



ת"פ 64383/02/20 - מדינת ישראל נגד ראמי גבאלי

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"פ 64383-02-20 מדינת ישראל נ' גבאלי(עצור/אסיר בפיקוח)

בפני
בעניין: כבוד השופט עמי קובו
מדינת ישראל

המאשימה

נגד
ראמי גבאלי

הנאשם

ב"כ המאשימה: עו"ד איריס פיקר

ב"כ הנאשם: עו"ד שי טובים

גזר דין

רקע

1. הנאשם הורשע בהתאם להודאתו בעובדות כתב האישום המתוקן בעבירה של **סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה**, לפי סעיף 332(2) בחוק העונשין, תשל"ז-1977.

2. על פי המתואר בעובדות כתב האישום המתוקן, ביום 18.2.20 בשעה 23:30 נהג הנאשם ברכבו יחד עם שני נוסעים נוספים מכיוון מעבר אליהו לכביש 55. בהגיעו למחסום משטרי שהוקם לצורך בדיקה משטרתית שגרית, השוטר במקום סימן לו לעצור והנאשם עצר את רכבו. השוטר פנה לנאשם ולשני הנוסעים וביקש מהם להזדהות. **בתגובה לכך, הנאשם סטה בפתאומיות עם רכבו שמאלה והחל בנסיעה בכביש 55. שני השוטרים עלו לניידת והחלו במרדף אחרי הנאשם תוך שהם כורזים לו לעצור. שני הנוסעים הפצירו בנאשם לעצור את נהיגתו המסוכנת, אך הוא לא נענה לבקשתם והמשיך בנסיעתו. הוא פנה לכביש 444 דרום וכיבה את אורות הדרך של הרכב. הנאשם המשיך בנסיעה מסוכנת עם אורות כבויים בשעת חשכה ובהגיעו סמוך למושב שדה חמד, הבחין הנאשם בניידת החוסמת חלק מנתיבי הכביש וכורזת לו לעצור. הנאשם האיץ את מהירות נסיעתו והחל לעבור בין נתיבי הכביש בפתאומיות ובצורת זיגזג וחלף על פני הניידת שחסמה את הדרך תוך שהוא כמעט מתנגש בה.**

הנאשם המשיך בנסיעתו המסוכנת וחצה את הצומת בניגוד לחוקי התנועה, כאשר ניידת המשטרה ממשיכה לרדוף אחריו ולכרוז לו לעצור. הנאשם ביצע בפתאומיות פניית פרסה בתוך נתיבי הכביש והחל בנסיעה כשהוא עדיין עם אורות כבויים בניגוד לכיוון התנועה. הנאשם המשיך בנסיעה ובהגיעו למחלף קאסם, ביצע פנית פרסה וחזר לנסוע בכיוון התנועה בכביש 5. בהגיעו למחלף אפק נסע לכיוון כפר קאסם. באותה עת הוקם מחסום משטרי בתוך כפר קאסם לצורך עצירת נסיעתו של הנאשם. הנאשם המשיך בנסיעה, נכנס לכפר קאסם והבחין במחסום המשטרי הניצב בכיוון נסיעתו ובמטרה להימלט מהמחסום, עלה על אי תנועה,



עבר לצדו השני של הכביש והחל לנסוע נגד כיוון התנועה. בשלב זה הנאשם עצר את רכבו, ירד ממנו והחל במנוסה רגלית עד שנעצר על ידי השוטרים.

3. הצדדים הגיעו להסדר דיוני, לפיו הנאשם הודה והורשע בכתב האישום המתוקן והופנה לקבלת תסקיר שירות המבחן. לא הייתה בין הצדדים הסכמה לעניין העונש.

תסקירי שירות המבחן

על פי תסקירי שירות המבחן, הנאשם בשנות הארבעים לחייו, נשוי ואב ל-4 ילדים. נשר ממערכת החינוך בתום 10 שנות לימוד. במשך 7 שנים עבד כפועל ניקיון. לאחר פטירת אביו כשהנאשם היה בן 25, חלה הדרדרות במצבו, הוא חל לצורך סמים מסוגים שונים ואובחן כסובל מהפרעת דיכאון וחרדה בגינה טופל תרופתית. בשנתיים האחרונות עובד בתחום הבניין. לדבריו אינו צורך סמים מאז שולב בטיפול גמילה בשנת 2015. עברו הפלילי כולל 10 הרשעות קודמות בין השנים 1994-2018 בגין ביצוע עבירות רכוש ואלימות בגין נדון בין היתר לעונשי מאסר. עברו התעבורתי כולל 82 הרשעות קודמות בין השנים 1994-2018.

הנאשם מוכר לשירות המבחן לאורך השנים מהליכי מעצר שונים. בשנת 2013 נבחנה האפשרות לשלבו בקהילה טיפולית, אולם הוא נעצר עד תום ההליכים ובהמשך במסגרת ריצוי המאסר שולב בטיפול גמילה בשב"ס, סיים את הטיפול ושוחרר כאסיר ברישיון. בשנת 2015 הופנה פעם נוספת בגין עבירות רכוש, אז התרשמו שאף שדווח על שמירה על ניקיון מסמים, הוא מנהל אורח חיים התמכרותי ושולי וכי הוא בעל נורמות שוליות מגובשות.

