



ת"פ 5479/11/18 - מדינת ישראל נגד זיאד אלקיעאן

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

בפני כב' סגן הנשיאה, השופט אליהו ביתן

01 בינואר 2020 ת"פ 5479-11-18
מדינת ישראל נ' אלקיעאן

בעניין:

המאשימה: מדינת ישראל

נגד

הנאשם: זיאד אלקיעאן

גזר דין

כללי

1. לאחר שמיעת 3 עדי תביעה, הגיעו הצדדים להסדר דיוני במסגרתו כתב האישום המקורי שהוגש נגד הנאשם תוקן, והנאשם הודה בעובדות כתב האישום המתוקן, שאלה הן עיקריהן:

בתאריך 29.10.18 סמוך לשעה 04:30, הנאשם הגיע ברכב השייך לקרוב משפחתו (להלן: "הרכב") לחניה הסמוכה למעבר מיתר, במטרה להסיע תושבי חברון בתוך שטח ישראל בתמורה לתשלום. ארבעת בני משפחת ארזיקאט - צאיל, האשם, עמר ומוחמד, הם תושבי נפת חברון שבאותו בוקר נכנסו לישראל שלא כדין (להלן: "השב"חיים"). השב"חיים נכנסו לרכב וביקשו מהנאשם להסיעם למקום מסוים בישראל והנאשם הסכים לעשות זאת תמורת 120 ₪. הנאשם הסיע את השב"חיים ובשלב מסוים הוא נהג ברכב בכביש 25 מכיוון נתיבות, והגיע לכניסה לתחנת הדלק בצומת גילת. שוטר, לבוש מדים, שהיה במקום, התקרב לרכב וסימן לנאשם באמצעות פנס לעצור. הנאשם לא עצר ונסע במהירות לכיוון כללי אופקים. השוטר נכנס לניידת משטרתית, הודיע בקשר על בריחת הנאשם והחל לנסוע אחר הרכב בכביש 241 שהינו כביש בין עירוני דו סטרי בעל שני נתיבי נסיעה לכל כיוון ומעקה הפרדה ביניהם. השוטר הפעיל אורות כחולים בניידת וכרז לנאשם לעצור, אך הנאשם כבר היה רחוק מהניידת. שוטרים אחרים שהיו בסמוך ושמעו את דיווח השוטר, הבחינו ברכב, הפעילו אור כחול מהבהב על גג רכבם ונסעו אחרי הנאשם. במהלך נסיעת הנאשם על כביש 241, הוא נסע במהירות מופרזת, מעל המותר, ונסע ב"זיג זג" בין הנתיבים כדי למנוע מהשוטרים לעצור אותו. בשלב מסוים הנאשם נסע בכיכר, כשהוא עולה על הכיכר, ביצע פניית פרסה והחל לנסוע בניגוד לכיוון התנועה, באופן לא זהיר, בנתיב בו נסעה הניידת המשטרתית. הנאשם ירד לשול הדרך והמשיך להימלט מהשוטרים. הנאשם המשיך בנסיעה מהירה, תוך מעבר בין נתיבים כשהשוטרים נוסעים בעקבותיו ומפעילים אורות וכריזה. הנאשם המשיך בנסיעתו, הגיע לצומת מרומזר וחצה אותו באור אדום. הנאשם עלה על כביש 25 ונסע לכיוון כללי באר-שבע. השוטרים בניידות ניסו לעקוף אותו מספר פעמים במטרה לעצרו, ובכל פעם הוא הסיט לעבר הניידות את רכבו ומנע מהם לעקוף אותו. פעמיים במהלך המרדף הניידות נאלצו לסטות מנתיב נסיעתם על מנת לא להיפגע מהרכב. הנאשם התקרב לצומת "משמר הנגב" בו נתיב אחד מיועד לפניה שמאלה ושני נתיבים לנסיעה ישר. מספר כלי רכב התקרבו אל הצומת כדי לפנות שמאלה, והנאשם חצה את הצומת לשמאל, מהנתיב האמצעי, ונכנס לנתיב

עמוד 1



הנסיעה הנגדי לכיוון התנועה, המופרד באי תנועה שעליו גדר. בהגיע הנאשם לקצה אי התנועה, הוא פנה בחדות ימינה ונסע במהירות. באותה עת נסעה ממול משאית ורק בדרך נס נמנעה התנגשות בין המשאית לרכב הנאשם.

הנאשם המשיך בנסיעה לכיוון רהט, בכביש דו סטרי בעל נתיב נסיעה אחד לכל כיוון, שוליים צרים וקו הפרדה רצוף מפריד בין הנתיבים ברוב חלקי הכביש. הנאשם נסע בפראות, חצה פעמים רבות את קו ההפרדה הרציף ונסע בניגוד לכיוון התנועה. בשלב מסוים הנאשם סטה לנתיב הנגדי תוך חציית קו הפרדה רציף ופנה בפתאומיות לכיוון תחנת דלק במקום. שוטרי תחנת רהט ששמעו בקשר על המרדף, הציבו ניידת לפני אחת הכרכרות ביישוב רהט בנסיון לחסום את רכבו של הנאשם. הנאשם המשיך לנסוע במהירות בכביש הגישה לרהט עד שהבחין במחסום, בלם את הרכב בצד השמאלי של הכביש, יצא ממנו והחל להימלט רגלית. השוטרים רדפו אחריו וצעקו לו לעצור, והוא המשיך בבריחה וירד לואדי, ובהמשך השוטרים השיגו אותו ועצרו אותו.

