



ע"פ 4311/14 - אשר אבוטבול, ערן ג'ירד, ליאור אדרי, ליטל גבאי נגד מדינת ישראל

בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים פליליים

ע"פ 4311/14

ע"פ 7217/14

ע"פ 7336/14

ע"פ 7366/14

לפני:
כבוד השופט י' דנציגר
כבוד השופט ע' פוגלמן
כבוד השופט צ' זילברטל

המערער בע"פ 4311/14: אשר אבוטבול
המערער בע"פ 7217/14: ערן ג'ירד
המערער בע"פ 7336/13: ליאור אדרי
המערערת בע"פ 7366/14: ליטל גבאי

נ ג ד

מדינת ישראל

המשיבה:

ערעורים על גזר דינו של בית המשפט המחוזי בבאר
שבע בת"פ 28101-08-13 שניתן ביום 5.5.2014 וביום
18.9.2014 על ידי כב' השופט י' עדן

כ' באדר התשע"ה (11.3.2015)

תאריך הישיבה:



בשם המערער בע"פ 4311/14:	עו"ד שורץ אורון; עו"ד יוגב נרקיס
בשם המערער בע"פ 7217/14:	עו"ד גיא נגר
בשם המערער בע"פ 7336/13:	עו"ד בני זיתונה
בשם המערער בע"פ 7366/14:	עו"ד נועם בונדר
בשם המשיבה:	עו"ד סיגל בלום
בשם שירות המבחן למבוגרים:	הגב' שושי אלימלך

פסק-דין

השופט צ' זילברטל:

לפנינו ערעורים על גזר דינו מיום 5.5.2014 ומיום 18.9.2014 של בית המשפט המחוזי בבאר שבע (כב' השופט י' עדן) בת"פ 28101-08-13. הפרשה עוסקת בהפקרתה של נפגעת תאונת דרכים על-ידי נהג הרכב הפוגע והנוסעים עמו, וכן בשיבוש הליכי החקירה לאחר התאונה.

רקע

1. על-פי עובדות כתב האישום המתוקן, ביום 24.6.2013 סמוך לשעה 19:30, בעיר באר שבע, נהג המערער בע"פ 4311/14 (להלן: אבוטבול או הנהג), למרות היותו פסול לנהיגה, ברכב מסוג מאזדה (להלן: הרכב), כאשר במושב הקדמי הימני ישב המערער בע"פ 7336/14 (להלן: אדרי) ובמושב האחורי מצד ימין ישבה אחותו למחצה של אדרי - המערער בע"פ 7366/14 (להלן: גבאי). אדרי וגבאי הם קרובי משפחה של הנהג. השלושה היו בדרכם חזרה מבית מרקחת בו קנו אדרי וגבאי (להלן יחד: הנוסעים) תרופות לאמם, שהיתה חולה במחלה קשה ונפטרה חודש לאחר האירועים המתוארים להלן. במהלך הנסיעה פגע אבוטבול עם הרכב בגב' לולה מריה אמדור (להלן: המנוחה) עת חצתה את הכביש, וגרם לה לחבלות קשות מהן נפטרה בסמוך לאחר מכן. לאחר הפגיעה במנוחה המשיך אבוטבול בנסיעה רצופה על אף שידע כי למנוחה נגרמה חבלה חמורה. הנוסעים צעקו לעבר אבוטבול לעצור, אולם זה המשיך בנסיעה וענה להם במילים: "אין לי רישיון אני לא עוצר". לאחר מכן פנה אבוטבול לרחוב צדדי, החנה את הרכב והתקשר לחברתו בבקשה שתאסוף אותו ואת הנוסעים. במשך כל אותו הזמן לא יצרו אבוטבול או הנוסעים קשר עם כוחות ההצלה, שהוזעקו לבסוף למקום על-ידי עוברי אורח, ואף לא הזעיקו כל עזרה אחרת, ולא חזרו לברר את מצבה של המנוחה.

2. בכתב האישום מתוארת שורת מעשים בהם נקט אבוטבול, במטרה לטשטש את הקשר בינו לבין התאונה ולשבש את מהלכי החקירה שנפתחה בעקבות התאונה. אבוטבול נעזר באמו ובחברתו על-מנת להסיע את הרכב מהמקום בו הושאר לאחר התאונה לחניית ביתו, ולאחר מכן נעזר בחברתו ובאחיו (להלן: סהר) על מנת לבצע תיקונים ברכב כדי למנוע את זיהויו כרכב המעורב בתאונה. במאמציו לתקן את הפגיעות ברכב המשיך אבוטבול לנהוג, אף, שכאמור, היה פסול לנהיגה.