במסגרת הליך המעצר בתיק הנוכחי התרשם שירות המבחן שהנאשם מתנהל באופן שולי והתמכרותי לאורך חייו הבוגרים, והוא בעל דפוסים שוליים מגובשים. בשנים האחרונות מצליח לשמור על ניקיון מסמים ועורך מאמצים לתפקוד תקין ובמפגש עמו התמקד בחלקיו אלה ונמנע להתמודד עם בחירותיו הבעייתיות ודפוסיו השוליים. **בהערכת הסיכון להישנות עבירות אלימות התייחס שירות המבחן לעברו הפלילי גם בעבירות אלימות, השימוש הממושך בסמים, לדפוסיו השוליים, לקשייו לנהל אורח חיים יציב ולהתרשמות שהוא מתקשה להתמודד באופן מקדם במצבי לחץ ונוטה לפעול באופן אימפולסיבי. מנגד התייחסו להתמתנות שחלה לאחרונה במעורבותו השולית ולדווחו על ניקיון ממושך מסמים, תפקודו התעסוקתי בשנתיים האחרונות ולתמיכה משפחתית. רמת הסיכון להישנות התנהגות אלימה הוערכה כבינונית שחומרתה צפויה להיות ברמה בינונית. בתקופת פיקוח המעצר נעשו ניסיונות של שירות המבחן לעמוד עמו בקשר, אף באמצעות המפקחים, אך הוא לא נענה לניסיונות אלה ולא הגיע למסור בדיקות שתן לאיתור שרידי סם. ניסיונות לצור עמו קשר טרם הגשת התסקיר לא נענו מצדו.**

עו"ס מלווה מטעם הפיקוח האלקטרוני דווחה שנפגשה עם הנאשם מספר פעמים, הוא שיתף פעולה והביע רצון לנהל אורח חיים תקין ולהתרשמותה בני משפחתו תומכים בו. כן נמסר כי בשל ביצוע הפרות חוזרות של מעצרו בפיקוח אלקטרוני מצדו של הנאשם שעניין יציאה ממקום הפיקוח ללא אישור, נערכו לו שני שימועים.

בתסקיר המשלים נמסר כי הנאשם הגיע לפגישה בשירות המבחן, במהלכה התבצר בעמדתו השוללת בעייתיות במצבו תוך שהדגיש את חלקיו החיוביים. ביחסו לעבירה, הנאשם הודה בביצועה אך התקשה בנטילת אחריות על התנהגותו הבעייתית, ולהתרשמות שירות המבחן הוא אינו מחובר לחומרת המעשה ולסיכון הטמון בו כלפיו ולכלל יתר משתמשי הדרך. הנאשם התקשה להסביר את קשייו לשתף פעולה בתקופת פיקוח המעצר והשליך את האחריות על גורמים חיצוניים. הנאשם הדגיש את ניקיונו מסמים מזה כ-5 שנים, אולם הוא לא הגיע לבדיקת שתן אליה זומן. בא כוחו הודיע לשירות המבחן שלמחרת יום הבדיקה שתואמה לו גם מול הפיקוח האלקטרוני לא חש בטוב ולכן לא הגיע. נוכח האמור שירות המבחן התרשם מקשייו של הנאשם בשיתוף פעולה והביע ספקנות באשר למצב השימוש שלו בסמים.



שירות המבחן התרשם בסיכום מהנאשם כמי שגיבש אורח חיים שולי ובעייתי, המתקשה לאורך השנים לנהל אורח חיים יציב וכן מתקשה לבחון את הבעייתיות בהתנהלותו באופן כללי ובהתנהלותו בעבירה בפרט, מתקשה לקחת אחריות על התנהלותו בעבירה ולהכיר בסיכון שבה, מתקשה לשתף פעולה עם שירות המבחן ולאור היעדר אינדיקציה באשר למצבו ההתמכרותי וההתרשמות שהוא נעדר כוחות להביא לשינוי במצבו לאורך זמן, נמנע שירות המבחן בהמלצה שיקומית בעניינו. שירות המבחן המליץ לשקול בעת גזירת דינו את הרגיעה שחלה במצבו כעולה מגיליון הרשעותיו כאשר במשך 5 שנים לא נפתחו כנגדו תיקים נוספים.

ראיות לעונש

4. **סיכום ביקור אצל רופא אורתופד מיום 2.2.21 (נ/1)** - ממנו עלה כי הביקור התקיים חודש וחצי לאחר קיבוע שעבר, וכי מדווח על כאבים. קיימת צלקת ניתוחית תקינה בגב העליון. מקבל טיפול נגד כאבים והומלץ על פיזיותרפיה ומנוחה.

