

ת"פ 21077/06/14 - מדינת ישראל נגד פאתן צלאח

בית המשפט המחוזי בירושלים
בפני סגן הנשיא, כב' השופט משה דרורי

1.02.2015

ת"פ 21077-06-14 מדינת ישראל נ' צלאח(עציר)

המאשימה	מדינת ישראל על-ידי ב"כ עו"ד אורי גולדשטיין מפרקליטות מחוז ירושלים (פלילי)
נגד הנאשמת	פאתן צלאח על-ידי ב"כ עו"ד נמיר אדלבי

גזר דין

כללי

1. מהו העונש שיש להטיל על נאשמת שהורשעה, על פי הודאתה, בעבירת הסעת שב"ח ובמקרה שני של הסעת שב"ח גם בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה?

העובדות בהן הורשעה הנאשמת על פי כתב האישום המתוקן

2. לאחר שהוגש כתב האישום, ביום 11.6.14, התקיימו בפניי מספר דיונים, ובסיומם הודיעו הצדדים, ביום 5.11.14, כי הגיעו להסדר טיעון, שבמסגרתו יוגש כתב אישום מתוקן, והצדדים יהיו חופשיים בטיעוניהם לעונש.

3. לאחר מכן, הודתה הנאשמת בכתב האישום המתוקן. בעקבות זאת, ניתנה על ידי הכרעת דין, ביום יב חשוון תשע"ה (5.11.14), שבה הרשעתי את הנאשמת בעובדות כתב האישום המתוקן ביחס לשני האירועים המופיעים בכתב האישום המתוקן, דהיינו: הנאשמת מורשעת בעבירה של הסעת שוהה בלתי חוקי, עבירה לפי סעיף 12א(ג)(1) לחוק הכניסה לישראל, תשי"ב-1952 (שתי עבירות בשני האישומים) וכן עבירה של סיכון חיי אדם במזיד בנתיב תחבורה ציבורית, עבירה לפי סעיף 332(2) לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (עמ' 13 לפרוטוקול, שורות 8-3).

4. ואלה הם האירועים המופיעים באישום הראשון:

עמוד 1

א. הנאשמת סיכמה עם אחר להסיע, על פי הנחיותיו, שוהים בלתי חוקיים, מיהודה ושומרון לישראל, תמורת שכר.

ב. ביום 26.5.14, בסמוך לשעה 19:00, יצר האחר קשר עם הנאשמת וסיכם איתה כי תאסוף חמישה שוהים בלתי חוקיים (להלן - שב"חיים) מצומת שליד כפר א-טור, לצומת גהה בישראל.

ג. הנאשמת נסעה ברכב מסוג מאזדה, הגיעה לצומת שליד כפר א-טור, אספה את חמישה הנוסעים - שהיו תושבים זרים השוהים בישראל שלא כדין - והסיעה אותם לעבר כביש ירושלים תל-אביב, וזאת תמורת שכר.

5. ואלה הם האירועים המופיעים באישום השני:

א. בהמשך לסיכום עם אותו אחר, סוכם בינו לבין הנאשמת, כי הנאשמת תאסוף ותיקח ארבעה שוהים בלתי חוקיים מבית חנינה לישראל, ביום 7.6.14.

ב. הנאשמת נסעה ברכב מסוג הונדה למקום המפגש, ואספה לרכבה את ארבעת השוהים הבלתי חוקיים, במטרה להסיעם למרכז הארץ.

ג. בעקבות מידע מודיעיני, נסעו שוטרים על כביש 1, בניסיון לאתר את הנאשמת ולעוצרה.

ד. וכך מתוארים השלבים השונים של המעשים שביצעה הנאשמת שהנם בגדר סיכון חיי אדם במזיד בנתיב תחבורה (סעיפים 4-7 לאישום השני):

עת שעברו השוטרים את מחלף לטרון שבירושלים, הבחינו ברכב אשר נסע במהירות גבוהה מהמותר לכיוון תל אביב.

השוטרים התקרבו לרכב תוך שהם צופרים ומפעילים סירנה וכורזים לנאשמת לעצור בצד.

הנאשמת הבחינה בשוטרים, האיצה את מהירות נסיעתה והמשיכה בנסיעה פרועה לכיוון תל אביב, תוך שהיא עוברת במהירות בין הנתיבים באופן המסכן את משתמשי הדרך.

עת שהגיעה הנאשמת למחלף שפירים, ביצעה הנאשמת פנייה חדה ואיבדה שליטה על הרכב. כתוצאה מכך, הרכב סטה מהנתיב, התנגש בקיר בטון המפריד בין הנתיבים בצד השמאלי של הכביש.

ה. לאור זאת, נאמר בסעיף 8 לאישום השני כי "במעשיה אלה, הנאשמת טיפלה בכלי תחבורה בדרך שיש בה כדי לפגוע במימוש החופשי והבטוח של נתיב תחבורה או כלי תחבורה או בבטיחותו של נוסע, בכוונה לפגוע בנוסע בנתיב תחבורה או כלי תחבורה או לסכן את בטיחותו. בנוסף, הסיעה ארבעה שוהים בלתי חוקיים לתוך שטחי ישראל".

