

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

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

07 יולי 2016

גמ"ר 13-11-2505 מדינת ישראל נ' מירז

בפני:	כב' השופטת דלית ורד
בעבירות:	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 כתוב האישום עלה כי ביום 13.8.2014 בשעה 14:30 Uhr, נהג הנאשם במשאית משא מסוג מיזובייש מסטר 4085974 (להלן- המשאית), בכביש 4 מכיוון צפון לכיוון דרום, כשהצד הנאשם ישב יוסף סעד (להלן- המנוח). במועד ובשעה שלעיל, נהג נאג' סאלח (להלן סאלח או נהג הפורד), ברכבת מסוג משא אחד תוצרת פורד מסטר 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 בזיהירות בהתאם לתנאי הדרך, ופגע בעוצמה עם חלקה הקדמי ימני של המשאית בחלקו האחורי שמאלית של הפורד (להלן- התאונה).

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

כתוצאה מההתאונה נפטר המנוח במקום, וניסיונות ההחיהה של כוחות מד"א שהגיעו לזרה לא הועילו. כן, נחבל סאלח ונגרם נזק לרכב.

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

בהודעתו במשטרת טען הנאשם כי **כנראה** שרכב מסחרי גבוה שנסע לפניו הסתר לו את שדה הראייה, ומשיטה אותו הרכב מסחרי שמאליה, הופתע כשהבחן בפורד העומד או נסע בזיהירות איטית. הנאשם לא ידע למסור בחקירותו במשטרה או בעת עדותו פרטים רלוונטיים בנוגע לרכב המסחרי שנטען כי הסתר לו את שדה הראייה. בהמשך חקירותו

מסר הנאשם ביזמתו, بلا שニックרו בו סימני הלחץ שאפיינו את תחילת חקירותו, כי עובר לתאונת שוחח עם המנוח. עוד מסר כי לדעתו הפנה את מבטו ימינה לעבר המנוח, ולכן הוסחה דעתו. הוא נשאל במה הבחן שהחזר את מבטו קדימה והשיב: "הפתעה". גרסה זו השתלבה עם העובדה שסלITCH, נהג הפורד, אישר כי מתוך טעות חלף על פני מחלף בר אילן, בו התקoon יצאת לעבר יעד נסיעתו (קריית אונו), ולכן בשעת התאונת שוחח בטלפון על מנת לקבל החלטות כיצד להמשיך את דרכו. לפיכך, קבועתי כי הנאשם לא היה ער להאטת מהירותו של הפורד, עקב הסחת מבטו ימינה כאמור. כשהחזר את מבטו לחזית, הופתע כשהבחין בפורד העומד או נסע ב מהירות איטית בצד ימין של הנטייה הימני בסמוך לפניה המשאית, והתגנש בו מאחור. לא לモור לציין כי בעודותו שנייה סאלח את גרסתו וטען כי התקoon לנסוע לאור יהודה, ולא לкриית אונו.

ראוי לציין כי נימוקי ההגנה בסיכוןיה התבפסו על עדותו של עד ניטראלי, שמסר גרסה שונה ביחס לניסיבות אירוע התאוננה. בהכרעת הדין הוסבר כי ההגנה נתנה פרשנות בלתי נכוןה ובבלתי סבירה לגרסתו של העד. עוד צוין כי עדותם של העד הניטראלי עמדה בסתרה לממצאים האובייקטיבים, ומקורה בפרשנות שגואה של העד אשר ראו עיניו, היינו העובדה שהמשאית גררה את הפורד לעבר השול הימני לאחר שפגעה בו, כשהעד לא הבחן בהתגשות עצמה.

#### **טענות הצדדים וראיותיהם לעניין הענישה:**

##### **המואשימה:**

ב"כ המואשימה צוין כי אמו של המנוח נכח באחד הדיונים אך לא הייתה מסוגלת לעמוד בכרך. עם זאת, ביקשה למסור לבית המשפט כי היא חוות מיד' יום את האובדן, כאשר המנוח היה בנה היחיד ولو שתי אחיות. כן צוין כי למנוח עצמוו בניחיד. התביעה הטעימה כי תוכאות התאוננה שבה קופחו חי' המנוח הן טרגדיות עבור משפחתו.

