



ת"ד 3832/12/16 - מדינת ישראל נגד עוודאללה יוסף, עוודאללה חמזה

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

ת"ד 3832-12-16 ישראל נ' יוסף ואח'

בפני
כבוד השופטת שרית זוכוביצקי-אורי
מדינת ישראל
בעניין:

המאשימה

נגד

1. עוודאללה יוסף ע"י עו"ד מהאר חנא
2. עוודאללה חמזה ע"י עו"ד דוד ברהום

הנאשמים

גזר דין לנאשם 1

העבירה והעבר

כנגד נאשם 1 הוגש כתב אישום המייחס לו עבירות של הפקרה אחרי פגיעה בניגוד לסעיף 64א(ב) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] תשכ"א-1961 (להלן: "**פקודת התעבורה**"), גרימת נזק לאדם ולרכוש בניגוד לתקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "**תקנות התעבורה**") יחד עם סעיף 68 לפקודת התעבורה ונהיגה בקלות ראש או ברשלנות או במהירות שיש בה בנסיבות המקרה סכנה לציבור שגרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם בניגוד לסעיף 62(2) לפקודת התעבורה.

על-פי עובדות כתב האישום, בתאריך 28.9.2016, בשעה 14:30 לערך, נהג נאשם 1 בג'פ מסוג טיוטה לנדקורזר לבן, לוחית רישוי מספר 14-061-37 (להלן: "**רכב הנאשם/הג'יפ**") וכשלצדו ישב ברכב נאשם 2, בן דודו של נאשם 1, ברחוב אליהו לנקין לכיוון שכונת רמת רחל בירושלים.

נאשם 1 עקף, במהירות גבוהה, את כלי הרכב שהיו לפניו, עבר לנתיב השמאלי ונסע נגד כיוון הנסיעה כאשר נתיב זה לא היה פנוי.

הנאשם 1 פגע חזיתית באופנועו של גיא גרוז (להלן: "**המעורב/ רוכב האופנוע**") שנסע באותה עת בנתיב הנסיעה שלו עם כיוון הנסיעה לכיוון שכונת ארמון הנציב.

נאשם 1, אשר ידע כי רוכב האופנוע נפגע, המשיך בנסיעה מבלי לקרוא לעזרה ומבלי שהגיש לו עזרה.

כתוצאה מהפגיעה נפל רוכב האופנוע לכביש, נגרם לו שבר בעצם הבריח וידו הושמה במתלה למשך שבועיים וכן סבל משפשופים ולאופנוע עליו רכב נגרם נזק.

במעשיו המתוארים לעיל, נהג נאשם 1 בדרך בקלות ראש או ברשלנות ובמהירות שיש בה, בנסיבות המקרה, סכנה לציבור ושגרמה נזק לאדם ולרכוש.

עמוד 1



לאחר הוכחות זוכה נאשם 1 מעבירה של הפקרה אחרי פגיעה בניגוד לסעיף 64א(ב) לפקודת התעבורה והורשע בעבירה של הפקרה אחרי פגיעה בניגוד לסעיף 64א(א) לפקודת התעבורה וביתר הסעיפים שיוחסו לו בכתב האישום.

הנאשם 1 יליד 1991 נוהג משנת 2010 ולחובתו 6 עבירות תעבורה, רובן עבירות מסוג ברירת משפט.

לחובת הנאשם הרשעה אחת משנת 2015 בעבירות של חבלה במזיד ברכב, עבירות ממניע גזענות או עוינות כלפי ציבור בגין הושתו עליו 18 חודשי מאסר בפועל, שני מאסרים מותנים ופיצוי לנפגעי העבירה.

תסקירי שירות המבחן

בעניינו של נאשם 1 הוגשו 2 תסקירים (26.1.2020, 24.5.2020).

נאשם 1 בן 28, נשוי ואב לשניים, סיים 11 שנות לימוד ועובד כעצמאי בתחום ההובלות.

הנאשם תיפקד באופן תקין בבית הספר ומשפחתו בעלת אורח חיים חיובי ותקין. לצד זאת, התרשם שירות המבחן, כי נאשם 1 היה חשוף לחברה שולית ובעייתית וניכר שהוא מתקשה, עד כה, להכיר במשמעות הפנימית שהייתה לכך על דפוסי התנהלות חייו. נאשם 1 טען בפני שירות המבחן שמאז שחרורו ממאסר הפסיק את מעורבותו השולית ועושה מאמצים להימנע ממעורבות פלילית נוספת, אולם שירות המבחן התרשם כי הוא מתקשה לקחת אחריות על מעורבותו הפלילית בעבר וכי הוא ממשיך להיות קשור לגורמים בעייתיים ולהיקלע למצבי סיכון. שירות המבחן שקל אפשרות לשילובו של הנאשם 1 בהליך טיפולי קבוצתי לנהגים המעורבים בתאונות דרכים בה נפגע אדם אחר, אולם בשל קשייו של הנאשם בשפה העברית לא ניתן היה לשלבו במסגרת הליך זה.

בתסקיר המשלים הדגיש שירות המבחן כי הנאשם ממשיך להיות קשור לגורמים בעייתיים ולהיקלע למצבי סיכון וכי לא הגיע לבדיקות לגילוי שרידי סם אליהן זומן. שירות המבחן המליץ על הטלת ענישה מוחשית שתהווה גבול ברור ומרתיע להתנהגותו במסגרת מאסר בעבודות שירות, וכן מאסר על תנאי משמעותי, פסילה, פסילה על תנאי ופיצוי למתלונן.

חוות הממונה על עבודות השירות

נאשם 1 נמצא מתאים לריצוי מאסר בעבודות שירות בבית אבות "עידן הזהב" בירושלים.

טיעוני המאשימה לעונש

המאשימה טענה, תוך הפנייה למספר פסקי דין, כי מתחם הענישה במקרה זה נע בין 12 חודשי מאסר בפועל ועד 36 חודשי מאסר, מאסר מותנה ופיצוי לנפגע.

לטענתה המאשימה, הערכים המוגנים שנפגעו כתוצאה ממעשיו של הנאשם הם שמירה על חיי אדם, הסולידריות חברתית, החובה להגיש טיפול רפואי ולדאוג ולקחת אחריות לתוצאות מעשיו.

לטענת המאשימה מידת הפגיעה שפגע הנאשם בערכים אלה הינה ברף העליון וזאת נוכח קביעת בית בהכרעת הדין לפיה נאשם 1 ידע כי הוא פגע באופנוע. לטענתה, נוכח העובדה שמדובר בנהג רכב שפגע ברוכב אופנוע החובה המוטלת על הפוגע הינה ברף הגבוה.



המאשימה הוסיפה כי יש לראות באחריותו של הנאשם 1 לתאונה שנגרמה כתוצאה מנהיגה בקלות דעת וברשלנות כנסיבות לחומרה. אשר לנזק טענה המאשימה כי עלול היה להיגרם נזק גדול יותר שנמנע רק כתוצאה מנסיבות שאינן קשורות בנאשם 1.

המאשימה ביקשה למקם את עונשו של הנאשם בשליש התחתון של מתחם הענישה ולהשית עליו 20 חודשי מאסר בפועל, מאסר על תנאי, פסילה של 7 שנים בניכוי הפסילה אותה ריצה הנאשם עד כה, פסילה על תנאי ופיצוי למתלונן.

אשר לנסיבות שאינן קשורות לעבירה טענה המאשימה כי מדובר בנאשם שלא לקח אחריות על מעשיו, ניהל הוכחות ומשכך הודאה אינה יכולה לעמוד לזכותו. בנוסף בקשה המאשימה לקחת בחשבון את המאסרים הקודמים אותם ריצה נאשם 1 ואת עברו הפלילי והתעבורתי.

המאשימה הוסיפה כי יש לתת משקל נמוך לצער והחרטה שהביע נאשם 1 בפני שירות המבחן שכן נאשם 1 בחר לנהל הוכחות ולא ברור כיצד השניים משתלבים.

במסגרת ראיות התביעה לעונש, העיד בפניי נפגע העבירה.

