



ת"פ 15410/11/18 - מדינת ישראל נגד באסל גית

בית המשפט המחוזי בירושלים
ת"פ 15410-11-18 מדינת ישראל נ' גית(עציר)

בפני
בעניין: כבוד השופט אברהם רובין
מדינת ישראל

המאשימה

נגד
באסל גית

הנאשם

גזר דין

העבירות בהן הורשע הנאשם

1. הנאשם הורשע על יסוד הודאתו בכתב אישום מתוקן בשנית, במסגרת הסדר טיעון, בביצוע עבירות של סיכון חיי אדם במזיד בנתיב תחבורה - עבירה לפי סעיף 332(2) לחוק העונשין, התשל"ז-1977, נהיגה ללא רישיון נהיגה - עבירה לפי סעיף 10(א) + 38(1) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961, והפרת הוראה חוקית - עבירה לפי סעיף 287 לחוק העונשין.

2. על פי האמור בכתב האישום, ביום 25.10.18 בסביבות השעה 21:00, נהג הנאשם ברכב גנוב מסוג יונדאי (להלן - "הרכב הגנוב"), בכביש מספר אחד מכיוון שער הגיא לכיוון ירושלים, זאת ללא שהנאשם הוציא רישיון נהיגה, וכשהוא מפר תנאי שחרור בערובה שהוטלו עליו במסגרת תיק מ"ת 52656-05-18. באותו זמן, בניסיון לאתר את הרכב הגנוב, חסמו שתי ניידות משטרתיות את נתיבי היציאה ממנהרת הראל לכיוון ירושלים, ובעקבות כך נוצר עומס תנועה במקום. הנאשם הגיע עם הרכב הגנוב למנהרה כשהוא נוסע בנתיב השמאלי. באותה עת אירעה תאונה קלה בין שני כלי רכב אחרים במנהרה ואחד המעורבים בתאונה - גיא שמו - קרא לעבר השוטרים. בעקבות הקריאה הבחין השוטר סביון ברכב הגנוב, הוא רץ לעברו וכשהגיע לדלת הקדמית שבצד הנהג ניסה לפתוח אותה. הנאשם פתח בנסיעה מהירה, במהלכה הוא סטה בחדות ימינה כשהוא חותך שני נתיבים, ולאחר מכן הוא המשיך בנסיעה בשולי המנהרה כשחציו הימני של הרכב הגנוב מצוי על המדרכה וחציו על הכביש. כאשר הגיע הנאשם לחסימה שביציאה מהמנהרה הוא סטה בחדות שמאלה, לנתיב הנסיעה האמצעי, תוך שהוא עובר בנסיעה מהירה בין רכב משטרת שיעמד במקום לבין רכב אחר. באותה עת עמדו על הנתיב מספר שוטרים, בהם השוטר אלכסנדר. אף שהנאשם הבחין בשוטרים הוא המשיך בנסיעה מהירה לעברם. השוטר אלכסנדר שהבחין בנאשם מתקדם לעברו בנסיעה מהירה, קפץ הצידה על מנת להימנע מפגיעת הרכב, והנאשם המשיך בנסיעה תוך שהוא פוגע בצדו הימני של הרכב המשטרה שחסם את דרכו בחסימה שהוקמה. בשלב זה השוטר סביון ושוטר אחר עלו על רכב משטרה



ונסעו אחרי הנאשם יחד עם השוטר אלכסנדר ושוטר נוסף שהיו ברכב משטרתי נוסף. הנאשם המשיך בנסיעתו עד שלאחר כ- 100 מטר הוא פגע במעקה הבטיחות שבצדו הימני של הכביש. הנשם עצר את הרכב, ירד ממנו והחל לברוח. לאחר מרדף רגלי קצר השיג השוטר סביון את הנאשם ועצר אותו. כאמור, בגין מעשיו אלו הורשע הנאשם, על יסוד הודאתו, בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, נהיגה ללא רישיון והפרת הוראה חוקית.

הראיות והטיעונים לעונש

3. בעניינו של הנאשם נערך תסקיר מאת שירות המבחן.

בתסקיר מפרט שירות המבחן את נסיבותיו האישיות של הנאשם ומציין כי הוא הורשע לאחרונה בביצוע עבירות של קשירת קשר לביצוע פשע וגניבת רכב, ובגין כך הוא מרצה עונש מאסר של 11 חודשים מאז 26.10.18.

