



## בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים פלייים

ע"פ 7936/13

ע"פ 8050/13

לפני :  
כבוד המשנה לנשיא מ' נאור  
כבוד השופט י' דנציגר  
כבוד השופט נ' סולברג

המערער בע"פ 7936/13  
והמשיב בע"פ 8050/13 :  
אהרן (רוני) לוי

נ ג ד

המשיבה בע"פ 7936/13  
והמערער בע"פ 8050/13 :  
מדינת ישראל

ערעור על הכרעת הדין מיום 17.4.2013, ערעור וערעור  
שכנגד על גזר הדין מיום 13.10.2013 שניתנו בבית המשפט  
המחוזי מרכז-לוד בת"פ 38270-12-11 על-ידי השופטת ו'  
מרוז

תאריך הישיבה : ט"ו באלול התשע"ד (10.09.2014)

בשם המערער בע"פ 7936/13  
והמשיב בע"פ 8050/13 :  
עו"ד מנחם רובינשטיין ; עו"ד שלומי ביזק

בשם המשיבה בע"פ 7936/13  
והמערער בע"פ 8050/13 :  
עו"ד שאול כהן

### פסק-דין

השופט נ' סולברג:

שני וחי-זיו קריאף ז"ל, איש ואשתו, נדרסו למוות בגלגליה של משאית. נהגה –  
אינו אחראי לקרות התאונה – אך נמלט מן המקום מבלי להושיט עזרה. האם בדין  
הורשע בעבירת הפקרה אחרי פגיעה? מהו העונש הראוי לו?

1. לפנינו ערעור על הכרעת הדין מיום 17.4.2013, ערעור וערעור שכנגד על גזר  
הדין מיום 13.10.2013 שניתנו בבית המשפט המחוזי מרכז-לוד בת"פ 038270-12-11

(השופטת ו' מרוז), בגדרם הורשע רוני לוי בהפקרה אחרי פגיעה, עבירה לפי סעיף 64א(ב) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961 (להלן: הפקודה) ונדון ל-3 שנות מאסר, 12 חודשי מאסר על-תנאי ו-12 חודשי פסילה על-תנאי מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה. כמו כן חויב לוי בתשלום פיצוי כספי בסך של 20,000 ₪ לכל אחת ממשפחות המנוחים.

עיקרי כתב האישום

2. בצהרי יום 3.7.2011 נהג רוני לוי במשאית בכביש 4 לכיוון צפון במהירות של כ-80 קמ"ש, כשהמהירות המותרת במקום – אזור מחלף יבנה – היא 100 קמ"ש. באותה שעה נסעו שם המנוחים ז"ל, במכונית מאזדה, לאותו כיוון, עד אשר עצרו את מכוניתם על שול הדרך הימני בקילומטר ה-92, כדי לתקן תקר בצמיג הגלגל האחורי-שמאלי. השניים יצאו ממכוניתם, ובשלב מסוים רכן חי-זיו ליד הגלגל ושני עמדה בסמוך. או אז הגיע לוי לק"מ ה-92, הבחין בבני-הזוג המנוחים, אך לא הצליח לבלום בזמן ופגע בשניהם. שני נזרקה קדימה וימינה אל השול, חי-זיו נדחק אל מכונית המאזדה, נהדף לנתיב הנסיעה הימני ונדרס בשנית על-ידי משאית נוספת. כתוצאה מהפגיעה, נופצה שמש המשאית בחלקה הימני התחתון ונגרמו לה שברים, מעיכות ושפשופים בחלקים שונים. לוי הבחין בפגיעה ובניפוץ שמש המשאית, עצר במרחק של כ-100 מטר, ולמרות שלא ידע מה מצבם של שני וחי-זיו ז"ל, המשיך כעבור זמן קצר ביותר בנסיעה. צוותי מד"א הגיעו למקום, וקבעו את מותם של המנוחים.

עיקרי הכרעת הדין

3. בעיקרו של דבר לא היתה מחלוקת בבית המשפט המחוזי על מרבית העובדות, זולת לגבי מה שהספיק לוי לראות לפני התאונה – האם "דמות", סוס, או אנשים, והאם עצר בסמוך ממש או במרחק של כ-100 מטר. בעובדות שהיו שנויות במחלוקת, הכריע בית המשפט המחוזי כעמדתה של המדינה, כפי שבאה לידי ביטוי בכתב האישום.

4. בית המשפט המחוזי קבע כי התקיימו יסודות עבירת ההפקרה אחרי פגיעה, כי אין להרשיע את לוי רק בנסיון להפקרה, וכי לא עומדת לו הגנת טעות במצב דברים לפי סעיף 34 יח לחוק העונשין, התשל"ז-1977. כמו כן נקבע כי בנסיבות העניין אין נפקות לעצירת המשאית ולירידתו של לוי ממנה לפרק זמן קצר, כי לא חל הסייג הנוגע לוודאות בדבר מות הנפגע טרם עזיבת הפוגע את המקום, וכי אין מקום לטענה בדבר אכיפה בררנית. אפרט קמעא, בעיקר בסוגיית הניסיון והאכיפה הבררנית שבהן התמקד לוי בערעורו לפנינו על הכרעת הדין.

5. חלק עיקרי בהכרעת הדין הוקדש לניתוח הראיות שהביאו לכלל מסקנה על הוכחת היסודות העובדתיים והנפשיים הדרושים להרשעה, על כך שלוי "ידע, או שבנסיבות המקרה היה עליו לדעת, כי בתאונה נפגע אדם" (פסקאות 12, 17-26, 50-71 ו-84 להכרעת הדין). זאת, נוכח גרסת לוי בהודעתו במשטרה, לפיה הבחין עובר לתאונה רק ב"דמות" אשר הפתיעה אותו ממרחק של כ-20 מטר, ופגע בה. לפי גרסתו, לא ידע לוי כי פגע באדם, אלא סבר אותה שעה, בשל עוצמת המכה במשאית, כי פגע בסוס, וכך דיווח לסוכן הביטוח, וכן גם, בתחילה, לאביו ולאשתו. באותו אפיק טען ב"כ לוי בבית המשפט המחוזי, כי לפי שדה הראייה, לא הבחין לוי ולא יכל להבחין, במכונית המאזדה ובמיקומם של המנוחים לצדה, לא ידע במה פגע, לא ראה גופות, וגם לא הבחין בנזק שנגרם למשאית, אלא רק לאחר שעזב את זירת התאונה. בזמן אמת האמין לוי בכנות, לטענתו, כי לא נפגע אדם, ואף לא היה עשוי להיפגע, וממילא לא קמה חובה לברר את מצב הנפגעים ולהושיט עזרה.

6. במישור העובדתי דחה בית המשפט המחוזי את גרסת לוי בהסתמך על שיחתו עם בן-דודו משה נחמה, שבה אמר כי "בחורה קפצה לי לאוטו", ועל דבריו בהודעתו במשטרה כי סיפר לאביו, לפני שהסגיר את עצמו, כי פגע ב"אנשים". באותה הודעה, חתם לוי את תיאור ההתרחשות בטרם עזב את המקום, במילים: "אמרתי לעצמי חרב עליי עולמי", אמירה המלמדת על מודעות לחומרת התאונה. גם לאחר שלוי הבחין בשמשה המנופצת, סמוך לאחר שעזב את המקום, לא שב על עקביו, אלא הסגיר את עצמו למשטרה רק בחלוף כ-14 שעות, בשעה 01:00. בית המשפט המחוזי הפנה לממצאי בוחן התנועה ורוח הניידת המעבדתית, בכללם סימני הפגיעה במשאית ושרידי DNA של המנוח, והמסקנה הנובעת מהם כי לוי הבחין, או למצער יכל להבחין במנוחים, לפני הפגיעה. למעלה מן הדרוש, חיזקו את מסקנתו של בית המשפט המחוזי עדויותיהם של שלושה – נהג המשאית השניה, דב בינדר, ושני נהגים נוספים שנקלעו למקום – דני זיקנה ואביטל גבאי. מעדויותיהם עלה כי לוי הביט לאחור, אל זירת התאונה, מבעד לחלון המשאית, ועזב את הזירה תוך זמן קצר. בפרט הפנה בית המשפט המחוזי לעדותה של אביטל גבאי, שאותה מצא מהימנה חרף הסתייגותו של לוי (בנימוק הנעוץ בכבישתה במשך חודשים, ובמסירתה בעקבות פניית משפחת המנוח), אשר הבחינה בבני הזוג המנוחים לפני שנפגעו, וראתה את המשאית של לוי פוגעת בהם. גרסתה, כך קבע בית המשפט המחוזי, מאששת בין היתר את המסקנה לפיה גם לוי יכול היה, למצער, להבחין במנוחים לפני הפגיעה בהם.

