



ת"פ 18282/04/22 - מדינת ישראל-פמ"ד נגד קצי עזאזמה -בעצמו

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

ת"פ 18282-04-22 מדינת ישראל נ' עזאזמה(עציר)

בפני כבוד השופט יובל ליבדרו
המאשימה:
נגד מדינת ישראל-פמ"ד ע"י ב"כ עו"ד גיורא חזן

הנאשם: קצי עזאזמה -בעצמו ע"י ב"כ עו"ד נאשף דרוויש

גזר דין

מבוא

1. כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירות של סיכון חיי אנשים במזיד בנתיב תחבורה (להלן: "סיכון חיי אדם"), הפרעה לשוטרי בעת מילוי תפקידו וחבלה במזיד לרכב, עבירות לפי סעיפים 275 ו-413א לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 (להלן: "חוק העונשין"). בנוסף, כתב האישום ייחס לנאשם עבירות של נהיגה ללא רישיון ונהיגה ללא רישיון רכב, עבירות לפי סעיפים 10א ו-2 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: "פקודת התעבורה") ועבירה של שהייה בלתי חוקית, עבירה לפי סעיף 12(1) לחוק הכניסה לישראל, התשי"ב - 1952.

2. בתשובתו לכתב האישום הודה הנאשם במרבית עובדות כתב האישום ואף בחלק ניכר מהעבירות שיוחסו לו, אם כי העלה הוא מספר טענות ביחס לעבירות של נהיגה ללא רישיון ושהייה שלא כדין בישראל. לאחר שבחנה העניין, הודיעה המאשימה כי הגם שהיא לא מסכימה עם הטענות שהעלה הנאשם ביחס לעבירות הנ"ל, לא תעמוד היא על הוכחתן.

לאור האמור הורשע הנאשם על-פי הודאתו בביצוע עבירות של הפרעה לשוטרי חבלה במזיד ונהיגה ללא רישיון רכב.

לצד זאת, הנאשם כפר בביצוע עבירה של סיכון חיי אדם וטען כי עובדות כתב האישום, בהן הודה, מגבשות עבירה של מעשי פזיזות ורשלנות לפי סעיף 338א(1) לחוק העונשין (להלן: "מעשי פזיזות ורשלנות") ולא עבירה של סיכון חיי אדם. כנגזר מכך, נוהל הליך הוכחות מסוים שלאחריו הורשע הנאשם גם בעבירה של סיכון חיי אדם.



כתב האישום

3. מכתב האישום עולה שביום 31.03.2022, בשעה 5:45 או בסמוך לכך, נהג הנאשם ברכב מסוג פורד (להלן: "הרכב") ופנה צפונה מאזור התעשייה "עמק שרה" לכיוון העיר באר שבע. באותה העת ובאותו המקום, במסגרת פעילות שגרתית, נסעו גם מספר שוטרים (להלן: "השוטרים") ברכב משטרה (להלן: "הניידת") כשהם לבושים במדים משטריים.

במעמד הנ"ל, הבחינו השוטרים ברכב, בדקו אותו במסוף המשטרה וגילו שרישיון הרכב איננו בתוקף, ועל רקע זה נסעו אחרי הרכב והתקרב אליו. בכביש 25, כ-100 מטר לאחר צומת "הסינמה סיטי", וכשהניידת קרובה לרכב, הורה אחד מהשוטרים לנאשם לעצור את הרכב באמצעות מערכת הכריזה בניידת ולאחר מכן פתח את חלון הניידת וצעק לנאשם לעצור.

הנאשם לא ציית להוראת השוטר והחל לנסוע לאחור תוך שנגח באוטובוס שעמד מאחוריו ונגח בניידת קלות, מבלי לגרום לה נזק, וביצע פניית פרסה נגד כיוון התנועה חזרה דרומה לכיוון אזור התעשייה.

השוטרים ביצעו פניית פרסה בכביש המקביל עם כיוון התנועה ודלקו דרומה אחר הרכב.

באותה עת, נהג המתלונן ברכב מסחרי מסוג פיאט בצומת אחר ובהגיע אור ירוק ברמזור פנה צפונה לכיוון כביש 25. הנאשם שנסע באותה עת דרומה, התנגש בחזית רכבו של המתלונן בדופן הימנית וכתוצאה מההתנגשות נעצר הרכב בצומת.

מיד לאחר מכן יצא הנאשם ממושב תא הנהג ונמלט רגלית דרומה לכיוון צומת "יס פלאנט". השוטרים הגיעו עם הניידת לצומת "יס פלאנט", שם ירדו מהניידת ורדפו אחר הנאשם רגלית עד שלאחר כ-100 מטר בסמוך לצומת "יס פלאנט" נעצר הנאשם על-ידי אחד השוטרים.

במהלך פריקת השוטרים מהניידת לצורך המרדף הרגלי אחר הנאשם, אחד השוטרים מעד, נפל ונחבל. בנוסף, כתוצאה מההתנגשות, נחבל המתלונן בכתפו ונגרם נזק לרכב בו נהג בעלות של כ-18,000 ₪.

תסקיר שירות המבחן

4. בעניינו של הנאשם התקבל תסקיר של שירות המבחן ממנו עולה כי הנאשם כבן 22, רווק, סיים 9 שנות לימוד, עזב את הלימודים בשל מצוקה כלכלית ועבד עם אביו בחקלאות כדי לסייע בפרנסת המשפחה. הנאשם שיתף כי הוא נולד בשטחי הרשות הפלשתינאית, כי עבר עם משפחתו משטחי הרשות לשטחי ישראל בשל סכסוך דמים שאילץ את משפחתו לברוח משטחי הרשות, וכי הוא ללא מעמד וללא אישור שהיה בישראל אם כי הוסיף שרשויות המדינה מכירות בהתגוררות המשפחה בישראל.