שירות המבחן התרשם כי הנאשם נוטל אחריות חלקית ומוגבלת על העבירות בהן הוא הורשע לפניו. לדברי שירות המבחן, הנאשם נוטל אחריות על העבירה שעניינה הפרת תנאי מעצר הבית בו הוא היה נתון, אך הוא איננו מקבל אחריות על יתר העבירות, זאת בטענה שהוא היה רק טרמפיסט ברכב הגנוב והוא כלל לא נהג בו. יובהר, כי לנוכח גרסה זו הבהיר בא כוח הנאשם כי הנאשם איננו חוזר בו מהודעתו וכי הוא נוטל אחריות מלאה על מעשיו. לדברי ב"כ הנאשם הדברים שמסר הנאשם לשירות המבחן היו בתגובה לשאלה מה הייתה הגרסה שהוא מסר במשטרה, ומכאן ה"בלבול" שנוצר, כלשונו של ב"כ הנאשם. לשאלת בית המשפט הנאשם אישר את דבריו בא כוחו והבהיר כי: **"כל מה שכתוב בכתב האישום המתוקן זה אמת"** (עמ' 15 ש' 2). התרשמתי כי דברי הנאשם כנים, וכי הם נאמרו לאחר שהנאשם הבין את זכויותיו, ועל כן הסדר הטיעון נותר על כנו.

שירות המבחן התרשם כי מותו של אחי הנאשם בתאונת דרכים בשנת 2017 היווה עבור הנאשם אובדן משמעותי, שגרם לו לתחושת חוסר אונים. לדברי שירות המבחן הנאשם מתקשה להסתגל למסגרות ולא אחת הוא נקלע למצבים בהם הוא פועל באופן אימפולסיבי. הנאשם גם מתקשה להפיק לקחים ממעשיו הקודמים, ולראייה שאת העבירות הנוכחיות ביצע הנאשם שעה שהיה במעצר בית עקב כתב אישום שהוגש נגדו, ואשר בסופו של דבר הסתיים בהרשעתו הקודמת של הנאשם. לדברי שירות המבחן, הנאשם שולל נזקקות טיפולית ואינו מבטא כל מוטיבציה להשתתף בהליך שיקומי. הנאשם נמצא במעקב הגורמים הטיפולים בבית הכלא, ולפי התרשמותם מוטמעים אצל הנאשם דפוסי התנהגות עברייניים ולא ברור אם קיימת אצלו מוטיבציה פנימית לשינוי.

יחד עם כל האמור, שירות המבחן התרשם כי הנאשם מבטא חרטה וצער על חלקים בהתנהגותו, הוא לא היה מעורב בביצוע עבירות משמעת בבית הסוהר, ושיאיו שלו לתקופה שלאחר שחרורו הן להינשא לארוסתו, להקים משפחה ולהשתלב בעבודה בתחום החשמלאות. כל אלו מהווים גורמי סיכוי להימנעות מהתנהגות העבריינית בעתיד.

בסיכומי של התסקיר, לנוכח חומרת העבירות והסיכון לביצוע עבירות בעתיד, זאת לאחר שהנאשם לא למד את הלקח מההליך הפלילי הקודם, ממליץ שירות המבחן להטיל על הנאשם עונש מוחשי בדמות מאסר בפועל, אשר יסייע לנאשם לקבל ולהפנים גבולות ברורים להתנהגותו. כמו כן ממליץ שירות המבחן על הטלת מאסר מותנה והתחייבות כספית.



4. בטיעוניו לעונש עמד בא כוח המאשימה על החומרה שיש בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, ועל החומרה שיש בכך שהעבירה בוצעה בשעה שהנאשם היה אמור לשהות במעצר בית. ב"כ המאשימה טען כי העובדה שמעשי הנאשם לא הסתיימו בנזק גוף או באובדן חיי אדם חלילה, נזקפת לתושייתו של השוטר שקפץ הצידה בשעה שהנאשם נסע לעברו. ב"כ המאשימה גם הדגיש כי המרדף לא הסתיים ביוזמתו של הנאשם אלא רק בשל העובדה שהוא התנגש במעקה בטיחות. ב"כ המאשימה טען כי מתחם העונש ההולם עומד על 3 עד 5 שנות מאסר וכי לנוכח האמור בתסקיר שירות המבחן ולנוכח העבר הפלילי של הנאשם יש למקם את העונש המתאים באמצעו של המתחם.