טיעוני הצדדים

5. לטענת ב"כ המאשימה, עו"ד איריס פיקר כתב האישום חמור ביותר וכולל נהיגה באורות כבויים, בכבישים ראשיים, המלטות עם נוסעים ברכב שמבקשים ממנו לעצור וכל זאת בשעת לילה מאוחרת. הנאשם פגע באופן מוחשי בערכים מוגנים של סיכון חייהם של בני אדם, בשלומם וברכושם. לא בכדי העונש בצדה של העבירה עומד על 20 שנות מאסר. התנהלותו בעבירה מלמדת על נחישות ותעוזה, תוך ביצוע העבירה בעת שמאסר מותנה מרחף מעל ראשו בגין עבירה דומה. פוטנציאל הנזק הוא גבוה בעיקר בשל הנהיגה באורות כבויים בשעת לילה ובניגוד לכיוון התנועה. הסיכון הוא למשתמשי הדרך ולחבריו ברכב. הנאשם היה מודע למעשיו. היו מספר נקודות שבהן יכול היה לחדול ממעשיו אך הוא בחר להמשיך אף שקראו לו לעצור. הסיבות שהביאו את הנאשם לביצוע העבירה הן רצון להימלט מהחוק והיעדר מורא החוק. המאשימה עתרה לקבוע מתחם עונש הנע בין 3 ועד ל-6 שנות מאסר.

הנאשם נטל אחריות, הודה בבית המשפט, חסך זמן שיפוטי ואת העדת העדים. הוגשו שני תסקירים בעניינו של הנאשם, מהם עולה שהוא מוכר לשירות המבחן משנים קודמות. שירות המבחן ניסה להיות איתו בקשר אך ללא הצלחה. במהלך הפגישה שאלה התייבב, שירות המבחן ציין שהוא לא משתף פעולה, אינו מחובר לחומרת העבירות. הוא לא הגיע לבדיקת שתן שאלה הופנה, ושירות המבחן נמנע מהמלצה שיקומית, אם כי מצין שמזה 5 שנים לא נפתחו כנגדו תיקים ומאז שנת 2018 לא נפתחו תיקי תעבורה. נוכח נסיבות ביצוע העבירה והפסיקה הנוהגת, עתרה המאשימה לקביעת עונשו של הנאשם באמצעו של מתחם העונש. בנוסף עתרה המאשימה להפעיל את המאסר המותנה במצטבר, פסילה, פסילה על תנאי ומאסר על תנאי.

6. לטענת ב"כ הנאשם, עו"ד שי טובים יש לבחון את הנחיית פרקליט המדינה 2.17 בנושא העמדה לדין בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, ובמקרה זה על פי ההנחיה ניתן היה להגיש את כתב האישום על עבירה קלה יותר. ההגנה אינה טוענת שלא התקיימו יסודות העבירה, אלא שבעובדות כתב האישום המעשה מתאים גם לעבירה של מעשי פיזיות ורשלנות שבסמכות בית משפט השלום, וזו רמת החומרה שיש לייחס למעשה. אין כל עבירה נלווית, ואין טענה שלנאשם לא היה רישיון נהיגה, כפי שקיים במקרים דומים בעבירות מסוג זה. העבירה בוצעה בשעת לילה מאוחרת, שבה אין רכבים רבים על הכביש, וכתב האישום לא מציין רכב אחר שנאלץ לסטות מהדרך. השלב שהוא עובר נתיב הוא קצר ביותר. אפילו נהיגה פרועה לא קיימת בכתב האישום. פרקליט המדינה קבע שיש להגיש כתב אישום בעבירה זו רק במקרים חריגים.

תסקיר שירות המבחן מלמד על כך שלא ראוי להחזיר את הנאשם לכלא. מדובר באדם שעד לשנת 2015 ניהל אורח חיים התמכרותי, משנת 2015 הוא לא ביצע עבירות, הצליח להתגבר על התמכרות, ומשנת 2018 אין לו עבירות עמוד 3



תעבורה. בנו עומד להינשא. הנאשם היה נתון במעצר במשך כשלושה חודשים, ולאחר מכן בפיקוח אלקטרוני במשך 9 חודשים. הוא היה אמור להגיע לשירות המבחן, אך לא שחררו לו את האיזוק האלקטרוני, ולכן הוא לא התייצב בשירות המבחן כדי לא להפר תנאים. בסופו של דבר הוא פגש את קצינת המבחן לפגישה אחת ועל בסיס אותה השיחה נקבע שהוא לא מתאים לטיפול. בניגוד לאמור בתסקיר שירות המבחן, הנאשם לוקח אחריות לביצוע העבירה, ואלמלא כן הוא לא היה מודה בבית המשפט. כאשר נשאל מדוע ביצע את העבירה הוא השיב שבעצמו אינו מבין. הוא לא הגיע לבדיקת שתן כיוון שחש שלא בטוב וביצע בדיקת קורונה, וחשש לסכן את הציבור לאחר שפגש בחולה קורונה. אין מדובר בעבירה תועלתנית בה אדם קם בבוקר וחושב לבצע עבירה. מדובר באדם שניהל בעבר אורח חיים התמכרותי, וביצע עבירה ברף נמוך, ומכאן שראוי להעניק לו הזדמנות, ולהסתפק בעונש של 9 חודשי עבודות שירות, לצד צו מבחן. עונש זה יהיה אפקטיבי יותר מאשר מאסר בכליאה.

7. הנאשם טען שהוא מצטער על מעשיו ומודה בעבירה. הוא אב ל-4 ילדים וקשה לו. עשה את העבירה מתוך טיפשות ולא בכוונה, ומאז השתקם. יש לו בעיה בגב. בנו נכה ובתו מאורסת.

