקה רלבנטית (בעמ' 118 לגזר-הדין) וקבע מתחם עונש הולם שנע בין 7 חודשי מאסר ועד 18 חודשי מאסר. נגזרו על המערער 10 חודשי מאסר בפועל.



בעפ"ת 37444-06-18 יניב קומא נגד מדינת ישראל (מחוזי נצרת) נקבעו בפסק דין מנחה אשר עסק בפגיעה קטלנית של רכב בהולכת רגל הדברים הבאים:

"בענייננו, המדובר הוא ברמת רשלנות נמוכה; ואסביר. המערער לא נהג במהירות חריגה לתנאי הכביש, לא סטה מנתיב נסיעתו, לא עבר ברמזור אדום ולא נהג במהירות מעל המותר. כן, לא עבר כל עבירה נוספת ו/או נלווית לעבירה מושא ההליך כאן. רוצה לומר, למערער כאן לא יוחסה כל עבירה נוספת על חוקי התעבורה וניכר, כי לא מדובר ברשלנות המצויה ברף בינוני-גבוה. בנוסף על כל האמור, לא ניתן להתעלם מהעובדה, כי המנוחה חצתה את הכביש שלא דרך מעבר חצייה המיועד למעבר הולכי רגל, בשעת לילה, כשהיא לבושה בפרטי לבוש כהים.

במקרים בהם היה מדובר ברף רשלנות נמוך, או בנסיבות חריגות, בתי המשפט הסתפקו בעונש מאסר שניתן להמירו לעבודות שירות, זאת לצד עונשים נלווים. לדוגמה, רע"פ 4261/04 פארין נ' מדינת ישראל, פ"ד נט (3), 440 שם, נקבע בזו הלשון:

"נהיגתו הרשלנית של המערער גרמה לתוצאה טראגית - קיפוח חייהם של שני אנשים ופציעה של אחרים, מקצתם קשה. המציאות מלמדת כי לעתים חוסר תשומת לב או התרשלנות רגעית עלולים להסתיים באסון כבד. במקרים כאלו, אף כי יש בהם כדי לבסס הרשעה בעבירה של גרם מוות ברשלנות, עשוי בית-המשפט, בנסיבות חריגות, להימנע מהטלת עונש של מאסר בפועל ולהסתפק בעונש של פסילת רישיון לזמן ארוך ומאסר לריצוי בעבודות שירות (ראו למשל רע"פ 4732/02 סורפין (לביא) נ' מדינת ישראל (להלן - פרשת סורפין [פורסם בנבו] [1])). סבורני כי המקרה שבפנינו בא בגדר מקרים חריגים אלו."

ראו בהקשר זה, שני פסקי הדין אליהם הפנה ב"כ המערער במסגרת הודעת הערעור אשר הוגשה מטעמו. ע"פ 41013-04-13 כרמון נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (4.7.13) (להלן: "כרמון") ועפ"ת (חי) 62250-07-17 גולדברג נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (19.10.17) (להלן: "גולדברג").

הדין בערעור בעניין כרמון הנ"ל, התייחס לגזר דינו של בית משפט השלום לתעבורה לפיו - נגזר דינה של המערערת שביצעה עבירות של גרימת מוות ברשלנות וסטייה מנתיב נסיעה והושתו עליה 11 חודשי מאסר בפועל, פסילת רישיון נהיגה למשך 12 שנים, לצד עונשים נלווים. בית המשפט המחוזי קיבל את הערעור וקבע, כי בנסיבות העניין, מתחם העונש ההולם לעבירה, בנסיבותיה ובשים לב לרמת הרשלנות, נע בין 6 חודשי מאסר בעבודות שירות לבין שנת מאסר בפועל. בסופו של יום, הופחת עונשה של המערערת והועמד על 6 חודשי מאסר אשר הומר לעבודות שירות, כאשר יתר רכיבי גזר הדין נותרו על כנם. בית המשפט ציין, כי בעבירות רשלנות ככלל, יש לגזור עונשי מאסר במקרים בהם מדובר בנאשם בעל עבר פלילי ובמקרים של רשלנות חמורה. יחד עם זאת, לכלל זה קיימים חריגים.

