



גמ"ר (ירושלים) 2257-10-12 - מדינת ישראל נ' קאיד אבו קוידר

גמ"ר (ירושלים) 2257-10-12 - מדינת ישראל ואח' נ' קאיד אבו קוידר ואח' שלום ירושלים

גמ"ר (ירושלים) 2257-10-12

1. מדינת ישראל

נגד

1. קאיד אבו קוידר

בית משפט השלום בשבתו כבית משפט לתעבורה באשקלון בשבתו בירושלים

[23.01.2014]

לפני כב' השופט שמעון לייבו

גזר דין

1. הנאשם הורשע לאחר שמיעת ראיות בעבירה של גרם מוות ברשלנות, עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] התשכ"א - 1961.

2. על פי עובדות כתב האישום ביום 3/8/12 סמוך לשעה 01:30 לפנות בוקר נהג הנאשם ברכב משא מסוג וולבו כאשר תנאי הדרך בכביש 35 מכיוון מזרח למערב, כביש בין עירוני דו סטרי בו המהירות מותרת 80 קמ"ש. בין נתיבי הנסיעה הפריד קו הפרדה רצוף ועל קו הפרדה מצויים עיני חתול זוהרים, שולי הנתיב זוהרים בקו צהוב זוהר. הכביש אינו מואר, שדה הראיה לכל אחד מכלי הרכב בכל נתיב, מגיע לכדי טווח אורות הרכב. בהגיעו סמוך לקילומטר ה-34 הנאשם החל להאט את מהירות נסיעתו על מנת לרדת לדרך עפר. הנאשם החל לפנות ימינה אל דרך עפר. תוך כדי פנייתו חצה רכבו של הנאשם את קו ההפרדה הרצוף וחסם את נתיב הנסיעה של רכב המנוח. כתוצאה מכך המנוח לא הספיק לעצור את רכבו והתנגש עם חזית רכבו בחלק האחורי של משאית הנאשם.

3. הנאשם באמצעות בא-כוחו כפר באשמה: הן בכך שפנה באופן רשלני והן בחציית קו לבן. אולם הודה בפרטים הנוגעים לתנאי הכביש כפי שפורטו בכתב האישום, היינו שהאט לצורך ירידה אל דרך העפר ובכך שכתוצאה מהתאונה אכן נהרג הנהג המעורב.

4. לאחר שמיעת ארבע עדי התביעה ועדויות עדי ההגנה ובחינת דברי המומחים הרשעתי את הנאשם במיוחד לו בכתב האישום וקבעתי כי תחילה הנאשם סטה שמאלה מנתיב נסיעה לנתיב הנגדי פנה ימינה בזווית חדה וזאת כאשר שניים מגלגליו מעבר לקו הפרדה לבן. בכך חסם את נתיב נסיעת הרכב המנוח. הנאשם ביצע את הפניה בתנאים ובנסיבות שנהג מן היישוב לא היה נוהג כך.

5. לאחר הכרעת הדין ולבקשת הסנגור ובהסכמת המאשימה נשלח הנאשם לממונה על עבודות השירות לצורך בחינת אפשרות ריצוי עונש מאסר בדרך של עבודות שירות ועוד בטרם טיעונים לעונש.



טיעונים לעונש:

