



גמ"ר (אשדוד) 10288-10-13 - מדינת ישראל נ' יעקב וייצמן

גמ"ר (אשדוד) 10288-10-13 - מדינת ישראל נ' יעקב וייצמן שלום אשדוד

גמ"ר (אשדוד) 10288-10-13

מדינת ישראל

באמצעות פרקליטות מחוז דרום - שלוחת לכיש

נגד

יעקב וייצמן

בית משפט השלום בשבתו כבית משפט לתעבורה באשדוד

[19.02.2015]

בפני כב' השופט אבשלום מאושר

ב"כ המאשימה עו"ד ודים סיגל

הנאשם וב"כ עו"ד בני טמיר

גזר דין

1. כתב האישום:

1.1 ביום 2.7.14 הורשע הנאשם על פי הודאתו בכתב האישום המתוקן בעבירות כדלקמן:-
גרימת מוות בנהיגה רשלנית - (4 עבירות) - לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: פקודת התעבורה);
נהיגה ברשלנות וגרימת חבלה של ממש (6 עבירות) - לפי סעיף 62(2), בצירוף סעיף 38(א) לפקודת התעבורה. עבירות
מיום 04.08.13.

1.2 מתמצית כתב האישום המתוקן, עולה כי: ביום 4.8.13, בסמוך לשעה 11:50, נהג הנאשם באוטובוס מסוג וולבו מ.ר.
4546068 (להלן: האוטובוס), הגיע עמו לתחנה המרכזית בראשון לציון, שם העלה לאוטובוס כ-15 נוסעים, והחל בנסיעה
לכיוון באר - שבע, תוך שהוא עוצר בדרך בתחנות הקבועות במסלול הנסיעה של קו 377.
במהלך הנסיעה, נהג הנאשם באוטובוס בכביש 7, הגיע עמו למחלף שורק, במחלף פנה ימינה, ומשלב זה החל בנסיעה
בכביש 6.



1.3 במועד האמור לעיל, או בסמוך לכך, הגיע הנאשם עם האוטובוס לק"מ 98 בכביש 6 תוך שהוא נוהג במהירות של 100 קמ"ש, למקום עמידת המשאית ונגרר אשר חנתה בצדו הימני של הכביש הדרך והיוותה מכשול בולט וסכנה אפשרית שלום הנוסעים באוטובוס, אשר חייבה את הנאשם לנקוט אמצעי זהירות מתאימים כדי להימנע מלהתנגש בהם, ופגע בעוצמה רבה עם הפינה הימנית של האוטובוס בפינה אחורית שמאלית של הנגרר והמכולה שהורכבה עליו, בשל עוצמת הפגיעה, חדרה המכולה לתוך צידו הימני של תא הנוסעים של האוטובוס, כתוצאה ממהירות האוטובוס ועוצמת ההתנגשות, המשיך האוטובוס להתקדם, תוך שהוא מתחכך עם הדופן הימנית שלו בדופן השמאלית של הנגרר והמשאית. כתוצאה מכך, לאוטובוס נגרם נזק קשה לכל אורך הדופן הימנית שלו, אשר כתוצאה מכך התעוותה, ובחלקה נהרסה לחלוטין (להלן: התאונה).

1.4 כתוצאה מהתאונה, מצאו את מותם 4 מנוסעי האוטובוס:

יונתן תורג'מן ז"ל, יליד 1992;

יריב ברק ז"ל, יליד 1985;

חי בן נעים ז"ל, יליד 1994;

כפיר דהרי ז"ל, יליד 1990;

1.5 כמו כן, כתוצאה מהתאונה, נחבלו חבלות של ממש 6 מנוסעי האוטובוס:

1.5.1 שרה אברג'ל (שבר בעמוד השדרה) אושפזה בבית החולים למשך יומיים.

1.5.2 דניאל אברג'ל (שבר בצלע ובעמוד השדרה) אושפז בבית החולים למשך יומיים.

1.5.3 מריאנה פירר (שבר באגן ובכף רגל) אושפזה בבית החולים למשך 7 ימים.

1.5.4 אבא"י גובן (קטיעה חבלתית של יד ימין, קרע בכבד) אושפז בבית החולים למשך 7 ימים.

1.5.5 רחל אטיא (שבר בצלעות ובאף) אושפזה בבית החולים למשך יומיים.

1.5.6 אלירן אליהו טסלר (שברים בגולגולת, שברים וחבלות בגפיים, בית החזה ובאגן), מאושפז בבית החולים מאז יום התאונה.

כמו כן, 4 נוסעים באוטובוס וכן הנאשם עצמו, נחבלו חבלות קלות.

1.6 הנאשם, שהינו נהג מקצועי, נהג באור יום, בשעה 12:40 או בסמוך לכך, לא הבחין מבעוד מועד בעמידתם של המשאית והנגרר בשוליים הימניים של הכביש, כשלפניהם משולש אזהרה, וזאת למרות שדה הראיה הפתוח שעמד לרשותו לאורך זמן, כשנסע לכיוון כלי רכב אלו, והתעלם לחלוטין מהעובדה, כי בשוליים הימניים בכיוון נסיעתו עומדת משאית אליה מחובר נגרר, ועליהם מכולות אשפה, כאשר בשל היחס שבין ממדי כלי רכב אלו לבין רוחב השוליים הימניים בהם עמדו, המשאית והנגרר היו עלולים להוות מכשול של ממש וסכנה לנוסעי האוטובוס.

1.7 למרות עמידתם של המשאית והנגרר בשוליים הימניים, כמתואר לעיל, אותם יכול היה הנאשם לראות ממרחק רב כאמור, לא נקט הנאשם בכל פעולה שהיא שיהא בה כדי לקדם את פני הסיכון שיכול להיווצר כתוצאה מכך.

1.8 למרות עמידתם של המשאית והנגרר בשוליים הימניים, נמנע הנאשם מלתכנן את נסיעת האוטובוס בעוברו בסמוך ובמקביל לכלי רכב אלו, באופן שבו יחשב במיקום המשאית והנגרר, במצב התנועה בכביש לפניו, ברוחב נתיב נסיעתו וברוחב השוליים הימניים, בממדי כלי הרכב המעורבים, ובהגבלה בשדה הראיה, אשר יכול שנוצרה כתוצאה מכלי הרכב שנסעו לפניו.



- 1.9 באופן מיוחד, נמנע הנאשם מלעשות כן, למרות שבשל ממדי האוטובוס, עלול היה המרווח שבין האוטובוס לבין המשאית והנגרר להצטמצם באופן משמעותי, דבר שעלול היה להקשות על שליטתו באוטובוס בעוברו במקביל לכלי רכב אלו, ככל שלא ינקוט בפעולות למניעת הסיכון הגלום בכך.
- 1.10 ככל שמכל סיבה שהיא, התקיימה מגבלה לשדה ראייתו לכוון המשאית והנגרר, נמנע הנאשם מלשפר אותו ע"י האטת מהירות נסיעתו, באופן שייתן בידו די זמן כדי להגיב בצורה ראויה לסכנה שעלולה להיווצר עקב עמידת כלי רכב אלו, וכן נמנע מלהגדיל את מרווח הנסיעה מהתנועה שלפניו, כדי שתהיה בידו האפשרות לראות בצורה מיטבית את אזור השוליים הימניים בהם עמדו המשאית והנגרר.
- 1.11 ככל שהנגרר לא בלט לתוך נתיב הנסיעה הימני, הנאשם סטה עם האוטובוס ימינה לעבר השוליים הימניים, וזאת שלא בבטחה ותוך יצירת סיכון לנוסעי האוטובוס.
- 1.12 הנאשם, בהיותו נהג רכב ציבורי, הפר את חובת הזהירות המוגברת כלפי הנוסעים באוטובוס, לאחר שנטל על עצמו להסיע את אותם נוסעים בשלום למחוז חפצם, אך לא נקט בכל אמצעי הזהירות על מנת להבטיח את שלומם וביטחונם.
- 1.13 הנאשם לא נהג כפי שנהג אוטובוס מן היישוב היה נוהג בנסיבות העניין.
2. כאמור ביום 2.7.14 בתום פרשת התביעה, הגיעו הצדדים להסדר טיעון והנאשם הורשע על פי הודאתו בכתב האישום המתוקן בשנית, כאשר ההסדר לא כלל הסכמה לעונש.
3. ראיות לעונש מטעם המאשימה:
- מטעם המאשימה העידו העדים הבאים:
- העד הראשון מטעם המאשימה הוא מר יוסי ברק, אביו של המנוח יריב ברק ז"ל. אביו של המנוח הגיש לבית המשפט תמונות של המנוח אשר סומנו ת/84. ומכתב שכתב ואשר סומן ת/85. במסגרתו פירט האב את מערכת היחסים הטובה של כל המשפחה עם המנוח וכיצד מותו הטראגי של המנוח שינה באופן מוחלט את חיי המשפחה שסובלת מקשיי שינה וחלומות קשים שמלווים אותם כל לילה. כן ציין מר ברק במכתבו כי המנוח סיים בהצטיינות לימודי תואר ראשון, אך לדאבונו כשהתקבלה התעודה נכתב בה שם הבוגר: "יריב ברק ז"ל".
- מר ברק תיאר את המנוח כאדם מוצלח בעל ציונים גבוהים אשר אפשרו לו לפנות לכל אפיק לימודי בו יחפוץ, אך הוא העדיף ללמוד במסלול של איכות הסביבה עליה רצה לשמור כל כך.



כן הוסיף מר ברק, כי המנוח אהב מאוד את תחום הנגינה וכי ניגן בחדר המוסיקה באוניברסיטת בן גוריון וכשנפתח חדר המוזיקה המחודש ספדו לו שניים ממרציו.

מר ברק הוסיף כי לפני גיוסו לצה"ל, עבר יריב ז"ל את כל מבדקי קורס הטיס, אך לאכזבתו סמוך לגיוס עלה מספרו במשקפי הראייה מעבר לסף המאפשר להתקבל לקורס.

מר ברק מסר כי חייו וחיי משפחתו מאז מותו הטראגי של המנוח, השתנו מן הקצה אל הקצה, כי אין לו שמחת חיים, קשה לו להתרכז בפעילויות היום-יום, לצאת מהבית, לתקשר עם חברים או לבלות. ואף כי אחת מנכדותיו ילדה בת 3, חלתה בסוכרת נעורים מיד לאחר השבעה ולדברי הרופאים כתוצאה מסטרס שחוותה לאחר מותו הטראגי של המנוח.

העדה השנייה מטעם המאשימה היא הגב' מלכה ברק, אימו של המנוח יריב ברק ז"ל, הגב' ברק הוסיפה על דברי בעלה כי המנוח, בנה נסע באוטובוס ולא ברכבו הפרטי, בהסתמך על הידיעה לפיה הוא אמון לשמור על חיי הנוסעים ולהביאם בריאים ושלמים מה שבפועל לא קרה. כן הגישה הגב' ברק לבית המשפט מכתב מטעמה אשר סומן כת/86. במסגרתו הביעה את הקושי שלה לחשוב שלא תראה את יריב ז"ל יותר ושלא ישוב עוד לחדרו ולהוריו. הגב' ברק אף ציינה כי דמו של בנה ז"ל נשפך לשווא בגלל התנהגותו הרשלנית של הנאשם וכי: "שום דבר לא ירפא את החור הענק שנפער בליבנו, זכרו צרוב בלבנו לעד".

העדה השלישית שהעידה מטעם המאשימה היא הגב' בת אברהם אשר באמצעותה הוגש מכתבה של אימו של המנוח חי בן נעים ז"ל, שלא היתה מסוגלת לעמוד במעמד זה. מכתבה הוגש וסומן ת/87.

במכתבה סיפרה הגב' בן נעים כי גידלה ילד מלא שמחת חיים- "מתנה לכל הורה" כן ציינה הגב' בן נעים כי עובר לתאונה ולמותו הטראגי של המנוח חיה משפחתה חיים נורמטיביים, אך עם קבלת הבשורה על מות בנה ז"ל חרב עליה עולמה.

הגב' בן נעים סיפרה במכתבה כי נעזרה בכדורי הרגעה בתקופה בה ניסתה לעכל את שאירע לבנה ז"ל, עוד סיפרה הגב' בן נעים במכתבה כי תקופה לאחר מות בנה ז"ל, נפטר בעלה ז"ל מדום לב וזאת לאור הצער הכבד בו היה שרוי בשל אובדן הבן ז"ל וכי מות בעלה ז"ל הקשה עליה עוד יותר.

הגב' בן נעים ציינה במכתבה כי היא ובתה מטופלות פסיכולוגית ומקבלות תמיכה מהמשפחה. כן ציינה הגב' בן נעים כי התאונה גבתה מחיר כבד וכי על הנאשם לקחת אחריות על חיי האדם שנגזלו בתאונה.

העד הרביעי שהעיד מטעם המאשימה הוא מר שרון אביכזר, מפקדו של כפיר דהרי ז"ל. מר אביכזר מסר כי סייע למנוח במהלך שירותו הצבאי מאחר וחווה קשיים על רקע גירושי הוריו. כן מסר מר אביכזר כי במהלך שירותו הצבאי של כפיר ז"ל הוא נישא ונולד לו ילד וכי חצי שנה לפני השחרור דאג שהמנוח יצא ללימודים והוא סיים אותם בהצלחה. עוד ציין מר אביכזר כי ארבעה חודשים לאחר הבשורה נולד למנוח תינוק נוסף. מר אביכזר מתאר את המנוח כחייל מקסים בעל רצון לסיים שירותו הצבאי.



העדה החמישית שהעידה מטעם המאשימה היא הגברת רחל יחיא, חמותו של המנוח. כפיר דהרי ז"ל. לטענת הגב' יחיא לפני מותו של המנוח "הכל היה זוהר" אך, לאחר מותו חייה השתנו. הגב' יחיא סיפרה כי בתה שבה לביתה יחד עם שני ילדים קטנים שאינם יודעים מי הוא אביהם, סיפרה על קושי רב בייחוד לנוכח העובדה שכפיר ז"ל לא הספיק לראות את התינוק הנוסף שנולד כארבעה חודשים לאחר מותו ומסרה כי חייה נקטעו וכי עצוב להם מאוד.

העד השישי שהעיד מטעם המאשימה הוא מר דוד תורג'מן, אביו של יוני תורג'מן ז"ל. מר תורג'מן מסר כי קשה לו מאוד לתאר במילים את הכאב ואת גודל האבדה, מסר כי מאז מותו הטראגי של בנו חל במשפחה שינוי דרסטי "מבהירות לאפלה, מהשמחה לעצבות", וכי הכאב באובדן בנו ובשכול מסוג זה הוא פנימי "חזק ולא הולך", כן מסר מר תורג'מן שישנו חשק ירוד לחיות וזאת לנוכח רצונו להיות בעולמו של הבן. עוד מסר מר תורג'מן כי מאותו יום לא חווה לילה בו ישן רצוף וכי כל מחשבותיו לראותו בחלום, לפגוש או לחבק אותו. עוד סיפר מר תורג'מן על מצבה של אשתו, אמו של המנוח ועל אחיו אשר הפכו לשבר כלי, מר תורג'מן מסר כי הנזק שהאסון הזה גרם לסביבה הקרובה של המנוח הוא גדול מאוד ותיאר את הקושי שלו לשבת בדיוני בית המשפט ולשמוע את כל התיאורים והעדויות הכואבות. מר תורג'מן ביקש להקריא מהחברת מכתב שבנו, המנוח, כתב לו ביום הולדתו.

כמו כן הוגשו טיעונים לעונש בכתב בצירוף פסיקה (סומנו ת/90).