בהתייחס לניסיבות התאוננה, צוין כי לרשות הנאשם עמד שדה ראייה פתוח למרחק של 150 מטרים, כך שלא היה הנאשם נותן את תשומת ליבו לתנאי הדרך ולכליל הרכב שנseauו לפניו, התאוננה הייתה נמנעת. הנאשם הפר כליל זיהירות בסיסיים הקבועים בתקנות 21(ג) ו-49(א) לתקנות התעבורה, תשכ"א- 1961, וזאת בנסיבות בהן הייתה מוטלת עליו חובת זיהירות מוגברת בהיותו נהג ציבורי הנהג בכל רכב כבד בדרך ראשית ועמוסה בכל רכב. הפרת חובת הזיהירות בנסיבות אלה היא בוגדר רשלנות בדרגה גבוהה. רשלנותו הניכרת של הנאשם עולה גם מהעובדת שלאחר ההתגשות גררה המשאית את הפורד מספר מטרים לא מבוטל עד לעצירת כל הרכב.

המנוח היה חברו לעובדה של הנאשם, אך המואשימה ביקשה שלא לחתך משקל רב, נוכח העובדה שהנאשם לא הביע חרטה במהלך ההליך השיפוטי, אלא ניסה להתחמק מאחריות באמצעות גרסאות שונות ואמרות לא מחייבות. בעניינו של הנאשם ניתן לסקיר חינוי מטעם שירות המבחן, אך המואשימה צינה כי אין בכך כדי להכריע את הcpf, נוכח ביצועה השכיח של עבירת גרים מותת על ידי אנשים נורמטיביים.

לדעת המואשימה אין לחתך משקל משמעותי לקביעה כי רכב הפורד עמד או נסע ב מהירות איטית בדרך שאינה עירונית. המשאית נסעה בעקבות הפורד, ומכך מוטל היה על הנאשם להבחן מבעוד מועד בהאטת מהירותו של הפורד או בעמידתו על הכביש. עיניו של הנאשם היו צרכות להיות מזוכזות בכביש ובתונעה שנסעה לפניו, והנאשם כשל במלוי חובה בסיסית זו.

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

ב"כ המואשימה הגיע שורת פסקי דין לעיון ביהם"ש מהם עולה מדיניות הענישה הרואיה. לשיטתו, בנסיבות דן, מתחם הענישה הרואוי נע בין 12 ל- 24 חודשים מאסר בפועל, והמקורה הנוכחי צריך שימוקם בחילקו הגבוה של המתחם, נוכח דרגת רשלנותו של הנאשם ותוצאותיה הקשות של התאונה. צוין כי עברו התעבורות של הנאשם אינו תקין, וככל 29 הרשעות קודמות החל משנת 1995, לרבות שתי הרשעות שעוניין תאונות דרכיהם: בשנת 2008 הורשע הנאשם בהנעה בחוסר זהירות ואי שמירת מרחק, ובשנת 2007 הורשע בהנעה בקלות ראש וגרם חבלה של ממש.

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

#### ההגנה:

בא כוח הנאשם טען כי לא ניתן לייחס לרשלנות בדרגה גבוהה, היה ולבדמנה בהנעה בחוסר זהירות ואי שמירת מרחק, לא נלווה להיגנות מAFXINIM 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 כתוב אישום כנגד הנאשם. עוד צוין כי הנאשם אינו נשא לבדוק באחריות לתאונה, אלא לנаг רכב הפורד רשלנות תורמת שהבאה גם היא להתרחשות התאונה. בהינתן שבסתופו 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 נורטטיבי וערבי, אשר טרם הצטרפה בשירותו הצבאי, נשוי ואב לארבעה ילדים, לרבות פועל שנולד בשנה האחרונות. נטען כי מהתקיר עולה באופן מודגש הקושי היומיומי של הנאשם להתמודד עם אחראותו לאבדן חי אדם, רגשות החרטה, הצער והכאב שהוא חש, וזאת בפרט על רקע חברות ועובדת משותפת עם המנוח במהלך תקופה של חמיש שנים, בה נרכמו אף יחסית חברות בין שני הצדדים.

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

כעולה מתקיר שירות המבחן, התייחסותו של הנאשם לתאונה כוללת הכרה עמוקה בנסיבות האסון לו גרם ברשלנותו. הנאשם חש כאב כן ואمفטיה כלפי המנוח ומשפחהו.

במקרה שלפנינו ישנה המלצה של שירות המבחן להטלת מאסר לRICTO בעבודות שירות, זאת על רקע נסיבותיו האישיות של הנאשם, רמת הדחק הגבואה בה הוא מצוי, והיותו איש משפחה נורטטיבי וערבי אשר אינו מאופיין בקשרו אישיות ערבייניתם. 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 לRICTO בעבודות שירות, ובפסקילת רישיון הנהיגה לתקופה

שעד לשבע שנים.