בעניין גולדברג, קיבל בית המשפט המחוזי את ערעור המערער כנגד חומרת העונש, כך שבסופו של יום עונש המאסר בפועל שהוטל שם, הופחת ל- 6 חודשי מאסר על דרך של עבודות שירות. במסגרת פסק הדין שם, מצא בית המשפט להעיר כך:



"עם זאת, סבור אני כי הגיעה העת לבחון שוב מדיניות זו ולסטות ממנה, במקרים המתאימים. זאת בשם לב להוראות תיקון 113 לחוק העונשין במיוחד על רקע המסקנות הנלמדות מדו"ח הוועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים (פורסם בחודש נובמבר 2015, להלן: "ועדת דורנר" או "דו"ח הוועדה"). הדו"ח מצביע על הנזק העולה על התועלת שבמאסרים קצרים, ובמיוחד כשמדובר בנאשמים שאינם בעלי דפוס התנהגות עברייני מובהק. בנוסף מצביע הדו"ח, כמו גם תיקון 113 לחוק העונשין, על הספק שבעצם מימוש רכיב הרתעת היחיד והרבים המהווה שיקול במסגרת שיקולי הענישה ...

מסקנות וועדת דורנר, המבוססות על שורה של מחקרים שפורטו בדו"ח הוועדה, ביחד עם הוראות תיקון 113 לחוק העונשין ומשקלו של רכיב השיקום במסגרת שיקולי הענישה, מצדיקות בחינה מחודשת של שיקולי הענישה ככלל ובמיוחד בעבירות שעניין במעשה המוגדר כרשלנות, ומחייבות התייחסות מתאימה בגזירת הדין במקרים מסוג אלו שבפנינו כעת. יוער בהקשר זה כי עיקר הפסיקה בעניין גזירת עונשי מאסר על עברייני תעבורה שגרמו למוות ברשלנות נקבעה קודם לתיקון 113 לחוק העונשין וקודם לפרסום מסקנות ועדת דורנר. כעת, משתוקן החוק וניתן לשיקולי שיקום משקל משמעותי, יש להביא שיקולים אלו בחשבון, גם כאשר מדובר בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים, כל זאת ביחד עם יישום מסקנות וועדת דורנר בכל הנוגע להעדר יעילות השימוש במאסרים במקרים מסוג זה שבפנינו..."

זאת ועוד; במסגרת עפ"ת 1267-05-16 חיזגילוב נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (29.6.16); שם בית המשפט המחוזי קיבל את הערעור, כך שבסופו של ההליך הוטל עונש מאסר בן שישה חודשים על דרך של עבודות שירות.

בהינתן המובא לעיל, ובשים לב לרף הרשלנות של המערער (נמוך) ועל רקע העובדה, כי המערער לא ביצע כל עבירה נוספת מלבד זו שבה הורשע (לא סטה מהנתיב שלו ולא נהג במהירות מופרזת) וכן, על רקע הנסיבות האופפות את חציית המנוחה את הכביש (שעת לילה, שלא במעבר חצייה) ואשר השפיעה במידת מה על קרות התאונה, דומה, כי מתחם העונש ההולם נע בין שישה חודשי מאסר שניתן להמירם לעבודות שירות לבין 18 חודשי מאסר. כך גם, לעניין פסילת רישיון נהיגה, דומה, כי המתחם כפי שנקבע על ידי בית המשפט קמא הוא מחמיר יתר על המידה, בהתחשב ברמת הרשלנות שנקבעה לעיל. לכן, הייתי מציע לקבוע כי מתחם הפסילה יעמוד על 7 עד 15 שנות פסילה."

לאור הפסיקה לעיל, יוצא כי כאשר הרשלנות היא ברף נמוך, מתחיל חלקו הנמוך של המתחם ב-6 חודשי מאסר (שיכול וירוצו בדרך של עבודות שירות) וכאשר הרשלנות היא בינונית מגיע חלקו העליון של המתחם עד ל-18 חודשי מאסר בפועל.

לאור המתואר לעיל, אני קובע כי מתחם העונש הראוי לפרשה זו ינוע בין 6 חודשי מאסר (שיכול וירוצו בדרך של עבודות שירות) ועד 18 חודשי מאסר בפועל.

ביחס לרכיב הפסילה בפועל, ומשיקולים אלה, נכון כי משך הפסילה ינוע בין 7 שנות פסילה בפועל ועד 15 שנות פסילה.

לאחר קביעת המתחם לעיל, יש לבחון את ההסדר המוצע לפיו טווח העונש המוסכם בין הצדדים ינוע בין 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות ועד 10 חודשי מאסר בפועל.



מאחר וההסדר המוצע אינו חורג מגבולות המתחם אותו קבעתי, אני מאמץ אותו כהסדר ראוי לפרשה זו.