וכן גיליון הרשעות תעבורה (סומן ת/91).

4. ראיות לעונש מטעם הנאשם:

מטעם ההגנה העידו העדים הבאים:

העד הראשון שהעיד מטעם הנאשם הוא מר יעקב חומסקי, המשמש מזה 13 השנים כסמנכ"ל התפעול בחברת מטרופולין. מר חומסקי סיפר כי לפני כ- 8 שנים קלט את הנאשם לעבודה, לאחר שנמצא מתאים במבחן הנהיגה ובמבחני התאמה. העד תיאר את הנאשם כאדם חיובי, בעל אופי טוב, אשר היה אהוד על הנהגים ותמיד הושיט יד לעזרה, ציין שלא היו אתו בעיות משמעת ושהיה נהג מקצועי ופדנט, אשר הקדיש מזמנו הפרטי לטיפול בכל תקלה באוטובוס והתנהל לשביעות רצונם.

העד סיפר כי התבקש ע"י החברה הקודמת שהעסיקה את הנאשם שלא להעסיקו, בהיותו דמות דומיננטית אשר עלולה לגרום לעזיבתם של נהגים נוספים.

עוד סיפר העד שהוא זוכר שבתקופה שהנאשם עבר ניתוח מעקפים, הוא שאף לחזור לעבודה ועשה כן מייד לכשהתאפשר לו מבחינה בריאותית.

העד סיפר שלאחר התאונה ביקר את הנאשם בביתו, לא שוחח עמו על התאונה, אך ראה שעולמם של הנאשם ובני משפחתו חרב עליהם.



העד השני שהעיד מטעם הנאשם הוא מר יהודה בן יהודה, מנהל העבודה וסניף מטרופולין ת"א בו עבד ועובד הנאשם. העד סיפר שהכיר את הנאשם עם הגעתו של הנאשם לחברה. העד תיאר את הנאשם כאיש נעים הליכות, חבר אמיתי, שמוכן לעזור, נהג מקצועי ומצטיין, מסודר ונקי. לדבריו, לאחר שהנאשם עבר ניתוח מעקפים הוא ביקר אותו בביתו והנאשם רק רצה לחזור לעבודה, בא לבקר בסניף ולבסוף קיצר את ימי המחלה שלו וחזר לעבודה. לדבריו, לאחר התאונה חבריהם יצרו עמו קשר והתקשו להאמין שהנאשם מעורב באירוע כזה ועד היום הם דואגים ואכפת להם. לדבריו, הנאשם עבד לרוב בקווים מאספים, עם הרבה תחנות, שעברו דרך ערים ותמיד הוא עשה את הנסיעות על הצד הטוב ביותר ולא היו עליו תלונות. לדבריו, הוא ביקר את הנאשם לאחר התאונה וראה הרבה עצב. העדה השלישית שהעידה מטעם הנאשם היא הגב' אורלי אביב, גיסתו של הנאשם. הגב' אביב סיפרה כי הנאשם אימץ את אביה לביתו במשך 9.5 שנים ודאג לכל צרכיו, זאת לאחר שאמה שחלתה במחלת נפש, לא אפשרה לו לחזור לביתם משיקום שעבר בעקבות תאונה. לדבריה, הנאשם נהג כך גם כלפיה, לאחר שאמה הוציאה גם אותה מן הבית. הגב' אביב סיפרה כי הנאשם עמל ימים ולילות לפרנסת משפחתו. וציינה שיש לו לב רחב ושהוא תמיד תמך במסירות ואהבה שלא מובנים מאליהם, גם לה ולבעלה כשנכנסו לחובות ומצבם הכלכלי היה קשה עקב כישלון עסק שפתחו. לדבריה, בעקבות התאונה, הנאשם הפך מאדם מלא שמחת חיים לשבר כלי, עצוב מאוד, מתפרץ בבכי, שותק, מסתגר בחדרו ונמנע ממגע עם הסביבה.

העדה הרביעית שהעידה מטעם ההגנה היא הגב' שרון וייצמן, בתו של הנאשם. בתו של הנאשם סיפרה כי אביה נולד ברוסיה, לאב אסיר ציון, שהעלה יהודים במחתרת וישב על כך שנים רבות בכלא, ולאם שהייתה מפקדת המרפאה בכלא, אשר איבדו את משפחתם בשואה ולבסוף עלו ארצה, ובארץ נאלצו לשלוח את בנם לפנימייה. לדבריה, בילדותה, אביה בקושי היה בבית, מכיוון שנאלץ לעבוד קשה מאוד, גם בקווי אוטובוס שהגיעו לעיר אילת. לדבריה, אביה גדל תחת משמעת סובייטית, הוא אינו מחצין רגשות, אך בעבר היה אדם שמח והיום הוא שבר כלי, בדיכאון כרוני וכי חרב עליו עולמו. הגב' איילה וייצמן ציינה כי מאז התאונה היא בעצמה נמצאת בטיפול פסיכולוגי בכדי לצלוח את המשבר. כן הוסיפה ואמרה כי היה חשוב לה ליצור קשר עם המשפחות בכדי להביע צער ולבקש מחילה. לדבריה, בלי קשר לענישה שיטיל ביהמ"ש על אביה, הוא נענש כי את התאונה הזו הוא יישא עמו לשארית חייו. לדבריה, אביה אדם נורמטיבי, ללא עבר פלילי או כוונת זדון.

העדה החמישית שהעידה מטעם ההגנה היא הגב' פוליה ויטיס, בת דודתו של הנאשם. הגב' ויטיס סיפרה כי היא ניצולת שואה ואלמנה, אשר איבדה את בנה היחיד לפני שלוש שנים ומאז הנאשם סועד אותה, בהיותה חולה ומתניידת בכיסא גלגלים.



העדה השישית שהעידה מטעם ההגנה היא הגב' איילה וייצמן, אשתו של הנאשם ואם שתי בנותיו. אשתו של הנאשם שבה ותיארה את הטיפול המסור של הנאשם באביה ובאמו שלו, שאף התגוררו בביתם. לדבריה, הנאשם אסף את אביה ממחלקת שיקום והוא חי בביתם הקטן משנת 1979 ועד לשנת 1988. לדבריה, בשנת 1988 הם עברו לבית גדול עם יחידת דיור ואמו של הנאשם שסבלה מאירועים לבביים תכופים גרה איתם במשך 10 שנים, כאשר במשך 6 שנים הייתה קטועת רגל, דבר שחייב טיפול צמוד בה, לדבריה, משנת 1999 ועד שנת 2002 הם סעדו את אביה שחלה בסרטן, הנאשם ביקר אותו מידי שבוע ומידי שבת, מבוקר ועד ערב. לדבריה, הדבר מעיד על אופיו ואישיותו של הנאשם, על רגישותו לסבלו של האחר, מוכנותו לעזור, טוב ליבו, רוחב ליבו, וכל זאת תוך עבודה קשה במשך 20 שנה. הגב' וייצמן ציינה כי הנאשם עבד בהובלת פוספטים, בה ריסק את ידו הימנית ב-16 שברים, החלים וחזר. לדבריה, הנאשם המשיך בעבודה אחראית מול משרד הביטחון, שכללה הובלת טנקים וכלים אחרים לאזורים מסוכנים, עם ליווי צבאי. לדבריה, הנאשם עבר תאונת עבודה, כאשר מנוף פגע בפיגומים בגובה רב שנפלו עליו וריסקו לו את הקרסול והכתף. הגב' וייצמן סיפרה כי הנאשם עבר ניתוח עם פלטינות וזמן קצר לאחר מכן לקה בהתקף לב. לדבריה, משנת 2008 עבד הנאשם כנהג מונית ולאחר מכן כנהג אוטובוס ובמשך כל שנות עבודתו לא היו לו תאונות או אירועים חריגים. לדבריה, בעקבות התאונה, הנאשם הפך מאיש שמח ואוהב חיים לאיש נטול שמחה, עצוב, מסתגר ומתבודד, יש לו סינטי לילה, בכי, התפרצויות והוא מטופל במחלקת פוסט טראומה באיכילוב עם פסיכולוגית ופסיכיאטר ומקבל טיפול תרופתי. עוד הוסיפה כי, ארבעה חודשים לאחר התאונה אובחנה אצל הנאשם גלאוקומה קשה והוא איבד 90% מהראייה בעין שמאל ונאלץ לעבור ניתוח בכדי לשמר את הראייה הקיימת, כשהמצב של עין ימין גם אינו טוב. לדבריה, הנאשם התחיל לסבול מלחץ דם גבוה, הוא מטופל בתרופות, אך הוא אינו מאוזן. אשתו של הנאשם טענה כי בעלה "חי מת" וכי נענש מעצם האירוע והמראות שילוו אותו כל חייו.

כמו כן, הוגשו מטעם ההגנה מסמכים הבאים:

חוות דעתו של ד"ר משה סטולר (4 דפים - סומנה נ/11).

חוות דעת שיקומית של ד"ר יורם מור (4 דפים - סומנה נ/12).

מסמך של עו"ס הגב' מרלן לוי מהמרכז הרפואי (סומן נ/13).

אסופת מסמכים רפואיים בענייני צנתור של בית החולים שיבא (6 דפים - סומנו נ/14).

אסופת מסמכים רפואיים בענייני ראייה (7 דפים - סומנו נ/15).

אסופת מסמכים בענייני שמיעה (3 דפים - סומנו נ/16).

5. טיעוני המאשימה לעונש:

ב"כ המאשימה הפנה לטיעונים לעונש שהגיש בכתב (ת/90).

לטענת ב"כ המאשימה, הנאשם עומד לדין בגין גרימת תאונת דרכים קטלנית, בה מצאו את מותם 4 בחורים צעירים, אשר עלו לאוטובוס בדרכם לבאר שבע, מתוך מחשבה, תקווה והסתמכות על הנאשם כי ייקח אותם אל מחוז חפצם בבטחה ובזהירות הראויה, כמצופה וכנדרש מנהג אוטובוס המסיע נוסעים בקו סדיר של חברת הסעות גדולה. לדברי ב"כ המאשימה, על פי כתב האישום המתוקן בהגיע הנאשם לקילומטר ה' 98' לכביש 6, הוא לא הבחין במרחק רב במשאית ובנגרר שעמדו בשוליים, המשיך להתקדם לעבר מכשול זה, מבלי לשנות בשום צורה את אופן נהיגתו, ובסופו של דבר התנגש עם הפינה הקדמית-ימנית והדופן הימנית של האוטובוס בנגרר, כאשר המאשימה אינה יודעת אם הנגרר בלט בתוך נתיב הנסיעה הימני כדי 60 ס"מ או שמא עמד במלוא רוחבו בתוך השוליים הימניים, שאז ייתכן שהנאשם סטה ימינה עם האוטובוס לעבר הנגרר.



ב"כ המאשימה הפנה את בית המשפט לפרטי הרשלנות בהם הודה הנאשם ואשר פורטו בסעיף 38 לכתב האישום המתוקן.

ב"כ המאשימה ביקש להפנות את בית המשפט לע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.09) (להלן: עניין אלמוג), בו נקבע כי בשל עיקרון קדושת החיים ומשיקולי ההרתעה ראוי לגזור על נאשם שהורשע בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית עונש מאסר בפועל ופסילה הולמת וכי בדרך כלל הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה מן הסוג הזה אינן בעלות משקל כמו ביתר העבירות הפליליות, כאשר אמת המידה החשובה ביותר לצורך גזירת הדין, הינה רמת הרשלנות של הנאשם.

לעניין הערך המוגן בעבירת גרימת המוות ברשלנות, ציין ב"כ המאשימה כי הינו עקרון קדושת החיים והשמירה על בריאותם ושלמותם הגופנית של משתמשי הדרך, תוך שהוא מפנה בעניין זה לרע"פ 2996/13 נייאזוב נ' מדינת ישראל (13.8.14) (להלן: עניין נייאזוב) ולאזכורים שבו.

לטענת ב"כ המאשימה, הנאשם פגע פגיעה קשה ביותר בערך המוגן, שכן מדובר בתאונה עם נפגעים רבים- ארבעה נוסעים איבדו את חייהם ועוד עשרה נפצעו בדרגות חומרה שונות. לטענתו, מדובר בפגיעה מוחלטת ובלתי הפיכה, אשר הנאשם הוא הנושא באחריות הבלעדית לה.

ב"כ המאשימה ביקש להפנות לדבריהם של עדי התביעה במסגרת הראיות לעונש, דברים מרגשים וקרעי לב של המשפחות שאיבדו את היקר להם מכל, את בניהם, בחורים צעירים בתחילת דרכם המשפחתית והמקצועית, שהאסון הכבד הזה ילווה אותם למשך כל ימי חייהם.

באשר למידת הרשלנות של הנאשם, ציין ב"כ המאשימה כי פרטי הרשלנות צוינו בכתב האישום המתוקן, וטען כי מדובר ברשלנות משמעותית, תוך שהוא מבקש לראות את התאונה כשרשרת של אירועים.

לטענת ב"כ המאשימה, הנאשם הכניס את עצמו למצב מסוכן עת המשיך לנהוג באוטובוס למרות שהמכשול שהיוו המשאית והנגרר הלך והתקרב, הלך והתבהר. לטענתו, אין המדובר בחוסר זהירות רגעי או בהיסח דעת רגעי אלא במצב מתמשך של היעדר תגובה למכשול, אשר הסתיים בתאונה קשה וזו הדרך של בית המשפט לבחון את האירוע ואת מידת הרשלנות של הנאשם כחלק ממתחם הענישה ההולם.



לטענת ב"כ המאשימה, הנאשם לא שינה את אופן נהיגתו עד כמעט לרגע ההתנגשות וזאת למרות שהוא יכול היה לראות את המשאית והנגרר, שבתחילה היו בכביש ולאחר מכן היו בצדו הימני של הכביש ולאחר מכן הנאשם יכל לראותם בצורה מלאה, בין אם המכשול בלט לנתיב הנסיעה הימני ובין אם לאו. לטענת ב"כ המאשימה, כאשר הנאשם הגיב בבלימת החירום זה היה מאוחר מידי והאוטובוס התנגש בעוצמה רבה בנגרר.

בנוסף, טען ב"כ המאשימה כי הנאשם היה נהג אוטובוס ציבורי וכי על פי הפסיקה על נהג רכב ציבורי המסיע נוסעים חלה חובת זהירות מוגברת. חובת זהירות זו, מקורה במספר נוסעי האוטובוס, בהיותו כלי תחבורה ציבורי, שהמדינה מעודדת את השימוש בו ואשר אמור להיות בטוח ונוסעיו סומכים על כך שיוסעו בזהירות הראויה כמצופה מנהג מקצועי, וכן בממדיו של כלי הרכב- רוחבו, אורכו ומשקלו, אשר מקשים על הנהיגה בו ומצריכים נהיגה זהירה יותר.

ב"כ המאשימה הדגיש, כי הנוסעים היו תלויים לחלוטין בנאשם, ששלט באופן בלעדי על האוטובוס, בהיותו זה שאחז בהגה, וכי הוא הגורם הישיר שעליו הייתה מוטלת החובה להסיע את הנוסעים בבטחה.

לגבי ריבוי העבירות והצטברות העונשים, טען ב"כ המאשימה כי הגם שלא בכל מקרה יורה בית המשפט על צבירת עונשים, הוכרה בפסיקה במקרים דומים צבירת עונשים. בעניין זה הפנה ב"כ המאשימה לפסק הדין בע"פ 4289/14 ברבי נ' מדינת ישראל (28.11.13) (להלן: עניין ברבי) וכן לרע"פ 698/14 אלג'בור נ' מדינת ישראל (25.3.14) (להלן: עניין אלג'בור), בו הוכרה האפשרות להטיל עונש שיעלה על העונש המרבי הקבוע בצד עבירה בודדת של גרימת מוות ברשלנות.