בשיחה שקיים שירות המבחן עם אב הנאשם פרט זה על אודות הנסיבות בעטיין הגיעו לישראל, מסר כי הם שוהים בישראל ללא מעמד כ-20 שנים, וכן שבשל היותם חסרי מעמד הם מתקשים למצוא עבודות יציבות. אב הנאשם הביע כעס כלפי התנהגות הנאשם שאינה מאפיינת את התנהלות המשפחה ושיתף כי הנאשם למד נהיגה בחברון אך רישיונו אינו מוכר בישראל.



הנאשם הודה בביצוע העבירות, מסר כי היה בדרכו לקנות תרופות לאחיו למרות שהיה ללא רישיון נהיגה, כי לאחר ששמע את סירנות המשטרה נבהל והחליט להימלט מחשש שיעצר ויסולק מישראל נוכח היותו חסר מעמד, כי בשלב מסוים הבין שהוא נוהג בצורה שמסכנת נהגים אחרים ותכן לעצור אך בשל מהירות הנסיעה התנגש ברכב אחר. הנאשם הוסיף כי לא הייתה לו כל כוונה לפגוע באחרים.

שירות המבחן התרשם כי הנאשם גדל לתוך מורכבות משפחתית בתנאים של מצוקה כלכלית, כי הוא ללא דפוסי התנהגות עבריינית או בעל כוונה לפגוע באחר, כי הוא בעל יכולות תפקוד תקינות עם פוטנציאל חיובי למימוש יכולות אלו, כי גילה צער והבנה לסכנות ולתוצאות מעשיו וגילה אמפטיה כלפי הנהג שרכבו נפגע ואף כלפי נהגים אחרים שנהגו בכביש באותה עת וכי מעצרו הראשון היווה עבורו טלטלה ומהווה עבורו גורם מרתיע.

לצד זאת, שירות המבחן התרשם שהנאשם מתקשה בקבלת סמכות והצבת גבולות פנימיים וחיצוניים, כי פעל מתוך תועלת אישית וללא חשיבה על השלכות מעשיו, כי התקשה להכיר בחומרת מעשיו, כי הוא חש טשטוש ובלבול בזהותו מה שיכול ומשליך על מחויבותו לשמוע לכללים וכי התקשה להביע ביקורת על התנהלותו בביצוע העבירות.

בשים לב להתרשמות מן הנאשם כאמור, מגילו הצעיר, מעברו התעבורתי ומחומרת העבירות, שירות המבחן המליץ על ענישה מוחשית ומרתיעה בדמות מאסר תוך התחשבות בגורמי הסיכוי שפורטו.

טיעוני הצדדים

5. **המאשימה** טענה כי מתחם העונש ההולם נע בין 4 ל-6 שנות מאסר ועתרה לעונש של 4 שנות מאסר, מאסר על תנאי, פסילת רישיון הנהיגה בפועל, הפעלת פסילה מותנית של רישיון הנהיגה וקנס.

המאשימה הפנתה בטיעוניה לחומרת מעשיו של הנאשם ולנסיבות ביצוע העבירה לרבות לסיכון שיצר באופן נהיגתו, לכך שהוא נסע כנגד כוון התנועה, לפוטנציאל הסיכון בנהיגה פרועה ולהתממשותו של הסיכון בכך שהתנגש בכלי רכב (נגח באוטובוס ובניידת והתנגש ברכב המתלונן), לנזק שנגרם לכלי הרכב שנפגעו, לנזק שעלול היה להיגרם לו המרדף היה ממשיך ולכך שהמרדף נעצר רק לאחר שהרכב בו נהג התנגש ברכבו של המתלונן.

המאשימה הפנתה לתסקיר שירות המבחן שהוגש בעניינו של הנאשם, וטענה כי אין לתת משקל לדברי הנאשם כי היה בדרכו לרכוש תרופות וכי תכן לעצור את הרכב במהלך המרדף, טענות שזכרן לא מופיע בכתב האישום ושמלמדות למעשה על כך שהנאשם התקשה לקחת אחריות מלאה על מעשיו. כן הפנתה המאשימה להתרשמות שירות המבחן מהנאשם ולהמלצתו העונשית שאינן מצביעות על אופק שיקומי חרף הרקע המורכב ממנו מגיע הנאשם.

המאשימה הפנתה לעברו התעבורתי של הנאשם ולכך שביצע את מעשיו כשעונש של פסילת רישיון נהיגה על תנאי היה תלוי ועומד כנגדו לאחר שהורשע שנה קודם לכן בנהיגה ללא רישיון.

6. **ב"כ הנאשם** טען כי מתחם העונש ההולם נע בין 12 ל-24 חודשי מאסר, ועתר לחרוג ממתחם העונש ההולם



משיקולי שיקום ולהטיל על הנאשם עונש מאסר לתקופה החופפת את תקופת מעצרו. זאת, לצד עונשי מאסר על תנאי, פסילת רישיון נהיגה על תנאי, הפעלה פסילת רישיון נהיגה על תנאי שתלוי ועומד כנגדו ופיצוי המתלונן.

ב"כ הנאשם טען כי לנוכח נתוניו האישיים של הנאשם לרבות כך שזו לו הסתבכותו הראשונה ולנוכח התרשמות שירות המבחן מכך שההליך הפלילי הרתיע את הנאשם נכון יהיה לתת משקל ממשי לשיקולי השיקום של הנאשם, אף אם לא משקל מכריע כמו שניתן בעניינם של מי שעברו הליכי שיקום משמעותיים. בעניין זה טען גם כי הפרשנות המקובלת למונחים "השתקם" ו-"יש סיכוי של ממש שישתקם" המוזכרים בחוק העונשין ככאלו המאפשרים חריגה ממתחם העונש ההולם היא נוקשה, והוסיף כי יש להימנע ממתן פרשנות שכזו למונחים אלו שכן הדבר יוביל לכך שעונשם של נאשמים שלא נכנסים בצלה של פרשנות המונחים הנ"ל ייקבע על הרף התחתון של מתחם העונש ההולם שנקבע בעניינם, מה שיוביל בפועל לשיטה של "עונשי מוצא", שיטה שהמחוקק ביקש להימנע ממנה.