5. ב"כ הנאשם עמד על נסיבותיו האישיות של הנאשם, לרבות מות אחיו הבכור בתאונת דרכים, דבר שהביא למשבר כלכלי במשפחה וגרם להתדרדרותו של הנאשם. ב"כ הנאשם הדגיש כי בניגוד לאמור בתסקיר הנאשם נוטל אחריות מלאה על מעשיו וכי בהודאתו הוא חסך מזמנה של המאשימה ומזמנו של בית המשפט. ב"כ הנאשם טוען כי בשיחותיו עם הנאשם הוא התרשם משינוי חיובי שחל בדפוסי החשיבה שלו. ב"כ הנאשם טען כי נסיבות ביצוע העבירה מלמדות על חומרה בדרגה נמוכה יחסית - העבירות לא היו מתוכננות, הנאשם לא חצה צמתים בכלל ובאור אדום בפרט, והמרדף היה קצר. לטענת ב"כ הנאשם במקרים דומים הוגשו כתבי אישום בעבירות קלות יותר מאשר עבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, ולכן מתחם העונש ההולם צריך לנוע בין 6 חודשי מאסר בעבודות שירות לבין 24 חודשי מאסר בפועל. לטענת ב"כ הנאשם יש למקם את עונשו של הנאשם בשליש התחתון של המתחם, זאת לנוכח גילו הצעיר (יליד 20.10.97), נסיבותיו האישיות, ולנוכח שאיפתו לצאת לחיים חדשים. לפיכך עתר ב"כ הנאשם לכך שבית המשפט יסתפק בהטלת עונש החופף את תקופת מעצרו של הנאשם מיום 25.10.18.

6. בסיום הטיעונים לעונש ניצל הנאשם את זכותו להשמיע דברים, והוא הסתפק בכך שאמר: **"אני מצטער, ואני ידעתי מה הטעות שלי ואני מצטער"**.

מתחם העונש ההולם

7. הערכים המוגנים ומידת הפגיעה בהם

הערך המוגן על ידי העבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה הוא שלמות גופם וחייהם של משתמשי הדרך, ובמידה מעט פחותה זהו גם הערך המוגן על ידי העבירה של נהיגה ללא רישיון נהיגה. יודגש בהקשר זה, כי הנאשם מעולם לא הוציא רישיון נהיגה לאחר שלדבריו בשירות המבחן הוא נכשל שלוש פעמים במבחן נהיגה מעשי (עמ' 3 לתסקיר בפסקה השנייה), ומכאן שנהיגתו כרוכה בסיכון של ממש לשלומם של יתר משתמשי הדרך. מידת הפגיעה שפגע הנאשם בערך המוגן על ידי העבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה היא בינונית. אכן, אין ספק שבנסיבות המהירה כשעל הנתיב עומדים שוטרים סיכן הנאשם חיי אדם, על כל החומרה הנגזרת מכך, שאין להקל בה ראש כלל, אולם יש טעם בדברי ב"כ הנאשם לפיהם מקרים קיצוניים יותר של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה הם מקרים שבהם נהגו נאשמים נגד



כיוון התנועה, למרחק רב יחסית, תוך חציית צמתים הומים באור אדום וכדומה.

ראוי להתעכב מעט גם על הערך המוגן על ידי העבירה של הפרת הוראה חוקית, ועל מידת הפגיעה שפגע בו הנאשם. הערך המוגן על ידי עבירה זו הוא הצורך בשמירה על סדרי השלטון והמשפט ובמיוחד הערך של ציות לצווים הניתנים כדין. בנסיבות העניין - הפרת תנאי שחרור ממעצר - הפגיעה שפגע הנאשם בערך המוגן היא קשה. המחוקק מסמך את המשטרה ואת בתי המשפט, כל גוף בגדרי סמכויותיו, לשחרר לחלופת מעצר חשודים אשר גלומה בהם מסוכנות המקימה עילת מעצר. כיוון שכך, כל שחרור לחלופה מחייב איזון בין המסוכנות של הנאשם לבין היותו של המעצר צעד חריף הפוגע בחירותו. ההצדקה שביסוד השחרור לחלופה מבוססת על האמון שנותן בית המשפט במשורר, ובתקווה שזה לא יסכן את ציבור. על כן, משעה שהמשורר מפר את תנאי השחרור, ובמקרה של הנאשם שלפניי אף מסכן בפועל את הציבור, הרי שיש בכך פגיעה קשה בערך המוגן.