על כן, עתר ב"כ המאשימה לראות בתאונה זו כאירוע אחד שמורכב ממעשים רבים, כמספר קורבנות התאונה, וזאת לאור ריבוי הנפגעים, הפגיעה הקשה בערך המוגן, העובדה שניתן היה לצפות שהתממשות הסיכון הנובע ממעשה הנאשם תביא לפגיעה במספר רב של קורבנות ולאור רשלנותו המשמעותית של הנאשם.

לטענת ב"כ המאשימה שיקולים אלו הובילו את בתי משפט בפרשה בעניין אלג'בור, בעפ"ת 6532-03-12 גאנם נ' מדינת ישראל (16.11.09) (להלן: עניין גאנם) וברע"פ 4892/14 שאקר נ' מדינת ישראל (15.7.14) (להלן: עניין שאקר) להחליט על צבירת עונשים ועל הטלת עונשים שעלו על 3 שנות מאסר.

לאור כל האמור לעיל, סבר ב"כ המאשימה כי מתחם הענישה ההולם במקרה זה נע בין 3.5 לבין 6 שנות מאסר, בצירוף מאסר על תנאי, פסילה שאורכה נע בין 15 שנות פסילה לבין פסילה לצמיתות וכן קנס ופיצוי לנפגעי העבירה.



באשר לנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה, טען ב"כ המאשימה כי אין לייחס לנסיבות האישיות של הנאשם משקל רב בסוג זה של העבירות ואין בהן כדי להביא להפחתה בלתי מוצדקת ובלתי ראויה מעונשו של הנאשם. באשר למצבו הרפואי של הנאשם, טען ב"כ המאשימה כי לאחר עיון בתעודות הרפואיות ובחוות הדעת של שני הרופאים המומחים, אין במצבו הרפואי של הנאשם כדי לאפשר חריגה לקולא מהמתחם. בעניין זה הפנה ב"כ המאשימה לע"פ 5956/13 אבו נגמה נ' מדינת ישראל (28.11.13).

ב"כ המאשימה הפנה את בית המשפט לאמור בסעיף 7 לחוק שחרור על תנאי ממאסר, התשס"א-2001, לפיו וועדת השחרורים רשאית בכל עת לשחרר על תנאי אסיר מטעמים רפואיים ובהתקיים התנאים הרלוונטיים שקבועים בסעיף. לטענת ב"כ המאשימה, יש לגזור על הנאשם עונש מאסר ראוי בתוך המתחם, ואם הגורמים הרלוונטיים והמקצועיים בשב"ס יסברו כי מצבו של הנאשם אינו מאפשר את המשך החזקתו במאסר, יפעלו על פי הוראות החוק. לטענת ב"כ המאשימה, המסקנה הסופית של שני המומחים, ששליחתו של הנאשם למאסר תיפגע פגיעה אנושה, אין לה על מה לסמוך.

באשר לאמור בתסקיר, טען ב"כ המאשימה כי מרביתו חוזר על נסיבות חייו של הנאשם, אשר ברור שהינו אדם נורמטיבי, שבמשך שנים רבות שמר על רצף תעסוקתי ועל חיים תקינים, אך אנשים נורמטיביים הם אלה שמעורבים במרבית התאונות הקטלניות, משום שהם אלו שעושים לרוב את השימוש בדרכים והם אלו שנוהגים בכלי רכב, וחוקי התנועה נועדו דווקא לאנשים האלה.

לטענת ב"כ המאשימה, לא בכדי קבעה הפסיקה, שאין לתת משקל רב לנסיבות האישיות של נאשמים ויש לבכר ולתת משקל רב דווקא לאינטרס הציבור במלחמה בתאונות הדרכים, בהרתעה וכיום גם ביתר שאת גם בגמול הולם בגין מעשי העבירה הנדונה.

באשר לעברו של הנאשם, ציין ב"כ המאשימה כי אין בעברו הרשעות פליליות, אך יש הרשעות תעבורה קודמות. ב"כ המאשימה ציין, כי רק בתום פרשת התביעה, שהתנהלה בקצב משביע רצון וללא שיהוי, החליט הנאשם להודות בעובדות כתב האישום המתוקן.

לסיכום, טען ב"כ המאשימה כי הנאשם נושא באחריות הבלעדית לגרימת התאונה הקשה, מאחר שנהג באוטובוס בצורה רשלנית מבלי שנתן את דעתו לנעשה בכביש לפניו, תוך הפרת חובת הזהירות המוגברת שהוטלה עליו. על כן, עתר ב"כ המאשימה להשית על הנאשם גמול עונשי ראוי והולם על מעשיו, ברוח הפסיקה העדכנית של הערכאות השונות, הקוראת להחמיר בענישת נהגים אשר הורשעו בגרימת מוות ברשלנות, לבטח כזו שיש בה נפגעים רבים, ולאמץ את מתחם הענישה שהוצע, בהתחשב בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה, בעמדת הפסיקה אשר כאמור קבעה כי אין לייחס משקל רב לנסיבות האישיות וכן בהתחשב בצורך בהרתעה אישית ובהרתעת הרבים. לדעת ב"כ המאשימה, התוצאה הסופית צריכה להיות ברף הבינוני-גבוה של עונש המאסר. בנוסף יש להטיל על הנאשם מאסר על תנאי לפי שיקול דעת בית משפט, פסילה מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה ארוכה מאוד, שלא תפחת מ-20 שנים, וכן קנס ופיצוי לנפגעי העבירה. כן ציין ב"כ המאשימה כי הנאשם לא היה עצור בתיק זה וכי הוא פסול מיום 05/08/13. 6. טיעוני ההגנה לעונש:

מנגד, ההגנה הבהירה כבר בראשית דבריה כי אין דבר שישווה לכאבן ולצערן של המשפחות שחוות טרגדיה קשה נוכח אבדן יקיריהן.

ב"כ הנאשם הפנה לרע"פ 548/05 לזיון נ' מדינת ישראל (19.1.06) (להלן: עניין לזיון), שם נסיבותיה האישיות של נאשמת בעבירת גרימת מוות ברשלנות הכריעו את הכף, ולאחר שהתקבל ערעורה הומר המאסר שהוטל עליה מ-12 חודשים ל-6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות.

ב"כ הנאשם הפנה גם לע"פ 3305/06 צלח נגד מדינת ישראל (11.1.07) (להלן: עניין צלח), וטען כי בתוך הטרגדיה של המשפחות קיימת טרגדיה נוספת שאין להשוות לטרגדיית ההורים, היא הטרגדיה האישית והנוראית של הנאשם ושל בני משפחתו ולכן גזירת הדין והענישה היא מן הקשות שבמטלות השיפוטיות הקיימות. לטענת ב"כ הנאשם, גם על רקע מדיניות מחמירה, יש לשקול כל מקרה ונסיבותיו המיוחדות ולעולם יובא בחשבון ויישקל עניינו האינדיבידואלי של הנאשם, תוך ביצוע האיזון הראוי. לשיטתו, התובע טען למתחם ענישה גבוה באופן קיצוני מהענישה הראויה בתיק זה.



לטענת ב"כ הנאשם, טיעונו של התובע לא חפפו את העובדות המדויקות שבכתב האישום. לטענתו, התובע עתר לענישה מצטברת בגין אותו מעשה, אך גישה זו מתעלמת מההלכות הקיימות והיא משקפת עמדה חד צדדית, מחמירה ביותר, תוך התעלמות ברורה מהנסיבות הקשורות בתיק זה. הסנגור הפנה בעניין זה לעניין גאנץ, בו נקבע כי לא בכל מקרה שבו התנהגות רשלנית הביאה למותם של מספר אנשים מוצדק להטיל עונשים נפרדים ומצטברים. ככלל, הענישה צריכה להיות חופפת, כיוון שמדובר במעשה אחד. לטענתו, יש לבחון, בהתאם לפס"ד גאנץ, כל מקרה ומקרה לפי כלל נסיבותיו, ובהתאם לחומרת האירוע העברייני. מאחר שמדובר בעבירת רשלנות, היא כשלעצמה מהווה נסיבה המפחיתה מחומרת המעשה, כאשר חומרת המעשה העברייני נגזרת מחומרת המעשה הרשלני. כן הפנה הסנגור לעניין אלמוג, שם נקבע כי ראשית לכל דינו של הנהג שגרם ברשלנות למותו של אחר תהיה לפי רמת הרשלנות שגילה ולא דווקא על פי התוצאה שהיא במקרים רבים, מקרית ואינה נגזרת מחומרת ההתנהגות. על כן, טוען הסנגור, בתיק זה, לא זו בלבד שצריך להתייחס לנסיבות מיוחדות ולעיתים חריגות של הנאשם הספציפי, אלא גזירת העונש במצטבר או בחופף, שזה הכלל, תיגזר מחומרת המעשה הרשלני.

לטענתו, פסק הדין בעניין גאנץ, שניתן על ידי בית המשפט המחוזי, הוא למעשה הוראה מנחה וקיימות הוראות מנחות של ערכאות ערעור אחרות בבתי המשפט המחוזיים השונים, אך קיימת הלכה ברורה של בית המשפט העליון בע"פ 9826/05 מחאג'נה נגד מדינת ישראל (9.7.08) (להלן: עניין מחאג'נה), במסגרתה נקבע הכלל, לפיו רק חומרה עבריינית מיוחדת תצדיק צבירת עונשים.

בע"פ (מרכז) 8250-02-08 סובינסקי נגד מדינת ישראל (29.12.08) (להלן: עניין סובינסקי), שם היו 3 קורבנות והנאשם הורשע בהם בעבירה של גרם מוות ברשלנות, חזר בית המשפט על הכלל כי יש לגזור עונש בחופף. לטענת הסנגור, לא בכל מקרה שבו התנהגות רשלנית מצד הנאשם הביאה למותם של מס' אנשים מוצדק יהיה להטיל עונשים נפרדים ומצטברים. יש לבדוק האם מדובר ברשלנות רגעית או ברשלנות חמורה ומתמשכת. לטענת הסנגור, התובע ניסה, באמצעות הסבר ארוך ומפותל, שאינו חופף את העובדות בתיק זה, להציג מעין התמשכות של רשלנות. לטענתו, במקרה זה מדובר על מחדל רגעי של חוסר תשומת לב במשך 1.87 שניה, אשר מעמיד אותו במדרג מסוים וברף הנמוך ביותר של הרשלנות.

הסנגור הפנה גם לעפ"ג (מרכז) 4766-07-09 יגמור נגד מדינת ישראל (9.12.09) (להלן: עניין יגמור), ולע"פ 8382/03 חילף נגד מדינת ישראל (18.12.03) (להלן: עניין חילף), בו הורשע המערער במותם של 3 בני אדם, שנפלו קורבן לנהיגת הפרועה והמסוכנת, וחרף זאת בחר בית המשפט להתחשב בנסיבותיו האישיות ולהפחית את עונשו ל- 24 חודשי מאסר בפועל.

עוד הפנה הסנגור לע"פ (ב"ש) 1581-08-13 אלגבור נ' מדינת ישראל (25.12.13) (להלן: עניין אלגבור), שם דובר על 5 עבירות של גרימת מוות ברשלנות וברשלנות בדרגה הגבוהה ביותר בשל סטיית רכב משא בחדות שמאלה, במהירות גבוהה, בירידה של סדום, תוך חציית קו הפרדה לבן לנתיב שממול, בו נע רכב פרטי, כאשר ככל הנראה הנהג נרדם תוך כדי נהיגה. נטען כי צבירת העונשים היא במקרים חריגים של ריבוי קורבנות והודגשה הרשלנות הקשה והגבוהה. הסנגור אבחן את נסיבות עניין גאנץ מתיק זה. אמנם, גם שם דובר על אוטובוס שפגע במשאית שחנתה בצד הדרך וחסמה חלק מנתיב הנסיעה, אך בית המשפט קבע כממצא פוזיטיבי שהמשאית הייתה גלויה ופרוסה לפני הנהג הפועג, מבלי שהוסתר לו דבר במשך 14 שניות רצופות, וכי במהלך הנסיעה הנהג ניהל שיחה עם אחת מהנוסעות ולא נתן דעתו למתרחש בדרך. בית המשפט קבע שהייתה כאן רשלנות ברמה גבוהה מאוד וחוסר תשומת לב מתמשך שגרם לנהג שלא לשלוט באופן מלא בכלי רכבו. באותו מקרה נהרגו 5 מנוסעי האוטובוס ונפצעו נוסעים רבים, חלקם קשה. הסנגור טען כי התובע לא התייחס בטיעונו למשאית שחנתה ואשר הנגרר אותו גררה בלט ב- 60 ס"מ לתוך הנתיב. לטענתו, הגורם לתאונה הם המשאית והנגרר אשר לולא חנו בצד הדרך, התאונה לא הייתה מתרחשת. הסנגור הפנה לסעיף 15 לכתב האישום, שם נאמר שהמאשימה אינה יודעת מה היה מצב העמידה של הנגרר בשוליים הימניים, כאשר יתכן, לגרסתה, כי הפינה האחורית השמאלית של הנגרר בלטה כ- 60 ס"מ לתוך נתיב הנסיעה ויתכן שנמצא כולו בתוך השוליים מבלי לבלוט.



לטענתו, כתב האישום לא מייחס אשמה ספציפית לנהג המשאית אלא מציין שנהג המשאית החנה את המשאית כתוצאה מעליה חדה בחום המנוע, ירד לשוליים הימניים ועצר אותה. הסנגור הפנה את בית המשפט לחקירת המשטרה, להודאת נהג המשאית ולדו"ח שקשור במשאית, כמו גם לחקירתו הנגדית של נהג המשאית בפני בית המשפט, וטען כי אין ספק שניתן היה לייחס לנהג המשאית רשלנות, לפחות ברמה שווה לזו של הנאשם. לטענתו, נהג המשאית התרשל בכך שהחנה את המשאית והנגרר כפי שהחנה אותם ובמקום שהחנה אותם, התרשל בכך שיצר סכנה מוחשית למשתמשים בדרך, כאשר לא דובר על עצירת חירום בלתי נמנעת וכלל לא היה צורך לעצור את המשאית, לא בחן את כלל הנסיבות לפני שעצר ולא שקל את מצב התנועה בדרך, לא נקט באמצעי הזהירות הנדרשים כדי למנוע התנגשות אלא הניח משולש האזהרה שאינו מספיק בנסיבות אלה, לא הבליט את מקום עצירתו, הוא יכל לעצור את המשאית עם עליית חום המנוע- הרבה לפני מקום העצירה ואף לפני שהגיע לכביש 6, אך לא נתן דעתו לנוירת האזהרה שהתריעה על עליית החום, דבר שלא קרה לראשונה ולא נבדק ביסודיות, אלא עלה על הבעיה רק כשהזמזם צפצף ונהג המשאית גם לא עצר את המשאית חמישים מטר קדימה, שם לא הייתה גדר הפרדה והוא יכל להוליך את המשאית והנגרר לתוך השטח שמחוץ לכביש ולשוליים. לטענתו, לא ברורה הסיבה לאי העמדתו לדין של נהג המשאית, אך אם התביעה הייתה עושה זאת, הנאשם לא היה מואשם כלל. לדבריו, נהג המשאית אשר יצר את הסיכון, וכעולה מהחומר נהג ברשלנות, יצא פטור בלא כלום, ואי העמדתו לדין אינו צודק או סביר ושורת הצדק וההגינות מחייבות שהוא יובא לכלל ביטוי משמעותי כשיקול לקולא בגזירת עונשו של הנאשם. בעניין זה הפנה הסנגור את בית המשפט לע"פ 45855/02 מדינת ישראל נ' בורוביץ (להלן: עניין בורוביץ). כן הפנה הסנגור בעניין זה לדבריו של מר יוסי ברק, אביו של המנוח יריב ברק ז"ל, שלא ציין בראיון שנערך עמו את נהג האוטובוס כגורם לתאונה אלא מצא את הנאשם במשאית שחנתה בשול הצר.