3. ביום 8.8.2013 נעצרה אמו של אבוטבול, עת נהגה ברכב, בביקורת משטרתית, והיא זומנה למשטרת דימונה לצורך בירור פרטים. האם יצרה קשר טלפוני עם אבוטבול, אשר הנחה אותה למסור לשוטרים כי היא, והיא בלבד, נוהגת ברכב בשגרה. לאחר מכן יצר אבוטבול קשר עם חברו הקרוב והמערער בע"פ 7217/14 (להלן: ג'ירד) וסיפר לו על שיחת הטלפון עם אמו. ג'ירד הנחה את עמוד 2



אבוטבול לתאם גרסאות עם אמו ועם סהר והדריך אותו כיצד לנהוג בחקירה משטרתית. בהמשך אותו היום פירק אבוטבול מכשיר הקלטה המחובר למצלמות אבטחה שהותקנו בכניסה לביתו, ואשר קלטו, בין היתר, את הגעת הרכב לחנייה ביום התאונה, והעביר את מכשיר ההקלטה לג'ירד על-מנת שזה ימחק את קבצי הזיכרון. לבסוף נתפס המכשיר בתא המטען של רכבו של ג'ירד טרם שנמחקו הקבצים.

4. בגין המעשים המתוארים הורשעו המערערים - על סמך הודאותיהם בעובדות כתב האישום שתוקן במסגרת הסדר טיעון - בעבירות הבאות: אבוטבול הורשע בעבירה של הפקרה אחרי פגיעה לפי סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: פקודת התעבורה); בשלוש עבירות של נהיגה בזמן פסילה לפי סעיף 67 לפקודת התעבורה; בשתי עבירות של נהיגה ללא רישיון נהיגה תקף לפי סעיף 10א(א) לפקודת התעבורה; בשתי עבירות של נהיגה ללא פוליסת ביטוח בתוקף לפי סעיף 2(א) לפקודת ביטוח רכב מנועי, התש"ל - 1970; בעבירה של ניסיון לשיבוש מהלכי משפט לפי סעיף 244 וסעיף 25 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 (להלן: החוק); בעבירה של השמדת ראיה לפי סעיף 242 לחוק ובעבירה של הדחה בחקירה לפי סעיף 245 לחוק. במסגרת הסדר הטיעון הוסכם, כי המשיבה תעתור לעונש מאסר בפועל של 7 שנים ולרכיבי עונש נוספים, ואבוטבול יטען באופן חופשי.

אדריגבאי הורשעו כל אחד בעבירה על-פי סעיף 1א64 לפקודת התעבורה שעניינה חובתו של נוסע להתקשר לגופי ההצלה במקרה של תאונת דרכים. ג'ירד הורשע בעבירות של ניסיון לשיבוש מהלכי משפט לפי סעיף 255 וסעיף 25 לחוק; ניסיון להשמדת ראיה לפי סעיף 242 וסעיף 25 לחוק והדחה בחקירה לפי סעיף 245 לחוק. במסגרת הסדר הטיעון עם הנוסעים וג'ירד הוסכם, כי המשיבה תעתור לעונש של 6 חודשי מאסר לריצוי על דרך של עבודות שירות ולרכיבי עונש נוספים, ואדרי, גבאי וג'ירד יטענו באופן חופשי.

להשלמת התמונה יצוין, כי כתב אישום נוסף הוגש נגד סהר בגין ניסיון לשיבוש מהלכי משפט והשמדת ראיה, וכמו כן הוגשו כתבי אישום נגד חברתו של אבוטבול ואמו בגין עבירות דומות.