הנאשם ציין כי הוא מצטער ומתחרט בכל ליבו על מותו של חברו, שהוא שותפו לצווות בנסיעות שנערכו לצרכי העבודה. הוא נושא עמו ת האירוע השכם והערב, וambilקש כי בית המשפט ידונ אותו ברחמים למעןו ולמען אשתו וילדיו.

העיקרון המנחה בענישה, על פי סעיף 4ב' לחוק העונשין, התשל"ז- 1977 (להלן- חוק העונשין) הוא הלימה בין חומרת מעשה הUberה ומידת אשמו של הנאשם לבין סוג ומידת העונש המוטל עליו.

### הערך החברתי שנפגע ומידת הפגיעה בו:

הנאשם שבפניו הורשע בעבירות שחומרתן הינה בתוצאתן הטראגית, קרי אובדן חי אדם, ובכך נעוץ הסיכון הקבד ביותר לשalom הציבור.

לא בצד קבע המחוקק לצדה של עבירה גרימת מוות ברשלנות עונש מאסר 3 שנים, אשר לא יפח משישה חודשים.

בית המשפט העליון אמר זאת מכבר את דברו באשר לכללים המנחים בענין הענישה הרואה בעבירה גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים, ב-**ע"פ 6755/09 ארץ אלמוג נ. מדינת ישראל**, ציין כי השופט הנדל:

"נדמה שקיים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הרואה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות. האחד, ראוי לגוזר 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 אין בעלות משקל כבעירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייתה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם ע"י אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות".

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

**ב-רע"פ 548/05 לוי 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 בגדיר הריגה ובין בגדיר גרם מוות ברשלנות. הוא דבק בגישה זו מתוך אמונה כי לנקיות יד עונשיות קשה ומחמירה ישנה השפעה מרטיטה על הנהגים בכביש ויש בה כדי לקדם את הטמעתה של מודעות ציבורית בדבר החובה לשמור על כללי זהירות כדי להגן על חי אדם ושלמות גופו. .. הענישה המחמירה בעבירות הנוגעת

لتאותנות קטלניות נשענת על ההנחה כי יש בהתרעה עונשית כדי לקדם את הפנמת הערכיהם החברתיים הנדרשים בהתייחסות לזרת וכדי להריגל לשמירה קפדנית יותר על כל זירות ומינעה בנהיגה על הכביש".

עוד נפסק, כי לצד מדיניות ההחמרה בעונשת נהגים אשר גרמו למות ברשלנות, על בתי המשפט לשקל את נסיבותו המיויחדות של כל מקרה ולבחו את העונש הראו (ראו: **ע"פ 8382/03 איאד חילף נ' מדינת ישראל, ע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל**).

**מדיניות העונשה הנוגעת בעבירות בגין הורשע הנאשם:**

ב- **רע"פ 2955/12 פלוני נ' מדינת ישראל**, נדחה בבקשת רשות ערעור שהגישה נאשمت שהורשעה בجرائم תאונה קטלנית ועתה למניעת שליחתה למאסר. בית המשפט העליון הותיר על כנו עונש של 8 חודשים בפועל שנקבע על ידי בית המשפט המחויז, וזאת בנסיבות אישיות של פגיעה צפואה בלבד הקטנים של הנאשמת, עקב חשש לחוסר מוכנות אביהם לקחתו במהלך תקופת המאסר.

ב- **רע"פ 8576/11 הילה מזרחי נ' מדינת ישראל**, נדון עונינה של נאשמת שהורשעה בجرائم מות ברשלנות. בהמ"ש העליון מצא לנכון להפחית את עונש מאסר בפועל מ-12 ל-8 חודשים, בגין נסיבות חריגות ומיויחדות. בהמ"ש לא נעתר לבקשה לפטור את הנאשמת מריצוי מאסר בפועל בציינו: "לא ראיינו מקום **לסתות מדיניות העונשה הנוגעת בנושאי גרים מות ברשלנות, שדינה ככל מאסר אחורי סוג וברחיב במסגרת המאבק בתאותנות, ואשר חריגיה מעטים ומקרה זה אינו ביניהם על פי נסיבותיו. חי אדם קופדו".**