6. טיעוני המאשימה - לדעת המאשימה מדובר ברשלנות ברף גבוה כך שמתחם הענישה ההולם בנסיבות העניין הוא בין 10 חודשים ל-24 חודשי מאסר. ב"כ המאשימה התייחס לתוצאות הטרגיות על בני משפחת המנוח. ועל העובדה שמדובר בנהיגה לא זהירה ברכב כבד מה-גם שהתאונה יכולה היתה להימנע בנקל.
7. טיעוני ב"כ הנאשם - ציין כי מדובר בכביש בעייתי שנמצאו לדבריו ליקויים גם על ידי מהנדס מטעם המדינה. הנאשם הגיע לשדה לצורך העמסת חבילות קש. מעשהו של הנאשם מוגדר כרשלנות רגעית. לדבריו המתחם הראוי הוא בין מאסר שירוצה בדרך של עבודות שירות ובין מאסר בפועל למשך זמן קצר.
8. אחי הנאשם, עוה"ד נואף אבו-קוידר, העיד אודות השפעות התאונה על הנאשם ועל כלכלת המשפחה, באשר הנאשם הוא אב לשלושה והמפרנס היחיד של אשתו והוריו. כתוצאה מהארוע נשבר מטה לחמו, והוא מתפרנס מעבודות מזדמנות.
9. כמו-כן עותר הסנגור שמשך פסילת רישיון הנהיגה אשר יושת יהיה קצר תוך סיווג הפסילה כך שיוכל לנהוג בטרקטור בשטחי עבודה.
- היקף הפגיעה במשפחת המנוח
10. אחי-המנוח שרטטו קווים לזכרו של אחיהם שנלקח בטרם עת באותו לילה מר ונמהר. עו"ד אסף יצחקי תיאר את מרכזיות המנוח בתא המשפחתי ואת חסרונו המורגש, ביתר שאת, לאחר התאונה. לדבריו המנוח היה הבכור במשפחה, אב לארבעה וסב לנכדים. שימש כעמוד-תווך וכציר מרכזי סביבו נסובה המשפחה. לאחר מותו, אבי המנוח חדל מלתפקד ומצבה הרפואי של האם החמיר. המנוח היה משען למשפחתו הגרעינית ותמך בכל ילדיו. בעקבות התאונה נכדו לא יזכה להכירו.
11. אחי-המנוח, ר.י., ציין כי בניו חווים סיוטים בעקבות הארוע משום שהמנוח היה דמות דומיננטית בחייהם, וחסרונו מורגש.
12. אחי-המנוח, נ.י., ציין כי פטירת המנוח הינה טרגדיה נוספת בשרשרת הארועים שפקדה את המשפחה. כאשר 8 שנים קודם לכן בתו הבכורה של המנוח נפטרה בצומת שילת וכעת, לאחר אובדן המנוח, אלמנתו וילדיו אינם מוצאים נחמה.
13. אחי המנוח ציינו אף כי פטירת המנוח הינה למעשה אבידה לכלל הציבור. אחי המנוח ציינו כי המנוח שימש בתפקיד בכיר במערך כיבוי האש והתקדם לדרגת טפסר משנה ואף שימש כמנהל בית הספר לכיבוי. המנוח פיתח דוקטרינות הצלה וחילוץ מרכבים ולבסוף בעצמו נלכד ברכבו בנסיבות טרגיות. כמו-כן נטען כי סייע בהקמת גופי הצלה ברחבי הארץ. העדים ציינו כי המנוח היה נכון לסכן את חייו, על מנת להציל אחרים, גם במקומות מסוכנים מבחינה בטחונית.



דיון

הערך המוגן

14. חברה מתוקנת אינה יכולה להסכין עם מעשי-רשלנות המסתיימים באובדן חי-אדם. לאור עקרון קדושת החיים ועל מנת להביע מסר של הרתעה יש להטיל עונש מאסר ופסילה משמעותית, שאולי יהיה בה לסייע למנוע את ההרוג הבא בדרכים. יפים לעניין זה דברי כב' השופטת ארבל בע"פ 6064/05 לירון שרעבי נ' מדינת ישראל מיום 1.9.05 (להלן: "עניין שרעבי"):

"הקטל בדרכים הינו מכת מדינה ואוכל בנו בכל מקום ובכל זמן. מטרה ראשונה במעלה היא שמירה על חיי אדם ושלמות גופם. מכאן נגזר הצורך בשמירה על החוק ועל כללי נהיגה זהירה בכביש. המלחמה בתאונות הדרכים מחייבת אמצעים רבים ומגוונים. קשת האמצעים היא רחבה, מחינוך והסברה במטרה להגביר את המודעות באשר לצורך לשמור על תרבות נהיגה בטוחה ועד ענישה. מדיניות הענישה צריכה אף היא לתרום למאבק בתאונות הדרכים וצריכה להבטיח הענשת העברייני הספיציפי והרתעת הרבים"

ראה: עניין שרעבי עמ' 3 לפסק דינה של השופטת ארבל.