7. אשר ליסוד הנפשי, קבע בית המשפט המחוזי, כי גרסת לוי לפיה סבר אותה שעה כי פגע בסוס – אינה מהימנה. גרסה זו אינה מתיישבת עם ההתקלות, לא עם

תגובתו הקשה של הנהג בינדר במקום התאונה (שהיה נסער וקרא "שמע ישראל"), ולא עם התנהלותו החריגה של לוי לאחר התאונה – אשר עליה העיד בן-דודו שפגשו בהגיעו למשרד לאחר התאונה. מצוקתו הקשה של לוי, כפי שתארה בן-דודו, בהמשך, כשהתוודה על מעורבותו בתאונה בעקבות חשדם של קרוביו, ניסיונותיו של לוי להסתיר את העובדות לאמתן ולהציג מצג שקרי לפיו פגע בסוס, כל אלה שכנעו את בית המשפט המחוזי בקיומה של מודעות, ולמצער חשד, למעורבות בתאונה, לרבות תוצאותיה הקשות.

8. משקבע בית המשפט המחוזי כי הוכחו יסודות עבירת ההפקרה אחרי פגיעה, נפנה להידרש לטענות ההגנה הנוספות, אך לא מצא ממש באף אחת מהן. בית המשפט קבע, כי לא התקיימה הגנת טעות במצב דברים. לוי טען, כי כשעצר והבחין בבינדר יורד ממשאיתו ומגיב באופן נסער, חשב בשוגג כי בינדר מעורב בתאונה, ולא הוא עצמו, ולכן סבר כי הוא רשאי לעזוב את הזירה מבלי להושיט עזרה. אולם בית המשפט קבע כי הטענה מופרכת, משום שאינה מתיישבת עם תיאורו של לוי את עוצמת המכה שחש במשאיתו, עם מצוקתו-שלו, כמו גם עם בחירתו להציג גרסה שקרית. עוד קבע בית המשפט המחוזי, כי אין נפקות לשאלה אם לוי ירד ממשאיתו לרגעים אחדים או אם נמנע מכך, משום שמכל מקום לא קיים את חובתו החוקית.

9. בית המשפט המחוזי הוסיף ודחה את הטענה לפיה מן הראוי להרשיע את לוי לכל היותר בעבירה של נסיון להפקרה. לטענת לוי, תנאי להשתכללות עבירת הפקרה אחרי פגיעה הוא שהנפגע עודנו חי. לפי דוחות פרמדיק של מד"א, הגם שהגיע לזירת התאונה רק לאחר שלוי עזב את המקום, מתו בני-הזוג מיד לאחר שנפגעו. לפיכך טען לוי, כי כל עזרה לא היתה מועילה, ולכן יש להרשיעו לכל היותר בנסיון. בהסתמך על ההלכה הפסוקה ציין בית המשפט המחוזי (פסקאות 48-49, 83-84), כי החובה לברר את מצב הנפגע ולהושיט עזרה שרירה וקיימת גם אם בסבירות גבוהה הנפגע קיפח את חייו, וגם אם ישנו ספק האם עזרה כלשהי עשויה לשפר את מצבו. סייג לחובה חל רק במצבים נדירים ביותר, בהם ברור לנהג הפוגע, באופן ודאי ומעבר לכל ספק, מיד עם קרות התאונה, כי אין כל סיכוי להציל את הנפגע. לוי עזב הזירה מבלי לברר את מצב הנפגעים, ובטרם נקבע מותם. משכך, קבע בית המשפט המחוזי, יש להרשיעו בעבירה המוגמרת.

10. לבסוף, נדחתה טענת לוי לפיה נהגה עמו המדינה בדרך של אכיפה בדרנית בכך שהואשם בעבירת הפקרה אחרי פגיעה ולא בעבירה לפי תקנה 144 לתקנות התעבורה, התשכ"א – 1961 (להלן: התקנות) אשר העונש הקבוע בצדה הוא שתי שנות מאסר

בלבד. בשל כך, טען לוי, הוא זכאי להגנה מן הצדק. בית המשפט המחוזי קבע, כי בנסיבות שבהן נהרגו המנוחים, איש ואשה צעירים, כאשר לוי נטש את הזירה חרף ידיעתו כי נפגעו בני אדם בתאונה, או מי מהם, וראה להסגיר את עצמו רק בחלוף 14 שעות – היה יסוד להאשימו בחמורה מבין העבירות.

עיקרי גזר הדין

11. בית המשפט המחוזי עמד על חומרתה של עבירת הפקרה אחרי פגיעה, על הפרת ההוראה החוקית והחובה המוסרית לסייע לנפגעי התאונה, ולמצער לברר את מצבם. המצוקה הנפשית הקשה של לוי נקלע אליה, הריהי טבעית ומובנת, אך היה עליו להתעשת ולמלא את חובתו כלפי הנפגעים. מדובר בעבירה קשה ומכוערת. עוד לפני תיקון מספר 101 לפקודה, שיקף העונש הסטטוטורי גישה מחמירה, גם מפאת הצורך לחנך את כלל הנהגים לפעול באחריות כלפי המשתמשים בדרך ולהושיט עזרה, בלי זיקה למידת אשמתם לקרות התאונה. בשיקוליו לקולא ציין בית המשפט המחוזי את המצוקה של לוי היה נתון בה לאחר התאונה – "תגובה אנושית וטבעית" – ואת העובדה שבסופו של דבר הסגיר עצמו למשטרה בחלוף 14 שעות. גורמי הטיפול העריכו שהסיבה העיקרית לעזיבתו את המקום, מקורה בחרדה ובהכחשה מפאת גודל האסון. את מתחם הענישה קבע בית המשפט המחוזי בין שנתיים לבין ארבע וחצי שנות מאסר. בתוך מתחם הענישה הביא בית המשפט המחוזי בחשבון את הנסיבות החמורות שבהן בוצעה העבירה, בצד נסיבותיו האישיות של לוי, מצבו הנפשי, יסוריו, חרטה שהביע, והיותו אדם נורמטיבי. שירות המבחן המליץ להסתפק בעונש מאסר שירוצה בעבודות שירות, כדי לאפשר ללוי להמשיך במהלך חייו, להשתקם בעצמו ולשקם את משפחתו, אך בית המשפט דחה את ההמלצה משום שחרגה במידה ניכרת ממתחם הענישה. בהתחשב בפסיקה שאליה הפנה ובכלל נסיבות העניין, העמיד בית המשפט המחוזי את עונשו של לוי כאמור על 3 שנות מאסר, 12 חודשי מאסר על-תנאי 12 חודשי פסילה על-תנאי מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה, וחייב אותו בתשלום פיצוי בסך של 20,000 ש"ח לכל אחת ממשפחות המנוחים.

עיקרי הטענות בערעור

12. לוי טוען כי לא היה מקום להרשיעו בהפקרה אחרי פגיעה, אלא לכל היותר בעבירה לפי סעיף 62(7) לפקודה ותקנה 144 לתקנות, פחותה בחומרתה, ועונשה מאסר שנתיים. זאת, מכיוון שלא הוכח, לטענתו של לוי, רכיב נסיבתי זה בעבירת הפקרה אחרי פגיעה: "ולא הגיש לנפגע עזרה שהיה ביכולתו להגיש בנסיבות המקרה". לוי מבקש להסתמך על עדותו של בינדר לגבי מצב הגופות (ועל קריאתו הנסערת על אתר "שמע ישראל"), על דברי הפרמדיק שהגיע למקום ("אין מה לעשות יותר"), על הדוחות

הרפואיים ודוח הפרמדיק (לפיהם המנוחים היו "ללא צלם אנוש מיד לאחר הפגיעה"), ועל עצם הפגיעה משתי משאיות כבדות, כדי להוכיח כי המנוחים מתו במקום. משכך, לדבריו, לא היה טעם להושיט עזרה. לוי הוסיף וטען, כי תכלית עבירת הפקרה אחרי פגיעה, בשים לב לדברי ההסבר, היא הגשת עזרה לנפגעי תאונת-דרכים. העבירה מתייחסת למצבים שבהם נהגים הותירו פצועים בזירה ונמלטו מאימת הדין ובמטרה לשבש את הליכי החקירה. לא כך בעניין דנן, כשהמנוחים מתו במקום, ולוי, לטענתו, לא הפקירם למותם.

