



גמ"ר 2505/11/13 - מדינת ישראל נגד רונן מירז

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

07 יולי 2016

גמ"ר 2505-11-13 מדינת ישראל נ' מירז

בפני	כב' השופטת דלית ורד
בעניין:	מאשימה
	נגד
	נאשם
מדינת ישראל	
רונן מירז	

גזר דין

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

מעובדות כתב האישום עלה כי ביום 25.8.13 בשעה 14:30 לערך, נהג הנאשם במשאית משא מסוג מיצובישי מספר 1085974 (להלן- המשאית), בכביש 4 מכיוון צפון לכיוון דרום, כשלצד הנאשם ישב יוסף סעד (להלן- המנוח). במועד ובשעה שלעיל, נהג נאג' סאלח (להלן סאלח או נהג הפורד), ברכב מסוג משא אחד תוצרת פורד מספר 8742514 (להלן - הרכב או פורד), אשר נסע לפני המשאית.

המשאית והרכב נסעו בנתיב הימני של כביש 4. במהלך נסיעתם, עת הגיעו מול אוניברסיטת בר אילן, לא שמר הנאשם מרחק מהרכב שנסע לפניו, לא נהג בזהירות בהתאם לתנאי הדרך, ופגע בעוצמה עם חלקה הקדמי ימני של המשאית בחלקו האחורי שמאלי של הפורד (להלן- התאונה).

הרכב נהדף ימינה והתנגש עם דופן ימין במעקה הבטיחות שבצד הכביש עד שנעצר.

כתוצאה מהתאונה נפטר המנוח במקום, וניסיונות ההחייאה של כוחות מד"א שהגיעו לזירה לא הועילו. כן, נחבל סאלח ונגרם נזק לרכב.

גרסתו הראשונית של הנאשם הייתה כי הבחין בפורד כשהוא עומד בחלקו על השול ובחלקו על הכביש. הוא בלם בלימת חירום, אך לא הצליח לעצור ופגע ברכב.

בהודעתו במשטרה טען הנאשם כי **כנראה** שרכב מסחרי גבוה שנסע לפניו הסתיר לו את שדה הראיה, ומשטרה אותו רכב מסחרי שמאלה, הופתע כשהבחין בפורד העומד או נוסע במהירות איטית. הנאשם לא ידע למסור בחקירתו במשטרה או בעת עדותו פרטים רלוונטיים בנוגע לרכב המסחרי שנטען כי הסתיר לו את שדה הראיה. בהמשך חקירתו



מסר הנאשם ביוזמתו, בלא שניכרו בו סימני הלחץ שאפיינו את תחילת חקירתו, כי עובר לתאונה שוחח עם המנוח. עוד מסר כי לדעתו הפנה את מבטו ימינה לעבר המנוח, ולכן הוסחה דעתו. הוא נשאל במה הבחין כשהחזיר את מבטו קדימה והשיב: "הפתעה". גרסה זו השתלבה עם העובדה שסלאח, נהג הפורד, אישר כי מתוך טעות חלף על פני מחלף בר אילן, בו התכוון לצאת לעבר יעד נסיעתו (קריית אונו), ולכן בשעת התאונה שוחח בטלפון על מנת לקבל הנחיות כיצד להמשיך את דרכו. לפיכך, קבעתי כי הנאשם לא היה ער להאטת מהירותו של הפורד, עקב הסטת מבטו ימינה כאמור. כשהחזיר את מבטו לחזית, הופתע כשהבחין בפורד העומד או נוסע במהירות איטית בצד ימין של הנתיב הימני בסמוך לפני המשאית, והתנגש בו מאחור. לא למותר לציין כי בעדותו שינה סאלח את גרסתו וטען כי התכוון לנסוע לאור יהודה, ולא לקריית אונו.

ראוי לציין כי נימוקי ההגנה בסיכומיה התבססו על עדותו של עד ניטרלי, שמסר גרסה שונה ביחס לנסיבות אירוע התאונה. בהכרעת הדין הוסבר כי ההגנה נתנה פרשנות בלתי נכונה ובלתי סבירה לגרסתו של העד. עוד יצוין כי עדותו של העד הניטרלי עמדה בסתירה לממצאים האובייקטיביים, ומקורה בפרשנות שגויה של העד את אשר ראו עיניו, היינו העובדה שהמשאית גררה את הפורד לעבר השול הימני לאחר שפגעה בו, כשהעד לא הבחין בהתנגשות עצמה.