קביעת העונש הראוי בתוך הסדר הטיעון המוצע -

לצורך הגדרת הענישה הראויה בטווח הענישה שהגדירו הצדדים בהסדר הטיעון אותו אימצתי כראוי, יש לבחון נתונים ונסיבות שלא קשורות בביצוע העבירה עצמה:

1. הנאשם הודה ולקח אחריות מלאה ללא ניהול הוכחות. אין המדובר בלקיחת אחריות מן הפה אל החוץ, אלא לקיחת אחריות כנה ומלאה כפי שהדגיש שירות המבחן למבוגרים בתסקירו.
2. אין לנאשם כל עבר פלילי ומבחינה תעבורתית לחובתו 3 עבירות מסוג ברירת משפט על פני ותק נהיגה של מעל 5 שנים. אין המדובר בעבר מכביד המעיד על מסוכנות חריגה הנשקפת מהנאשם בד"כ. אין המדובר במי שלגביו ה"כתובת הייתה על הקיר". המדובר בנהג ובאדם נורמטיבי.
3. מבחינת גיל הנאשם, המדובר במי שבזמן התאונה היה בן 22 לערך, וכתוצאה מתאונה קשה שעבר בצעירותו (נפילה מסוס שגרמה לנכות קשה בגופו) הפך מוגבל גופנית, מה שלא הפריע לנאשם להילחם על גיוסו לצה"ל.
4. לאחר התאונה וכתוצאה ישירה ממנה, סבל וסובל הנאשם מפוסט טראומה קשה (הוגשו מסמכים תומכים), הנאשם טופל ומטופל עד היום פסיכולוגית ואף מסתייע בטיפול תרופתי על רקע זה.
5. תסקירו של שירות המבחן ממליץ באופן חד משמעי על ענישה בעלת אופי שיקומי: שירות המבחן מגיע למסקנה ולפיה פוטנציאל המסוכנות הנשקפת מנאשם זה נמוך מאד. המדובר במקרה של הפנמה עמוקה, צער ואמפטיה כנה למשפחת המנוח (בתו היחידה שחיה ברוסיה), והתרשמות משבר וצער עמוק של הנאשם על האסון לו גרם. שירות המבחן למבוגרים סבור כי לנאשם זה פוטנציאל שיקומי ממשי, וכי הדרך הנכונה להגיע לשיקום זה אינה עוברת דרך שליחתו אל מאחורי סורג ובריח, ועל ידי מאסר ארוך בדרך של עבודות שירות לצד צו מבחן וטיפול, ניתן להגיע לתוצאה שיקומית מבלי לסכן את החברה. תסקירו של שירות המבחן עמוק, מנומק, ומתבסס על ניתוח מבנה האישיות של הנאשם, התייחסותו האישית לאסון לו גרם, וביצוע הערכת מסוכנות ספציפית לה אני נותן משקל רב בשיקולי הענישה בפרשה זו.

מן המקובץ לעיל, עולים נתונים המצדיקים בעיני ענישה שקרובה לחלקו הנמוך של הסדר הטיעון שכן למעט עברו התעבורתי הדל של הנאשם, כל יתר השיקולים שחיצוניים לביצוע העבירה עצמה, פועלים כשיקולים לקולה.

יחד עם זאת, ותק נהיגת הנאשם קצר, לחובתו שלוש עבירות תנועה קודמות (הגם שמדובר בעבירות קנס), וההחלטה לאפשר ענישה בחלקו הנמוך ביותר של המתחם אינה עולה בקנה אחד עם שני נתונים אלה.

בנוסף, שיקולי השיקום בפרשה זו הם בעלי משקל רב בעיני, ולאור החלטתי לאמץ באופן מלא את המלצת שירות המבחן (אשר אינה חורגת מגבולות הסדר הטיעון שהוצג), אני סבור כי 9 חודשי מאסר שירוצו בדרך של



עבודות שירות ישקפו בצורה נכונה ומדויקת את העונש הראוי ביחס לרכיב המאסר בפרשה זו.

כאמור, המדובר ברכיב ענישה שאינו חורג מגבולות הסדר הטיעון שהציגו הצדדים, יש בו כדי לתת ביטוי לשיקולי השיקום עליהם המליץ שירות המבחן ביחס לנאשם, ויחד עם רכיבי ענישה הולמים נוספים, המדובר בתקופת מאסר הולמת ומוחשית שירצה הנאשם (בעבודות שירות) כתוצאה מרשלנותו בפרשה זו.

מעבר לרכיב המאסר, אקבל את המלצת שירות המבחן לצו מבחן לתקופה בת שנה במהלכה יפוקח הנאשם וייקח חלק בכל פעילות שיקומית שיגדיר שירות המבחן למבוגרים.

ביחס למשך פסילת הרישיון בפרשה זו:

כאמור לעיל, הגדרתי את מתחם הענישה ברכיב זה כנע בין 7 ל-15 שנות פסילה (על רקע רף רשלנות נמוך עד בינוני).

