

ת"פ 30973/11/12 - מדינת ישראל נגד עיד אל חמאסה

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

01 אפריל 2014

ת"פ 30973-11-12 מדינת ישראל נ'
אל חמאסה

30981-11-12

בפני כב' השופט אליהו ביתן
המאשימה: מדינת ישראל
נגד: עיד אל חמאסה
הנאשם:

נוכחים:

ב"כ המאשימה, עו"ד אבי ביטון

הנאשם ובא-כוחו, עו"ד נתי טרבלסי

גזר דין

כללי

1. בתאריך 09.11.12 בסביבות השעה 08:00, נהג הנאשם ברכב פרטי מסוג מיצובישי בכביש 31 - שהינו כביש דו סטרי בעל נתיב נסיעה אחד בכל כיוון - מכיוון ים המלח לכיוון ערד. באותה העת, רכב על אופניו באותו הכביש, בנתיב הנגדי לכיוון נסיעת הנאשם, מר בוריס גורפינקל ז"ל (להלן: "המנוח"). הכביש היה תקין ויבש והראות היתה טובה. בהגיע הנאשם לקטע עקומה שמאלה, הוא עקף עם רכבו רכב הסעות שנסע לפניו, נסע בנתיב נסיעת המנוח וחסם את הנתיב ובשל כך אירעה התנגשות בין המנוח ואופניו לרכב הנאשם. כתוצאה מההתנגשות, המנוח נפגע מחזית רכב הנאשם, הועף לשול הימני ונפטר מפצעיו. אופניו התפרקו וחלקיהם הועפו לצד הדרך. ורכב הנאשם ניזוק - שמשת הרכב נופצה בצידה השמאלי מול עיני הנאשם, נגרם נזק למכסה המנוע של הרכב, ועוד.

התאונה ותוצאותיה נגרמו עקב רשלנותו של הנאשם, שהתבטאה בכך שהוא לא היה ער ולא שם לב לנעשה בכביש לפניו; לא נקט אמצעים סבירים למניעת התאונה; ולא נהג כפי שנהג מן הישוב היה נוהג בנסיבות המקרה.

לאחר התאונה, הנאשם לא עצר במקום התאונה או קרוב לה כדי לעמוד על תוצאותיה ולא הזעיק עזרה למנוח, אלא הוא נמלט מהמקום עם רכבו ובכך הוא הפקיר את המנוח. לאחר מספר שעות, בעקבות פעילות משטרת ישראל לאיתורו, עשה הנאשם את דרכו לעבר תחנת המשטרה בערד, והוא נעצר בסמוך אליה.

עמוד 1

2. הנאשם הודה בעובדות המתוארות והורשע בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש) התשכ"א-1961 (להלן: "פקודת התעבורה") והפקרה אחרי פגיעה, לפי סעיף 64 א'(ג) לפקודת התעבורה.

תסקיר שירות המבחן

שירות המבחן הגיש תסקיר על הנאשם, בו צוינו, בין היתר, הדברים הבאים:

הנאשם בן 26, נשוי ואשתו בהריון. הוא מתגורר בצריף בפזורה הבדואית באזור חתרורים, דרומית מזרחית לערד. משפחת מוצאו מונה זוג הורים ו-12 ילדים. הוא סיים 12 שנות לימוד עם בגרות חלקית במגמת חשמל. לא המשיך בלימודים מקצועיים בשל המצב הכלכלי. במשך ארבע שנים טרם התאונה עבד, באמצעות קבלן לשירותי הצלה וניקיון, כאחראי עובדים על חוף ים המלח. תואר כעובד חרוץ. מאז התאונה אינו עובד. כיום הוא ואשתו מתקיימים מקצבת הכנסה, וחיים בצמצום רב. תיאר קשיים פיזיים על רקע מקום מגוריהם, וחשש רב לגורל אשתו וילדו שיולד, אם ייגזר עליו מאסר בפועל.

שירות המבחן התרשם, כי הנאשם בעל מערכת ערכים ותפקוד נורמטיביים במישורי חייו השונים, המתמודד עם קשיים כלכליים-קיומיים. הוא מביע מוטיבציה לניהול אורח חיים נורמטיבי ושקט. אין לו מעורבות פלילית קודמת. לחובתו 7 רישומי תעבורה. והוא הביע עמדות נורמטיביות בנוגע לנהיגה זהירה.