הנפגע סיפר על פגיעותיו מהתאונה ועל השלכותיהן שהתבטאו, בין היתר, בקשיי שינה, כאבי גב ושיבוש שגרת יומו. הנפגע הסביר את סירובו לקיום הליך של צדק מאחה וסיפר כי הוא חש שמדובר בניסיון של הנאשם לדחות את הטלת העונש.

טיעוני הנאשם 1 לעונש

ב"כ הנאשם 1 טען כי מתחם הענישה הוא של עבודות שירות. ב"כ הנאשם ביקש למקם את הנאשם בחלקו התחתון של מתחם הענישה ולהשית עליו עונש מאסר שירוצה בעבודות שירות, זאת בהתאם להמלצת שירות המבחן, וכן פסילה של 3 חודשים עד 5 חודשים.

אשר לנסיבות האירוע טען ב"כ הנאשם כי במועד ביצוע העבירה סבר הנאשם כי הוא נמצא בסכנה ומיד לאחר מכן הגיע לתחנת המשטרה. לטענתו, העובדה כי הנפגע הוא הינו רוכב אופנוע אינה משנה את מדרג העבירה, שכן בית המשפט בהכרעת דינו קבע כי אין מודעות לפגיעה בפועל. ב"כ הנאשם הדגיש כי לא התלוותה לגרימת התאונה עבירה נוספת.

לטענת ב"כ הנאשם מתסקיר שירות המבחן עולה כי הנאשם 1 הביע חרטה ואף ביקש להתנצל בפני הנפגע וביקש לפצותו. לטענתו, שירות המבחן הציע לקיים בינו לבין הנפגע הליך של צדק מאחה, אולם הנפגע סירב לכך.

דין והכרעה

חומרת העבירה ומתחם הענישה

מקובל כי במקרים בהם חברו מספר עבירות לאירוע אחד ליצור מתחם ענישה לכלל האירוע ולכל העבירות יחדיו, שכן חומרתן של העבירות עולה בהצטרפותן יחד.

במסגרת תיקון 113 לחוק העונשין, תשל"ז-1977 על בית המשפט לשקול את מכלול נסיבות העבירה ולקבוע מתחם עונש הולם בהתחשב בערך החברתי שנפגע, מידת הפגיעה בו ובהתחשב במדיניות הענישה הנהוגה.



עבירת הפקרה אחרי פגיעה היא מן החמורות שבעבירות התעבורה, שכן אין מדובר רק באי ציות לחוקי התנועה, אלא בעבירה מוסרית מהמעלה הראשונה של הפקרת אדם שנפגע לגורלו, גם אם הוא אינו אחראי להתרחשות התאונה.

יפים דבריו של בית המשפט העליון בע"פ 5729/09 **אלישע לוי נ' מדינת ישראל** מיום 24.03.10:

"הפקרת אדם לאחר תאונה יש בה מימד חמור במיוחד. מימד זה בא לידי ביטוי בפן הבלתי מוסרי אשר מתנוסס מעל מעשה קשה. זהו זהו אותו פן אשר מזעזע את הנפש ומעורר את סלידתנו העמוקה. 'הנורמה של איסור על הפקרה, מעבר לתכליתה להגן על הנפגע ולהקל על אכיפת החוק ביחס לנהגים עבריינים, נועד לעגן במשפט את החובה המוסרית החלה על אדם המעורב באירוע פוגעני לסייע לזולתו שנפגע, לדאוג לשלומם ולהציל את חייו. חובה מוסרית זו קיבלה לבוש משפטי מחייב במסגרת חוק המשקף קיומה של אמנה חברתית המושתתת על יסודות של אתיקה וערכים אנושיים. היא משקפת התפתחות בתפיסה בדבר החובה להושיט עזרה לאדם המצוי בסכנה בכלל, ולנפגע בתאונה בפרט. היא מרחיבה את החובה החוקית של אדם להושיט עזרה לאדם אחר המצוי בסכנה' (ע"פ 5000/08 סומך נ' מדינת ישראל ([פורסם בנבו], 22.3.2009). ראו גם דנ"פ 2974/99 אוחנה נ' מדינת ישראל ([פורסם בנבו], 20.1.2000); ע"פ 7224/03 חסון נ' מדינת ישראל ([פורסם בנבו], 20.11.2003)). מי אשר מפר איסור משפטי-מוסרי זה צריך להיענש ביד קשה, וזאת על מנת להביע את הסלידה העמוקה ממעשיו המכוערים. עמד על כך בית משפט זה: 'מעשהו זה של הנהג הבורח פוגע בשורשי הסולידריות החברתית והאישית המינימאלית לקיומה של חברה תקינה. בריחה של נהג מן המקום היא מעשה אנטי-חברתי ואנטי-מוסרי מובהק, וראוי הוא כי יענש בכל חומרת הדין' (רע"פ 3626/01 ויצמן נ' מדינת ישראל, פד"י נו (3) 187, 230 (2002))."

וכן ברע"פ 3626/01 **ויצמן נ' מדינת ישראל** מיום 5.3.2002 קבע כב' השופט חשין:

"עבירת ההפקרה אחרי פגיעה עבירה קשה היא; לא עוד אלא שעבירה היא הפוקדת עצמה עם העבירות שיש בהן כיעור. הנה זה שרוע על הכביש, מתבוסס בדמו, אדם שזה עתה נפגע בתאונה שהנהג היה מעורב בה - אדם שאפשר ניתן לעזור לו, אפשר ניתן להצילו - ותחת אשר יעצור ויושיט עזרה לפגוע, לוחץ הנהג על דוושת ההאצה ובורח מן הזירה למלט נפשו מחיוב בעונשין. חומרה וכיעור אלה שבמעשה הנהג הביאו לבריאתה של העבירה ולקביעת עונש חמור בצדה: תשע שנות מאסר."

הערכים המוגנים הנפגעים בעבירת ההפקרה הם בטחון ציבור ושלומם, עזרה הדדית, סולידריות חברתית, שלטון החוק והסדר הציבורי.

בע"פ 1789/14 **נחמיה נ' מדינת ישראל**, מיום 22.10.14 קבע כב' השופט רובינשטיין לעניין הערכים המוגנים בעבירת הפקרה:

"הערך המוגן בעבירת ההפקרה הוא 'החובה המוסרית החלה על אדם המעורב באירוע פוגעני לסייע לנפגע, לדאוג לשלומם, ולהציל את חייו' (ע"פ 5867/09 קרביאשוילי נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 10 לפסק דינה של השופטת א' פרוקצ'יה (2010)). באמצעות עיגונה



של עבירה זו בפקודת התעבורה קיבל ערך זה, המגלם את עקרון הסולידריות החברתית, עיקרון הכרחי לקיומה של חברה תקינה, ביטוי בדין, והפך מחובה מוסרית גרידא לחובה משפטית, מעין "לא תעמד על דם רעך" (ויקרא, י"ט, ט"ז) בממד מחמיר (בממד אחר ובנסיבות אחרות, ראו חוק לא תעמוד על דם רעך, תשנ"ח-1998). בנוסף, עבירה זו נועדה גם למנוע מצב בו הנהג המעורב בתאונה חומק מאחריות, על-ידי הימלטות של "פגע וברח", ובקביעתה יש כדי לסייע לרשויות האכיפה באיתור האחראים לתאונה (ע"פ 1977/05 גולה נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (2006)).