טענות הצדדים וראיותיהם לעניין הענישה:

המאשימה:

ב"כ המאשימה ציין כי אמו של המנוח נכחה באחד הדיונים אך לא הייתה מסוגלת לעמוד בכך. עם זאת, ביקשה למסור לבית המשפט כי היא חווה מידי יום את האובדן, כאשר המנוח היה בנה היחיד ולו שתי אחיות. כן צוין כי למנוח עצמו בן יחיד. התביעה הטעימה כי תוצאות התאונה שבה קופחו חיי המנוח הן טרגיות עבור משפחתו.

בהתייחס לנסיבות התאונה, צוין כי לרשות הנאשם עמד שדה ראייה פתוח למרחק של 150 מטרים, כך שלו היה הנאשם נותן את תשומת ליבו לתנאי הדרך ולכלי הרכב שנסעו לפניו, התאונה הייתה נמנעת. הנאשם הפר כללי זהירות בסיסיים הקבועים בתקנות 21(ג) ו-49(א) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961, וזאת בנסיבות בהן הייתה מוטלת עליו חובת זהירות מוגברת בהיותו נהג ציבורי הנוהג בכלי רכב כבד בדרך ראשית ועמוסה בכלי רכב. הפרת חובת הזהירות בנסיבות אלה היא בגדר רשלנות בדרגה גבוהה. רשלנותו הניכרת של הנאשם עולה גם מהעובדה שלאחר ההתנגשות גררה המשאית את הפורד מספר מטרים לא מבוטל עד לעצירת כלי הרכב.

המנוח היה חברו לעבודה של הנאשם, אך המאשימה ביקשה שלא לתת לכך משקל רב, נוכח העובדה שהנאשם לא הביע חרטה במהלך ההליך השיפוטי, אלא ניסה להתחמק מאחריות באמצעות גרסאות שונות ואמירות לא מחייבות. בעניינו של הנאשם ניתן תסקיר חיובי מטעם שירות המבחן, אך המאשימה ציינה כי אין בכך כדי להכריע את הכף, נוכח ביצועה השכיח של עבירת גרימת מוות על ידי אנשים נורמטיביים.

לדעת המאשימה אין לתת משקל משמעותי לקביעה כי רכב הפורד עמד או נסע במהירות איטית בדרך שאינה עירונית. המשאית נסעה בעקבות הפורד, ומשכך מוטל היה על הנאשם להבחין מבעוד מועד בהאטת מהירותו של הפורד או בעמידתו על הכביש. עיניו של הנאשם היו צריכות להיות ממוקדות בכביש ובתנועה שנסעה לפניו, והנאשם כשל במילוי חובה בסיסית זו.



המאשימה הוסיפה כי בסיכומי ההגנה לא נטען כי נהג הפורד עצר או האט, אלא הועלתה גרסה אחרת לפיה הפורד עקף את המשאית בשול הצר מימין.

ב"כ המאשימה הגיש שורת פסקי דין לעיון ביהמ"ש מהם עולה מדיניות הענישה הראויה. לשיטתו, בנסיבות דנן, מתחם הענישה הראוי נע בין 12 ל- 24 חודשי מאסר בפועל, והמקרה הנוכחי צריך שימוקם בחלקו הגבוה של המתחם, נוכח דרגת רשלנותו של הנאשם ותוצאותיה הקשות של התאונה. צוין כי עברו התעבורתי של הנאשם אינו תקין, וכולל 29 הרשעות קודמות החל משנת 1995, לרבות שתי הרשעות שעניינן תאונות דרכים: בשנת 2008 הורשע הנאשם בנהיגה בחוסר זהירות ואי שמירת מרחק, ובשנת 2007 הורשע בנהיגה בקלות ראש וגרם חבלה של ממש.

לאור כל זאת, עתרה המאשימה לעונש שיכלול מאסר בפועל, מאסר על תנאי, פסילה לתקופה ממושכת, קנס ופיצויים למשפחת המנוח ולנהג רכב הפורד שנפגע בתאונה.