הסנגור שב והפנה לכתב האישום, בו צוין שיש אפשרות שקצה הנגרר בלט ויש אפשרות שלא, וטען כי אם קצה הנגרר בלט, הרי שהרשלנות המכרעת לתאונה הייתה של נהג המשאית שיכול היה להעמיד את הנגרר באופן בטוח מבלי לגרום סכנה, והדבר פועל לטובתו של הנאשם, מכיוון שהוא מקטין עוד יותר את אפשרות צפייתו של הנאשם בסכנה כלשהי בעת נהיגתו בכביש, ויתרה מכך גם את היעדר היכולת שלו למנוע את התאונה.

באשר ל"תיקון בשנית" של כתב האישום, טען הסנגור כי אין המדובר בתיקון מינורי וכי התובע התייחס בטיעונו לכתב האישום המקורי ולא לכתב האישום שתוקן בשנית.

הסנגור הפנה את בית המשפט לכך שהתיקון לכתב האישום בוצע כל כולו בסעיף 22, כאשר בשורה 2- במקום "היה יכול להבחין בהם" שונתה המילה "בהם" למילה "בקיומם". לטענתו, יש הבדל משמעותי בין המילה בהם לבין המילה בקיומם, מכיוון שהמילה בקיומם אומרת שהנאשם אולי יכול היה להבחין בעצמים כלשהם ממרחק 850 מטר, אך הוא לא יכול היה להבחין במשאית ובנגרר ככאלה. לטענתו, בחומר שהוגש לבית המשפט ובתמונות לא ניתן להבחין אלא בעצמים ממרחק של כ-850 מטר.

בשורה 3 לסעיף 22 בוצע תיקון משמעותי שני לכתב האישום, שם במקום המילים "בשלב זה" נכתב "בהמשך", מילה המשנה לחלוטין את כל פני הסעיף, מכיוון ש"בהמשך" מתייחס לזמן ונקודה לא ידועים בהם יכול הנאשם להבחין שהמשאית והנגרר עומדים, בניגוד ל"בשלב זה" שמשמעו בשלב של 850 מטר. לטענתו, בשלב ה- 850 מטר הנאשם היה יכול לראות עצמים כלשהם, אך לא סכנה כלשהי וגם לאחר מכן לא יכול היה בהמשך אלא להבחין בקיומן של המשאית והנגרר עומדים אך לא יוצרים סכנה כלשהי, ולכן הוא לא היה צריך לבצע פעולה כלשהי.



הסנגור הפנה לסעיף 23 לכתב האישום וטען כי הנאשם יכל להבחין בצורה ברורה יותר במשאית ובנגרר, כשהם עומדים בצדו הימני של הכביש, אך הוא לא יכול היה להבחין בסכנה כלשהי הנובעת מהם ולכן לא היה מקום בשלב הזה שהוא יבצע פעולה כלשהי.

לטענתו, התביעה מייחסת לנאשם רשלנות גבוהה מזו שהייתה בפועל, שכן טענה בסיכומיה כי כבר ממרחק רב והרבה לפני קו ה- 320 מטר ניתן היה להבחין כי המשאית והנגרר עומדים ומהו המיקום של הפינה האחורית- ימנית של הנגרר, אך דברים אלו לא נכתבו בכתב האישום ותכליתם להעלות את רף הרשלנות לדרגה גבוהה יותר ולהצדיק עונשים מצטברים.

הסנגור הפנה לסעיף 24, לפיו ממרחק שנע בין 320 מטר ל- 250 מטר יכול היה הנאשם להבחין כי המשאית והנגרר עומדים בשוליים הימניים וכן בקצה הימני האחורי של הנגרר. לדבריו, זו הרשלנות שבגינה הודה לבסוף הנאשם בכתב האישום המתוקן בשנית.

לטענתו, בהתאם לכתב האישום המתוקן, חוסר תשומת ליבו של הנאשם למיקום המדויק של הפינה השמאלית- אחורית של הנגרר היה במשך 70 מטר, בפרק זמן של כשתי שניות בלבד, בהתייחס למהירות נסיעתו בנקודת זמן זו.

לטענתו, על פי כתב האישום "בהמשך" הוא עד למרחק מסוים שאיננו יודעים מהו, הוא יכול היה גם לראות משולש אזהרה, אך זה לא מעלה ולא מוריד ולאחר מכן במרחק החל מ-210 מטר למעשה הנאשם לא יכול היה לראות דבר עד לנקודת ההתנגשות.

לטענתו, זמן תגובה לבלימה בנסיעה שוטפת מסוג זה של הנאשם על כביש 6 עמדה אותה עת על 1.7 שניות, דהיינו, שלוש עשרות השנייה, אשר עמדו כחוט השערה, מתאונה בלתי נמנעת.

לטענתו, הנאשם נסע בנתיב הימני, בתוך שיירת כלי הרכב, דעתו לא הוסחה, הוא לא דיבר בטלפון ולא דיבר עם מי מהנוסעים, כל כולו היה עסוק בנהיגה וההסבר לכך שבמהלך של כשתי שניות הוסחה דעתו והוא לא שם לב לנגרר יכול להילקח מההתנהלות הרגילה בכביש- מכך שהיה עליו להביט במראה השמאלית ולתת את הדעת לשיירה הנוסעת משמאלו, מכך שהיה עליו להביט במראה הפנימית ולתת את הדעת לנוסעים באוטובוס, מכך שהיה עליו להביט במראה הימנית ולבדוק את הנעשה מימינו, כל זאת תוך שהוא נוהג באופן זהיר, כפי שכל נהג אוטובוס אחר היה עושה.

כן ציין הסנגור, כי מדובר בנהג שבאותה עת כבר נהג 42 שנה על הכביש, נחשב לנהג קפדן, יסודי, מצטיין, אחראי, שמביט אל הכביש ובעברו לא היו מעולם תאונות.



לטענת הסנגור, הנאשם נהג כפי שנהג סביר היה צריך לנהוג באותן נסיבות, ללא דופי, ללא נטילת סיכון ולא בפורענות אלא במהירות המותרת, כשהוא נמצא בנתיב הימני של הכביש.

לטענת הסנגור, מדובר על הסחת דעת כתוצאה מהתנהלות סבירה, אך עדיין מדובר במחדל, להבדיל ממעשה, שיש בו מידה מסוימת של רשלנות, ברף הנמוך ביותר שיכול להיות.

לטענת הסנגור, בנסיבות המקרה הזה, מדובר היה כחוט השערה מתאונה בלתי נמנעת ובנסיבות העניין כמעט ולא הייתה יכולה להיות צפיות מהתוצאה, ולמעשה האחריות שבסופו של דבר נטל על עצמו הנאשם בתיק זה, היא רק בשל היותו נהג ציבורי במתחם הנמוך ביותר של דרגת הרשלנות.

לטענת הסנגור, ברור לחלוטין שאדם מן היישוב לא יכול היה לצפות את התאונה ולא יכול היה למנוע אותה, וייתכן שהנאשם במקרה זה היה יכול למנוע את התאונה רק בשל אותן 2 שניות.

לטענת הסנגור, טענת ב"כ המאשימה בסיכומים כי ייתכן שהנאשם סטה עם האוטובוס לעבר השוליים הימניים לא מתאימה להליך הפילי ופועלת לטובתו של הנאשם, מכיוון שייתכן שלא סטה.

בהקשר זה, הפנה הסנגור את בית המשפט לרע"פ 4261/04 פארין נ' מדינת ישראל (6.12.04) (להלן: עניין פארין), שם קבע בית המשפט כי נהיגתו הרשלנית של המערער גרמה לתוצאה טראגית של קיפוח חייהם של שני אנשים ופציעתם של אחרים, וטען כי המציאות מלמדת שלעיתים חוסר תשומת לב או התרשלנות רגעית עלולים להסתיים באסון כבד.

לטענת הסנגור, במקרים כאלו, אף כי יש בהם כדי לבסס הרשעה של גרם מוות ברשלנות, עשוי בית המשפט בנסיבות חריגות להימנע מהטלת עונש של מאסר בפועל.

לטענת הסנגור, בעניין פארין, על אף רשלנות רגעית, קבע בית המשפט שנהיגתו של המערער לא הייתה פרועה, הוא לא חטא באי שמירת מרחק, כאשר גם שם היה מעורב רכב אחר בתאונה, ולכן היה מקום להימנע מהטלת מאסר בפועל ולתת לנסיבותיו האישיות של הפרט את המשקל הראוי על רקע נסיבות המקרה ולתת להן את המשקל המשמעותי ובמקרה זה בית המשפט קיבל את הערעור והפחית את עונשו של המערער ל- 6 חודשים שירוצו בעבודות שירות.



באשר לעניינו האישי של הנאשם ושל משפחתו, טען הסנגור שניתן היה לחוות דרך שורת עדי האופי את הנאשם, לדעת ולהכיר מי האדם שעומד בפני בית המשפט - אדם בעל לב זהב, בעל אופי טוב, שקט, ישר, פדנט, יסודי, נאמן, אהוד, חיובי, אשר לדברי מעסיקיו תמיד היה כשהיה צריך אותו, שעל חשבון זמנו הפרטי דאג לטפל בכל תקלה באוטובוס, שלמרות שעבר ניתוח מעקפים חזר לעבודה ברגע שהתאפשר לו מבחינה רפואית לעשות זאת ולא ניצל חופשת מחלה ממושכת ואף פקד את מקום עבודתו אחת לשבוע בתקופת ההחלמה, הנאשם עבד בקווים הקשים והמורכבים ביותר ועשה הכל על הצד הטוב ביותר ומעולם לא היו עליו תלונות - לא מנוסעים ולא מקצין הבטיחות והוא נחשב לנהג מצטיין.

באשר למצבו הרפואי של הנאשם, ציין הסנגור כי אירעו לו שני אירועים קשים ביותר בזמן עבודתו כנהג. האחד, אירוע שהתרחש תוך כדי נהיגתו על רכב כבד שהוביל פוספטים, הוא ריסק את ידו ונגרמו לו 16 שברים, ולמרות זאת הוא המשיך בעבודה מול משרד הביטחון, בהובלת טנקים לאזורים מסוכנים, בליווי צבאי. השני, אירוע שבו מנוף פגע בו וריסק את קרסולו והוא עבר ניתוח והושתלו 2 פלטינות בגופו ומיד לאחר מכן הוא לקה בהתקף לב ומצבו הלבבי-קרדיאלי קשה ביותר.

כן ציין הסנגור, כי הנאשם סובל ממחלת כלי דם קשה, וכי המחלה הוחמרה בעקבות הלחץ הנפשי שהוא חש מאז קרות התאונה.

עוד ציין הסנגור, כי הנאשם סובל מסתימה בעורק הראשי בירך, אשר לא ניתנת לפתיחה כירורגית וגורמת לו קשיים בהליכה.

לטענת הסנגור, כתוצאה מהלחץ הנפשי שבו הנאשם נתון, חלה הרעה בראייתו.

ב 24.03.14 הנאשם עבר ניתוח בעין שמאל ויש לו 10% ראייה בעין זו, מאז התאונה הוא איבד את השמיעה באופן דרמטי, הוא סובל מכאבי גב, לעיתים בלתי נסבלים, כתוצאה מבלט דיסקים.

באשר למצבו הנפשי, טען הסנגור כי הנאשם היה ועודנו בטיפול נפשי ביחידה לטראומה אקוטית, במרפאה לבריאות הנפש באיכילוב.

לטענת הסנגור, הנאשם הפך מאדם עצמאי לאדם תלתי, הוא מתמודד עם חרדה תמידית ואינו מצליח להירגע ולישון והוא משחזר כל העת את התאונה ואינו מוצא מזור למחשבותיו.

הסנגור הפנה למסמך הרפואי מיום 1.2.15, וטען כי עונש מאסר עלול להחמיר את התסמינים של הנאשם, ובהם המחשבות האובדניות, הדיכאון, חוסר רוח החיים והקשיים הנפשיים בהם הוא נתון, ואת מחלת הלב ולחץ הדם מהם הוא סובל עד כדי סכנת חיים ומוות וכי יש להתחשב בכך לקולא.



לטענת הסנגור, אמירת התובע כי יש לכך פתרון במסגרת הכלל, היא צינית, לא מתאימה ולא ראויה, מאחר שההמלצה היא לטיפול ושיקום שלא במסגרת הכלל ובית המשפט צריך לתת על כך את הדעת ולהתחשב לקולא. כן הפנה הסנגור לתסקיר שירות המבחן, לפיו הנאשם בן 62, נשוי, אב ל-2 בנות וסב לנכדה. לטענת הסנגור, יש להתחשב הן בגילו המבוגר של הנאשם והן בנסיבותיו המשפחתיות והרפואיות בצורה משמעותית. כן טען הסנגור, כי יש להתחשב בכך שהנאשם ללא עבר פלילי, נוהג משנת 1971 - 44 שנה, וכי הרקע התעבורתי שלו כולל ברובו ברירות קנס ולכן לא יכול להכביד.

לטענת הסנגור, הנאשם אדם נורמטיבי, ערכי ומוסרי, ומאז התאונה הוא נענש בייסורים קשים, חייו אינם קלים, אשתו כינתה אותו "בעלי המת החי" ובמלוא הכאב והצער תוצאת התאונה לא יכולה להיות במקרה הזה חזות הכל והפרמטר היחיד והמשמעותי לעונש כי לא לכך כיוונה הפסיקה, לא לענישה מחמירה, חמורה וקיצונית כפי שטען לה התובע. לטענת הסנגור, יום אחד בכלא לאדם כמו הנאשם ובמצבו כמוה כשנת מאסר לאחרים. כן טען הסנגור כי אין מקום להשתת פיצויים לטובת המשפחות, מכיון שהמשפחות יכולות לתבוע בהליך אזרחי. 7. דברי הנאשם:

הנאשם בדוח העדים מסר כי, הוא נהג משאית משנת 1976, למעלה מ-40 שנה, הוא נוהג על כלים כבדים ומאחוריו עשרות אלפי שעות נהיגה קשות ומורכבות ללא כל אירוע חריג ולטענתו עד היום הוא לא מבין איך נגרמה התאונה ומה קרה שם. לטענתו, הוא לא נסע במהירות מופרזת, לא שוחח בטלפון, תוך שהוא מציין כי אינו חוזר בו מהודאתו בכתב האישום המתוקן ושכוונתו לכך שאינו מבין איך נגרמה התאונה. לדבריו, הוא היה כל כולו בנהיגה, אך מאחר שבנקודה מסוימת היו לו כשתי עשירות השנייה להבחין והוא לא הבחין, החליט מוסרית להודות. לדבריו, הוא לקח על עצמו את האחריות לא בגלל המעשה אלא בגלל התוצאה, אשר מעיקה על מצפוני ולא נותנת לו מנוח, כשכל יום, כל שעה, הוא מתייסר מהאירוע. לדבריו, זה לא הגיע לאלו שהוא פגע בהם ולא הגיע גם לו.