המטרה מרכזית של עבירת ההפקרה היא מתן עזרה מיידית לנפגע בתאונת דרכים לשם שמירה על גופו וחיוו, ולצידה שתי מטרות משנה נוספות של מניעת התחמקות של הנהג מאחריותו לתאונה והקלה על רשויות אכיפת החוק בבירור הסיבה להתרחשות תאונת הדרכים ומי אחראי לה זאת כפי שנקבע בע"פ 5000/08 סומך נ' מדינת ישראל מיום 22.3.2009:

"מטרתה המרכזית של הנורמה הקבועה בסעיף 64א לפקודת התעבורה היא להבטיח מתן עזרה מיידית לנפגע בתאונה על-ידי נהג שהיה מעורב בתאונה ונמצא במקום, ולהגן בכך על חייו ועל שלומו הגופני של הנפגע. בד בבד, היא נועדה גם למנוע מנהג מלחמוק מאחריות לתאונה, ולהקל על רשויות אכיפת החוק לברר כיצד נגרמה התאונה ומי אחראי לה (ע"פ 1977/05 גולה נ' מדינת ישראל (לא פורסם, [פורסם בנבו], 2.11.06); ע"פ 7159/98 מדינת ישראל נ' פלוני, פד"י נג(2) 632, 644 (1999)). העבירה חלה על כל מעורב בתאונה, בלא קשר לשאלת אחריותו לתאונה. הנורמה של איסור על הפקרה, מעבר לתכליתה להגן על הנפגע ולהקל על אכיפת החוק ביחס לנהגים עבריינים, נועדה לעגן במשפט את החובה המוסרית החלה על אדם המעורב באירוע פוגעני לסייע לזולתו שנפגע, לדאוג לשלומו ולהציל את חייו. חובה מוסרית זו קיבלה לבוש משפטי מחייב במסגרת חוק המשקף קיומה של אמנה חברתית המושתתת על יסודות של אתיקה וערכים אנושיים. היא משקפת התפתחות בתפיסה בדבר החובה להושיט עזרה לאדם המצוי בסכנה בכלל, ולנפגע בתאונה בפרט. היא מרחיבה את החובה החוקית של אדם להושיט עזרה לאדם אחר המצוי בסכנה (דנ"פ 2974/99 אוחנה נ' מדינת ישראל, (לא פורסם, [פורסם בנבו], 20.1.00); ראו גם ע"פ 7224/03 חסון נ' מדינת ישראל (לא פורסם, [פורסם בנבו], 20.11.03)).

ההתנהגות המצופה מנהג, בראש ובראשונה היא לעצור את רכבו לאחר התרחשות התאונה אך בכך לא מסתיימת חובתו המשפטית. על הנהג לקחת אחריות לאירוע בו היה מעורב כאשר משמעותה של אחריות זו היא, בין היתר, הישארות במקום האירוע עד למיצוי הליכי הבירור על-ידי גורמי הרפואה ואכיפת החוק.

בתיקון לפקודת התעבורה (מס' 101), תשע"ב-2011 החמיר המחוקק באופן ממשי את הענישה בגין עבירת ההפקרה לאחר פגיעה בקביעת שלוש חלופות המתייחסות למצבי הפקרה לאחר פגיעה בדרגות חומרה שונות. שלוש החלופות לוקחות בחשבון את היסוד הנפשי הכרוך במעשה ואת חומרת הפגיעה שנגרמה לאדם בתאונה.

לנאשם יוחסה עבירת ההפקרה הקבועה בסעיף 64א(ב) שהיא החלופה השנייה בחומרתה ולצדה קבוע עונש מרבי של 7 שנות מאסר. היסוד הנפשי הנדרש בעבירה זו הוא של מודעות לפגיעה באדם בתאונת דרכים.



לאחר ניהול הוכחות, זוכה הנאשם מעבירה זו והורשע בעבירת ההפקרה הקבועה בסעיף 64א(א) לפקודת התעבורה שהיא החלופה הראשונה בחומרתה, הדורשת יסוד נפשי מסוג רשלנות ואי מודעות לעובדה שנפגע אדם או שהיה עליו לדעת כי עשוי היה להיפגע אדם בתאונה. זאת לאחר שקבעתי כי היה מודע לכך שפגע באופנוע ובשים לב לסברות לכך שכתוצאה מפגיעת הגיפ' באופנוע סבר שייפגע רוכב האופנוע. לצד עבירה זו קבוע עונש מרבי של 3 שנות מאסר.

מתחם הענישה ומדיניות הענישה הנהוגה

ברע"פ 7029/15 **צאנורי נ' מדינת ישראל**, מיום 24.11.15 (להלן: "**עניין צאנורי**") נדון ערעורו של נאשם שהורשע בעבירות של הפקרה לפי סעיף 64א(א) ונהיגה ללא ביטוח, ללא אחריות לקרות התאונה. הנאשם פגע ברכב שנסע מולו תוך כדי פניה וכתוצאה מכך נחבלו הנהג וילדה. למערער עבר תעבורתי מכביד יחסית והוא לא נטל אחריות על מעשיו. בית המשפט לתעבורה קבע כי מתחם העונש נע בין חודש מאסר לשנת מאסר לצד פסילה בפועל של 3-5 שנים וקנס. בית המשפט השית על המערער חודש מאסר לריצוי בעבודות שירות ופסילה למשך 3 שנים לצד עונשים נלווים. בית המשפט המחוזי קיבל באופן חלקי את ערעור המאשימה באשר לקולת העונש וקבע כי מתחם הענישה עומד על מספר חודשי מאסר בפועל שיכול וירוצו בעבודות שירות ועד 24 חודשי מאסר והעמיד את עונשו של המערער על חמישה חודשי מאסר בפועל שירוצו בעבודות שירות. בית המשפט העליון דחה את הערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי.

בעפ"ת 50405-01-17 **קאסם עתמה נ' מדינת ישראל** מיום 6.4.2017 בוטלה הרשעתו של המערער בעבירה של הפקרה אחרי פגיעה בניגוד לסעיף 64א(ב) לפקודת התעבורה והוא הורשע בעבירה של הפקרה אחרי פגיעה בניגוד לסעיף 64א(א) לפקודת התעבורה. במקרה זה פגע המערער באמצעות רכבו באופנוע שנסע בכיוון נסיעתו כאשר האופנוע הועף קדימה ואחורה, פגע בגדר הבטיחות והועף חזרה לנתיב בכביש. המערער שראה והבין כי פגע באופנוע האט את מהירות נסיעתו לא עצר, עזב את מקום התאונה, לא דיווח עליה ולא הותיר פרטים. כתוצאה מהתאונה נגרמו לרוכב האופנוע חבלות של ממש. המערער נעצר על-ידי המשטרה כשבועיים וחצי לאחר האירוע. בית המשפט המחוזי גזר את עונש המאסר של המערער מחדש זאת בשל הזמן הרב שחלף ממועד האירוע והשית על המערער 4 חודשי מאסר שירוצו בעבודות שירות. בית המשפט המחוזי הותיר על כנם את יתר רכיבי הענישה שהטיל בית משפט קמא, שני מאסר מותנים, פסילה של 3 שנים, ושתי פסילות על תנאי.

בעפ"ת (ת"א) 44424-01-14 **ביטון נ' מדינת ישראל**, מיום 13.2.14, הורשע הנאשם בעבירות של הפקרה לפי סעיף 64א(א) לפקודה, נהיגה ברשלנות שגרמה לתאונת דרכים וגרימת חבלת של ממש. הנאשם סטה מנתיבו, לא הבחין באופנוע ופגע בו. כתוצאה מהתאונה נגרמה לנוסעת על האופנוע פציעת ראש קשה. הנאשם הפקיר את הנפגעת. הנאשם צעיר ללא עבר תעבורתי מכביד. על הנאשם הושתו עונש מאסר למשך 6 חודשים בעבודות שירות, קנס, פיצוי, פסילה למשך 45 חודשים, פסילה מותנית וצו מבחן לשנה. בית המשפט דחה את הערעור וקבע כי רשלנותו של הנאשם וההפקרה הובילו לתוצאות קשות מאוד.

בעפ"ג 26273-03-15 **מדינת ישראל נ' פדילה** מיום 16.3.2016, אליו הפנתה המאשימה, נותרו על כנם הרשעתו של המערער בעבירה של הפקרה אחרי פגיעה בניגוד לסעיף 64א(א) לפקודת התעבורה והעונשים שהשית עליו בית המשפט הכוללים 20 חודשי מאסר, מאסר מותנה של 12 חודשים, פסילה של 12 שנים, פסילה מותנית וקנס בסך 10,000 ₪. במקרה זה פגע המערער, באמצעות רכבו, בהולך רגל שהתכוון לחצות את הכביש. מיד לאחר התאונה עזב המערער את מקום התאונה מבלי לעמוד על תוצאותיה. כתוצאה מהפגיעה נגרמו לנפגע שבר ביד, חבלות בראש וברגל ימין והוא פונה לקבל טיפול רפואי בבית חולים. בית המשפט המחוזי אישר את מתחם הענישה אותו קבע בית משפט



השלום לעבירת ההפקרה וקבע כי הוא נע בין מאסר של 8 חודשים ועד 3 שנים וכן פסילת רישיון לתקופה של 4-15 שנים לצד ענישה מותנית נוספת בדמות מאסר על תנאי ופסילה.