13. לחלופין טוען ב"כ לוי, בהסתמך של הלכת גולה (ע"פ 1977/05 גולה נ' מדינת ישראל (2.11.2006)), כי שגה בית המשפט המחוזי בהרשיעו את לוי בעבירת הפקרה אחרי פגיעה, בעבירה המוגמרת, ולא בעבירת הנסיון, משום שהמנוחים לא היו עוד בין החיים.

14. באשר לגזר הדין, התמקד הערעור במשך תקופת המאסר. ראשית נטען, כי בית המשפט המחוזי שגה בכך שלא אימץ את המלצת שירות המבחן. כזכור, הדגיש שירות המבחן כי לוי הוא אדם נורמטיבי, ציין את הבהלה ואת המצוקה שהביאו את לוי לעזוב את המקום, את החרטה שהביע, את הצורך בשיקום, והמליץ על עונש של מאסר בעבודות שירות. שנית, טען ב"כ לוי, כי תקופת המאסר הארוכה – 3 שנים – אינה הולמת את הנסיבות. מדובר במחדל, אך גם אילו ניסה לוי לפעול, לא היה בכך כדי להועיל. אין מדובר בהתנהגות עבריינית לשמה לצורך הימלטות מהדין, אלא במצוקה רגשית קשה, שלאחריה הסגיר לוי את עצמו ושיתף פעולה בחקירה. שלישית, טען לוי, טעה בית המשפט המחוזי בהעמידו את מתחם הענישה על טווח שבין שנתיים לבין ארבע וחצי שנות מאסר, ועשה כן בהסתמך על תקדימים שבהם הורשעו נאשמים בעבירות נוספות ובנסיבות חמורות יותר. לוי הפנה לפסיקה שהסתפקה בעונשי מאסר על-תנאי ולכלל היותר כמה חודשי מאסר בעבודות שירות או בפועל, גם בנסיבות חמורות מן העניין דנן.

עיקרי הטענות בערעור שכנגד

15. ערעור המדינה על קולת העונש נסוב אך על רכיב הפסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה. לטענת המדינה, על-פי סעיף 40 לפקודה, הרשעה בעבירת הפקרה אחרי פגיעה מחייבת פסילה לתקופת מינימום של 3 שנים. בית משפט רשאי אמנם להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר, אך זאת בנסיבות מיוחדות שיש לפרש בגזר הדין. לטענת המדינה, ראוי כי נהג שביצע את עבירת התעבורה החמורה ביותר בפקודה – הפקרה אחרי פגיעה – יורחק מהכביש לתקופה ארוכה. מראית פני הצדק מחייבת שלא יִפְצָא

נוהג סמוך לאחר שחרורו מהכלא. העובדה כי לוי הוא אדם נורמטיבי, ללא דפוסים עברייניים, אינה מייחדת אותו ביחס לנאשמים רבים אחרים בעבירה הנדונה.

#### תמצית הטיעון בתשובה

16. ב"כ המדינה ביקש לדחות את הערעור על שני חלקיו: אשר להרשעה, הטעים פגיעה צריכה להתקיים אצל הנהג ודאות סובייקטיבית כי הנפגע מת. הדבר הזה לא התקיים בלוי, אשר נשאר במקום התאונה לרגעים ספורים, אם בכלל. אשר לטענתו כי מדובר בנסיון גרידא, בהעדר הרכיב הנסיבתי הנ"ל, השיב ב"כ המדינה, ראשית, כי לפי עניין גולה הענישה מכל מקום זהה. שנית, הטענה מתיישבת עם עזרה והצלת חיים כתכלית העבירה. אולם, קיימות תכליות נוספות, ביניהן מתן אפשרות לרשויות לחקור את אשר ארע, ואלה מתקיימות גם עם מות הנפגעים. זאת ועוד, ניסיון לשער בדיעבד מה היה מצב המנוח אילו הוגש סיוע, כרוך במובהק בספקולציה. אשר לתקנה 144, אכן מתקיימת חפיפה מסויימת בינה לבין עבירת הפקדה אחרי פגיעה, אולם עיון בכלל הוראות התקנה מקנה לה אופי שונה, באשר מדובר בפעולות מסדר שני בחשיבות לאחר אירוע תאונה, וביחס אליהן ניתן להסתפק בעונש על-פי התקנה. ב"כ המדינה התקשה להציג פסיקה של בית משפט זה, לפיה הוטל עונש מאסר למשך 3 שנים בנסיבות דומות, אולם, לדבריו, לנוכח הישנות עבירת הפקדה אחרי פגיעה יש מקום להחמרה בענישה.

17. בתשובה לערעור שכנגד, טען לוי כי עם שחרורו מהכלא יחזור לבית הרוס מבחינה כלכלית, ויזקק לרישיון נהיגה לצורך פרנסתו, ולפיכך ראוי שלא להחמיר עמו בעניין זה ולדחות את ערעורה של המדינה.

18. בתסקיר עדכני מאת שירות המבחן נמסר על הסתגלות הדרגתית של לוי לתנאי הכלא, כשברקע התמודדות עם קשיי הריחוק מן המשפחה, עם המעורבות הראשונה בפלילים, ועם נסיבות התאונה והתנהגותו של לוי במסגרתה. לוי משתף פעולה בכל פעילות חינוכית וטיפולית, באופן דומיננטי, פן, רגשי ותורם. לוי לוקח אחריות על העבירה שבגינה הורשע, אך מתקשה להתמודד עם אורכה של תקופת המאסר והמשבר המתמשך. לוי מודע לכך שאף על-פי שאינו מאופיין בקווים עברייניים, הרי שהתנהגותו לאחר הפגיעה, פסולה מבחינה מוסרית ומחייבת ענישה משמעותית. לוי מודאג ממצבם הרפואי של הוריו, והריחוק מן המשפחה מכביד ומעיק. ללוי תחושות אשמה, בושה ומבוכה. שירות המבחן המליץ לשקול קיצור מסויים בתקופת המאסר. במהלך הדיון בערעור, ציינה קצינת המבחן גב' וייס, על סמך נסיונה עם נהגים

שהפקירו נפגעי תאונות דרכים לאחר פגיעה בהם, כי "נושא ההלם והפניקה מתרחש לא מעט אצל אנשים שבדרך כלל לפי תפיסת עולמם הם נורמטיביים כאשר מידת הפניקה לא אחידה".

19. קרובי המנוחים, בני משפחת קריאף, הגישו לעיוננו מכתב ובו הם מתארים את האבל הכבד שבו הם שרויים, ולפי דבריהם, הם "בהלם מקלות העונש שניתנה לאשם בתאונה הטראגית שבה דרס למוות את הזוג הצעיר... אנו מתחננים להתחשב ברגשות של מאות המשפחות שאיבדו את יקיריהם ולמען אלו שעלולים לאבד את חייהם בגלל פזיזות וקלות ראש של נהגים שאין להם אחריות".

דיון והכרעה

הערעור על הכרעת הדין

20. סעיף 64א(ב) לפקודה, כנוסחו לפני תיקון מספר 101, חל בענייננו, וזו לשונו:

"נוהג רכב המעורב בתאונה, והוא ידע, או שבנסיבות המקרה היה עליו לדעת, כי בתאונה נפגע אדם, ולא הגיש לנפגע עזרה שהיה ביכולתו להגיש בנסיבות המקרה, לרבות הסעתו לטיפול רפואי, דינו – מאסר תשע שנים, עם קנס או ללא קנס, ובלבד שלא יוטל עליו מאסר על תנאי בין כעונש יחיד ובין כעונש נוסף ולא יינתן עליו צו מבחן".

מגמת החקיקה והפסיקה במהלך השנים היתה לסכור, לגדור, למנוע פרצות, לא לאפשר לנהגים שנמלטו מזירת התאונה לשוב ולהימלט גם מאחריות ומעונש (לסקירה ראו עניין גולה, פסקה 19 ואילך). הפסיקה הדגישה, כי החובה להגיש עזרה לנפגע בתאונת דרכים קיימת גם אם הפגיעה לא ארעה באשמת הנהג, גם כאשר אין בעזרה כדי להקל על מצבו של הנפגע (ע"פ 12039/04 אשר נ' מדינת ישראל (16.6.2005), פסקה 5). הובהרה חובתו של הנהג המעורב בתאונה לוודא באופן אישי את מצבו של הנפגע, אף בהסתברות גבוהה כי מת בתאונה. הנהג אינו רשאי להסתמך בזמן אמת על השערות ועל התרשמות כללית בהתבסס על עוצמת המכה והנזק, וגם אינו זכאי לפטור מאחריות בהסתמך על מותו של הנפגע, שעליו נודע לו בדיעבד, לאחר שעזב את המקום (ע"פ 3359/04 גאנם נ' מדינת ישראל (3.9.2004); ע"פ 11222/03 ישראלי נ' מדינת ישראל (2004); עניין גולה). נקבע כי החובה להגיש עזרה חלה על נהג המעורב בתאונה ועל נוסע במכונית כאחד (ע"פ 2247/10 ימיני נ' מדינת ישראל (10.1.2011)). לימים עיגן תיקון מספר 101 בפקודה חלק מן ההלכות הפסוקות.