הנאשם הביע את צערו על אובדן יקירי המשפחות ואיחל רפואה שלמה לפצועים. לדבריו, הוא יצא בבוקר תמים ליום עבודה שגרתו ובסופו חרב עולמו וחרב עולמם של בני משפחתו. לדבריו, עצם קרות התאונה הוא עונש קשה מנשוא ועדיין הוא עובר מידי יום ולילה. הנאשם ביקש מבית המשפט לנהוג בו במידת רחמים היות והוא אדם חולה פיזית ונפשית ונענש כבר באופן קשה והצעקות והשקט מלווים אותו יום יום וילוו אותו עד יומו האחרון. 8. תסקיר שירות מבחן:

מתסקיר שירות מבחן עולה כי שירות המבחן מנהל קשר רצוף עם הנאשם מחודש אוגוסט 2014, הן בשיחות פרטיות והן בטיפול קבוצתי, וכי נערכה פגישה גם עם אשתו. שירות המבחן פירט את נסיבותיו האישיות של הנאשם, יליד 1953, בן יחיד להוריו, אשר עלה עמם ארצה מרוסיה בגיל 12, נשוי לאישה בת 63 העובדת כמנהלת אדמיניסטרטיבית במרפאה, אב לשתי בנות בגירות וסב לנכדה, אשר במשך שנים רבות עבד כנהג ומאז התאונה מועסק כשומר בחניון באותה חברה. הנאשם תיאר בפני שירות המבחן קליטה רצופת קונפליקטים וקשיים, אשר הושלכו עליו וקיבלו ביטוי בהתנהגות אלימה מצד אביו. על פי התסקיר, הנאשם השלים 12 שנות לימוד בבית ספר חקלאי ושירת שירות צבאי סדיר מלא בתפקיד נהג תובלה. לאורך השנים, וגם במלחמות ישראל, שולב הנאשם במערך המילואים בהובלת טנקים וציוד כבד. לאחר שחרורו מצה"ל, עבד הנאשם כנהג משאית ובהמשך כנהג אוטובוס בחברות הסעות. על פי התסקיר, הנאשם שמר על רצף תעסוקתי והעבודה התבלטה כמרכזית בחייו, הוא היה בעל תודעת שירות גבוהה והכיר לאורך השנים באחריות הכרוכה בנהיגת רכב ציבורי ושמירה על ביטחון הנוסעים. על פי התסקיר, הנאשם חווה סיפוק והערכה מצד הממונים עליו, כשהעבודה הייתה מקור לתחושות ערך וחזקה אצלו גם מרכיבים גבריים בהיותו מפרנס יציב ועוגן במשפחתו.



על פי התסקיר, אביו של הנאשם נפטר בפתאומיות בגיל 67, והנאשם נדרש להתמודד עם מחלותיהם של אמו ושל חמו, אשר טופלו על ידם בביתם, ובהמשך אמו נפטרה. כן התמודדו הנאשם ואשתו עם אירוע טראומטי הקשור בפגיעה באחת מבנותיהם, והקשיים שאפיינו את ההתמודדות עם האירוע עלו וצפו ביתר שאת מאז התאונה.

על פי התסקיר, הנאשם הציג בפני שירות המבחן מסמכים שלימדו על מצבו הבריאותי עובר לתאונה ולאחריה. על פי המסמכים, הנאשם סובל מבעיות לב, בעטיין עבר בשנת 2009 צנתור וניתוח מעקפים והוא מטופל תרופתית. כן עולה מהמסמכים כי מאז התאונה חלה אצל הנאשם ירידה משמעותית בראייה, הוא חלה בגלאוקומה, נותח בעינו השמאלית והוא סובל מירידה משמעותית בשמיעה ומעלייה בלחץ הדם. עוד עלה מהמסמכים, כי לאחר התאונה שקע הנאשם בדיכאון וטופל תרופתית, כי הוא ממעט לעזוב את ביתו ומתקשה לישון, כי היה שרוי במצב רוח ירוד שאופיין גם בהתפרצויות זעם ועצבנות וכי עלה במשקל באופן משמעותי.

שירות המבחן פירט בתסקירו, כי קיבל דיווח מיום 3.11.14 של הפסיכיאטר בבית החולים תל השומר, לפיו הנאשם טופל במרפאתם החל מחודש אוגוסט 2013, לאחר שאובחנו אצלו הפרעה פוסט-טראומטית חלקית עם סימני דיכאון והוא מטופל תרופתית וגם במסגרת היחידה לטראומה אקוטית במרפאה לבריאות הנפש בבית החולים, כאשר הוא מטופל באופן פרטי במשך 10 חודשים.

כן פירט שירות המבחן בתסקירו, כי קיבל דיווח מיום 1.2.15 מהעובדת הסוציאלית הפסיכיאטרית, לפיו הנאשם פנה אליהם במצב רוח ירוד, כשהוא משחזר את אירוע התאונה בצורה אובססיבית, ממעיט בתקשורת עם אחרים ונוטה להתבודד. שירות המבחן ציין כי בשיחות התמודד הנאשם עם משמעותיותו נהג אוטובוס המעורב בתאונה עם הרוגים ופצועים, עלתה המצוקה האישית והמשפחתית ונערכו ניסיונות לעיבוד האירוע. על פי התסקיר, העובדת הסוציאלית העריכה כי מאסר ממושך בפועל עלול להחמיר את התסמינים הפוסט טראומטיים ולהוביל להידרדרות במצבו הנפשי של הנאשם.

שירות המבחן ציין כי בשני מסמכים נוספים מיום 26.12.14 ומיום 28.1.15 של פסיכיאטרים פרטיים שנפגשו עם הנאשם הובע חשש דומה לשלומם הפיזי והנפשי של הנאשם במידה והוא יידון למאסר.

הנאשם תיאר בפני שירות המבחן תחושות של דיכאון, עצב, קשיי שינה, תיאבון מוגבר, עצבנות רבה וחרדה מוגברת מתוצאות המשפט. בנוסף, תיאר הנאשם בפני שירות המבחן קושי להשלים עם תוצאות התאונה- עם כך שארבעה מנוסעיו קיפחו את חייהם ואחרים נפצעו ועם כך שחיי ספגו מכה נוכח מצבו הנפשי ואבדן מקצועו.



על פי התסקיר, ניכר הקושי של הנאשם להתמודד עם אחריותו לאבדן חיים נוכח היותו אדם נורמטיבי וערכי שהאירוע חריג עבורו.

על פי התסקיר, אין לנאשם עבר פלילי ועיון בגיליון הרישום התעבורתי שלו העלה כי הוא הוסמך לנהיגה בשנת 1971 וכי לאורך כארבעה עשורים הורשע 49 פעמים, לרוב בעבירות קנס.

שירות המבחן ציין כי בשנת 1972 הוסמך הנאשם במסגרת שירותו הצבאי לנהיגה על רכב כבד וכי בשנת 1985 הוסמך לנהיגת אוטובוס.

שירות המבחן ציין, כי עיון במכתב המלצה והערכה של מעסיקו מיום 21.9.14 העלה, כי הנאשם החל לעבוד בסוף שנת 2008 בחברת "מטרופולין" והנו עובד מסור ונאמן, המפגין בעבודתו רצינות, מסירות וחריצות, לצד הקפדה על ביצוע המשימות במועד ובאופן יסודי.

באשר לתאונה נשוא כתב האישום, ציין שירות המבחן כי ניכר שמדובר באירוע טראומטי עבור הנאשם, שטרם עובד על ידו באופן מספק, הכרוך בתופעות פוסט טראומה מוכרות, המקבלות עוצמה רבה יותר נוכח אופי התאונה, אופי הפגיעות ומספר הקורבנות.

שירות המבחן התרשם כי הטיפול בו היה מצוי הנאשם אפשר לו להמשיך בשגרת חייו באופן מסוים, כשברקע המשיכו להיות פעילים סימפטומים פוסט טראומטיים, הבולט ביניהם הוא שחזור אובססיבי של השתלשלות התאונה.

על פי התסקיר, בתחילת הקשר עם שירות המבחן בלט כי הנאשם מתקשה לשוחח על התאונה וכי כל נגיעה בתכנים הקשורים לתוצאותיה עוררו אצלו בכי והימנעות, והוא דיווח על קשיי שינה, קושי בריכוז, עייפות וסף תסכול נמוך. הנאשם תיאר בפני שירות המבחן גם הצטמצמות אישית וחברתית, קושי במפגש עם אנשים והנאה מדברים שגרתיים, לרבות בהקשר למשפחתו הקרובה. אולם, בהדרגה, עם ההתמדה בשיחות, חל שיפור ביכולתו של הנאשם לקשר המבוסס על אמון והוא הצליח לשתף באופן כן ומאורגן יותר בעולמו ולהתייחס בצורה עניינית וביקורתית יותר לאחריותו.

על פי התסקיר, הנאשם תיאר את התאונה מתוך תפיסה עצמית, לפיה לא היה ביכולתו למנוע את הפגיעה ולהבחין בנגרר שבלט אל תוך הכביש ותיאר קושי לשלוט באוטובוס ולמנוע את הפגיעה. ברקע, תיאר הנאשם נסיעה שגרתית במסלול מוכר, ושלא מיהר או סבל מעייפות.



שירות המבחן התרשם כי הנאשם נוטה להישען על הסבר, לפיו בתנאים שנוצרו הייתה התאונה בלתי נמנעת מבחינתו, זאת מתוך קושי להשלים עם תוצאתה הפטאלית של התאונה ובאופן הגנתי. לצד קשייו של הנאשם להתמודד ישירות ועניינית עם הרשלנות המתוארת בכתב האישום, ציין שירות המבחן כי בלט מתוך תפיסת עולמו הנורמטיבית של הנאשם והיותו אדם ערכי ומוסרי שהוא חווה כאב עמוק וכן נוכח תוצאות התאונה, כי הוא מסוגל לאמפתיה כלפי הנפגעים ומשפחותיהם ואף הביע התנצלות בבית המשפט.

על פי התסקיר, ניכר כי השיח על התאונה מעורר אצל הנאשם תחושות עמוקות של צער וחוסר אונים וכי הוא חווה שוב גם את רגעי הפחד מאפשרות מותו שלו, שבדיעבד ולסירוגין, חווה אשמה על הינצלותו ולעיתים אף הצטער על כך. שירות המבחן התרשם כי הגם שיש לנאשם קושי להשלים עם קביעת אשמתו, לנוכח תוצאותיה הקשות של התאונה ועמדתו הבסיסית הערכית, הוא נדרש למצוא משמעות לחייו ועסוק במידה שבה הוא ראוי להם. על פי התסקיר, בלט שהנאשם חווה סוג של הלם ונדרש להכיל רגשותיו כלפי הנפגעים השונים. הנאשם תיאר בפני שירות המבחן את הידוע לו על הקרבנות, כשבלט הקושי להתמודד עם המשמעות העמוקה של מותם. הנאשם תיאר בפני שירות המבחן את המפגש עם משפחותיהם של הקורבנות בבית המשפט, את הקושי לעמוד מולם ולהעמיק במצבם או במצב הפצועים. כן התרשם שירות המבחן כי שיח מפורט אודות זהותם וחיהם, אודות משמעות אחריותו למצבם ולפציעתם, מסב לו כאב קשה מנשוא.

שירות המבחן ציין כי נוכח קשייו הרגשיים של הנאשם הוא שולב בטיפול קבוצתי ייעודי בשירות המבחן לאנשים שהורשעו בגרימת מוות ברשלנות במגוון תאונות. לפי התסקיר, מדובר בהתערבות טיפולית שנפרסת על פני עשרה מפגשים, אחת לשבוע, במשך שעה וחצי, והיא החלה ביום 29.12.14 ועתידה להסתיים ביום 2.3.15. במסגרת המפגשים בקבוצה, יכול הנאשם לשוחח עם אנשים אחרים החווים משבר דומה, תוך שמוצפים נושאים הסובבים את ההתמודדות המורכבת עם האחריות למות אדם אחר, לאחריותו של הפוגע למול הנפגעים, להתמודדות המורכבת עם האשמה וסביב העמדה לדין פלילי ובהתייחס לפגיעה בדימוי העצמי, בביטחון וביכולת לתכנן את העתיד. בנוסף, נידונות סוגיות הקשורות להליך הפלילי, לחוסר הוודאות והחשש ממאסר וממפגש עם אוכלוסייה עבריינית מגוונת. כן ציין שירות המבחן כי נמסר מידע המסייע למשתתפים להיערך לקראת הענישה, ברמה הרגשית, אישית ומשפחתית.

על פי התסקיר, עד כה, הנאשם מגלה מחויבות לתהליך וההתרשמות היא שהוא מצליח להירתם ולהרחיב את יכולתו להתבוננות באחריותו, כפי שנקבעה ע"י בית המשפט. כן התרשם שירות המבחן כי הנאשם מעכל בהדרגה את המשמעות של ריצוי מאסר ונערך לכך בהתאם לכוחותיו.



שירות המבחן ציין בתסקירו, כי ככל שקרב הדיון, ניכרת הצפה חוזרת של תמונות התאונה, חרדה ותחושות חוסר אונים, כשברקע חשש לגבי אורך המאסר שיוטל עליו וכן באשר ליכולתו הפיזית להתמודד בתנאים צפופים ומעוררי חרדה. כן ציין שירות המבחן כי בולט חששו של הנאשם מהשלכות המאסר על מצבו הנפשי והבריאותי ונכח היעדרותו מחיי משפחתו ובמרחק ממקורות התמיכה עליהם נשען. שירות המבחן התרשם כי סביב הולדת נכדתו הראשונה, התחדד מחיר ההיעדרות מחיי המשפחה.

באשר להערכת הסיכון והסיכוי לשיקום, ציין שירות המבחן כי תפקודו של הנאשם לאורך השנים היה יציב ברמה המשפחתית והתעסוקתית והוא הצליח בד"כ להתמודד עם קשיים ומשברים באופן מקדם. כן ציין שירות המבחן כי יחסיו עם סביבתו קרובים ובולטות מחויבותו לתא המשפחתי והיותו עוגן עבור אשתו ובנותיו. על פי התסקיר, מעורבותו של הנאשם בתאונה ערערה באופן עמוק את מצבו הנפשי והבריאותי והשפיעה במישרין על יחסיו הזוגיים, מאזן הכוחות וחלוקת התפקידים באופן שהגביר את תלותו בסביבתו והצורך שלו בתמיכה. שירות המבחן ציין כי הנאשם אדם נורמטיבי, ערכי, מוסרי, אשר לאורך השנים טיפח ביטחון מקצועי וזכה להערכה כנהג, לכן אחריותו לתאונה ולתוצאותיה הקשות נחוות על ידו באופן טראומטי ומערער. על פי התסקיר, הנאשם משתמש במנגנוני הגנה של רציונליזציה על מנת להצליח לשאת את העול הרגשי הנלווה לאחריותו ולצד זאת בולטים כאב כן ויכולת גבוהה לאמפתיה כלפי הנפגעים ומשפחותיהם. שירות המבחן ציין כי בעיתיו הנוכחי בחייו, מצוי הנאשם ברמת דחק גבוהה, כשהוא מכיר במשמעות הענישה לה הוא צפוי והוא מתקשה להיערך לקראתה, ומצוקתו מועצמת נוכח חוסר הוודאות המתמשך. שירות המבחן ציין כי הנאשם אינו מאופיין בקווי אישיות אלימים או פוגעניים ומעבר לתאונה, ובהתחשב בכך שברקע צפויה לו פסילה, הסיכון להתנהגות בעייתית מצדו הינו נמוך. להערכת שירות המבחן, בכפוף לתמיכה טיפולית רצופה, גם במסגרת שב"ס, תשתפר הפרוגנוזה לשיקומו.