15. עם זאת חרף עקרון קדושת החיים, על בית המשפט לקבוע את רמת הענישה לפי הדרגות השונות של פליליות המעשה וכבר עמד על כך שופט בית המשפט העליון ניל הנדל בע"פ 8279/11 טל מור נגד מדינת ישראל [פורסם בנבו] מיום 1.7.13 (להלן - עניין מור):

"חכמינו הדגישו כי כל אדם מהווה עולם ומלואו. מכאן ניתן להבין חומרת עבירה שאחד ממרכיביה הינו גרימת מותו של אדם. הריסת עולם ומלואו גורמת נזק שלא ניתן לכימות לחברה ובוודאי למשפחת הקרבן. ועדיין, מתפקידו של בית המשפט במסגרת גזר הדין לכמת את החומרה בקביעת תקופת המאסר. לא רק זו, יש גם להבחין בין דרגות שונות בפליליות המעשה. בשיטתנו כעת, לא הרי העונש של גרימת מוות ברשלנות כעבירת הריגה, ולא כעבירת רצח".

ראה: עניין מור עמ' 50 סעיף 2 לפסק דינו של כב' השופט הנדל.

16. כללו של דבר, נוכח אובדן חיי אדם מתבקשת ענישה הולמת הנגזרת מרמת הרשלנות של הנהג הפוגע. במקרים בהם מדובר ברף רשלנות גבוה, האינטרס הציבורי מחייב הטלת ענישה משמעותית ופסילה ארוכה. הן על מנת לשדר מסר, לפיו חיי-אדם אינם הפקר והן על מנת להרחיק מהכביש נהגים שפגיעתם רעה. מדיניות הענישה



17. בית המשפט העליון עמד לא-אחת על הכללים המנחים בקביעת הענישה הנוגעת לעבירה של גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים. יפים לעניין זה דברי כב' השופט ניל הנדל בע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל (לא פורסם) מיום 16.11.09:
- "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 ע"י אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות..."
- ראה: עניין אלמוג, בפסקה 6 לפסק הדין.
- א. היקף הרשלנות
18. מאחר שמדובר בעבירה שהיסוד הנפשי שלה הינו רשלנות, שומה על בית המשפט לבחון היטב את מידת הרשלנות הספציפית במעשיו של הנאשם, על-מנת לגזור הימנה את התגובה העונשית ההולמת.
19. הנאשם, ירד לדרך עפר בשעת לילה מאוחרת ובאזור חשוך לחלוטין. במהלך הפניה גלגליה השמאליים של המשאית חצו את הקו הלבן, שיעור המעבר הינו באופן יחסי קטן. כך שחלקה האחורי של המשאית בלט לעבר נתיב הנסיעה הנגדי. לא התרשמתי כי לנאשם היה עניין מיוחד בביצוע העבירה של חציית פס לבן. מהראיות שהובאו בפני התרשמתי כי קיים היה משפך רחב לדרך העפר, שהיה מאפשר ביצוע הפניה בשופי גם מבלי לגלוש לנתיב הנגדי. הנאשם תר אחר הפניה לדרך עפר כאשר, ככל הנראה, עיניו משוטטות לעבר צדו הימני של הכביש. משום כך לא הבחין כי הכביש מתעקל ימינה דבר שגרם לכך שהפניה בוצעה, כאשר חלק מהמשאית כבר היה בצד הנגדי, השמאלי בכיוון נסיעתו. איתרע מזלו של המנוח ובאותן שניות סמוך לשעה 01:30 לפנות בוקר, נסע בכיוון הנגדי. נוכח הפיתול והמהירות המותרת באותה דרך והעובדה שאורות הדרך מאירים בשיעור 15.4 מטרים לכיוון נסיעתו (ראה: עמ' 102 ש' 4 לפרו' מיום 7.11.13), המנוח לא יכול היה להבחין בקיומו של הנאשם. אורות הדרך של המשאית אף הם לא יכלו לעזור, שכן כתוצאה מהפניה. המשאית נמצאה בזווית כזו שאורות הדרך שלה הופנו לכיוון דרך העפר ולא לכיוון הכביש. כמו-כן, גם אם אילו היו אורות בצדי המשאית, למנוח לא היה כל סיכוי להבחין בהם מבעוד מועד. פנייתו הרשלנית של הנאשם בצירוף תוואי הדרך ותנאי התאורה, הובילה לכך שלמנוח לא היה כל סיכוי להבחין בנאשם ולהימנע מהתאונה הקטלנית.
20. ב"כ הנאשם ניסה להיבנות מחוו"ד של המהנדס מטעם המדינה על קיומם כביכול של ליקויים בכביש בו ארעה התאונה. לא התרשמתי כי ליקויים אלו, ככל שהיו, תרמו תרומה כלשהי לתוצאה הקטלנית. בנסיבות דן האחריות לתוצאה העגומה מוטלת אך ורק על הגורם האנושי.