8. מדיניות הענישה הנוהגת

בע"פ 4538/08 **מדינת ישראל נ' פלוני** (13.8.2008) נפסק כי:

"בית משפט זה קבע רמת ענישה גבוהה במיוחד לעבירות הכרוכות בנהיגה פרועה בכביש תוך סיכון מיידי של חיי אדם בנתיב תחבורה ואגב התעלמות מכללי התנועה ומהוראות שוטרים לעצור. חומרת הענישה נובעת הן מהחומרה המופלגת העולה מהתנהגות זו, ומהסיכונים שהיא טומנת בחובה, והן מהתפשטותה של התופעה המסוכנת הזו בכבישי הארץ, באזורים שונים בערים ומחוצה להן."
(פסקה 9 לפסק הדין)

ב"כ הנאשם טען כי נסיבות העבירה בענייננו מתאימות יותר לעבירות נהיגה פחות חמורות מאשר העבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה. טענה זו איננה משכנעת. ב- בע"פ 1214/08 **אלעס נ' מדינת ישראל** (15.12.2008) עמד בית המשפט על ההבדל בין עבירות הנהיגה ה"רגילות" לבין העבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה:

**"אף טענתו של בא כוח המערער כי ראוי היה להרשיע את המערער בעבירות אחרות, שהן פחותות בחומרתן דינה להידחות. כפי שבואר בעניין אלקורעאן:
"עבירות העוסקות בנהיגה בדרך נמהרת או רשלנית (כדוגמת סעיף 338 לחוק העונשין) מטפלות בנהג הסביר, הממוצע, שבשל נסיבות שונות מבצע עבירה בזמן נהיגה. עבירה לפי סעיף 332(2) לעומת זאת, מטפלת בנהג שאינו 'תמים'. היא מתמקדת בנהג שידע על הפסול בהתנהגותו, ולמרות כן לקח סיכון בודעין לפגיעה באנשים חפים מפשע, אשר צפויים להינזק כתוצאה מנהיגתו הפרועה" (עניין אלקורעאן לעיל, פסקה 13 לפסק דינו של הנשיא ברק).**

לו היה המערער עוצר את רכבו מיד לאחר שדחק את הרכב הראשון לשוליים בפנייה ימינה והקריאות שהפנו לעברו השוטרים, אפשר שהיינו רואים בו, ולו בדוחק, נהג



"תמים". אולם משהוכח כי המערער היה ער לקריאות השוטרים ובעטיין הגביר את מהירותו והחל בנהיגה פרועה, שסיכנה חיי אדם ברכבו ובכביש, הרי שהרשעתו בעבירה המחמירה של סיכון חיים בדין יסודה."
(פסקה 10 לפסק הדין)

הנסיבות בענייננו - נסיעה מהירה תוך התעלמות מהוראת השוטר לעצור, סטייה מנתיב לנתיב ונסיעה מהירה בנתיב שבו עמדו שוטרים, שאחד מהם נאלץ לקפוץ הצידה כדי לא להיפגע - לא מאפשרת לראות בנאשם נהג "תמים", ועל כן יש ללמוד לענייננו מהענישה הנוהגת בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה. אין בכך, כמובן, כדי לגרוע מטענות הסניגור לפיהן נסיבות ביצוע העבירה אינן מציבות את מעשהו של הנאשם ברף החומרה הגבוה ביותר של עבירות אלה, וכי לכן אין ללמוד ישירות לענייננו מפסקי הדין שהציגה המאשימה, אשר יוצגו להלן.

ב- ע"פ 8754/13 **סעדה נ' מדינת ישראל** (15.1.2025), אישר בית המשפט העליון את גזר דינו של בית המשפט המחוזי בתל אביב, בגדרו נגזר על המערער עונש של 4 שנות מאסר בפועל בגין הרשעתו בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה. בית המשפט העליון אישר את קביעת בית המשפט המחוזי שם, לפיה: **"מאז שנת 2004 נקבעה רמת ענישה של ארבע שנות מאסר בפועל" בגין עבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה** (פסקה 12 לפסק הדין), וכן הוסיף בית המשפט העליון כי: **"מתחם הענישה בעבירות אלו נותר על כנו ולא שונה גם לאחר תיקון 113 לחוק.."** (פסקה 42 לפסק הדין). עם זאת ראוי לציין, כי הנסיבות בעניין **סעדה** היו חמורות יותר מהנסיבות בענייננו. כך, בעניין **סעדה** דובר בנאשם אשר נמלט משוטר תוך שהוא מבצע בפראות פניית פרסה באור אדום, ולאחר מכן נסע במהירות של 140 קמ"ש בתוך תל אביב, כאשר הוא חוצה רמזור אדום נוסף ונוהג בניגוד לכיוון התנועה. כמו כן יש להביא בחשבון כי **סעדה** ניהל את משפטו עד תום.