באשר לעבירה, סיפר, כי ביצע עקיפה מבלי שהבחין ברוכב האופניים - לדבריו יתכן ובשל שיחים שהיו בצדי הדרך - ולאחר מכן ניסה להימנע מהפגיעה בו, אך ללא הצלחה. הסביר, כי בשל חווית ההלם בה היה מצוי אינו זוכר הרבה פרט לרגע הפגיעה ולחוויות ההלם והלחץ בה היה שרוי. הודה כי המשיך בנסיעה ללא מתן עזרה למנוח, וטען כי פעל מתוך לחץ ובהלה, ללא הפעלת שיקול דעת. הוסיף, כי נסע לחבר הגר בסמוך למקום התאונה, סיפר לו על שאירע ופנה עמו למשטרה.

שירות המבחן ציין כי הנאשם הביע כאב רב כלפי תוצאות התאונה והמנוח וחווית חוסר אונים, וכי בלט קושי בהתמודדות עם האשמתו בגרימת מוות ברשלנות, על רקע תפיסתו העצמית כנהג קפדן הנוהג בזהירות.

שירות המבחן התרשם מדברי הנאשם כי מאז התאונה הוא סובל מתסמינים פוסט טראומטיים, מסתגר, מתבודד וחווה פחדים. ולאחרונה הוא הופנה לפסיכיאטר בשל אי שקט, גמגום ופוסט טראומה.

שירות המבחן התלבט בנוגע להמלצתו, שכן, הנאשם בחור צעיר, רגיש, בעל מערכת ערכים נורמטיבית, הנותן דגש לערך חיי אדם, אשר שירות המבחן העריך כי הוא פעל כפי שפעל לאחר התאונה מתוך לחץ וחוסר שיקול דעת, והוא מביע צער וחרטה על מעשיו ומביע כאב כן על תוצאות התאונה, ומאידך, מדובר בעבירות חמורות הכרוכות באבדן חיי אדם ובהפקרה לאחר פגיעה. בסופו של דבר הומלץ, כי אם יוטל על הנאשם מאסר בפועל, יילקחו בחשבון נסיבותיו האישיות ויומלץ בפני רשויות שב"ס כי ינתן לו הסיוע הנפשי - תמיכתי הנדרש.

טענות הצדדים

1. ב"כ המאשימה טען, כי מתחם העונש ההולם לעבירת גרימת המוות ברשלנות בה הורשע הנאשם נע בין שנה לשתי שנות מאסר, ומתחם העונש ההולם לעבירת ההפקרה בה הורשע הנאשם נע בין 5 ל- 9 שנות מאסר. ומתחם העונש ההולם הכולל נע בין 6 ל- 10 שנות מאסר, והעונש הראוי לנאשם מצוי ברף העליון של המתחם. הוא ציין, כי פקודת התעבורה תוקנה והעונש על עבירת ההפקרה בחלופה בה הורשע הנאשם הוחמר מתשע שנות מאסר לארבע עשרה שנות מאסר. הוא עמד על חומרת מעשי הנאשם ונסיבותיהם, על הערכים החברתיים שנפגעו ועל הצורך בהרתעת הרבים. הפנה לפסיקה. והגיש את מרשם הרשעות התעבורה של הנאשם.
2. ב"כ הנאשם טען, כי נהיגתו עובר לתאונה היתה סבירה וכי הרשלנות בה חטא נמצאת ברף הנמוך. אמנם, הנאשם עזב את מקום התאונה מבלי להגיש עזרה, אך כעבור זמן קצר הוא הגיע באופן עצמאי לתחנת המשטרה והסגיר את עצמו. הנאשם יליד 1987, ללא עבר פלילי, ועברו התעבורתי מינורי. הוא הודה במשטרה ובבית המשפט, וחסך את הצורך בשמיעת העדים. והוא לוקח אחריות על מעשיו.
הוא ציין שמאז התאונה הנאשם הפסיק לעבוד והוא סובל מתסמינים פוסט טראומטיים, וביניהם גמגום ואי שקט והפנה לתסקיר שירות המבחן, בו צוין שהנאשם מביע צער וחרטה כנים. עוד טען, כי מאחורי עבירת ההפקרה עומדות שתי מטרות, מניעת קושי בחקירת האירוע והגשת עזרה למי שנפגע. והנאשם הסגיר את עצמו למשטרה זמן קצר אחרי האירוע ושיתף פעולה בחקירה, כך שהתנהגותו לא הקשתה על פעולות החקירה. וטען, כי לאחר התאונה הנאשם היה שרוי בלחץ ובלבול והוא חווה פחד ומצוקה שעל רקעם יש לבחון את התנהגותו. ובשולי הדברים הוסיף, כי המנוח רכב על אופניו בנתיב הנסיעה, ולא בשולי הכביש, ומבלי שחבש לראשו קסדה, והדבר מהווה אשם תורם מסוים, המצדיק גם הוא הקלה בעונשו של הנאשם. הפנה לפסיקה. ועתר לחרוג מרמת הענישה הנהוגה ולהטיל על הנאשם עונש מאסר בעבודות שירות, ופסילת רישיון נהיגה לתקופה שתאפשר לנאשם לחזור בעתיד למעגל העבודה ולשקם את עצמו.
3. הנאשם טען כי מיד לאחר התאונה הוא נבהל וכי לאחר מכן הוא הגיע לתחנת המשטרה. הוא ביקש סליחה ממשפחת המנוח וביקש את רחמי בית המשפט.