גזר הדין והערעור בעניינו של אבוטבול

5. בגזר הדין בעניינו של אבוטבול קבע בית המשפט המחוזי, כי על אף שאבוטבול לא הורשע בעבירה שעניינה אחריות לתאונה, הרי שלתוצאתה הקשה יש השפעה של ממש על מתחם הענישה ההולם. נדחתה טענתו של אבוטבול, המבוססת על חוות דעת מומחה מטעמו, לפיה היה שריו ב"מצוקה" בעת קבלת ההחלטה לנטוש את זירת התאונה, בין היתר נוכח התנהגותו "קרת הרוח" לאחר התאונה. כן דחה בית המשפט את טענתו הכללית יותר של אבוטבול, לפיה בריחה היא תגובה בלתי נמנעת, המושרשת בטבע האנושי כאשר אדם חווה טראומה, והוסיף כי לטעמו לטענה זו אין כל בסיס. בנוסף, קבע בית המשפט קמא כי יש לראות את מכלול המעשים כאירוע אחד וכי יש לקבוע מתחם עונש הולם אחד בגין כל העבירות בהן הורשע אבוטבול. נוכח האמור, העמיד בית המשפט את מתחם הענישה ההולם בגין מכלול העבירות על תקופה של 3 עד 7 שנות מאסר בפועל ופסילת רישיון נהיגה לתקופה של 5 עד 15 שנים. בבואו לגזור את עונשו של אבוטבול בתוככי המתחם, ייחס בית המשפט משקל לעברו הפלילי ולמספר הרב של הרשעות בעבירות תעבורה הרשומות לחובתו, ולכך שהתאונה אירעה תוך נהיגה בתקופת פסילה. מסקנתו של בית המשפט הייתה כי יש להטיל על אבוטבול עונש שאינו ברף העליון אך גם לא ברף התחתון של מתחם הענישה. בהתאם הושת על אבוטבול עונש מאסר בפועל של 4 שנים ו-6 חודשים, 12 חודשי מאסר על תנאי לבל יעבור עבירה בה הורשע למשך שלוש שנים, קנס בסך 5,000 ש"ח, פיצוי בסך



50,000 ש"ח לטובת עיזבון המנוחה ופסילה בפועל מלקבל או להחזיק ברישיון נהיגה למשך 10 שנים.

6. בהודעת הערעור שהגיש אבוטבול נטענו מספר טענות כלפי גזר דינו של בית משפט קמא. טענתו העיקרית של אבוטבול היא, כי שגה בית המשפט כאשר דחה את דעת המומחה מטעמו ונמנע מלעסוק בסוגיה המדעית של ניתוח התנהגות בני אדם תחת לחץ. בערעור מבקש אבוטבול, כי נכיר ביכולתו המוגבלת של "אדם מהישוב" לשלוט במעשיו בעתות מצוקה ובחוסר יכולתו הספציפית שלו עצמו להימנע מהמעשה שעשה בהינתן מבנה אישיותו, כפי שזה מתואר בחוות דעת המומחה. עוד נטען, כי על-אף שצוין במפורש בגזר הדין כי על אבוטבול לא הוטלה אחריות לעצם התרחשותה של התאונה, עדיין התחשב בית המשפט בתוצאתה הקשה כנסיבה להחמרת עונשו. לגישתו של אבוטבול, מתן משקל לתוצאת התאונה נובע מתוך "תודעה שבויה" של בית המשפט, שלא הקפיד לנתק בין תוצאתה הסופית הקשה של התאונה לבין ההשלכה של מעשה ההפקרה על התוצאה. תוצאת מעשה ההפקרה, על-פי גישה זו, אינה נלמדת מכתב האישום, ועל כן לא היה מקום להתחשב ב"חומרת התוצאה" כנסיבה לחומרה. לבסוף נטען, כי שגה בית המשפט משלא נתן משקל ראוי לנסיבות חייו של אבוטבול ולהודאתו.

את הודעת הערעור חותם אבוטבול בבקשה כי בשל מצבו הכלכלי הקשה, תינתן לו אורכה לתשלום הפיצוי לעיזבון המנוחה עד לאחר תום תקופת ריצוי עונש המאסר.

גזר הדין והערעור בעניינים של אדרי וגבאי

7. בבואו לגזור את דינו של אדרי, התייחס בית המשפט המחוזי לתסקיר שהוכן אודותיו, ממנו עולה כי לאדרי, יליד 1990, לא הייתה היכרות מוקדמת רבה עם אבוטבול, וזאת אף כי מדובר בקרוב משפחתו. על-פי התסקיר, אבוטבול הציע לאדרי ולגבאי להסיעם לבית המרקחת על-מנת שירכשו תרופות לאימם, אשר באותה עת הייתה במצב קשה, והתאונה התרחשה כאשר היו בדרכם חזרה מבית המרקחת. אדרי הודה בביצוע העבירה, אשר נעברה חודש לפני פטירת האם, והסביר כי לא פנה למשטרה לאחר התאונה מחשש שייעצר ולא יוכל לבלות בקרבת אמו ברגעיה האחרונים. לאחר פטירת האם, קיבל אדרי משמורת על אחיו הקטינים. שירות המבחן התרשם מאדם נורמטיבי וחרוץ שמגיל צעיר משמש בתפקיד הורי, ומראה מוטיבציה רבה לנהל אורח חיים נורמטיבי.