מתסקירי שירות המבחן

6. על פי הסכמת הצדדים הוחלט על הגשת תסקיר שירות מבחן בעניינה של הנאשמת (החלטה מיום יב חשוון תשע"ה (5.11.14), עמ' 13, שורה 21).
7. לבית המשפט הוגשו שני תסקירים: הראשון, מיום ח כסלו תשע"ה (30.11.14); והשני, המשלים, מיום יד טבת תשע"ה (5.1.15).
8. במהלך הדיון לפניי הסכימו הצדדים (עמ' 23, שורות 7-9, לפרוטוקול מיום 19.1.15) כדלקמן:
- "מקובל עלינו כי בית המשפט יהיה רשאי לצרף לגזר הדין נספח סודי שבו יופיעו פרטים מתסקיר שירות המבחן, ונספח זה יימסר לעיונם של ב"כ הצדדים ובית המשפט העליון (אם יוגש ערעור) אך לא יפורסם באתר נבו ולא יימסר למשפחת הנאשמת".**
9. לפיכך, אתייחס עתה לנתונים המפורטים בתסקירים, שניתן לגלותם בפסק דין זה, ככל שהדבר נוגע לנאשמת. במקביל, בהחלטה נפרדת סודית, יבאו הפרטים החסויים.
10. הנאשמת, בת 26, רווקה ילידת ישראל, בת בכורה להוריה, שהאב עובד והאם עקרת בית. המשפחה מתפקדת באופן תקין ללא בעיות חריגות. יש לה שני אחים, שאחד מהם מאורס ואינו גר עם ההורים. המשפחה עברה ממחנה הפליטים שועפט, עקב מעצרה של הנאשמת, לבית חנינה.
11. הנאשמת סיימה לימודי תיכון במזרח ירושלים, ובהמשך השתלבה בלימודי תיירות באוניברסיטת בית לחם ובמסגרת אקדמית נוספת במזרח ירושלים.
12. הנאשמת הקימה משרד תיירות בירושלים, אבל סגרה אותו לפני חצי שנה בשל חובות כספיים בסך מיליון ₪. היא לא סיפרה על כך לבני משפחתה, והייתה בלחצים ובמתח נפשי רב (פרטים על ההסתבכות הכספית ועל הרקע והנתונים העובדתיים הקשורים בכך, יבאו בנספח הסודי).
13. שירות המבחן התרשם בפגישות שקיים עם הנאשמת שנמצאת במעצר, כי היא מצויה במצוקה רגשית, עקב היותה במעצר, לראשונה בחייה, והרחקתה מבני משפחתה.
14. בתסקיר הראשון, התרשמות שירות המבחן הייתה כי הנאשמת הציגה פאסדה והיה קושי ליצירת אמינות, באופן הצגתה את גרסתה לאירועים, כאשר נתקשתה לייחס לעצמה אחריות.

15. שירות המבחן, בתסקיר הראשון, מציין כי הוא התרשם כי ככל הנראה קיימים קווים מניפולטיביים בחשיבתה ובהתנהגותה של הנאשמת, אשר נוטה להסתרת מצבה האמיתית, מסתבכת בהסברים וגרסאות אשר אינן עקביות.
16. בתסקיר השני, שהיה כחודש וחצי לאחר מכן, מתרשם שירות המבחן כי הנאשמת היא אישה בעלת כוחות וכישורים שכיום מביעה רצון לנהל אורח חיים תקין ושומר חוק. לצד זה, ממשיך שירות המבחן לציין כי הוא מתרשם מקושי בהצבת גבולות פנימיים ומנטייה לאימפולסיביות ומניפולטיביות.
17. שירות המבחן התרשם, כי יש לה קושי בהצבת גבולות פנימיים והיא הביאה עצמה לסיטואציות מסכנות בביצוע העבירות, כאשר להערכת שירות המבחן בסיטואציות אלה משתחזרת חווית בדידותה והיותה חסרת הגנה וחסרת תמיכה מצד קרוביה.
18. שירות המבחן מציין, כי באשר למעצר, מסרה לו הנאשמת, כי לצד הקושי והבדידות, היא מסתגלת לתנאי המעצר, עובדת במפעל קרטונים במסגרת שב"ס, לומדת עברית שלוש פעמים בשבוע והוריה ואחיה מגיעים לבקרה במעצר.
19. אשר להמלצת שירות המבחן בתסקיר השני, מסבירה כותבת התסקיר, הגב' רחלי פרידמן-קרטיק, קצינת מבחן למבוגרים ומדריכה, כי היא מתלבטת:
- מצד אחד, מדובר בעבירות חמורות של אישה המתקשה להציב לעצמה גבולות פנימיים ומתקשה לבחון דפוסי התמודדות ונוטה ליחס מצבה לגורמים חיצוניים; כל אלו, מהווים גורמי סיכון להמשך מעורבות בקהילה.
- מצד שני, היא בעלת כוחות וכישורים, עומדת לדין לראשונה, לוקחת אחריות על ביצוע העבירות, מסיעה חרטה על מעשיה וכן מביעה מוטיבציה לניהול אורח חיים תקין; כל אלו מהווים גורמי סיכוי ושיקום.
20. לאור זאת, ובהתחשב בתקופת המעצר, המלצת שירות המבחן היא לשקול מאסר בעבודות שירות, ובנוסף לכך הטלת צו מבחן למשך שנה שבה תשולב בקבוצה טיפולית בשירות המבחן המיועדת לנשים, או בקבוצה טיפולית המיועדת לאנשים שעברו עבירות מרמה.