דין והכרעה

1. הנאשם עקף רכב בכביש בינעירוני, דו סיטרי, בעל נתיב נסיעה אחד בכל כיוון, בקטע בו הכביש מתעקל לשמאל, והוא התנגש חזיתית ברוכב אופניים שנסע מולו. ומיד לאחר מכן הוא נמלט מהמקום ברכבו מבלי לעצור ולעמוד על תוצאות התאונה ומבלי להזעיק עזרה. כתוצאה מהתאונה, רוכב האופניים נהרג.
2. הערך החברתי העיקרי המוגן בעבירות גרם מוות ברשלנות וההפקרה אחרי פגיעה, הוא אותו ערך - חיי אדם. החיים הם הערך האנושי העליון. שאר הערכים החברתיים תלויים בהם ומוכונים בעיקר לשמירתם

ולהטבת איכותם. לצד ערך החיים, עומדים בעבירות האמורות ערכים נוספים ובין היתר בטיחות הנסיעה
בנתיבי התחבורה, קיום חקירה ממצה לביורור נסיבות התאונה והגורמים לה והפנמת ערכים של עזרה
הדדית וסולידריות חברתית.

בע"פ 5729/09 אלישע לוי נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (24.03.10), נאמרו על ידי בית המשפט העליון
הדברים הבאים-

"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 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' (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))"

ובע"פ 5000/08 סומך נגד מדינת ישראל [פורסם בנבו] (22.03.09) המוזכר לעיל-

"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 ...

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 שלאתיקה 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

בקובעו עונשים חמורים לעבירת ההפקרה על שתי חלופותיה ביטא המחוקק את גישתו בדבר כובד האחריות המשפטית והמוסרית הרובצת על נהג מעורב בתאונת דרכים...ענישה זו אמורה להעביר מסר לציבור שיש בו משום הוקעה של מעשי הפקרה של נפגעים בכביש, ומשום הרתעה אפקטיבית מפני הפרת הנורמה המוסרית-משפטית הקשורה בעבירה זו".

3. מוות הוא חדלון מוחלט ובלתי הפיך. ומבחינה זו, הפגיעה בערך החיים בעבירת גרם מוות בהתרשלות שעבר הנאשם היא מלאה. לא הוצגו בבית המשפט פרטים בנוגע לעיתוי המוות והאם המנוח נהרג מיד. על כן קשה להעריך את מידת הפגיעה בערך חיי אדם בהקשר לעבירת ההפקרה שעבר הנאשם. באשר לאינטרס של אי שיבוש ההליכים, מתן האפשרות לרשויות האכיפה לחקור את נסיבות התאונה, והנשיאה באחריות לתאונה, הרי שהנאשם הגיע למשטרה מספר שעות לאחר התאונה, והוא הודה במיוחס לו, כך שהפגיעה בערך זה לא היתה רבה. אולם, הפגיעה בערכים של עזרה הדדית וסולידריות חברתית היתה משמעותית וקשה.

4. מגמת הפסיקה בענישת נהגים שגרמו ברשלנות למוות, קיבלה בשנים האחרונות תפנית. ממצב בו בחלק ניכר מהמקרים הוטל מאסר לנשיאה בעבודות שירות ורק במקרים חמורים במיוחד הוטל מאסר ממש, למצב בו ככלל מוטל מאסר בפועל ורק במקרים חריגים נקבע שהמאסר יהיה בעבודות שירות. מגמה זו הוצדקה בפסיקה בצורך להילחם בתאונות הדרכים ובעקרון קדושת החיים.