בעפ"ת (חי') 5761-01-10 **אביכזר נ' מדינת ישראל**, מיום 7.4.10, שהוגש על-ידי המאשימה, נדון ערעור וערעור שכנגד. הנאשם הורשע בעבירות של הפקרה בניגוד לסעיף 64א(א) לאחר שזוכה מעבירת הפקרה לפי 64א(ב) (מדובר בפסק דין שניתן לפני תיקון 101 לפקודת התעבורה). הנאשם פגע בהולך רגל שעמד בשעת החשיכה על השול, פגע בו קשה והפקירו במקום. בהכרעת הדין נקבע כי היה על הנאשם לדעת כי פגע באדם אך לא הוכח כי הנאשם היה מודע לפגיעה בפועל וסבר כי פגע בחזיר בר. הנאשם לא הואשם ולא הורשע באחריות לתאונה. בית המשפט השית על הנאשם 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות, 12 חודשי מאסר על תנאי למשך שנתיים, קנס, פיצויים לנפגע בסך 20,000 ש"ח ופסילה לתקופה של 7 שנים. בערעור בוטלו הפיצויים שהוטלו על הנאשם היות ולא היה אחראי לתאונה ולא הוכח כי ההפקרה החמירה את מצבו של הולך הרגל והוחמר עונש המאסר ל-12 חודשי מאסר בפועל.

בעפ"ת (ב"ש) 9048-07-12 **פונרילינג נ' מדינת ישראל**, מיום 29.8.13, נדון ערעורו של נאשם שהורשע בעבירה של הפקרה לאחר פגיעה לפי סעיף 64א(א) לפקודה (התאונה התרחשה קודם לתיקון 101 לפקודה). כתב האישום תוקן לעבירה לפי סעיף 64א(א) לאחר התיקון. הנאשם פגע עם משאיתו בהולכת רגל שירדה אל הכביש והמשיך בנסיעה רצופה. נקבע כי לא הוכח שהנאשם ידע על הפגיעה בהולכת הרגל אך נקבע, כי היה עליו לדעת זאת. המערער הורשע לפי הודאתו בהסדר טיעון ונגזרו עליו, בין היתר, מאסר של 6 חודשים בעבודות שירות ופסילה בפועל ל-5 שנים. בית המשפט קבל את הערעור באופן חלקי באשר לרכיב הפסילה וקבע כי משנקבע כי המערער לא ידע על קרות התאונה אלא התרשל באי ידיעתו ובשל אי אחריות לעצם קרות התאונה, אין מקום להשית עליו יותר מעונש פסילת המינימום שנקבע בסעיף 40 לפקודה המשותף לכלל עבירות ההפקרה בין בידועין ובין ברשלנות.

מבין שיקולי הענישה שעל בסיסם מתבצעת מלאכת גזירת העונש בעבירת ההפקרה יש לשיקול ההרתעה מעמד מיוחד וזאת למען יראו וייראו ועל מנת למגר התנהגות חמורה ובלתי מוסרית זו.

ראו לעניין זה דברי כב' השופט טננבוים בת"ד 2007/09 **מדינת ישראל נ' צמח** מיום 9.8.10:

"הנטייה האנושית הטבעית לברוח בעת צרה, מחייבת כי התגובה להתנהגות זו תהא קשה. מן הראוי כי שום נהג לא ירהרר אפילו על אפשרות זו של בריחה. יש הכרח ליצור אווירה שבה יהיה ברור לכל נהג כי הדבר החמור ביותר מבחינת החוק והציבור הוא להימלט מהמקום או אפילו לנסות להימלט..."

מדיניות הענישה כלפי נהגים שאינם משאירים פרטים ובורחים צריכה להיות נוקשה. עלינו לעשות כל שניתן לביעור ולמיגור תופעה מעין זו וזאת באמצעות הטלת עונש מרתיע. העונש צריך להיות כזה שיוביל למסקנה כי הימלטות ממקום התאונה אינה משתלמת. מובן כי כשלעבירה זו מצטרפות עבירות חמורות נוספות של גרימת נזק לרכוש או אדם, חבלה חמורה, אי ציות לאור אדום ונהיגה רשלנית, יש להחמיר עוד בענישה."

וכן כפי שנקבע בע"פ 433/89 **אטיאס נ' מדינת ישראל** מיום 3.10.1989:

"כידוע, אחד השיקולים החשובים בשיקולי הענישה הוא מהותה של העבירה וחומרתה; שיקול זה קשור, בדרך כלל, בקשר הדוק עם שיקול ההרתעה, למען ישמעו וייראו. לשני שיקולים אלה מיתוסף שיקול נוסף, והוא - קיום מדיניות אחידה, ככל האפשר, שתשמש כקו מנחה וכמורה דרך בעולמה של



ענישה. ושיקול אחרון זה יפה הוא במיוחד לפסיקתו של בית המשפט העליון, שהמחוקק הפקידו על קביעת מדיניות זו. בנוסף לכל השיקולים האמורים, קיים ועומד השיקול החשוב והמהותי של תיקונו של הנאשם ושיקומו, ובהתקיים, במקרה מסוים, נסיבות מיוחדות ונכונות, ייתכן ששיקול אחרון זה יגבר על השיקולים האמורים האחרים ויקבע, באותו מקרה מסוים, את מידת העונש וצורתו. "ענישתנו היא ענישה אינדיוידואלית של כל עבריין 'באשר הוא שם'" (ע"פ 291/81 [1], בעמ' 442). זאת תורת הגישה האינדיוידואלית בתורת הענישה, המקובלת עלינו כקו מנחה בסוגיה קשה וסבוכה זו שלהענישה ומטרותיה, ואין אנו רשאים ל"הקל" על עצמנו ולהחמיר עם הנאשם, מתוך הסתמכות על הנימוק והחשש שמא הקלה במקרה מסוים הראוי לכך תשמש תקדים למקרים אחרים שאינם ראויים לכך".

מהמקובץ עולה כי כאשר מדובר בעבירת הפקרה בה היסוד נפשי הוא של רשלנות וכאשר יש לנאשם אחריות לקרות התאונה שכתוצאה ממנה נחבל אדם חבלה של ממש נע מתחם הענישה ממאסר של מספר חודשים שיכול וירוצו בעבודות שירות ועד 20 חודשי מאסר בפועל.

הפסילה במקרה זה נעה בין 36 חודשי פסילה ועד 7 שנות פסילה.

העונש המתאים לנאשם 1

הענישה היא לעולם אינדיוידואלית ובהתאם לתיקון 113 לחוק העונשין שומה על בית המשפט להניח לצד מתחם הענישה המקובל את המקרה האינדיוידואלי שבפניו ולשקול מה יהיה העונש המתאים ואיזה שיקול הינו המרכזי וזאת בהתאם לנסיבותיו האישיות של הנאשם, עברו ונסיבות ביצוע העבירה.

העונש בתוך מתחם הענישה נקבע, בין היתר, בהתחשב בנסיבות התאונה ובמידת רשלנותו של הנאשם, בעברו התעבורתי והפלילי, בהתמשכות ההליכים, בלקיחת האחריות של הנאשם, בתהליך של שיקום, בחומרת הפגיעה בנפגעים בתאונה, במידת אשמו של הנאשם לקרות התאונה, משך ההפקרה ואם הותר את הנפגעים בסכנת חיים לבדם והאם היה במשך ההפקרה כדי להחמיר את נזקי הנפגע.

מצאתי למקם את הנאשם 1 ברף בינוני-גבוה של מתחם הענישה.

נאשם 1 הורשע בגרימת תאונת דרכים ברשלנות כאשר נסע במהירות ועבר לנתיב השמאלי נגד כיוון הנסיעה כשהנתיב זה לא היה פנוי. על נהיגתו המסוכנת של נאשם 1 עוד טרם קרות התאונה העידו במהלך דיוני ההוכחות מספר עדים.

מר רובין העיד: "פתאום בא ממולנו רכב שיצא לעקיפה מסוכנת ופגע ברכב אופנוע שהיה לפניי והמשיך כאילו זה לא קרה, חזר לנתיבו ונעלם במהירות (פרוט' עמ' 27 ש' 3-5). גב' שוקרון העידה: "... ראיתי מולי מגיע ג'יפ במהירות מופרזת כמעט נכנס בי ברחתי ימינה (פרוט' עמ' 41 ש' 11).