ההגנה:

בא כוח הנאשם טען כי לא ניתן לייחס לנאשם רשלנות בדרגה גבוהה, היות ולבד מנהיגה בחוסר זהירות ואי שמירת מרחק, לא נלוו לנהיגתו מאפיינים שיש בהם כדי להעצים את מידת הרשלנות, כגון נהיגה במהירות גבוהה או בפראות. הוטעם כי הפרת כללי הזהירות כפי שנקבעו בהוראות תקנות 21(ג) ו- 49 לתקנות התעבורה, היא בגדר רשלנות ברף נמוך, וככל שתוצאות התאונה לא היו קטלניות, ספק אם בכלל היה מוגש כתב אישום כנגד הנאשם. עוד צוין כי הנאשם אינו נושא לבדו באחריות לתאונה, אלא לנהג רכב הפורד רשלנות תורמת שהביאה גם היא להתרחשות התאונה. בהינתן שבסופו של ההליך נקבעה רשלנות תורמת של נהג הפורד, יש לקבוע כי הייתה הצדקה לניהולו של ההליך השיפוטי עד תומו.

בא כוח הנאשם הוסיף כי הנאשם אדם נורמטיבי וערכי, אשר תרם לחברה בשירותו הצבאי, נשוי ואב לארבעה ילדים, לרבות פעוט שנולד בשנה האחרונה. נטען כי מהתסקיר עולה באופן מודגש הקושי היומיומי של הנאשם להתמודד עם אחריותו לאבדן חיי אדם, רגשות החרטה, הצער והכאב שהוא חש, וזאת בפרט על רקע חברות ועבודה משותפת עם המנוח במהלך תקופה של חמש שנים, בה נרקמו אף יחסי חברות בין שתי המשפחות.

בא כוח הנאשם ציין כי חיי הנאשם השתנו מאז קרות התאונה, הוא איבד את מקור פרנסתו כנהג משאית, התאונה ערערה את מצבו הנפשי, וכך גם מצב בני משפחתו הקרובה.

כעולה מתסקיר שירות המבחן, התייחסותו של הנאשם לתאונה כוללת הכרה עמוקה במשמעות האסון לו גרם ברשלנותו. הנאשם חש כאב כן ואמפטיה כלפי המנוח ומשפחתו.

במקרה שלפנינו ישנה המלצה של שירות המבחן להטלת מאסר לריצוי בעבודות שירות, זאת על רקע נסיבותיו האישיות של הנאשם, רמת הדחק הגבוהה בה הוא מצוי, והיותו איש משפחה נורמטיבי וערכי אשר אינו מאופיין בקוויי אישיות עברייניים. בא כוח הנאשם ביקש לאמץ את המלצת שירות המבחן, והציג מספר פסקי דין, רובם של בתי משפט לתעבורה, בהם הסתפקו בתי המשפט בהטלת עונשי מאסר לריצוי בעבודות שירות, ובפסילת רישיון הנהיגה לתקופה



שעד לשבע שנים.

הנאשם ציין כי הוא מצטער ומתחרט בכל ליבו על מותו של חברו, שהיה שותפו לצוות בנסיעות שנערכו לצרכי העבודה. הוא נושא עמו ת האירוע השכם והערב, ומבקש כי בית המשפט ידון אותו ברחמים למענו ולמען אשתו וילדיו.

העיקרון המנחה בענישה, על פי סעיף 40ב' לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן- חוק העונשין) הוא הלימה בין חומרת מעשה העבירה ומידת אשמו של הנאשם ובין סוג ומידת העונש המוטל עליו.

הערך החברתי שנפגע ומידת הפגיעה בו:

הנאשם שבפניי הורשע בעבירות שחומרתן היתה הינה בתוצאתן הטראגית, קרי אובדן חיי אדם, ובכך נעוץ הסיכון הכבד ביותר לשלום הציבור.

לא בכדי קבע המחוקק בצדה של עבירת גרימת מוות ברשלנות עונש מאסר 3 שנים, אשר לא יפחת משישה חודשים.