2. על יסוד הודאת הנאשם בעובדות, כאמור, הוא הורשע בעבירה של סיכון חיי אדם במזיד בנתיב תחבורה, לפי סעיף 332(2) בחוק העונשין התשל"ז-1977; ובעבירה של הסעה שלא כדין בנסיונות מחמירות, לפי סעיף 12 א' (ג) (א1) (ב) בחוק הכניסה לישראל, התשי"ב-1952.

3. ההסדר בין הצדדים לא כלל הסכמה לעניין העונש.

4. שירות המבחן הגיש על הנאשם שני תסקירים, בהם צוינו בין היתר הדברים הבאים -

הנאשם יליד 1985, נשוי ואב לשמונה ילדים בגילאי 4-12. אינו ידוע קרוא וכתוב בעברית או בערבית. עזב את בית הספר לאחר חמש שנות לימוד כדי לפרנס את עצמו. בעברו הפלילי שתי הרשעות קודמות, האחת משנת 2004 בגין עבירת סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, במסגרתו נידון ל-20 חודשי מאסר בפועל, ובשנת 2012 הורשע בעבירת הסעת תושב זר השווה שלא כדין. עברו התעבורתי כולל 17 הרשעות שהאחרונה בהן מינואר 2019.

בהתייחסו לעברה הביע חרטה וכעס עצמי באשר להתנהלותו. סיפר כי באותה תקופה עבד בתל אביב בתחום הנקין וכפרנסה נוספת עסק בהסעת פועלים במטרה לכסות על הדלק של נסיעותיו לתל אביב. ציין כי הוא ידע שמסיע עובדים שאין להם אישורי שהייה בישראל ונמנע מלבחון בחירותיו והשלכות מעשיו. טען כי באירוע העבירה התבקש על ידי שוטרים לעצור, אך הפועלים שהיו עמו ברכב הפעילו עליו לחץ לא להישמע לשוטרים, ולהמשיך לנסוע, ומתוך הלחץ בו היה נתון המשיך בנסיעה. ציין כי היה מודע לכך שהוא מסכן את עצמו ואחרים. ומסר כי כיום מצליח לבחון את התנהלותו הבעייתית והמסוכנת.

שירות המבחן ציין כי הנאשם השתלב בקבוצה טיפולית המיועדת לעצורי בית. הוא הגיע לכל המפגשים בזמן ובאופן סדיר, השתתף באופן פעיל, שיתף בעברו ובקשייו, וההתרשמות היתה כי הוא נתרם מהתהליך הטיפולי. הנאשם שיתף כי השתתפותו בקבוצה תרמה לו רגשית, וכי התכנים שהועלו בקבוצה אפשרו לו בחינה באשר להתנהגותו ולבחינת גורמי סיכון בעתיד.



שירות המבחן העריך את גורמי הסיכון והסיכוי של הנאשם, התרשם כי קיימת רמת סיכון להישנות התנהגות עוברת חוק, בייחוד בכל הקשור להשגת כסף זמין, והעריך כי לנאשם יכולת להיתרם מהליך טיפולי, שיסייע בצמצום רמת הסיכון כאמור.

בסיכום הדברים, המליץ שירות המבחן להעמיד את הנאשם בצו מבחן למשך שנה במהלכו יופנה למסגרת מעגל החיים והתעסוקה המסייעת בהכוונה ובהשתלבות בקורסים מקצועיים ובעבודה, ולהטיל עליו מאסר בעבודות שירות ומאסר על תנאי.

בתסקיר משלים, דווח כי הנאשם לא השתלב בקבוצה טיפולית בשירות המבחן לאור רשימות המתנה ארוכות. צוין כי הנאשם מתמודד עם מצב כלכלי קשה ואינו יכול לפרנס את משפחתו בשל התנאים המגבילים בהם הוא נמצא. הביע רצון להמשיך בקשר עם שירות המבחן ולשקם את חייו.

שירות המבחן העריך כי ענישה הכוללת מאסר תקשה ותעצים את מצבה הכלכלי הקשה של משפחת הנאשם ועלולה להרע את מצבה. התרשם כי הנאשם חווה מחיר משמעותי מאז מעצרו והוא מודע לחומרת מעשיו. וחזר על המלצתו לעונש.