ב- ע"פ 291/13 **אברהים נ' מדינת ישראל** (16.10.2012), נדון עניינו של מערער אשר הורשע על יסוד הודאתו במסגרת הסדר טיעון בעבירות של שהייה שלא כדין בישראל, נהיגה ללא רישיון, הסעת שוהים בלתי חוקיים, סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה ונהיגה ברשלנות תוך גרימת נזק לאדם ולרכוש, ונגזר עליו עונש של 38 חודשי מאסר בפועל ו- 6 חודשי מאסר על תנאי. בית המשפט העליון קבע כי מתחם העונש ההולם נע בין 3 ל- 5 שנות מאסר, ובהתחשב בהודאתו של המערער, בעובדה שפיצה את נפגעי העבירה ובנסיבותיו האישיות של המערער, אישר בית המשפט העליון את קביעת בית המשפט המחוזי לפיה יש למקם את העונש המתאים בתחתית המתחם. בסופו של דבר, גזר דינו של בית המשפט המחוזי אושר. ודוק, גם נסיבותיו של מקרה זה חמורות מנסיבות המקרה שלפניי, שכן באותו עניין המערער - אברהים - נכנס לצומת בטרם התחלף האור ברמזור לירוק, לאחר מכן הוא נסע בנסיעה **"מהירה ופראית"**, כלשון פסק הדין, עד שבסופו של דבר פגע ברכב שעמד אחרון בשורת רכבים שהמתינו ברמזור לאור ירוק וגרם לחבלות לנוסעי הרכב, בהם שלושה קטינים.

ב- ע"פ 6757/11 **סעדין נ' מדינת ישראל** (16.10.2012), נדחה ערעורו של המערער על גזר דינו של בית המשפט המחוזי, בגדרו הוטל עליו עונש של 4 שנות מאסר בפועל ו- 18 חודשי מאסר על תנאי, זאת לאחר שניהל משפט והורשע בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, הפרעה לשוטר במילוי תפקידו, נהיגה ללא רישיון נהיגה וללא ביטוח, שימוש ברכב ללא רשות והפרת הוראה חוקית. על פי העובדות שהוכחו, בשעה



שהמערער היה אמור לשהות במעצר בית הוא נהג ברכב ללא רישיון במטרה להימלט משוטר, ובמהלך נהיגתו הוא חצה קו הפרדה רצוף באופן שגרם לרכבים אחרים לרדת לשולי הכביש. בעת שנעצר, סירב המערער לעבור בדיקת שכרות למרות שנדף ממנו ריח חריף של אלכוהול. בית המשפט העליון דחה את הערעור על קולת העונש תוך שעמד על החומרה היתרה שיש במעשיו של המערער אשר סיכן את יתר הנהגים בכביש, בשעה שנהג בלי שהוציא מעולם רישיון נהיגה, זאת תוך הפרת תנאי שחרורו בערובה ולאחר ששתה אלכוהול (עמ' 5 לפסק הדין). אף נסיבותיו של מקרה זה חמורות מהנסיבות בעניינו, הן בשל השימוש באלכוהול והן בשל ההרשעה בעבירות נוספות של הפרעה לשוטר ושימוש ברכב ללא רשות.

גם העיון בפסיקה מעודכנת יותר, שלא הוצגה על ידי המאשימה, מלמד כי עונשים של 40 עד 50 חודשי מאסר נגזרו על מי שהורשעו בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה בנסיבות חמורות מעניינו של הנאשם שלפניי, כגון: חציית צמתים באור אדום, וגרימת פגיעות בגוף וברכוש (ראו - ע"פ 1575/18 פלוני נ' מדינת ישראל (8.11.2018); ע"פ 8963/17 ששון נ' מדינת ישראל (23.5.2018); ע"פ 8189/17 בן חיים נ' מדינת ישראל (7.2.2018); ע"פ 3300/16 אבו ענזה נ' מדינת ישראל (11.5.2017)).

מנגד הציג ב"כ הנאשם פסקי דין בהם הוטלו עונשים קלים יותר על מי שהורשעו בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה.