גם מעדותו של מר יכני ניתן ללמוד על נהיגתו הפרועה של נאשם 1: "שמענו מן צפירה גדולה ואנשים צועקים וראינו את הג'יפ מנסה לעקוף את האוטו ונוסע לכיווננו בצורה ממש, ממש פרועה (פרוט' עמ' 50 ש' 15-16). גם הנפגע בעדותו סיפר על אופן נהיגתו של נאשם 1: "נסעתי לאט הרכב הג'יפ הגיע במהירות מופרזת מולי בנתיב שלי..." (פרוט' עמ' 33 ש' 5).



נוכח נהיגתו המסוכנת והפרועה של הנאשם 1 עוד טרם התרחשות התאונה וסטייתו לנתיב הנגדי נגרמה בסופו של דבר לתאונה בה נפגע רוכב האופנוע.

כתוצאה מהתאונה נגרמו לרוכב האופנוע חבלות של ממש בדמות שבר בעצם הבריח וידו הושמה במתלה למשך שבועיים. נוסף לכך סבל הנפגע משפשושים. בעדותו סיפר הנפגע על פגיעותיו ועל השלכותיהן עד היום.

בנסיבות אלה אני קובעת כי מדובר ברשלנות ברף הבינוני-גבוה.

אשר לנסיבות ההפקרה קבעתי כי נאשם 1 המשיך בנסיעתו נמלט מהמקום על אף שידע כי פגע באופנוע. הנאשם הסגיר עצמו למשטרה באותו היום, ביוזמתו לאחר שהגיע לביתו בצור באהר ושוחח עם קרובי משפחתו. בהקשר זה אציין כי לא נטען שמשך ההפקרה גרם להחמרה במצבו הרפואי של הנפגע.

מתסקיר שירות המבחן עולה כי נאשם 1 לקח אחריות על מעשיו ואף הביע נכונותו לקיים הליך 'צדק מאחה' לפיצוי הנפגע, אולם הליך זה לא התקיים בשל סירובו של הנפגע לכך. עם זאת, שירות המבחן התרשם כי נאשם 1 ממשיך להיות קשור לגורמים בעייתיים ולהיקלע למצבי סיכון וכי הוא לא שולב או עתיד להשתלב בתהליך שיקומי כלשהו. לחובת נאשם 1 עבירה אחת בפלילים משנת 2015 בגינה ריצה, בין היתר, מאסר למשך שנה וחצי ועברו התעבורתי מקל.

לחומרה לקחתי בחשבון את חומרת העבירות, את אחריותו של הנאשם לתאונה ומידת רשלנותו, את העובדה שעל אף שידע כי פגע באופנוע נמלט מהמקום במהירות מבלי לברר את תוצאות התאונה, את פגיעותיו של הנפגע, את עברו הפלילי ואת העובדה כי ריצה בעבר עונש של מאסר מאחורי סורג ובריח, את התרשמות שירות המבחן כי הנאשם ממשיך להיקלע למצבי סיכון, את העובדה כי הנאשם לא השתלב ולא צפוי להשתלב בהליך שיקומי ואת המלצות שירות המבחן להטיל על הנאשם ענישה מוחשית שתהווה גבול ברור ומרתיע להתנהגותו.

לקולה התחשבתי בכך שהנאשם הביע חרטה בפני שירות המבחן, את זיכוי של הנאשם מעבירה של הפקרה אחרי פגיעה בניגוד לסעיף 64א(א) לפקודת התעבורה ואת עברו התעבורתי המקל שרובו כולל עבירות מסוג ברירת משפט.

במסגרת כלל השיקולים, ראיתי לנכון, כמקובל בתיקים דומים, להטיל על נאשם 1 פיצוי לנפגע. פיצוי זה אינו לשם פיצוי על הנזקים מסבל כתוצאה מהתאונה אלא כדי להוות רכיב ענישה המבטא הפסול במעשיו של הנאשם. בשל סכום הפיצוי לנפגע נמנעתי מלהשית על נאשם 1 קנס.

לפיכך, אני דנה את נאשם 1 לעונשים הבאים:

1. אני מצווה על מאסרו של הנאשם בפועל למשך 9 חודשים. המאסר ירוצה בדרך של עבודות שירות. על הנאשם להתייצב ביום 1.12.20 עד לשעה 10:00 בבוקר, בפני הממונה על עבודות שירות במפקדת מחוז דרום, יחידת עבודות שירות, ליד כלא באר שבע, לצורך קליטה והצבה.

תשומת לב הנאשם שעליו לבצע כל העבודות המוטלות עליו במסגרת עבודות השירות עפ"י הנחיות שתינתנה לו מעת לעת ע"י הממונה במקום. כל הפרה של עבודות שירות תגרום להפסקה מידית של עבודות השירות ולריצוי עונש מאסר בפועל.



2. אני מצווה על מאסרו של הנאשם למשך 8 חודשים, וזאת על תנאי למשך שלוש שנים, אם יעבור עבירות של הפקרה לאחר פגיעה, גרימת תאונת דרכים ברשלנות שכתוצאה ממנה נחבל אדם חבלה של ממש ונהיגה בזמן פסילה.

3. פסילה מלקבל ו/או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 4 שנים על כל סוגי כלי הרכב.

הנאשם פטור מהפקדת רישיון נהיגה.

המזכירות תחשב מועד הפסילה מיום הפסילה עד תום ההליכים.

תשומת לב הנאשם לכך שהעונש המקובל על נהיגה בזמן פסילה הוא מאסר בפועל.

4. פסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 10 חודשים, וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

5. תשלום פיצוי לנפגע העבירה בסך 6,000 ₪ אשר ישולם באמצעות מזכירות בית המשפט עד ליום 3.1.21.

זכות ערעור לבית המשפט המחוזי בירושלים בתוך 45 יום מהיום.

גזר דין לנאשם 2

העבירה והעבר

כנגד נאשם 2 הוגש כתב אישום המייחס לו עבירה של חובת נוסע להתקשר לגופי ההצלה בניגוד לסעיף 1א64 לפקודת התעבורה.

על פי עובדות כתב האישום נאשם 2, אשר ידע כי רוכב האופנוע נפגע, לא התקשר לגופי ההצלה הנחוצים ולא הזעיקם למקום התאונה. רק לאחר שהגיע לביתו בצור באהר ושוחח עם קרובי משפחתו, פנה לתחנת המשטרה.

לאחר הוכחות הורשע נאשם 2 בעבירה המיוחסת לו בכתב האישום.

נאשם 2 יליד 1997 נוהג משנת 2016 ואין לחובתו הרשעות בעבירות תעבורה.

לחובת הנאשם עבר פלילי הכולל הרשעה אחת משנת 2017 בעבירות תקיפת שוטר כשהתוקף מזוין בנשק חם/קר, תקיפת שוטר כדי להכשילו בתפקידו, השתתפות בהתפרעות ותקיפה הגורמת חבלה של ממש בגין הושתו עליו 5 חודשי מאסר בפועל, מאסר מותנה, קנס ופיצוי לנפגע העבירה.



תסקיר שירות המבחן

נאשם 2 בן 22, רווק, סיים 12 שנות לימוד עם תעודת בגרות, מתגורר בבית הוריו שבצור באהר ועובד מזה כ-4 שנים כנהג משאית בעסק המשפחתי של אחיו בתחום הבנייה (לא הוצג אישור לכך בפני שירות המבחן).

שירות המבחן התרשם כי קיים פער בין יכולותיו ותפקודו התקין של נאשם 2 במסגרת הלימודים והתעסוקה לבין נטייתו להתנהלות אלימה ואימפולסיבית וחוסר מוכנותו לקחת אחריות על מעשיו הבאים שבא לידי ביטוי הן במעורבות בקטטה שקדמה לתאונה, הן בהתנהלותו בזמן התאונה והן בהתייחסותו לעבירה כיום אשר לגביה הביע התנגדות לשאת בעונש. שירות המבחן ציין כי מאפיינים אלה באו לידי ביטוי באופן דומה גם בהתייחסותו לעבירה קודמת עליה נשפט. נאשם 2 התייחס באופן מצומצם ושטחי למיוחס לו, התקשה להביע אמפתיה כלפי קורבן העבירה, הביע קושי בשיתוף פעולה עם שירות המבחן כגורמי ממסד וכן הביע חוסר מוטיבציה לבחון את הגורמים ברקע להתנהלותו והשלכות מעשיו.