טענות הצדדים

1. ב"כ התביעה עמד על הערכים החברתיים שנפגעו מביצוע העבירות - ההגנה על שלום הציבור, ובפרט על ציבור משתמשי הדרך; ההגנה על בטחון הציבור ותחושת הבטחון שלו; ההגנה על שלמות הגוף והרכוש; השמירה על החוק והסדר החברתי; וזכות המדינה לקבוע מי יבוא בשעריה ולהגן על אזרחיה. הדגיש את חומרת העבירות. טען כי מידת הפגיעה בערכים החברתיים שצוינו, חמורה. עמד על נסיבות ביצוע העבירות; חלקו המשמעותי והמרכזי של הנאשם בביצוען; הנזקים הפוטנציאליים החמורים שבעבירות- הן מהעובדה שהנאשם הסיע אנשים שאינו מכיר ואינו יודע מה סיבת כניסתם לישראל, והן הסיכון החמור שנגרם מאופן נהיגתו; והמניע שעמד בבסיס העבירות, הרצון להרוויח כסף מהסעת השב"חים והרצון להימלט מהשוטרים בעבירת סיכון ח"י אדם בנתיב תחבורה. הדגיש כי מדובר בעבירה מתמשכת, על פני זמן ומרחק, ולא מדובר באיבוד עשתונות רגעי. הפנה לפסיקה וטען כי מדיניות הענישה בעבירות סיכון ח"י אדם בנתיב תחבורה היא של שנות מאסר בפועל, גם במקרים בהם לא נגרם נזק גוף. ומדיניות הענישה בעבירה של הסעת שב"ח היא של מאסר בפועל, גם במקרים שלא נלוו לה עבירות נוספות. באשר למתחם העונש ההולם, טען כי הוא נע בין 3 - 5 שנות מאסר, לצד עונשים נלווים. אשר לעונש המתאים לנאשם במסגרת מתחם העונש ההולם, ציין שהנאשם הודה במסגרת הסדר טיעון, חסך בזמן שיפוטי, השתלב בקבוצה טיפולית ונתרם ממנה. ומנגד, לנאשם הרשעות קודמות באותן עבירות ממש- הן עבירת הסעת שב"ח והן עבירת סיכון ח"י אדם בנתיב תחבורה, עליה נדון ל- 20 חודשי מאסר בפועל. עוד ציין כי במסגרת גזר דינו בעבירת השב"ח בה הורשע בעבר, טען הנאשם כי הוא מצטער על מעשיו ולא יחזור עליהם. הפנה לעברו התעבורתי הכולל 17 הרשעות קודמות. התייחס לאמירות שירות המבחן ביחס לנאשם, המלמדות על תובנה ראשונית שלו לחומרת מעשיו, הנובעת בעיקר מהמחירים אותם הוא משלם כיום. וטען כי אין הצדקה לחריגה מהמתחם בשל



שיקולי שיקום. טען לצורך בהרתעת היחיד והרבים, בשתי העבירות בהן הורשע הנאשם, וביקש להטיל על הנאשם מאסר בחלק האמצעי של המתחם. בנוסף, עתר להטיל על הנאשם מאסר על תנאי מרתיע, קנס, ופסילת רישיון נהיגה לתקופה ממושכת בפועל ועל תנאי.

2. ב"כ הנאשם טענה כי עובדות כתב האישום המקורי תוקנו באופן משמעותי הגם שסעיף העבירה שיוחס לנאשם לא השתנה - נמחקו ממנו תיאורים על אנשים שקפצו לצד הדרך וכלי רכב שבלמו. ציינה שהנאשם הודה במעשיו כבר בתחנת המשטרה, קיבל על עצמו אחריות, הבין את הסיטואציה אליה נקלע, וכיום, לאחר שנה של טיפול, הוא נמצא במקום אחר. אשר לנסיבות העבירה, טענה כי מעשי הנאשם קרובים לעבירת נסיעה פוחזת, כאשר הנסיעה מתבצעת בשעת לפנות בוקר, כשהכבישים ריקים. ציינה כי בזמן שהנאשם חצה באור אדום לא היו במקום כלי רכב אחרים והפנתה להנחיית פרקליט המדינה 2.17 לפיה מקום שבו נחצו צמתים באור אדום אולם לא התממש סיכון אין לייחס עבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה. וטענה כי העובדה הקבועה בסעיף 15 לכתב האישום לפיה הנאשם הסיט את רכבו לעבר הניידות וגרם להם לסטות ממסלולם היא היחידה העולה כדי סיכון. טענה כי למעשי הנאשם לא קדם תכנון. והשב"חים שהיו עם הנאשם ברכב נלחצו בעצמם וגרמו לו לבהלה, שהביאה להתנהגותו הפסולה. והדגישה כי בסופו של יום לא נגרם נזק ממשי. טענה כי התנהגות הנאשם נמצאת ברף התחתון. הפנתה לתסקיר שירות המבחן, וטענה כי רכיב הרתעת היחיד הושג במלואו. טענה כי מתחם העונש ההולם על עבירה של הסעת שב"ח נע בין מאסר על תנאי למספר חודשי עבודות שירות, ויחד עם עבירת הסיכון יש לקבוע מתחם הנע בין שישה חודשי מאסר ל- 24 חודשי מאסר. וטענה כי במקרה זה יש לחרוג ממתחם העונש ההולם בשל שיקולי שיקום. בהקשר זה טענה כי הנאשם צעיר בן 34, התייתם מאביו בגיל 10, עזב את לימודיו והשתלב בעבודה. הוא ביטל את עצמו מגיל צעיר, התחתן עם אישה על מנת שתהיה מי שתטפל באמו. וכיום הוא אב ל- 8 ילדים. מזה שנה הוא משולב בשירות המבחן, ותואר כמי שהיה פעיל בקבוצה הטיפולית ונתרם ממנה, והמלצת שירות המבחן היא שילובו בטיפול. אשר לעברו הפלילי, ציינה כי בעבירת סיכון חיי אדם הוא הורשע לפני כ- 14 שנה, ובהסעת השב"ח הוא הורשע לפני כ- 7 שנים. טענה כי יש לתת לנאשם הזדמנות לשקם את עצמו, וכי עונש מאסר יפגע בשיקומו וגם יפגע קשות במשפחתו.