לאור כל האמור לעיל, בהתחשב במאמץ שעשה הנאשם להיעזר בשירות המבחן ובהירתמותו ממנו, ומבלי להתעלם מחומרת התאונה ומתוצאותיה הקשות, המליץ שירות המבחן להתחשב ביכולתו של הנאשם להתייחס באופן מותאם ורגשי לאחריותו כנהג ולנזק שנגרם וכן במצבו הרגשי והבריאותי ובאובדנים הכרוכים בתאונה גם מבחינתו. שירות המבחן העריך כי מאסר ממושך יגביר אצל הנאשם תחושות ייאוש וחוסר אונים ויקשה עליו לפעול באופן אקטיבי לקבלת סיוע טיפולי, מה שיביא להידרדרות נוספת במצבו הנפשי. כן המליץ שירות המבחן כי ככל שיוטל מאסר לריצוי בפועל, יידחה מועד תחילת הריצוי לסוף חודש מרץ 2015, על מנת שהנאשם ישלים את הטיפול הקבוצתי בשירות המבחן ועל מנת ששירות המבחן יסייע לו במיין מוקדם מול גורמי שב"ס ושילובו במסגרת מאסר התואמת את מאפייניו וקשיו.

9. מתחם העונש ההולם:

בסימן א' 1 לפרק ו' לחוק העונשין, הנושא את הכותרת "הבניית שיקול הדעת השיפוטי בענישה", נקבע עקרון ההלימה כעקרון מנחה בענישה, לפיו נדרש יחס הולם בין חומרת מעשה העבירה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם ובין סוג ומידת העונש המוטל עליו.

על מנת ליישם את עיקרון ההלימה, על ביהמ"ש להתחשב בשלושת אלוי: ראשית, בערכים החברתיים שנפגעו מביצוע העבירות ובמידת הפגיעה בהם; שנית, במדיניות הענישה הנהוגה; ושלישית, בנסיבות הקשורות בביצוע העבירה. הקו המנחה בפסיקת בית המשפט העליון לגבי מדיניות הענישה הראויה בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית הינו השתת מאסר בפועל מאחורי סורג וברית. הפגיעה בערך העליון של השמירה על חיי אדם מחייבת ענישה הולמת בדרך של מאסר בפועל. מדיניות הענישה הנהוגה בעבירות אלה נועדה להילחם בנגע תאונות הדרכים הקטלניות ומטרתה להעביר מסר ברור לציבור לפיו, ככלל, יוטל עונש של מאסר בפועל על מי שגרם בהתנהגותו הרשלנית לתוצאה קטלנית. בית המשפט נדרש לתת יד להגברת מודעות הציבור לחשיבותה של נהיגה זהירה ושמירה על חוקי התנועה ולכך שהנהוג ברשלנות ומקפד חיים צפוי לענישה מחמירה.

בע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מדינת ישראל, (24.3.11) חזר וקבע בית המשפט העליון, מפי כבוד השופט י' דנציגר, את מדיניות הענישה המחמירה הנדרשת במלחמה בתאונות הדרכים הקטלניות:



"נוכח ריבוי תאונות הדרכים הקטלניות, המתרחשות כמעט מדי יום ביומו וגובות את חייהם של קורבנות רבים, הביע בית משפט זה את הצורך במדיניות ענישה מחמירה ומרתיעה כלפי אלו הנוהגים ברשלנות ובחוסר אחריות בכבישים....מדיניות הענישה המחמירה והמרתיעה באה לידי ביטוי בכך שעל פי רוב הרשעה בעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל ופסילת רישיון לתקופה ממושכת".

כבוד השופט א' רובינשטיין פסק בעניין לוי, כי נוכח הקטל בדרכים, המדיניות הקיימת הינה להטלת מאסר בפועל, גם על נאשמים נורמטיביים, והחריגים לכך נדירים :

"כל עוד בעינה המדיניות הקיימת באשר לעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים (ותאונות אחרות), דינם של המורשעים בהן תקופת מאסר מאחורי סורג ובריח, והחריגים לכך נדירים. אכן מרבית המורשעים בעבירות אלה - מן הסתם - הם אנשים מן היישוב, מה שקרוי נורמטיביים, אלא שנמצא לבתי המשפט לנסות להרתיע את הנוהגים בכביש מעבירות על-ידי המודעות כי אם יתרשלו ויפגעו בזולת, דינם מאסר. נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפודם של חיי אדם, השבר הנורא שאין לו מרפא ואיחוי הפוקד את משפחות הקרבנות, ותחושת אין האונים החברתית אל מול המס שגובות תאונות הדרכים מחברה שאינה חסרה קרבנות בטרור ובקרב, מבקשים גם בתי המשפט לתרום תרומה צנועה בדמות גזרי הדין המחמירים."

בעניין אלמוג, נפסק על ידי כבוד השופט הנדל כי רק במקרים חריגים לא ייגזר עונש של מאסר מאחורי סורג ובריח. עוד נפסק כי לנסיבותיו האישיות של הנאשם ינתן משקל נמוך בגזירת העונש וכי משך תקופת המאסר ייקבע על פי דרגת הרשלנות:

"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 על ידי אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות".

בעניין שאקר, נדחתה בקשת רשות ערעור על עונש שהושת על המבקש, נהג הסעות, בגין הרשעתו בגרימת מוות של ששה תלמידים אותם הסיע לביתם. על המבקש הושתו 5.5 שנות מאסר לרצוי בפועל, במצטבר לכל עונש אחר, פסילת רישיון נהיגה לרכב ציבורי לצמיתות, פסילת רישיון נהיגה למשך 20 שנה, לכל סוגי הרכב, מאסר על תנאי, ופיצוי בסך ₪ 20,000 לכל אחד ממשפחות ששת ההרוגים בתאונה.

כאמור בית משפט העליון דחה את בקשת הערעור ופסק כי:

"מדובר בנהג הסעות, אשר חיי התלמידים בדרכם למוסדות החינוך ובחזרה, היו תלויים בידיו, פשוטו כמשמעו, לפיכך, היה עליו לנהוג בזהירות יתרה, וכדברי השופט א' רובינשטיין: "המסיע ילדים נוטל עליו אחריות משפטית, מוסרית ואנושית כבדה, וככובד האחריות- כך יטה העונש לחומרה" (רע"פ 8191/11 מזרחי נגד מדינת ישראל, [פורסם בבנו] בפסקה ז') (20.11.11).



בעניין אלג'בור, נדחתה בקשת רשות ערעור של נהג משאית שגרם בנהיגה רשלנית למותם של חמישה בני משפחה, הורשע בחמש עבירות נפרדות של גרימת מוות ברשלנות ונידון ל- 5 שנות מאסר לריצוי בפועל, עונש שהופחת על ידי בית משפט מחוזי ל- 4 שנים.

בית משפט העליון מפי כבוד השופט א' שוהם פסק כי :-

" בדין הורשע המבקש בחמש עבירות נפרדות של גרימת מוות ברשלנות. ההצדקה לכך נעוצה בחומרת העבירה ונסיבותיה, לרבות דרגת הרשלנות שהתגלתה בהתנהגותו של המבקש, ובפרט לאור התוצאות הקשות של התאונה".

בעניין גאנם נדחתה בקשת המערער אשר ביקש להקל בעונש מאסר בפועל למשך 4.5 שנים שהושת עליו בהיותו נהג אוטובוס אשר הסיע נוסעים רבים, חלקם אף בעמידה, ובמהלך הנסיעה שוחח עם נוסעת שישבה מאחוריו, תוך שהוא מפנה אליה את מבטו ומסיר את עינו מנתיב הנהיגה. כתוצאה מכך לא הבחין המערער במשאית שעצרה בשולי הכביש והתנגש בה. כתוצאה מהתאונה נהרגו חמישה מבין נוסעי האוטובוס, בית משפט העליון דחה את טענת המערער כי יש לראות בתאונה כ-"מעשה אחד" ולא להטיל עונש מצטבר.

10. עונשים מצטברים:

סעיף 186 לחסד"פ קובע כי: בית המשפט רשאי להרשיע נאשם בשל כל אחת מן העבירות שאשמתו בהן נתגלתה מן העובדות שהובאו לפניו, אך לא יענישנו יותר מפעם אחת בשל אותו מעשה.

נקבע בפסיקה כי על מנת לקבוע האם מדובר במעשה אחד יש לבחון נסיבותיו של כל מקרה בעזרת שני מבחני עזר כדלקמן:

"ואמת-המידה לעניין זה איננה רק פיזית אלא גם נורמטיבית-ערכית. שניים הם מבחני העזר אשר פותחו בפסיקה לצורך הכרעה בסוגיה זו: המבחן הצורני-עובדתי הבוחן האם הפעולות, אף שהן עוקבות ובוצעו ברצף, נפרדות וניתנות לפיצול; והמבחן המהותי-מוסרי, בגדרו יש לבחון, בין היתר, את חשיבותו של הערך הנפגע, את ריבוי הנפגעים ואת השיקול המוסרי אליו מצטרף גם שיקול ההרתעה" (כבוד השופטת חיות בע"פ 8748/08 ירון ברכה נ' מדינת ישראל).

בית המשפט קבע כי הגם שעל פי המבחן הצורני-עובדתי, אירוע של תאונת דרכים שגרמה למספר נפגעים הינה מעשה אחד שלא ניתן לפצל אותו לפעולות נפרדות, הרי שעל פי המבחן המהותי-מוסרי, יש לתת ביטוי לערכם של חיי האדם שנגדעו, ולא ניתן לראות זאת כמעשה אחד לעניין גזירת העונש.



בע"פ 8748/08 ירון ברכה נ' מדינת ישראל נגזר דינו של נאשם אשר הורשעו בעבירות הריגה בנסיבות בהן נהג ברכב תחת השפעת סמים ואלכוהול במהירות של 171 קמ"ש, לא ציית לאור אדום ברמזור, התנגש ברכב וגרם למותם של 6 אנשים, ביניהם אחיו התאום, ונפסק:

"מניין החיים שנקטלו בתאונה הוא שישה ובנסיבות שתוארו תהא זו תוצאה לא מוסרית - הן מנקודת המבט של קורבנות התאונה והן בשל הקלות שאין לקבלה בהתייחסות אל מעשי המערער - לראות בכך מעשה אחד לצורך הענישה. מסקנה זו נטועה בעקרונות היסוד של שיטתנו המשפטית המורים אותנו לכבד חיי אדם ולהגן עליהם באשר כל אדם הוא עולם מלא. קטילת חיי אדם בעבירה מחייבת, אפוא, הטלת עונש המבטא ערכים אלה. גישה זו תקפה וראויה ליישום לא רק לגבי נאשמים המורשעים בעבירות בטחון ובביצוע פיגועי טרור המוניים, אלא גם לגבי מי שהורשעו בקטילת חיים רבים בתאונות-דרכים בשל נהיגה פזיזה וחסרת אחריות, דוגמת נהיגתו של המערער שבפנינו אשר החליט ליטול לידיו את ההגה בעודו נתון תחת השפעת אלכוהול וסמים מסוכנים."

בהתאם לפסיקה, לא רק בעבירות הריגה נכון יהיה להתייחס לריבוי נפגעים כאל מספר עבירות אלא גם בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית.

לאחרונה אישר בית המשפט המחוזי בעניין אלגבור את החלטת בית המשפט קמא בדבר צבירת עונשים בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית. באותו אירוע הנאשם נהג ברכב משא כבד ובעת הגעתו לעקומה חדה בדרך סטה שמאלה לנתיב הנסיעה הנגדי ופגע ברכב פרטי שנסע מולו. נוסעי הרכב הפרטי, חמישה במספר, נספו כולם כתוצאה משריפה שפרצה ברכב בעקבות ההתנגשות. כבוד השופט י' צלקובניק קבע כדלקמן:

"מספרם של קורבנות העבירה, הקשר המשפחתי, הדרך המזעזעת שבה נספו קורבנות העבירה, החורבן שהמיט המעשה על קרובי המשפחה, הינן נסיבות המצדיקות לטעמי, כשלעצמן, ייחוס מעשי עבירה נפרדים של גרימת מוות ברשלנות, בהתייחס לכל אחד מקורבנות המעשה, מתוך כיבוד עקרון העל של קדושת חיי האדם וכן לאור צרכי הרתעה."

בית המשפט המחוזי קיצר את תקופת המאסר שהושתה על הנאשם מחמש שנים לארבע שנות מאסר לאחר שבחן את רמת הרשלנות של הנאשם וקבע כי הייתה פחותה מהרמה שנקבעה בבית המשפט קמא.

ברע"פ 4157/06 פלוני נ' מדינת ישראל נדון עניינם של שני נאשמים אשר הורשעו בעבירות של גרימת מוות ברשלנות בכך שהסיעו מחבל מתאבד שגרם למותם של שלושה ולפציעתם של רבים אחרים. כבוד השופט א' ריבלין קבע כי גם בעבירות של גרימת מוות ברשלנות כאשר נגרם מותם של מספר אנשים ובהתחשב בנסיבות, ניתן להטיל ענישה מצטברת תוך שימת דגש על הפגיעה בערך החיים וקיפוח חיי אדם ועל מטרות הרתעה:



"...מקובלת עלי עמדתו של בית המשפט המחוזי, כי הפסיקה לא תחמה, ולא ביקשה לתחום, את הבחינה הנורמטיבית, תלוית-הנסיבות והשיקולים העקרוניים, אך ורק לעבירת הרצח. כדברי השופט מ' שמגר באחת הפרשות: "מי שגורם במעשה אחד למספר מקרי מוות (למשל על ידי הנחת מטען נפץ או נהיגה רשלנית), יכול להיאשם במספר עבירות של גרם מוות כמספר ההרוגים או בעבירה כוללת אחת החובקת את כל המעשה, הכול לפי שיקול דעת התביעה. בדרך כלל יוטל עונש אחד... אולם, בית המשפט רשאי להחליט לאור המהות המיוחדת של העבירות ונסיבותיהן המיוחדות כי יוטלו עונשים נפרדים, ואם כן, אם אלו יהיו חופפים או מצטברים" (ע"פ 399/89 מדינת ישראל נ' זלום פ"ד מו(2) 187; ההדגשה הוספה). הערך של חיי אדם, והצורך ליתן ביטוי עונשי לכל קיפוח של חיי אדם - עקרונות מנחים שהפסיקה חזרה והדגישה בהקשר הנדון - אינם מתייחדים לעבירת הרצח, והם נכונים גם לעבירות אחרות שתוצאתן מות הקורבן. "כאשר מדובר במעשי אלימות, קיים לכל אחד מן הנפגעים אינטרס עצמאי לשלמות גופו" - כך נפסק (ע"פ 1742/91 פופר נ' מדינת ישראל המשפט עליון פד"י נא (289(5)). "לשיקול המוסרי" - כך פסק בית המשפט העליון - "יצרף עצמו שיקול ההרתעה. ידע המתכנן לפגוע באדם... כי ישא בעונש על כל אדם שיקפח את חייו" (ראו עניין ש. ש. הנ"ל). כך לגבי המתכנן, וכך גם לגבי מי שהתנהגותו הרשלנית מסכנת את חייהם של רבים...