8. עוד התייחס בית המשפט לתסקיר שהוכן אודות גבאי, ממנו עולה כי גבאי, ילידת 1993 היא רווקה העובדת בעבודה מועדפת לאחר שירות צבאי. אף לה לא היתה הכרות מוקדמת עם אבוטבול ובדומה לאחיה למחצה, גם היא הביעה חרטה והזדהות עם המנוחה ומשפחתה. ההסבר שהעניקה גבאי לעניין אי יצירת קשר עם כוחות ההצלה דומה לזה של אדרי - החשש ממעצר שימנע ממנה לשהות לצד אמה ברגעיה האחרונים. על-פי שירות המבחן מדובר בבחורה נורמטיבית, הנוטה להיגרר אחר אחרים.

9. בית משפט קמא דחה את טענתם של אדרי וגבאי לפיה יש לבטל את הרשעתם נוכח אפשרות הפגיעה בעתידם וקבע כי עניינם אינו נמנה על החריגים להרשעה, וכי יש להותיר את הרשעתם בתוקפה. בגזר הדין הובהר כי חובתם של הנוסעים לא תמה בקריאתם לאבוטבול לעצור, והיה עליהם לנסות ולסייע למנוחה באמצעות הזעקת כוחות ההצלה. נקבע, כי גם אין בנסיבות לקולא העולות מהתסקירים, ובהן מצבה הרפואי של אימם בעת האירוע, כדי להצדיק או להסביר את התנהגותם של הנוסעים. עוד נקבע כי מאחר שבהסדר הטיעון נקבע רף עליון של ענישה שלו תעתור המשיבה, והואיל והצדדים רואים במתחם שנקבע בהסדר הטיעון כמסגרת ענישה ראויה ומוסכמת, מתייתר הצורך בקביעת מתחם ענישה לפי סעיף 40ג(א) לחוק. בית משפט קמא הוסיף כי בהתחשב



בחומרת העבירות בהן הורשעו הנוסעים ובנסיבות ביצוען, הרי שיש בענישה שברף העליון שבהסדר הטיעון משום הקלה של ממש. לרקע האמור, קבע בית המשפט את עונשם ברף העליון של הסדר הטיעון שנחתם בין הצדדים - 6 חודשי מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות ו-6 חודשי מאסר על תנאי לבל יעברו עבירה דומה לתקופה של 3 שנים.

10. ערעורו של אדרי - בערעורו מצביע אדרי על מספר נסיבות הקשורות בביצוע העבירה שיש בהן לגישתו כדי להשפיע לקולא על העונש שנגזר עליו. אדרי מציין את העדר התכנון; את חלקו היחסי המצומצם בביצוע העבירה אל מול חלקו הדומיננטי של אבוטבול; את החשש ממצב שימנע ממנו לשהות לצידה של אמו בימיה האחרונים ואת חוסר יכולתו להבין את הפסול במעשיו, בהינתן שהעבירה בה הורשע - עבירה של אי הזעקת כוחות ההצלה על-פי סעיף 1א64 לפקודת התעבורה - היא עבירה חדשה יחסית ולא מוכרת. אדרי מציין, כי אומנם הנזק שנגרם מהתאונה הוא נזק חמור, אך לצורך קביעת העונש יש להתמקד בנזק שנגרם באופן ישיר מביצוע העבירה, קרי - הנזק מאי הזמנת כוחות ההצלה. לשיטתו, בהינתן שכוחות ההצלה זומנו על-ידי אחרים לזירת התאונה, לא נגרם כל נזק מהתנהגותו לאחר התאונה. עוד מוזכרות נסיבותיו האישיות של אדרי, ובהן גילו הצעיר, עברו הנקי, שירותו הצבאי הקרבי והמשמורת שנטל על אחיו הקטנים, כנסיבות המצדיקות הטלת עונש נמוך מהרף העליון שנקבע בהסדר הטיעון. נוכח האמור, מבקש אדרי כי נתערב בהחלטתו של בית משפט קמא להשית עליו עונש הנמצא ברף העליון של המתחם המוסכם בין הצדדים.