21. החקיקה וההלכה הפסוקה עשו גם יחד, במשולב, למניעת התופעה הפסולה של הפקרה אחרי פגיעה. הפסול הוא במישור החוקי, המשפטי, המוסרי והאנושי. התורה מורה: "לא תעמוד על דם רעך" (ויקרא יט, טז) ומבאר בעל ספר החינוך: "שלא נמנע מלהציל נפש מישראל כשנראהו בסכנת המיתה והאבדה ויהיה לנו יכולת להצילו בשום צד... שורש מצווה זו ידוע, כי כמו שיציל האחד את חברו, כן חברו יציל אותו, ויתיישב העולם בכך. והא-ל חפץ בישובו כי לשָׁבֵת יִצְרָה". כך הוא לגבי 'סתם' אדם; על אחת כמה וכמה לגבי מי שפגע באותו אדם (למבט על המשפט העברי ראו את דברי השופט א' רובינשטיין בע"פ 9628/09 שרעבי נ' מדינת ישראל (1.3.2012), פסקאות ב-ו, ובע"פ 3304/14 פראן נ' מדינת ישראל (21.10.2014)).

22. כאמור, ב"כ לוי טען לחוסר תוחלת בנסיבות העניין בהגשת עזרה, מחמת מותם של המנוחים על אתר, וממילא לאי-התקיימותה של נסיבה זו שבסעיף 64א(ב) לפקודה: "ולא הגיש לנפגע עזרה שהיה ביכולתו להגיש בנסיבות המקרה"; ולפיכך, הוסיף וטען, כי לכל היותר ניתן להרשיע את לוי בנסיון. ברם, טענה זו נדונה בפסיקה ונדחתה. בע"פ 515/72 שעבט נ' מדינת ישראל (פ"ד כז(1) 549, 551 (1973)) נקבע, כי "כשברור לפוגע, כפי שהוברר במקרה זה, כי הנפגע כבר מת ושום עזרה לא תועיל לו, הרי שאין הוא עובר את העבירה הנדונה כשהוא משאיר את הנפגע במקומו ואינו מסייע אותו לטיפול רפואי מתאים. כדי למנוע טעות, עלינו להדגיש כי דבר מותו של הנפגע צריך להיות ברור וודאי מעל לכל ספק, שהרי ייתכנו מקרים שבהם אדם נפגע ונתון במצב קשה מאד, ואף שלהדיוט הוא נראה כמת, ייתכן כי הגשת עזרה דחופה עשויה להצילו ממוות". בעניין גנאם הנ"ל ובעניין ישראלי הנ"ל הבהיר בית המשפט הבהר היטב, כי על הנהג "ללואד באופן אישי כי גם עזרה רפואית לא תועיל לקורבנותיו. אולם גם את המעט הזה הוא לא עשה, ועל כן העובדה שנלמדה בדיעבד, כי עזרה רפואית לא היתה מצילה את חייהן של המנוחות, אין בה כדי לפטור אותו מאחריות בפלילים" (פסקה 2 לפסק דינו של השופט א' לוי). אולם, בעניין גולה נקבע, כי "כל עוד מותו של הנפגע אינו ברור לפוגע מעל לכל ספק סביר, הוא אינו פטור מן החובה הקבועה בסעיף, והשאלה האם הנפגע בתאונה נותר בחיים או לא, עשויה במצב זה להשפיע רק על הקביעה אם הוא יורשע בביצוע מושלם של העבירה או בניסיון לעוברה בלבד" (דברי השופטת ע' ארבל בפסקה 34). אם הסתבר בדיעבד כי הנפגע מת לאלתר, בטרם עזב הנהג את המקום, יורשע הנהג בנסיון לעבור את עבירת הפקרה אחרי פגיעה, ולא בעבירה המוגמרת. עם זאת הוטעם, כי ספק אם עונשו יוקל בשל כך. כאשר עזב הנהג את המקום כשהנפגע עודנו חי, ולו לפרק זמן קצר, כי אז יורשע הנהג בעבירה המוגמרת.

23. בעניין דנן, בשעה שעזב את מקום התאונה, לא ידע לוי אל-נכון את מצבם של המנוחים לאשורו. צוות מד"א עוד לא הגיע, ומותם של המנוחים טרם נקבע. בערעורו

מפנה לוי כאמור לראיות אשר מהן הוא מבקש להסיק כי המנוחים מתו על אתר. ברם, על-פי ההלכה הפסוקה (עניין גאנס ועניין ישראלי הנ"ל), מכיוון שלוי לא שקד לברר את מצב הנפגעים, ממילא לא התקיימה בו הדרישה לפיה "דבר מותו של הנפגע צריך להיות ברור וודאי מעל לכל ספק" (עניין שעבט הנ"ל) ולא יכול שיעמוד לזכותו הסייג לאחריותו בפלילים כביצוע עבירת הפקרה אחרי פגיעה. לאור הלכת אשר הנ"ל, לא תישמע טענתו של לוי כי לא היה בעזרה מצדו, אילו ניתנה, כדי לשפר את מצב הנפגעים.

24. ברם, לנוכח דברי בית משפט זה (השופטת ע' ארבל) בעניין גולה, כנ"ל, על אודות עבירת הנסיון – להבדיל מן העבירה המוגמרת – האם יש לדוק פורתא בשעת מותם של המנוחים, ובאם מתו מיד על אתר, להרשיע את לוי בנסיון בלבד?

25. התשובה לשאלה זו היא בשלילה. אף אם נניח כי המנוחים מתו במקום באופן מיידי – ואיננו מכריעים כי כך הוא – הרי שבדין הורשע לוי בעבירה המוגמרת של הפקרה אחרי פגיעה. כזאת מן הדין ומן הצדק לקבוע לאור תכליות-המשנה של העבירה הנדונה, שבהן שבה הפסיקה והכירה (ע"פ 59/14 פרלמן נ' מדינת ישראל (23.4.2014), פסקאות 14 ו-18; עניין שרעבי, פסקאות 12-14 לפסק דינו של השופט ח' מלצר (2012); עניין ימיני, פסקה 69 (2011); ע"פ 5000/08 סומך נ' מדינת ישראל (22.3.2009)). אבהיר.

26. לשון הסעיף – "ולא הגיש לנפגע עזרה שהיה ביכולתו להגיש בנסיבות המקרה, לרבות הסעתו לטיפול רפואי" – רחבה דיה על מנת לכלול עזרה שאינה רפואית גרידא. טיבה של ה"עזרה" הנדונה קשור בטבורו לתכליות אשר עליהן באה עבירת ההפקרה אחרי פגיעה להגן: בראש ובראשונה, הגשה והחשת עזרה רפואית על מנת למקסם את הסיכויים להצלת חייו של הנפגע, למזער את הפגיעה בגופו ואת השלכותיה העתידיות. תאונות "פגע וברח" כרוכות בתחושת החמצה, שמא אף באותם מצבים שבהם היתה הפגיעה בלתי נמנעת, הורע או נחרץ גורלו של הנפגע אך בשל הפקרתו. אין מדובר בחשש בעלמא. אחד המחקרים בנושא העלה, כי כ-35% ממקרי התמותה בתאונות דרכים מתרחשים בתוך שעה-שעתיים מעת התרחשות התאונה. הפקרתו של הנפגע דוחה אפוא את הענקת הסיוע הרפואי, מחמירה את הפגיעה ומעלה את שיעורי התמותה (Richard Tay, Upal Barua & Lina Kattan, *Factors Contributing to* ) (Hit-and-Run in Fatal Crashes, 41 ACCIDENT ANALYSIS & PREVENTION 227 (2009)).