דין - קביעת מתחם העונש ההולם

8. כתב האישום מתאר אירוע אחד, ומכאן שיש לקבוע בגינו **מתחם עונש הולם אחד**.

הערכים החברתיים אשר נפגעו הם סיכון חייהם, שלומם ורכושם של המשתמשים בדרך, ופגיעה בתחושת הביטחון של הציבור. הימלטות משוטרים אשר מובילה למרדפים בכבישי ישראל פוגעת קשות בביטחון הציבור, בביטחון גורמי אכיפת החוק, ומסכנת באופן משמעותי את הביטחון האישי של המשתמשים בדרך. תופעת הנהיגה הפראית במהלך מרדפים עם המשטרה, תוך הפרה גסה של חוקי התנועה, יוצרת סיכון רב וחמור לכל הנוסעים בדרכים, ופוגעת בסדר הציבורי. תופעה זו אף מבטאת זלזול מופגן ובוטה בגורמי אכיפת החוק, והעדר מורא החוק. במקרים של מנוסה מרשויות החוק, הערכים החברתיים כוללים גם את יכולתן של הרשויות לאכוף את החוק ולהביא עבריינים לדין. בשל כך קיים צורך, ככלל, להטיל ענישה מחמירה בגין עבירות אלה (ראו ע"פ 4763/17 **ותד נ' מדינת ישראל** [29.1.18]; ע"פ 2519/14 **אבו קיעאן נ' מדינת ישראל** [29.12.14] וע"פ 8664/19 **בכר נ' מדינת ישראל** [8.3.20]).

9. בבחינת **מידת הפגיעה בערך המוגן** יש להבחין בין מדרגי ביניים של חומרה בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, בהתחשב בין היתר בפרמטרים הבאים: המניע והרקע לבריחה מהשוטרים (נהיגה ברכב גנוב, בשכרות, בפסילה או ללא רישיון); אורך ומשך המרדף; האם הנאשם התנגש בכלי רכב אחרים או פגע בהולכי רגל ומה הנזקים שנגרמו כתוצאה מהתאונה (לגוף או לרכוש); פוטנציאל הסיכון שנגרם, והאם נמנעה פגיעה רק בשל פעולה של נהגי כלי רכב אחרים (סטייה מהמסלול או בלימת חירום) או בשל כך ששוטרים והולכי רגל נסו כדי להימנע מפגיעה; הפרת חוקי התעבורה במהלך ההימלטות (נהיגה באור אדום, נגד כיוון התנועה, מעבר בין נתיבים, קו חציית הפרדה לבן, נהיגה במהירות מופרזת).

במקרה הנוכחי, בחינת מידת הפגיעה בערך המוגן מובילה למסקנה כי הפגיעה היא ברף בינוני. הנאשם אשר נהג ברכב ובו שני נוסעים, הגיע למחסום משטרה וכאשר התבקש להזדהות, סטה בפתאומיות והחל בנסיעה כאשר נידת משטרה רודפת אחריו וכורזת לו לעצור. הנאשם כיבה את אורות הרכב והמשיך בנסיעה מסוכנת, אף ששני הנוסעים ברכב הפצירו בו לעצור את נהיגתו המסוכנת, אך הוא לא נענה לקריאתם והמשיך בנסיעתו. הוא נהג בשעת לילה עם אורות כבויים בכביש בין עירוני, האיץ את מהירותו כאשר הבחין בניידת משטרה שחוסמת את דרכו, עבר בין נתיבי הכביש וכמעט התנגש בניידת. בהמשך הוא חצה צומת בניגוד לחוקי התנועה, ובשלב מסוים עשה פניית פרסה ונהג בניגוד לכיוון התנועה. הנהיגה ללא אורות כך שנהגים נוספים אינם יכולים להבחין בו ונהיגתו נגד כיוון התנועה מגבירים את מידת הפגיעה בערך המוגן.



עם זאת, לא בוצעו עבירות פליליות נלוות, הנאשם לא היה בפסילה או ללא רישיון נהיגה, לא נגרמה תאונת דרכים, לא נגרמו נזקים לגוף או לרכוש, ואין המדובר במקרה שבו נמנעה תאונת דרכים רק בשל פעולה של נהגי כלי רכב אחרים, כגון סטייה או בלימת חירום (ראו והשוו סעיף 14 בהנחיית פרקליט המדינה מס' 2.17).

על חומרת העבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, ניתן ללמוד אף מהעונש המרבי הקבוע בצדה, של 20 שנות מאסר.