3. הנאשם הביע צער על מעשיו. אמר כי הוא יודע שביצע עבירה חמורה מאוד ושזו הפעם השניה שהוא עושה זאת. ואמר שבעקבות הקשר שלו עם שירות המבחן הוא השתנה קצת.

דין והכרעה

1. הנאשם הורשע בעבירות של הסעת שב"ח וסיכון חיי אדם במזיד בתחבורה. שתי העבירות בוצעו במסגרת אירוע עברייני אחד ויש לקבוע להן מתחם עונש הולם כולל.

2. הערכים החברתיים שנפגעו ממעשי הנאשם בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, הם בראש



וראשונה הערך של שמירת החיים, ולצדו גם ערכי הבטיחות בדרכים, שלום הציבור, שמירת הרכוש, והציות לגורמי אכיפת החוק. בנסיבות הענין, מידת הפגיעה בערכים החברתיים האמורים הינה משמעותית מאוד.

הערכים החברתיים הנפגעים בעבירת הסעת השב"ח, הם בעיקר שלום הציבור ובטחונו, והשקעת משאבים ציבוריים במניעת כניסת שב"ח, באיתורם ובטיפול בהם בישראל. בהתחשב בנסיבות העבירה, מידת הפגיעה בערכים אלה הינה ממשית.

3. העבירה של סיכון חיי אדם במזיד בנתיב תחבורה, היא מהחמורות שבחוק העונשין, ולא בכדי. חיי אדם הם ערך עליון, מקודש, שהשמירה עליו היא בראש מעייניה של כל חברה אנושית מתוקנת. ונתיבי התחבורה הם התשתית המאפשרת תנועת אנשים וסחורות, הדרושה בחברה בת ימינו כדבר הברור מאליו, שיש לחברה אינטרס מובהק לשמור על בטיחות המשתמשים בהם.

סיכון חיים במזיד בנתיב תחבורה, פוגע איפוא בשני ערכים חשובים ומרכזיים. העונש החמור הקבוע לצדה של העבירה - 20 שנות מאסר, מבטא את החשיבות הרבה של האינטרסים המעורבים ואת מידת הסלידה של החברה מהפגיעה בהם.

4. מדיניות הענישה הנוהגת בעבירת סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה הינה של החמרה, ובמסגרתה מוטלים עונשי מאסר לתקופות משמעותיות. (ראה ע"פ 2410/04 **מדינת ישראל נ' סלמאן אבולקיעאן** (פורסם בנבו), ע"פ 9229/08 **נואף אלעסם נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו) וע"פ 1133/07 **מוחמד אלדראג'ה נ' מדינת ישראל** - (פורסם בתקדין) ע"פ 4797/11 **סמיר הואשלה נ' מדינת ישראל**; ע"פ 2804/12 **מדינת ישראל נ' שפיק קבועה ואח'**; וע"פ 6099/12 **אדם נסימי נ' מדינת ישראל**).

5. מדיניות הענישה בעבירות של הסעת שב"ח היא של החמרה יחסית. הקו הפסיקתי המנחה מימים ימימה הוא, שיש להטיל על מסיע/מעסיק/מלין עונש חמור יותר מזה של השב"ח עצמו. שכן, השב"ח איננו אזרח ישראל וכל מעייניו באינטרס הפרטי שלו, ואילו האחרים הם ככלל אזרחי ישראל, שיש להם אחריות כלפי שלום הציבור ובטחונו, שמעשיהם תורמים להתגברות תופעת השהייה הבלתי חוקית של תושבי הרש"פ בישראל.

ברבות השנים, החוק תוקן, והעונש על הסעת שב"ח בנסיבות מסוימות הוחמר. הוראת החוק העכשווית, מצויה בסעיף 12א(ג)(1) לחוק הכניסה לישראל, הקובע כדלהלן -

"המסיע ברכב תושב זר השוהה בישראל שלא כדין, דינו - מאסר שנתיים או הקנס הקבוע בסעיף 61א(3) לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן - חוק העונשין);

(א1) נעברה עבירה לפי פסקה (1) באחת מהנסיבות המפורטות להלן, דינו של עובר

עמוד 5



העבירה - מאסר ארבע שנים או כפל הקנס הקבוע בסעיף 61(א)(3) לחוק העונשין:

(ב) הוסעו ברכב שלושה תושבים זרים או יותר, השוהים בישראל שלא כדין

שאינם בני משפחתו של המסיע; לעניין זה, "בן משפחה", של המסיע - הורהו, ילדו, אחיו או אחותו;