27. תכלית זו הודגשה היטב גם בדברי הכנסת בדיון בהצעת תיקון מספר 101 לפקודה: "מי שמן לברוח ממקום התאונה ולא להזעיק עזרה בסיסית שיכולה להיות ההבדל, לפעמים, בין חיים למוות, או נכות לכל החיים?" (שם, עמוד 23177). ערך קדושת החיים נמצא בבסיס התכלית האמורה. ואולם, גם תכליות נוספות עומדות בתוקפן. תכלית חשובה היא למנוע מנהג המעורב בתאונת דרכים לחמוק מאחריותו. יש לאפשר לרשויות האכיפה לחקור כדבעי את נסיבות התאונה ואת האחריות לגרימתה, וזאת על-ידי העמדת כלי הרכב הפוגע על עומדו, ובאמצעות שיתוף פעולה מצדו של הנהג עם גורמי החקירה עוד בזירת האירוע, בתנאי אמת ובתכוף להתרחשות. הימלטותו של הנהג הפוגע יכולה לגרום לשיבוש הליכי חקירה ומשפט, ואף להטלת חשד כלפי אדם אחר שנקלע לזירה, חף מפשע. החשיבות במיצוי החקירה היא לציבור כולו, למערכת אכיפת החוק, כמו גם למשפחת הקורבן. זו חפצה לדעת כיצד מת יקירה, וממצאי החקירה עשויים לסייע לא רק בהליך הפלילי, אלא גם בתביעה אזרחית. דומני כי ניתן להצביע גם על תכלית נוספת – הדאגה לכבוד המת ולרגשות קרוביו. גם אם אין עוד תועלת בהגשת עזרה רפואית, לבטח יש טעם לכסות את הגופה, ולוודא שלא תהיה למְשֶׁה בגלגלי כלי רכב נוספים.

28. עינינו הרואות אפוא כי גם אם מת נפגע בתאונת דרכים על אתר, משרתת עבירת הפקרה אחרי פגיעה תכלית חשובות. גם בתאונת דרכים שבה אין עוד תוחלת בתכלית הרפואית שביסוד העבירה, דיינו בתכליות המשניות – מניעת התחמקות מאחריות לתאונה, שיתוף פעולה עם רשויות אכיפת החוק בחקירת נסיבות גרימת התאונה והאחראים להתרחשותה (ראו את דברי השופט ח' מלצר בעניין שרעבי הנ"ל), וכן גם דאגה לכבוד המת. תכליות-המשנה של עבירת הפקרה אחרי פגיעה מחייבות הרשעה בביצועה, גם כשהנפגע מת במקום, בין אם הנהג ברר וידע את הדבר לאשורו בטרם עזב את המקום, בין אם לאו. ה"עזרה" אינה מתמצית בסיוע רפואי לאדם חי בלבד, וממילא אין להכיר עוד בסייג לחובה להושיט עזרה מקום בו מתקיימת אצל הנהג ודאות סובייקטיבית בדבר מות הנפגע טרם עזיבתו את מקום התאונה (עניין שעבט); וגם אין להסתפק בהרשעה בעבירת הנסיון מקום בו הסתבר לנהג בדיעבד כי הנפגע מת מיד על אתר (עניין גולה). לפיכך, מתייטר הצורך בקביעת ממצא על אודות העיתוי המדויק שבו נפתחו המנוחים את נשמתם.

29. דברים אלו תקפים ביחס לתאונות דרכים שאֵרעו טרם תחילתו של תיקון מספר 101 לפקודה, דוגמת העניין דנן, ומכוח קל וחומר ביחס לתאונות לאחר תחילתו של התיקון, שבגדרו הוחמרה הענישה "בתאונה שבה נגרמה לאדם חבלה חמורה או שבה נהרג אדם" (סעיף 64א(ג) לפקודה). על-פי דברי ההסבר להצעת התיקון מדובר

ב"הפקרה בנסיבות מחמירות". המחוקק ראה לנכון לקבוע, כי בהפקרה כנ"ל, מפאת חומרת תוצאת התאונה – חבלה חמורה או מוות – יש נופך של חומרה יתרה, והענישה בהתאם (ראו הערתו של השופט צ' זילברטל בעניין פראן, בפסקאות 9 ו-10).

30. אשר לטענת האכיפה הברדנית שטען לוי, הרי שדינה להידחות, על סמך נימוקי בית המשפט המחוזי. בדין הואשם לוי ב"חמורה מבין שתי העבירות", בעבירה לפי סעיף 64א(ב) לפקודה ולא לפי תקנה 144 לתקנות (פסקה 88-86 להכרעת הדין של בית המשפט המחוזי).

הנה כי כן, הכרעת הדין תקפה ועומדת.

הערעורים על גזר הדין

ערעורו של לוי

31. בחקיקה ובהלכה הפסוקה הובהר הבהר היטב הצורך בענישה הולמת ומרתיעה בגין עבירת הפקרה אחרי פגיעה, לפני תיקון מספר 101 לפקודה ולאחריו (עניין פרלמן, פסקה 17; ע"פ 7878/12 מדינת ישראל נ' ארגוב, פסקה 8 (21.5.2013)), כמובא בע"פ 1902/14 מדינת ישראל נ' אדוארד נתנוב (18.6.2014), פסקה 7). בתי המשפט נדרשו גם לשכיחותה של התופעה, למרות שתאונת "פגע וברח" היא בזוויה (ע"פ 2706/13 יונית חממה קרני נ' מדינת ישראל (27.10.2013)).

32. רבות דובר בפסיקה על הפגם החוקי, המוסרי והאנושי שבעבירת הפקרה אחרי פגיעה, ועל הענישה החמורה המתחייבת כפועל יוצא מכך. אכן, בתודעת הרבים צרוב יחס של בוז כלפי מי ש"פגע וברח". על רקע זה, מן הראוי ליתן פתחון-פה גם לגישות אחרות ולתת את הדעת עליהן. פרופ' מ' גור-אריה מסתייגת מן ה"רטוריקה המוסרנית" ביחס לעבירה הנדונה, כפי שבאה לידי ביטוי בעניין ימיני, שם נאמר: "עבירת ההפקרה לאחר פגיעה היא מהבזויות שבעבירות, עבירה שיש בה חומרה וכיעור, ובאיש אשר יחטא בה דבק פגם מוסרי וחברתי כבד" (השופט י' עמית, פסקה 77). וגם על זאת קבלה פרופ' גור-אריה, על העלאת רף הענישה בעבירת הפקרה אחרי פגיעה, הן בפסיקה, הן בתיקון מספר 101 לפקודה, עד כדי יצירת "אנומליה עונשית" ביחס לעונשים בעבירות "קרובות". לשיטתה, זוהי "פאניקה מוסרית" שנוצרה בחברה הישראלית באשר לארועי פגע וברח, ואשר חלחלה גם לבתי המשפט... (מרים גור-אריה "המשפט הפלילי בפסיקת בית המשפט העליון בשנת תשע"א – מגמה של הרחבת האחריות הפלילית ושל החמרת הענישה" דין ודברים ז 59, 93-89 (תשע"ג)). 'פאניקה מוסרית' זו – מונח אותו טבע הסוציולוג סטנלי כהן – מתפתחת בהתייחס להתנהגות שנתפסת כבלתי מוסרית המסכנת ערכים בסיסיים בחברה. גם אם יש בסיס אמפירי

לראות בהתנהגות זו התנהגות אנטי-חברתית, התגובה להתנהגות היא חסרת פרופורציה, ויש בה אלמנטים של הגזמה" (שם). פרופ' גור-אריה מציינת, כי בתהליך זה מעורבת התקשורת, נוצר לחץ ציבורי לפעול, גורמי אכיפת החוק מושפעים, והתוצאה היא הרחבת האחריות הפלילית, החמרת הענישה וריבוי הצעות חוק בנושא. לדבריה, בהתבסס על נתונים אמפיריים, קיימת מגמה של ירידה בהיקף תאונות "פגע וברח", מגמה הפוכה לתהליך ההחמרה המשפטית, לרבות השימוש ברטוריקה המוסרנית, והיא תוהה – "האין לשמר את התיוג של 'הבזויה שבעברות' לעברות מתוכננות שמבצעהם רוצחים, אונסים, שודדי ישישות, מתעללים פיזית ונפשית בבני משפחותיהם?".

33. מנקודת מבט שונה משקיפים דנציג-רוזנברג, רבין ונבון, על התוחלת המוגבלת של השאת הענישה, ועל מכלול השיקולים הדרושים כדי להגיע לתוצאה אפקטיבית, ביחס למספר עבירות שלהן ניתן בשנים האחרונות הד ציבורי נרחב, לרבות תאונות "פגע וברח". לפי גישתם: "...מלחמה' אמיתית בתופעות הללו מחייבת פעילות נלווית במישורים שונים – ציבורי, חינוכי, חברתי, תרבותי ואכיפתי – שתנסה לעקור מן היסוד את שורשי הבעיות הללו... מחקרים מתחום הקרימינולוגיה מוכיחים פעם אחר פעם כי החמרת הענישה בלבד אינה תורמת הרבה להעלאת רף ההרתעה. נראה כי דווקא ודאות האכיפה היא הרכיב המשפיע ביותר בפונקציית ההרתעה..." (הדר דנציג-רוזנברג, יורם רבין ויריב נבון "התפתחויות במשפט הפלילי: חקיקה ושפיטה – סתירה או השלמה?" דין ודברים ו 201, 202-208 (תשע"א); ברוח דומה ראו: אברהם טננבוים וסיוון רצון "מגמות בדיני תעבורה – וביקורת החמרת הענישה" דין ודברים ז 95, 104 (תשע"ג)).