מחד גיסא, לקח שירות המבחן בחשבון את גילו הצעיר של נאשם 2, חלקו המצומצם יחסית באירוע, ותפקודו. מאידך גיסא, נלקח בחשבון הקושי של נאשם 2 לקחת אחריות בסיסית על העבירה, להפנים את חומרתה, לחשוב על השלכות מעשיו והבעת נכונות לשאת בעונש על העבירה שביצע.

נוכח אלה, המליץ שירות המבחן על ענישה מרתיעה, לשם חידוד גבולות האסור והמותר עבור נאשם 2, בדמות מאסר בדרך של עבודה שירות לתקופה קצרה כעונש חנוכי ומציב גבולות, וכן עונש מותנה שימש כגורם מרתיע לעתיד.

חוות דעת הממונה על עבודות השירות

הנאשם נמצא מתאים לריצוי מאסר בעבודות שירות

טיעוני המאשימה לעונש

המאשימה טענה, תוך הפנייה למספר פסקי דין, כי מתחם הענישה במקרה זה נע בין מספר חודשי מאסר בעבודות שירות ועד 18 חודשי מאסר, וכן פסילה של מספר חודשים ועד 18 חודשי פסילה. לטענתה, במקרה דנן יש להשית על נאשם 2 פסילה בפועל, שכן העבירה בה הורשע קשורה באופן ישיר לשימוש בדרך בה הוא משתמש ולמסוכנותו בה.

המאשימה טענה כי העבירה בה הורשע נאשם 2 הינה עבירה שנוספה לפקודת התעבורה המטילה חובה על נוסע ברכב המעורב בתאונה, זאת במסגרת תיקון שערך המחוקק ובו החמיר את הענישה על עבירת ההפקרה. לטענתה, תיקון זה ממחיש את חשיבותו הערכים הנפגעים כתוצאה מביצוע עבירה זו שהם יחס אנושי לזולת, הותרת נפגע ללא סיוע, ללא הבטחת הגעת הטיפול הרפואי, וכן ערכים נוספים הקשורים לבירור נסיבות התאונה ולקחת אחריות של המעורבים.

באשר לנסיבות ביצוע העבירה טענה המאשימה כי מדובר בשעת צהריים בתקופת הקיץ כך שלא ניתן לומר שהייתה בעיה בראות על אף השבר בשמשת הרכב. לטענתה, נאשם 2 הינו בגיר ואין לו תלות בנאשם 1 והטענה לסיבה שבשלה לא יכול היה לעצור ועזב את המקום זכתה להתייחסות בהכרעת הדין ומשכך נאשם 2 יכול היה להתקשר לגופי ההצלה או למשטרה.

אשר לנזק שנגרם כתוצאה מהעבירה טענה כי נפגע העבירה העיד שהתגייס והתקדם בחייו, אולם העיד גם על הכאבים שחיי עמם. לטענתה, הנזק הפוטנציאלי באי קריאה לעזרה ברגע הראשון הינו מהותי.



המאשימה ביקשה למקם את עונשו של הנאשם בשליש התחתון של מתחם הענישה ולהשית עליו 6 חודשי עבודות שירות, פסילה של מספר חודשים, פסילה על תנאי ופיצוי למתלונן.

המאשימה טענה כי נאשם 2 לא לקח אחריות ולא מפנים את חומרת העבירה והפנתה להמלצת שירות המבחן להטיל עליו ענישה בדמות עבודות שירות. המאשימה ציינה בטיעוניה את גורמי הסיכון ואת התנהגותו של הנאשם באופן כללי. עוד ציינה כי לא התעלמה מהעובדה כי נאשם 2 הורשע בסעיף מקל יותר מזה שבו הורשע נאשם 1.

טיעוני הנאשם לעונש

ב"כ הנאשם טען כי המדובר באירוע ללא תכנון, אירוע מהיר כאשר הדמות הדומיננטית בו הייתה מי ששלט בפועל על הרכב והוא נאשם 1. לטענתו, הפגיעה בערך המוגן אינה קשה וחמורה. לטענתו, כל האירוע נגרם בשל קטטה בין הנאשם לבין אדם אחר, דבר מבהיל שסובייקטיבית השפיע על הנאשם ויש בו להצדיק הפחתה בעונש. ב"כ הנאשם הוסיף כי אין מחלוקת שהנאשם, יחד עם אביו, פנו למשטרה לאחר האירוע דבר שמצביע על דאגה ואכפתיות.

ב"כ הנאשם התייחס בטיעונו לפסיקה שהוגשה על-ידי המאשימה וטען כי רובה נוגעת לתאונות והפקרות חמורות יותר וכן של ניסיון לשבש את המשפט ואת החקירה. לטענתו, לא קיימת פסיקה רבה בעבירה זו ולכן לא יכול היה לומר מהי מדיניות הענישה הנוהגת. עם זאת, טען כי מתחם העונש ההולם צריך לנוע בין עונש מאסר מותנה לעונש ממשי בדמות סיוע לקהילה כמו של"צ, שכן מהותו של סעיף 1א64 היא בהוקעת התנהגות לא מוסרית.

ב"כ הנאשם טען כי מדובר בנאשם שמתפקד באופן תקין, סיים 12 שנות לימוד עם תעודת בגרות ועובד באופן סביר ומשכך, לטענתו, מדובר באדם שמתקם או שיש סיכוי של ממש שישתקם. שירות המבחן בתסקירו התרשם כי הנאשם מתקשה לקבל אחריות, אולם לטענתו שירות המבחן לא הבין את הנאשם, שכן טענותיו באשר לביצוע העבירה היו ברוב המשפטי.

משכך, ביקש ב"כ הנאשם להסתפק בהטלת עונשים מותנים בלבד.

דין והכרעה

חומרת העבירה ומתחם הענישה

במסגרת תיקון 113 לחוק העונשין על בית המשפט לשקול את מכלול נסיבות העבירה ולקבוע מתחם עונש הולם בהתחשב בערך החברתי שנפגע, מידת הפגיעה בו ובהתחשב במדיניות הענישה הנהוגה.

סעיף 40ב לחוק העונשין קובע כי:

"העיקרון המנחה בענישה הוא קיומו של יחס הולם בין חומרת מעשה העבירה בנסיבותיו ומידת אשמו של הנאשם ובין סוג ומידת העונש המוטל עליו".

האירוע הנדון אירע לאחר כניסתו לתוקף של תיקון 101 לפקודת התעבורה. במסגרת תיקון זה, בנוסף להחמרת הענישה בעבירת ההפקרה וקביעת מדרגות חומרה שונות, קבע המחוקק עבירה חדשה מסוגה המטילה חובה אקטיבית על נוסע ברכב שהיה מעורב בתאונה להזעיק את גורמי ההצלה.

חובה זו בהזעקת שירותי ההצלה הינה במהותה מצומצמת יותר מחובתו המוגברת של נהג הרכב הפוגע המוטלת עליו

עמוד 12



מכוח סעיף 64א לפקודת התעבורה.

על אף ההבדל בניסוח עבירת ההפקרה ועבירת חובת נוסע להתקשר לגופי ההצלה, תכלית העבירות והערכים הנפגעים מהן זהים.

תכלית החובה שבסעיף זה היא באכיפתה של מחויבות אנושית בסיסית שבין אדם לחברו, דרישה טבעית פשוטה ולעתים אף מצילת חיים. הערכים המוגנים הנפגעים מעבירת זהים לערכים הנפגעים מעבירת ההפקרה והם בטחון ושלום הציבור, עזרה הדדית, סולידריות חברתית, שלטון החוק והסדר הציבורי.

