



גמ"ר 3198/06/16 - מדינת ישראל נגד איליה שימחייב, נאשם

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

30 ינואר 2018

גמ"ר 3198-06-16 מדינת ישראל נ' שימחייב

בפני כב' השופט ישראל ויטלסון, שופט בכיר
מדינת ישראל - מאשימה
נגד
איליה שימחייב - נאשם
ע"י ב"כ עו"ד ארז צ'צ'קס

גזר דין

הנאשם הורשע על פי הודאתו בעבירות של גרם מוות ברשלנות - עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין התשל"ז - 1977, ביחד עם סעיפים 40 ו-64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש).

עובדות המקרה

כמפורט בכתב האישום המתוקן, ובהכרעת הדין מיום 11.9.17, הנאשם נהג בכביש עירוני ברחוב הקונגרס מכיוון מזרח למערב והתקרב אל צומת הרחובות צומת הרחובות הקונגרס ושדרות הר ציון בתל אביב. בצומת, מוצב רמזור להולכי רגל החוצים את הצומת במעבר החצייה מעברו אחד לעברו השני של רחוב הר ציון. באותה העת, המתינה ת.ג. (להלן: "המנוחה") על המדרכה בסמוך למעבר החצייה, כשמופע האור ברמזור היה אדום. הנאשם ביקש לפנות ימינה לרחוב הר ציון, כשהתחלף הרמזור לירוק החל בנסיעה ימינה. אותה העת חצתה המנוחה את מעבר החצייה כאשר מופע האור ברמזור בכיוון הליכתה היה ירוק וכשהיא משוחחת בטלפון נייד. הנאשם פנה ימינה מכיוון רחוב הקונגרס להר ציון, פגע במנוחה שהלכה על מעבר החצייה עם הדופן הימני הקדמי של האוטובוס בו נהג. המנוחה נגררה ע"י האוטובוס מספר מטרים עד שעצר הנאשם את האוטובוס. כתוצאה מן התאונה נפטרה המנוחה ומותה נקבע במקום.

טיעוני התביעה

בא כוח המאשימה הגישה לבית המשפט את גיליון הרשעותיו הקודמות של הנאשם, הנאשם נוהג משנת 1999 ולחובתו 10 הרשעות קודמות בין השנים 2000-2012, חלקן בעת היותו נהג רכב ציבורי.



בא כוח המאשימה התייחס לנסיבות התאונה, לכך שלפי שדה הראיה הפתוח במקום, חייב היה הנאשם להבחין במנוחה, במהלך חצייתה במעבר החצייה באור ירוק, אך משלא עצר על מנת לאפשר לה לחצות בבטחה את מעבר החצייה בכיוון נסיעתו נגרמה התאונה הקטלנית. אילו היה עוצר בשים לב לתנאי הדרך, שדה הראיה הפתוח במקום, התאונה הייתה נמנעת.

המאשימה טענה כי מדובר ברשלנות הנמצאת ברף הגבוה, ועל הנאשם כנהג רכב ציבורי מקצועי, חלה חובת זהירות מוגברת, בה הוא כשל.

עוד נטען, כי על פי ההלכה בתיקי גרם מוות ברשלנות, בעקבות תאונת דרכים, אין מקום לייחס משקל יתר לנסיבות אישיות והן נדחות על פני שיקולי ההרתעה והגמול, על-אף שמדובר באנשים נורמטיביים.

בא כוח המאשימה הגיש אסופת פסיקה לגבי מדיניות הענישה במקרים דומים:

רע"פ 9909/17 מאיר דרויש נגד מדינת ישראל - במקרה זה הורשע המבקש בביהמ"ש לתעבורה בגרם מוות ברשלנות. שם המבקש, נהג אוטובוס במקצועו, פגע בהולכת רגל המנוחה עת חצתה במעבר חצייה באור ירוק. בבית המשפט לתעבורה נגזרו עליו 14 חודשי מאסר בפועל.

הוגש ערעור על חומרת העונש, בית המשפט המחוזי קיבל את הערעור באופן חלקי וקבע כי המבקש ירצה 9 חודשי מאסר בפועל.