בית המשפט העליון אמר זה מכבר את דברו באשר לכללים המנחים בעניין הענישה הראויה בעבירת גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים, ב-**ע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ. מדינת ישראל**, ציין כב' השופט הנדל:

"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 משיקולי הרתעה. 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. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות".

הכלל שנקבע בפסיקה הוא הטלת מאסר בפועל בגין עבירת גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים, כלל התואם את עיקרון ההלימה שאופיין ב-חוק העונשין (תיקון 113), התשע"ב - 2012, ומביא לידי ביטוי את עיקרון קדושת החיים והחשיבות בהגנה על שלום הציבור.

ב-**רע"פ 548/05 ליון נ' מדינת ישראל**, נאמר מפי כב' השופטת פרוקצ'יה:

"בית משפט זה התווה מזה שנים מדיניות ענישה מחמירה ביחס לעבירות נהיגה הכרוכות בתאונות קטלניות, בין בגדר הריגה ובין בגדר גרם מוות ברשלנות. הוא דבק בגישה זו מתוך אמונה כי לנקיטת יד עונשית קשה ומחמירה ישנה השפעה מרתיעה על הנהגים בכביש ויש בה כדי לקדם את הטמעתה של מודעות ציבורית בדבר החובה לשמור על כללי זהירות כדי להגן על חיי אדם ושלמות גופו. .. הענישה המחמירה בעבירות הנוגעות



לתאונות קטלניות נשענת על ההנחה כי יש בהתרעה עונשית כדי לקדם את הפנמת הערכים החברתיים הנדרשים בהתייחסות לזולת וכדי להרגיל לשמירה קפדנית יותר על כללי זהירות ומניעה בנהיגה על הכביש.

עוד נפסק, כי לצד מדיניות ההחמרה בענישת נהגים אשר גרמו למוות ברשלנות, על בתי המשפט לשקול את נסיבותיו המיוחדות של כל מקרה ולבחון את העונש הראוי (ראו: ע"פ 8382/03 **איאד חילף נ' מדינת ישראל**, ע"פ 6755/09 **ארז אלמוג נ' מדינת ישראל**).

מדיניות הענישה הנוהגת בעבירות בהן הורשע הנאשם:

ב- **רע"פ 2955/12 פלונית נ' מדינת ישראל**, נדחתה בקשת רשות ערעור שהגישה נאשמת שהורשעה בגרימת תאונה קטלנית ועתרה למניעת שליחתה למאסר. בית המשפט העליון הותיר על כנו עונש של 8 חודשי מאסר בפועל שנקבע על ידי בית המשפט המחוזי, וזאת בנסיבות אישיות של פגיעה צפויה בילדיה הקטינים של הנאשמת, עקב חשש לחוסר מוכנות אביהם לקחתם לחזקתו במהלך תקופת המאסר.

ב- **רע"פ 8576/11 הילה מזרחי נ' מדינת ישראל**, נדון עניינה של נאשמת שהורשעה בגרימת מוות ברשלנות. ביהמ"ש העליון מצא לנכון להפחית את עונש מאסר בפועל מ-12 ל-8 חודשי מאסר, בגין נסיבות חריגות ומיוחדות. ביהמ"ש לא נעתר לבקשה לפטור את הנאשמת מריצוי מאסר בפועל בציינו: **"לא ראינו מקום לסטות ממדיניות הענישה הנוהגת בנושאי גרימת מוות ברשלנות, שדינה ככלל מאסר מאחורי סורג ובריה במסגרת המאבק בתאונות, ואשר חריגה מעטים ומקרה זה אינו ביניהם על פי נסיבותיו. חיי אדם קופדו"**.

ב- **רע"פ 698/14 מוחמד אלג'בור נ' מדינת ישראל**, נדון עניינה של נהג משאית שגרם בנהיגה רשלנית למותם של חמישה בני משפחה, הורשע בחמש עבירות נפרדות של גרימת מוות ברשלנות, ונגזר עליו עונש מאסר של 4 שנים. בית המשפט העליון דחה את בקשת רשות הערעור, ופסק כי לא הוכח כי המבקש נהג במהירות העולה על המותר, וכן לא הוכח כי הוא נרדם במהלך הנהיגה, למרות זאת נקבע, כי התנהגותו עלתה כדי רשלנות ברמה גבוהה. קביעה זו התבססה על כך שהמבקש הוא נהג מקצועי, ממנו נדרשת רמת זהירות גבוהה במיוחד. בנוסף, ניתן דגש מיוחד לעובדה שהמבקש נהג במשאית, שהיא רכב כבד ומסוכן, מעצם טיבו וטבעו.

