



ת"ד 2855/05/21 - מדינת ישראל נגד רועי זפרי

בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים)

ת"ד 2855-05-21 מדינת ישראל נ' זפרי

בפני כבוד השופט אהרן האוזרמן

בעניין: המאשימה: מדינת ישראל

ע"י ב"כ פקד נופית גונן, עוה"ד

תביעות תעבורה, חטיבת התביעות, משטרת ישראל

נגד

רועי זפרי

הנאשם :

ע"י ב"כ עוה"ד דויד גולן

גזר דין

הנאשם הורשע על פי הודאתו בעובדות כתב האישום, באחריות לגרם תאונת דרכים בנסיבות של: נהיגה **בקלות ראש וגרם חבלה של ממש**, עבירה על סעיף 62(2) בקשר עם סעיף 38(3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] התשכ"א-1961 [להלן: "פקודת התעבורה"]; **אי מתן אפשרות להולך רגל להשלים את חצייתו במעבר חצייה בבטחה**, עבירה על תקנה 67.א. לתקנות התעבורה התשכ"א-1961 [להלן: "תקנות התעבורה"]; **והתנהגות הגורמת נזק**, עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה.

על פי עובדות כתב האישום, בתאריך **24.02.21** סמוך לשעה **08:05**, נהג הנאשם משאית "דאף", בבת ים ברחוב דניאל מדרום לצפון, התקרב לצומת עם רחוב דניליביץ, ועצר בנתיב פנייה שמאלה, בשל אור אדום שדלק ברמזור. בכיוון נסיעת הנאשם בצומת, מעבר חצייה המסומן לרחוב הכביש.

הנאשם נהג בקלות ראש, בכך שעצר את המשאית כשחזיתה עומדת על מעבר החצייה באופן שהמשאית מסתירה את הרמזור להולכי הרגל החוצים מימינו את מעבר החצייה.

אותה עת חצתה את מעבר החצייה הולכת רגל הגב' סימון ישראל ז"ל (ילידת 1949) [להלן: "הולכת הרגל"] מימין לשמאל כיוון נסיעת הנאשם, כשהיא חוצה את מעבר החצייה באור אדום.

הנאשם נהג בקלות ראש, בכך שלא הבחין כלל בהולכת הרגל החוצה מימינו על גבי מעבר החצייה ובהתחלף הרמזור בכיוונו מאדום לירוק, החל בנסיעה לא אפשר להולכת הרגל להשלים את חצייתה בבטחה ופגע בה עם הדופן הימנית קדמית של המשאית [להלן: "התאונה"].

בביהמ"ש בישיבת ההוכחות, הוברר בעדות הבוחן ובסרטונים שהוצגו, כי הולכת הרגל החלה לחצות את הכביש באור אדום, כשירדה לכביש בקצה מעבר החצייה ("תחום מעבר החצייה") חצתה על מעבר החצייה, הגיעה עד כדי מרחק נגיעה ממש מהפינה הימנית הקדמית של המשאית, בעת שהמשאית החלה בנסיעה כמתואר. הולכת הרגל שהתה בסך



הכול בכביש כ- 4.96 שניות.

כתוצאה מהתאונה פונתה הולכת הרגל לביה"ח וולפסון בבת ים, כשהיא במצב "שוק קשה" מורדמת ומונשמת, שם עברה עם הגעתה לביה"ח ניתוח כריתה מלאה של רגל שמאל. בהמשך נדרשה לניתוח נוסף לכריתה חלקית של רגל ימין. הולכת הרגל אושפזה תקופה ממושכת, נדרשה למסכת טיפולים וניתוחים נוספים, עם הגשת כתב האישום נותרה עדיין מאושפזת ומצבה הרפואי הוגדר כ"בינוני".

ביום 25.10.21, כפר הנאשם באמצעות בא כוחו, באחריות לתאונה, ונקבע מועד לשמיעת הוכחות. בתאריך 18.11.21 התקבלה בביהמ"ש הודעה מאת בנה של הולכת הרגל כי אמו נפטרה למרבה הצער בביה"ח ביום **08.06.21**.

דיון ההוכחות הקבוע בוטל ונדחה בהמשך, על מנת לאפשר למאשימה לבחון עמדתה. לבסוף החליטה המאשימה שלא לבקש לתקן את כתב האישום ולכלול בו טענה לכאורה לאחריות הנאשם, לפטירתה המצערת של הולכת הרגל בביה"ח (כתוצאה מהתאונה).

במסגרת פרשת התביעה הוגשו למעשה כל ראיות התביעה (חלקן בהסכמה). בביהמ"ש העידו ונחקרו בחקירה נגדית עדי התביעה, בהם שוטרי הסיור שהוזעקו לתאונה, בוחני התנועה של המשטרה, שערכו דו"ח בוחן ושחזורים וכן הוגשו 2 סרטונים - ממצלמת אבטחה מבנק דיסקונט הסמוך לצומת וממצלמת דרך של אוטובוס שנסע בצומת, המתעדים את התאונה, התייצב לעדות גם חברו לעבודה של הנאשם שישב לצדו במושב הנוסע, בזמן התאונה.

בהמשך ביום 19.12.22, נוכח העדויות שנשמעו, ונוכח הערות ביהמ"ש הנאשם בעצת בא כוחו החליט לחזור בו מכפירתו והודה בכתב האישום, ללא שעלה בידי הצדדים להגיע להסכמות כלשהן לעניין העונש. הנאשם נשלח על ידי לעריכת תסקיר שרות המבחן, ובהמשך אף לקבלת חו"ד הממונה על עבודות שירות בשב"ס, והכל לאחר שהוסבר לנאשם כי גם בעקבות שליחתו לתסקיר ולחוזה"ד הממונה, אל לו לפתח ציפיות.

טיעוני המאשימה לעונש:

ביום 24.04.23 שמעתי טיעוני הצדדים לעונש.

ב"כ המאשימה טענה בהרחבה לגבי מתחם הענישה המקובלת לשיטתה בבתי המשפט במקרים דומים הפנתה בטיעוניה לרשימת פסקי דין ואף הגישה רשימת תמצית פסיקה מפורטת.