ב"כ הנאשם התייחס לתסקיר שירות המבחן והלין כי מדובר בתסקיר שטחי ואשר אין בו התייחסות אמיתית למצוקות הנאשם ולנסיבות בגינן ביצע את העבירות. בהמשך הפנה לנסיבותיו האישיות-משפחתיות המורכבות של הנאשם, לגילו הצעיר, להתנהלותו הנורמטיבית ולכך שהוא נעדר נורמות עברייניות, לכך שמדובר בהסתבכותו הראשונה בפלילים, למצוקותיו כמי שגדל כחסר מעמד ולהשלכות מצוקות אלו על ביצוע העבירות. לעניין זה הפנה לסעיף 40ט(5) לחוק העונשין כשיקול רלוונטי לקביעת מתחם העונש ההולם, הגם שאין הוא חולק על כך שהנאשם יכול היה להתנהל אחרת ולעצור את האירוע.

לעניין ענישה הנוהגת ב"כ הנאשם טען לחוסר קוהרנטיות בענישה בין עבירה של מעשי פזיזות ורשלנות לעבירה של סיכון חיי אדם ולשרירותיות של המאשימה בקביעת הוראת החיקוק שאותה היא מייחסת לנאשם בארועי מרדפים, תוך שהפנה למקרה אחר שבו נסיבות ביצוע העבירה היו חמורות מאלו שבענייננו וחרף כך יוחסה לנאשם שם עבירה קלה יותר של מעשי פזיזות ורשלנות.

7. **הנאשם** מסר שהוא מצטער על מעשיו, למד את הלקח ולא יחזור על מעשים אלו והוסיף שהוא לא רוצה לשוב לכלא.

דין והכרעה

8. סבורני כי מתחם העונש ההולם בענייננו נע בין 34 ל-60 חודשי מאסר. בקביעת המתחם התחשבתי בערכים המוגנים שנפגעו, במידת הפגיעה בהם, בנסיבות הקשורות בביצוע העבירות ובענישה הנוהגת כמפורט להלן.



9. הנאשם פגע בערכים המוגנים של שמירה על שלומם וביטחונם של ציבור המשתמשים בדרך ושל השוטרים שרדפו אחריו, שמירה על הקניין, שמירה על תחושת הביטחון האישי ושמירה על הסדר ועל שלטון החוק ונציגיו.

10. מידת הפגיעה בערכים המוגנים בענייננו היא משמעותית.

הנאשם לא נענה להוראת השוטר שנסע אחריו לעצור את הרכב, נסע לאחור תוך שנגח באוטובוס שעמד מאחוריו, נגח בניידת קלות, מבלי לגרום לה נזק, ביצע פניית פרסה, החל בנסיעה נגד כיוון התנועה והתנגש בחזית רכב המתלונן בדופן הימנית שפנה צפונה ונעצר כתוצאה מההתנגשות. הנאשם יצא מהרכב והחל להימלט רגלית עד שנתפס על-ידי אחד השוטרים.

מדובר אפוא בהתנהגות שלוחת רסן, עבריינית ומסכנת חיים. על החומרה בהוראות הערכאות השונות עבירות אלוראו למשל דברי כב' השופטת א' פרוקצ'יה בע"פ 10149/08 **מדינת ישראל נ' מוסלמאן** (פורסם בנבו, 24.03.2009), פסקה 8:

"בפסיקה מקיפה ועקבית, שב וחזר בית משפט זה על הצורך לנקוט מדיניות ענישה מחמירה במיוחד ביחס לעבירות שעניינן נהיגה פרועה ונטולת-רסן בכבישי הארץ, המתבצעות תוך סיכון ממשי של חיי אדם - הן של נהגים אחרים בכביש, הן של הולכי רגל, והן של גורמי אכיפת החוק - הנעשית תוך התעלמות מכללי החוק והבטיחות, ומהוראות וציוויי הגורמים המופקדים על אכיפתם. תכליתה של מדיניות ענישה זו לבטא מסר של גמול והרתעה לעבריינים המתפרעים בנהיגה בכבישי הארץ, מסכנים חיי אדם, ונמלטים מגורמי אכיפת החוק אגב סיכונם הם, ולהרתיע עבריינים פוטנציאליים מהתנהגות עבריינית דומה, תוך הבלטת המחיר העונשי שעל העברין לשלם על סיכון חיי אדם הנגרם מהתנהגותו, ועל פגיעתו הקשה בגורמים המופקדים על אכיפת החוק [...]. מדיניות ענישה מחמירה זו יושמה בפועל גם על נאשמים חסרי עבר פלילי, וכן במקרים בהם לא נילוו לעבירות סיכון חיי אדם עבירות נוספות, וגם כאשר תוצאתה של נהיגה פרועה אגב הימלטות מאנשי המשטרה נסתיימה בדרך נס ללא פגע."