ב- **רע"פ 4581/14 אתיאל סיסו נ' מדינת ישראל**, נדון עניינה של נאשמת שהורשעה בגרימת מוות ברשלנות של שני מעורבים עקב ביצוע סטייה מנתיב נסיעתה. ביהמ"ש המחוזי הפחית את עונשה מ-18 חודשי מאסר בפועל ל-14 חודשי מאסר בפועל. זאת לאחר שנקבע כי מדובר בצעירה נורמטיבית, אשר סבלה רבות, גופנית ונפשית כתוצאה מהתאונה.

ביהמ"ש העליון דחה בקשת רשות ערעור על חומרת העונש. כבוד השופט שהם, ציין כי **"עונש המאסר שהוטל על המבקשת הולם את נסיבותיה האישיות מחד גיסא, ומאידך גיסא את חומרת רשלנותה, המצויה ברף בינוני-גבוה, ואשר הביאה לתוצאות קשות במיוחד"**



ב- **ע"פ 23713-12-10 פיוטר זילברמן נ' מדינת ישראל**, הורשע המערער בגרימת מוות ברשלנות תוך סטייה מנתיב נסיעה. בית המשפט המחוזי קבע כי משסטה המערער מנתיב נסיעתו בכביש בין עירוני דו מסלולי, אשר נהיגה בו מחייבת ערנות מתמדת לכל אורך הנהיגה, חטא ברשלנות שאינה קלה. בית המשפט המחוזי ציין את נסיבותיו האישיות של הנאשם כאדם נורמטיבי, מהנדס תוכנה בחברת היי-טק, מצבו הנפשי הקשה חרטתו הכנה, ועברו התעבורתי הקל, אך הותיר על כנו את עונש שנקבע על ידי בית המשפט השלום, 15 חודשי מאסר בפועל.

ב- **רע"פ 1120/16 רפאל אלגרובלי נ' מדינת ישראל**, הורשע נהג מונית, בגרימת מוות ברשלנות, וזאת בנסיבות בהן עצר בטרם כניסתו לצומת עקב מופע אור אדום, אך החל בנסיעה לתוך הצומת בעוד האור האדום דולק בכיוון נסיעתו. כתוצאה מכך פגעה המונית ברכב שנכנס לצומת במהירות גבוהה. אותו רכב נהדף ופגע בהולכי רגל שעמדו על אי תנועה. נדחתה בקשת רשות ערעור שהוגשה בהתבסס על מצבו הרפואי הקשה של נהג המונית והטיפוליים להם הוא נזקק. כבוד השופט שהם ציין כי **"דומה כי בית משפט השלום הלך כברת דרך משמעותית לטובתו של המבקש, משבחר להשית עליו עונש של 10 חודשי מאסר בלבד, המצוי בסמוך לרף התחתון של מתחם הענישה שנקבע למעשיו (כאשר הרף העליון עומד, כזכור, על 24 חודשי מאסר). לפיכך, סבורני כי אין כל הצדקה להקלה נוספת בעונשו של המבקש."**

ב- **עפ"ת (מרכז) 42557-11-12 יעקב בן יחיאל ניסים נ' מדינת ישראל**, הפחית ביהמ"ש המחוזי, ברוב דעות, את עונשו של נאשם מ-18 חודשי מאסר בפועל ל-6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות, אולם זאת כאשר בנוסף לנסיבותיו האישיות של הנאשם, נקבע כי הייתה רשלנות תורמת גבוהה של המנוח בכך ש..."הורה למנוח לנסוע לאחור בהיותו ער לסיכון שנובע מכך, בשל היותו הממונה על הבטיחות באתר. כך במיוחד כאשר המנוח הלך לשטח המת שהיה מאחורי הטרקטור כאשר הוא יודע שעפ"י המשימה שאמור היה המערער לבצע הוא עומד לנסוע לאחור ללא מכוון...".