11. ערעורו של גבאי - ערעורו של גבאי מופנה בעיקר כלפי החלטתו של בית המשפט המחוזי שלא לבטל את הרשעתו, וכלפי החלטתו שלא לקבל את המלצתו של שירות המבחן לפיה היא תחויב בשירות לתועלת הציבור. על-פי הודעת הערעור, בעבירה של אי הזעקת כוחות הצלה לפי סעיף 1א64 לפקודת התעבורה קיים קושי בהתייחסות לתוצאת התאונה כשיקול לחומרה בשל האפשרות שלא מתקיים קשר סיבתי בין הנזק שנגרם לבין התנהגותו של הנוסע ברכב, שאינו נושא באחריות לתאונה. בנוסף נטען, כי יש להיזהר מהטלת אחריות על הנוסע, הנתון לנסיבות חריגות, ובעיקר כאשר בין הנוסע לבין נהג מתקיימים יחסי מרות. עוד נטען כי שגה בית המשפט עת לא ייחס משקל ראוי לנסיבות נוספות לקולא בעניינה של גבאי ובהן גילה הצעיר ונסיבות חייה; ניסיונותיה לשכנע את אבוטבול לעצור בסמוך לקרות התאונה והמלצת שירות המבחן בעניינה.

גזר הדין והערעור בעניינו של ג'ירד

12. מהתסקיר בעניינו של ג'ירד עולה כי ג'ירד, יליד 1979, הוא אב לילדה בת 3.5 שנים, בעל עבר נקי, שירת שירות צבאי מלא ועובד מזה 4 שנים במוסך. על-פי התסקיר, ג'ירד מודה בביצוע העבירה ומייחס את מעשיו לנאמנותו לאבוטבול - חברו מילדות.

13. בגזר הדין נקבע כי העבירה של שיבוש מהלכי משפט היא עבירה חמורה, שבעניינו בוצעה בנסיבות של תאונה שתוצאותיה קשות, ועל כן יש להטיל על ג'ירד, לכל הפחות, עונש הכולל מאסר בעבודות שירות. יחד עם זאת נקבע, כי חלקו של ג'ירד במעשים המתוארים לעיל אינו מרכזי, ולכן עונשו לא יהיה ברף העליון של הסדר הטיעון. על כן הושת על ג'ירד עונש מאסר בעבודות שירות לתקופה של 4 חודשים ומאסר על תנאי לתקופה של 6 חודשים לבל יעבור עבירה נוספת שבה הורשע.

14. ערעורו של ג'ירד מופנה נגד קביעתו של בית משפט קמא לפיה לא ניתן להימנע מהרשעתו, ונגד עונש המאסר שהושת עליו. בערעור נטען, כי שגה בית המשפט עת קשר בין תוצאת התאונה לבין עונשו של ג'ירד, וזאת כיוון שלמעשיו של ג'ירד לא הייתה כל השפעה, ולו דחוקה, על מצבה של המנוחה. בנוסף נטען, כי יש להבחין בין חלקו המצומצם של ג'ירד לבין חלקם המרכזי של אחרים



- אמו, חברתו ואחיו של אבוטבול - שהאשמו בכתב האישום באותה העבירה. ממשיך ג'ירד וטוען, כי יש להתחשב בנסיבותיו האישיות, כפי שעולות מתסקיר שירות המבחן, ולהימנע מלהטיל עליו עונש שיגרם לנזק רב לו ולמשפחתו. זאת ועוד, לגישתו של ג'ירד יש להשוות, לכל הפחות, את עונשו לעונשו של סהר, עליו הוטל עונש של 300 שעות שירות לתועלת הציבור בגין עבירות דומות לעבירות בהן הורשע ג'ירד.

דין והכרעה בעניינו של אבוטבול

15. במסגרת החוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 101), התשע"ב - 2011 (להלן: תיקון 101), עודכנה העבירה של הפקרת נפגע לאחר תאונת דרכים, וכונן מדרג ענישה בהתאם ליסוד הנפשי שנלווה לביצוע העבירה. פקודת התעבורה בנוסחה לאחר תיקון 101 מבחינה בין עבירת הפקרה שנעשית כאשר היה על הנוהג ברכב לדעת כי נפגע אדם או עשוי היה להיפגע אדם בתאונה, כלומר - תוך ידיעה בכוח בלבד (סעיף 64א(א)), לבין עבירת הפקרה בה מתקיימת מודעות בפועל לגבי פגיעה באדם (סעיף 64א(ב)). בנוסף, קשר תיקון 101 לפקודה בין מדרג הענישה לבין תוצאות התאונה. בגדר סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה, שהוגדר בהצעת החוק כ"הפקרה בנסיבות מחמירות", הוחמר עונשו של נוהג ברכב המעורב בתאונה בה נהרג אדם או נגרמה לו חבלה חמורה, כאשר הנוהג ברכב ידע בפועל, ולמצער עצם עינוי מלדעת, כי נגרמה חבלה חמורה או מוות, ולא עצר או לא הגיש עזרה לנפגע התאונה (ע"פ 6864/14 ענאש נ' מדינת ישראל, פס' 4 לפסק דינה של השופטת ע' ברון (8.3.2015) (להלן: עניין ענאש)).