ב- **רע"פ 498/14 מוחמד אלג'בור נ' מדינת ישראל**, נדון עונינו של נהג משאית שגרם בנהיגה רשלנית למותם של חמישה בני משפחה, הורשע בחמש עבירות נפרדות של גרים מות ברשלנות, ונגזר עליו עונש מאסר של 4 שנים. בית המשפט העליון דחה את בקשה רשות הערעור, ופסק כי לא הוכח כי המבוקש נהג במהירות העולה על המותר, וכן לא הוכח כי הוא נרדם במהלך הנהיגה, למורות זאת נקבע, כי התנהגו עולתה כדי רשלנות ברמה גבוהה. קבעה זו התבבסה על כך שהمبוקש הוא נהג מקטוציאי, ממנו נדרשת רמת זהירות גבוהה במיוחד. בנוסף, ניתן דגש מיוחד לעובדה שהمبוקש נהג במשאית, שהוא רכב כבד ומוסכו, מעצם טיבו וטבעו.

ב- **רע"פ 4581/14 אטיאל סיטו נ' מדינת ישראל**, נדון עונינה של נאשמת שהורשעה בجرائم מות ברשלנות של שני מעורבים עקב ביצוע סטייה מנתיב נסיעתה. בהמ"ש המחויז הפחית את עונשה מ-18 חודשים בפועל ל-14 חודשים מאסר בפועל. זאת לאחר שנקבע כי מדובר בצעירה נורמטיבית, אשר סבלה רבות, גופנית ונפשית כתוצאה מההתאונה.

בהמ"ש העליון דחה בבקשת רשות ערעור על חומרת העונש. כבוד השופט שלהם, ציין כי "**עונש המאסר שהוטל על המבוקשת הולם את נסיבות האישיות מחד גיסא, ומайдך גיסא את חומרת רשלנותה, המצוייה ברף ביןוני- גבוהה, ואשר הביאה לתוצאות קשות במיוחד**"

ב- **ע"פ 10-12-23713 פיוטר זילברמן נ' מדינת ישראל**, הורשע המערער בجرائم מוות ברשלנות תוך סטייה מנתיב נסיעה. בית המשפט המ徇ז קבע כי משפטה המערער מנטיב נסיעתו בכביש בין עירוני דו מסלולי, אשר נהיגה בו מחיבת ערנות מתמדת לכל אורך הנהיגה, חטא ברשלנות שאינה קללה. בית המשפט המ徇ז ציין את נסיבותיו האישיות של הנאשם כאדם נורמלי, מהנדס תוכנה בחברת הי-טק, מצבו הנפשי הקשה חרטתו הכהה, ועברו התעבורתי הקל, אך הותיר על כנו את עונש שנקבע על ידי בית המשפט השлом, 15 חודשים מאסר בפועל.

ב- **רע"פ 1120 רפאל אלגורבי נ מדינת ישראל**, הורשע נהג מונית, בجرائم מוות ברשלנות, וזאת בניסיבות בהן עצר בטרם נניסתו לצומת עקב מופע או אדום, אך החל בנסיעה לתוכה הצומת בעוד האור האדום דולק בכיוון נסיעתו. כתוצאה לכך פגעה המונית ברכב שנכנס לצומת במהירות גבוהה. אותו רכב נזקף ופגע בהולכי רגל שעמדו על אי תנועה. נדחתה בבקשת רשות ערעור שהוגשה בהתקבש על מצבו הרפואי הקשה של נהג המונית והטיפולים להם הוא נזקק. כבוד השופט שהם ציין כי "דומה כי בית משפט השлом הלך כברת דרך ממשוערת לטובתו של המבקש, משבחר להשיט עליו עונש של 10 חודשים מאסר בלבד, המצויב בסמוך לרף התחthon של מתחם הענישה שנקבע למשעו (כאשר הרף העליון עומד, כאמור, על 24 חודשים מאסר). לפיכך, סבורני כי אין כל הצדקה להקללה נוספת בעונשו של המבקש".

ב- **עפ"ת (מרכז) 12-11-42557 יעקב בן יהיאל ניסים נ' מדינת ישראל**, הפחית ביהם"ש המ徇ז, ברוב דעות, את עונשו של נאשם מ-18 חודשים מאסר בפועל ל-6 חודשים מאסר לרכיב השירות, אולם זאת כאשר בנוסף לניסיבותו האישיות של הנאשם, נקבע כי הייתה רשלנות תורמת גבואה של המנוח בכך ש..."הוראה למונוח לנסוע לאחריו עיר לסייעו מכך, בשל העובדה הממנה על הבטיחות באתר. כך במיוחד כאשר המנוח הלך לשטח המת שהוא אחורי הטרקטור כאשר הוא יודע שעפ"י המשימה שאמור היה המערער לבצע הוא עומד לנסוע לאחריו ללא מכון.." .