בבית המשפט העליון, כבוד השופט שוהם, דחה את הבקשה להקלה נוספת בעונש המאסר, בקבעו:

" המבקש דנא הוא אדם נורמטיבי, ואין להקל ראש במשמעותה של שליחתו לריצוי עונש מאסר מאחורי סורג ובריח. אך בימ"ש זה עמד על עקרונות הענישה בעבירות של גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים: האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה".

בגמ"ר 1351-09-16 פרקליטות מחוז תל אביב פלילי נ' עזיזוב - במקרה זה הורשע הנאשם בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית. שם הנאשם, נהג משאית, פגע בהולכת הרגל המנוחה אשר חצתה את מעבר חצייה. נגזרו על הנאשם, בין ייתר העונשים, 10 חודשי מאסר בפועל.

בע"פ 25824-08-11 מדינת ישראל נ' כהן - במקרה זה הורשע המשיב בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית. המשיב, נהג אוטובוס ציבורי, פגע בהולכת הרגל המנוחה עת עברה כמחצית ממעבר החצייה. בית משפט לתעבורה הטיל על המשיב בין שאר העונשים, מאסר בפועל לתקופה של 6 חודשים שירוצה בדרך של עבודות שירות.

בערעורה של המאשימה על קלות העונש קבע בית המשפט המחוזי: "נראה לנו כי מדובר ברשלנות של ממש, ובאמת



מידה של תיקים של גרם מוות אגב תאונת דרכים המקרה הנוכחי נמצא ברף הגבוה והמחמיר". בית המשפט המחוזי קיבל את עמדת המאשימה והעמיד את תקופת המאסר על 8 חודשים מאחורי סורג ובריח.

בגמ"ר 4973-03-14 מדינת ישראל נ' ברשדוב - הנאשם הורשע בעבירה של גרימת מוות ברשלנות. הנאשם, נהג אוטובוס ציבורי, פגע בהולכת הרגל המנוחה עת חצתה 5.4 מטרים על מעבר החצייה. בית המשפט לתעבורה גזר על הנאשם מאסר בפועל לתקופה של 14 חודשים.

לפי עמדת בא כוח המאשימה, מתחם הענישה בנסיבות המקרה דן, כאשר הרשלנות היא ברף הגבוה, נע בין 12 חודשי מאסר בפועל ל-24 חודשים. באשר לפסילת רישיון הנהיגה הפסילה תהא בין 10 עד 15 שנים.

בא כוח המאשימה מבקש להטיל על הנאשם 12 חודשי מאסר בפועל, כמתחייב על פי הסדר הטיעון, ולפי הרף הגבוה שבהסדר, עונש של מאסר על תנאי מרתיע, פסילה של הרישיון למשך 10 שנים ופיצוי משמעותי למשפחת המנוחה.

טיעוני ההגנה

ב"כ הנאשם, טען כי התוצאה הטרגית של התאונה, השפיעה באופן משמעותי גם על הנאשם ומשפחתו וכי העיקרון, לפיו על בית המשפט לגזור את דינו של הנאשם, הנו עקרון ההלימה, כפי שנקבע בתיקון 113 לחוק העונשין.

עוד טען כי על בסיס עקרון ההלימה, על בית המשפט, בבואו לגזור דינו של נאשם, לבחון את נסיבות העבירה ולא רק את סעיף האישום וחומרת העבירה ולהתייחס למידת אשמתו של הנאשם. הסנגור הפנה את בית המשפט **לע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל** - שם נקבע כי יש לתת את המשקל המכריע, לדרגת הרשלנות, בעניינו של הנאשם.

הסנגור טען כי מידת הרשלנות הנה "רגעית" והוסיף, כי **ברע"פ 4732/02 - ענת סורפין (לביא) נ' מדינת ישראל** - נקבע כי רשלנות הנהגה במקרה זה היא רגעית ולכן היא ברף הנמוך, בדומה למקרה דן. **בע"פ 4261/04 פארין נ' מדינת ישראל** בית המשפט העליון הפחית בעונש המאסר שנגזר על הנאשם וקבע כי התרשלנות הייתה רגעית בלבד.