תמצית טיעוני המאשימה לעונש

21. בפתח טיעוניו, מציין ב"כ המאשימה, כי אין לנאשמת עבר פלילי. תדפיס המידע הפלילי התעבורתי מגלה שתי עבירות של שימוש בטלפון בעת נסיעה והסעת נוסע לא חגור, שתי עבירות שבגינן נידונה לקנס, בשנים 2009 ו-2012.
22. ב"כ המאשימה, עו"ד אורי גולדשטיין, טוען כי יש להתייחס בגזר הדין לשני מתחמי ענישה: האחד,

להסעת שב"ח, שהוא המקרה הראשון; והשני, להסעת שב"ח וסיכון חיי אדם במזיד בנתיב תחבורה, יחדיו, שהם המקרה השני.

23. לעניין המקרה הראשון של הסעת שב"ח, התחיל עו"ד גולדשטיין את טיעונו בכך שהמתחם, לדבריו הוא בין חמישה ל-15 חודשי מאסר בפועל, לאחר שהסביר את הערך המוגן של פגיעה בריבונות המדינה לכניסת אנשים זרה לתחומה (עמ' 15, שורה 20 ואילך לפרוטוקול מיום 19.1.15). בהמשך, לאחר שטען שהעונש המרבי בחוק הוא גבוה, ולאחר שהפניתי את תשומת לבו לכך שהעונש המרבי לעבירה בה הרשעה הנאשמת הוא שנתיים מאסר ולא שלוש, הוא לא שינה את עמדתו ביחס למתחם. בכל מקרה, הסביר שיש למקם את הנאשמת ברף התחתון של המתחם (עמ' 16, שורות 31-32).

24. ככל שמדובר באירוע השני, טוען ב"כ המאשימה, כי מדובר בעבירה של תכנון על רקע כספי. בעבירת סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה מציין ב"כ המאשימה את הערכים המוגנים של ביטחון המשתמשים בדרך, וכיבוד שלטון החוק. לדבריו, המתחם הינו בן שלוש וחצי לבין חמש וחצי שנות מאסר, וגם בעניין זה טען לחלק התחתון של המתחם (עמ' 17, שורות 17-19). לדברי נציג המדינה, ההודיה של הנאשמת אינה מספקת מבחינה מוסרית וערכית, ועדיין יש לה קושי בהצבת גבולות פנימיים.

25. עו"ד גולדשטיין טוען כי לעניין הגמול תיקון 113 לחוק העונשין אינו מאבחן בין זכר לנקבה (עמ' 19, שורה 15), ואין על כן טעם מוצדק לאבחן בין גברים ובין נשים, לעניין עבירה של סיכון חיי אדם (שם, שורות 16-17).

26. עתירת המדינה היא לעונש מצטבר של שני המתחמים ברף הנמוך, דהיינו: חמישה חודשים במקרה הראשון ועוד שלוש וחצי שנים ביחס לאירוע השני, ובסך הכל, כארבע שנות מאסר. כן מבקשת המדינה, כי יוטל על הנאשמת עונש פסילה שלא פחות משנה, פסילה על תנאי ומאסר על תנאי, ובנוסף לכך, חילוט הרכב.

27. ב"כ המאשימה מסכים שיש להפחית את ימי המעצר שהם שישה חודשים ו-22 יום, נכון ליום 19.1.15 (לעניין זה הצטרף עו"ד אדלבי הסנגור); ראה, עמ' 19, שורות 23 ו-26.

תמצית טיעוני הנאשמת

28. עו"ד נמיר אדלבי, הסנגור המלומד של הנאשמת, התריע על כך שב"כ המאשימה טוען לעונש תוך הפגנת אטימות ונוקשות, מבלי להתחשב בנסיבות האישיות המיוחדות של הנאשמת, ורואה בפניו מודלים מספריים של ענישה, על פי תיקון 113, במקום להתייחס לנתונים הספציפיים בתיק זה (עמ' 19, שורות 27-31).