16. כפי שכבר ציינתי בעניין אחר, סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה אינו דורש קיומו של קשר סיבתי בין ההפקרה עצמה לבין התרחשות הנסיבה המחמירה, קרי - מצבו של הנפגע בעקבות התאונה (ע"פ 3304/14 פראן נ' מדינת ישראל, פסקה 9 (21.10.2014) (להלן: עניין פראן)). ברי מלשון פקודת התעבורה, כי סעיף 64א(ג) חל כאשר הנסיבה המחמירה של חבלה חמורה או מוות היא תוצאה של התאונה ולא של ההפקרה. אולם, גם בהינתן האמור, עדיין נותרה בעינה הסוגיה, האם בהתקיימן של הנסיבות המחמירות, יש לתת משקל לתוצאת התאונה גם כשיקול לחומרה בתוככי סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה. בעניין ענאש הביעה השופטת א' חיות את דעתה כי אכן יש לקשור בין תוצאות התאונה לחומרת העונש ועל כן יש להשית עונש חמור יותר מקום בו בתאונה בה מצא הנפגע את מותו, אל מול תאונה שבה נגרמה חבלה חמורה אך הנפגע נשאר בחיים, וזאת על אף ששניהם חוסים תחת אותו סעיף - סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה. באותה פרשה התקשיתי לקבל את עמדת חברתי וצינתי כי:

"המחוקק לא הבחין, בסעיף 64א(ג) לפקודה, בין שני המצבים לענין העונש המירבי; ואילו סעיף 64א(4) לחוק העונשין מדבר על 'הנזק שנגרם מביצוע העבירה', בעוד שהמוות או החבלה לא נגרמו כתוצאה מההפקרה (היא 'העבירה'), אלא כתוצאה מהתאונה, שהמערער בעניינו אינו אחראי לה" (שם, פס' 11).

דעתי בעניין זה נותרה בעיניה, ועל כן מקובלת עליי טענתו של אבוטבול לפיה תוצאת התאונה יכולה אומנם לשמש לצורך החלת סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה על נסיבות המקרה, כשתחולתו תגרור אחריה בהכרח גישה עונשית מחמירה יותר, כמצוות המחוקק, אך אינה יכולה לבוא בגדרם של השיקולים לחומרה בעת קביעת העונש ההולם לעבירה במסגרת המתחם.

17. כאמור, אבוטבול טוען בהודעת הערעור כי שגה בית המשפט עת נמנע מלדון בטענה לפיה הנטייה לברוח במקרים מעין אלה



נובעת מ"טבע האדם". לא אכחד כי יש בסיס לטענה לפיה התנהגותו של אדם שונה במצבי לחץ וטראומה לעומת התנהגותו בשגרה (ראו בפסק דינו של השופט נ' סולברג בע"פ 7936/13 לוי נ' מדינת ישראל (16.12.2014), (להלן: עניין לוי). עם זאת, משקבע המחוקק, כי בגין נטישת זירת תאונה יש להשית על הנוהג ברכב עונש משמעותי, נקבעה גם הנחת יסוד לפיה המעשים הם בני ענישה. על כן, גם אם תתקבל הטענה כי תגובתו הראשונית הטבעית של אדם היא לחמוק מזירת האירוע, ההתחשבות בטבעיותה הלכאורית של התנהגות זו כנסיבה לאי הטלת אחריות, או כנסיבה בעלת משקל מכריע להקל בעונש, עלולה לרוקן מתוכן את סעיף העבירה. יתרה מכך, מטרת החוק היא להכווין את התנהגותו של הנהג בסמוך לקרות התאונה ולהבטיח כי לנפגע התאונה תוגש עזרה ראשונה בהקדם האפשרי, ולצורך כך יש להטיל עונש הולם ומרתיע, שימשמש כמשקל נגד אל מול תגובה ראשונית אפשרית של בריחה מזירת האירוע (ראו: עניין לוי, פסקה 2 לפסק דינה של המשנה לנשיא מ' נאור).