#### נסיבות הקשורות ביצוע העבירה:

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

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

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

בית המשפט העליון קבע לאחרונה כי בתאונת אחר- חזית חל "כלל הדרך" - **ע"פ 14/4498 שחר גרידיש נ' מדינת ישראל**, הינו פגעה מזאתה ברכב יוצרת חזקה בדבר נהיגה לא זהירה, ובנסיבות שבahn תנאי הכביש או תנאי מגז האוויר היו תקין, עובר הנטל הטקטי להבאת ראיות או למתן הסבר סביר לגבי אופן התרחשויות התאונה אל כתפי הנהג

הפגע, ولو כדי הטלת ספק סביר בדבר אשמהו.

בעניינו התאונה התרחשה באור יום, בקטע כביש ישר ויבש, כאשר לנאים שדה ראייה פתוח למרחק של 150 מטרים. הנאשם כשל בהיסח דעת רגעי, אולם מנגד יש להביא בחשבון את הניגתו בנסיבות שהוא רכב כבד ומסובך, מעצם טיבו וטבעו, היותו נוגג מڪזועי אשר ממנו נדרשת רמת זהירות גבוהה במיוחד, וכן נהייתה 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 שלהם, ב-**רע"פ 14/698 מוחמד אלג'יבור נ' מדינת ישראל**, בציינו כי "אכן, לא הוכח כי המבוקש נהג במהירות העולה על המותר, וכן לא הוכח כי הוא נרדם במהלך הנהיגה. למורות זאת נקבע, כאמור, כי התנהגותו עלתה כדי רשלנות ברמה גבוהה. קביעה זו התבססה על כך שהمبוקש הוא נהג מڪזועי, 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. בשושתו 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 נהג רכב את רכבו פתאום, אלא לשם מניעת תאונה שאו-אפשר למנוע בדרך אחרת או אם הדבר הכרחי מטעמי בטיחות התנועה.**

**תקנה 69 לתקנות התעבורה קובעת, בין היתר, כדלקמן:**

**(א) הנוגג רכב בדרך שאיננה עירונית, המסתמנת בדרך ראשית או אזהרת על-ידי תמרור מודיעין לא יעזור את רכבו, לא יעמידנו, לא יchanho ולא ישאירנו עומד על הכביש או על שולי הדרך בין בהשגה ובין שלא בהשגה.**

**(ג) בדרך מהירה אסורה העלאת נסעים או הורדתם או עצירת רכב, העמדתו או חניתו בכל מקום שבין הגדרות הקובעות את גבולות רצעת הדרך, אלא אם סומן אחרת.**

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

במקרה דנן, לא התקיימו נסיבות שבahn היה הכרח לעצור את הרכב, אלא הנהג נדרש להנחות כיצד להמשיך את נסיעתו. כמו כן, לא הוכח ולא נטען כי נהג הפורד נקט באמצעותם כלשהם לפני שערך את נסיעתו וחסם באופן חלקו את נתיב הנסיעה.

**מתחם הענישה ההולם בגין מעשה העבירה בנסיבותיו**

לאור האמור לעיל, ולאור הערכים החברתיים שנפגעו - שלום הציבור והסיכון לח'י אדם, ולאור מדיניות הענישה הנוגנת בתחום כפי שנקבע על ידי בית המשפט בפסק דין הנ'ל ואחרים, וכן בהתחשב ברשותו של נаг רכב הפורד, אני קובעת כי מתוך הענישה ההולם בנסיבות דין נע בין 9 חודשים מסר ועד 18 חודשים.

רף הפסילה הרاءו נע בין 6 שנים ועד 15 שנים.

### **בחינת קיומם של שיקולים חריגים מצדיקים חריגה ממתחם הענישה:**

האפשרות לחרוג לחומרה ממתחם הענישה שנקבע, עליה מקום בו שיקולי ההגנה על הציבור מחייבים זאת, בשל חומרת העבירה לאור נסיבותה, בהשלכותיה הרות הסכונה על בטחון הציבור, ובהתיחס להסתברות שעבירה זו תישנה. מצאתי שבנסיבות המקרה שלפני, שיקולי ההגנה על שלום הציבור מצויים ביטויים הרاءו במתחם הענישה הנוגן.

האפשרות לשקלן חריגה לקויה ממתחם הענישה שנקבע, נעוצה בקיומם של שיקולים שיקום חריגים, המצביעים על פוטנציאלי שיקומי ממשי, שיש באו חריגה מהמתחם כדי להכשילו.