מתחם הענישה המקובלת במקרים דומים, לשיטת המאשימה (כלשונה):

"מתחם הענישה במקרה שלפנינו נע בין מספר חודשי מאסר שיכול שירוצו בעבודות שירות ועד 24 חודשי מאסר בפועל, פסילה מ-3 שנים ועד 10 שנים, מאסר על תנאי, קנס וענישה נלווית." [בפרוטוקול עמ']



34 שורה 8-11].

ועוד הוסיפה התובעת לעניין זה:

"לאור האמור נטען כי יש לקבוע מתחם ענישה הקרוב למתחם הענישה בתאונה שתוצאה של קיפוח חיי אדם." [בפרוטוקול עמ' 37 שורה 24-25].

לשיטת המאשימה, רשלנות הנאשם שגרמה לתאונה הינה ברמה הגבוהה שכן מדובר בנהג משאית שלו אחריות מוגברת וכן מאחר "והכניס את עצמו למצב" בכך שעצר על גבי מעבר החצייה והסתיר להולכת הרגל את הרמזור, החל בנסיעה בלי להבחין בה כלל ופגע בהולכת רגל על גבי מעבר החצייה.

במקרה זה מבקשת המאשימה להטיל על הנאשם עונש מאסר שירוצה בפועל ולא במסגרת עבודות שירות, זאת בהתחשב בעיקר כפי שהרחיבה אף בטיעוניה לעונש, בתוצאות התאונה המתבטאות בפגיעות קשות מאד בהולכת הרגל.

התובעת התייחסה בנוסף בטיעוניה לתסקיר שרות המבחן, ובקשה כי ביהמ"ש ייתן משקל נמוך אם בכלל לשיקולי "שיקום" של הנאשם ויתמקד בשיקולי הענישה האחרים. נסיבותיו האישיות של הנאשם וקשייו כפי שבאו לידי ביטוי גם בתסקיר שירות המבחן (שאין לפקפק בהם) אינם שיקול מרכזי בקביעת העונש, לשיטתה.

המאשימה עותרת לפיכך לעונשים הבאים:

" מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח למשך 10 חודשים, פסילה ממושכת למשך 6 שנים, מאסר על תנאי של 12 חודשים למשך 3 שנים, פסילה על תנאי ארוכה ומרתיעה וכן פיצוי למשפחת המנוחה בסך 20 אלף ₪." [בפרוטוקול עמ' 37 שורה 26-28].

הנאשם מחזיק ברישיון נהיגה משנת 2008 וצבר לחובתו 16 הרשעות קודמות בתעבורה רובן בעבירות מסוג ברירת קנס (מבלי להקל ראש בכך). אין לחובת הנאשם כל רישום פלילי.

במסגרת טיעוני המאשימה לעונש, העיד בפני בנה של הנפגעת (הולכת הרגל) **מר עידן ישראל**, ודבריו המרגשים נרשמו מפיו בפרוטוקול הדיון מיום 24.04.23. מר ישראל תאר בפני מעט מהאסון שפקד את משפחתו. אימו הגב' סימון ישראל, נולדה בפרס (בשנת 1949) ועלתה ארצה כילדה בת 11, כאן נישאה לבעלה ולהם 3 ילדים. זכתה לנכדים. הגב' סימון עבדה בעריית בת ים, גידלה משפחתה לתפארת, חייתה חיים בריאים ומלאים ושימשה עוגן לבני משפחתה.

התאונה, הפציעה הקשה, הטראומה לאימא ולמשפחה, חודשי האשפוז הקשים שאחרי התאונה עד לפטירתה בביה"ח (לאחר כ-3.5 חודשים) היו תקופה קשה ומסויטת למשפחה. בעלה שנמצא במצב סיעודי, חי מאז פטירתה בדירת בנו עם משפחתו.



כשנשאל מר ישראל על ידי לגבי עמדתו ועמדת המשפחה לעונש הראוי לדעתם לנאשם, ענה באצילות נפש כי הוא משאיר את עניין העונש לביהמ"ש וסומך על ביהמ"ש.

טיעוני ההגנה לעונש:

ב"כ הנאשם טוען כי אמנם מדובר בתוצאות תאונה קשות ביותר והנאשם בוודאי מצר על כך מאוד, אולם לשיטתו יש להתחשב בגזירת העונש בראש ובראשונה בקביעת מדרג הרשלנות של הנאשם אותה רשלנות שגרמה לתאונה, שהיא לשיטתו נמוכה.

ב"כ הנאשם מפנה לעקרונות הענישה הפלילית כפי שנקבעו בתיקון מס' 113 לחוק העונשין שעניינו הבניית שיקול הדעת השיפוטי בענישה, על פי "עקרון ההלימה" הקבוע בסעיף 40 לחוק העונשין.

טענת מרכזית של ההגנה היא כי להולכת הרגל רשלנות תורמת לתאונה בכך שחצתה את מעבר החצייה באור אדום. בהתאם לכך טוען הסנגור המלומד כי יש לקבוע את רשלנותו של הנאשם כרשלנות ברמה הנמוכה. אף העונש הראוי במסגרת מתחם הענישה צריך להיגזר כפועל יוצא מכך.

לשיטת ההגנה אין מדובר ברשלנות גבוהה מצד הנאשם, שהחל בנסיעה באור ירוק מעמידה, ובמהירות נמוכה מאד, ופגע בהולכת הרגל שהגיעה מצד ימין ועברה בצמוד לחזית הימנית של המשאית. בהתחשב בגובה המשאית ובגובהה של הולכת הרגל (1.60 מ') קיים קושי אובייקטיבי להבחין בה ואך אם הנאשם נכשל בכך שלא הבחין בה, במכלול הנסיבות מדובר ברשלנות ברף הנמוך.

הסנגור בכל הזהירות הנדרשת, טוען למעשה כי להולכת הרגל רשלנות תורמת, וודאי לא מכוונת, בנסיבות, שיש לתת לה ביטוי בהתחשבות בעונשו של הנאשם.

הסנגור מפנה לפסיקה של בתי המשפט לתעבורה באשר למתחם הענישה במקרים דומים בהם לא הוטל רכיב מאסר בפועל כלל, למרות חבלות קשות והותרת נכויות, מנימוקים שונים.

ב"כ הנאשם מבקש שלא להטיל על הנאשם כל מאסר בפועל, לשיטתו יש להסתפק בעבודות של"צ ולחילופין במאסר שירות בעבודות שירות, לתקופה מתונה. ההגנה מפנה אל תסקיר שרות המבחן שהמלצתו זהה.