בע"פ 3164/10 שי סימון נ' מדינת ישראל {פורסם בנבו} (20.10.10) נקבע-

" רבות נאמר על נגע תאונות הדרכים, ההולך ופושה וקוטל בנו ללא רחם וללא הבחנה, ואשר בעטיו נגבה מחיר דמים נורא, אם בהרוגים, אם בחבולים בגופם ובפצועים בנפשם, ואם בדאבת יקיריהם. רבות נאמר, דומה כי מעט מדי נעשה, ומדי שנה בשנה מקפדים מאות אנשים את חייהם ואלפים רבים נפצעים. מערכת המשפט נתקלת בהרוגים ובפצועים של תאונות הדרכים הן בתחום הפלילי והן בתחום האזרחי, ומדי שנה מוגשות בבתי המשפט לערכאותיהם השונות אלפי תביעות על נזקי גוף שנגרמו כתוצאה מתאונת דרכים. מקומו של בית המשפט במלחמת החורמה נגד תופעה קשה זו לא נפקד, ועליו להמשיך להירתם ולהרים תרומתו למען מאבק עיקש זה, בין היתר באמצעות הדאגה לענישה הולמת, אשר תסייע להגברת המודעות בדבר המחיר הכרוך בהפרת כללי ההתנהגות על הכביש. עמדה על הדברים השופטת פרוקצ'יה באחת הפרשות:

"תופעת הפגיעות בנפש ובגוף עקב תאונות דרכים המשתוללות בכבישי הארץ מחייבת את מערכת המשפט לגייס את כוחותיה למלחמה יעילה, בכלים הקיימים, כדי לסייע במיגור מכת התאונות וקטילת חיי אדם תמימים עקב התנהגות עבריינית על הכביש. בין האמצעים הנתונים בידי מערכת המשפט, מצוי כלי הענישה. ראוי להשתמש בו באופן ששיג את תכליתו, ויביא, בין שאר האמצעים הננקטים, להחדרת המודעות לכללי המותר והאסור בנהיגה בכביש, ולסכנות האורבות מהפרתם (ע"פ 5167/05 מג'דוב נ' מדינת ישראל ([פורסם בנבו], 10.10.2005), סעיף 8 לפסק הדין).

וכן ראו דבריה בפרשה אחרת:

"על רקע הדברים האמורים, בית משפט זה היתווה מזה שנים מדיניות ענישה מחמירה ביחס לעבירות נהיגה הכרוכות בתאונות קטלניות, בין בגדר הריגה ובין בגדר גרם מות ברשלנות. הוא דבק בגישה זו מתוך אמונה כי לנקיטת יד עונשית קשה ומחמירה ישנה השפעה מרתיעה על הנהגים בכביש, ויש בה כדי לקדם את הטמעתה של מודעות ציבורית בדבר החובה לשמור על כללי זהירות כדי להגן על חיי אדם ושלמות גופו. מדיניות ענישה זו בנויה על הנחה בדבר כוחו המרתיע של הדין הפלילי והענישה הפלילית גם בתחום זה, שהוא מישור בעל ייחוד מבחינת נסיבות העבריינות וזהותם של מבצעי העבירות. היא נועדה לתת ביטוי ולהדגיש הדגשה מיוחדת את ערך חיי האדם במשפט ובמסורת היהודית, ולערוב לכלל ולפרט כי המשפט ובתי המשפט יעשו כל שבידם על מנת לטעת בתרבות החברתית את ההערכה והכבוד הנדרשים לזולת ולחיייו..." (ע"פ 548/05 מאירה לויין נ' מדינת ישראל ([פורסם בנבו], 19.2.2006) (להלן: עניין לויין).

5. בשנת 2011 הוכנסו שינויים בחלופות עבירת ההפקרה לאחר פגיעה וכעת ישנן שלוש חלופות, המתייחסות למצבים שונים ולוקחות בחשבון את היסוד הנפשי הכרוך במעשה ואת חומרת הפגיעה שנגרמה לאדם בתאונה. החלופה בה הורשע הנאשם, הקבועה בסעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה, היא החמורה יותר והעונש המירבי הקבוע לה הוא 14 שנות מאסר. העונש המירבי שהיה קבוע לחלופה המקבילה קודם לתיקון החוק היה 9 שנות מאסר.