.... לא בכל מקרה שבו התנהגות רשלנית מצד הנאשם הביאה למותם של מספר אנשים, מוצדק יהיה להטיל עונשים נפרדים ומצטברים. לא תמיד נכון להתייחס באותו אופן, בהקשר הנדון, למעשה-המתה מכון ולמעשה-המתה רשלני. הכל תלוי בנסיבות, בהתאם לגישה הפרגמטית - כלשונה של השופטת דורנר בעניין פופר הנ"ל - הנקוטה על-ידינו. מקובלים עלי בעניין זה דבריו של בית המשפט המחוזי, ואין לי אלא להביאם כלשונם: ההכרעה בשאלת הצטברות העונשים בעבירות של רשלנות, תיבחן על-פי מכלול נסיבותיו של כל אירוע, ועל יסוד המבחנים שנקבעו בפסיקה, קרי: הצורני-עובדתי, המהותי-מוסרי וההרתעתי. על בית-המשפט לשיקול, מחד - כי העבירות בוצעו שלא מתוך יסוד נפשי של מחשבה פלילית, אלא ביסוד נפשי של רשלנות... ואולם מאידך, על בית-המשפט להביא במניין שיקוליו, בין השאר, את ריבוי הקרבנות ואת אופי המעשה הרשלני ודרגת חומרתו. ככלל, ראוי יהיה להשית ענישה מצטברת בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, כל אימת שמדובר ברשלנות בדרגה גבוהה שהביאה לאבדן חיים של רבים, ובפרט כאשר ניתן היה לצפות כי התממשות הסיכון ממעשה הנאשם תביא לפגיעה במספר רב של קרבנות. ואולם, כל מקרה יידון בהתאם לנסיבותיו, ואין צורך בהתווית כללים מראש."

בעניין גאנם כאמור, גרם הנאשם בנהיגה רשלנית למותם של חמישה אנשים ולפציעתם של עשרים אנשים. הנאשם נהג באוטובוס ופגע במשאית שעצרה בשולי הדרך, וכתוצאה מהתאונה נפגעו נוסעי האוטובוס. על הנאשם נגזרו 54 חודשי מאסר לריצוי בפועל, פסילה לצמיתות מנהיגת רכב ציבורי ופסילה למשך 20 שנה לנהיגת כל רכב. בית המשפט המחוזי דחה את הפרשנות המצומצמת למונח "אותו מעשה" שבסעיף 186 לחסד"פ, שניתנה בעניין סובינצקי ובעניין יגמור וכבוד השופט ר' שפירא קבע כדלקמן:

"המעשה" כמשמעו בסעיף 186 לחסד"פ הוא "מותו של אדם" והשאלה היא לא האם מדובר במעשה אחד, מאחר וכל אדם שנגרם מותו הוא מעשה בפני עצמו, אלא האם בנסיבותיו של מקרה נדון יש מקום לחפיפת עונשים או לצבירתם...



אין חולק כי לא ניתן להעניש את המערער יותר מפעם אחת על אותו מעשה, זאת כאמור בסעיף 186 לחסד"פ. אלא שכל גרימת מוות וכל גרימת נזק לגוף לאדם הוא מעשה בפני עצמו. האדם שנפגע הוא מרכז האירוע וכל פגיעה באדם היא מעשה בפני עצמו, גם אם היה חלק מאותה התרחשות בה נפגעו אחרים. מכאן שלא הייתה מניעה לגזור על הנאשם עונש מצטבר בגין כל גרימת מוות וכל גרימת נזק לאדם באשר הוא. השאלה האם לגזור את העונש המצטבר או לחפוף עונשים מסורה לשיקול דעתו של בית המשפט בהתאם לנסיבות המקרה ונסיבותיו של הנאשם שבפניו".

מהפסיקה שצוינה עולה כי בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, בנסיבות המתאימות, במקרים של רשלנות גבוהה וריבוי נפגעים, רשאי בית המשפט לגזור עונשים במצטבר וזאת לאחר ששקל את אופי הפגיעה שנגרמה על ידי העבירה שביצע הנאשם, האינטרסים המוגנים על ידי אותה עבירה וחשיבות הערך שנפגע, שיקולי מוסר הקשורים בהגנה על קורבנות עבירה ושיקולי הרתעה, תוך מתן משקל לחומרת התנהגותו של הנאשם. לא כל מקרה של ריבוי נפגעים מצדיק צבירת עונשים ועל בית המשפט לשקול נסיבותיו של כל מקרה לגופו. הנאשם הורשע בגרימת תאונת דרכים רבת נפגעים. בנהיגתו הרשלנית גרם הנאשם למותם של ארבעה בני אדם, לחבלתם הממשית של שישה מנוסעי האוטובוס, ופציעתם הקלה של ארבעה.

לאחר שבחנתי את נסיבות התאונה ותוצאותיה המחרידות הגעתי למסקנה כי הנסיבות החמורות של התאונה, רמת הרשלנות הגבוהה של הנאשם, ריבוי הנפגעים, שיקולי ההרתעה ושיקולי המוסר מצדיקים ענישה מצטברת כעתירת המאשימה.

11. באשר לטענות ב"כ הנאשם בעניין נסיבות ביצוע העבירה, מידת הרשלנות, אי הגשת כתב אישום כנגד נהג המשאית שחנה בצד הדרך, ודברי מר יוסי ברק בתוכנית טלוויזיה, אין בידי לקבלן, כפי שיובהר להלן: בית משפט העליון קבע לא אחת כי אין לבית משפט אלא את העובדות והנסיבות בהן הודה הנאשם, ואל לו להביא בחשבון לצורך גזירת הדין, עובדות שלא בא אל זכרן בכתב האישום בו הודה הנאשם במסגרת הסדר (ראו ע"פ 3667/13 ח'טיב נגד מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 22 (14.10.14), ע"פ חפוטה נגד מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 13 (7.2.13)).

מידת רשלנותו או אשמו של הנאשם אינה נתון עובדתי כי אם מסקנה משפטית. על פי רוב לא תמצא מידת אשמו של הנאשם את מיקומה בכתב האישום, אלא באופן שניתן ללמוד עליה מן העובדות והנסיבות המצוינות בכתב האישום.



במקרה דנן תוקן כתב האישום במסגרת הסדר, אם כי הוסכם על ידי הצדדים כי בטיעונים לעונש כל צד יטען באופן חופשי, התיקון בכתב האישום מתייחס למילה "בהם" שבסעיף 22 לכתב האישום המתוקן מילה זו תימחק ובמקומה יירשם "בקיומם". כן מתייחס התיקון בכתב האישום למילים "בשלב זה" שבהמשך הסעיף, הן תימחקנה ובמקומן יירשם "בהמשך". בדיון מיום 11.12.14 ביקש ב"כ הנאשם במסגרת הראיות לעונש להגיש חוות דעת מומחה באשר לנסיבות התאונה והשלכתן לעניין העונש. לאחר ששמעתי את טענות הצדדים בעניין זה, ולאחר ששאלתי את הנאשם באם הוא חוזר בו מההודאה והנאשם השיב, כי הוא מודה בכתב האישום המתוקן ולא חוזר בו מההודאה (ראה פרטי כל עמ' 184 שורות 13-14), דחיתי את בקשת ב"כ הנאשם להגשת חוות דעת מומחה. דחיית הגשת חוות הדעת נבעה מכך שבחוות הדעת ישנה סתירה מהותית לאמור בכתב האישום המתוקן בו הודה הנאשם. עוד אוסיף ואומר כי ב"כ הנאשם במסגרת טיעוניו לעונש טען טענות שאינן נכללות בכתב האישום המותקן ואף ניתנה החלטה בעניין זה.

טענות ב"כ הנאשם כי מדובר ברשלנות ברף הרשלנות הנמוך ביותר, שכן לדבריו מדובר במחדל רגעי, וכי העובדה כי לנהג המשאית שחנה עם הנגרר בשול הימני לא ממוקד אשמה ספציפית וכי התרשל בכך שחנה כאמור והמאשימה בחרה שלא להעמידו לדין, וכי לדברי ב"כ הנאשם נהג המשאית הוא אשר יצר את הסיכון שבלעדיו אין, מחייב הקלה בעונש. עוד ממשיך ב"כ הנאשם כי קיימת אפשרות שקצה הנגרר בלט ויש אפשרות שלא, לדבריו אם קצה הנגרר בלט, הרי שהרשלנות המכרעת לדברי ב"כ הנאשם לתאונה הייתה של נהג המשאית שיכול היה להעמיד את הנגרר באופן בטוח מבלי לגרום לסכנה, ואם הנגרר לא בלט הרי שהדבר פועל לטובתו של הנאשם בצורה חד משמעית כיוון שהוא מקטין עוד יותר את אפשרות צפייתו של הנאשם בסכנה בעת נהיגתו בכביש ויתרה מכך, אף את היעדר היכולת שלו למנוע את התאונה. לדברי ב"כ הנאשם נהג המשאית הוא זה שיצר את מצב החירום.

עוד הוסיף ב"כ הנאשם וטען, כי מר יוסי ברק אשר התראיין בתכנית טלוויזיה, שפרטיה, התמליל והקטע הוגשו לבית משפט, לא ציין כלל את נהג האוטובוס כגורם לתאונה אלא מצא את האשם במשאית שחנתה בשול הצד. אציין כי בכל הכבוד ב"כ הנאשם מתעלם מהודיית הנאשם בכתב האישום המתוקן ונותן פרשנות שאני דוחה אותה על הסף. באשר לטענה בדבר אי הגשת כתב אישום כנגד נהג המשאית שחנה בשול הצד, הפסיקה קבעה לא אחת כי למאשימה יש שיקול דעת רחב באם להגיש כתב אישום או לא, ובלבד שלא מדובר בחריגה קיצונית ולא מתקבלת על הדעת. בנסיבות מקרה זה, עולה כי המאשימה פעלה בתחום שיקול דעתה, ובהגינותה כי רבה אף התייחסה בכתב האישום המתוקן לעמידת משאית בשוליים הימניים, בק"מ ה- 98 של כביש 6 (ראה סעיפים 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 לכתב האישום המתוקן).

אשר על כן טענת ב"כ הנאשם בכל הקשור לאי העמדתו לדין של נהג המשאית, וההפניה לעניין בורוביץ אין לה על מה להיאחז והיא נדחית וזאת לאור הנסיבות כפי שפירטתי לעיל.



אף את טענת ב"כ הנאשם בדבר התמליל והקטע המוקלט של מר יוסי ברק שהוגש לבית המשפט בו לדברי ב"כ הנאשם יש לתת משקל לכך כי מר יוסי ברק לא ציין את נהג האוטובוס כגורם לתאונה, אני דוחה על הסף, שכן הנאשם הודה במיוחס לו בכתב האישום המתוקן, וטענה זו ראוי היה לה שלא להעלותה כלל וכלל.

בעניין ח'טיב בית משפט העליון דן באפשרות של בעל דין לטעון טענות ולהביא ראיות שלא מצאו את ביטויין בעובדות כתב האישום, בשלב גזירת הדין.

במקרה דנן, הנאשם הודה בעובדות שבכתב האישום המתוקן, המשקף את הסכמת הצדדים לאמור בו, והדברים מקבלים משנה תוקף משהודה הנאשם בעובדות כתב האישום אשר תוקן במסגרת הסדר טיעון עמו, ניתנה לו הזדמנות לשאת ולתת תוך השפעה על נוסח כתב האישום. משכך, כפי שפסק בית משפט העליון בעניין ח'טיב, כל חזרה מן ההסכמה בקשר עם עובדות ונסיבות ביצוע העבירה, שינוי שלה או הוספה לה, נדרשים לעמוד בתנאיו המחמירים של סעיף 40 י (ב) (2) לחוק העונשין.

במקרה דנן לא ניתן אישור בית משפט לכך, שכן לא הייתה כל הצדקה להיענות לבקשה כאמור, ולא מתקיימים תנאי סעיף 40 י (ב) (2) לחוק העונשין, לנוכח תיקון כתב האישום המשקף את הסכמת הצדדים, ולא בכדי, מסר הנאשם כאמור כי אינו חוזר בו מהודייה בכתב האישום המתוקן.

עוד אוסיף ואומר כי ההגנה, בחרה להפנות לפסקי דין המקלים, כאמת מידה לצורך גזירת עונש: בעניין מאירה לויין הפחית בית משפט העליון מעונשה של הנאשמת והעמידו על 6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות, לאחר שהנאשמת הורשעה בגרימת מוות ברשלנות ובגרימת נזק לאדם ולרכוש, וזאת בעקבות תאונה שמקורה בסטיית רכבה של המבקשת ממסלול הנסיעה, שכתוצאה ממנה נהרגו שני אנשים. יאמר, כי המדובר בנהגת ללא עבר תעבורתי, שימשה כמורה וסגנית מנהלת, בית משפט הכיר כי המדובר באובדן שליטה זמנית, נמצאת בטיפול פסיכיאטרי תרופתי, המלצת תסקיר שירות מבחן היתה חד משמעית שלא להטיל על הנאשמת מאסר בפועל, שכן ענישה כזו לא תהיה יעילה הן במישור האישי והן במישור ההרתעתי. אומר כי פס"ד זה, עניינו בעבירת גרימת רשלנות מהרשלנות הנמוכה, מה שלא קיים בתיק דנן.

בעניין סובינסקי הפחית בית המשפט המחוזי מעונשו של הנאשם והעמידו על 24 חודשי מאסר בפועל, לאחר שהנאשם הורשע בשלוש עבירות של גרימת מוות ברשלנות בו נהג הנאשם ברכב, זיגג, ולבסוף סטה מנתיבו לנתיב הפולו שנסעה מנגד, עד שהתנגש בו בקצה הימני של הנתיב, וגרם למותם של שלושה אנשים.

בניגוד לקביעת בית משפט קמא, לא היה מקום להרשיע את המערער בשלוש עבירות נפרדות של גרימת מוות בהתרשלות, אלא אך בעבירה אחת של התרשלות, שכן מקרה זה אינו נופל למקרים יוצאי דופן, מה עוד, שלא הוכח כי הנאשם נהג תחת השפעתו של סם מסוכן, ולא הוכח כי נהג "בפזיזות" או כי נהג תוך מודעות לכך שהוא נוטל סיכון.



יאמר, כי פס"ד זה, עניינו בהתערבות המחוזי בקביעותיו העובדתיות של בית משפט קמא, אשר החליט בעקבות כך להקל בעונש, ובכלל זה בפרשנות המונח " אותו מעשה" שבסעיף 186 לחסד"פ, מה שלא קיים במקרה דנן, שכן הנאשם הודה במיוחס לו בעבירות לאחר תיקון כתב אישום כפי שהוסכם בין הצדדים. ולעניין המונח " מעשה אחד" שבסעיף 186 לחסד"פ התייחסתי לנושא בהרחבה כמפורט לעיל ולפסיקת בית משפט עליון במקרים דומים למקרה דנן.

בעניין פארין הפחית בית משפט העליון מעונשו של הנאשם והעמידו על 6 חודשי מאסר בפועל שירוצו בעבודות שירות, לאחר שהנאשם הורשע בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, ואי שמירת מרחק בין רכב לרכב בגין מעורבותו לתאונת דרכים, וכתוצאה מהתאונה קופחו חייהם של שני אנשים ונפצעו אחרים.

בית משפט העליון פסק במסגרת ההקלה בעונשו של הנאשם כי לא הוכח שנהיגתו של הנאשם שהיה צעיר בן 20 הייתה "פרועה" וכי הוא לא חטא באי שמירת מרחק, תוך התייחסות לזמן רב שחלף מאז התאונה - 5 שנים.

פסה"ד, עניינו בהתערבות עובדתית, ונסיבות אירוע התאונה אשר אינן נופלות לנסיבות אירוע התאונה שבמקרה דנן. בעניין יגמור הפחית בית המשפט המחוזי מעונשו של נאשם ל- 30 חודשי מאסר בפועל. בית משפט המחוזי קיבל את הטענה כי המקרה הנוכחי אינו נופל בגדר יוצאי הדופן, שבהם ראוי לחרוג מהכלל ולהטיל על הנאשם עונש מאסר מעונש המקסימאלי הקבוע בחוק.