29. עיקר טיעונו של עו"ד אדלבי התייחסו לאישום השני, שכן לעניין עבירת השב"ח הראשונה הוא מסכים שהעונש הראוי הוא חודשים בודדים של מאסר, ואם היה המקרה לבדו, ניתן היה לסיים זאת בבית משפט שלום, בעת המעצר.
30. לעניין סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, מפרט עו"ד אדלבי את נתוני המרדף בכתב האישום המתוקן (לעומת הנוסח המחמיר והקיצוני שבכתב האישום המקורי). לדבריו, אין מדובר בתכנון, אלא בבריחה מניידת משטרתית.
- ב"כ הנאשמת סבור, שיש לתת משקל לכך שמדובר באישה ולא בגבר, וציין כי לאורך 16 שנות עבודתו כעו"ד לא נתקל באישה שביצעה עבירות שב"ח ומרדפים (עמ' 21, שורות 1-2).
31. ב"כ הנאשמת, הסנגור עו"ד אדלבי, סבור כי אם יש בפסיקה מקרים של הסתפקות עבודות שירות, מדוע שלא יאומץ הדבר גם לגבי מרשתו, גם אם מדובר בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה (עמ' 22, שורות 5-12).
32. בכל מקרה, גם אם תהיה כוונה להטיל על הנאשמת עונש מאסר בפועל, אין מקום לעונשי מאסר של שנים, כפי שמבקש ב"כ המאשימה. הסנגור הציג פסיקה של שמונה חודשי מאסר או 20 חודשי המאסר, כאשר בית המשפט העליון קבע באחד מהמקרים כי המתחם הוא בין 15 ל-30 חודשי מאסר, ולא שלוש וחצי שנים עד חמש וחצי שנים כטענת, ב"כ המאשימה (ראה הפרטים והציטוטים בעמ' 22 לפרוטוקול).
33. אשר לנסיבותיה של הנאשמת, מציין הסנגור כי היא כבר בכלא כשבעה חודשים, לקחה אחריות, יש לה עבר נקי, ולכן, יש להטיל עליה עבודות שירות או מאסר קצר. הסנגור הציג שתי חלופות: להישפט למאסר של כ-12 חודשים, ולקבל הפחתה של שליש ולהשתחרר; או להמתין עד לקבלת חוות דעת ממונה על עבודות השירות ולבצע עבודות שירות (עמ' 23-24).
34. אביה של הנאשמת הסביר שבתו הייתה בלחץ, וכי היא עבדה כעצמאית. הוא מסכים שלא תוכל להמשיך לעבוד בתיירות, ותעבוד במקום אחר כשכירה. מבין השורות, עולה כי הוא ימשיך לתמוך בה (עמ' 24, שורות 6-11).
35. הנאשמת סיפרה על עברה באוניברסיטה, והסבירה כי היא מתנצלת על מה שעשתה. היא יודעת, כמה היה מסוכן מה שעשתה. היא סיפרה כי בכלא למדה הרבה דברים, שלא ציפתה שתלמד אותם בחיים שלה. כמו כן, השפיע עליה מצבם של הבנות האחרות בכלא. לאחר שבדקה את הטעויות של עצמה, היא מאמינה שתחזור לעבוד במקום אחר, תסדיר את חובותיה בהוצל"פ, ולעולם לא תגיע יותר לבית המשפט (עמ' 24, שורות 14-21).

הבניית שיקול הדעת השיפוטי בענישה

36. צודק ב"כ המאשימה, עו"ד גולדשטיין, כי יש להתייחס לשני האישומים בנפרד.

אולם, מאחר ואין חולק כי העונש על העבירה הראשונה של הסעת שב"ח נמדד בחודשים בודדים של מאסר, ועיקר טיעוני הצדדים מוקד בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, אף אני אלך בדרך זו, ועיקר גזר דיני יתייחס לעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, שהיא עצמה תולדה של בריחה מניידת המשטרה, עקב הסעת שב"ח.

העונש שאטיל בעניין האישום השני יהיה העונש המרכזי, שאליו יתווספו מספר חודשי מאסר, בגין העבירה הראשונה שבאישום הראשון של הסעת השב"ח.

37. גזר דין זה יכתב על פי המתכונת שנקבעה בתיקון 113 לחוק העונשין, תשל"ז-1977 (להלן - החוק).

38. לאחר קביעת עקרון ההלימה, בסעיף 40ב לחוק, מורה לנו סעיף 40ג לחוק כי יש לקבוע מתחם עונש הולם, ולאחר מכן לגזור את העונש המתאים.

מתחם העונש ההולם

39. במסגרת קביעת העונש ההולם, יש להתחשב, על פי סעיף 40ג(א) בפרמטרים הבאים: הערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה; מידת הפגיעה בו; מדיניות הענישה הנהוגה; נסיבות הקשורות לביצוע העבירה.