יש להניח שהחמרת העונש המירבי על עבירת ההפקרה לאחר פגיעה בנסיבות מחמירות, תגרום לכך שעונשי המאסר שיוטלו על עבירה זו יהיו חמורים יותר מבעבר.

בע"פ 7971/12 מדינת ישראל נ' מרדכי ארגוב [פורסם בנבו] (21.05.13), נדון עניינו של נאשם, נהג מונית, שפגע בהולכת רגל בעת שביצע פנייה. למרות שידע כי פגע בהולכת הרגל, הוא המשיך בנסיעה, ונסע למוסך בו החליף את מראת הרכב. צוין כי לחובתו עבר תעבורתי מכביד ביותר. בית המשפט המחוזי גזר עליו **20 חודשי מאסר בפועל**, 12 חודשי מאסר על תנאי ופסילת רישיון נהיגה לצמיתות. ערעורו על העונש נדחה, תוך שנקבע-

"בתי המשפט הדגישו ושובו והדגישו פעמים הרבה את חומרתה של עבירת ההפקרה לאחר פגיעה ואת הצורך לגזור בגינה עונש הולם ומרתיע (ראו למשל ע"פ 8349/12 גראב נ' מדינת ישראל, פס' 4...; ע"פ 2247/10 ימיני נ' מדינת ישראל, פס' 69, 76-77...; ע"פ 5000/08 סומך נ' מדינת ישראל, פס' 10-12...). **כך בפסקי הדין שקדמו לחוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 101), התשע"ב-2011, וכך על אחת כמה וכמה לאחר תיקון זה שהחמיר באופן ממשי את הענישה על הפקרה לאחר פגיעה, בפרט באותם המקרים שבהם נגרמה חבלה חמורה לאדם** (מתשע שנות מאסר לארבע עשרה שנות מאסר - סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה). המקרה שבפנינו אירע סמוך לאחר כניסת תיקון 101 לתוקף ובהינתן עובדה זו וכן בהינתן רמת הענישה שהייתה מקובלת עוד קודם לכן בגין עבירת ההפקרה לאחר פגיעה, העונש שהוטל על המערער הינו מתון ביותר ואינו חמור יתר על המידה... - ע"פ 7878/12 מדינת ישראל נ' מרדכי ארגוב [פורסם בנבו] (21.05.13)

6. **בת"פ 13-04-3055 מדינת ישראל נ' נח [פורסם בנבו](29.01.14)** הורשע הנאשם בעבירות של גרם מוות בנהיגה רשלנית והפקרה אחרי פגיעה. הנאשם נהג במשאית יחד עם בנו הקטין ובאותה העת רכב המנוח על אופניו בכביש, לבוש חולצה בהירה ועל אופניו מחזירי אור. במהלך הנסיעה הנאשם מחק מסרון מהטלפון הנייד שלו, לא הבחין במנוח ופגע בו. המנוח הוטל ארצה מדמם, ומראת רכבו של הנאשם נתלשה. הנאשם ידע כי פגע באדם, הסתובב עם רכבו, עבר שוב במקום התאונה ועזב את המקום. הוא הסיע את בנו לבית הוריו, חזר למקום התאונה, הרים את מראת רכבו שנתלשה וזרק אותה לשיחים. אחד מפקחי העירייה שהיו במקום, הבחין בנאשם והוא עוכב לחקירה.

בית המשפט קבע כי מתחם העונש ההולם למעשי הנאשם נע בין 24 ל- 48 חודשי מאסר, וגזר על הנאשם - שהיה נעדר עבר פלילי, שיתף פעולה עם שירות המבחן, היה נתון במשבר רגשי עמוק, ולחובתו היו 24 הרשעות תעבורה, ביניהן מעורבות בשתי תאונות דרכים - **28 חודשי מאסר בפועל**.

בת"פ 12-06-19779 מדינת ישראל נ' איוב סרחאן [פורסם בנבו](08.04.13) הורשע הנאשם בעבירות של נהיגה ללא רישיון נהיגה, נהיגה ללא פוליסת ביטוח, נהיגה רשלנית, הפקרה לאחר פגיעה והעסקת עובדים זרים. נקבע, כי הוא נהג במכונית בדרך עפר והסיע שני שבח"ים. המתלונן, כבן 62, צעד בצד הדרך והנאשם פגע בו עם רכבו. הנאשם יצא מהרכב, בחן את שקרה למתלונן ועזב את המקום. אדם אחר שעבר שם לאחר כחצי שעה הזעיק את כוחות ההצלה. הנאשם הסיע את עובדיו ליעדם ולאחר מכן הוא סיפר לאחיו על שאירע וביקש ממנו לגשת למקום התאונה. ואחיו הגיע למקום התאונה אחרי כוחות ההצלה. למתלונן נגרמו חבלות רבות.