10. במסגרת **הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה**, יש לתת את הדעת לכך שהנאשם נהג ברכב ובו שני נוסעים, הגיע למחסום משטרה שגרתי, וכאשר התבקש להזדהות, סטה בפתאומיות עם רכבו והחל בנסיעה כאשר ניידת משטרה רודפת אחריו וכורזת לו לעצור. הנאשם לא נענה לקריאות נוסעי הרכב שיעצרו, והוא כיבה את אורות הרכב והמשיך בנסיעה מסוכנת בכביש 444. כאשר הבחין שניידת משטרה חוסמת חלק מנתיבי הנסיעה במסלול נסיעתו, הוא האיצ את מהירותו, עבר בין הנתיבים בפתאומיות וחלף על פני הניידת כאשר כמעט ופגע בה. בהמשך לכך חצה צומת בניגוד לחוקי התנועה ובשלב מסוים ביצע בפתאומיות פניית פרסה והחל בנסיעה בניגוד לכיוון התנועה כאשר הוא ממשיך לנהוג עם אורות הרכב כבויים. בהגיעו למחלף קאסם ביצע פניית פרסה נוספת ושב לנהוג בכיוון התנועה. כאשר הבחין במחסום משטרה הניצב בכיוון נסיעתו, ניסה להימלט מהמחסום, עלה על אי תנועה, עבר לצידו השני של הכביש והחל לנסוע בניגוד לכיוון התנועה. בהמשך עצר את רכבו והחל להימלט במנוסה רגלית עד שנעצר על ידי השוטרים.

העבירה בוצעה ללא תכנון מוקדם ונראה כי ההמלטות מהשוטרים הייתה ספונטנית ואימפולסיבית, אם כי בכל שלב של המרדף היה ביכולתו של הנאשם לחדול מהמשכו בפרט כאשר נוסעי הרכב עמו הפצירו בו לעצור. הסיבות שהביאו את הנאשם לבצע את העבירה קשורים כפי הנראה בקושי בהתמודדות עם מצבי לחץ ונטייה להתנהגות אימפולסיבית לצד דפוסיו השוליים. בהקשר זה יצוין, כי עבירה זו של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, בנסיבות של הימלטות משוטרים, מבוצעת במקרים רבים, לא מתוך הפעלת שיקול דעת רציונלי ותועלתני, אלא באופן ספונטני ואימפולסיבי.

הנזק הפוטנציאלי בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, הוא רב וכולל סיכון משמעותי לפגיעה בחיי משתמשי הדרך וברכושם. בפועל לא נגרם נזק בגוף או ברכוש.

11. לעניין מדיניות הענישה הנוהגת יש לתת את הדעת למדיניות המחמירה בענישה בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה. בהלכת אבולקיעאן (ע"פ 2410/04 **מדינת ישראל נ' אבולקיעאן** [11.11.04]), הושת עונש של 4 שנות מאסר על נאשם שהורשע בעבירת סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה בנסיבות של מרדף והודגשה צפיית בית המשפט העליון כי רמת הענישה שאותה הכתיב, תיושם בפועל על ידי הערכאה הדיונית. בית המשפט העליון הבהיר כי הלכת אבולקיעאן עומדת על כנה גם לאחר תיקון 113 לחוק העונשין בהקשר של מתחם העונש ההולם (ראו: ע"פ 285/13 **מוסטפא נ' מדינת ישראל** [24.10.13]; ע"פ 5981/15 **מדינת ישראל נ' סלוצקי** [5.7.16]).

12. בחינת **מדיניות הענישה הנוהגת** מעלה כי במקרים דומים הוטלו על נאשמים עונשי מאסר במנעד רחב כמפורט להלן:

א. בע"פ 6059/15 **סלאמה נ' מדינת ישראל** (10.8.16), נדחה ערעורו של נאשם אשר הורשע לאחר ניהול הוכחות בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, הפרעה לשוטר במילוי תפקידו, נהיגה ללא רישיון נהיגה ותעבורה. הנאשם נהג ברכב ללא רישיון, עוכב לתחנת משטרה, ושוחרר. לאחר מכן, הנאשם פתח בנסיעה פרועה כשניידת משטרה דולקת אחריו. הנאשם חצה צמתים ברמזור אדום, ביצע עקיפות מסוכנות שאילצו את הנהגים מולו לסטות מנתיב נסיעתם ולבלום בלימות חירום. הנאשם אף פגע עם רכבו בניידת משטרה. לבסוף התנגש בגדר הפרדה ונעצר. הנאשם בעל עבר פלילי מכביד. בית המשפט קבע **מתחם עונש הנע בין 3 ל-6 שנות מאסר** עמוד 5



והשית עליו עונש של **5 שנות מאסר בפועל** ובמצטבר הופעלו עונשי מאסר מותנים.

ב. בע"פ 5626/14 **לנקין נ' מדינת ישראל** (2.8.15), נדחה ערעורו של נאשם שהורשע לאחר שמיעת ראיות בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, הפרעה לשוטרי ונהיגה בזמן פסילה. הנאשם נהג ברכב נגד כיוון התנועה, שוטרים שחלפו במקום כרוזו לו לעצור, אולם הנאשם פתח בנסיעה מהירה ופרועה במהלכה עקף כלי רכב בצורה מסוכנת, נכנס לצומת ללא מתן זכות קדימה, חצה צמתים באור אדום, נסע על שטחי הפרדה ונגד כיוון התנועה ונעצר לאחר שניידת משטרה התנגשה בו. הנאשם יצא מהרכב ונמלט רגלית. לנאשם עבר פלילי קל. בית המשפט קבע **מתחם עונש הנע בין 30 ל-60 חודשי מאסר בפועל** והשית על הנאשם עונש של **50 חודשי מאסר בפועל**.