21. והנה, בבחינת מכלול נסיבות העניין ומבלי להפחית חלילה מדרגת החומרה במעשיו של הנאשם, מסקנתי הינה כי אין מדובר בהתנהגות המצויה ברף העליון של עבירת גרם המוות ברשלנות. על אף שהנאשם אמנם נהג באופן רשלני מכל מקום לא הוכח כי חצה את קו ההפרדה הרצוף באמצעות ארבעה גלגלים (ראה: עמ' 105 ש' 11-13 להכרעת הדין). יודגש כי לא הוכח כי רכיב הרשלנות המקדים לקרות התאונה, חציית קו הפרדה רצוף נעשה כפעולה מודעת ומכוונת, כך ששונה מצבו ממצב נהג רשלין שפעולתו הרשלנית היתה תוך מודעות בבסיסה. בסיס הרשלנות, הינה חריגה נמוכה בחציית קו ההפרדה הלבן וזאת במהירות איטית כמו-כן לא הוכח פרק זמן גדול לחציה זו.
- ב. מתחם הענישה הראוי
- (1) מתחם הענישה לענין רכיב המאסר
22. הכרעת הדין בעניין הנאשם ניתנה אחר כניסתו לתוקף של חוק העונשין (תיקון מס' 113) התשע"ב - 2012 (להלן: "תיקון 113"). לפיכך, סימן א'1 לחוק העונשין חל על גזר הדין בעניינו של הנאשם. ובפרט הדברים אמורים לגבי עקרון ההלימה. בעבירות לפי סעיפים אלו, קיימת פסיקה עניפה הדנה בטווח הענישה הראוי לפי כל עבירה ונסיבותיה.
23. בפסיקת בית המשפט העליון טווח הענישה שנקבע בפסיקה לגבי עבירות בעלות מאפיינים דומים לנדון דנן נע בין מאסר בן ששה חודשים שירוצה בדרך של עבודות שירות (רע"פ 4261/05 פארין נ' מדינת ישראל מיום 6.12.04 - 6 חודשי עבודות שירות). למאסר בפועל ל-30 חודשי מאסר (רע"פ 5619/12 סובחי נ' מדינת ישראל מיום 5.8.12). כפי שגם ציין כב' השופט שוהם בפסקה 8 לפסק דינו בענין סובחי דלעיל.
24. באי כח הצדדים צירפו ביום 15.1.14 פסיקה לכאן ולכאן. הפסיקה המצורפת עוסקת בקשת רחבה של עבירות, שהמשותף להן גרימת מותו של אדם בעקבות תאונת דרכים. חרף האוצר הבלום, אין בכך כדי לשנות את דעתי באשר הנדון דנן שונה לחומרא ולקולא מפסקי הדין שצירפו הצדדים.
25. בעבירות רשלנות מהסוג נשוא דיוננו, יש לאמץ לידי את עמדת שופטי בית המשפט המחוזי בחיפה בע"פ (חי') 41013-04-13 מיכל כרמון נ' מדינת ישראל מיום 4.7.13 כפי באו לידי ביטוי בדברי כב' השופט רון שפירא (להלן עניין - כרמון):
- "לטעמי, בעבירות של רשלנות גם כשתוצאתן חמורה יש לצמצם בשימוש בעונש המאסר. עונש שיש לשמרו לנאשמים בעלי דפוסי התנהגות עברייניים מובהקים. לכן סבור אני כי בעבירות רשלנות ככלל, יש לגזור עונשי מאסר במקרים בהם מדובר בנאשם בעל עבר פלילי או במקרים של רשלנות חמורה, או במקרים של היות הרשלנות על רקע של ניסיון להעצים רווח כלכלי..."
- ראה: עניין כרמון עמ' 9 לפסק דינו של כב' השופט רון שפירא.