נסיבות הקשורות בביצוע העבירה:

נסיבות התאונה הן קשות. הנאשם פגע בעוצמה מאחור ברכב הפורד וגרר אותו מספר מטרים לא מבוטל עד שלבסוף נעצרו כלי הרכב.

עיון בצילומים מזירת האירוע, ובכלל זה תצלומי הנזקים הקשים שנגרמו לחלק האחורי של הפורד, מלמד, על פניו, על מידת אי שמירת המרחק מצד הנאשם אשר לא הספיק להאט את מהירותו בצורה ניכרת לפני הפגיעה בפורד ו/או על מידת הסחת הדעת מצדו בעת נהיגתו בכביש מרכזי בין עירוני.

במצב דברים זה, נסיבות אירוע התאונה מצביעות על רשלנותו של הנאשם, בבחינת חזקה המשתמעת ממהלך האירועים, שלא הופרכה והפכה חזקה חלוטה. רשלנות זו תבעה את חייו של המנוח.

בית המשפט העליון קבע לאחרונה כי בתאונת אחור- חזית חל "כלל הדרך" - **ע"פ 4498/14 שחר גרידיש נ' מדינת ישראל**, היינו פגיעה מאחור ברכב יוצרת חזקה בדבר נהיגה לא זהירה, ובנסיבות שבהן תנאי הכביש או תנאי מזג האוויר היו תקינים, עובר הנטל הטקטי להבאת ראיות או למתן הסבר סביר לגבי אופן התרחשות התאונה אל כתפי הנהג



הפוגע, ולו כדי הטלת ספק סביר בדבר אשמתו.

בעניינו התאונה התרחשה באור יום, בקטע כביש ישר ויבש, כאשר לנאשם שדה ראייה פתוח למרחק של 150 מטרים. הנאשם כשל בהיסח דעת רגעי, אולם מנגד יש להביא בחשבון את נהיגתו במשאית שהיא רכב כבד ומסוכן, מעצם טיבו וטבעו, היותו נהג מקצועי אשר ממנו נדרשת רמת זהירות גבוהה במיוחד, וכן נהיגתו בכביש בין עירוני ראשי, אשר נהיגה בו מחייבת ערנות מתמדת. על רקע נתונים אלה ובהתחשב בעוצמת הפגיעה, יש להגיע למסקנה כי רשלנות הנאשם הייתה גבוהה. עמד על כך כבוד השופט שהם, ב-רע"פ 698/14 מוחמד אלג'בור נ' מדינת ישראל, בציינו כי "אכן, לא הוכח כי המבקש נהג במהירות העולה על המותר, וכן לא הוכח כי הוא נרדם במהלך הנהיגה. למרות זאת נקבע, כאמור, כי התנהגותו עלתה כדי רשלנות ברמה גבוהה. קביעה זו התבססה על כך שהמבקש הוא נהג מקצועי, ממנו נדרשת רמת זהירות גבוהה במיוחד."

בוחן התנועה העיד כי לא ניתן היה לקבוע אם הפורד עמד או נסע בשעת התאונה. בנסיבות אלה יש לצאת מתוך הנחה המטיבה עם הנאשם לפיה נהג הפורד עצר בצד הימני של נתיב הנסיעה, ולכל היותר, נסע במהירות איטית ביותר. בעשותו כן בכביש בין עירוני ראשי אשר בו תנועה ערה של כלי רכב, פעל בניגוד להוראות תקנות התעבורה.

תקנה 53 לתקנות התעבורה קובעת, בין היתר, כדלקמן:

לא יבלום נוהג רכב את רכבו פתאום, אלא לשם מניעת תאונה שאי-אפשר למנעה בדרך אחרת או אם הדבר הכרחי מטעמי בטיחות התנועה.

תקנה 69 לתקנות התעבורה קובעת, בין היתר, כדלקמן:

(א) הנוהג רכב בדרך שאיננה עירונית, המסומנת כדרך ראשית או אזורית על-ידי תמרור מודיעין לא יעצור את רכבו, לא יעמידנו, לא יחנהו ולא ישאירנו עומד על הכביש או על שולי הדרך בין בהשגחה ובין שלא בהשגחה.