ב- ע"פ 4894/13 סלע נ' מדינת ישראל (23.1.2014), נדון ערעורו של נאשם על עונש של 10 חודשי מאסר בפועל ו- 14 חודשי מאסר על תנאי אשר נגזר עליו לאחר שהורשע, על יסוד הודאתו במסגרת הסדר טיעון, בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, הפרעה לשוטר במילוי תפקידו ונהיגה בשכרות. על פי עובדות כתב האישום, הנאשם נהג באופנוע בשעת לילה בהיותו שיכור, וכאשר הגיע למחסום משטרה בו עמדו שני שוטרים: **"האיץ המערער את מהירותו, נסע לכיוונו ופרץ את המחסום. שני השוטרים נאלצו לזנק לשולי הכביש על מנת להימנע מפגיעה"** (פסקה 3 לפסק הדין). בית המשפט העליון ציין כי בית המשפט המחוזי דחה את טענת המאשימה לפיה מתחם העונש ההולם עומד על 3 עד 5 שנות מאסר, והוסיף כי המשיבה סמכה את ידיה על גזר דינו של בית המשפט המחוזי. בית המשפט העליון דחה את הערעור על קולת העונש, תוך שקבע כי מתחם העונש שנקבע על ידי בית המשפט המחוזי - 6 עד 24 חודשי מאסר בפועל - **"אכן הולם את חומרת העבירות בהן הורשע המערער"** (פסקה 15 לפסק הדין). יש לציין כי בשונה מעניינו אנו, בעניין סלע היה מדובר בנהיגה באופנוע, אשר מטבע הדברים פגיעתו הפוטנציאלית בשוטרים וביתר משתמשי הדרך נמוכה בהשוואה למכונית.

ב- ע"פ 1108/13 גביון נ' מדינת ישראל (12.6.2013), נדון ערעורו של נאשם על עונש של 15 חודשי מאסר בפועל ו- 15 חודשי מאסר על תנאי אשר נגזר עליו לאחר שהורשע על יסוד הודאתו במסגרת הסדר טיעון, בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה ונהיגה ללא רישיון. על פי עובדות כתב האישום, הנאשם נהג ברכב, ללא רישיון, בנתיבי אילון כאשר שוטר הורה לו לעצור. הנאשם עצר את רכבו, אך כשהתקרב השוטר לרכב: **"החל המערער שוב בנסיעה, חמק ממקום האירוע, ואילץ את צברן (השוטר - א.ר.) לזוז ממסלול הנסיעה כדי לחמוק מפגיעה. בהמשך.... רדף השוטר מתן בר מנשה.... אחרי רכב המערער.... במהלך המרדף חצה המערער צמתים ב- "אור אדום", גרם לרכבים אחרים לסטות ממסלולם, עלה על אי תנועה, ואף נסע בכיוון הנגדי לתנועה"**. בהמשך נחסמה דרכו של הנאשם בשל עומס תנועה, ואז השוטר בר מנשה ניגש אליו והכניס את פלג גופו העליון לתוך הרכב על מנת לדחוס את מנוע הרכב. אז: **"החל**



המערער בנסיעה , תוך שהוא גורר את בר מנשה כחצי מטר עד שבר מנשה נפל ארצה". בית המשפט העליון דחה את ערעורו של הנאשם על חומרת העונש. בית המשפט העליון ציין כי העבירות שביצע המערער **"חמורות למדי"**, וכי העונש שנגזר על המערער לא רק שאיננו חורג לחומרה מהמקובל אלא הוא: **"קל יחסית"**. בית המשפט העליון הוסיף ופסק כי על אף גילו הצעיר של המערער, עברו הנקי, והתסקיר שהצביע על תהליך שיקומי מוצלח והמליץ על עונש לריצוי בעבודות שירות, הרי שאין מקום להקלה נוספת בעונש.