מן הראוי לציין כי בעניין כרמון בית המשפט המחוזי קיבל את ערעור הנאשמת על גזר הדין של בית משפט השלום שהשית עליה 11 חודשי מאסר בפועל. כב' השופט רון וחברי ההרכב יישמו, הלכה למעשה, את משנתם שלא להטיל עונש מאסר בעבירות רשלנות מסוג זה. הפחיתו את העונש שנגזר על הנאשמת והעמידוהו על ששה חודשי מאסר ואף קבעו כי ירוצו בדרך של עבודות שירות.

26. בנדון דנן מדובר במידת הרשלנות שאינה ברף הגבוה ולכן ניתן להסתפק במקרה זה בעונש בדרך של עבודות שירות ברף העליון ויעויין מקרים דומים, בהם התגלתה אף רשלנות ברף גבוה יותר מהנדון דנן, ובית המשפט השית עונשים של 6 חודשי עבודות שירות. ברע"פ 5365/13 טואפרה היתם נגד מדינת ישראל (להן- עניין טואפרה) מיום 24.12.13 מדובר היה בגרם מוות ברשלנות שנגרם על יד נהג משאית, שתמרון מבלי להיעזר במראת הצד הימנית של רכבו וכתוצאה מכך נהרג ילד. כפי שתואר על ידי כבוד השופט שוהם:

"במהלך הנסיעה, הוא תמרון את משאיתו במשך מספר דקות מבלי שנתן את דעתו למתרחש בצידו השמאלי של הכביש. זאת, בעת שהמבקש נהג במשאית, בכביש צר ונטול מדרכות, וכאשר הוא מודע היטב לנוכחותם של ילדים קטנים בסביבתו. בנסיבות אלו, צדק בית המשפט המחוזי בקובעו כי היה על המבקש לשים לב למתרחש בשני צידי הכביש, ולעשות שימוש, לצורך כך, בכל האמצעים שעמדו לרשותו, ובכלל זאת גם במראת הצד הימנית שלו. משלא עשה כן המבקש, בדין נקבע כי הוא התרשל"

ראה: עניין טואפרה עמ' 7 סעיף 9 לפסק דינו של כבוד השופט אורי שוהם.

27. גם בעניין רע"פ 4261/05 פארין נ' מדינת ישראל מיום 6.12.04, שצויין לעיל, בית המשפט העליון קיבל את בקשת רשות הערעור שהגיש הנאשם, שגרם ברשלנות למוות של מספר מעורבים בתאונת שרשרת בשל אי שמירת מרחק והמיר את עונשו משנת מאסר בפועל לששה חודשי עבודות שירות. וכן בפסיקת בית המשפט המחוזי בירושלים בת"פ 19465-11-10 מ"י נ' הריס מיום 29.12.13 בפני כב' השופט סגל שעניינו מות רוכב אופנוע בשל אי שמירת מרחק מצד הנאשם. בכל אלו עונש המאסר בפועל שהושת בסופו של יום עמד על ששה חודשי עבודות שירות. במקרים דלעיל מדובר בביצוע עבירה למשך זמן שיש בו להוות סיכון באורך רב יותר, משמעותית, ממקרה כתה"א הנוכחי.

(2) מתחם הענישה הראוי לענין רכיב הפסילה

28. מתחם הענישה הראוי, לפסילה ברשלנות מהרף נשוא דיונו, נע בין 5 שנות פסילה ל-15. מתחם זה מוזכר גם בגמ"ר 3685-10-11 פרקליטות נ' אלעובייד. בנדון דנן נגזר על הנאשם עבודות שירות ומן הראוי לאזן על ידי הטלת פסילה מהרף הגבוה של מתחם הענישה בענין פסילה. לולא דמסתפינא, היה מקום לשלול רשיונו לצמיתות. עצם המחשבה להשיב נהג שקטל חיי-אדם חזרה לנהיגה פעילה, הינה בבחינת "למחר מתהלך בשוק ואומרים זוהי שנהרג פלוני על ידה". (משנה, סנהדרין פרק ז' משנה ד') ובהשלכה על נאשם שקטל חיי אדם.