העונש הקבוע לצדה של עבירת סיכון חיי אדם (20 שנות מאסר) מלמד על החומרה שבה רואה המחוקק עבירה זו. על חלקו של בית המשפט בהתמודדות עם תופעת המרדפים ראו גם דברי כבוד השופט י' עמית בע"פ 1919/22 **מקדשי נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 2.8.2022), פסקה 15 (להלן: "עניין מקדשי"):

" אין צורך להכביר מילים על אודות הסכנה הכרוכה במרדף. סכנה לעוברי אורח ולמשתמשים בכביש, וסכנה לשוטרים - הן אלה שדולקים אחר הרכב הנמלט והן אלה שפורסים מחסום כדי לסגור בעד הרכב הנמלט, ולמרבה הצער, אך לאחרונה קיפחו שוטרים את חייהם בעקבות ניסיונות הימלטות ומרדף. כאשר שוטר מורה לאדם לעצור בשולי הדרך - יש לעצור. כך, חלק ופשוט. כאשר אדם נמלט תוך כדי מרדף, הוא מעיד על עצמו שהוא נכון לסכן חיי אדם, ובשפת הרחוב "הוא לא רואה ממטר", והעיקר מבחינתו הוא למלט את עצמו. אכן, ההימלטות היא פעמים רבות "ספונטנית", בהחלטה של שניה, אך הדבר מעיד על הלך החשיבה הבלתי נורמטיבי בעליל של הנמלט [...]"



היה זה השופט א' א' לוי שעוד לפני שנים רבות, קיבל את ערעור המדינה ובפסק דין קצר וקולע, כהרגלו, החמיר בעונשו של מי שהורשע בעבירה לפי סעיף 332(2) לחוק העונשין והעמיד את רף הענישה על ארבע שנים [...] (ע"פ 2410/04 מדינת ישראל נ' אבולקיעאן (11.11.2004)) [...]

לא נס ליחם של הדברים. אדרבה, דומה כי תופעת המרדפים אך החמירה, יצאה מתחומי הנגב ונפוצה בכל הארץ. הצבת מחסום משטרי הפכה למרבה הצער למלאכה שיש סיכון בצידה, ועל הענישה בעבירות הכרוכות במרדף לשקף את תרומת בתי המשפט בהגנה על הציבור ועל השוטרים העושים מלאכתם".

11. באשר לנסיבות הקשורות בביצוע העבירות בענייננו נתתי משקל לנזק שנגרם מביצוע העבירות (לחבלה שנגרמה למתלונן, חבלה שבה כפר הנאשם ואשר הוכחה [ראו פסקה 18 להכרעת הדין], לנזק שנגרם לכלי הרכב ובמיוחד לרכבו של המתלונן, לפגיעה בעבודת גורמי אכיפת החוק [ובעניין זה נתתי דעתי גם לכך שאחד השוטרים נחבל עת יצא מהניידת במהלך המרדף] ולפגיעה בתחושת הביטחון האישי במרחב הציבורי); לנועזת שבאופן ביצוע העבירות, לרבות התעלמות מהוראות השוטר לעצור ונסיעה לאחור באופן שהביא לפגיעה באוטובוס ובניידת המשטרה, אף אם פגיעה קלה; ל"דבקות" של הנאשם שלא להיתפס על-ידי המשטרה; לכך שהמרדף לא נעצר ביוזמתו של הנאשם אלא רק לאחר שהוא התנגש ברכב המתלונן זאת חרף כך שהיו לו מספר הזדמנויות קודם לכן לעצור את המרדף ביזמתו ולכך שהמשיך במנוסה רגלית גם לאחר שרכבו נעצר; לנזק שעלול היה להיגרם מביצוע העבירות לנאשם עצמו, לשוטרים ובעיקר למשתמשים אחרים בדרך; לכך שהעבירות נעברו בטבורה של עיר; לפוטנציאל הסיכון הקיים בנסיעה נגד כוון התנועה; ולחלקו הבלעדי של הנאשם בביצוע העבירות.

לא מצאתי לקבל את טענת ב"כ הנאשם על אודות כך שהסטטוס של הנאשם בישראל היווה את הסיבה שבשלה הוא ביצע את העבירות וכנגזר מכך שיש להתחשב בסטטוס זה לצורך קביעת מתחם העונש ההולם כהוראת סעיף 40ט(א)(5) לחוק העונשין. **לאמיתו של דבר הנאשם ברח מהמשטרה משום שהוא חשש להיתפס כשהוא נוהג ללא רישיון נהיגה** (כזכור, זה נתפס בשנה שקדמה לאירוע דנן נוהג ללא רישיון נהיגה ונדון לעונשים שונים). אין זה מקרה חריג שנהגים שנוהגים ללא רישיון נהיגה בורחים משוטרים עת אלה מבקשים לעכב אותם לבדיקה. להבדיל מהסיבה לאי הנכונות להישמע להוראת השוטרים לעצור, הסיבה לאי החזקת רישיון הנהיגה אצל הנאשמים השונים יכולה להשתנות ממקרה למקרה אך זו לא מהווה את הסיבה לבריחה מהשוטרים ולנכונות לסכן את המשתמשים בדרך במהלך אותה בריחה. על כך ראו גם עיין מקדשי, פסקה 15:

"יש מספר סיבות להימלטות מפני המשטרה, ובין היתר, החשש להיתפס בגין עבירה אחרת. אחת העבירות המניעות הימלטות, שמא הנפוצה ביותר, היא נהיגה ללא רישיון. ניתן היה לסבור, כי "תוחלת הנזק", קרי, העובדה שסיכויי ההיתפסות במכפלת העונש שיושת על הנמלט בעקבות המרדף, גבוהה יותר מהעונש שיושת עליו בגין העבירה של נהיגה ללא רישיון - יצמצמו תופעה זו. ברם, ככל הנראה העבריינים במקומותינו טרם הפנימו וטרם יישמו את התיאוריה הכלכלית המקובלת".

לסטטוס של הנאשם, לרקע שלו ולנסיבותיו האישיות והמשפחתיות ניתן במקרה זה לכל היותר לתת ביטוי בתוך מתחם



העונש במסגרת הנסיבות שאין קשורות לעבירה כהוראת סעיף 40א(8). לענין זה ראו גם סעיף 15 להכרעת הדין בעניינו (17.1.2023).