40. אין מחלוקת, לא בתיק זה ולא בתיקים אחרים, כי הערכים החברתיים של עבירת סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, הם הגנה על החיים והגוף של המשתמשים בדרך; שכן, העבירה עצמה מוגדרת בכך שהמבצע אותה עושה זאת "בכוונה לפגוע בנוסע בנתיב תחבורה או כלי תחבורה או לסכן את בטיחותו", כאמור בסעיף 332 רישא לחוק, וכן התייחסות ספציפית לסעיף 332(2) לחוק, כפי שמוגדר גם בחלק האחרון של כתב האישום (כמצוטט בפסקה 5(ה) לעיל), שם מודגש גם עניין פגיעה במימוש הזכות החופשית והבטוחה לנוע בנתיב תחבורה.

41. אולם, הפרמטר השני של סעיף 40ג(א) לחוק מורה לנו לקבוע את מתחם העונש ההולם לא רק על בסיס הערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה, אלא גם "במידת הפגיעה בו".

42. בעניין אחרון זה, יש להתבונן בתיאור המדויק של המרדף בכתב האישום, שהובא לעיל בפסקה 5(ד). מדובר בבריחה מרכב משטרתי, שצפר והפעיל כריזה, כאשר הנאשמת מאיצה את מהירות נסיעתה, עוברת בין נתיבים, ומבצעת לבסוף פנייה חדה ואיבוד שליטה, אשר כתוצאה ממנה הרכב סטה מהנתיב, והתנגש בקיר בטון.

43. אינני מקל ראש בתיאור זה.

אך, לעומת מקרים אחרים (שלא להזכיר את האמור בנוסח הראשוני של כתב האישום בפניי), בהם יש פירוט מלא של גובה מהירות הנסיעה, מעבר באור אדום, חציית קו לבן, נסיעה נגד כיוון התנועה, פגיעה במחסום משטרת וכו', הנתונים בתיק זה נמצאים בשליש התחתון של ספקטרום עבירות סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, המוכרות לבית משפט זה, מתיקים אחרים.

44. סעיף 40ג(א) לחוק קובע כי המרכיב השלישי שעל בית משפט להתחשב בבואו לקבוע את מתחם העונש ההולם הוא "מדיניות הענישה הנהוגה".

45. הפסיקה שהביא ב"כ המאשימה, עוסקת במקרים חמורים הרבה יותר, וגם ממנה לא ניתן ללמוד על מתחם של שלוש וחצי עד חמש וחצי שנות מאסר, כנטען על ידי עו"ד גולדשטיין.

46. עונש של 42 חודשי מאסר בפועל, שנקבע בע"פ 656/13 אדעים אוסמה נ' מדינת ישראל (2013), הוטל בגין סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, יחד עם סיוע בגניבת רכב. בית המשפט העליון אינו "מחלץ" את עבירת סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה בבדידותה, ואינו קובע מתחם עונש הולם, ומסתפק בכך שהעונש של 42 חודשי מאסר - אותן הטיל בית המשפט המחוזי באותן הנסיבות - מצוי בתוך מתחם העונש ההולם, באופן שאינו מצדיק את התערבות ערכאת הערעור (פסק דינה של כב' השופטת עדנה ארבל, שלדבריה הסכים כב' השופט - כתוארו אז אליקים רובינשטיין וכב' השופטת דפנה ברק-ארז).

47. גם במקרה השני שהביא ב"כ המדינה, העונש שהוטל היה 40 חודשי מאסר על סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה יחד עם גניבת רכב וחבלה במזיד ברכב, ובית המשפט העליון דחה את ערעור הנאשם (ע"פ 2336/14 ג'מיל ווערי נ' מדינת ישראל (2014), מפי כב' השופט נועם סולברג שלדבריו הסכימו המשנה לנשיא - כתוארה אז - מרים נאור וכב' השופט מנחם מזוז). באותה פרשה, מובאת פסיקה המתייחסת לארבע שנות מאסר, מצד אחד (פסקה 10 רישא), ומצד שני, הוזכרו עונשים של 34 ו-36 חודשי מאסר, כמובא באותה פסקה. בשני פסקי דין שהובאו בהמשך, מוזכרים עונשי מאסר של 16 חודשים ו-22 חודשים, כאשר לא נידונה בהם עבירה של גניבת רכב.

48. בפרשה אחרת, קבע בית המשפט העליון מתחם לעבירת סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה של שלוש עד חמש שנות מאסר (ע"פ 291/13 טאלב איברהים נ' מדינת ישראל (כב' השופטת עדנה ארבל, כב' השופט - כתוארו אז - אליקים רובינשטיין וכב' השופטת דפנה ברק-ארז). יש לזכור כי באותו פרשה מנותחים היסודות של האירוע, כולל פגיעה ברכב של בני משפחה שעמד והמתין לרמזור. בית המשפט קבע כי **"יש לתת משקל לעובדה שכתוצאה מביצוע העבירה נגרם נזק למשתמשים בדרך - הנפגעים ובכך למעשה התגשם הסיכון הפוטנציאלי הטמון בעבירה"**.

אין זה המקרה שלפנינו, שבו לא נגרם נזק.

פסק הדין האמור דומה למקרה שלנו, שכן גם בו המרדף היה עקב הסעת שב"חים.