29. סבור אני שבעבירות מעין אלו יש להשית עונשי פסילה משמעותיים. והדברים אמורים במשנה תוקף בנדון דנן, בו רכיב המאסר בפועל מצוי בקצה הקל יחסית של הסקאלה העונשית ויש לאזנו על ידי עונש פסילה ההולם את חומרת הארוע. כפי שנקטה, הלכה למעשה, כב' השופטת יעל רז-לוי מבית המשפט המחוזי בבאר-שבע בת"פ 8049/09 מ"י נ' חזן מיום 11.11.10 (להלן- עניין "חזן") בהשיתה פסילה משמעותית לצד מאסר בדרך של עבודות שירות: "על מנת שהעונש יאזן באופן ראוי יותר בין שיקולי הענישה השונים ויהא בו מימד של חומרה בהתייחס לתוצאות התאונה הקשות, נסיבות ביצועה ודרגת הרשלנות יש מקום להשתת עונש פסילה לתקופה ממושכת יותר".

ג. מתחם הענישה הספיציפי לנאשם

30. בנדון דנן, מדובר בנאשם נטול רישום פלילי מכל מין וסוג, שמעשיו אינם עולים כדי רשלנות ברף העליון. לכן אין מקום לסטות מטווח הענישה הראוי, וניתן להסתפק בעבודות שירות הממוקמים במתחם. יפים לעניין זה דברי כב' השופט רון בעניין כרמון:

"במקרה בו ניצבת בפנינו נאשמת ללא עבר פלילי שרשלנותה באה לידי ביטוי בטעות של שיקול הדעת שמשכה כהרף עין סבור אני כי יש לצמצם את השימוש בעונש מאסר, שאין לו תכלית של ממש ופגיעתו בנאשם אינה מידתית ביחס לתועלת החברתית שבענישה".

ראה: עניין כרמון עמ' 9 לפסק דינו של כב' השופט רון.

31. לנאשם רישיון נהיגה מאז 2004. ולחובתו נזקפות 32 עבירות תעבורה. מתוכן שתיים בוצעו כהולך רגל והיתר כנהג. מבין העבירות אותן ביצע כנהג ניתן למנות: 27 עבירות מסוג ברירת משפט בהן אחת חמורה, חציית אור אדום, ועבירות נוספות הנוגעות ברובן לנסיעה ברכב לא תקין שלא נאסר בשימוש ובאי סימון מטען חורג. בנוסף ביצע כנהג 3 עבירות מסוג הזמנה לדין. לא נעלם מעיני כי רישיונו של הנאשם לא נפסל קודם לכן, אם כי הושתה עליו פסילה על תנאי למשך חודשיים בעקבות אי מתן זכות קדימה. אכן אין מדובר ברישום תעבורתי מקל, אולם אינו חמור בשיעור שיש בו לחרוג ממתחם ענישה כללי.

32. הנאשם לא הודה במיוחס לו. לפי תיקון 113 אין בכך כדי להחמיר עמו.

33. העובדה שהנאשם נשוי ואב לשלושה ילדים, המסייע לכלכלת המשפחה הגרעינית והמורחבת, וכעת שרוי ללא מקור תעסוקה אף היא אין בה כדי להצדיק סטייה משמעותית מרף הענישה הראוי.

34. כלל נקוט בידנו, שהמשקל שניתן לנסיבותיו האישיות של הנאשם בעבירה מעין זו אינו גבוה וראה בעניין זה דברי השופטת ארבל בהלכת "שרעבי" דלעיל:

"העובדה שהעבירה בוצעה על ידי אדם נורמטיבי, כפי שקורה בדרך כלל, עם כל ההבנה לקשיים בהם הוא נתון, אינה מקטינה את הצורך במדיניות ענישה נחושה ומרתיעה נגד נהגים אשר בנהיגתם יוצרים סיכון לחיי אדם. כחלק מהליך האכיפה השוויוני ובמסגרת אינטרס ההרתעה חשוב שבית המשפט בגזר דינו יעביר גם מסר מרתיע, חד משמעי וברור"