בית המשפט קבע כי מתחם העונש ההולם בעבירת הפקרה לאחר פגיעה, הניצבת לבדה, נע בין 18 ל- 36 חודשי מאסר בפועל וכי מתחם העונש ההולם הכולל בעניינו של הנאשם נע בין 24 ל- 42 חודשי מאסר. וגזר על הנאשם - שהיה מעורב בעבר בתאונות דרכים, **36 חודשי מאסר בפועל**.

בע"פ 12-8349 ראמי גראב נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו](27.02.13) הורשע המערער בעבירות של גרימת מוות ברשלנות והפקרה אחרי פגיעה. הוא נהג ברכב ולפניו נסע רכב אחר. הרכב האחר עצר לפני מעבר חצייה. המערער הבחין בעצירת הרכב, עקף אותו משמאל, ופגע בהולך הרגל. המערער הבחין בפגיעה, המשיך בנסיעה ונטש את רכבו, מבלי לברר את מצב הנפגע ומבלי להושיט לו עזרה. הולך הרגל נפטר מפצעיו לאחר כחודשיים. צוין, כי הולך הרגל חצה את הכביש באור אדום, וכי רשלנות המערער היתה נמוכה. עוד צוין, כי המערער הגיע למשטרה בתוך שעתיים, וכי במקום התאונה היה אדם אחר שעזר להולך הרגל. המערער נדון ל- **18 חודשי מאסר בפועל**, וערעורו על חומרת העונש נדחה.

בע"פ 10/3164 סימון נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו](20.10.10) הורשע המערער בעבירות של הריגה, נהיגה בשכרות, גרימת חבלה חמורה, הפקרה לאחר פגיעה, השמדת ראיה, אי ציות לתמרור אדום, ופניית פרסה אסורה. הוא נהג ברכב כשהוא שיכור, נהג נהיגה פרועה, חצה צומת באור אדום, ופגע בשתי הולכות רגל שחצו את הכביש במעבר החציה כאשר אור ירוק דלק בכיוון. כתוצאה מכך, אחת מהן נהרגה והאחרת נפצעה קשה. הנאשם לא עצר במקום והוא נמלט משם בנסיעה מהירה ופרועה. בית המשפט המחוזי גזר עליו 20 שנות

מאסר. ובית המשפט העליון, הפחית את עונשו ל- 14 שנות מאסר בפועל, תוך שהוא קובע, בין היתר, כי-

"...שעה שמדובר בעבירת הפקרה לאחר פגיעה הניצבת לבדה, נע העונש בין 9 חודשי מאסר לבין 24 חודשי מאסר בפועל (כחריג לאלה ניתן להזכיר את עניין ישראלי, במסגרתו נגזרו 5 שנות מאסר בגין עבירת ההפקרה. עם זאת, יש לציין כי העונש הכולל באותו מקרה - 6 שנות מאסר, ניתן גם בגין עבירה של גרימת מוות ברשלנות)".

בית המשפט העליון הטיל על המערער **4 שנות מאסר בפועל על עבירת ההפקרה לאחר פגיעה**, והורה כי הנאשם ישא את תקופת המאסר הזו במצטבר לתקופת מאסר של 10 שנים שנגזרה עליו על עבירת ההריגה בה הורשע באותו מקרה.

בע"פ 3664/11 מדינת ישראל נ' רשיד [פורסם בנבו](07.09.11), התקבל ערעורה של המדינה על קולת עונשו של המשיב, שהורשע בעבירות של הפקרה אחרי פגיעה, נהיגה רשלנית אשר תוצאתה חבלה של ממש, נהיגה ללא רישיון נהיגה תקף וללא ביטוח ושהייה בלתי חוקית בישראל, ועונשו של המשיב הוחמר מ- 24 חודשי מאסר בפועל ל- **4 שנות מאסר בפועל**.