ב- ע"פ 10340/07 **מדינת ישראל נ' חובלשוילי** (6.2.2008), נדון ערעור של המדינה על עונש של 6 חודשי מאסר בפועל, שנגזר על נאשם אשר הורשע בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, זאת לאחר שנהג ברכב וכאשר שוטרת דרשה ממנו לעצור הוא האץ את מהירותו והתפתח מרדף שבמהלכו הנאשם חצה צומת בלא לתת זכות קדימה, חצה שני צמתים נוספים באור אדום, פנה פניית פרסה מהנתיב האמצעי של הכביש, חצה צומת שלישי באור אדום ולבסוף כשנעצר התנגשה ניידת בדלת מכוניתו. במהלך כל המרדף נאלצו כלי רכב וניידות שהיו בדרכו של הנאשם לבלום בחוזקה או לסטות ממסלולם על מנת למנוע תאונת דרכים. בבית המשפט העליון נחלקו הדעות, ובסופו של דבר הערער על קולת העונש התקבל ועונשו של הנאשם הועמד על שנת מאסר אחת. בפסק דינו של כב' השופט (כתוארו אז), א' רובינשטיין, אשר אליו הצטרפה כב' השופטת (כתוארה אז) מ' נאור, נאמר כי בית המשפט העליון קבע רף ענישה של ארבע שנות מאסר ב"תיקי מרדפים", זאת גם בענינים של צעירים בעלי עבר נקי (ע"פ 2079/06 **אבו עזא נ' מדינת ישראל** (לא פורסם)), וכי על אף שהענישה היא אינדיבידואלית, ויש מקרים בהם נגזרים עונשים קלים בהרבה, ולמרות התסקיר החיובי שהמליץ על הטלת עונש של שירות לתועלת הציבור, הרי שעונש של 6 חודשי מאסר בפועל איננו נותן משקל מספיק לשיקולי המאבק בתופעת המרדפים ולהרתעת הרבים. יצוין כי בטרם ניתן פסק דינו של בית המשפט העליון נמסרה לבית המשפט הודעה לפיה המשיב סיים לרצות את מאסרו, אולם בית המשפט לא ראה מקום לשנות את פסק דינו.

העולה מהמקובץ הוא, שככלל הענישה בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה עומדת על מספר שנות מאסר ואילו הפסיקה המקלה יותר היא בבחינת חריג לכלל , אשר מתאים ליישמו במקרים מיוחדים (עניין **חובלשוילי** בפסקה 8 לפסק דינו של כב' השופט רובינשטיין).

9. הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה

העבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה לא בוצעה על ידי הנאשם לאחר תכנון מוקדם, אלא היה מדובר בהחלטה שקיבל הנאשם על אתר להימלט מהשוטרים. עם זאת, העבירות הנוספות של נהיגה ללא רישיון והפרת הוראה חוקית לא בוצעו מתוך החלטה של רגע, אלא בקור רוח, לפני שהנאשם פגש בשוטרים, ומתוך זלזול בחוק ובצווי בית המשפט. נדגיש בהקשר זה כי הפרת תנאי השחרור לא נעשתה בשל צורך דוחק כלשהו, אלא בשל רצונו של הנאשם, כך לדבריו בשירות המבחן, לבקר את חברו.

הנזק שהיה צפוי להיגרם כתוצאה מביצוע העבירה חמור. הנאשם נהג במהירות במכונית, להבדיל מרכב דו גלגלי כפי שהיה בעניין **סלע הנ"ל**, לעבר מספר שוטרים, ואלמלא קפץ השוטר אלכסנדר הצידה הוא היה עלול להיפגע באורח קשה ואולי אף לקפח את חייו. עם זאת יש להביא בחשבון כי מכתב האישום נמחקה הטענה לפיה הנאשם נהג **"במהירות גבוהה"** והטענה שהשוטרים הציבו **"מחסום"** בדרך הוחלפה בטענה שהוצבה **"חסימה"**. תיקונים אלו הופכים את נסיבות ביצוע העבירה למעט פחות חמורות. כמו כן יש להביא בחשבון לזכות הנאשם, שלהבדיל מהנסיבות



בפסקי הדין שהציגה המאשימה בטיעוניה, אין טענה לפיה הנאשם חצה צמתים באור אדום, או נסע בניגוד לכיוון התנועה. כן יש להביא בחשבון, שהמרדף היה קצר. נסיבות אלו הופכות את העבירה שביצע הנאשם למעט פחות חמורה מבחינת פוטנציאל הנזק שלה. ואכן, הלכה למעשה לא נגרם נזק גוף לאדם כלשהו, בין היתר בשל תושייתו של השוטר שקפץ הצידה, וגם הפגיעה שנפגעה הניידת (סעיף 6 לכתב האישום), לא הייתה משמעותית.

ולבסוף, יש לזכור כי הנאשם הורשע במספר עבירות.

10. לאור כל האמור אני קובע כי מתחם העונש ההולם בגין כל העבירות שביצע הנאשם עומד על 20 עד 50 חודשי מאסר בפועל.

העונש המתאים

11. לצורך קביעת עונש המתאים נסקור להלן את הנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה.

בצד הזכות יש לזקוף לטובת הנאשם, בראש ובראשונה את העובדה שהוא הודה במיוחס לו ובכך חסך מזמנה של המאשימה ומזמנה של בית המשפט. עובדה זו מצדיקה הקלה בעונשו של הנאשם, ולכן העונש המתאים בעניינו של הנאשם יהיה נמוך מהעונשים אשר נזכרו בחלק מפסקי הדין שהציגה המאשימה.