18. מעבר לטענה הכללית בדבר "טבעו של האדם", נטען בערעור כי מאפייני התנהגות אינדיבידואלים של אבוטבול הנובעים ממבנה אישיותו, המתוארים בחוות דעת המומחה מטעמו, הביאו אותו לכדי "מצוקה" וחוסר שליטה בנעשה בסמוך לאחר קרות התאונה. טענה זו נדחתה במפורש על-ידי בית משפט קמא שקבע, כי לאחר ההפקרה פעל אבוטבול "בקור רוח ובאופן מחושב ומתוכנן". על-פי בית המשפט, "הסיבות שהביאו את הנאשם לבצע את העבירה", כלשון סעיף 40ט(א)(5) לחוק, כרוכות בהבנתו המושכלת והרציונלית של אבוטבול של משמעות מעורבות בתאונת דרכים בעת נהיגה בפסילה. נראה כי אימת הדין, ולא אובדן העשתונות, הם שהביאו אותו לברוח מזירת התאונה. על כן, בהינתן קביעתו העובדתית של בית משפט קמא, שבה לא מצאתי מקום להתערב, בדבר קור רוחו של אבוטבול ברגעים הספורים שלאחר התאונה, אין לקבל את הטענה כי האירוע התאפיין ב"מידת שליטה נמוכה" של אבוטבול במעשיו, המצדיקה הקלה בעונשו.

19. על-פי אבוטבול, שגה בית משפט קמא כאשר לא ייחס את המשקל הראוי להודאתו במעשה ולנסיבות חייו הקשות בהתאם לסעיף 40יא לחוק. אכן, סעיף 40יא לחוק מורנו כי יש להתחשב בנסיבותיו האישיות של הנאשם (סעיף 40יא(8) לחוק), בנטיית האחריות של הנאשם על מעשיו (סעיף 40יא(4) לחוק) ובשיתוף הפעולה של הנאשם עם רשויות אכיפת החוק (סעיף 40יא(6) לחוק).

לגופם של דברים, בית משפט קמא העמיד את עונשו של אבוטבול לא על הרף העליון של מתחם הענישה שנקבע אלא במרכזו. החלטה זו תואמת את מידת ההקלה הנגזרת מהסיבות לקולא שצוינו לעיל, ועל כן לא מצאתי לנכון להתערב בהחלטתו של בית משפט קמא בעניין זה.

20. קביעת מתחם העונש ההולם - עבירת ההפקרה בה עסקין אינה עבירה חדשה בספר החוקים, ופסיקה רבה, כולל של בית משפט זה, דנה בעונש הראוי לה. אולם, תיקון 101 לפקודה, המביא לידי ביטוי את רצונו של המחוקק להחמיר בעונשם של המבצעים עבירה זו, דורש מבתי המשפט לחזור ולעסוק במלאכת המחשבת של מציאת מתחם הענישה ההולם ולוודא, מחד, כי אכן התכלית שביקש המחוקק לקדם, בדבר החמרת הענישה, מתקיימת, ומאידך, שלא נפרצים הגבולות שמכתיבה מסגרת מדיניות הענישה הכוללת. לרקע דברים אלה, ועל אף שלא בנקל תתערב ערכאת הערעור בעונש שגזרה הערכאה הדיונית (ע"פ 1902/14 מדינת ישראל נ' נתנוב, פסקה 7 (1.7.2014); ע"פ 3091/08 טריגר נ' מדינת ישראל, פסקה 11 (29.1.2009)), דומני כי מתחם העונש שנקבע בגזר הדין בעניינו של אבוטבול (3 עד 7 שנות מאסר בפועל) מחמיר באופן המצריך את התערבותו. לא אכחד כי מעשיו של אבוטבול הם מעשים חמורים - התאונה, שתוצאותיה הקשות כבר ידועות לנו, התרחשה כאשר אבוטבול פסול לנהיגה, ואף לאחר התאונה הוא המשיך לנהוג ללא רישיון נהיגה תקף במטרה לשבש את החקירה שנפתחה בעקבות התאונה. כל אלה אומנם

מצדיקים את ההחלטה להחמיר עם אבוטבול, אך יחד עם זאת, מבחינת מדיניות הענישה הנהוגה בעבירת ההפקרה וכן בעבירות הנוספות בהן הורשע אבוטבול, עולה כי יש מקום לעדכן במידת מה את מתחם הענישה שנקבע.