בע"פ 11222/03 ישראל ישראלי נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו](07.06.04) דובר במערער שדרס למוות שתי הולכות רגל, לא עצר במקום התאונה, והנחה את בתו שהיתה עמו ברכב לטעון שרכבם נגנב. הוא הורשע בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, הפקרה אחרי פגיעה ושיבוש מהלכי משפט, ונידון ל**שש שנות מאסר בפועל** ובית המשפט העליון דחה את ערעורו על העונש תוך שהוא קובע-

"... אין ספק כי העונש אשר נגזר למערער מהווה עליית מדרגה ביחס לענישה שהיתה נהוגה עד היום. עם זאת, אנו סבורים, כי החמרה זו מתבקשת לנוכח ההפקרות המשתוללת בדרכים, וריבוי המקרים בהם נהגים פוגעניים מותירים את קורבנותיהם מוטלים על הדרך, וממהרים להסתלק מהזירה כדי להציל את עורם."

7. כיוון שתוצאת המוות היא אחת והיא מוחלטת ואין בה דרגות, הרי שחומרת מעשה עבירת גרימת המוות בהתרשלות, נגזרת ממידת הרשלנות שהיתה כרוכה בתאונה שגרמה למוות. כאן, על פי הנטען בכתב האישום, רשלנותו של הנאשם התבטאה בכך שהוא לא היה ער ולא שם לב לנעשה בכביש לפניו ולא נקט אמצעים סבירים למניעת התאונה, שנהג מן הישוב היה נוקט בנסיבות המקרה. לא נטען כלפי הנאשם כי הוא עקף את הרכב שלפניו כשהדרך אינה פנויה או תוך חציית קו הפרדה רצוף, או שמבחינה אחרת העקיפה היתה בלתי זהירה. בנסיבות אלה נראה לי שניתן להגדיר את רשלנותו של הנאשם כבינונית.

באשר לחומרת נסיבות עבירת ההפקרה לאחר פגיעה שעבר הנאשם - פגיעת רכב הנאשם במנוח ובאופניו

היתה בעוצמה רבה. העפת המנוח, הפגיעה שנגרמה לאופני המנוח והפגיעות שנגרמו לרכב הנאשם, מדברות בעד עצמן.

כידוע, רוכב אופניים איננו מוגן במעטפת בה מוגנים נוסעי כלי הרכב והוא חשוף לפגיעה ישירה של כלי רכב ולפגיעות אחרות שהן תוצאה של פגיעת כלי הרכב. כאשר רכב ואופניים מתנגשים חזיתית ומהירות הרכב משמעותית, הפגיעות - הישירות והאחרות - העלולות להיגרם לרוכב האופניים הן קשות וחמורות. הנאשם, ככל אדם, ידע זאת וידע שהתנגשות רכבו ואופני המנוח והעפתו של המנוח בעוצמה, עלולות לגרום למנוח לפגיעות קשות המחייבות את פינויו המידי לבית החולים. המקום בו אירעה התאונה מרוחק יחסית מבאר שבע, שם נמצא בית החולים האזורי היחידי, וכל רגע חשוב בהקדמת הגעת העזרה הרפואית וההגעה לבית החולים. מבחינות אלה, העובדה שהנאשם הגיע לתחנת המשטרה מספר שעות לאחר התאונה (ולא מאוחר יותר) אינה משנה.

כמובן שהנאשם לא תכנן מראש להיות מעורב בתאונה ולהפקיר את מי שיפגע בה, ואולם, אין גם לומר כי עבירת ההפקרה לאחר פגיעה שהוא עבר, היתה רגעית ו"ספונטאנית". יתכן שבנסיבות מסוימות, אי עצירת רכב שהיה מעורב בתאונה מיד לאחר התאונה, תהיה "ספונטאנית" וללא מחשבה, אולם בענייננו, הנאשם נסע כברת דרך ארוכה לאחר התאונה ובשום שלב הוא לא עצר את רכבו ושב לאחור לבדוק מה קרה לנפגע ולסייע לו כמידת יכולתו, וחמור מכך, הוא אף לא התקשר מהדרך לדווח על התאונה ולהזעיק כוחות הצלה. התנהגותו מלמדת על בחירה מודעת ומכוונת.

באשר לחלקו של הנאשם בביצוע העבירה, הרי שהנאשם ביצע את העבירות לבדו וכל הפעולות הכרוכות בהן נעשו על ידו בלבד; **הנזק שנגרם ממעשי הנאשם** הוא מות המנוח **והנזק שהיה צפוי להיגרם ממעשי הנאשם**, הוא בין היתר קושי בחקירת נסיבות התאונה והתחמקות הנאשם מנשיאה בתוצאות מעשיו.