הודאתו של הנאשם במיוחס לו מהווה נטילה של אחריות על מעשיו, ואולם כעולה מתסקיר שירות המבחן נטילת האחריות איננה מלאה, במובן זה שגם אם הנאשם מודה בכל העובדות שמיוחסות לו בכתב האישום המתוקן הרי שאין בצידה של ההודאה הפנמה אמיתית של חומרת המעשים ושל הגורמים להם, ואף הבעת הצער בדברי הנאשם לפני לא הרשימה בכנותה. דברים אלו מתקשרים להתרשמות שירות המבחן ולהתרשמות הגורמים הטיפוליים בכלא, לפיה מוטמעים בנאשם דפוסי התנהגות עברייניים, וכן היא מתקשרת להיעדר הנכונות מצד הנאשם להשתלב במהלך טיפולי כלשהו במסגרת ריצוי עונשו בעבירות הקודמות בהן הוא הורשע.

לנאשם עבר פלילי רלוונטי (ראו - הרישום הפלילי - עת/1). הנאשם הורשע בעבירות של קשירת קשר לביצוע פשע וגניבת רכב, וביום 10.3.19 נגזר עליו עונש של 11 חודשי מאסר בפועל. עבירות אלו בוצעו ביום 9.5.18, דהיינו מספר חודשים לפני ביצוע העבירות נושא דיונו, אשר בוצעו בשעה שהנאשם היה משוחרר למעצר בית במסגרת הליכים הפליליים שהתקיימו בנוגע לאותן עבירות. במצב דברים זה יש בסיס מוצק להערכת שירות המבחן לפיה הנאשם בעל יכולת נמוכה להפקת לקחים מהמעורבות הקודמת שלו בפלילים.

נסיבותיו האישיות של הנאשם אינן יוצאות דופן במידה המצדיקה הקלה משמעותית בעונש, אם כי יש לתת משקל מסוים, לא רב, לקשיים שחווה הנאשם עקב מות אחיו בתאונה.

גילו של הנאשם אף הוא איננו מצדיק הקלה משמעותית בעונש. הנאשם בן 22 כמעט והוא מרצה בימים אלו עונש של מאסר בפועל בגין הרשעתו הקודמת. במצב דברים זה, לא שוכנעתי כי העונש שצפוי לנאשם עלול לפגוע בו באופן יוצא דופן.

שירות המבחן עמד על שאיפותיו הנורמטיביות של הנאשם לעתיד - הקמת משפחה ועבודה בתחום החשמלאות. לנוכח



שאיפות אלו, ועל מנת לתת לנאשם פתח של תקווה לעתיד טוב יותר לא יהיה זה ראוי למצות עם הנאשם את הדין עד תומו.

12. אשר על כן, ולאחר שנתתי דעתי לכל השיקולים האמורים לעיל, אני גוזר על הנאשם את העונשים הבאים:

א. 25 חודשי מאסר בפועל בניכוי ימי מעצרו של הנאשם. לעניין ניכוי ימי המעצר, מובהר בזאת כי יש לנכות רק את התקופה שמיום מעצרו של הנאשם (25.10.18) ועד יום תחילת ריצוי העונש שהוטל עליו בגין הרשעתו הקודמת (10.3.19).

ב. 10 חודשי מאסר על תנאי, אותם ירצה הנאשם בפועל אם תוך שלוש שנים מיום שחרורו מהכלא הוא יעבור עבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה או עבירת אלימות אחרת כלשהי מסוג פשע, ו- 4 חודשי מאסר על תנאי אותם ירצה הנאשם בפועל אם יעבור בתוך שלוש שנים מיום שחרורו מהכלא עבירה של הפרת הוראה חוקית.

ג. פסילה בפועל מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה, וזאת לתקופה של 3 שנים מיום שחרורו של הנאשם מהכלא.

ד. פסילה על תנאי מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 12 חודשים, אותה ירצה הנאשם בפועל אם בתוך שלוש שנים מיום שחרורו מהכלא הוא יעבור עבירה של נהיגה ללא רישיון או נהיגה בפסילה.

הודע לנאשם על זכותו לערער לבית המשפט העליון תוך 45 יום.

ניתן היום, ט"ו אלול תשע"ט, 15 ספטמבר 2019, בנוכחות הצדדים.