על חשיבות ונחיצות קיום החובה עמד בית המשפט העליון בע"פ 4311/14 **אשר אבוטבול נ' מדינת ישראל** מיום 20.5.2015:

"סעיפי החוק נועדו לאותם מקרים בהם המחויבות האנושית שבין אדם לחברו נסוגה מפני שיקולים אנוכיים או אדישות גמורה, ונועדו להרתיע את המעורבים מלנטוש פצוע בזירת התאונה מבלי שהבטיחו כי תוגש לו עזרה על-ידי כוחות ההצלה המוסמכים. סעיף 1א64 לפקודת התעבורה מתמקד ביכולתם של הנוסעים ברכב להשפיע על מצבו של הנפגע על-ידי הזעקת כוחות ההצלה. ואולם, לנוסעים עשויה להיות גם השפעה על התנהגות הנהג בסמוך לאחר התאונה. על כן, גם אם בניסיונם של אדרי וגבאי לשכנע את אבוטבול לעצור הם לא יצאו ידי חובתם כהגדרתה בסעיף 1א64 לפקודת התעבורה, עדיין ניתן לראות בניסיון זה נסיבה הקשורה לביצוע העבירה שלה השפעה על קביעת מתחם הענישה ההולם".

מדיניות הענישה הנהוגה

העבירה בה הורשע נאשם 2, הינה עבירה שחוקקה בשנת 2011.

בע"פ 4289/14 **אורן חנונה נ' מדינת ישראל** מיום 21.5.2015 (להלן: "**עניין חנונה**") התייחס בית המשפט העליון למצב המשפטי החדש של עבירה זו ולגזירת העונש במקרים מעין אלה:

"ואולם, קביעת מדיניות הענישה הנהוגת והראויה - בעיקר במקרה כגון דא של עבירה חדשה - היא תהליך סימביוטי, בו קיימת השפעה של פסיקת הערכאות הדיוניות ואשרורן בבית משפט זה, תוך שרשאי בית המשפט לסטות מרף הענישה הנהוג ולהחמיר בו כאשר בשלה לכך העת. וכך הטעים השופט עמית בעניין ימיני:

"מובן הדבר שאין בית המשפט כבול לעולם לרף הענישה הנהוג, ופשיטא כי רשאי בית המשפט, כשהשעה צריכה לכך, להחמיר ולהעלות את רף הענישה. יש מהפכות המתחילות מלמטה, ופעמים שהעלאת רף הענישה בעבירה כזו או אחרת נעשית על ידי הערכאות הדיוניות וזוכה בדיעבד לגושפנקא של בית משפט זה. ככלל, העלאת רף הענישה צריכה להיעשות בהדרגתיות, תוך בחינה כפולה של רף הענישה הנהוג, הן ביחס לעבירות הקונקרטיות שבפניו, והן ביחס לעבירות אחרות בדיני העונשין" [שם, פסקה 79].



ובהמשך קבע כי:

"סבורני כי יש מקום להחמיר במידת מה בעונשו של נאשם אשר נסע ברכב שהיה מעורב בתאונה בה נפגע אדם ולא מילא את חובתו המוסרית הבסיסית, משנמנע מלהזעיק את כוחות ההצלה למקום [ראו: עניין ויצמן, עמ' 230]. זאת, הן לנוכח פסיקותיו העקביות של בית משפט זה באשר לחובתו של נוסע ברכב, במקרים בהם היה מעורב נפגע בתאונת דרכים; הן לנוכח חקיקתו בעת האחרונה של סעיף 1א64 לפקודת התעבורה וקביעת העונשים של שלוש שנות מאסר וחצי ושבע שנות מאסר לצדו, בהתאם לנסיבות ביצוע העבירה; והן לנוכח התכלית ההרתעתית הניצבת ביסודו של סעיף 1א64 לפקודה, עליה עמדתי לעיל. כן סבורני כי אף שהעונש אשר הושת על חנונה - של 12 חודשי מאסר - היה עשוי להיות על הצד הגבוה של מדיניות הענישה שהייתה נהוגה בגין העבירה של סיוע להפקרה, הרי שעתה, משנחקק סעיף 1א64 לפקודה, עונשו של חנונה הוא ברף הבינוני של מדיניות הענישה הראויה וההולמת את חומרת מעשיו".

בעניין חנונה הורשע נאשם 2 בעבירה של חובת נוסע להתקשר לגופי ההצלה כאשר נאשם 1 הורשע בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, הפקרה אחרי פגיעה בניגוד לסעיף 64א(ג), שיבוש מהלכי משפט, הדחה בחקירה ובעבירות נוספות. נאשם 1, שנהג ברכב, פגע ב-3 נשים שעברו במעבר חצייה, פגיעה שהביאה למותן המיידי. לאחר הפגיעה המשיך נאשם 1 בנסיעה, כאשר נאשם 2 יושב ברכב במושב שלצדו. לאחר כ-150 מטרים עצרו, יצאו מן הרכב בחנו את הנזקים שנגרמו לו, נכנסו לרכב למספר שניות ונמלטו רגלית מהמקום. על נאשם 2 הושתו 12 חודשי מאסר כאשר בית המשפט העליון קבע כי לאחר חקיקתו של סעיף 1א64 לפקודת התעבורה, עונשו של נאשם 2 מצוי ברף הבינוני של מדיניות הענישה הראויה וההולמת את חומרת מעשיו.

בת"פ 60379-07-18 **מדינת ישראל נ' סרגיי חראצ'קו** מיום 1.8.2019, אליו הפנתה המאשימה, הורשע נאשם 2 בכתב אישום שתוקן במסגרת הסדר טיעון המייחס לו עבירה של חובת נוסע להתקשר לגופי ההצלה. נאשם 1, שנהג ברכב, הורשע גם הוא בהתאם להודאתו בכתב אישום שתוקן בהסדר טיעון שייחס לו עבירות של הפקרה לאחר פגיעה בהתאם לסעיף 64(ב) לפקודת התעבורה, ועבירה של נהיגת רכב בקלות ראש או ברשלנות או במהירות שכגרמה לתאונה בה נחבל אדם חבלה של ממש. באותו מקרה, נהג נאשם 1 בניגוד לכיוון התנועה, פגע במתלונן שרכב על אופניו החשמליים ועזב את המקום תוך שהוא מותיר את הנפגע פצוע, כל זאת כאשר נאשם 2 יושב ברכב לצדו. בית המשפט המחוזי קבע כי מתחם הענישה בעבירה בה הורשע נאשם 2 נע בין מספר חודשי מאסר בעבודות שירות ועד 18 חודשי מאסר בפועל. נאשם 2 נעדר עבר פלילי, שיתף פעולה באופן מלא עם שירות המבחן, קיבל אחריות על מעשיו והכה על חטא מעשיו. בתסקיר השני שהוגש בעניינו המליץ שירות המבחן לשקול בחיוב את סיומו של ההליך בלא הרשעתו נוכח תפקודו הנורמטיבי חרף קשיים, משברים והיעדר גורמי תמיכה משמעותיים, היעדר עבר פלילי והבעת מוטיבציה לביצוע עבודות של"צ. בית המשפט המחוזי ביטל הרשעתו של נאשם 2 והשית עליו צו של"צ בהיקף של 300 שעות.

בת"פ 26121-05-16 **פרקליטות מחוז תל אביב פלילי נ' כהן** מיום 3.12.2017 הורשע הנאשם, לאחר ניהול הוכחות, בעבירות של חובת נוסע להתקשר לגופי ההצלה והפרעה לשוטר בשעת מילוי תפקידו. במועד האירוע ישב הנאשם במושב האחורי. הנהג לא ציית לרמזור אדום ולאחר ששוטרים שהיו במקום הורו לו לעצור לבדיקה, החל לנסוע בניגוד לכיוון התנועה באופן פרוץ ומסוכן. בשלב מסוים, תוך שניידת המשטרה דולקת אחר הרכב, איבד הנהג שליטה, עלה על אי תנועה ופגע בתמרור. הנהג המשיך בנסיעתו ופגע ברוכב אופניים. הנהג המשיך לנסוע מספר מטרים נוספים



עד שסטה לפתע והתנגש בעץ. כשעצר הרכב נמלטו ממנו הנוסעים בריצה ולאחר מרדף רגלי נעצרו. בית המשפט קבע כי מתחם הענישה ההולם את נסיבות העבירות נע בין מאסר שניתן לריצוי בעבודות שירות לבין 18 חודשי מאסר בפועל, זאת לצד פסילת רישיון נהיגה לתקופה שאינה פחותה משנה. הנאשם בן 19 שנים בעת ביצוע העבירות ובן 21 שנים בעת גזירת הדין, אינו מתגורר עם משפחתו ומקיים עצמו בעבודה פיזית מאומצת. לחובתו הרשעה קודמת מבית המשפט לנוער בעבירות רכוש. על הנאשם הושתו עונש מאסר מותנה, פיצוי, התחייבות וצו מבחן. הנאשם לא שיתף פעולה עם שירות המבחן לא הודה ולא לקח אחריות על מעשיו. עם זאת, נוכח החשש כי כליאתו תוביל להתדרדרות חסרת תקנה זאת בשל גילו הצעיר, מוקם עונשו בתחתית מתחם הענישה. על הנאשם הושתו חודשיים מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח(כיון שלא ביצע עבודות שירות), 3 חודשי מאסר על תנאי למשך שנתיים, פסילה של שנה, 3 חודשי פסילה על תנאי למשך שנתיים. ערעורו של הנאשם, הן על הכרעת הדין והן על גזר הדין, נדחה.