פסק הדין שונה מהמקרה שלנו, שכן שם הנאשם נהג ללא רישיון, בעוד לנאשמת יש רישיון נהיגה.

בפועל, העונש שהוטל באותו מקרה, 38 חודשי מאסר - נשאר על כנו.

49. מול פסיקה זו יש להתייחס לפסיקה שהובאה על ידי הסנגור, עו"ד אדלבי, שבה רף הענישה היה נמוך הרבה יותר.

50. בע"פ 5622/07 מדינת ישראל נ' מורן קרדונה (2007), מפי כב' השופטת עדנה ארבל, שלדבריה הסכימו כב' השופטים סלים גו'בראן ועוזי פולגמן), נדחה ערעור המדינה ונותר על כנו עונש של שישה חודשי מאסר בעבודות שירות כנגד עבירת סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה. אך יש לזכור כי היה זה לפני תיקון 113, והנסיבות שם היו מיוחדות כולל המלצת שירות מבחן.

51. בית המשפט העליון דחה ערעורו של נאשם שנידון ל-15 חודשי מאסר בפועל בגין עבירת סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה ונהיגה ללא רישיון, לאור תסקיר שירות מבחן חיובי במיוחד, כאשר בית משפט המחוזי קובע כי המתחם הוא בין שנת מאסר לשלוש שנות מאסר, ובשל שיקולי השיקום הטיל עליו עונש במסגרת החלק התחתון של המתחם, דהיינו: 15 חודשי מאסר. בית המשפט העליון במסגרת הדין התייחס באמרת אגב למתחם האמור שבין שנה לשלוש שנות מאסר, ואמר כי לעניין מתחם זה "אין בפנינו טענה כי הוא שגוי" (פסקה 9 לפסק הדין).

52. בתיק אחר קבע בית משפט זה (סגן הנשיא, כב' השופט יעקב צבן), עונש של תשעה חודשי מאסר בפועל בגין סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה והסעת שב"חים (ת"פ 25108-08-12).

בית המשפט העליון (כב' השופט - כתוארו אז - אליקים רובינשטיין, שלדבריו הסכימו כב' השופטת אסתר חיות וכב' השופט צבי זילברטל) קיבל את ערר המדינה והעמיד את העונש על 20 חודשי מאסר בפועל (ע"פ 2789/13 מדינת ישראל נ' זין חמאדי (2013)).

בית המשפט העליון הסביר כי מתחם הענישה צריך להיות בין 15 ל-30 חודש (פסקה י סיפא). אך שם יש לזכור כי מדובר בהסעת 25 שב"חים, והמרדף כלל ניסיון הימלטות, חציית קו לבן תוך סיכון רכב המשטרה ונגיחה בו וסיכון כל הנוסעים שהיו ברכב. המרדף הסתיים שם רק לאחר אקדח ששלף השוטר מול המשיב (גם שם המרדף היה בכביש 1 כמו במקרה שלנו).

אגב באותו תיק, נקבע מתחם ענישה להסעת שב"ח של חמישה עד 15 חודשי מאסר (בדומה לבקשת ב"כ המאשימה במקרה שלנו). ברם, יש לזכור, כי שם מדובר בהסעת 25 שוהים ועל כן העונש המרבי הוא שלוש שנות מאסר, בעוד שבמקרה שלפנינו העונש המרבי הוא שנתיים מאסר (אני קבעתי מתחם ענישה של מספר חודשי מאסר לעבירות של הסעת שב"חים; ראה (ת"פ 38784-03-14 מדינת ישראל נ' שאדי אבו אלהוה (2014), פסקה 39).

53. בפסיקת בית משפט זה, מצא הסנגור מקרה אחד, שבו קבע עמיתי כב' השופט כרמי מוסק (ת"פ 26881-11-13 מדינת ישראל נ' אמיר שבאנה (2014)), כי המתחם בגין עבירה זו, שאף היא בוצעה בכביש מספר 1 (כמו במקרה שלנו) וכללה חציית קו הפרדה רצוף ואילוץ כלי רכב לסטות אל השול הימני (נתונים שלא היו במקרה שלנו), הוא 1-3 שנות מאסר (פסקה 24 לגזר הדין, וזאת לאחר שהביא פסיקה רבה וענפה לגבי ענישה בעבירה זו).

בפועל, העונש הנגזר הוא 18 חודשי מאסר (סעיף 28 לגזר הדין).

54. עו"ד אדלבי הביא גם גזר דין של בית משפט זה בעבירה של פזיזות לפי סעיף 338(א)(1) לחוק, שבו העונש הוא חמישה חודשי עבודות שירות (כב' השופטת אסתר נחליאלי-חיאט בת"פ 32337-01-14 מדינת ישראל נ' אמיר אבו רמילה (2014)). אך, כמובן שיש הבדל בין עבירה זו לבין סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, שכן ביחס לעבירה זו של פזיזות, אני עצמי קבעתי מתחם של 6 עד 15 חודשי מאסר בפועל (ת"פ 38784-03-14 מדינת ישראל נ' שאדי אבו אלהוה (2014)) פסקה 53, כאשר העונש הכולל היה 11 חודשי מאסר הן לעבירת הפזיזות והן לעבירת הסעת השב"ח.