ג. בע"פ 1520/16 **אלוראסנה נ' מדינת ישראל** (24.11.16), נדחה ערעורו של נאשם אשר הורשע בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, הפרעה לשוטרי ושהייה בלתי חוקית בישראל. הנאשם נהג ברכב ללא חגורת בטיחות וכשהתבקש משוטרי לעצור עם רכבו החל לנסוע במהירות רבה, לא נתן זכות קדימה לכלי רכב, נסע בנתיב הנגדי ואילץ נהגים לסטות ממסלולם כדי למנוע תאונה ולבסוף איבד שליטה על הרכב, עלה על כיכר והתנגש בעץ. הנאשם יצא מהרכב ונמלט רגלית. בית המשפט המחוזי קבע **מתחם עונש נפרד לעבירת סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה והעמידו על 3 עד 5 שנות מאסר**, והשית על הנאשם עונש של **42 חודשי מאסר בפועל**.

ד. בע"פ 4277/14 **אלזבידי נ' מדינת ישראל** (28.5.15), נדחה ערעורו של נאשם שהורשע לאחר ניהול הוכחות בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, נהיגה ללא רישיון והפרעה לשוטרי במילוי תפקידו. הנאשם נהג ברכב עם אדם נוסף. רכב משטרתי סמוי נסע אחריהם וכרז לו לעצור ואולם הוא החל להימלט למרות שהנוסע ברכב הפציר בו לעצור. הנאשם פנה בפזיזות בצומת, חלף באזור מגורים באופן שחייב נהגים לסטות כדי להימנע מפגיעה והמשיך בנהיגה מהירה בדרך עפר צרה וגם שם נאלצו מכוניות לסטות מדרכן. לבסוף הרכב עלה על תלולית עפר ונעצר. הנאשם נמלט רגלית עד שנעצר. בית המשפט המחוזי קבע **מתחם עונש הנע בין שנתיים וחצי ועד ל-5 שנות מאסר**. הנאשם ללא עבר פלילי נדון לעונש של **42 חודשי מאסר**.

ה. בע"פ 5981/15 **מדינת ישראל נ' סלוצקי** (5.7.16) קיבל בית המשפט העליון את ערעור המדינה, והחמיר בעונשו של נאשם שהורשע, לאחר ניהול הוכחות, בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, נהיגה ללא רישיון, הפרעה לשוטרי, וגרימת נזק לרכוש. בית המשפט העליון הרשיע את הנאשם אף בעבירה של נהיגה בזמן פסילה. הנאשם התעלם מהוראת שוטרי לעצור, התפתח מרדף שהתנהל לאורך מספר רחובות ובמשך פרק זמן לא מבוטל. הנאשם עקף רכבים, נהג בניגוד לכיוון התנועה ועוד. בית המשפט העליון קבע **מתחם שבין 30 ל-60 חודשי מאסר בפועל**, והעמיד את עונשו של הנאשם על **34 חודשי מאסר בפועל** (חלף 24 חודשים).

ו. בע"פ 1896/20 **בשארה נ' מדינת ישראל** (14.10.20), קיבל בית המשפט העליון ערעור נאשם שהורשע על פי הודאתו בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה ונהיגה בזמן פסילה. הנאשם נהג בעיר וכאשר שוטרים בניידת משטרה סימנו לו לעצור לבדיקה, הוא החל להימלט, חצה מספר צמתים באור אדום וחצה קו הפרדה רצוף. לבסוף עצר את רכבו ונמלט רגלית עד שנתפס על ידי השוטרים. בית המשפט המחוזי קבע **מתחם עונש הנע בין 24 ל-54 חודשי מאסר**. הנאשם צעיר ללא עבר פלילי אך בעל עבר תעבורתי מכביד, נדון לעונש של **24 חודשי מאסר בפועל** והופעל



במצטבר מאסר על תנאי בן 3 חודשים. בית המשפט העליון קבע כי אין מדובר בעונש מחמיר, ואולם לנוכח התהליך המשמעותי שעובר הנאשם בבית הסוהר, יופעל המאסר המותנה בחופף כך שהנאשם ירצה עונש של **24 חודשי מאסר**.

ז. בע"פ 4763/17 **ותד נ' מדינת ישראל** (29.1.18), נדחה ערעורו של נאשם אשר הורשע על פי הודאתו, בעבירה של סיכון חיי אדם במזיד בנתיב תחבורה, הפרעה לשוטר ונסיעה נגד כיוון התנועה. הנאשם נהג בניגוד לכיוון התנועה באופן שגרם לנהגים אחרים לסטות הצידה כדי לא להיפגע, חצה מספר צמתים ברמזור אדום, עבר בין נתיבי התנועה והמרדף הסתיים אך כאשר רכבו של הנאשם התנגש בתלולית עפר והנאשם נמלט רגלית מהמקום. בית המשפט המחוזי קבע **מתחם עונש הנע בין 20 ל- 40 חודשי מאסר** בפועל והשית על הנאשם, צעיר ללא עבר פלילי אשר החל בהליכי שיקום, עונש של **20 חודשי מאסר**.

13. בהתאם לתיקון 113 לחוק העונשין (סעיף 40 יג'), אני קובע כי **מתחם העונש ההולם הוא החל מ-20 ועד ל-50 חודשי מאסר בפועל**.