עוד הדגיש הסנגור, כי למרבה הצער, למנוחה, הייתה תרומה משמעותית לקרות התאונה, באופן בו חצתה את מעבר החצייה, שלא בהתאם לתקנות 108-110 לתקנות התעבורה, עת היא משוחחת בטלפון הנייד. לעניין הרשלנות התורמת של המנוחה, לה הטען הסנגור, הפנה את בית המשפט לפסק דין **1021/00 מדינת ישראל נ' עמי פרץ** שם המערער, נהג אוטובוס ציבורי פגע במנוח, אשר חצה את הכביש. בית המשפט המחוזי קבע הקלה מסוימת בעונש בעקבות רשלנותו התורמת של המנוח לגרם התאונה.

באשר למתחם הענישה הראוי, טען הסנגור כי הוא מצוי בין מספר חודשי מאסר בדרך של עבודות שירות לבין 9 חודשי מאסר בפועל ופסילת רישיון הנהיגה בין מספר חודשים לבין 6 שנים, וזאת בהתחשב במדיניות הפסיקה שבהם נקבע רף רשלנות נמוך במקרים של גרם מוות ברשלנות.

הסנגור הפנה לפסק דין **ע"פ 41013-04-13 כרמון נ' מדינת ישראל** בו קבע כבוד השופט שפירא כי בעבירות של



רשלנות, שתוצאתן חמורה, יש לצמצם את עונש המאסר, ויש לשמרו לנאשמים בעלי דפוסי התנהגות עבריינים. במקרה זה נגזרו על הנאשם 6 חודשי מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות.

זאת ועוד טען הסנגור כי התסקיר החיובי מצביע על נאשם נורמטיבי אשר נקלע לסיטואציה קשה ומבין את אחריות מעשיו.

הסנגור התייחס לנסיבותיו האישיות של הנאשם - בן 50, אדם המנהל אורח חיים נורמטיבי, נהג בחברת קווים, ללא כול עבר פלילי, ועברו התעבורתי הלא מכביד, להודאתו בכתב האישום המתוקן, הנזקים הכספיים המשמעותיים שנגרמו לו ולשינוי הקיצוני בחייו ובחיי משפחתו בעקבות התרחשות התאונה.

הסנגור התייחס למספר פסקי דין לתמיכה בטיעונו, כמו כן למסקנות הועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה "ועדת דורנר" הממליצה על ענישה בקהילה כחלופה למאסר, כמפורט בפרוטוקול הדיון ובמסמך הטיעונים לעונש שהגיש לבית המשפט.

לסיכום, ביקש הסנגור כי בית המשפט יטיל על הנאשם עונש ברף התחתון של מתחם הענישה ויקבע אותו למספר חודשים מועט, העונש ירוצה בדרך של עבודות שירות, ותקופת פסילה מינימלית הקבועה בחוק, שכן עונש פסילה ממושך פוגע בפרנסתו של הנאשם.

הנאשם הביע חרטה על מעשיו, וביקש את רחמי בית המשפט בבואו לגזור את העונש, וכן הדגיש כי הוא מטפל בהוריו הקשישים והחולים לשם כך הוא זקוק לרישיון הנהיגה.

מתחם העונש ההולם

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 מידת העונש המוטל עליו. (40ב).

על בית המשפט לקבוע את מתחם העונש ההולם למעשה העבירה שביצע הנאשם בהתאם לעקרון ההלימה, ולשם כך יתחשב בערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה, במידת הפגיעה בו, במדיניות הענישה הנהוגה ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירה כאמור בסעיף 40ט. לחוק העונשין. כאשר בתוך מתחם העונש יגזור בית המשפט את העונש המתאים לנאשם, בהתחשב בין היתר, בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה.

הערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה

בית המשפט העליון עמד לא אחת על כך שהערך החברתי עליו באהעבירת גרם מוות ברשלנות להגן, הוא הערך של קדושת החיים ושלמות הגוף ובהקשר התעבורתי, לקיים הגנה על שלום ובטיחות ציבור המשתמשים בדרך:

ע"פ 548/05 לוי -

"...בית משפט זה התווה מזה שנים מדיניות ענישה מחמירה ביחס לעבירות נהיגה הכרוכות בתאונות קטלניות...הוא דבק בגישה זו מתוך אמונה כי לנקיטת יד



עונשית קשה ומחמירה ישנה השפעה מחמירה 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. מדיניות ענישה זו...נועדה לתת ביטוי ולהדגיש הדגשה מיוחדת את ערך חיי האדם...ולערוב לכלל ולפרט כי המשפט ובתי המשפט יעשו כל שבידם על מנת לטעת בתרבות החברתית את ההערכה והכבוד הנדרשים לזולת ולחיינו..."

ונאמר:

ע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל-

"נהיגה אלימה בכבישים הפכה לרעה החולה של תקופתנו...בתי-המשפט מצווים להחמיר עם עברייני תנועה. יש להירתם למניעת התופעה ולהגן על בטחון הציבור ושלומו, בין היתר באמצעות הרחקת נהגים מסוכנים פורעי חוק מהכביש לתקופה ראויה..."

ועוד בעניין זה:

רע"פ 8040/15 בריזדה נ' התביעה הצבאית הראשית-

"הערך המוגן של קדושת החיים ושלמות הגוף, כאמור, הוא ערך עליון שאף טרם הסדרתו בחקיקה עלי ספר, מוכתב כאיסור של המשפט הטבעי, ונדמה כי המדובר בערך שיש ליתן לו את ההגנה המרבית מפני שאין ערך חברתי אחר בדרגתו".

באשר לנסיבות ביצוע העבירה, יש לקבוע, תחילה, את רמת הרשלנות שנמצאה באופן נהיגתו של הנאשם.

לטעמי, נוכח נסיבות גרם התאונה, מדובר ברשלנות ברמה שאינה ברף התחתון אך גם אינה ברף הגבוה ביותר. רף הרשלנות כאן נע בין הרף הבינוני לגבוה, כך לאור שדה הראיה במקום, הנאשם היה יכול להבחין בלא קושי בהמצאות הולכי רגל בתחנות האוטובוס שבסמוך לצומת, שליד מעבר החציה, ועוד בטרם הכניסה לצומת. זאת לדעת, בטרם הכניסה לצומת שם התחוללה התאונה, היה הנאשם במצב עצירה בשל אור אדום ברמזור שדלק בכוון נסיעתו. גם ממקום זה, טרם הכניסה לצומת, ניתן היה להבחין בהולכי רגל שנמצאים בסמוך למעבר שם התחוללה התאונה. הנאשם היה יכול למנוע את התאונה, לו היה מבחין בהולכת הרגל מבעוד מועד והיה עוצר את האוטובוס לפני מעבר החציה ומאפשר למנוחה לחצותו. טענת הסנגור כי אופן ההתנגשות בדופן האוטובוס ולא בחזיתו, מעידה כי המנוחה, הלכה למעשה "התנגשה בקיר", לאמור בדופן האוטובוס, מבלי שהנאשם יכול לעשות דבר, אינו מדויק. כוונתי היא כי הנאשם, נהג אוטובוס מקצועי, היה חייב להעלות על דעתו את תוצאות הפנייה. בבואו לפנות ימינה עם האוטובוס הוא צמצם את מרחק טווח ההליכה הפנוי של המנוחה שהייתה מצוייה במעבר הצמוד לצומת. כלומר, "הקיר" עליו דיבר הסנגור הוא לא "קיר", בעת הפנייה ימינה - דופן האוטובוס בתנועה ובזווית, וזאת תוך צמצום טווח המרחק מהמנוחה וכך עד לדריסתה בפועל. להמחשה ראה (נ/4 ו-נ/5). הוסף לכול אלה את העובדה כי היתה ידועה לו העובדה שיש אור ירוק משותף לו ולהולכי הרגל.