תסקיר שירות המבחן למבוגרים וחוו"ד הממונה על עבודות השירות בשב"ס:

שרות המבחן פגש בנאשם, וערך תסקיר מלא בעניינו. התרשמות קצינת המבחן מהנאשם חיובית. הנאשם בן 38, פרוד,



מצוי בהליכי גירושין ואב ל- 3 בנות (5, 9, ו-10). עבד כנהג חלוקה על משאית.

קצינת המבחן התרשמה כי הנאשם מביע תחושות של הלם, צער וכאב, בעיקר בשל הפגיעה בהולכת הרגל. הנאשם לדבריו פנה לטיפול פסיכולוגי לאחר התאונה. הנאשם סירב להצעת קצינת המבחן להשתלב בקבוצה טיפולית ייעודית לנהגים פוגעים במסגרת שמ"מ וכן שלל כעת נזקקות טיפולית. ניכר כי הנאשם מבקש לסיים את ההליך והענישה בעקבותיו בהקדם ולשוב לשגרת חייו.

לגבי הערכת הסיכון מהנאשם, קצינת המבחן התרשמה כי הנאשם אדם נורמטיבי מתפקד באורח תקין במישור המשפחתי והתעסוקתי ונעדר כל דפוסים עבריינים קבועים.

ראוי להעיר כי קצינת המבחן התייחסה להתנהלות הנאשם במישור התעבורתי אולם מצאתי כי ככל הנראה בשוגג, ביססה הערכתה בעיקר על תיק מב"ד התלוי ועומד עדין כנגד הנאשם. הודעתי לצדדים כי לא אתייחס כלל לעמדת שמ"מ ביחס לתיק המב"ד, שלא היה מקום להזכירו במסגרת תסקיר לעונש. מכל מקום מובהר כי במסגרת שיקולי הענישה עומדת לנאשם "חזקת החפות" באשר לתיק הממתין לביור דין, ולפיכך לא יילקח זה בחשבון בגזר הדין על ידי כלל.

הנאשם לוקח אחריות, מכיר בתוצאות הקשות של התאונה, מתאר רגשות אשם, מביע צער רב, מגלה אמפתיה כלפי הנפגעת, ומוכן לשאת בעונש. הנאשם ככלל מחזיק בעמדה מכבדת חוק, כאשר הסיכון להישנות העבירה אינו מוערך לפיכך כסיכון גבוה.

שרות המבחן ממליץ במיוחד שלא להטיל על הנאשם במקרה זה עונש הכולל מאסר בפועל, למרות חומרת העבירות (כלשונו) לאור הערכתו את ההשפעה של עונש כזה על הנאשם ומשפחתו. המלצת שרות המבחן לעונש הייתה להטיל מאסר שירוצה במסגרת של עבודות שירות, ואף מבלי למצות את הדין לעניין משכן.

על פי חו"ד הממונה על עבודות השירות בשב"ס, בראיון שנערך עמו, נמצא הנאשם מתאים לריצוי מאסרו בעבודות שירות, והתקבלה תכנית להשמה. הוסברו לנאשם תנאי העבודה, המגבלות והמשמעות של אי עמידה בדרישות והוא הביע הסכמה לריצוי מאסרו במסגרת עבודות שירות.

השלבים בגזירת הדין:

תיקון 113 לחוק העונשין, קובע בחינה בת 3 שלבים שעל ביהמ"ש לבצע בגזירת הדין:

בשלב ראשון, יש לקבוע את מתחם העונש ההולם את נסיבות המקרה הספציפי. בשלב זה על בית משפט לבחון את מכלול השיקולים הנוגעים לנסיבות ביצוע העבירה. **בשלב שני**, על בית משפט לבחון קיומם של חריגים המצדיקים סטייה



מהמתחם שנקבע, זאת בהתאם לסעיף 40ג לחוק העונשין, קיומו של פוטנציאל שיקומי משמעותי או צורך מיוחד בהגנה על הציבור. אולם, אם בית המשפט לא מצא לחרוג ממתחם העונש שקבע, אזי יעבור **לשלב השלישי** שבו עליו לקבוע מהו העונש ההולם לנאשם בתוך המתחם (ראה: ע"פ 2918/13 אחמד דבס נ' מדינת ישראל (פורסם במאגרים) (18.07.13)).

קביעת מתחם הענישה (בתאונות דרכים שתוצאתן חבלות של ממש ברף הבינוני):

סעיף 40ג(א) לחוק העונשין (תיקון 113) קובע כי מתחם העונש ההולם את מעשה העבירה יקבע בהתאם לעיקרון המנחה [עקרון ההלימה] הקבוע בסעיף 40ב לחוק. לשם מציאת היחס ההולם בין העבירה, מידת אשמו של העבריין והעונש, יתחשב ביהמ"ש: בחומרת העבירה, בערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה, במידת הפגיעה בו, במדיניות הענישה הנהוגה ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירה.

חומרת העבירות, הערך החברתי שנפגע ומידת הפגיעה בו:

העבירות בהן הורשע הנאשם הינן עבירות חמורות ומסוכנות. מדובר בתאונות דרכים קשה אשר ארעה בנסיבות של נהיגה בקלות ראש, תוך פגיעה בהולכת הרגל על גבי מעבר חצייה, כאשר הנאשם נוהג ברכב משא. תוצאותיה של התאונה הינן פגיעות חמורות ביותר בגוף, כמובא לעיל בהרחבה.

ברע"פ 2564/12 יחיאל קרני נ' מדינת ישראל (פורסם במאגרים) (2012), נדרש ביהמ"ש העליון לעונש הראוי לעבירות הכרוכות בנהיגה שגרמה לתאונת דרכים קשה בה נחבל הנפגע חבלות קשות, ונאמרו על ידי כבוד המשנה לנשיא (כתוארה אז) השופטת מרים נאור, הדברים הבאים:

"תאונות דרכים גובות קורבנות בגוף ובנפש מדי יום, וחלקה של מערכת המשפט לא יפקד מן המערכה נגד תאונות הדרכים ... לענישה הולמת תפקיד חשוב לא רק במקרים בהם גורמות תאונות הדרכים לקורבנות בנפש, אלא אף במקרים בהן נגרמות חבלות ופציעות, ובפרט כאשר חבלות ופציעות אלו חמורות הן."