הלכה למעשה, עונשי המאסר בעבירה זו נעים בין מספר חודשים ועד שנת מאסר. (רע"פ 3967/18 חסין סיאד נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 12.8.2018); רע"פ 4062/17 פתחי אלקואעין נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 19.6.2017); רע"פ 7726/13 נסאסרה נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 08.01.14))

6. בע"פ 5953/15 רוני שוהאנה נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 07.12.2015) המערער הורשע בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, הפרעה לשוטרי במילוי תפקידו והסעת שוהה בלתי חוקי שלא כדין. לפי עובדות כתב האישום המתוקן, המערער הסיע ברכבו שוהה בלתי חוקי, ושוטרים שהבחינו בו מבצע עקיפה אסורה סימנו לו לעצור. המערער הבחין בסימון, התעלם מהשוטר, והחל בנסיעה מהירה, תוך שהוא מסיט את רכבו לעבר השוטרים וממשיך לנסוע במהירות שאינה תואמת את תנאי הדרך ובפראות תוך שהוא מסכן את משתמשי הדרך. לאחר שעצר את רכבו, יצא מן הרכב ונמלט בריצה מהמקום כשהוא מותיר את השב"ח ברכב. המערער לא שעה לקריאות השוטרים ונתפס רק לאחר מרדף רגלי. בית המשפט קבע כי מתחם העונש ההולם לעבירת הסעת השב"ח נע בין מאסר על תנאי לבין 7 חודשי מאסר בפועל, ומתחם העונש ההולם לאירוע המרדף נע בין 12 ל-40 חודשי מאסר בפועל, וגזר על המערער 30 חודשי מאסר בפועל.

בית המשפט העליון דחה את הערעור, תוך סקירת הפסיקה הרלוונטית, ואמר בין היתר את הדברים הבאים, המתאימים לעניינו-

"המעשים שבביצועם הורשע המערער הם בעלי חומרה יתרה. המערער סיכן את שלומם ובטיחותם של משתמשים תמימים בדרך, שעה שנמלט מהמשטרה תוך שנהג בפראות. נהיגתו המסוכנת של המערער כללה גם סיכון חייהם של גורמי אכיפה בעת שנסע לעבר ניידת המשטרה במהירות גבוהה, ואף בניגוד לכיוון הנסיעה, באופן שאילץ את השוטרים לבלום בלימת חירום ולסטות מנתיב הנסיעה כדי למנוע התנגשות חזיתית עם רכבו של המערער. לא זו אף זו: לאחר שהמערער עצר את רכבו הוא המשיך שלא להיענות לסימון השוטרים לעברו כי יעצור ופתח בהימלטות רגלית. מעשיו אלו של המערער מלמדים על זלזול בוטה בחוק ובגורמי האכיפה. בית משפט זה עמד בעבר על חומרתן של עבירות סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה וקבע כי ככלל, נדרש כי הענישה בגין תהא משמעותית ומרתיעה (ע"פ 4160/14 פלוני נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 11 והאסמכתאות שם (20.10.2014); ע"פ 3641/14 מדינת ישראל נ' חסונה, [פורסם בנבו] פסקה 6 (2.7.2014)). עיון בפסיקה שאוזכרה בגזר הדין וכן בטיעוני הצדדים בערעור מלמדת שהעונש שהוטל על המערער הוא ראוי וסביר בנסיבות העניין וכי אין מקום להתערב בו. **המגמה בפסיקה מלמדת על החמרה בענישה של מי שהורשעו בסיכון חיי אדם**



בנתיב תחבורה ורף הענישה המקובל בעבירה זו עומד על מספר שנות מאסר (ע"פ 3641/14 מדינת ישראל נ' חסונה, [פורסם בנבו] פסקה 6 (2.7.2014)). מעיון בפסקי דין שבהם נדחו ערעורים על חומרת העונש של מי שהורשעו בביצוע עבירה ממין זה בנסיבות דומות למקרה, עולה כי העונש שנגזר על המערער דכאן איננו חורג ממדיניות הענישה הנוהגת. כך למשל, בע"פ 2336/14 ווערי נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (10.12.2014) נדחה ערעור על גזר דין שבמסגרתו הוטל על נאשם בגין עבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה עונש של 40 חודשי מאסר בפועל. בע"פ 1925/14 עלוש נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (8.2.2015) נדחה ערעור על גזר דין שבמסגרתו הוטל על הנאשם שם חמש שנות מאסר בפועל. בע"פ 6193/14 אסד נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (21.5.2015) נדחה ערעור על גזר דין שבמסגרתו הוטל על הנאשם עונש של 40 חודשי מאסר בפועל. כך גם בע"פ 5626/14 לנקין נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (2.8.2015) שבמסגרתו נדחה ערעור על חומרת עונש של 50 חודשי מאסר בפועל. מעיון בפסיקה עולה אפוא כי העונש שנגזר על המערער אינו חורג ממדיניות הענישה המקובלת בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה המאופיינות ב"מרדפים", הימלטות מגורמי שיטור ועבירות תנועה מרובות - והכל באופן שיש בו כדי לסכן את שלומם ובטיחותם של המשתמשים בדרך לתומם. יוזכר כי המערער אף הורשע בהסעת שב"ח שבגינה קבע בית המשפט המחוזי רף ענישה מקסימלי של 7 חודשי מאסר בפועל."