14. במקרה דנן, לא קיימים שיקולים אשר מצדיקים חריגה מהמתחם, לחומרה או לקולה.

גזירת העונש המתאים לנאשם

15. בגזירת העונש המתאים לנאשם, בגדרי מתחם העונש ההולם, יש להתחשב **בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה**. במסגרת זו מן הראוי לתת את הדעת לכך שהנאשם בן 46 נשוי ואב ל-4 ילדים. לאורך השנים ניהל אורח חיים שולי והתמכרותי והיה מעורב בפלילים. בשנת 2015 שולב בעת ריצוי עונש מאסר בטיפול גמילה ומאז לדבריו אינו צורך סמים ומצליח לגלות יציבות בתפקודו התעסוקתי והמשפחתי. מובן שעונש מאסר ממושך יקשה על הנאשם, אף שריצה עונשי מאסר בעבר, ובפרט לאור מאמציו לתפקוד תקין בשנים האחרונות והבעיה האורתופדית ממנה סובל בגבו. הנאשם הודה בביצוע העבירה ואולם בפני שירות המבחן התקשה בנטילת אחריות על התנהגותו הבעייתית, בהכרה בחומרת העבירה ובסיכון שיצר. שירות המבחן ערך ניסיונות לשלב את הנאשם בטיפול פרטני בתקופת פיקוח המעצר אולם הנאשם לא שיתף פעולה. נראה כי לא בכדי התרשם שירות המבחן שהנאשם נעדר כוחות להביא לשינוי במצבו, ונמנע מהמלצה שיקומית בעניינו, וזאת הגם שבשנים האחרונות חלה רגיעה במצבו של הנאשם.

עברו הפלילי של הנאשם מכביד וכולל 10 הרשעות קודמות בין השנים 1998-2017 בגין ביצוע עבירות רכוש, אלימות ונהיגה פוחזת של רכב. חלק ניכר מהעבירות הקודמות בגיליון רישומו הפלילי הוא של עבירות רכוש בנוגע לכלי רכב. הרשעתו האחרונה משנת 2017 היא בגין עבירה של נהיגה פוחזת של רכב, לצד עבירות נוספות (עבירה משנת 2015). הנאשם נדון בעברו לחמישה עונשי מאסר בפועל, חלקם ממושכים לתקופות של 35 חודשי מאסר, 22 חודשי מאסר, 18 חודשי מאסר, ו-15 חודשי מאסר (כולל הפעלת עונשי מאסר על תנאי). עברו התעבורתי כולל 82 הרשעות בין השנים 1994-2018. עם זאת, בשנים האחרונות, נראה כי חלה התמתנות בהרשעותיו, הן בתחום הפלילי, והן בתחום התעבורה.

כמו כן נתתי דעתי לתקופה המעצר בת ה-3 חודשים שבה שהה הנאשם ובהמשך לכך כ-9 חודשים במעצר בפיקוח אלקטרוני.

16. עוד יש לתת את הדעת לשיקול **הרתעת היחיד** בגדרו של המתחם, וזאת בשים לב לכך שהנאשם לא שולב בטיפול סביב גורמי הסיכון במצבו ובכללם קשייו בהתמודדות מקדמת במצבי לחץ, נטייה להתנהגות אימפולסיבית, דפוסים שוליים מגובשים ובחינת התנהגותו הבעייתית. כמו כן, לא היה הסנקציות משפטיות קודמות ובעונש המאסר



המותנה התלוי ועומד נגדו כדי למנוע ממנו את ביצוע העבירה.

17. באיזון בין השיקולים השונים, סבורני כי יש לגזור על הנאשם עונש בחלקו המרכזי של מתחם העונש, נמוך במידת מה ממחצית המתחם. בנוסף יש להורות על הפעלת המאסר על תנאי בן ה-6 חודשים וזאת במצטבר לעונש המאסר המוטל עליו. זאת לצד פסילת רישיון נהיגה ופסילה על תנאי.

הערה לעניין נוסח סעיף 332(2) בחוק העונשין

18. בשולי הדברים ראוי להתייחס לטענת ב"כ הנאשם, עו"ד שי טובים, לפיה סעיף 332(2) בחוק העונשין, מקורו בימי המנדט הבריטי ותכליתו הייתה לאסור הנחה של מטעני חבלה על מסילות ברזל על-ידי אנשי המחנות.

אכן, נדמה כי ראוי שהמחוקק יבחן את אפשרות תיקון נוסח העבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, לפי סעיף 332(2) בחוק העונשין, באופן שיתאים למקרים הטיפוסיים אשר נדונים בבתי המשפט של בריחה משוטרים באמצעות כלי רכב, תוך סיכון הציבור. העבירה לפי סעיף 332(2) מנוסחת באופן הבא:

"העושה אחת מאלה, בכוונה לפגוע בנוסע בנתיב תחבורה או כלי תחבורה או לסכן את בטיחותו, דינו - מאסר עשרים שנים:

מטפל בנתיב תחבורה או כלי תחבורה או בכל דבר שעליהם או בקרבתם בדרך שיש בה כדי לפגוע בשימוש החופשי והבטוח של נתיב התחבורה או כלי התחבורה או בבטיחותו של נוסע כאמור או כדי לסכן את השימוש או הבטיחות האמורים".