בת"פ 40130-06-12 **מדינת ישראל נ' חיים אשר משה אלון** מיום 3.3.2015 הורשעה נאשמת 2, לאחר שמיעת ראיות, בעבירה של חובת נוסע להתקשר לגופי ההצלה. נאשם 1, בעלה של נאשמת 2, שנהג ברכב הורשע בעבירות של הפקרה לאחר פגיעה בניגוד לסעיף 64(ג) לפקודת התעבורה ובעבירה של שיבוש מהלכי משפט בכך שפגע עם רכבו ברוכב אופניים שנפטר מפצעיו בסמוך לאחר מכן. מיד לאחר התאונה המשיך נאשם 1, יחד עם נאשמת 2 שישבה לצדו ברכב, לביתם. בית המשפט המחוזי קבע כי מתחם העונש ההולם את ביצוע העבירה בה הורשעה הנאשמת נע בין 6 חודשי מאסר בעבודות שירות ועד 18 חודשים. הנאשמת 2 ללא הרשעות קודמות שיתפה פעולה עם שירות המבחן שהתרשם כי ההליך המשפטי מהווה עבודה אלמנטרית והמליץ על הטלת צו של"צ בהיקף של 200 שעות. בגזירת העונש התחשב בין המשפט גם בעובדה כי המדובר בנאשמים שהינם בני זוג וכי הטלת מאסר בפועל של ממש על שניהם עלול לפגוע באופן משמעותי ואף ייתכן בלתי הפיך במשפחתם הגרעינית ובילדיהם. על נאשמת 2 הושתו 6 חודשי מאסר בדרך של עבודות שירות, פיצוי למשפחת המנוח בסך 10,000 ₪.

מהמקובץ עולה כי מתחם הענישה נע בין מספר חודשי מאסר שיכול וירוצה בעבודות שירות ועד 18 חודשי מאסר, פסילה של מספר חודשים עד שנת פסילה, פיצוי לנפגע העבירה ועונשים נלווים נוספים.

העונש המתאים לנאשם 2

הענישה היא לעולם אינדיוידואלית ובהתאם לתיקון 113 לחוק העונשין שומה על בית המשפט להניח לצד מתחם הענישה המקובל את המקרה האינדיוידואלי שבפניו ולשקול מה יהיה העונש המתאים ואיזה שיקול הינו המרכזי וזאת בהתאם לנסיבותיו האישיות של הנאשם, עברו ושיקומו.

מצאתי למקם את הנאשם 2 ברף הנמוך-בינוני של מתחם הענישה.

בקביעת מיקומו של הנאשם במתחם הענישה לקחתי בחשבון את נסיבות ההפקרה, משך ההפקרה, תוצאות התאונה ונזקי הנפגע והשפעת משך ההפקרה עליהם.

נאשם 2 לא יצר קשר עם גופי ההצלה במהלך הנסיעה ורק לאחר שהגיע לביתו ושוחח עם אביו, הגיע לתחנת המשטרה לשם דיווח על שהתרחש.

נאשם 2 היה מודע לפגיעה ברוכב האופנוע והבין את חומרתה. בהכרעת הדין קבעתי כי לא הייתה כל מניעה פיזית או נפשית מצדו של נאשם 2, לרבות בשל האירוע המקדים בו היה מעורב ותחושת הסכנה בה חש, ליצור קשר עם גופי ההצלה במהלך נסיעתו ברכב הנאשם 1. הנאשם 2 יכול היה לבצע את המובן מאליו, מעשה פשוט, אנושי ומוסרי



בנסיבות אלה, ולהתקשר לגופי ההצלה וזאת בקלות וללא טרחה או סיכון.

לא הוכח כי מעשיו של הנאשם החמירו את מצבו של רוכב האופנוע.

על פי תסקיר שירות המבחן, לנאשם 2 נטייה לאלימות ולהתנהגות אימפולסיבית. הנאשם מתקשה לקחת אחריות בסיסית על העבירה, מתייחס אליה באופן מצמצם, לא מפנים את חומרתה, לא הביע אמפתיה כלפי הנפגע או נכונות לשאת בעונש על מעשיו. הנאשם לא שיתף פעולה עם שירות המבחן ולא עבר הליך שיקומי כלשהי. על אף גילו הצעיר של הנאשם ובהתחשב ביציבותו התעסוקתית המליץ שירות המבחן על ענישה מרתיעה המחדדת גבולות בדמות מאסר בעבודות שירות.

לחומרה התחשבתי בחומרת העבירה, בעברו הפלילי של הנאשם ובהיעדר מאמצי שיקום ובעובדה שלא נטל אחריות על מעשיו.

לקולה התחשבתי בהגעתו למשטרה זמן לא רב לאחר האירוע, בגילו הצעיר, בהיעדר עבירות תעבורתיות ובכך שלא הוכח שאי מילוי חובתו החמירה את נזקי הנפגע.

לפיכך, אני דנה את נאשם 2 לעונשים הבאים:

1. אני מצווה על מאסרו של הנאשם בפועל למשך חודשיים. המאסר ירוצה בדרך של עבודות שירות. על הנאשם להתייצב ביום 12.1.21 עד לשעה 10:00 בבוקר, בפני הממונה על עבודות שירות במפקדת מחוז דרום, יחידת עבודות שירות, ליד כלא באר שבע, לצורך קליטה והצבה.

תשומת לב הנאשם שעליו לבצע כל העבודות המוטלות עליו במסגרת עבודות השירות עפ"י הנחיות שתיתנה לו מעת לעת ע"י הממונה במקום. כל הפרה של עבודות שירות תגרום להפסקה מיידית של עבודות השירות ולריצוי עונש מאסר בפועל.

2. אני מצווה על מאסרו של הנאשם למשך 3 חודשים, וזאת על תנאי למשך 3 שנים, אם יעבור על הוראות סעיף 67 ו/או 1א64 לפקודת התעבורה תשכ"א-1961, שעניינם נהיגה בפסילת רישיון או חובת נוסע להתקשר לגופי הצלה.

3. פסילה מלקבל ו/או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 6 חודשים.

הנאשם יפקיד רישיונו או אישור משרד הרישוי על העדר רישיון, במזכירות בית המשפט, לא יאוחר מיום 3.1.21. הנאשם יוכל לנהוג היום עד לשעה 22:00.

הנאשם פטור מהפקדת רישיון נהיגה.

המזכירות תחשב מועד הפסילה מהיום.

תשומת לב הנאשם לכך שהעונש המקובל על נהיגה בזמן פסילה הוא מאסר בפועל.

עמוד 16



4. פסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 4 חודשים, וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

5. תשלום פיצוי לנפגע העבירה בסך 4,000 ₪, אשר שישולם באמצעות מזכירות בית המשפט עד ליום 3.1.21.

זכות ערעור לבית המשפט המחוזי בירושלים בתוך 45 יום מהיום.

מזכירות תשלח העתק פסק הדין לממונה על עבודות השירות בשירות בתי הסוהר ולשירות המבחן.

ניתן היום, בב' חשוון תשפ"א, 20 אוקטובר 2020, בנוכחות הצדדים.