34. הביקורת חשובה, מפרה את המחשבה, לבל נהיה שבויים לעולם ועד באותו הלך מחשבה אחיד, המתייחס בכוז ובשאט נפש לעבירת הפקדה אחרי פגיעה, קורא שוב ושוב להחמרת הענישה, ומתעלם מן התמונה בכללותה. יחד עם זאת, ההיבט המוסרי לבטח עומד במלוא תוקפו ביחס לנהג הפוגע ובכלל: חמלה אנושית, סולידריות חברתית, עזרה לזולת הנתון בסכנה. הביקורת שבאה לידי ביטוי במינוח "פאניקה מוסרית" לא נועדה לנטרל את ההיבט המוסרי, אלא ליתן לו משקל ראוי ומינון הולם. צריך גם להישען על נתונים בדוקים עד כמה נפוצה התופעה, ולא על הכרזות פופוליסטיות שאין להן כיסוי. דומה כי לעת הזאת מסתמנת יציבות בשיעור תאונות "פגע וברח", לבטח אין להשלים עם מצב זה, יש לחתור לירידה מתמדת עד לביעור הנגע, אך יש לראות אל-נכון את המימדים האמיתיים (ר' אור ירוק – העמותה לשינוי

תרבות הנהיגה בישראל, "תאונות 'פגע וברח' תמונת מצב (2011),  
 (oryarok.org.il/webfiles/fck/file/pga\_brah2011.pdf).

35. אמרנו אפוא את אשר אמרנו, על ההיבט המוסרי שבעבירה הנדונה, שלבטח קיים, אך אין להעצימו עד בלי די; על השפעת החמרת הענישה על צמצום היקף תאונות "פגע וברח", שנודע לה משקל מסוים, אך זהו רק אחד משלל היבטים בעלי השפעה; ועל כך שאין עליה בהיקף התופעה, מסתמנת יציבות, ומגמתנו היא לעשות בהתמדה לצמצומה ככל הניתן. ומן הכלל אל הפרט. בעניינו של לוי, שני נושאים מצריכים ליבון: האחד – האם ניתן משקל מספק לטענתו כי ההפקרה נבעה מהבהלה שאחזה בו נוכח תאונת הדרכים, האירוע המסעיר והטראומטי שחווה? השני – האם גזר הדין עולה בקנה אחד עם מדיניות הענישה שהיתה נהוגה במועד הרלבנטי, והאם העונש הולם את נסיבות המעשה והעושה?

36. כזכור, טען לוי כי הפקיר את המנוחים מחמת סערת רגשות, ומשום שלא היה לו חוסן נפשי להתמודד בזמן אמת עם התוצאות הטרגיות של התאונה. לא היתה זו, לדבריו, הימלטות מתוך בחירה רצונית, רציונאלית, ההפקרה לא נועדה להימלט מאחריות ולחמוק מעונש, ובנסיבות העניין לא דבק בה פגם מוסרי. לטענתו, עונש של 3 שנות מאסר על אדם נורמטיבי שכמותו, אשר פשל בכך שלא התעשת על אתר, הוא חריג בחומרתו. בהודעתו במשטרה ציין לוי, כי "הייתי מבולבל מאד... ראיתי מסך שחור מול העיניים, עליתי למשאית והתחלתי לנסוע לכיוון המפעל כשאני מפחד ורועד כולי" (פסקה 11 להכרעת הדין). בבית המשפט המחוזי העיד: "לא ידעתי כלום מה קורה איתי. הייתי מבולבל. הייתי בטראומה. היום כשאני מנתח את הדברים לאחור, שנהג המשאית שהיה כאן והעיד, אולי בגלל שהוא דרס את הדמות, שבה אני ככל הנראה גם פגעתי בה והפקק שנוצר שם, זה מה שנתן לי אולי, היום, אני מבין, את המתח הנפשי או את ההיחלצות מהמצב שהייתי בו לעזוב את המקום" (שם, פסקה 14). לדברי לוי, הוא הופנה לטיפול פסיכיאטרי שסייע לו בשחזור מעשיו ביום התאונה "הואיל והיה ב'בלקאאוט'" (שם). "הנאשם תיאר כיצד בכה ושתק לסירוגין. הוא נמנע מלשוחח עם אשתו, נסע במשאיתו והגיע למחוזות רחוקים, מבלי משים" (שם, פסקה 63). בית המשפט המחוזי ציטט מעדותו של לוי: "ירדתי מהמשאית, והסתובבתי למקום שבו אירעה הפגיעה, הייתי בהלם, הייתי מבולבל... נכנסתי ללחץ, נכנסתי לבלאקאאוט לא הבנתי מה קורה איתי. כעבור פרק זמן שאני לא יכול להגדיר אותו, עליתי למשאית ונסעתי משם למפעל. הגעתי למפעל והייתי מבולבל... שטפתי פנים שתיתי כוס מים וסימנתי שאני הולך... הגעתי הביתה, הייתי מאוד מבולבל... בכיתי שם. אחרי קצת זמן התחלתי להתעלות על עצמי וניגשתי לבית הורי, רציתי לספר לאבא שלי מה שקרה" (שם).

37. בן דודו של לוי, משה נחמה, פגש אותו בהגיעו למשרד לאחר התאונה. נחמה העיד בבית המשפט על התנהלותו החריגה של לוי: "סהרורי כזה, בן אדם לחוץ ולא מתנהג רגיל", וציין כי סמוך לאחר מכן פרש לביתו בתואנה כי אינו חש בטוב. נחמה העיד עוד, על תגובתו של לוי – בככי – כשנשאל על אודות התאונה. בית המשפט המחוזי ציין כי נחמה "תיאר את המצוקה הקשה אליה נקלע לוי" (פסקאות 25-26 ו-63 להכרעת הדין, כלשונו של העד: "היה גם כולו כמו די קפוא, כמו בהלם, הוא ישב והחל לבכות, אני שאלתי אותו מה קרה? ובהתחלה בכלל כשישבנו אצל הוריו היה מאוד קשה להרגיע אותו בהתחלה, הוא בכה" (שם)). לבסוף התעשת ובעזרת בני משפחתו הסגיר עצמו למשטרה, כפי שאמר בהודעתו: "וסיפרתי לאבא שלי מה קרה לי היום עם המשאית ושפגעתי באנשים ועשיתי תאונה. בסביבות שעה 1900 בערך ראיתי ביחד עם אבא שלי את החדשות בטלוויזיה ושם דיברו על התאונה ואבא שלי אמר לי עשית טעות אתה צריך לגשת למשטרה ושוב התחלתי בככי" (פסקה 12 להכרעת הדין).

38. כשם שפרצופיהם שונים, כך חוסנם הנפשי של בני אדם שונה. ההתמודדות עם זירת תאונת דרכים לאחר התרחשותה, היא קשה, לאנשים נורמטיביים ולעבריינים כאחד. מראה נפגעי התאונה, שותתי-דם, לעיתים בין חיים למוות, יכול גם לשתק. דוח עמותת אור ירוק "תאונות פגע וברח תמונת מצב" הנ"ל, נדרש לעניין זה בשיחה עם פרופ' גיורא קינן, ראש החוג לפסיכולוגיה באוניברסיטת תל אביב ומומחה למצבי לחץ: "סיטואציה של פגע וברח היא כניסה מיידית ובהפתעה למצב לחץ קיצוני ביותר של בהלה ושל מצוקה, כאשר האדם שנקלע למצב הלחץ נדרש לקיים הליך נכון של קבלת החלטות גורליות ובעלות השלכות כבדות ביותר על עצמו ועל עתידו. כל העומס החווייתי והרגשי הזה נדחס לתוך זמן קצר מאוד בו צריך האדם הפוגע לקבל החלטה... ישנם שני סוגי תגובה התנהגותית למצבי לחץ: בריחה והתעמתות. הברחנים – נוטים לברוח מהתמודדות עם מצב לחץ שנוצר באופן פתאומי בכל המישורים... המתעמתים, לעומתם, ייטו להתעמת עם הנסיבות החדשות שנוצרו פתאום, או עם תוצאות מעשיהם, בכל המישורים, לרבות בכביש... האנשים הפוגעים באדם אחר בכביש ובחרים להפקיר אותו ולברוח יהיו על פי רוב אנשים חרדתיים ובעלי מבנה ערכי רעוע. במקרים מסויימים יבחרו לברוח משום שהלחץ העצום בו הם נתונים משכיח מהם את הפעולות שעליהם לבצע. לכן – מתוך בלבול ואובדן עצות ועשתונות במהלך שתי השניות שבהן מתרחש תהליך קבלת ההחלטה – הם בוחרים לברוח ולא להתעמת".