לצד כל האמור, נתתי משקל גם לכך שלביצוע העבירות לא קדם תכנון, לכך שהמרדף לא התאפיין באריכות או בפגיעה קניינית או פיזית יוצאת דופן הגם שאין בנתון זה כדי להוות נתון מכריע שכן בעבירת סיכון חיי אדם הערך המוגן הוא של **מניעת סיכון** לחיי אדם, כך שאין צורך שהסיכון דווקא יתממש כדי להשית עונש הולם בגין פגיעה בערך זה, מה עוד שבענייננו גם נגרם נזק פיזי למתלונן.

12. מנעד הענישה בעבירות שבהן הורשע הנאשם הוא רחב ומגוון והוא תלוי נסיבות ה"עושה" לרבות גילו, עברו הפלילי ובשאלה האם שולב בהליך שיקומי, ובעיקר בנסיבות ה"מעשה" לרבות משכו של האירוע, הסיבה לביצוע העבירות ומאפייני האירוע (האם מדובר בנסיעה מסוכנת אגב מרדף משטרי או האם המעשים בוצעו על רקע פלילי או על רקע לאומני), מה מידת הסיכון לחיי אדם (למשל נהיגה ברמזור אדום, או נגד כוון התנועה או במהירות חריגה ביותר או תוך נסיעת "זיגזג" וכיוצ"ב), האם העבירות בוצעו בצוותא עם אחרים, האם נלוו לאירוע ביצוע עבירות נוספות, מקום האירוע והזמן (כביש בין עירוני, כביש סואן או מפותל, טבורה של עיר וכו') ועוד נסיבות שבכוחן להשפיע על מידת העונש.

אף שמנעד הענישה בעבירות אלו הוא רחב, ככלל העונשים המוטלים הם של עונשי מאסר לתקופות ממושכות. לענין זה ראו בע"פ 4538/08 **מדינת ישראל נ' פלוני** (פורסם בנבו, 13.8.2008), פסקה 9:

"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".

כן ראו ע"פ 2410/04 **מדינת ישראל נ' אבולקיעאן** [פורסם בנבו, 11.11.2004] בו קבע בית המשפט העליון עונש של 4 שנות מאסר (להלן: "עניין אבולקיעאן"), עונש שנמצא ראוי גם לאחר תיקון 113 לחוק העונשין (ע"פ 285/13 **מוסטפה נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 24.10.2013) (להלן: "עניין מוסטפה"); ע"פ 3641/14 **מדינת ישראל נ' חסונה** (פורסם בנבו, 2.7.2014)).

להלן תוצג פסיקה במקרים דומים תוך שאציין כבר עתה כי מודע אני לכך שהנסיבות בחלק מהמקרים שונות מאלו שבענייננו (לחומרה או לקולה), ולכך יינתן המשקל המתאים.

בע"פ 6059/15 **סלאמה נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 10.8.2016) דחה בית המשפט העליון את ערעורו של נאשם שהורשע לאחר ניהול הוכחות, בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, הפרעה לשוטר בעת מילוי תפקידו, נהיגה ללא רישיון נהיגה וללא ביטוח, נהיגה בקלות ראש שגרמה לתאונה בה ניזוק רכוש ואי ציות לאור



אדום ברמזור והותיר על כנו עונש של 74 חודשי מאסר הכוללים הפעלה של 8 ו-6 חודשי מאסר על תנאי.

במקרה זה הנאשם נסע בפראות במשך זמן לא מבוטל, לא שעה להוראות השוטרים שדלקו אחריו, חצה צמתים על אף האור האדום ברמזור, נהג בנתיב הנגדי, פגע בניידת משטרה, ולא חדל מברירתו אף לאחר שהתנגש במעקה בטיחות ועזב את רכבו והמשיך בהימלטות רגלית מהמשטרה. בשונה מעניינו מדובר בנסיבות חמורות יותר, בעבירות נלוות נוספות ובנאשם בעל עבר פלילי שלחובתו היו תלויים ועומדים שני מאסרים מותנים שהופעלו במצטבר באופן חלקי.

בית המשפט העליון ציין: **"בית משפט זה עמד לא פעם, ולמרבה הצער לעיתים תכופות מידי, על כך שחברה מתוקנת לא יכולה להשלים עם תופעות של נהיגה פראית ובריונית אשר מסכנת את ביטחון ציבור הנהגים ועוברי הדרך... בית משפט זה הדגיש את הצורך בהחמרת הענישה שיש להטיל על אלו המורשעים בעבירות מסוג זה, בפרט נוכח הקטל המתמשך בכבישי הארץ והאינטרסים המשמעותיים שנפגעים מבצוע העבירות, כמו גם שכיחותן הגבוהה".**

בע"פ 1925/14 **עלוש נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 8.2.2015), דחה בית המשפט העליון את ערעורו של נאשם שהורשע בעבירות של סיכון חיי אדם, נהיגה בזמן פסילה והפרעה לשוטרי והותיר על כנו עונש של 5 שנות מאסר.

במקרה זה הסיע הנאשם תושב זר שלא כדין ובהגיעו למחסום משטרי נסע לאחור ונמלט במהירות תוך שהוא מתעלם מניידת משטרה שדלקה אחריו וכרזה לו לעצור. במהלך המרדף, חצה הנאשם מספר רמזורים באור אדום; עבר בפראות מנתיב לנתיב בין מכוניות נוסעות; גרם לנהגים בסביבה לבלום על מנת למנוע תאונה וביצע פניית פרסה שגרמה לניידת לעלות על קו הפרדה בנוי על מנת שלא להתנגש בו והמשיך בנסיעה עם גלגלים מנוקבים עד שנעצר.

בע"פ 3840/21 **חאמד נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 8.3.2022) דחה בית המשפט העליון את ערעורו של נאשם שהורשע בעבירות של סיכון חיי אדם, תקיפה הגורמת חבלה ממשית, סיוע לגניבת רכב והחזקת מכשירי פריצה לרכב, כניסה ושהייה שלא כדין בישראל ונהיגה ללא רישיון וללא ביטוח והותיר על כנו 56 חודשי מאסר הכוללים 6 חודשי מאסר מותנה שהופעלו.