ועוד לעניין חובות האחריות לנוהגים, בהתקרבם למעברי חציה :

עמוד 5



ע"פ 558/97 מלניק נ' מדינת ישראל, נאמר על נהג המתקרב למעבר חצייה:

" עליו ליתן דעתו לכך, אם יש מי אשר מתכוון לחצות את הכביש במעבר החצייה; ואם כן - להתאים את מהירות נהיגתו למקרה של חצייתו את הכביש. במסגרת זו, וכדי לכבד את זכות הקדימה של הולך הרגל במעבר החצייה עליו לצפות שזה ינסה לחצות את הכביש; שאולי לא יהיה ער לרכב המתקרב; אולי ייטול על עצמו סיכון של חצייה על אף התקרבות הרכב; אולי יסמוך על כך שהרכב יכבד את זכות הקדימה שלו. עליו להתחשב גם באפשרות של התנהגות רשלנית מצידו של הולך הרגל".

כאמור לעיל בעניין מלניק ועל פי ההלכה הנוהגת, על נהג המתקרב למעבר חצייה ומבחין בהולך רגל, האחריות להתאים אופן נהיגתו לכל התנהגות אפשרית מצדו של הולך הרגל, לרבות, התנהגות רשלנית.

ברע"פ 6918/02 אחיה נ' מדינת ישראל

במקרה דכאן הבחין הנאשם במנוחה או צריך היה להבחין במנוחה, על פי מבחן ה"אדם הסביר", על אי התנועה הבנוי, לפני מעבר החצייה בכיוון נסיעתו ולפיכך, היה עליו לעצור את האוטובוס לפני מעבר החצייה, גם אם, כפי שטען בא כוחו, לא היה בטוח כי המנוחה מתכוונת לחצות את מעבר החצייה.

"במצב שבו אין זה ברור אם הולך הרגל עומד לחצות את מעבר החצייה אם לאו, ואין אינדיקציה לכאן או לכאן, חייב נהג הרכב לצפות אפשרות כזו ובמקרה מתאים אפילו להאט את רכבו עד כדי עצירה לפני מעבר החצייה".

מדיניות הענישה 40ג(א).

בפסיקת בית המשפט המתייחסת לענישה בגרם מוות ברשלנות כתוצאה מתאונת דרכים, ניתן למצוא רמות ענישה שונות בהתאם לנסיבות התיק, בהתייחס לביצוע העבירות, נסיבות ביצוען ונסיבות מבצען. במקרה של גרם מוות ברשלנות נוהגים בתי המשפט להטיל עונשי מאסר לתקופה משמעותית, לצדם עונשים של פסילת רישיון לתקופה ממושכת. מתחמי הענישה נקבעים בהתאם לאופיו של האירוע ומאפייניו, כפי שמלמדים המקרים הבאים :

רע"פ 9909/17 מאיר דרויש נ' מדינת ישראל - הנאשם גרם לתאונת דרכים, בה נחבלה אנושות המנוחה וזאת לאחר שלא אפשר לה לחצות את מעבר החצייה בכיוון נסיעתו ופגע בה עם האוטובוס הציבורי, בית המשפט לתעבורה קבע :

"התאונה ותוצאותיה הטרגיות השפיעו באופן ממשי גם על הנאשם ומשפחתו ולא רק על משפחת המנוחה, אך האינטרס הציבורי במקרה זה, דוחק מפניו את האינטרס האישי של הנאשם ומחייב ענישה חמורה ומרתיעה, בדמות מאסר בפועל".

עמוד 6



שם נגזרו על הנאשם 14 חודשי מאסר בפועל ו-10 שנות פסילה בפועל. הנאשם ערער על חומרת העונש, בית המשפט המחוזי הפחית את עונש המאסר ל-9 חודשים. בערעור לבית משפט העליון נותר על כנו עונש המאסר שהוטל בן 9 חודשים.