- ועוד: -

"טענותיו של המבקש כי אין מדובר ב"תאונה קטלנית" אינן מצדיקות במקרה זה הימנעות מהטלת מאסר בפועל. האירוע יכול היה להסתיים חלילה בתוצאות חמורות יותר. אם כטענת בא כוח המערער במקרים כאלה לא מוטלים כלל עונשי מאסר בבתי המשפט לתעבורה - ראוי לשנות את מדרג הענישה. וצדק בית המשפט המחוזי כשעשה כן."

הערך החברתי שנפגע הוא ללא ספק שלום הציבור, שלמות הגוף והנפש והצורך לשמור על ביטחונם של משתמשי הדרך. מידת הפגיעה בערך החברתי ניכרת ומתבטאת בתוצאותיה של התאונה.



מדיניות הענישה הנהוגה בבתי משפט:

מדיניות הענישה נלמדת מתוך פסיקת ביהמ"ש לתעבורה במקרים דומים ומתוך ערעורים שהוגשו על פסיקה זו, תוך דגש על פסיקה מנחה ופסיקה מחייבת של ערכאות עליונות. הבסיס להשוואה הוא תאונות דרכים שתוצאתן חמורה, היינו חבלות קשות המותירות נכות ופגיעות הדורשות אשפוז ושיקום, וכאשר תוצאות התאונה נותרות בגופו של הנפגע ומשפיעות לרעה על חייו עד יומו האחרון.

לא אחת נקבע בפסיקה, כי נוכח "נגע" התאונות בדרכים, על בתי המשפט להילחם בתאונות הדרכים בדרך של ענישה מחמירה, גם אם תוצאות התאונה אינן קטלניות.

ב-ע"פ **2247/10 שלום ימיני נגד מדינת ישראל**, קבע בית המשפט העליון לעניין זה כהאי ליסנא:

"רבות נאמר על נגע תאונות הדרכים, ההולך ופושט וקוטל בנו ללא רחם וללא הבחנה, ואשר בעטיו נגבה מחיר דמים נורא, אם בהרוגים, אם בחבולים בגופם ובפצועים בנפשם, ואם בדאבת יקיריהם. רבות נאמר, דומה כי מעט מדי נעשה, ומדי שנה בשנה מקפדים מאות אנשים את חייהם ואלפים רבים נפצעים. מערכת המשפט נתקלת בהרוגים ובפצועים של תאונות דרכים הן בתחום הפלילי והן בתחום האזרחי, ומדי שנה מוגשות בבתי המשפט לערכאותיהם השונות אלפי תביעות על נזקי גוף שנגרמו כתוצאה מתאונות דרכים. מקומו של בית המשפט במלחמת החורמה נגד תופעה קשה זו לא נפקד, ועליו להמשיך להירתם ולהרים תרומתו למען מאבק עיקש זה, בין היתר באמצעות הדאגה לענישה הולמת, אשר תסייע להגברת המודעות בדבר המחיר הכרוך בהפרת כללי התנהגות על הכביש".

טווח הענישה בתאונות שתוצאתן גרימת חבלה חמורה הינו פועל יוצא של חומרת הרשלנות, כמו גם חומרת הפגיעות שנגרמו והשלכותיהן על חיי הנפגעים.

ברף העליון מצויים גזרי דין בהם הושתו עונשי מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח, בנוסף לעונשי פסילה של מספר שנים, מקום בו תוצאות התאונה היו חמורות וקשות, כאשר היה כ"פסע" בין לבין גרימת מוות, כאשר המעורבים בה נפגעו קשה, עברו ניתוחים קשים אשפוז ארוך והליכי שיקום ממושכים, אשר ספק אף אם השיבו את מצבם לקדמותו עובר לתאונה.

מנגד, ברף התחתון מצויים מקרים בהם על אף החבלות החמורות מצא ביהמ"ש משיקולים מיוחדים שפורטו בהחלטתו, שלא לשלוח את הנאשם למאסר ובמקרים אלו שברף התחתון נגזרו עבודות שירות ואף עונש הפסילה בפועל נמדד בחודשים.

הלכה ידועה היא שחומרת הענישה בעבירות תעבורה גדלה ככל שחומרת הפגיעה בנפגע התאונה ונזקיו גדלים. ראה: עפ"ת **37974-07-12 סנדרוביץ נ' מדינת ישראל** [פורסם במאגרים] (06.09.12).



ברע"פ **2564/12** קרני נ' מדינת ישראל [פורסם במאגרים] (16.08.12), קבע ביהמ"ש:

" לענישה ההולמת תפקיד חשוב לא רק במקרים בהם גורמות תאונות הדרכים לקורבנות בנפש, אלא במקרים בהם נגרמות חבלות ופציעות, ובפרט כאשר חבלות ופציעות אלו חמורות הן".

ברע"פ **3764/05** ורד בן זויה נ' מדינת ישראל הנ"ל, נדחתה בקשת רשות ערעור של נאשמת, חיילת ללא עבר תעבורתי או פלילי, שנגזרו עליה 6 חודשי מאסר בעבודות שירות ו- 5 שנות פסילה, בנסיבות של גרם חבלה של ממש לילד בן 6, הולך רגל במעבר חצייה.

ברע"פ **1583/14** יאיר שמיר נ' מדינת ישראל (פורסם במאגרים) (11.3.14) נדחה ערעור על גז"ד בו הושת עונש של 8 חודשי מאסר ופסילה בפועל ל- 7 שנים, על נהג שהורשע בגרם ת"ד קשה בשל פניית פרסה במקום אסור, כתוצאה ממנה סבל נפגע מחבלת ראש קשה, פגיעה מוחית ושבר באגן.

ברע"פ **2564/12** יחיאל קרני נ' מדינת ישראל הנ"ל, ביהמ"ש גזר 3 חודשי מאסר בפועל במקום 6 חודשי עבודות שירות שנגזרו בביהמ"ש קמא, על נהג אוטובוס, שחצה צומת באור אדום ופגע בנהגת ובביתה ילדה בת 4, פגיעות קשות. בנוסף נפסל רישיון הנהיגה של הנאשם ל- 24 חודשים.