במקרה זה הנאשם יחד עם אחר נסע בפראות ברכב גנוב והתנגש בניידת משטרה וברכב וגרם לפציעת נוסעיו.

בע"פ 5626/14 **לנקין נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 2.8.2015) דחה בית המשפט העליון את ערעורו של נאשם שהורשע בעבירות של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה, הפרעה לשוטרי בשעת מילוי תפקידו, נהיגה בזמן פסילה וללא רישיון נהיגה והותיר על כנו עונש של 50 חודשי מאסר.

במקרה זה הנאשם בהיותו בפסילה נהג נגד כיוון התנועה, לא ציית להוראות השוטרים שקראו לו לעצור בצד, פתח בנסיעה מהירה ופרועה, עקף כלי רכב בצורה מסוכנת, נכנס לצומת מבלי לתת זכות קדימה, חצה צמתים



באור אדום, נסע על שטחי הפרדה ועל מדרכות וגרם להולכי רגל לזוז הצידה על מנת לא להיפגע.

בע"פ 4626/20 **גולדשטיין נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 4.4.2021) (להלן: "עניין גולדשטיין") דחה בית המשפט העליון את ערעורו של נאשם שהורשע בעבירות של סיכון חיי אדם והיזק לרכוש במזיד והותיר על כנו עונש של 36 חודשי מאסר.

במקרה זה הנאשם נמלט ממאבטחים של בית החולים תוך שהוא נוסע בנתיב הנגדי של התנועה ופוגע מספר פעמים ברכבה של המתלוננת. יצוין, כי נאשם זה לא לקח אחריות על מעשיו וניהל הליך הוכחות וכן שהיה לו עבר פלילי משמעותי.

בע"פ 1986/13 **סידגייב נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 24.2.2014) דחה בית המשפט העליון את ערעורו של נאשם שהורשע בעבירות של סיכון חיי אדם, הפרעה לשוטר, איומים, ונהיגה בשכרות והותיר על כנו עונש של 36 חודשי מאסר.

במקרה זה הנאשם שהיה תחת השפעת אלכוהול רדף אחרי המתלוננים ברכבו בנהיגה פרועה תוך החלפת נתיבים במהירות גבוהה, התנגש ברכב המתלוננים וגרם להם לסטות לשול הכביש. הנאשם יצא מרכבו לעבר המתלוננים שנמלטו כשהוא אוחז במקל ובהמשך אף איים על השוטרים שהגיעו למקום.

בע"פ 5981/15 **מדינת ישראל נ' סלוצקי** (פורסם בנבו, 5.7.2016) קיבל בית המשפט העליון את ערעור המדינה על קולת העונש ועל זיכוי הנאשם מעבירה של נהיגה בזמן פסילה שיוחסה לו ודחה את ערעור הנאשם על חומרת העונש שהוטל עליו, והעמיד את עונשו של הנאשם על 34 חודשים חלף 24 חודשים שהוטלו עליו. במקרה זה הנאשם שנהג מבלי שחידש את רישיון הנהיגה שלו ובזמן פסילה ברח משוטר שרדף אחריו עם קטנוע ולא שעה להוראותיו לעצור. כך לאורך מספר רחובות ובמשך זמן לא מבוטל תוך שהוא מבצע עבירות תעבורה שונות שהיה בהן כדי לסכן את בטיחותם של נוסעים אחרים. בגין כך הורשע במספר עבירות ובכללן בעבירת סיכון חיי אדם.

בעניין מקדשי, שהורשע בעבירות של חבלה בכוונה מחמירה, מעשי פיזיות ורשלנות ועבירות נוספות, נדחה ערעור על עונש מאסר של 26 חודשים תוך שבית המשפט העליון הבהיר כי לעניין העונש אין הבדל משמעותי בין עבירה של חבלה בכוונה מחמירה לפי סעיף 329(א)(2) לבין עבירת סיכון חיי אדם והוסיף כי העונש שהושת על הנאשם היה מקל מאוד.

עיינתי בפסיקה שצרפה המאשימה. מטבע הדברים צרפה זו פסיקה שיש בה כדי לתמוך בעמדתה: בע"פ 8963/17 **ששון נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 23.5.2018) דחה בית המשפט העליון את ערעורו של נאשם שהורשע בעבירות של סיכון חיי אדם, חבלה במזיד ברכב, הפרעה לשוטר, חבלה ופגיעה בנסיבות מחמירות



תוך שימוש בנשק קר, החזקת סכין, אי ציות לרמזור ונהיגה ללא רישיון נהיגה והותיר על כנו עונש של 44 חודשי מאסר. במקרה זה הורשע הנאשם בעבירות נוספות על אלו שבהן הורשע הנאשם בעניינו, נסיבות המרדף היו חמורות יותר ודובר בנאשם בעל עבר פלילי.

בעניין מוסטפה דחה בית המשפט העליון את ערעורו של נאשם שהורשע בעבירה של סיכון חיי אדם ועבירות נלוות והותיר על כנו עונש של 44 חודשי מאסר הכוללים חודשיים מאסר על תנאי שהופעלו תוך שהוא מציין: **"...ואין לנו אלא לחזור ולהפנות לרף הענישה שנקבע בע"פ 2410/04 מדינת ישראל נ' אלקיעאן (11.11.2010)..."** במקרה זה נהג הנאשם תחת השפעת משקאות משכרים ללא רישיון נהיגה ורישיון רכב, נמלט מהשוטרים בנהיגה פראית תוך עליה עם הגלגל על המדרכה, נסיעה מזגזגת, ונסיעה בנתיב הנגדי, עלה על דוקרנים של מחסום משטרה. גם במקרה זה נסיבות המרדף היו חמורות יותר והנאשם הורשע בעבירות נוספות.