55. הנתון האחרון שיש להביא בחשבון במסגרת קביעת מתחם העונש ההולם, על פי סעיף 40ג(א) סיפא, הוא הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה, כאמור בסעיף 40ט.

56. להלן התייחסות בפסקאות של סעיף 40ט(א) לחוק, ככל שהדבר נוגע לעניינו:

(1) התכנון שקדם לביצוע העבירה - עצם הסעת השב"ח הייתה מתוכננת. אולם, המרדף לא היה מתוכנן, אם כי הוא פועל יוצא מכך שנאשמת מסיעה שב"חים וצריכה להביא בחשבון שמשטרה תרדוף אחריה.

(2) חלקו היחסי של הנאשם בביצוע העבירה ומידת ההשפעה של אחר על הנאשם בביצוע העבירה - ברכב נהגה הנאשמת לבדה, אך היא הייתה מושפעת מאותו אחר, לעניין ארגון הסעת השב"ח.

(3) הנזק שהיה צפוי להיגרם מביצוע העבירה - הוא רב, אם הייתה קורית תאונה.

(4) הנזק שנגרם מביצוע העבירה - לא נגרמו נזקי גוף, אך כנראה שנגרמו נזקים לרכב, שנעצר על ידי קיר הבטון בו התנגש. על כל פנים, לא הוגשו ראיות בעניין זה.

(5) הסיבות שהביאו את הנאשם לבצע את העבירה - בנספח הסודי מוסברים הסיבות האמורות.

(6)-(11) - נסיבות אלה אינן רלבנטיות למקרה שלפנינו.

57. לאור האמור לעיל, ובהתחשב במכלול הנתונים שפורטו, נראה לי לאמץ את המתחם שקבע המשנה לנשיאה דהיום, כב' השופט אליקים רובינשטיין, שהוא 15-30 חודשי מאסר (ראה פסקה 52 לעיל).

קביעת העונש המתאים

58. סעיף 40ג(ב) לחוק מורה לנו כי יש לגזור את העונש המתאים בתוך מתחם העונש ההולם, בהתחשב בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה, כאמור בסעיף 40יא לחוק תוך אפשרות חריגה לעניין שיקולי שיקום והגנה על שלום הציבור.

59. עיון בסעיף 40יא מגלה כי ניתן להחיל על הנאשמת את הנסיבות, כמפורט להלן:

(1) הפגיעה של העונש בנאשם לרבות בשל גילו - עונש מאסר ארוך יפגע בנאשמת.

(2) הפגיעה של העונש במשפחתו של הנאשם - לא ניתנו נתונים על כך.

(3) הנזקים שנגרמו לנאשם מביצוע העבירה ומהרשעתו - הנזק שנגרם לרכב לא הוצג בפניי, ולא ברור אם הרכב של הנאשמת.

(4) נטילת אחריות של הנאשם על מעשיו וחזרתו למוטב או מאמציו לחזור למוטב - כעולה מתסקירי שירות המבחן ומהדברים שאמרה לי הנאשמת, יש נטילת אחריות, וגם רצון לחזור למוטב.

(5) מאמצי הנאשם לתיקון תוצאת העבירה ולפיצוי על הנזק שנגרם בשלה - לא רלבנטי.

(6) שיתוף פעולה של הנאשמת עם רשויות אכיפת החוק - הנאשמת הודתה, ללא צורך בשמיעת ראיות.

(7) התנהגותו החיובית של הנאשם ותרומתו לחברה - לא רלבנטי.

(8) נסיבות חיים קשות של הנאשם שהייתה להן השפעה על ביצוע מעשה העבירה - נסיבות מיוחדות במינן, כמפורט בחלק הסודי של הנספח לגזר דין זה.

(9) התנהגות רשויות אכיפת החוק - דווקא סגירת תיקי המבד"ים נגד הנאשמת הם שיקול המצדיק סיום הליכים אלה בעונש אחד כולל.

(10) חלוף הזמן מעת ביצוע העבירה - העבירה בוצעה ביום 7.6.14, לפני למעלה מחצי שנה, כאשר לאורך כל החודשים שחלפו מאז היו דיונים בבית משפט זה, שהניבו לבסוף את הסדר הטיעון.

(11) עברו הפלילי של הנאשם או היעדרו - לנאשמת אין עבר פלילי כלל. העבר התעבורתי שלה - זניח.

60. במקרה שלפנינו, ניתן להחיל, אם כי לא במלוא העוצמה, את סעיף 40ד לעניין השיקום, שכן הנאשמת השתקמה ויש סיכוי של ממש שתשתקם מעצם שהותה בכלא נווה תרצה, בשלב המעצר, שבו כבר הפנימה והבינה את חומרת מעשיה ואת הצורך לפתוח דף חדש בחייה (ראה גם דבריה בפניי בפסקה 35 לעיל).