ברע"פ **7257/12** גדעון סנדרוביץ נ' מדינת ישראל הנ"ל, אישר ביהמ"ש העליון 6 חודשי מאסר בפועל [בניגוד להמלצת שמ"מ] וכן פסילה של 6 שנים, לנאשם שפגע בהולכת רגל במעבר חצייה וגרם לה פגיעה רב מערכתית וקוגניטיבית קשה. הולכת הרגל הייתה מורדמת ומונשמת, שוחררה כעבור 8 חודשים כשהיא נכה בשיעור 175% נכות תפקודית ונזקקת להשגחה וליווי תמידי.

בעפ"ת **33756-02-13** אמין טאהא נ' מדינת ישראל [פורסם במאגרים] (07.03.13), נדחה ערעור על גזר דינו של ביהמ"ש לתעבורה בתל אביב, אשר השית עונש של מאסר בפועל לתקופה של 9 חודשים ופסילת רישיון הנהיגה למשך 7 שנים, על נאשם שפגע פגיעה קשה מאוד בהולכת רגל במעבר חצייה.

בעפ"ת **27014-01-14** מדינת ישראל נ' מיכאלוב [פורסם במאגרים] (23.03.14) נדחו ערעורים ביחס לגזר דין בו הושתו על נאשם 7 חודשי מאסר בפועל ופסילה לתקופה של 8 שנים, בגין תאונת דרכים בה נגרמו חבלות קשות לנהג הרכב המעורב, אשר נותר מוגבל פיזית ומרותק לכיסא גלגלים.

מאידך, נמצא מקרים בהם הענישה נקבעה ברף התחתון, או אף מחוץ למתחם הענישה:

בעפ"ת **36094-10-11** רוקסנה שטרית נ' מ"י (פורסם במאגרים) (23.01.12) בעניינה של נאשמת שפגעה ב-3 הולכות רגל וגרמה להן לפציעות חמורות בהן, שברים בגפיים ובעמוד השדרה, דימום מוחי, אשפוז במחלקת טיפול נמרץ, ניתוחים מורכבים, ושיקום ממושך, ביהמ"ש המחוזי התערב באופן משמעותי בגזר דינו של בימ"ש קמא והפחית



את משך פסילת הרישיון מחמש שנים ל- 11 חודשים. בנוסף נדונה הנאשמת בגזר הדין המקורי לריצוי 400 שעות של"צ ול-10 חודשי מאסר על תנאי ל-3 שנים. יוער כי עסקין בנהגת שהודתה מיד, ללא הרשעות קודמות משך 13 שנות נהיגה, אמא ל-2 ילדים שהייתה בהריון בעת מתן גזר הדין, והוצג תסקיר חיובי בעניינה ע"י שירות המבחן.

בעפ"ת **24519-02-15 [מחוזי ת"א]** מוטולה נ' מדינת ישראל [פורסם במאגרים] (09.03.15), הנאשם לא ציית לתמרור עצור, נהג בקלות ראש ופגע ברכב קטנוע, שנחבל חבלות קשות, רגלו נכרתה מעל לברך, סבל משברים ופגיעות נוספות. כב' הש' רענן בן יוסף בערעור, ביטל לגמרי מאסר בעבודות שירות שבגזר הדין והותיר את רכיב הפסילה בפועל למשך 11 חודשים, כפי שגזר ביהמ"ש קמא. ביהמ"ש קבע כי: **"כשעסקין בתאונת דרכים הגורמת חבלה, בוודאי חבלה קשה כפי שאירע, על בית המשפט לשקול בעיקר את מידת רשלנותו של הנהג הפוגע ואת הנזק שנגרם לנפגע"**.

באותו מקרה למרות שהנזק לנפגע היה רב, מצא ביהמ"ש הנכבד כי הרשלנות הייתה נמוכה. כגורם מאזן נוסף בהחלטתו ציין ביהמ"ש את עברו התעבורתי התקין של הנאשם (7 הרשעות מ- 87).

בעפ"ת **27057-11-14 [מחוזי נצרת]** איפרח נ' מדינת ישראל [פורסם במאגרים] (01.01.15), הנאשם סטה עלה על המדרכה ופגע בהולך רגל, שנחבל חבלות קשות: שברים באגן, שבר בזרוע, שברים בעמוד השדרה, קונטוזיה ריאתית, שבר בארובת העין, שבר בחוליה צווארית, ובנוסף פגיעת ראש.

כב' סגן הנשיא הש' ד"ר אברהם אברהם, קיבל את מתחם הענישה שקבע ביהמ"ש קמא ביחס לרכיב המאסר שהוא: **"בגבול התחתון ללא מאסר כלל ואף לא מאסר מותנה ובגבול העליון מאסר בפועל בין מספר חודשים"**. ערעור הוגש למעשה רק על רכיב הפסילה. בית המשפט המחוזי קבע כי טווח הענישה הנהוג במקרים דומים לגבי רכיב הפסילה, נע בין 3 חודשים ל- 18 חודשים. בית המשפט התחשב בגילו הצעיר של הנאשם בהעדר הרשעות מ- 2006 ובהמלצות תסקיר שירות המבחן, וקיצר את משך הפסילה תוך שהוא מעמידה על 8 חודשים.

בעפ"ת **15665-07-14 מרדכי לב נ' מדינת ישראל** [פורסם במאגרים] (07.10.14), גרם הנאשם לתאונה כאשר פגע במהירות גבוהה ברכב שעצר לפניו, בנסיבות של אי שמירת רווח, שתוצאתה חבלות ל- 6 נוסעים, בהם גם חבלות של ממש ל-3 נוסעים ברכב המעורב, כולל שברים מרובים, וחבלות פנימיות. אחת הנפגעות ספגה שברים בחוליות עמוד השדרה ונותרה משותקת (חוליה L-9).

כב' סגן הנשיא הש' ד"ר אברהם אברהם, קיבל את הערעור על חומרת העונש, ביטל את המאסר בעבודות שירות וקבע כי די במאסר מותנה, וקיצר את רכיב הפסילה בפועל לשנתיים. נקבע מתחם ענישה הכולל ברף הנמוך מאסר מותנה ופסילה של מספר חודשים. לגבי הגבול העליון, ביהמ"ש לא התערב בקביעת בימ"ש קמא שקבע כגבול עליון מאסר בעבודות שירות ו-6 שנות פסילה, אולם העיר כי הפער בין הגבול התחתון לעליון כפי שנקבע גדול מדי. ביהמ"ש המחוזי העמיד את העונש בגבול התחתון של המתחם לאחר שמצא לשקול גם נסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה, וותק נהיגה, נסיבות אישיות, היות הנאשם אב ל- 7 המתפרנס מנהיגה, הודייתו בראשונה, וחרטה.