בע"פ 5877/13 **גאלב נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 2.4.2015) דחה בית המשפט העליון את ערעורו של נאשם שהורשע בעבירות של סיכוי חיי אדם, הפרעה לשוטר, נהיגה בזמן פסילה, אי חגירת חגורת בטיחות ונהיגה ללא פוליסת ביטוח בתוקף והותיר על כנו עונש של 5 שנות מאסר הכולל הפעלה של 18 חודשי מאסר משני עונשי מאסר על תנאי שהיו תלויים ועומדים כנגדו. עיקר הערעור נסוב על שאלת תחולת של אחד מעונשי המאסר על תנאי וביחס לעונש בית המשפט לא מצא שיש ממש בערעור. יצוין, כי גם במקרה זה נסיבות המרדף היו חמורות יותר והנאשם ביצע עבירות נוספות שב בית המשפט העליון והפנה להלכה המנחה בהלכת אלקיעאן.

13. לא מצאתי לחרוג ממתחם העונש ההולם ובגדרי המתחם נתתי משקל להודאת הנאשם (אף שזה חלק על הנפקות המשפטית שלה בהקשר של העבירה המרכזית שיוחסה לו ואף על שאלת גרימת החבלה למתלונן), ולחסכון היחסי בזמן שיפוטי שנגזר ממנה (לא נוהל הליך הוכחות מלא), לכך שהוא נעדר עבר פלילי, לנסיבותיו האישיות-משפחתיות לרבות לגילו הצעיר ולמצוקה הנובעת מהיותו חסר מעמד ולפגיעה של עונש המאסר בנאשם ובמשפחתו.

לא מצאתי לקבל את עתירת ב"כ הנאשם לחרוג ממתחם העונש ההולם משיקולי שיקום. סבורני שאופי העבירות שעבר הנאשם וחומרתן לא מצדיקים היעדרות לבקשה זו, מה עוד ששירות המבחן עצמו נמנע מלהמליץ על הליך טיפולי שיקומי והמליץ על ענישה מוחשית ומרתיעה בדמות עונש מאסר.

בנוסף, סבורני שיש לדחות גם את הביקורת שהעלה ב"כ הנאשם בדבר אופן יישומה של הוראת סעיף 34 לחוק העונשין לעניין חריגה ממתחם העונש ההולם מטעמי שיקום. בניגוד לנטען, כיום, לאחר תיקון 113 לחוק העונשין, האפשרות לבכר את שיקולי השיקום על פני שיקולי ענישה אחרים הורחבה ביחס למה שהיה נהוג בעבר. בתיקון 113 לחוק העונשין המחוקק אפשר לבית המשפט לבכר שיקולי שיקום גם בעניינים של נאשמים שטרם השלימו את הליכי השיקום ואולם במקרים שכאלה על בית המשפט להגיע למסקנה שיש "סיכוי של ממש" שאלה ישתקמו. בהתאם לפסיקה, הגעה למסקנה שכזו צריכה להיעשות באופן מבורר ולהישען על נתונים ממשיים כמו המלצות של גופים שיקומיים ובראשם של שירות המבחן המהווה את זרועו הארוכה של בית



המשפט לבחינת הליכי שיקום, ואף על אלו להישען על נתונים ממשיים דוגמת השתלבות בהליכי שיקום, קבלת אחריות, שינוי גישה וכיוצא בנתונים שיכולים להצביע על סיכויים ממשיים לשיקום בעתיד הנראה לעין, מה שלא מתקיים בענייננו.

גישה שכזו היא מוצדקת ונדרשת כדי לשמור על העקרון המנחה של הענישה הוא עקרון ההלימה אך גם על חשיבות שיקול השיקום שיכול להצדיק חריגה מעקרון מנחה זה.

יש לדחות גם את טענתו הנוספת של ב"כ הנאשם במקרה זה לפיה "נוקשות" זו של פרשנות טעמי החריגה ממתחם העונש ההולם תוביל למעשה לשימוש בטכניקה של "עונשי מוצא".

כידוע, עונשו של הנאשם בשיטתנו נגזר מנסיבות ה"מעשה" שמשליכות (יחד עם נתונים נוספים) על מתחם העונש ההולם ומנסיבות ה"עושה" המשליכות (יחד עם נתונים נוספים) בעיקרן על מיקום עונשו של הנאשם בתוך מתחם העונש ההולם.

נסיבות אלו (של ה"מעשה" ו-ה"עושה") משתנות מטבע הדברים ממקרה למקרה, ומובילות לא פעם לקביעת מתחמים ועונשים שונים גם כאשר מדובר בנאשמים שמורשעים בעבירות דומות, ומכאן שאין מדובר ב"עונשי מוצא" לעבירות שעה שבית המשפט מחליט שלא לחרוג ממתחם העונש ההולם מטעמי שיקום בעניינם של אותם נאשמים. כך למשל, אך לפני זמן קצר נדון לפני מקרה דומה של נאשם שהורשע בעבירות דומות ואשר בעניינו נקבע מתחם שהרף התחתון שלו היה נמוך מזה אשר נקבע בעניינו של הנאשם בתיק דנן, מה שהוביל גם להשתת עונש נמוך יותר מזה שהחלטתי להטיל במקרה זה (ת.פ. [מחוז-ב"ש] 60058-01-22 **מדינת ישראל נ' אלקיעאן** בו נקבע רף תחתון של מתחם עונש הולם של 30 חודשים. באותו מקרה, להבדיל מענייננו, הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה היו קלות יותר באשר הנאשם שם לא גרם לחבלה לנוסע שנפגע, לא נסע נגד כוון התנועה ולא ברח באופן רגלי לאחר שרכבו נעצר, כפי שהיה בענייננו).