35. על אף עקרון הענישה האינדיבידואלית [ראה: ע"פ 8382/03 חילף נ' מדינת ישראל, פ"ד נח(2) 139, 143 (2004)] אני סבור כי נסיבותיו של הנאשם דנן הינן כה מיוחדות עד כדי כך שקיימת הצדקה לסטות ממתחם הענישה המקובל בין אם לקולא ובין אם לחומרא.
36. כמו-כן טענת הנאשם ביחס למצב נפשי עדכני לא גובו בתסקיר שירות המבחן. משכך, מצבו של הנאשם לא נבחן בעין מקצועית. ולאור זאת אין בנסיבות האישיות של הנאשם כדי לשנות את העונש בין לחומרא ובין לקולא.
37. נוכח כל האמור, אין ביכולתי לקבל את בקשת ב"כ הנאשם ולהסתפק בפסילה קצרה אלא יש לאזן את רכיב הפסילה עם עונש המאסר בעבודות השירות, הנמצא ברף נמוך יחסית של מתחם הענישה, כך שרכיב הפסילה יימצא בקצה הגבוה. פרקטיקה זו הינה מידתית וכפי שציינתי, כבר נעשה בה שימוש בעניין "חזן" על ידי כב' השופטת יעל רז לוי מבית המשפט המחוזי בבאר שבע. כמו-כן אני דוחה את בקשת הנאשם לסווג עונש הפסילה כך שיוכל לנהוג בטרקטור בשטח חקלאי, באשר יש להעביר מסר לפיו מי שקוטל חיים ברשלנות, יורחק לתקופה משמעותית מלאחוז בהגה כלשהו.
38. כמו-כן לטעמי יש מקום להשית על הנאשם פיצוי למשפחת המנוח.
39. ברי, כי אין בכך כדי לשפוט על משהו מהכאב בשל אובדן המנוח בנסיבות טרגיות. אולם סבורני כי יש לתת את המעט שניתן לטובת המשפחה ולו בפן הסמלי.
40. בטרם אחתום את גזר הדין, מחובתי לציין כי לא נעלם מעיני כאבם של בני משפחת המנוח. אישיותו יוצאת הדופן, כעולה מדבריהם, פועלו במישור המשפחתי והציבורי הטביעו חותם בל ימחה על סובביו. עם חסרונו נפער חלל עצום. וברי כי אין בכוחו של דיון משפטי כזה או אחר להקל ולו במעט על סבל המשפחה.
41. לנוכח מכלול הנתונים דלעיל, ובמידת האזון המתחייבת בין האינטרסים המנוגדים, באתי לכלל מסקנה כי יש לגזור על הנאשם את העונשים הבאים:
- א. 6 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות בסדנא המשטרית בבאר-שבע, וזאת לפי המלצת הממונה על עבודות השירות החל מיום 9.3.14 מועד בו עליו להתייצב עד השעה 08:00 במפקדת מחוז דרום של בבאר שבע לצורך קליטה והצבה (אוטובוס אגד מתחנה מרכזית באר שבע קו מס' 46).
- ב. 6 חודשי מאסר על תנאי, שלא יעבור תוך 3 שנים מהיום, עבירה על סעיף 304 לחוק העונשין וסעיף 64 לפקודת התעבורה או כל עבירה של נהיגה בזמן פסילה.
- ג. אני פוסל את הנאשם מלקבל או להחזיק רשיון נהיגה וזאת לתקופה של 14 שנים. ככל שרשיונו של הנאשם נפסל בהליך ביניים ורשיונו הופקד תחול הפסילה ממועד ההפקדה.
- ד. קנס בסך 1800 ₪ הקנס ישולם עד ליום 21.8.14.
- ה. פיצוי למשפחת המנוח בסך 5000 ₪ הפיצוי ישולם ב-5 תשלומים חודשיים שווים ורצופים החל מיום 26.2.14

המאשימה תעביר פרטי חשבון הבנק הנוגע לפיצוי למזכירות בית המשפט בתוך עשרה ימים מהיום. הודע לנאשם על הזכות לערער על פסק הדין תוך 45 יום לבית המשפט המחוזי באר שבע. ניתן היום, כ"ב שבט תשע"ד, 23 ינואר 2014, במעמד הנוכחים