הנאשם הופנה לשירות המבחן לקבלת תסקير.

בתסקיר מתואר רקעו האישי והמשפחה של הנאשם, בן 38, נשוי לאב ארבע ילדים,תו הגדולה בת 13 שנים. בעקבות התאונה פוטר מעבודתו כנהג משאית בחברה לציוד אלקטרוני, היה מבוטל במשך שנה, וכוכם עובד בבית מלאכה בשיפוץ חלקו רכב. הנאשם ליד הארץ, שירות שירות צבאי מלא, שירות שירות מילואים כנהג משאית ונטל חלק במבצע "עמוד ענן" ובעופרת יצוקה". לאחר התאונה החל לסבול מסימפטומים רגשיים, ושירות המבחן התרשם כי מדובר באירוע משברי שטרם עבד באופן מספק אשר לו השלכות רבות ומגוונות במישורי חייו השונים.

על פי התרשומות השירות בולט כי הנאשם חווה כאב עמוק על מות חברו לעבודה, וכי לו יכולת גבוהה לאemptionה כלפי המנוח ומשפחתו. בהיותו אדם נורטטיבי וערבי, הוא מתקשה להתמודד עם אחריותו לאבדן חיים של אדם אחר, וחוש羞耻, ייסורים עצומים ובועזה. הערכת שירות המבחן הייתה כי הנאשם הוא איש משפחה אשר לאורך השנים פעל באופן ערבי ומוסרי תוך השקעת מאצימים לבניית משפחתו ודאגה לרוחותם הכלכלית. כיום הוא מצוי ברמת דחק גבוהה, ואף בני משפחתו הקרובה חווים קשיים ונזקים לעזרה טיפולית.

השירות המליץ לבחון אפשרות להטלת עונש מסר לתקופה אותה ניתן לרצות בעבודות שירות וכן צו מבחן למשך שנה במסגרת ישתלב הנאשם ב��וצה יחודית העוסקת באחריות לגרימת מוות.

בתסקיר הוא חיובי, ועליה ממנו המצוקה הקשה בה נתן הנאשם. אולם נסיבות אישיות אין יכולות להיות 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 העוניי המקובל בעבירות הנוגעת לתאונות

קטלניות, נוכח הנסיבות הקשות והנסיבות הטרגיות של התאונה.

**נסיבות שאין קשרו לעבירה ונסיבות נוספות**

במסגרת זו נתתי דעתך לנסיבות שאין קשרו בעבירה, בין השאר בהתאם לסעיפים 40יא' (1), (2), (3), (4), (6), (7), (11) לחוק העונשין, וכן לנסיבות נוספות, וזאת בהתאם סמכותי לפי סעיף 40 יב' לחוק העונשין.

נתתי דעתך לנסיבות האישיות של הנאשם כעולה ממסקירות השירות המבחן, ולפוגעה המשמעותית של העונש בנאשם, אשתו וילדיו הקטינום. כמו כן, התחשבתי בעובדה שהנאשם נאלץ כתוצאה מההתאונה לעזוב את עיסוקו כנהג משאית וזאת על רקע וותק מڪצועי של עשרים שנה לערך. התחשבתי בהעדר עבר פלילי, אך גם בעבר תעבורתי המחזק שתי תאונות דרכיים קודמות.

בנוסף, סברתי כי יש לתת משקל לעובדה שהמנוח והנאשם עבדו יחדיו במשך שנים, ועל רקע עבודתם מצוות נרכמו ביניהם יחסី חברות. כעולה ממסקירת הנאשם חש כאב עמוק, וצער על אובדן חברו.

הנאשם אמין כי היה את ההליך השיפוטי עד תומו, אך אני מאמינה כי התחרט חרטה מלאה וכנה, וכי הוא חש רגשות אשם קשים. צוין כי נהג הפורד היו מספר גרסאות בנוגע למחריות נסיעתו בעת אירוע התאונה, וגרסתה של התביעה לפיה מהירות נסיעתו התאימה לתנאי הדרכ 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 מידה ובעור עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, או עבירה של נהיגה בזמן פסילה בתוך 3 שנים מיום גזר הדין.**
3. **פסילה בפועל מלכבל או מלחזיק 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 מלכבל או מלחזיק 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 ימים.

ניתן היום, א' תמוז תשע"ו, 7 ביולי 2016, במעמד הנאשם, עו"ד ביאלי מטעם ה התביעה ועו"ד גולן מטעם הנאשם.

חתימה