בשים לב לאופי העבירות שעבר הנאשם והמלצת שירות המבחן סבורני כי יש לתת משקל גם לשיקולי הרתעת היחיד, וזאת לצד שיקול הרתעת הרבים היפה לגזרה זו של עבירות, ודאי בעת הזו, בה יש צורך לחזק את המשילות במרחבי הנגב, גם בהקשר של קיום הוראות החוק וציות לגורמי אכיפת החוק.

לנוכח שיקולי ההרתעה הנדרשים במקרה זה לא נכון היה להעמיד את עונשו של הנאשם בתחתית מתחם העונש ההולם שנקבע, ואם מצאתי לעשות כן בסופו של יום הרי שהדבר קשור לנסיבותיו האישיות-משפחתיות של הנאשם, לגילו הצעיר, לכך שהוא נעדר עבר פלילי ודפוסי התנהגות עברייניים, לחרטה שהביע וגילויי האמפטיה כלפי המתלון ושאר הנהגים ולנוכח המלצת שירות המבחן להתחשב בנסיבותיו של הנאשם במסגרת עונש המאסר שיושת עליו. כל אלו מצביעים על ניצני שיקום עתידיים שנכון להתחשב בהם בתוך מתחם העונש ההולם כך שעונשו של הנאשם יועמד כאמור ברף התחתון של מתחם העונש ההולם שנקבע.

באשר לרכיב הכספי בענישה אציין שהמאשימה עתרה להטיל על הנאשם רכיב של קנס בעוד שב"כ הנאשם עתר להטיל על הנאשם רכיב של פיצוי. בנסיבות ענייננו נראית לי עמדת ב"כ הנאשם. כזכור, המתלון נפגע



פיזית וקניינית באירוע ובגין כך זכאי הוא לפיצוי מהנאשם.

לסיום אבקש להתייחס גם לטיעון של ב"כ הנאשם על אודות העדר יישום של מדיניות אחידה של המאשימה ביחס להגשת כתבי אישום בעבירה של סיכון חיי אדם בנתיב תחבורה או בעבירה של נהיגה פוזת. כפי שצוין בפתח גזר הדין, הנאשם ניהל הליך הוכחות על בסיס טענה זו, וטענתו נדחתה. כפי שנקבע בהכרעת הדין (פסקה 20) המאשימה פעלה בהתאם להנחית פרקליט המדינה עת ייחסה לנאשם עבירה של סיכון חיי אדם ולכן אין לקבל את טענת ב"כ הנאשם בהקשר זה, אף במישור גזר הדין. כמו כן דחיתי טענה זו בשל כך שמצאתי שזו נטענה בעלמא מבלי להניח תשתית עובדתית מספקת.

ב"כ הנאשם לא ביסס טענתו כדבעי והסתפק בהפניה לעובדות של מקרה אחד שלטעמו משקפות חומרה רבה יותר מאלו שבענייננו, ואולם כבר נקבע כי:

"לבסוף, ראיתי לדחות את טענת המערער לאכיפה בררנית בעניינו. בעניין זה, נזכיר כי בידי הרשות התובעת שיקול דעת מנהלי רחב בהעמדה לדין, וכי על כתפיו של הטוען לאכיפה בררנית מוטל נטל כבד (ראו: ע"פ 8057/16 שטרימר נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 24 (9.8.2017); ע"פ 1717/19 אבו דבעאת נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 16 (5.08.2019)). זאת ועוד, בנסיבות בהן קיימת מדיניות אכיפה מוצהרת של רשות האכיפה והרשות פעלה בהתאם לה, כבענייננו, הרי שעל הטוען לאכיפה בררנית להראות "חריגה שיטתית ולאורך זמן ממדיניות האכיפה של הרשות" (ראו: ע"פ 3507/19 בורקאן נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 14 לפסק דינו של השופט ג' קרא (3.12.2020)). התערבות בהחלטת הרשות התובעת בכגון דא, שמורה, אפוא, למקרים חריגים ביותר (עניין שטרימר, בפסקה 24)" (דגש לא במקור, עניין גולדשטיין, פסקה 29).

14. לאור כל האמור לעיל, אני גוזר על הנאשם את העונשים הבאים:

א. 34 חודשי מאסר בפועל בניכוי ימי המעצר.

ב. 12 חודשי מאסר על תנאי, למשך 3 שנים מיום השחרור מן המאסר, שהנאשם לא יעבור עבירה של מעשי פיזיות ורשלנות לפי סעיף 338(א)(1) לחוק העונשין או עבירה של סיכון חיי אדם.



ג. 6 חודשי מאסר על תנאי, למשך 3 שנים מיום השחרור מן המאסר, שהנאשם לא יעבור עבירה של הפרעה לשוטר או עבירה של נהיגה בזמן פסילה.

ד. אני פוסל את הנאשם לקבל או להחזיק רישיון נהיגה למשך 36 חודשים החל מיום השחרור מהמאסר.

אני מפעיל את עונש 6 חודשי פסילת רישיון נהיגה על תנאי שתלויים ועומדים כנגד הנאשם מתת"ע 3548-12-20 וזאת במצטבר לתקופת הפסילה שהוטלה על הנאשם במסגרת תיק זה. **תקופת הפסילה תעמוד סה"כ על 42 חודשים החל מיום השחרור מן הנאשם.**

על הנאשם להפקיד את רישיון הנהיגה במזכירות בית המשפט ולחלופין למלא תצהיר מתאים במזכירות בית המשפט לצורך תחילת מניין התקופה.

ה. פיצוי בסך של 6,000 ₪ למתלונן ת' ע'. הפיצוי ישולם בתוך 10 חודשים מהיום.

זכות ערעור בתוך 45 יום מהיום לבית המשפט העליון.

ניתן היום, כ"ב ניסן תשפ"ג, 13 אפריל 2023, במעמד הצדדים.