בית משפט המחוזי מרכז פסק במסגרת ההקלה לעונש כי "יש לקבוע קביעה כנקודת המוצא לעונש המקסימאלי הקבוע בחוק קרי 3 שנות מאסר, ולהפחית ממנו קמעה בשל נסיבות המקלות בהן ראוי להתחשב, נסיבות אישיות, נסיבות התרחשות התאונה".

נסיבות התאונה המפורטות לעיל, אינן נסיבות התאונה במקרה דנן, שכן כאמור הנאשם הודה במיוחס לו בכתב האישום המתוקן, ולעניין המונח "מעשה אחד" שבסעיף 186 לחסד"פ התייחסתי לנושא בהרחבה כמפורט לעיל, וכן לפסיקת בית משפט עליון במקרים דומים למקרה דנן.

בע"פ (ת"א) 71933/06 אביגדור בן שמעון קלסברג נגד מדינת ישראל, (8.2.07) הפחית בית המשפט המחוזי מעונשו של הנאשם ל- 13 חודשי מאסר בפועל, נוכח המשקל הנוסף שיש לייחס להודייתו של הנאשם, כצעד ראשון, וכי לא הרי מי שמודה בתחילת ההליך - כהרי זה המנסה להרחיק עצמו אחריות, מנהל הוכחות ומעלה כל טיעון אפשרי כדי לא לשאת באחריות, ומורשע בסופו של הליך מייגע ולעתים ממושך, הנאשם לא ניסה לדחוק את הקץ, ואף התייצב למאסר וויתר על האפשרות לבקש עיכוב ביצוע, הוא הודה ותרם לניהול מהיר ויעיל, של משפטו. מכל מקום, על בתי משפט לעודד התנהלות כזאת של נאשמים, ובסופו של יום, עליה לקבל ביטוי גם בתוצאה העונשית.

אף כאן, עולה כי ההקלה בעונש במקרה זה, שונה מהמקרה דנן שכן בתיק זה החליט הנאשם להודות לאחר סיום פרשת התביעה, ונסיבות התרחשות התאונה בתיק דנן שונה מהותית ואין להשליך על המקרה דנן כלל וכלל.



בע"פ 9815/07 אליהו רון נגד מדינת ישראל, (26.11.08) אותו ביקשה ההגנה להגיש בנוגע לשאלה אם להטיל על המערערים עונשים נפרדים ומצטברים בגין התנהגות רשלנית, שונה מהמקרה דנן. ואולם- אין המקרה דומה לנסיבות אירוע התאונה דנן, שכן כאמור הנאשם הודה בכתב האישום המתוקן, ומדובר ברשלנות חמורה ולא כפי שמנסה לטעון ב"כ הנאשם. מדובר בנהג אוטובוס מקצועי ולו חובת אחריות של זהירות מוגברת. ב"כ הנאשם מבקש, כאמור, להשית על הנאשם 6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות. הפסיקה הנוהגת במקרה של הרשעה בגרימת מוות ברשלנות בנסיבות נע בין 6 חודשי מאסר בפועל ל- 24 חודשי מאסר בפועל.

12. שאלת הרשלנות:

בענייננו, יש להוסיף ביטוי לחומרה, הנגזרת מהיות הנאשם נהג מקצועי והאחריות עליו בגין כך, כמו גם נחישותו להמשיך בנסיעה של 100 קמ"ש, מבלי להבחין מבעוד מועד במשאית ונגרר העומדים בשוליים הימניים של הכביש, כשלפניהם משולש אזהרה, וזאת למרות שדה ראייה פתוח, באור יום, הנאשם יכול היה להבחין כשהיה במרחק של כ- 850 מטר כי המשאית והנגרר עומדים כאמור בשול הימני של הכביש, בטח ובטח עם התקדמות הנסיעה, אולם כאמור הנאשם המשיך לנוע במהירות של 100 קמ"ש התעלם מהאורות המהבהבים של נהג המשאית, התעלם ממשולש האזהרה אדום אשר הוצב בשוליים הימניים, התעלם מקיומה של המשאית והנגרר שעמדו כאמור בשול הימני, וזאת בין אם עמדה בשול הימני מבלי לבלוט לתוך הנתיב הימני ובין אם הפינה האחורית שמאלית של הנגרר בלטה לכדי 60 ס"מ לתוך נתיב הנסיעה הימני היה עליו להבחין כאמור מבעוד מועד, בכל אחת מהאפשרויות עולה רשלנותו הגבוהה של הנאשם. רמת הזהירות הנדרשת מנהג המסיע נוסעים הינה רמה גבוהה העולה על הרמה הנדרשת מכל נהג אחר מקצועי העוסק בהסעת נוסעים אחראי לא רק לשלום המשתמשים בדרך אלא גם לשלומם ולביטחונם של הנוסעים ברכבו ועליו להיות מודע לכובד האחריות המוטל עליו. כנהג מקצועי ובעל ניסיון היה על הנאשם לצפות כי התממשות הסיכון שבהתנהגותו יביא לפגיעה בנוסעים הרבים אותם הסיע ברכבו. היה עליו להיות מודע לנזק הגדול שייגרם כתוצאה מנהיגתו הרשלנית. הנאשם כנהג אוטובוס מקצועי המסיע נוסעים, ומחוייב לנקוט בזהירות מוגברת על מנת להביא את הנוסעים בבטחה למקום חפצם. ולהיות מודע לכובד האחריות המוטל עליו, בגרימת התאונה הביא למניין ההרוגים והפצועים הנורא מכל וזועק לשמיים. לא מצאתי מקום לתת משקל בגזירת הדין לכך שהנאשם מסר בדוכן העדים "כי אינו מבין עד היום איך נגרמה התאונה ומה קרה שם". ההיפך הוא הנכון, הנאשם הודה, כאמור, בכתב האישום המתוקן, במסגרת הסכמות בין ההגנה למאשימה, כאשר הוא מודע להודייתו בכתב האישום המתוקן, ומטעמים השמורים עמו בחר לומר את מה שאמר בדוכן העדים, ואין בכך כדי להשפיע על אחריותו לתאונה או על רמת רשלנותו בתאונה. ברע"פ 8191/11 מזרחי נגד מדינת ישראל, (20.11.11) נאמר על ידי כבוד השופט א. רובינשטיין בעניינו של נהג הסעות:



"...העובדה שמדובר בנהג של הסעות ילדים. בעניין זה אומר בעקבות בתי משפט קודמים, כי המסיע ילדים נוטל עליו אחריות משפטית, מוסרית ואנושית כבדה, וככובד האחריות- כך יטה העונש לחומרה".

בעניין גאנם קבע בית המשפט המחוזי:

"נראה כי בית המשפט קמא הביא בחשבון מהצד האחד את החומרה שיש במעשה כשהוא מבוצע ע"י נהג רכב ציבורי ובדין ראה באחריותו של מי שמסיע נוסעים כאחריות מוגברת המחייבת זהירות מוגברת. כפועל יוצא מכך גם חומרת המעשה...". לאור תיקון 113 המדגיש את מרכזיות עקרון ההלימה בקביעת העונש, בהתחשב בחומרת מעשיו של הנאשם כמפורט לעיל, ובתוצאה הקשה מנשוא של מעשיו, קציר הדמים, מותם של 4 בני אדם ופציעתם של 6 נוסעים, אשר נחבלו חבלות של ממש, ושל - 4 נוספים כולל הנאשם עצמו אשר נחבלו חבלות קלות, וכן בהתחשב בפסיקה הנוהגת, נמצא לקבוע את מתחם העונש ההולם בעניינו, בעבירת גרימת מוות ברשלנות ועבירות שנלוו לה בין 3.5 שנים ל- 6 שנים אשר הוצע על ידי המאשימה.

מתחם תקופת הפסילה נע בין שנות פסילה ארוכות לפסילה לצמיתות.

בשלב השלישי של גזירת עונשו של הנאשם, יש לתת את הדעת לנסיבותיו האישיות שאינן קשורות בביצוע העבירה. לקחתי בחשבון את האמור בתסקיר שירות מבחן כפי שציינתי בהרחבה לעיל. כמו כן, לקחתי בחשבון את נסיבותיו הרפואיות של הנאשם, כפי שבאו לידי ביטוי בחוות הדעת ובמסמכים הרפואיים, בדבר היות הנאשם בדיכאון, בדבר הסיוטים הקשים מהם הוא סובל מאז אירוע התאונה, בדבר מחשבותיו האובדניות עדיין ללא תכנית, וכי למעשה עוד מאוגוסט 2013 כתוצאה ממעורבותו בתאונה לקה במצב דחק (STRESS) קשה ומאוקטובר 2013 החל בטיפול בבריאות הנפש ומקבל טיפול דכאוני עד היום.

כמו כן, לקחתי בחשבון שהנאשם עבר צינתור בתאריך 22.4.06, שעבר ניתוח לב חזה ושחרר לביתו במצב כללי טוב, נינוח ויציב, עם המלצה להשגחה ומעקב רפואי, את הטיפול הטופיקלי שהוא מקבל לעיניו, ואת המעקב אחר הירידה בשמיעתו. כמו מרבית ממחוללי תאונות הדרכים, גם במקרה דנא, אין חולק, כי מדובר באדם שניהל אורח חיים נורמטיבי, תפקודו תקין, וכפי שהעידו בני משפחתו ובכלל זה מעסיקיו, הוא אדם אמין, אחראי ומסור, מסייע לכלל המשפחה, ניכר על הנאשם, כי התאונה הותירה בו את אותותיה, שברה את רוחו והוא חש אבל וצער עמוק על תוצאותיה. מעבר לכך, מדובר באדם נעדר עבר פלילי, או עבר תעבורתי מכביד (44 הרשעות תעבורה מסוג ברירת משפט) זאת בהינתן כי מדובר בנהג מקצועי משנת 1971.



לאור כל האמור לעיל, המליץ שירות מבחן, כהמלצה כללית, כי ככל שיוטל מאסר לריצוי בפועל, יידחה מועד הריצוי לסוף חודש מרץ על מנת שהנאשם ישלים הטיפול הקבוצתי בשירות המבחן ועל מנת ששירות המבחן יסייע לו מול גורמי שב"ס ושילובו במסגרת מאסר התואמת את מאפייניו וקשייו.

עינינו הרואות, כי הנסיבות שאינן קשורות לביצוע העבירה, מהוות שיקול לקולא בעניינו של הנאשם, יחד עם זאת, כבר נקבע לא אחת, כי בעבירות מסוג זה שתוצאותיהן קשות ביותר, נסוגות הנסיבות האישיות של הנאשם מפני האינטרס הציבורי והמשקל שיש לתת להן אינו גבוה הואיל ורבים מן הנאשמים בעבירות כגון דא, הינם אנשים נורמטיביים. בעניין זה, יפים דבריו של כבוד השופט מ.חשין בע"פ 6103/05 עותמאן נ' מדינת ישראל (19.12.05): "תאונת הדרכים בארץ לבשו ממדים מבהילים ותרומתם הזעומה של בתי המשפט יכול שתבוא, בעיקר בהענשת העבריינים כראוי. עברייני תנועה הם, על דרך הכלל, אנשים מן הישוב, אנשים "נורמטיביים" כפי שנהוג לכנותם. אלא, שאל לנו ללכת שולל, בקפחם חיי אדם, כפי שמערער קיפח את חייה של אישה צעירה, הופכים אותם אנשים "נורמטיביים", לעבריינים מן השורה, ובהיותם מה שהם, חובה היא המוטלת עלינו למוד להם כרשעתם". בהתחשב במסר החברתי הכללי הנדרש באכיפת החוק במקרים מסוג זה, בהם מדובר בחיי אדם רבים שנגדעו באיבם בשל נהיגה רשלנית וחסרת אחריות מחד גיסא, אל מול נסיבותיו האישיות המיוחדות של הנאשם העומד לדין שלא ניתן להתעלם מהן מאידך גיסא, ייגזר העונש במתחם הענישה דלעיל, תוך התחשבות בנסיבות אישיות אלו.

13. סוף דבר:

לא נמצא כי יש לתת לנסיבותיו האישיות של הנאשם משקל מיוחד המצדיק סטייה לקולא מהמתחם, אין המדובר בנסיבות מיוחדות ויוצאות דופן והן אינן עומדות ביחס לגודל הטרגדיה לה גרם הנאשם והשלכותיה ארוכות הטווח. בהתחשב בכל האמור, אני דן הנאשם את לעונשים הבאים:

13.1 מאסר בפועל בן 4 שנים.

13.2 מאסר על תנאי בן 24 חודשים והתנאי הוא שתוך 3 שנים מיום שחרורו מהכלא לא יעבור עבירה של גרם מוות ברשלנות ו/או חבלות של ממש.

13.3 פסילה מלהחזיק רישיון נהיגה לרכב ציבורי או כבד לצמיתות.



- 13.4 פסילה מלהחזיק רישיון נהיגה על כל סוגי כלי רכב למשך 15 שנה.
הפסילה תחושב מיום שחרורו של הנאשם ממאסר.
- 13.5 פיצוי לכל אחת ממשפחות ההרוגים בסך 20,000 ₪ לכל משפחה.
סך הפיצוי של 80,000 ₪ ישולם ב-16 תשלומים חודשיים שווים ורצופים, הראשון לא יאוחר מיום 28.5.15.
- במידה ולא ישולם אחד מהתשלומים - הסכום כולו ייגבה כקנס.
מורה לשב"ס לבדוק את הנאשם לנוכח מצבו הרפואי ולתת את הטיפול ככל שימצא לנכון.
כמו כן תשומת לב שב"ס על מקום מעצרו של הנאשם. שכן יש לנקוט בכל האמצעים הנדרשים על מנת למנוע ממנו לפגוע בעצמו וזאת לנוכח חוות דעת של ד"ר סטולר משה (סומן נ/11).
זכות ערעור לבית משפט מחוזי בבאר שבע תוך 45 יום.
ניתנה והודעה היום ל' שבט תשע"ה, 19/02/2015 במעמד הנוכחים.
- החלטה**
- ניתן עיכוב ביצוע ל-54 יום, גם תוך שימת לב להמלצות התסקיר לדחות את ריצוי העונש על מנת ששרות המבחן יוכל לסייע לנאשם במיין מוקדם מול גורמי השב"ס, לצורך שיבוצו התואם את מצבו, כישוריו וצרכיו.
לצורך כך על הנאשם לעמוד בתנאים הבאים:
1. הנאשם יפקיד סכום במזומן בסך של 10,000 ₪.
כאשר סכום של 3,000 ₪ שהופקדו בבפ"ת 10290-10-13 ישמשו לעניין עיכוב הביצוע.
יתרת הסכום של 7,000 ₪ יופקדו עד ולא יאוחר מיום 26.2.15.
 2. כמו כן תומצא ערבות צד ג' של מר י ח, .., על סך 20,000 ₪.
 3. ניתן צו עיכוב יציאה מהארץ כנגד הנאשם.
- צו עיכוב היציאה כנגד הנאשם יבוטל בתום ריצוי עונש המאסר, ולצורך כך על הנאשם להמציא אישור על סיום ריצוי המאסר.
- במידה והנאשם אוחד בדרכון תקף, יופקד הדרכון באופן מידי במזכירות בית משפט.
לאור האמור יתייצב הנאשם לריצוי מאסרו ביום 14.4.15 בשעה 08:00 בכלא שקמה.
ניתנה והודעה היום ל' שבט תשע"ה, 19/02/2015 במעמד הנוכחים.