רע"פ 8992/14 אברהם רפאל נ' מדינת ישראל - הנאשם נהג במונית ברחוב צה"ל בקרית אונו. באותה עת חצה המנוח את רחוב צה"ל, בסמוך לבית מספר 59, על מעבר חציה המשורטט על הכביש, והמסומן באמצעות תמרורים ג-7, ו-ה-8. המבקש נכנס עם המונית למעבר החציה, מבלי לתת זכות קדימה, ופגע במנוח.

"מדיניות הענישה הראויה בעבירות של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות, הינה השתת עונש מאסר בפועל. בכך ניתן ביטוי לערך קדושת החיים ולשיקולי ההרתעה. העונש שנגזר על המבקש, הכולל בין היתר 9 חודשי מאסר בפועל, מבטא, באופן הולם, את מדיניות הענישה במקרים כגון דא, והולם את נסיבות ענייננו".

העונש נותר על כנו, הערעור נדחה - פסילת רישיון נהיגה בפועל לצמיתות, 36 חודשי מאסר, מתוכם 9 חודשי מאסר בפועל, ותשלום קנס בסך 5,000 ₪.

בע"פ 2486-12-14 מ"י נ' יצחק זדה -

שם הורשע המשיב בנהיגה רשלנית אשר גרמה למותו של הולך רגל שחצה את הכביש שלא במעבר חציה. המשיב נהג במהירות גבוהה.

בית המשפט לתעבורה גזר על המשיב שישה חודשי מאסר בדרך של עבודות שרות ו-10 שנות פסילה. בית המשפט המחוזי קיבל את ערעור המדינה והעלה את תקופה המאסר ל-8 חודשים.

רע"פ 1300/14 קובי מורי נ' מדינת ישראל -

המבקש התקדם עם רכבו לעבר מעגל תנועה שלאחריו מעבר חציה שבאמצעו אי תנועה המפריד בין שני נתיבי הנסיעה.

באותה עת, החל המנוח - הולך רגל - לנוע מכיוון אי התנועה ונתיב נסיעת המבקש והחל לחצות את מעבר החצייה. אז, פגע בו המבקש תוך כדי שהוא נוהג בקלות דעת וברשלנות. נפסק כי עונשו נגזר בהתאם לתיקון 113 באופן מקיף ויסודי, ובהינתן רמת הרשלנות הבינונית-גבוהה של המבקש בעת התאונה, יחד עם התוצאה הטרגית, מדובר בעונש הולם. הושתו על הנאשם 8 חודשי מאסר ו-8 שנות פסילה.

בעפ"ת 24573-05-13 פטר נ' מ"י

נדון ערעורו של נאשם אשר גרם למותה של אישה בעת שעברה במעבר חצייה. בית המשפט המחוזי אישר את העונש של 15 חודשי מאסר בפועל, בקבעו כי הפרת חובת הזהירות בהתקרב למעבר חצייה מהווה רשלנות ברף גבוה.

בית המשפט אף התייחס לרשלנות תורמת של המנוחה אך קבע כי למרות אלה המתחם מוצדק. במקרה שלנו, אף לא



הייתה כל רשלנות תורמת מצד המנוחה.

ת"ד 2561-01-13 מדינת ישראל נ' הוכמן

שם הורשע הנאשם בנהיגה רשלנית שגרמה למותה של הולכת רגל במעבר חציה. בית המשפט לתעבורה גזר על הנאשם 12 חודשי מאסר בפועל -15 שנות פסילה.

גמר (ת"א) 1351-09-16 מדינת ישראל נ' איגור עזיזוב -

הנאשם, נהג במשאית "וולוו" מכיוון יפו לבת ים על רחוב העצמאות בבת ים, אותה עת החלה המנוחה לחצות את מעבר החצייה מימין לשמאל. הנאשם לא הבחין במנוחה, החל בנסיעה ופגע בה תוך שהוא גורר אותה למרחק של כשישה מטרים עד שעצר לשמע צעקות עוברים ושבים. נפסקו 10 חודשי מאסר בפועל ו-8 שנות פסילה.

בעפ"ת 14034-08-15 גנץ נ' מדינת ישראל -

נקבע עונש מאסר של 6 חודשים לריצוי בעבודות שירות. הבסיס לקביעה זו היה הפער בין רשלנותה הנמוכה של המערערת לבין רשלנותו הגבוהה של המנוח והיות המערערת אדם נורמטיבי.