בע"פ 2789/13 **מדינת ישראל נ' זין חמדי** (פורסם בנבו, 4.8.2013) המשיב, צעיר בן 21, הורשע **בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, ובעבירה של הסעה שלא כדין**. הוא הסיע 25 שוהים בלתי חוקיים משכם לתוך שטח ישראל, וכשנתבקש לעצור את הרכב התעלם מקריאת השוטר והמשיך בנסיעתו במהירות גבוהה מן המותר, תוך מעבר בין נתיבי הנסיעה, ובהמשך אף נסע על קו הפרדה לבן המפריד בין שני נתיבים. משניסה השוטר לעקפו מצד ימין, עבר המשיב לנסוע בשול הכביש השמאלי, וניסה לפגוע בניידת מספר פעמים, עד שאילץ את השוטר לרדת בעצמו לשול השמאלי של הכביש; כל זאת, תוך שהשוטר ממשיך לכרוז למשיב שיעצור. לבסוף, אחרי נסיעה של כחצי קילומטר, עצר המשיב את רכבו, למראה אקדח ששלף השוטר. בית המשפט העמיד את מתחם העונש הראוי **לעבירת ההסעה על 3 עד 8 חודשי מאסר בפועל**, ואת מתחם העונש הראוי **לעבירת הסיכון חיי אדם על 8-24 חודשי מאסר בפועל**. וגזר על המשיב **19 חודשי מאסר, מתוכם 13 בפועל**.

בית המשפט העליון קיבל את ערעור המדינה וקבע-

"לאחר העיון סבורים אנו, כי יש ממש בערעור המדינה. לעניין זה עלינו להידרש הן למתחם הענישה **שקבע בית המשפט קמא והן לתוצאה האופרטיבית** שעלתה הימנו. אשר למתחם, לא זה המקום לשוב לכל הפרשנות לתיקון 113 לחוק העונשין תשל"ז-1977, אך העיקרון המנחה בו, **עקרון ההלימה, יחד עם פסיקה קיימת, אינם מניחים להסתפק במתחם שקבע בית המשפט**. אשר לעבירה החמורה מן השתיים, סיכון חיי אדם במזיד בנתיב תחבורה לפי סעיף 332(2) לחוק העונשין, עונשה המירבי כידוע עשרים שנות מאסר, ומכאן שהמחוקק ראה דבר זה כפגיעה בערך חברתי בעל חשיבות רבה. מדיניות הענישה הנהוגה בכגון דא היא מחמירה, וראו ע"פ 2410/04 מדינת ישראל נ' אלקיעאן [פורסם בנבו] (2004) **שם הושתו ארבע שנות מאסר, והשופט לוי ציין "ואנו מצפים כי**



רמת הענישה אותה אנו מכתבים תיושם בפועל על-ידי ערכאות קמא". אכן יושמה מדיניות זו לאורך השנים, בחריגים מסוימים לקולה ולחומרה. גם אם המרדף היה קצר יחסית, אשר לעבירת ההסעה, זו עונשה המירבי על פי דין, סעיף 12א(ג)(ב) לחוק הכניסה לישראל, תשי"ב-1952, הוא שלוש שנים "אם הוסעו ברכב ששה תושבים זרים או יותר השוהים בישראל שלא כדין" (בנידון דין הוסעו 25, ולכן ההחמרה בדין משנתיים במקרה "רגיל" של הסעה - לשלוש). ניתן אל לב: המדובר במסיעים, ולא בשוהים הבלתי חוקיים עצמם, שעניינם נדון ברע"פ 3173/09 פארגין נ' מדינת ישראל [פורסם בגבו] (2009); כבר שם נאמר לגבי המסיעים, המלינים והמעסיקים (ראו גם רע"פ 5198/01 ח'טיב נ' מדינת ישראל, פ"ד נו(1) 769), כי חטאתם עולה על של השוהים הבלתי חוקיים, "שכן חוטאים הם ומחטיאים את הרבים, ומכאן גישת המחוקק שהחמירה עמהם" (פסקה י"א), שם הוספתי "את קולי לגישה המחמירה כלפי מסיעים, מלינים ומעסיקים, שהם על פי רוב ישראלים, העוברים על החוק לשם בצע כסף, ולא למען פת לחם". פסק דין רלבנטי לענייננו, שהגישה באת כוח המדינה, הוא ע"פ 9406/08 פאיז נ' מדינת ישראל (2009), שניתן אמנם בטרם תיקון 113, אך גם לאחר התיקון אינו מתחילים מבראשית. באותו עניין היה מדובר במי שהסיע שוהה בלתי חוקי, ומשנמלט משוטרים נוהל אחריו מרדף, ואף שם הורשע בסיכון חיי אדם בנתיב תחבורה ובהסעת שוהה בלתי חוקי (וכן הפרעה לשוטר במילוי תפקידו), והושתו עליו 36 חודשי מאסר בפועל....