בכדי לאזן את ההחלטה הנדירה והחריגה שלא לגזור רכיב של מאסר מאחורי סורג ובריה אלא לריצוי בדרך של עבודות שירות, וכדי להרחיק הנאשם לתקופה הולמת מיכולת נהיגה, הן משיקולי הרתעה כלפי נהגים אחרים, והן לאור התוצאה הטרגית של רשלנותו הנובעת מחוסר תשומת לב מספקת לדרך בה נהג, **נכון בעיני להורות על הרחקת הנאשם מכל יכולת נהיגה למשך 10 שנים.**

אני ער לגילו הצעיר של הנאשם, לחסימה של הנאשם מיכולת תנועה עצמאית באחת התקופות המרכזיות בחייו בו כל אדם בגיר בונה את עתידו.

10 שנים של חוסר יכולת לנהוג ביחס לאדם צעיר בן 24, הוא רכיב ענישה כבד, אך גם גרימת מוות של אדם אחר ברשלנות (גם אם הרשלנות היא רגעית ולא נובעת מהתנהגות רשלנית שגרתית) מחייבת ענישה הולמת שתייצר הרתעה ביחס לאוחזי הגה אחרים.

תקופת פסילה נמוכה יותר לצד עונש מאסר לריצוי בעבודות שירות, לא תענה בעיני על עקרון ההלימה הקבוע בחוק, ולכן תקופת הפסילה שהתבקשה על ידי המדינה, נכונה ומדייקת בפרשה זו.

ביחס לרכיב הפיצוי לעיזבון המנוח, ולמרות שעיזבון זה יקבל פיצוי מכח חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, אני סבור כי גם לעמדה זו של המדינה יש מקום, ולו כדי לתת ביטוי סמלי לאחריות הנאשם גם כלפי משפחת הנאשם שתקבל את עזבונו.

הנאשם אדם צעיר מאד, ללא עבודה מסודרת ובשנה הקרובה יבצע מאסר ארוך בדרך של עבודות שירות, מה שלא יאפשר מימון סביר של פיצוי גבוה.

בנסיבות אלה ומבלי שהדבר יחשב כ"פיצוי הראוי" למוות שנגרם על ידי הנאשם (שכן כל סכום שבעולם אינו יכול לפצות באופן ראוי על גרימת מוות), ישלם הנאשם תחת קנס למדינה, פיצוי בסך 8000 ₪ לעיזבון המנוח.

לפיכך, הנני דן את הנאשם לעונשים הבאים:



א. גוזר על הנאשם 9 חודשי מאסר אותם ירצה הנאשם בדרך של עבודות שירות החל מיום 1.11.22 עת יתייצב הנאשם במשרדי הממונה על עבודות שירות הצמודים לכלא באר-שבע בשעה 08:00 ויבצע את עבודות השירות כמתואר בחוות דעת הממונה שהוגשה.

ב. הנני פוסל את הנאשם מלקבל או מלהחזיק רישיון הנהיגה לתקופה של 10 שנים.

רישיון הנהיגה יופקד תוך 30 יום מהיום במזכירות בית המשפט **ואם לא יעשה כן יחשב**

הנאשם פסול מיכולת לקבל או להחזיק רישיון נהיגה, אך פסילתו לא תימנה.

מהפסילה בפועל יקוזזו 90 ימי פסילה מנהלית שריצה הנאשם.

ג. הנני פוסל הנאשם מלקבל או מהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 12 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

ד. הנני גוזר על הנאשם 9 חודשי מאסר אשר ירוצו במידה והנאשם יבצע ויורשע בביצוע עבירה של גרימת תאונה בה נגרמו חבלות של ממש או גרימת תאונה בה מצא את מותו אדם או עבירה של נהיגה בזמן פסילה והכל תוך 3 שנים מהיום.

ה. אני קובע כי הנאשם יהיה תחת צו מבחן של שירות המבחן למבוגרים למשך שנה מהיום. הנאשם ייקח חלק וישתתף בכל פעילות שיקומית שיגדיר שירות המבחן למבוגרים.

תשומת לב שירות המבחן לעובדה כי הנאשם עומד לרצות מאסר ארוך בדרך של עבודות שירות (פעילות המתרחשת בשעות הבקר עד אחה"צ) ולכן נכון יהיה לשלב הנאשם בפעילות שיקומית בשעות הערב. עותק מפרוטוקול זה יועבר לשירות המבחן למבוגרים.

ו. הנאשם ישלם תוך 180 יום מהיום 8000 ₪, סכום פיצוי לעיזבון המנוח בפרשה זו. הפרקליטות תעביר תוך 15 יום למזכירות את פרטי חשבון עזבון המנוח אליו יועבר סכום הפיצוי לעיל.

זכות ערעור לצדדים תוך 45 יום מהיום.

ניתנה היום, י' אלול תשפ"ב, 06 ספטמבר 2022, בנוכחות הצדדים.