39. הפסיכולוגיה אמרה אפוא את דברה ובית המשפט פסק את פסקו: "אין ספק כי מבחינות רבות, ומבחינה רגשית בפרט, עצם המעורבות בתאונה קשה היא עד מאוד גם לנהג הפוגע, וזאת בין אם התאונה אירעה באשמתו ובין אם לאו. מדובר בסיטואציה פתאומית ומזעזעת, שכל אחד מקווה שלא יאלץ לחוות. יחד עם זאת, גם בסיטואציה קשה זו, נדרש

הנהג הפוגע לעמוד בחובה המינימאלית המצופה מכל בן-אנוש: כיבוד הערך של חיי-אדם והפגנת יחס אנושי וחמלה בסיסית כלפי האחר, ובפרט, כשמדובר בקרבן תמים של מעשיו של"ו" (דברי השופטת ע' ארבל בעניין גולה, פסקה 41).

40. על-פי חוות דעת פסיכיאטרית, לוי הוא מאלה שתגובתם ההתנהגותית למצבי לחץ, היא בריחה. גם שירות המבחן חיווה דעתו, כי כוחו של לוי לא עמד לו להתמודד עם הסיטואציה שנקלע אליה. בחולשתו-זו נעוץ הרקע להתנהגותו בזירת התאונה. שירות המבחן "התרשם מאדם אחראי ושומר חוק. את התנהגותו לאחר התאונה תלה בטרואמה הקשה אליה נקלע ובעטייה עזב את מקום התאונה. מדובר במנגנון הגנתי של הימנעות או הכחשה, רצון לברוח מהמציאות ולא להתמודד עמה נכוחה" (פסקה 9 לגזר הדין). ביתר תוקף נאמרו הדברים בתסקיר עדכני, על סמך הקשר המתמשך עם לוי מאז חודש מאי 2003, אשר "חיזק התרשמותנו כי רוני אינו מאופיין בעמדות, התנהגות או דפוסיים שוליים, וכי התנהגותו באירוע הטראגי קשורה יותר להיעדר חוסן רגשי להתמודד בזמן אמת עם הסיטואציה המורכבת שנוצרה לאחר פגיעתו במנוחים". הערכת שירות המבחן היא כי עבירת ההפקרה אחרי פגיעה שביצע לוי קשורה קשר הדוק לאירוע הטראומטי והקיצוני שחווה, ואשר היקשה עליו לתפקד באופן ראוי ובוגר. התסקיר מציין כי לוי מודע לפגם המוסרי שבהתנהגותו, הביע חרטה, שילם את הפיצוי הכספי למשפחות המנוחים, ותפקודו בכלא הוא ללא דופי, בתחום המשמעת, התעסוקה והטיפול.

41. לא בנקל ניתן להבחין בין מי שבאמת ובתמים הפקיר נפגע בזירת תאונת דרכים מחמת דחק נפשי שלא איפשר לו להושיט עזרה, לבין מי שלגביו אין מדובר אלא בכסות ובתירוץ להימלטותו. במידה מסויימת ניתן להבחין בין מפקירים שנוקטים צעדים מעשיים נמרצים על מנת למלט עצמם מאחריות, כגון תיקון נזקים, שיבוש הליכי חקירה, השפעה על עדים, לבין מפקירים שהטרואמה נתנה בהם את אותותיה, בתגובות פיזיות ונפשיות, סערת רגשות, כאב, ואלה – על-פי רוב – מסגירים את עצמם כעבור שעות או ימים אחדים.

42. פרופ' גור-אריה (במאמרה הנ"ל) סבורה כי הפסיקה מחמירה בגישתה העונשית לגבי עבירת ההפקרה אחרי פגיעה ואינה מביאה במניין שיקוליה די הצורך את העובדה שלפיה "המעורבות בתאונת דרכים איננה מתוכננת, הנהג המעורב נקלע בפתאומיות לסיטואציה, וההחלטה לברוח מהמקום היא לא פעם החלטה רגעית, המונעת מחרדה ומאבדן עשתונות. אף שהאיסור על הפקרה לאחר פגיעה מיועד לספק מוטיבציה עונשית שתמנע מהמעורב בתאונה מלברוח, האפקטיביות של ההרתעה במצב של אבדן עשתונות איננה ברורה לגמרי". עוד לפני כ-40 שנה, ציין השופט ביין (דן ביין "בעיות יסוד



בעבירות של 'פגע וברח' עיוני משפט ד' 552, 582 (תשל"ה) כי סיבות חשובות מצדיקות החמרה בענישה בעבירה זו, ועם זאת הטעים "לאחר תאונה מצוי אדם רגיל במצב של כעין 'הלם' ואין תגובותיו רציונליות תמיד. לפיכך, ספק אם השיקול ההרתעתי הוא מציאותי. רצוי, על כן, לתת בידי בית המשפט שיקול דעת רחב יותר בקביעת העונש, כדי שיוכל לתת לעובדה זו משקל מתאים כאשר הנסיבות מצדיקות זאת".

43. לצרכי ענישה, ראוי אפוא להתחשב במידה מסויימת, מועטה, בחולשה האנושית הנ"ל. מועטה, אמרתי, על מנת למנוע מניפולציה והעמדת-פנים, כמו גם כדי לעודד הושטת עזרה ולמנוע בריחה. התרופה לחולשה האנושית, היא גם, ברוב המצבים, בענישה הולמת. לבטח יש צורך בחינוך ובהסברה, אך גם ענישה ראויה מסוגלת לתרום להכוונת ההתנהגות.

44. בנסיבות העניין דנן, דומני, נכון היה בית המשפט המחוזי להתחשב במצבו הנפשי-הרגשי של לוי, ועם זאת הבהיר בית המשפט אל-נכון את הציפיה מלוי ומאחרים שכמותו לפעול כראוי, להושיט עזרה, חרף הדחק והמצוקה. כלשונו: "אין להלין על הנאשם על שנקלע למצוקה נפשית קשה. זו תגובה טבעית ומובנת לנוכח התאונה הקשה והטרגית שהיה מעורב בה. עם זאת, על פי החובה הקבועה בדין, כמו גם חובתו המוסרית, היה עליו להתעשת, להתגבר על תחושותיו ולממש את חובתו כלפי הנפגעים" (פסקה 64); "אף אם נכנס ל'בלקאאוט' וגם אם היה מבולבל ולחוק, כפי שגרס – אין בכך כדי לפטור את הנאשם מאחריותו הפלילית" (פסקה 79); "לצד דברים אלו, ראוי להטעים את המצוקה הנפשית הקשה אליה נקלע הנאשם, על רקע הטרואמה שחווה, בבחינת תגובה אנושית ומובנת" (פסקה 89); "אין באלו, כדי לגרוע מאחריותו הפלילית או המוסרית, אולם ראוי ליתן להם משקל בקביעת העונש" (פסקה 32). כך אמר בית המשפט המחוזי וכך עשה. עם זאת, על רקע נסיונו של לוי להסתיר את העובדות לאשורן מפני מכריו ומסוכן הביטוח, גם במידה מסויימת בחקירה ובבית המשפט (גרסת הפגיעה בסוס ועוד) יחס בית המשפט המחוזי את ההימלטות לא רק למצוקתו של לוי: "החשש, הפחד, הבושה ואולי אף הקושי להתמודד עם המציאות המרה, כל אלו הדריכו את מעשיו, כמו גם הרצון למלט עצמו מפני אימת הדין" (פסקה 70). מסקנה זו מעוגנת היטב בראיות, ואין הצדקה להתערב בה ולשנותה.

45. אף על-פי כן, דומני כי שורת הדין והצדק מחייבת להפחית מקצת מתקופת המאסר, בשים לב לענישה שנהגה בתקופה הרלבנטית. בעניין בן שטרית (בהסתמך על ת"פ (י-ם) 1048/05 מדינת ישראל נ' אסלם) צויין כי "רמת הענישה נעה בין 24 חודשי מאסר לריצוי בפועל במקרים החמורים, לבין ענישה בעבודות שירות במקרים הקלים... עם זאת... בתי המשפט נוטים היום להחמיר בענישה על העבירה הנדונה, ולא בכדי" (פסקה

11). כך היה בשנת 2009. לימים, בעניין ימיני, בהתייחס לשנת 2011, נאמר כי "בעבירת הפקרה לאחר פגיעה הניצבת לבדה, נע העונש בין 9 חודשי מאסר לבין 24 חודשי מאסר בפועל" (פסקה 83). באותו עניין, שנסיבותיו חמורות במידה ניכרת מאלו שבכאן, קבע השופט י' עמית כי מוצדק להעלות את רף הענישה הנוהג ביחס לעבירת ההפקרה אחרי פגיעה.