לקולא יש לשקול את העובדה כי התאונה התרחשה ברגע של חוסר תשומת לב או פיזור דעת מצד הנאשם, ושלא מתוך נהיגה פרועה וחסרת רסן לאורך זמן. וכי הנאשם לא ניסה לשבש את החקירה מעבר לעצם עזיבתו את המקום, והוא התייצב במשטרה, בכוחות עצמו, תוך פרק זמן קצר יחסית לאחר התאונה.

8. בהתאם לצורך לקיים יחס הולם בין חומרת מעשי העבירות בנסיבותיהן ומידת אשמו של הנאשם ובין העונש שיוטל עליו; ובהתחשב בערכים החברתיים שנפגעו מביצוע העבירה; במידת הפגיעה בהם; במדיניות הענישה הנהוגה; ובנסיבות הקשורות בביצוע העבירה; אני קובע כי מתחם העונש ההולם לעבירות כאן הוא בין 24 ל- 48 חודשי מאסר בפועל ובין שלוש לעשר שנות פסילה מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה.

9. הנאשם כבן 26, נשוי ואב לתינוקת קטנה. אין לו עבר פלילי והוא מעולם לא נשא מאסר. עד לתאונה הוא עבד כאחראי על עובדי ניקיון בחוף ים המלח מטעם קבלן לשירותי הצלה וניקיון. משפחתו מתגוררת בצריף בפזורה הבדואית, בתנאים מורכבים, ומצבה הכלכלי קשה מאד. שירות המבחן התרשם כי לנאשם מערכת ערכים ותפקוד נורמטיביים. מאז התאונה הוא סובל מתסמינים פוסט טראומטיים,

ואינו עובד. עברו התעבורתי כולל 7 הרשעות בעבירות של, אי ציות לרמזור על ידי הולך רגל, רכב לא תקין שנאסר בשימוש- שתי עבירות, נהג המסיע נוסע במושב האחורי לא חגור, מהירות- שתי עבירות, ופנס שאינו מאיר. כולן מסוג ברירת קנס.

10. בגזירת העונש המתאים לנאשם, אני מתחשב בגילו הצעיר של הנאשם; בנסיבות חייו; בהודאתו במשטרה ובבית משפט; בפגיעה של העונש בו ובמשפחתו - התלויה בו מאוד לקיומה היומיומי; בעובדה שזוהי הרשעתו הראשונה וזהו מאסרו הראשון; ובמצבו הנפשי המורכב מאז התאונה.

כן אני מתחשב בעובדה שאין לנאשם מקצוע מוגדר והוא ומשפחתו חיים בישוב מרוחק ובתנאים המחייבים שימוש ברכב לחיי היומיום ושרישיון הנהיגה נחוץ לו לפרנסה ולאפשרות לספק את צרכיה הבסיסיים של משפחתו.

11. בענייננו לא מתקיימים החריגים הסטטוטוריים לקולה או לחומרה- שיקום והגנה על שלום הציבור, המצדיקים עונש שהוא מחוץ למתחם העונש ההולם שנקבע.

ואולם, נראה לי כי יש צורך בהרתעת הרבים מביצוע עבירה של הפקרה לאחר פגיעה ושיש סיכוי ממשי שהחמרה בעונשו של הנאשם תתרום להרתעה זו.

12. בהתחשב בכל האמור אני דן את הנאשם לעונשים הבאים:

א. 40 חודשי מאסר בפועל.

ב. 12 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים מיום שחרורו מהמאסר שלא יעבור עבירה של הפקרה לאחר פגיעה, לפי סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה.

ג. 7 שנות פסילה מלהחזיק או לקבל רישיון נהיגה, מיום גזר הדין.

זכות ערעור תוך 45 יום.

ניתנה והודעה היום א' ניסן תשע"ד, 01/04/2014 במעמד הנוכחים.

החלטה

עמוד 10

אני מעכב את תחילת ריצוי עונש המאסר שהוטל על הנאשם, עד ליום 22.04.14 בשעה 10:00.

עד למועד זה על הנאשם להתייצב בכלא "דקל" שבמתחם בתי הכלא בבאר-שבע, או בבית כלא אחר, לפי הנחית שב"ס.

תנאי השחרור הקבועים לנאשם יעמדו בעינם עד להתייצבות הנאשם לנשיאת מאסרו.

ניתנה והודעה היום א' ניסן תשע"ד, 01/04/2014 במעמד הנוכחים.