



ת"ד 5875/03/19 - מדינת ישראל נגד פלוני

בית משפט השלום לתעבורה בחיפה

ת"ד 5875-03-19 מדינת ישראל נ' פלוני

בפני	כבוד השופט אור לרנר
מאשימה	מדינת ישראל
נגד	
נאשמים	פלוני

החלטה

הנאשם הורשע בכך שגרם לתאונת דרכים בתאריך 15.3.17. על פי עובדות כתב האישום באותו מועד בסמוך לשעה 21:50 נהג הנאשם בשדרות יפו, בחיפה. הנאשם סטה ימינה וחצה נתיב נת"צ על מעבר חציה, כשהאור ברמזור, בכיוון החציה, אדום. באותה עת, נסע רכב פרטי על הנת"צ ונכנס לצומת כשהאור בכיוון נסיעתו ירוק. בהמשך לאמור, הרכבים התנגשו והנאשם נחבל בגופו חבלות מרובות, חלקן קשות (ר' פירוט בכתב האישום).

בעקבות האמור הואשם הנאשם, בכתב אישום מתוקן, בעבירות של נהיגה בקלות ראש, אשר גרמה לחבלה של ממש, סטייה מנתיב נסיעה (בנסיבות מחמירות) ונהיגה באופנוע על מעבר חציה.

לצד העבירות בהן הורשע הנאשם קיימת פסילת מינימום הקבועה בסעיפים 38 (2), 38 (3) והתוספת השנייה לפקודת התעבורה.

הנסיבות המתוארות בכתב האישום מלמדות על רשלנות משמעותית, אך יחד עם זאת יש להתחשב גם בעובדה שנהג הרכב המעורב נע על נתיב תחבורה ציבורית, בניגוד למותר ובכך קיימת רשלנות תורמת לקרות התאונה (לא מן הנמנע, כי הנאשם סטה ימינה מאחר ולא היה בנת"צ אוטובוס, אך התרשל ולא הבחין ברכב המעורב). עוד אציין כי קיים צדק רב בטענת ב"כ הנאשם בדבר אפליה בינו לבין הנהג המעורב. אמנם אין המדובר באכיפה בררנית, נוכח ההבדל המשמעותי בין מידת הרשלנות של הנאשם לעומת רשלנותו של הנהג המעורב (מה גם שלא הובאו בפניי ראיות לעניין זה), אך אין ספק כי יש לתת לעובדה זו משקל בעת גזירת עונשו של הנאשם.

כן יש לציין כי הניזוק המשמעותי היחיד הינו הנאשם עצמו. כפי העולה מעובדות כתב האישום המתוקן ומעדותו של אביו, הנאשם נפגע פגיעות קשות פיזיות וקוגניטיביות. בעקבות התאונה חיו של הנאשם היו בסכנה, הוא נזקק להליך שיקומי ארוך (אשר ממשיך ומתקיים גם בימים אלה) ונראה כי חלק נכבד מנזקיו של הנאשם תמידים והוא לא יחזור להיות כפי שהיה לפני התאונה (ר' פירוט הנכויות שנקעו לו ע"י ביטוח לאומי - עמ' 14 לפרוטוקול ש' 10-13).



הגם שהנאשם סיכן במידת מה את הנהג המעורב, ברור כי הסכנה המשמעותית מהתאונה (כפי שהתבטאה הלכה למעשה) הינה לנאשם עצמו, כאשר הנהג המעורב לא נפגע כלל וגם עובדה זאת יש לקחת בחשבון.

צודק ב"כ המאשימה בטענתו כי במקרים של תאונות חמורות אשר הנזק הגופני בהן הוא כפסע ממוות (כמו במקרה הנדון), יש מקום לשקול הטלת מאסר בפועל ולו בדרך של עבודות שירות. ר' לדוגמא **רע"פ 3764/05 ורד בן זויה** (21.4.15), **עפ"ת 2235-04-13 אלינור בוארון** (16.12.13), **רע"פ 3616/13 רמו רז** (4.6.13), **רע"פ 7257/12 גדעון סנדרוביץ'** (18.10.12), **רע"פ 5193/16 אלכסנדר פריבין** (29.6.16), **עפ"ת 36980-03-15 ירמי** (7.6.15), **עפ"ת 18455-07-16 צבי אלדד מרגולין** (27.10.16), **עפ"ת 64042-12-15 אמוץ פרבר** (5.5.16), **עפ"ת 15665-07-14 מרדכי לב** (7.10.14), **עפ"ת 24519-02-15 אליהו מוטולה** (12.3.15), **עפ"ת 14847-06-18 פלאח** (4.12.18).

יחד עם זאת, נראה כי הפסיקה האמורה עניינה במקרים בהם הנהגים גרמו לחבלות ולנזקים לאחרים ולא לעצמם.