(ג) בדרך מהירה אסורה העלאת נוסעים או הורדתם או עצירת רכב, העמדתו או חנייתו בכל מקום שבין הגדרות הקובעות את גבולות רצועת הדרך, אלא אם סומן אחרת.

(ה) הוראות תקנות משנה (א), (ב) ו-(ג) לא יחולו על עצירתו או העמדתו של רכב שהיה הכרח לעצרו ולהשאירו עומד באופן זמני על פני הכביש עקב קלקולו, ובלבד שנוהג הרכב יעשה את כל הדרוש כדי להסיעו לשולי הדרך במידת האפשר ולהרחיקו מהדרך בכלל במהירות האפשרית.

במקרה דנן, לא התקיימו נסיבות שבהן היה הכרח לעצור את הרכב, אלא הנהג נדרש להנחיות כיצד להמשיך את נסיעתו. כמו כן, לא הוכח ולא נטען כי נהג הפורד נקט באמצעי זהירות כלשהם בטרם האט את נסיעתו וחסם באופן חלקי את נתיב הנסיעה.

מתחם הענישה ההולם בגין מעשה העבירה בנסיבותיו



לאור האמור לעיל, ולאור הערכים החברתיים שנפגעו - שלום הציבור והסיכון לחיי אדם, ולאור מדיניות הענישה הנוהגת בתחום כפי שנקבע על ידי בתי המשפט בפסקי הדין הנ"ל ואחרים, וכן בהתחשב ברשלנותו של נהג רכב הפורד, אני קובעת כי מתחם הענישה ההולם בנסיבות דנן נע בין 9 חודשי מאסר ועד 18 חודשים.

רף הפסילה הראוי נע בין 6 שנים ועד 15 שנים.

בחינת קיומם של שיקולים חריגים המצדיקים חריגה ממתחם הענישה:

האפשרות לחרוג לחומרא ממתחם הענישה שנקבע, עולה מקום בו שיקולי ההגנה על הציבור מחייבים זאת, בשל חומרת העבירה לאור נסיבותיה, בהשלכותיה הרות הסכנה על בטחון הציבור, ובהתייחס להסתברות שעבירה זו תישנה. מצאתי שבנסיבות המקרה שלפני, שיקולי ההגנה על שלום הציבור מוצאים ביטויים הראויים במתחם הענישה הנוהג.

האפשרות לשקול חריגה לקולא ממתחם הענישה שנקבע, נעוצה בקיומם של שיקולי שיקום חריגים, המצביעים על פוטנציאל שיקומי ממשי, שיש באי חריגה מהמתחם כדי להכשילו.

הנאשם הופנה לשירות המבחן לקבלת תסקיר.

בתסקיר מתואר רקעו האישי והמשפחתי של הנאשם, בן 38, נשוי לאב ארבע ילדים, בתו הגדולה בת 13 שנים. בעקבות התאונה פוטר מעבודתו כנהג משאית בחברה לציווד אלקטרוני, היה מובטל במשך כשנה, וכיום עובד בבית מלאכה בשיפוץ חלקי רכב. הנאשם יליד הארץ, שירת שירות צבאי מלא, שירת שירות מילואים כנהג משאית ונטל חלק במבצע "עמוד ענן" ו"ובעופרת יצוקה". לאחר התאונה החל לסבול מסימפטומים רגשיים, ושירות המבחן התרשם כי מדובר באירוע משברי שטרם עובד באופן מספק אשר לו השלכות רבות ומגוונות במישורי חייו השונים.

על פי התרשמות השירות בולט כי הנאשם חווה כאב עמוק על מות חברו לעבודה, וכי לו יכולת גבוהה לאמפטיה כלפי המנוח ומשפחתו. בהיותו אדם נורמטיבי וערכי, הוא מתקשה להתמודד עם אחריותו לאבדן חיים של אדם אחר, וחש אשמה, "יסורים עצמיים ובושה. הערכת שירות המבחן הייתה כי הנאשם הוא איש משפחה אשר לאורך השנים פעל באופן ערכי ומוסרי תוך השקעת מאמצים בבניית משפחתו ודאגה לרווחתם הכלכלית. כיום הוא מצוי ברמת דחק גבוהה, ואף בני משפחתו הקרובה חווים קשיים ונזקקים לעזרה טיפולית.