בעפ"ת 36980-03-15 ירמי נ' מדינת ישראל [פורסם במאגרים] (07.06.15), הנאשם פגע בהולכת רגל על מעבר חצייה, גרם לחבלות של ממש קשות, כריתת אצבעות ובהמשך כריתת כף רגל שמאל. כב' הש' סאאב דבור, דחה את הערעור על רכיב המאסר בעבודות שירות שבגזר הדין ואישר בכך 4 חודשי מאסר בעבודות שירות. ביהמ"ש המחוזי קיצר את רכיב הפסילה בפועל לשנתיים במקום 3 שנים. לעניין מתחם הענישה נקבע כי זה כולל: רכיב מאסר הנע בין מאסר על תנאי ל- 8 חודשי מאסר, ופסילה בפועל של רישיון הנהיגה, לתקופה שבין 11 חודשים ל- 4 שנים.

המסקנה העיקרית הנובעת מכל האמור היא כי במידה רבה מדיניות הענישה כוללת רכיבי ענישה חמורים, מאסר בפועל, בעבודות שירות ופסילה ארוכה בפועל. עם זאת, טווח הענישה רחב למדי, ומושפע בעיקר ממידת הרשלנות (בהתאם לעקרון המנחה - עקרון ההלימה), מנסיבותיו הייחודיות של כל מקרה, מתוצאות התאונה והחבלות שנגרמו לנפגעים וכן מושפע אף מנסיבות אחרות שאינן קשורות בביצוע העבירה.

נסיבות ביצוע העבירה:

סעיף 40ט(א) לחוק העונשין מונה רשימה שאינה סגורה של נסיבות הקשורות עם ביצוע העבירה. בחינת הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה במקרה דנן, לצד השיקולים האחרים בקביעת מתחם הענישה, תומכים בקביעת המתחם בגבולות להם טוענת המאשימה.

זאת ועוד, הנאשם נהג מקצועי, הנוהג ברכב משא. חובת הזהירות המושגית הנדרשת מנהג מקצועי הינה חובת זהירות מוגברת. כשמדובר בנהג "מקצועי" אשר נמצא שעות רבות על הכביש, הסכנה הטמונה לציבור מנהיגתו גבוהה במידה ניכרת מהסכנה שבנהיגת נהג רגיל ולכן יש מקום להביא גורם זה בחשבון [כב' הש' ג'ובראן, ברע"פ 8839/05 עמוס ראובן נ' מ"י (פורסם בנבו) (10.01.06)].

סיכום ביניים - קביעת מתחם הענישה:

לאחר ששקלתי את טיעוני הצדדים, עיינתי בפסיקה אליה הפנו, בדקתי בנוסף גם פסיקה מנחה ומחייבת, אני קובע כי מתחם הענישה במקרים דומים, בהתחשב בחומרת העבירות, ברשלנות המיוחסת בנסיבות המקרה, במדיניות הענישה המקובלת ובדגש על תוצאותיה הקשות, נע בין 6 חודשי מאסר בעבודות שירות ועד 8 חודשי מאסר בפועל, וכן פסילה בפועל של רישיון הנהיגה לתקופה שבין 2 ל- 5 שנים. על כך יש להוסיף רכיבי מאסר מותנה, פסילה מותנית וכן לשכלל בין קנס לטובת אוצר המדינה ופסיקת פיצוי (עונשי) לטובת משפחת הנפגעת.

קביעת העונש הראוי לנאשם, במקרה זה:

מאחר ולא מצאתי כי מתקיימים במקרה שבפני מה מהחריגים הקבועים בסעיף 40(ג) לחוק העונשין, המצדיקים סטייה (לקולא) ממתחם הענישה שקבעתי, יש לגשת ישירות לשלב השלישי והאחרון והוא קביעת העונש הראוי לנאשם, שהוא



בתוך מתחם הענישה שקבעתי.

בהתאם לעקרונות הבניית שיקול הדעת השיפוטי, כפי שנקבעו בתיקון מס' 113 לחוק העונשין, ככלל העונש נקבע בהתאם לעיקרון ה"הלימה", היינו מציאת היחס ההולם בין העונש לנסיבות ביצוע העבירה, ובהם בראש וראשונה אל מידת "אשמו" של הנאשם.

הענישה הספציפית שיש לקבוע בכל מקרה ומקרה בתוך מתחם הענישה, עומדת ביחס ישיר לעצמת ההתרשלות ולחומרת הפגיעה, ולעניין זה הינה מושפעת ביחס ישיר אף ממידת הזהירות, שחב הנאשם כלפי הנפגע [ראה: עפ"ת 37974-07-12 סנדרוביץ' נ' מדינת ישראל הנ"ל].

בהתאם לסעיף 40א לחוק העונשין, בבוא בית המשפט לגזור את העונש המתאים לנאשם, יש מקום להתחשב גם בנסיבותיו האישיות והמיוחדות של הנאשם, ואף בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה או במידת האשם העולה מהתנהגותו.

תוצאות התאונה, היינו החבלות הקשות להולכת הרגל נשקלות במסגרת השיקולים בקביעת העונש בתוך מתחם הענישה, אולם בניגוד לעמדת המאשימה שהתמקדה בעיקר בתוצאות התאונה, אני סבור כי בהתאם לעקרונות הקבועים בחוק, הבסיס לקביעת העונש הראוי הוא כאמור קביעת רמת הרשלנות בנהיגה היינו מידת "האשם" בהתאם לעקרון ההלימה [ה-"עקרון הקובע"].

לעניין זה צודק הסנגור המכובד כי המאשימה הגישה פסיקה רבה ובה ענישה מחמירה כולל עונשי מאסר ניכרים, אולם כל פסקי הדין מתייחסים מעבר לפגיעות ולחבלות הקשות גם לרשלנות גבוהה בנהיגה ו/או עבר מכביד של הנאשם, ויש לאבחן אותם במידה רבה בשל כך מענייננו.