46. מהתם להכא: צודק לוי בטענתו כי שלושת התקדימים שעליהם הסתמך בית המשפט המחוזי שונים בנסיבותיהם מעניינו-שלו; לוי אינו צודק בטענתו כי הענישה הנוהגת נעה בין 18 לבין 25 חודשי מאסר, וכי כך ראוי שיקבע בעניינו, לבטח לא כשפסיקת בית משפט זה קראה כאמור להחמרה. אכן, היו מקרים שבהם ניתן עונש מעין זה, בנסיבות דומות או אף חמורות יותר. כך בעניין אשר הנ"ל, נגזר עונש של 24 חודשי מאסר בפועל; בעניין אדגוב הנ"ל, נגזר עונש של 20 חודשי מאסר (בהתחשב גם במצב רפואי חריג של הנהג); בעניין גראב, בנסיבות דומות במידה מסויימת לעניינו נגזר עונש של 18 חודשי מאסר בפועל; בעניין נתנוב, שם לא מת הנפגע מפצעיו, נגזרו 20 חודשי מאסר בפועל. יש בנמצא בפסיקה גם עונשים חמורים מאלו, גם קלים יותר, גם מהעת האחרונה: בעניין פראן הנ"ל (21.10.2014, מפי השופט צ' זילברטל, בהסכמת השופטים א' רובינשטיין וי' דנציגר) קוצר עונש המאסר מ-18 ל-14 חודשים. גם בע"פ 3754/14 גורמנוז נ' מדינת ישראל (11.11.2014, מפי השופט א' חיות, בהסכמת השופטים א' רובינשטיין וי' עמית) הועמד עונש המאסר על 14 חודשים במקום 18. בעניינו, קבע בית המשפט המחוזי בגזר הדין, כי "בהינתן מדיניות הענישה הרווחת ומגמת ההחמרה בענישה (טרם תיקון הפקודה), מתחם הענישה הראוי וההולם בגין עבירת ההפקרה עומד על תקופת מאסר בין שנתיים ל-4.5 שנים" (פסקה 34). דומני כי בכך החמיר בית המשפט המחוזי יתר על המידה, ותקופה של 36 חודשי מאסר שנגזרה על לוי לבסוף, היא ארוכה מדי. זאת, בשים לב לענישה המקובלת בעת ההיא, לפני תיקון מספר 101 לפקודה, וגם בהתחשב במגמת ההחמרה. גם ב"כ המדינה לא ידע להצביע על תקדים לעונש בסדר גודל שכזה. למתחם העונש ההולם בעבירה הנדונה, לפני התיקון ולאחריו, נדרש בית משפט זה לאחרונה בעניין פראן הנ"ל (פסקה 12 לפסק דינו של השופט צ' זילברטל) והדברים ישימים גם לעניינו. בהתחשב אפוא בכלל נסיבות הענין שפורטו לעיל, דומני כי נכון יהיה להעמיד את עונשו של לוי על 26 חודשי מאסר, חלף 36 חודשי המאסר שהושתו עליו. גם בהפחתה זו, נשמרת מגמת ההחמרה, אך נעשית במידה.

47. נשוב ונזכיר, גם לבני משפחת המנוחים, עם כל אבלם וכאבם, כי לוי לא הואשם כלל באחריות לגרימת התאונה. הפקרת המנוחים חמורה דיה, אך מותם לא נזקף לחובתו של לוי.

ערעורה של המדינה

48. סעיף 40 לפקודה קובע לאמור:

“הורשע אדם על עבירה כאמור בסעיף 64 או לפי סעיף 64א, דינו – בנוסף לכל עונש אחר – פסילה מלקבל או להחזיק רשיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משלוש שנים; אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרש בפסק הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר.”

בניגוד להוראה זו, השית בית המשפט המחוזי על לוי עונש של 12 חודשי פסילה על תנאי מלהחזיק או לקבל רשיון נהיגה למשך 3 שנים מיום שחרורו מן המאסר, בלבד, כשהתנאי הוא שלא יעבור עבירת הפקרה אחרי פגיעה. בית משפט רשאי אמנם להורות על פסילת רשיון נהיגה לתקופה קצרה מ-3 שנים, אך זאת כאמור “בנסיבות מיוחדות שיפרש בגזר הדין”. בית המשפט המחוזי לא ציין נסיבות מיוחדות, ודומני כי אכן אין כאלה בעניין דנן. לוי הוא אדם נורמטיבי, העבירה שהורשע בביצועה היא חריגה לאורח חייו, הוא גם הביע חרטה כנה, מצבו האישי בעקבות הפרשה מכביד, אך כל אלה אינן נסיבות מיוחדות. הן מאפיינות רבים אחרים מן המורשעים בעבירת הפקרה אחרי פגיעה. ערעורה של המדינה מוצדק אפוא, ולפיכך יש להעמיד את תקופת הפסילה על 3 שנים, חלף 12 חודשי פסילה על תנאי שהושתו על לוי בבית המשפט המחוזי.

סוף דבר

49. (א) בדין הורשע לוי בעבירת הפקרה אחרי פגיעה;

(ב) עונש המאסר שנגזר על לוי – 36 חודשי מאסר – בגין עבירת ההפקרה אחרי פגיעה, מבלי שהואשם באחריות לתאונה או למותם של המנוחים, ומבלי שהואשם בכל עבירה אחרת, הריהו חמור במידה ניכרת ביחס לענישה המקובלת לפני תיקון הפקודה. העונש הראוי לו, בהתחשב גם במגמת ההחמרה, הוא 26 חודשי מאסר;

(ג) עונש של 12 חודשי פסילה על תנאי מלהחזיק או לקבל רשיון נהיגה למשך 3 שנים מיום שחרורו של לוי ממאסר, באין נסיבות מיוחדות, אינו עולה בקנה אחד עם הוראת סעיף 40 לפקודה. יש להחמיר ברכיב זה, ולהעמידו על 3 שנות פסילה.

50. אציע אפוא לחברי לדחות את הערעור על הכרעת הדין, ולקבל את הערעורים מזה ומזה על גזר הדין כאמור לעיל.

ש ו פ ט

השופט י' דנציגר:

אני מסכים.

ש ו פ ט

המשנה לנשיא מ' נאור:

1. אני מסכימה לתוצאה אליה הגיע חברי השופט נ' סולברג, לפיה דין הערעור על הכרעת הדין להידחות ודין שני הערעורים על גזר הדין להתקבל, במובן זה שעל המערער יוטלו 26 חודשי מאסר בפועל, 12 חודשי מאסר על תנאי, ופסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה למשך 3 שנים מיום שחרור ממאסר.

2. לעניין גזר הדין, מסכימה אני כי בהתחשב במדיניות הענישה הנוהגת ביחס למקרים דומים, ובהתאם לעקרון האחידות בענישה, יש מקום להקל בעונשו של המערער. אכן, המגמה היא מגמת החמרה – וכך ראוי לדעתי – אולם החמרה זו יש לעשות באופן הדרגתי, ולא בבת אחת. עם זאת, אין בידי להסכים עם חברי על כך שראוי להתחשב במידה מסוימת, מועטה, "בחולשה האנושית" שהובילה את המערער, לטענתו, להימלט מהזירה (פסקה 43 לחוות דעתו של חברי). האחריות המוטלת על הנהג אינה מצטמצמת אך לשמירה על כללי התנועה, אלא כוללת, בין היתר, את החובה המוסרית המצופה מכל בן אנוש – הקבועה גם בדין – להושיט יד למי שנפגע על ידו, אף במקרים בהם הפגיעה אינה כרוכה בביצוע עבירה על ידו. אכן באבחה אחת חרב עולמו של המערער עליו, אולם אין לשכוח כי באותה אבחה חרב עולמם של בני משפחת המנוחים, אשר כאבם אינו יודע מזור. על כן הסכמתי להקלה בעונש נובעת אך ורק מכך שהיתה כאן קפיצת מדרגה בסולם הענישה.

המשנה לנשיא

הוחלט כאמור בפסק הדין של השופט נעם סולברג.

ניתן היום, כ"ד בכסלו התשע"ה (16.12.2014).

שופט

שופט

המשנה לנשיא