לטעמי, המתחם ההולם לעניין מסיעים, מלינים ומעסיקים בנסיבות מחמירות בענייננו צריך להיות בין 5 ל-15 חודשי מאסר, בעניין זה יש חשיבות עצומה להרתעה, כיון שהמדובר בעבירה שעיקרה כלכלי, וזאת כדי שייצא הקול הצלול מטעמנו כנגד מעשים אלה. נוכח האמור החלטנו להיעתר לערעור, שכן סבורנו כי בית המשפט קמא אכן הציב מתחם ענישה נמוך מדי, וכתוצאה נדון המשיב לעונש קל מדי. בשל גילו הצעיר, עברו הנקי והתסקירים החיוביים ביסודם תהא התערבותנו, על הצד הנמוך, על ידי החמרת עונש המאסר בפועל מ-13 ל-20 חודשים; וזאת גם כיון שאין ערכאת ערעור ממצה את הדין.

7. נסיבות הקשורות בביצוע העבירה -

הסעת השב"חים על ידי הנאשם היתה מתוכננת מראש. הנאשם הגיע בשעת לפנות בוקר לאזור מעבר מיתר, מתוך כוונה לאסוף שם תושבי שטחי הרש"פ הנכנסים לישראל, אסף ארבעה שב"חים לרכבו והסיעם כברת דרך ארוכה בתחומי ישראל.

הסכנה לביטחון הציבור הטמונה בהימצאות תושבי הרש"פ שאין להם היתר לשהות בישראל, בתחומי ישראל, ידועה לכל, ולצערנו כבר היו דברים מעולם והציבור שילם על כך מחיר כבד.

הנאשם ביצע את העבירה מתוך רצון להרוויח כסף, והתעלם מהסכנה שיצר.

הנאשם התעלם מסימון השוטר לעצור ופתח בנסיעה מסוכנת שנמשכה על פני כ- 25 קילומטרים (מצומת גילת לאופקים ומשם לרהט). הנאשם התעלם מקריאות השוטרים לעצור. נסע נגד כיוון התנועה בנתיב בו נסעה הניידת שרדפה אחריו. חצה צומת באור אדום. סיכן את השוטרים שנסעו בניידות שניסו לעקוף אותו, בכך



שמספר פעמים הסיט את הרכב לעברם. בקטעי דרך מסוימים נסע בניגוד לכיוון התנועה. נסע בצורה מסוכנת בקטעי כביש דו מסלולי בעל נתיב אחד. חצה פעם אחר פעם קו לבן רציף. לכל אורך נסיעתו נסע במהירות, וסיכן את עצמו ואת ארבעת הנוסעים שהיו איתו. וכשדרכו נחסמה והוא נאלץ לעצור, הוא ירד מהרכב וברח.

הנאשם, כנהג הרכב, ביצע את העבירות בעצמו ולבדו.

אמנם, במזל רב, לא נגרם נזק קונקרטי מהתנהגות הנאשם, אך הנזק שיכל להיגרם מנהיגת הנאשם, חמור מאוד. כל בר דעת מבין את התוצאות הרוות הגורל העלולות לנבוע מנהיגה מהירה ופרועה תוך חציה באור אדום, נסיעה נגד כיוון התנועה, הסטת רכב הנוסע במהירות לעבר רכב אחר המנסה לעקוף אותו, ועוד.

הסיבה שהביאה את הנאשם לבצע את עבירת סיכון חיי אדם שביצע, הינה רצונו להתחמק מהשוטרים שדרשו ממנו לעצור, ובכך להימלט מעונש.

8. קראתי את פסקי הדין שהסנגורית הגישה במסגרת טיעוניה לעונש ומצאתי כי אין בהם ללמד על ענייננו. ראשית, כמו ברוב העבירות, ניתן למצוא מקרים בהם הוטלו עונשי מאסר קלים יחסית, בשל נסיבות קונקרטיות של המעשה או העושה, אולם, הם היוצאים מן הכלל, ומדיניות הענישה העולה מפסיקה רבה ועקבית של בית המשפט העליון, גם זו שהוגשה על ידי הסנגורית, ברורה, והיא של שנות מאסר בפועל.

9. בהתאם לצורך לקיים יחס הולם בין חומרת מעשה העבירה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם ובין העונש שיוטל, ובהתחשב בערכים החברתיים שנפגעו מביצוע העבירות, במידת הפגיעה בהם, במדיניות הענישה הנהוגה ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירות, אני קובע כי מתחם העונש ההולם לאירוע בכללו נע בין 3 ל-5 שנות מאסר בפועל ובין שנה ל-3 שנות פסילה מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה.

10. שירות המבחן המליץ להטיל על הנאשם מאסר בעבודת שירות לצד עונשים נלווים. אינני מקבל את ההמלצה.