61. אינני רואה מקרה זה כמצדיק חריגה ממתחם העונש לעניין הגנה על שלום הציבור או הרתעה אישית או הרתעת הרבים, שכן מדובר במקרה מיוחד על נסיבותיו, כפי שפורטו בנספח הסודי.
62. מקובלת עליי עמדת ב"כ המאשימה, כי בתוך המתחם, כפי שקבעתי אני - ולא כפי שהוצע על ידי המאשימה - העונש הראוי שיש להטיל על הנאשמת הוא בחלק התחתון וכמעט בבסיס המתחם.
63. לא ראיתי לנכון לקבל את עמדת הסנגור לעניין מאסר בעבודות שירות. כאשר מדובר בשני מקרי הסעת שב"ח, ובמרדף בכביש ירושלים תל אביב כאשר העונש המרבי הוא 20 שנות מאסר, אין מקום לעבודות שירות, אלא במקרים נדירים שבנדירים, ולא הוצגו בפניי נתונים כאלה (מבלי לגרוע מהנסיבות המיוחדות שמפורטות בנספח הסודי המצדיק ענישה נמוכה יחסית בתחום החלק התחתון של מתחם העונש ההולם).
64. ההצעה שהועלתה על ידי שירות המבחן בדבר הטלת מבחן על הנאשמת, לא זכתה להתייחסות של באי-כוח הצדדים. בנסיבות אלה, ומאחר והנאשמת תישאר עדיין בכלא ושם תשוקם, לא ראיתי לנכון להטיל עליה תקופת מבחן לאחר שחרורה מן הכלא.
65. ברצוני להבהיר, כי אין בקביעת עונש זה, בתיק זה, משום תקדים מחייב, לגבי כל מקרים דומים של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה בכבישים בין עירוניים, כאשר מדובר במרדף הגורם נזק או כולל בריחה משוטרים.
66. העונש שאטיל, מבוסס הן על הנסיבות של המרדף שתוארו לעיל, ובעיקר על נסיבותיה האישיות של הנאשמת.
67. לא ראיתי מקום להבחנה מגדרית, לכשעצמה. דין נהג כדין נהגת. מבחינה זו, הסיכון הנגרם לנוסעים בכביש ירושלים תל אביב הוא זהה, גם כאשר מי שבורח מניידת משטרה הוא רכב המסיע שב"ח והנוהג בו הוא גבר, או הנוהגת בו היא אישה.
68. אולם, במקרה שבפנינו מה שהכריע את הכף, מבחינתי, הוא הנסיבות האישיות המיוחדות של הנאשמת, שנגזר עליי - בהסכמת הצדדים - שלא להעלותם על הכתב, בגזר הדין הגלוי אלא רק בחלק החסוי, המדבר בעד עצמו.
69. בעניין אחרון זה, צודק הסנגור המלומד, עו"ד אדלבי, כי מן הראוי לתת משקל מיוחד לאותם נתונים, ואין למוד תיק זה ככל תיקי סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, גם אם מדובר במרדף בכביש ירושלים תל אביב.

התוצאה

70. לאחר ששקלתי את מלוא הנתונים, הגעתי למסקנה כי יש להטיל על הנאשמת עונש מאסר בפועל של 15 חודשים, בגין עבירת סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה והסעת השב"ח באירוע השני, וכן מאסר של חודשיים באירוע הראשון, ובסך הכל, עונש מצטבר של 17 חודשי מאסר בפועל, בניכוי שבעה חודשים ושישה ימים, שהם ימי מעצרה.
71. אני גוזר על הנאשמת עונש מאסר על תנאי של שמונה חודשים, אותו תרצה, אם תעבור תוך שלוש שנים מיום שחרורה ממאסרה עבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה.
72. אני גוזר על הנאשמת עונש מאסר על תנאי של ארבעה חודשים, אותו תרצה, אם תוך שלוש שנים מיום שחרורה ממאסרה תעבור עבירה על חוק הכניסה לישראל.
73. אני גוזר על הנאשמת פסילת רישיון נהיגה למשך עשרה חודשים, מיום שחרורה ממאסרה.
74. אני גוזר על הנאשמת פסילה על תנאי של רישיון הנהיגה למשך שישה חודשים, אותו תרצה אם תעבור עבירה של שימוש ברכב לביצוע מעשה פשע, תוך שלוש שנים מיום שחרורה ממאסרה.
75. לעניין חילוט הרכב, על המדינה להגיש בקשה מתאימה, כאשר המשיב יהיה בעל הרכב. אם לא תוגש בקשה כזו בתוך 30 יום, יוחזר הרכב למי שתורה הנאשמת.
76. זכות ערעור לבית המשפט העליון בתוך 45 ימים.

ניתן היום, י"ב שבט תשע"ה, 01 פברואר 2015, במעמד הנאשמת ובאי-כוח הצדדים.

משה דרורי, שופט
סגן נשיא