נוסח זה של החוק הוא תוצר של תיקון לחוק משנת 1980, לאחר שבנוסח הקודם, שמקורו בפקודת החוק הפלילי, 1936, עסק סעיף החוק במי שמטפל במסילת ברזל. כלומר, מדובר בסעיף חוק אשר עסק מלכתחילה בכוונה לפגוע בנוסעי מסילת ברזל באמצעות טיפול במסילה, ובהמשך הורחב האיסור לסיכון חיי נוסעים בכל נתיב תחבורה (ראו הצ"ח תשל"ט מס' 1400, עמ' 180, 185 (1979)). הניסוח הנוכחי של הסעיף - ספק אם הוא מתאים למקרים הטיפוסיים של הימלטות משוטרים בכלי רכב תוך סיכון הציבור, אשר באים בפני בתי המשפט כדוגמת תיק זה. בנסיבות אלה, סבורני כי ראוי שהמחוקק ישקול ניסוח מחדש של העבירה.

יתר על כן, בחוק העונשין, קיימת עבירה נוספת של "מעשי פזיזות ורשלנות" אשר מתאימה למקרים קלים יחסית של הימלטות משוטרים, לפי סעיף 338 לחוק העונשין, ודינה 3 שנות מאסר (זאת לצד העבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה שמתאימה למקרים קלים יותר, שדינה שנתיים מאסר). במצב דברים זה, קיים סעיף חוק למקרים הקלים יחסית, שדינו שלוש שנות מאסר, וקיים סעיף חוק למקרים הקשים יחסית, שדינו עשרים שנות מאסר, ונראה שחסר סעיף למקרים הנמצאים בדרגת ביניים של חומרה. לא בכדי נדרשה הנחייה מפורטת של פרקליט המדינה בנוגע לאופן הפעלת שיקול דעת התביעה בהעמדה לדין בבחירת הסעיפים השונים (ראו הנחיות פרקליט המדינה, הנחייה מס' 2.17, מדיניות התביעה בהעמדה לדין של נהגים שבנהיגתם מסכנים חיי אדם בנתיבי תחבורה (עדכון אחרון, 8.12.2019)).

בהקשר זה יצוין, כי בעבירה דומה, של יידוי או ירי של אבן או חפץ אחר לעבר נתיב תחבורה, אשר הייתה קבועה בסעיף 332(3) בחוק העונשין, יצר המחוקק מדרג מתאים לפי חומרת העבירה, במסגרת תיקון מס' 119 בחוק העונשין, משנת 2015, זאת בסעיף 332א' (ראו הצעת חוק העונשין (תיקון מס' 120) (יידוי או ירי של אבן או חפץ אחר), התשע"ה-2014, ה"ח הממשלה 897 (5.11.14)).

לפיכך, סבורני כי ראוי לשקול ניסוח מחדש של העבירה לפי סעיף 332(2) בחוק העונשין, וכן יצירת מדרג מתאים בהתאם לרמות החומרה השונות.



סוף דבר

19.

אשר על-כן, הנני גוזר על הנאשם את העונשים הבאים:

- א. **32 חודשי מאסר בפועל**, בניכוי ימי מעצרו מיום 18.2.20 ועד ליום 13.5.20.
 - ב. הפעלת עונש המאסר המותנה בן ה-6 חודשים אשר הוטל בת"פ (פ"ת) 359-09-16 וזאת במצטבר לעונש המאסר שהוטל בגין תיק זה, כך שסך הכל יישא הנאשם בעונש מאסר בפועל של **38 חודשים**, בניכוי ימי מעצרו.
 - ג. 10 חודשי מאסר על תנאי, לבל יעבור הנאשם במשך 3 שנים מיום שחרורו ממאסר עבירת סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה.
 - ד. 5 חודשי מאסר על תנאי, לבל יעבור הנאשם במשך שנה מיום שחרורו ממאסר עבירה של מעשי פזיזות ורשלנות ברכב.
 - ה. שנתיים פסילה בפועל מלהחזיק ברישיון נהיגה מיום שחרורו ממאסר. מובהר לנאשם כי עליו להפקיד את רישיון הנהיגה שברשותו או הצהרה מתאימה במזכירות בית המשפט בסמוך לפני מועד השחרור מהמאסר.
 - ו. שנת פסילה על תנאי מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה למשך שנתיים מיום שחרורו מהמאסר.
- הנאשם יתייצב לריצוי מאסרו בבית הסוהר הדירים ביום 1.6.21 עד השעה 10:00, כשברשותו תעודת זהות או דרכון וגזר הדין. על הנאשם לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיין מוקדם, עם ענף אבחון ומיין של שב"ס, טלפון: 08-9787336, 08-9787377.
- התפוסים, לרבות הרכב, מכשירי טלפון, וכלי העבודה יושבו לבעליהם. הסכין והכיפה - לפי שיקול דעת קצין משטרה.
- מזכירות בית המשפט תמציא העתק גזר דין לשירות המבחן.
- זכות ערעור לבית-המשפט העליון תוך 45 ימים.

ניתן היום, כ"ד ניסן תשפ"א, 06 אפריל 2021, בנוכחות הצדדים.