בקביעת רמת הרשלנות של הנאשם נעזרתי במידה מכרעת בצפייה ב-2 סרטונים (ת/14 ו-ת/15) המתעדים את התאונה כולה, כפי שצולמה ממצלמות אבטחה של בנק דיסקונט הסמוך לצומת וממצלמת דרך מתוך אוטובוס שעמד בסמוך לצומת [להלן: "סרטוני התאונה"].

בתמצית, מצאתי לקבל את עמדת ההגנה לפיה להולכת הרגל רשלנות תורמת לתאונה בכך שחצתה את מעבר החצייה בניגוד לאור אדום, ובכך שהתחילה בחצייה בקצה המעבר ואף ירדה לכביש לפני סימון מעבר החצייה, במקום בו לא ראתה את הרמזור [שהיה מוסתר ע"י משאית הנאשם].

התרשמתי כי מידת ה"אשם" שניתן לייחס לנאשם במכלול הנסיבות של התאונה הינו ברף נמוך-בינוני. ואסביר:

1. בעובדות כתב האישום עצמו מתואר כי הולכת הרגל חצתה בניגוד לאור אדום ברמזור בכיוונה. הנאשם החל



בנסיעה מ"עמידה" ולאחר שהאור ברמזור התחלף בכיוונו לאור ירוק. בכל הזהירות הראויה, ניתן לראות בסרטוני התאונה כי הולכת הרגל הולכת על המדרכה מימין למשאית, מגיעה לפני קצה מעבר החצייה, ויורדת לכביש לפני סימון המעבר המשורטט בכביש.

אין ספק כי מדובר ב"תחום מעבר החצייה" כמקובל בפסיקה ואין בכך כדי לפטור את הנאשם מאחריות. בנוסף התאונה "נמנעת" ואף ההגנה לא טענה כי אין אחריות לנאשם. יחד עם זאת, מצאתי בכך רשלנות תורמת בהתנהגותה של הולכת הרגל המשפיעה ישירות במקרה זה על הערכתי את רמת הרשלנות בהתנהגות הנאשם.

2. טענת המאשימה כי חלק מפרטי הרשלנות של הנאשם הוא העובדה כי עצר את המשאית על גבי מעבר החצייה באופן בו המשאית הסתירה את הרמזור. טענה זו נכונה עובדתית. יחד עם זאת, אין בכך כדי לפטור את הולכת הרגל מחובתה לחצות את מעבר החצייה רק באור ירוק.

לאחר צפייה בסרטונים מצאתי כי היה מקום לצפות באופן סביר, כי הולכת הרגל תתקדם עוד מספר צעדים ותתחיל בחצייה באמצע המעבר ולא לפני המעבר, אלא במקום בו ניתן לראות את הרמזור. זו דרישה סבירה וראויה וכך יש לצפות מכל הולך רגל סביר.

3. ראוי להזכיר לעניין זה "מושכלות ראשונים" על פיהן נקבע כי אין במעשה רשלנות של נהג אחד כדי לפטור את הנהג השני ממעשה רשלני שלו (שהוביל לתאונה). הדברים נכונים גם כשאותו "אחד" הוא הולך רגל. הנאשם אחראי בוודאי לתאונה. יחד עם זאת, במסגרת שיקולי הענישה, וקביעת העונש הראוי לו לנאשם, יש לתת משקל ל"רשלנות תורמת" לכאורית של הולכת הרגל, כנימוק לקולא, לצורך הטיית הכף לטובת ענישה שלא ברף העליון שבמתחם.

4. זאת ועוד, בשחזור שערכו בוחני המשטרה נמצא כי הולכת הרגל הייתה בתחום שדה הראיה של הנאשם לכל אורך מסלול חצייתה, פרט לנקודה אחת קריטית לדעתי, כשהייתה בסמוך לפינה הימנית קדמית של המשאית כשנייה בקירוב לפני האימפקט. העובדה כי בנקודה קריטית זו לקראת סיום מסלול חצייתה, כבר בקרבת המשאית, הייתה הולכת הרגל מחוץ לשדה הראייה של הנאשם, פועלת במידה מסוימת אף היא כשיקול המפחית מהערכת רמת רשלנותו של הנאשם. יש לזכור כי הנאשם החל בנסיעה באור ירוק ולטענתו, הסתכל ימינה ושמאלה.

5. לסיכום, יותר מהתיאור בעובדות כתב האישום, חוות הדעת ודוחות השחזור של בוחני משטרה, ויותר מהקבוע בסעיפי האחריות הרלוונטיים בחוק, במקרה זה - **צפייה בסרטונים כחומר ראיות גולמי**, הכריעו לדעתי את הכף, ועל בסיס צפייה בהם התרשמתי כי רמת הרשלנות של הנאשם במקרה זה הייתה ברמה נמוכה - בינונית, וכך מצאתי לקבוע.

לפיכך אני קובע כממצא עובדתי ומשפטי כאחד, כי רשלנות הנאשם במקרה זה, נמוכה עד בינונית.

על בסיס הרשלנות שקבעתי עונשו של הנאשם צריך היה להיגזר בקירוב לרמה האמצעית של מתחם הענישה. כאן המקום לשקול גם שיקולים נוספים שאינם קשורים ישירות לנסיבות ביצוע העבירה. אקדים ואומר כי בסיכומי של דבר,



בהתחשב בנסיבותיו האישיות והמשפחתיות של הנאשם ובהמלצת שירות המבחן, אני מוצא שלא להטיל על הנאשם עונש מאסר בפועל וברכיב זה אגזור את עונשו ברף הנמוך בתוך מתחם הענישה שקבעתי.

בהתאם לסעיף 40(ט) לחוק העונשין לאחר תיקונו בתיקון 113 הנ"ל בית המשפט רשאי להתחשב במסגרת גזר הדין בנוסף בשיקולים שאינם קשורים עם נסיבות ביצוע העבירה עצמה, בהן הסיכוי לחזרה על העבירות והשפעת העונש על הנאשם.