שיקולים אלה שהובילו את בית המשפט להעמיד את תקופת המאסר על 6 חודשים לריצוי בעבודות שירות לא הביאו את בית המשפט להתערב בתקופת הפסילה שהועמדה על 10 שנים.

גמ"ר (ת"א) 3435-10-14 מדינת ישראל נ' שלמה מזרחי -

נהג הנאשם ברכב מסוג מלגזה ברחוב שוקן בתל אביב, מצפון לדרום. אותה עת, עובר להתרחשות התאונה, הגיע מקצהו המזרחי של מעבר החצייה - המנוח, וחצה את הכביש בתוך תחום מעבר החצייה, הנאשם שנסע ברחוב לכיוון דרום, לא הבחין באף שלב במנוח אשר חצה את מעבר החצייה, המשיך בנסיעתו ופגע במנוח, אשר הספיק לחצות 5.50 מ' מרוחב מעבר החצייה. כתוצאה מעוצמת הפגיעה, ולאחר יממה נפטר המנוח. הוטלו על הנאשם 6 חודשי מאסר בפועל ופסילה של 7 שנים.

ועוד לעניין הכללים המנחים ראה :

ע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל :

"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



כבעירות 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"

השיקול המרכזי המנחה את בית המשפט במקרה של תאונה קטלנית הוא מידת הרשלנות הספציפית של הנהג ותוצאת מעשה הרשלנות.

בנוסף רק בשל נסיבות מיוחדות וחריגות או מקרים בהם מדובר ב"טעות של שבריר שניה או רשלנות רגעית", כפי שנקבע בע"פ **70237/07 אדרי אביב נ' מדינת ישראל** יימנע בית המשפט מהטלת עונש מאסר בפועל ויסתפק בעונש מאסר בעבודות שירות, בעניינו של מי שהורשע בעבירה של גרם מוות ברשלנות.

עיינתי באסופת הפסיקה שהגישו הצדדים, כל מקרה יכול להישקל לכיוון כזה או אחר וכפי שנאמר בעניין אדרי דלעיל :

"עיון בפסיקה שהוגשה לנו- אינו משנה את התמונה. הפסיקה- כדרכה של פסיקה מכילה את הענישה על כל רמותיה וגווניה. על כל מקרה שבו הומר המאסר בפועל לעבודות שירות, קיים גם מקרה בו הוטל מאסר מאחורי סורג ובריח, ואף לתקופות ארוכות יותר. כל מקרה לנסיבותיו ולעולם ניתן להצביע על נימוקים לכיוון זה או אחר. חיי אדם, אינם נותנים לכימות "נוסחתי" שיניב מספר מדויק של חודשי (או שנות) מאסר או שנות שלילת רישיון נהיגה".

נוכח רמת הרשלנות שמצאתי באופן נהיגתו של הנאשם, כמפורט לעיל, אני סבור כי מתחם הענישה ההולם, ינוע בין 7 חודשי מאסר בפועל ועד 16 חודשי מאסר בפועל, פסילה בפועל לתקופה שבין 5 שנים ועד 10 שנים, מאסר מותנה, קנס כספי ופיצוי למשפחת המנוח.

באשר לנסיבות שאינן קשורות לעבירה (40 יא), התחשבתי בהודאה בהאשמות, בסופו של יום, קראתי בעיון רב את תסקיר קצינת המבחן המפורט, למדתי על תכונותיו הטובות של הנאשם, אדם נורמטיבי, חיובי, אשר מטפל בהוריו, ומביע חרטה כנה לתוצאותיה הטרגיות של התאונה.