השירות המליץ לבחון אפשרות להטלת עונש מאסר לתקופה אותה ניתן לרצות בעבודות שירות וכן צו מבחן למשך שנה במסגרתו ישתלב הנאשם בקבוצה "יחודית העוסקת באחריות לגרימת מוות.

התסקיר הוא חיובי, ועולה ממנו המצוקה הקשה בה נתון הנאשם. אולם נסיבות אישיות אינן יכולות להוות השיקול היחיד בקביעת הענישה. הענישה צריכה להתחשב בערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה, ובמידת אשמו של הנאשם בהתייחס לחומרת העבירה. לא מצאתי כי יש בתסקיר כדי להצדיק סטייה מהקו העונשי המקובל בעבירות הנוגעות לתאונות



קטלניות, נוכח הנסיבות הקשות והתוצאות הטרגיות של התאונה.

נסיבות שאינן קשורות לעבירה ונסיבות נוספות

במסגרת זו נתתי דעתי לנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה, בין השאר בהתאם לסעיפים 40יא' (1), (2), (3), (4), (6), (7), (11) לחוק העונשין, וכן לנסיבות נוספות, וזאת בתוקף סמכותי לפי סעיף 40 יב' לחוק העונשין.

נתתי דעתי לנסיבותיו האישיות של הנאשם כעולה מתסקיר שירות המבחן, ולפגיעה המשמעותית של העונש בנאשם, אשתו וילדיו הקטינים. כמו כן, התחשבתי בעובדה שהנאשם נאלץ כתוצאה מהתאונה לעזוב את עיסוקו כנהג משאית וזאת על רקע וותק מקצועי של עשרים שנה לערך. התחשבתי בהעדר עבר פלילי, אך גם בעבר תעבורתי המחזיק שתי תאונות דרכים קודמות.

בנוסף, סברתי כי יש לתת משקל לעובדה שהמנוח והנאשם עבדו יחדיו במשך מספר שנים, ועל רקע עבודתם כצוות נרקמו ביניהם יחסי חברות. כעולה מהתסקיר הנאשם חש כאב עמוק, וצער על אובדן חברו.

הנאשם אמנם ניהל את ההליך השיפוטי עד תומו, אך אני מאמינה כי התחרט חרטה מלאה וכנה, וכי הוא חש רגשות אשם קשים. יצוין כי לנהג הפורד היו מספר גרסאות בנוגע למהירות נסיעתו בעת אירוע התאונה, וגרסתה של התביעה לפיה מהירות נסיעתו התאימה לתנאי הדרך לא אומצה בהכרעת הדין. מבחינה זו היה מקום לניהול ההליך השיפוטי. כן הובאה בחשבון תרומתו של הנאשם לחברה בעת שירותו הצבאי ובמסגרת שירות המילואים.

לאחר שקלול כלל הנתונים, אדון את הנאשם לעונשים הבאים:

- 1. מאסר בפועל לתקופה של 10 חודשים.**
- 2. מאסר מותנה לתקופה של 12 חודשים, זאת במידה ויעבור עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, או עבירה של נהיגה בזמן פסילה בתוך 3 שנים מיום גזר הדין.**
- 3. פסילה בפועל מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 7 שנים, בניכוי תקופת הפסילה שהנאשם ריצה בתיק זה החל מיום 25.8.13.**
- 4. למרות האמור לעיל, מוטלת בזאת פסילה בפועל מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה לרכב עבודה או רכב מסחרי שמשקלם הכולל עולה על 3.5 טון או לאוטובוס לתקופה של 15 שנים, בניכוי תקופת הפסילה שהנאשם ריצה בתיק זה החל מיום 25.8.13. המונחים "רכב עבודה", "רכב מסחרי" או "אוטובוס" - כהגדרתם בסעיף 1 לפקודת התעבורה,**



הודעה לנוכחים הזכות לערער על גזר הדין תוך 45 יום.

ניתן היום, א' תמוז תשע"ו, 7 יולי 2016, במעמד הנאשם, עו"ד ביאלין מטעם התביעה ועו"ד גולן

מטעם הנאשם.

חתימה