ודוק: אין חולק כי הנאשם הינו אדם "נורמטיבי" לכל הדעות. עם זאת, מדובר בשיקול אחד ממספר שיקולים ואין ליתן לנתון זה משקל מכריע בשיקולי הענישה. נזכור כי:

"...אנו דנים בעבירה, שאיננה כרוכה בפגמים מוסריים או בשחיתות, אלא ביטויה, כידוע לכולנו, באופן התנהגותו של האדם הנוהג ברכב, ומבחינה זו לא יכולים עברו או תכונותיו האישיות של האדם הנוגע בדבר להיות בעלי משקל מכריע. כפי שכולם נוהגים בדרכים, צריכים גם האמצעים העונשיים, שנועדו להכתיב דרך התנהגות מסוימת, לחול על כולי עלמא. " [ר"ע 530/84 שפר נ' מ"י, פ"ד ל"ח (4) 161 (1984)].

הונחה בפני חו"ד קצינת המבחן, כמפורט לעיל בהרחבה. הנאשם עצמו התייצב לכל הדיונים ויכולתי להתרשם ממנו. הנאשם אף העיד במסגרת טיעונים לעונש ושמעתי בנוסף גם את עדות אחותו **הגב' ליאת קראים** שהרחיבה על מצבו והשפעת האירוע על הנאשם ומשפחתו. ראוי להוסיף כי ההגנה הקפידה להדגיש כי הנפגעת העיקרית ללא כל השוואה, הייתה הולכת הרגל ומשפחתה.

מבלי לפרט בשל צנעת הפרט, אני מוצא כי בהתאם לעקרונות הענישה הקבועים בחוק, במקרה זה שליחת הנאשם למאסר בפועל גם אם תהיה במתחם הענישה המקובלת, אינה מידתית ותשפיע באופן נחרץ על הנאשם, משפחתו, 3 בנותיו הקטנות. אף אני סבור בנוסף להתרשמות קצינת המבחן, כי הנאשם לא יוכל להשתקם מריצוי מאסר שכזה. אני מוצא כי נקודת האיזון הראויה במקרה זה, תהיה בין ריצוי מאסר בעבודות שירות ופסילת רישיון הנהיגה לתקופה ממושכת.

למרבה הצער, תוצאותיה של התאונה כאמור קשות ומצויות במדרג החומרה, ברף הבינוני-גבוה. לא נעלמה ממני המשמעות הכבדה של האסון שפקד את הנפגעת, ואת משפחתה, כפי שהובא בפני באופן חד וברור ובהרחבה על ידי בנה של הנפגעת **מר עידן ישראל**. דבריו נסקרו לעיל.

במכלול הנסיבות, רמת הרשלנות בנהיגת הנאשם, הרשלנות התורמת של הולכת הרגל, מצבו האישי של הנאשם, והמלצות שירות המבחן, מצאתי במקרה זה לדון את הנאשם למאסר שירוצה במסגרת עבודות שירות. שיקולי "גמול" "מניעה" "הרתעה" ואף שיקולי "שיקום" שבמטרות הענישה הפלילית, מתמלאים לדעתי היטב עם שליחתו של הנאשם שבפני לריצוי מאסר בדרך של עבודות שירות, תוך פסילה ממושכת מנהיגה, עונשי מאסר מותנה ארוכים, ופיצוי כספי למשפחת הנפגעת.



לאחר ששמעתי את הצדדים וטיעוניהם, לאחר ששקלתי מחד את האינטרס הציבורי במניעת תאונות דרכים, נתתי דעתי לתוצאות הקשות של התאונה, לסבל הרב שנגרם לנפגעת ולמשפחתה, ומאידך התרשמתי מנסיבות התרחשות תאונה כמתואר, ומתסקיר שרות המבחן, ועל רקע עברו התעבורתי, אגזור את העונשים ההולמים לנאשם לדעתי במקרה זה, כמפורט להלן.

אני דן לפיכך את הנאשם לעונשים הבאים:

1. 6 חודשי מאסר. המאסר ירוצה במסגרת עבודות שירות.

עבודות השירות ירוצו במסגרת "דואר חולון" ההסתדרות 36 בחולון. הנאשם יעסק 5 ימים בשבוע, במסגרת 8.5 שעות עבודה ביום. הנאשם יתייצב לתחילת ריצוי העונש בפני המפקח האחראי בשב"ס רמלה (יחידת ברקאי) ביום **21.06.23** עד שעה 08:00.

הממונה על עבודות שירות בשב"ס יודיע לביהמ"ש על תחילת ריצוי העונש ועם סיומו המלא. הנאשם מוזהר כי מדובר בתנאי עבודה קפדניים, וכי אי עמידה בתנאי העבודה עלול להוביל להפקעתן, ובמקרה כזה תרוצה יתרת התקופה במאסר מלא.

2. 6 חודשי מאסר וזאת על תנאי ל- 3 שנים, והתנאי שלא יעבור עבירה של נהיגה בקלות ראש שגרמה לתאונת דרכים שתוצאתה חבלות של ממש.

3. 6 חודשי מאסר וזאת על תנאי ל- 3 שנים והתנאי שלא ינהג בזמן פסילה.

4. פסילה בפועל מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 3 שנים.

הפסילה בניכוי 5 חודשי פסילה מנהלית שהוארכה בהחלטת בימ"ש בבפ"ת 2853-05-21. הוסבר לנאשם כי עליו להפקיד את רישיון הנהיגה במזכירות ביהמ"ש לא יאוחר מיום 03.09.23 על מנת שמניין ימי הפסילה יחל וכי לאחר מועד זה הינו פסול מנהיגה.

5. 6 חודשי פסילה וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

6. פיצוי לנפגעת ולמשפחתה בסך 10,000 ₪.



הנאשם יפקיד במזכירות בית המשפט את סכום הפיצוי בסך 10,000 ₪ לטובת בנה של הנפגעת מר עידן ישראל, וזאת עד יום 03.09.23.

ב"כ המאשימה תדאג להעביר למזכירות ביהמ"ש פרטי הנפגע, לצורך ביצוע ההפקדה.

7. בנסיבות כאמור אני נמנע מלגזור על הנאשם בנוסף לרכיבי הענישה המפורטים, תשלום קנס.

הודעה לנוכחים הזכות לערער על גזר הדין תוך 45 יום.

ניתן ונמסר לצדדים היום, י"ט אייר תשפ"ג, 10 מאי 2023, בנוכחות הצדדים ובאי כוחם.