ברם, בנסיבות המקרה שלפניי איני יכול לקבל את המלצת קצין המבחן לעונש מאסר בדרך של עבודות שירות ועוד לעניין זה ראה:

רע"פ 10524/09 בוזגלו נ' מדינת ישראל ו- רע"פ 9118/12 אלכסנדר סריגין נ' מדינת ישראל

"הלכה מושרשת היא, כי בית המשפט אינו כבול להמלצת שירות מבחן, ששיקוליו אינם זהים, בהכרח, לשיקולי בית המשפט שהם רחבים ומקיפים יותר. נפסק ולא



אחת, כי על בית המשפט היושב על המדוכה, "לתת דעתו לשיקולים הכוללים של ההליך הפלילי, וביניהם לעניינים ששירות המבחן אינו מופקד עליהם."

באשר לטענת ההגנה בדבר היות הנאשם אדם נורמטיבי והחשש מהנזק שייגרם למשפחתו, היה וישלח למאסר, נאמר בעניין:

ע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מדינת ישראל:

"המערער אכן הינו אדם נורמטיבי, בדומה לרבים אחרים הגורמים ברשלנותם לתאונות דרכים שתוצאותיהן קטלניות. כמו כן אין עוררין כי התאונה לה גרם המערער המיטה אסון כבד על משפחות הקורבנות והנפגעים, כמו גם על משפחת המערער ועליו עצמו, שכן עקב התאונה נגרם לו סבל נפשי ופיסי רב. עם זאת, עם כל הצער שבדבר סבורני כי יש ליתן במקרה דנן משקל מכריע לשיקולי הגמול וההרתעה ואין בנסיבותיו האישיות של המערער כדי להקטין את הצורך בהעדפת האינטרס הציבורי כי על המורשעים בעבירת גרם מוות ברשלנות יוטל עונש מאסר בפועל, כך שיועבר לכלל החברה מסר חד וברור כי יש להקפיד על חוקי התנועה על מנת להילחם בנגע תאונות הדרכים, הגובה מחיר כבד מדי יום".

התרשמתי כי התאונה ותוצאותיה הטרגיות השפיעו באופן ממשי גם על הנאשם ומשפחתו ולא רק על משפחת המנוחה, אך האינטרס הציבורי במקרה זה, דוחק מפניו את האינטרס האישי של הנאשם ומחייב ענישה חמורה ומרתיעה, בדמות מאסר בפועל. לצד כול הנאמר, לא ניתן להתעלם מרשלנות המנוחה, אשר על רשלנותה, למרבה האסון היא שילמה בחייה.

מכלל הנימוקים שמניתי, בשים לב לנסיבות ביצוע העבירה, ולאחר ששקלתי את השיקולים, לחומרה ולקולא, אני גוזר על הנאשם את העונשים הבאים:

1. אני מטיל על הנאשם 8 חודשי מאסר בפועל.
 2. 12 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים ושלא יעבור עבירה של גרם מוות ברשלנות בניגוד לסעיף 304 לחוק העונשין התשל"ז 1977.
 3. 6 שנות פסילה בפועל, בניכוי פסילה מנהלית ושיפוטית שריצה הנאשם בהקשר לתיק זה. הפסילה תחל לאחר שחרורו של הנאשם ממאסר ובכפוף להפקדת מסמכים מתאימים במזכירות בית המשפט.
 4. הנאשם ישלם סך של 20,000 ₪ כפיצוי למשפחת המנוחה. סכום הפיצוי יופקד במזכירות בית המשפט עד ליום 15.4.18 ויועבר על ידי המאשימה, אל אחות המנוחה ובעלה, קלנדרוב ג'נה ואלכסנדר (משפחת אומנה) אצלם מתגוררים ילדי המנוחה.
- באין החלטה אחרת, הנאשם יתייצב לריצוי עונש המאסר שנגזר עליו -
- בתאריך 15.4.18 עד השעה 10:00 בכלא ניצן או מקום אחר לפי החלטת שירות בתי הסוהר כשהוא מצויד



בתעודת זהות על הנאשם לתאם הכניסה למאסר, כולל אפשרות למיון מוקדם עם ענף אבחון ומיון בשב"ס
בטלפון 08-9787377.

5. זכות ערעור על גזר הדין כחוק - תוך 45 יום.

5129371

5129371

5467831

ניתנה היום, י"ד שבט תשע"ח, 30 ינואר 2018, במעמד הצדדים.