כידוע, עמדת שירות המבחן בנוגע לעונש שיש להטיל על נאשם, היא בבחינת המלצה שאינה מחייבת את בית המשפט (ראה למשל, ע"פ 4295/15 ג'אבר אלצאנע נ' מדינת ישראל - פורסם בנבו, 2.5.16; רע"פ 4144/15 אבו אלטיף נ' מדינת ישראל - פורסם בנבו, 16.6.16). נקודת מוצא זו מחייבת המציאות. בית המשפט הוא הגוזר את הדין. זו חובתו וזו אחריותו. ממילא, אין מקום שעמדתו של גוף אחר, חשוב ככל שיהיה, תחייב אותו לתוצאה עונשית מסוימת. בהקשר זה יוזכר, ששיקולי שירות המבחן בהמלצותיו אינם חופפים לשיקולי בית המשפט בגזירת הדין. שירות המבחן מתמקד בעיקר בנאשם ובטובתו (לעתים טובת הנאשם עולה בקנה אחד עם טובת הציבור), ואילו בית המשפט מחויב לשיקול אינטרסים רבים ורחבים יותר. בנוסף לכך, שירות המבחן רשאי להמליץ כל המלצה שנראית בעיניו, ללא כל הגבלה, ואילו שיקול דעת בית המשפט בענישה, מובנה בחוק



ומושפע ממרכיבים ומעקרונות משפטיים שאינם נמצאים על סדר יומו של שירות המבחן.

11. ב"כ הנאשם טענה כי במקרה זה יש הצדקה לקבוע את עונשו של הנאשם בסטיה ממתחם העונש ההולם, משיקולי שיקום. אינני מקבל את הטענה.

לא כל השתתפות בטיפול מצדיקה קביעת עונש בחריגה ממתחם העונש ההולם. יוזכר, כי סעיף 40א(4) מאפשר לבית המשפט להתחשב בגזירת העונש המתאים, לנאשם, בחזרה למוטב או במאמצים לחזור למוטב. אולם הדבר נעשה בתוך מתחם העונש ההולם ולא בחריגה ממנו.

על מנת לעמוד על טיב השיקום ומשמעותו, יש לבחון את מצב הנאשם לפני תהליך הטיפול, את מהות ועומק "הפגם" או "הליקוי" שחייב טיפול, את משך הטיפול ומידת האינטנסיביות שלו ואת תוצאות הטיפול.

מבלי לזלזל במסגרת הטיפולית בה השתתף הנאשם, המדובר בקבוצת טיפול המיועדת לעצורי בית, שטיבה, היקפה ויעדיה צנועים. אין המדובר בתהליך טיפולי יסודי שפתר, או אפילו התיימר לפתור, בעיה שעמדה ביסוד התנהגות הנאשם באירוע העבירה, או ששינה משמעותית תובנות יסוד או דפוסי התנהלות מרכזיים שלו. למעשה, הנאשם לא התחיל בטיפול ששירות המבחן ייעד לו, בשל רשימות המתנה ארוכות.

12. לנאשם עבר פלילי הכולל עבירה של הסעת שב"ח מחודש יוני 2011 ועבירת סיכון ח"י אדם בנתיב תחבורה מחודש יוני 2005 - עליה נדון ל-20 חודשי מאסר בפועל. בנוסף, לחובתו 17 הרשעות בעבירות תעבורה, ובהן אי ציות לתמרור עצור ונהיגה כשברמזור אור אדום.

13. בגזירת דינו של הנאשם אני לוקח בחשבון את גילו הצעיר יחסית; את נסיבות חייו, כמתואר בתסקירי שירות המבחן; את הפגיעה הצפויה לו ממאסרו; ובעיקר את הפגיעה הצפויה למשפחתו הגרעינית ובמיוחד ילדיו הקטינים, ולאמו; את הודאתו; את התקופה בה היה הנאשם בתנאי מעצר בית; ואת ההליך הטיפולי המסוים שעבר.

14. בסופו של דבר על העונש לעמוד בהלימה לחומרת מעשה הנאשם בנסיבותיו ולמידת אשמו. וכאן, המרדף אחרי הנאשם היה על פני כ- 25 קילומטרים, מרחק רב במיוחד בהשוואה למקרים דומים המגיעים לבית המשפט; במהלכו הנאשם ביצע סדרת מעשים מסכני חיים - פשוטו כמשמעו, סיכן את השוטרים שרדפו אחריו, סיכן משתמשי דרך אחרים שהיו בקרבתו, וסיכן את עצמו ואת נוסעי רכבו. והתנהגותו בכללה מבטאת חוסר מורא דין, חוסר גבולות פנימיים, ומסוכנות לציבור.

חומרת מעשי הנאשם בנסיבותיהם ומידת אשמו של הנאשם, כשלעצמם, מצדיקים תקופת מאסר ארוכה יותר מזו שתיגזר על הנאשם. תקופת המאסר המתונה יחסית מושפעת מההתחשבות בפגיעה הצפויה לילדי הנאשם ממאסרו ומהדאגה לגורלם בהעדרו.



15. נוכח כל האמור אני מטיל על הנאשם את העונשים הבאים:

- א. 42 חודשי מאסר בפועל, בניכוי ימי מעצרו.
 - ב. 12 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים מיום שחרורו מהמאסר, שלא יעבור עבירה של סיכון חיי אדם במזיד בנתיב תחבורה.
 - ג. 3 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים מיום שחרורו מהמאסר, שלא יעבור עבירה על חוק הכניסה לישראל.
 - ד. אני פוסל את הנאשם מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה למשך שנה מיום שחרורו מהמאסר.
- זכות ערעור תוך 45 יום.

ניתן היום, ד' טבת תש"פ, 01 ינואר 2020, בנוכחות הצדדים.