לעומת האמור, קיימת פסיקה המאפשרת לשקול, במקרים המתאימים של תאונה עצמית ללא רכב מעורב וללא סיכון אנשים נוספים, ענישה הצופה פני עתיד בלבד (ראה לדוגמא **עפ"ת 24645-03-13 מדינת ישראל נגד מתיאס נדר** [20.5.13] **ועפ"ת 22039-03-13 מדינת ישראל נגד אופיר אבוטבול** [8.7.13]).

כן ר' גזרי דין נוספים, בהם מצאתי להטיל פסילות קצרות, מסויגות ואפילו מותנות בלבד בהם נהגו הנאשמים ברכבים דו גלגליים וגרמו סיכון ופגיעות לעצמם בלבד - **ת"ד 11536-01-18 מ"י נ' גורביץ** (20.6.19), **ת"ד 1394-08-18 מ"י נ' אלימלך** (20.5.19), **ת"ד 4018-10-18 מ"י נ' סעדה** (16.4.19), ועוד.

נוכח הרשלנות המשמעותית (הגם שקיימת כאמור רשלנות תורמת), והנזקים החמורים, אין המדובר באירוע בו ניתן להסתפק בפסילה קצרה, מותנית או מסוייגת. יחד עם זאת, נוכח הפגיעות החמורות שנגרמו לנאשם, אשר "בא על עונשו", במובן הרבה יותר משמעותי מכל עונש שיוכל להטיל עליו בית המשפט, גם לא ניתן לקבל את עתירת המאשימה למאסר.

מכל הטעמים האמורים לעיל אני מוצא כי מתחם הענישה ההולם, לנסיבות הפרטניות של התיק שבנדון, מתחיל מפסילה משמעותית בפועל, ללא מאסר כלל ועד פסילה למשך מספר שנים ומאסר בפועל בצדה, ביחד עם עונשים נלווים.

באשר לעונשו של הנאשם עצמו, הרי שמדובר במי אשר הוציא רישיון נהיגה בשנת 2014 וצבר לחובתו 4 הרשעות קודמות (ר' ת/1 + ת/2), כולל נהיגה ברמזור אדום.

כן יש לקחת בחשבון את הודאת הנאשם בהזדמנות הראשונה, לקיחת אחריות על מעשיו וחוסון זמן שיפוטי יקר,



נסיבותיו האישיות, הנזק הרב שנגרם לו, לרבות ההשפעה על משפחתו, המאבק הארוך שעוד יתנהל בנוגע ליכולתו לקבל פיצוי בגין נזקי התאונה וכן חלוף הזמן מאז התאונה.

בהתחשב בכל האמור לעיל, אני כי אין מקום להטיל על הנאשם מאסר בכלל, לרבות מאסר מותנה, אך יש לאזן זאת באמצעות הטלת פסילה ארוכה (על אף שנוכח פגיעותיו נדמה כי ממילא לא יוכל לחזור לנהוג).

בסופו של יום, עיקר הנזק והסכנה בתאונה זו היו לנאשם עצמו וזהו בעיניי השיקול העיקרי בקביעת העונש במקרה פרטני זה.

אשר על כן, הנני גוזר על הנאשם כדלקמן:

- אני דן את הנאשם לתשלום קנס בסך 500 ש"ח.

תשלום הקנס - בתוך 90 ימים.

הנאשם הונחה לגשת למרכז שירות לקהל לקבל שוברי תשלום.

- אני פוסל את הנאשם מלנהוג ו/או מלקבל ו/או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 24 חודשים בפועל בניכוי הפסילה עד תום ההליכים מיום 10.11.19 ועד היום (כולל).

מאחר ורישיונו של הנאשם נחשב שהופקד בתיק זה, אין צורך בהפקדה נוספת והמזכירות תנפיק לנאשם אישור הפקדה מעודכן מיום 10.11.19.

בנוסף לאמור לעיל, אני קובע, בהתאם לסמכות הנתונה לי בסעיף 35 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961, כי עם תום הפסילה אותה הטלתי לעיל, ייוותר הנאשם פסול עד אשר יעבור בדיקה רפואית מתאימה במכון הרפואי לבטיחות בדרכים.

ב"כ הנאשם יודיע לנאשם מיד לאחר הדיון על דבר-הפסילה.

בכל הנוגע לחישוב הפסילה, זה יבוצע ע"י משרד הרישוי לו נתונה הסמכות בעניין, ובמצטבר לכל פסילה אחרת ככל שקיימת.

- אני פוסל את הנאשם מלנהוג ו/או מלקבל ו/או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 3 חודשים על תנאי עמוד 3



למשך 2 שנים והתנאי הוא שהנאשם לא יעבור אותה/ן עבירה/ות שעליה/ן הורשע או אחת העבירות המפורטות בתוספת הראשונה או בתוספת השנייה לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א - 1961 ויורשע בגינה.

זכות ערעור לבית המשפט המחוזי בחיפה תוך 45 ימים מהיום.

ניתנה היום, כ"ו אלול תש"פ, 15 ספטמבר 2020, בהעדר
הצדדים.