לעניין ההפקרה - בעניין פראן נפגעו שני הולכי רגל פגיעה קשה, ולאחר סקירה מקיפה של פסיקה קודמת (שם, פסקה 9) נקבע כי מתחם הענישה ההולם לעבירת ההפקרה, כשאין בצידי אחריות לאירוע התאונה עצמו, נע בטווח שבין 10 ל-30 חודשי מאסר בפועל, ולא כפי שקבע בית המשפט המחוזי (40-15 חודשי מאסר בפועל). בית משפט זה בחר להתערב בקביעותיו של בית המשפט המחוזי לגבי מתחם הענישה גם בע"פ 3754/14 גורמזנו נ' מדינת ישראל (11.11.2014) (להלן: עניין גורמזנו), שבו נגרמה לנפגע התאונה שהופקר פגיעת ראש קשה שבעקבותיה הוא אושפז במסגרת טיפולית. באותו מקרה קבעה השופטת א' חיות כי:

"מתחם הענישה שקבע בית המשפט קמא (בין 18 חודשי מאסר בפועל לחמש שנות מאסר בפועל) הינו מחמיר לעומת מדיניות הענישה בה נקטו בתי המשפט לאחר התיקון במקרים דומים של הפקרה אחרי פגיעה בלא שהאחריות לעצם קרות התאונה הוטלה על מבצע העבירה" (שם, פסקה 8).

נוכח האמור, הועמד בעניין גורמזנו מתחם הענישה על 40-12 חודשי מאסר בפועל חלף מתחם הענישה שקבע בית משפט קמא. בע"פ 2619/14 פלוני נ' מדינת ישראל (30.11.2014) נקבע כי מתחם ענישה הנע בין 42-18 חודשי מאסר לעבירת ההפקרה בנסיבות של חבלה חמורה הוא מתחם ראוי והולם. בעניין ענאש התקיימו נסיבות דומות לנסיבות המקרה דנא, ובהן פטירת הולך הרגל כתוצאה מהתאונה ונסיעה ללא רישיון בתוקף (אם כי רישיון הנהיגה לא נשלל מהנהג כמו במקרה של אבוטבול אלא לא היה בתוקף מחמת אי תשלום האגרה). באותו מקרה, דעת הרוב לא הצטרפה לדעתי כי יש להעמיד את מתחם הענישה על טווח של 40-15 חודשי מאסר בפועל, ונקבע כי אין להתערב בקביעותו של בית משפט קמא לפיה מתחם הענישה ההולם נע בין 48-24 חודשי מאסר בפועל.

לעניין מכלול האירועים - עיינו הרואות, כי אף בנסיבות דומות לנסיבות המקרה דנא, ואף במקרים בהם בחר בית משפט זה שלא להתערב במתחם הענישה שנקבע בערכאה הדיונית, מתחם הענישה על עבירת ההפקרה שנקבע בסופו של יום נמוך משמעותית ממתחם הענישה שנקבע על-ידי בית משפט קמא במקרה דנא. יחד עם זאת, עלינו לקבוע את מתחם העונש ההולם עבור מכלול מעשיו של אבוטבול, הכוללים בתוכם גם את יתר העבירות בהן הורשע, ובהן נהיגה בפסילה, נהיגה ללא פוליסת ביטוח בתוקף, הדחה בחקירה ושיבוש הליכי משפט. בעניין זה סקר בית משפט קמא בגזר דינו שלושה פסקי דין נוספים של בית משפט זה, מהם ניתן ללמוד על מדיניות הענישה הנהוגה במקרים בהם להרשעה בעבירת ההפקרה נוספו עבירות נוספות (וזאת על אף שבשלושת המקרים לא צוין מהו מתחם העונש ההולם לעבירות). בשניים משלושת פסקי הדין (ע"פ 3664/11 מדינת ישראל נ' רשיד (7.9.2011); ע"פ 4906/12 ווסה נ' מדינת ישראל (14.1.2013)) הורשעו הנהגים ברכב בעבירות נוספות לעבירת ההפקרה, ובהן נהיגה בפסילה. בשני המקרים הושת על הנהגים ברכב עונש של 48 חודשי מאסר בפועל. יש לציין כי בניגוד למקרה דנא, באותם שני מקרים הוטלה האחריות על קרות התאונה על הנהגים ברכב, ולכך משמעות רבה. במקרה השלישי המתואר (ע"פ 7878/12 מדינת ישראל נ' ארגוב (21.5.2013)), נוספה לעבירות ההפקרה עבירה של שיבוש הליכי משפט, בדומה למקרה דנא. באותו עניין נגזרו על הנהג ברכב 20 חודשי מאסר בפועל. מהשוואת העונש שהושת במקרים אלה לעונש שהושת כאשר הנאשם הורשע בעבירת ההפקרה בלבד (ראה לעיל), אנו למדים כי על אף שיש בכוחן של העבירות הנוספות בהן הורשע אבוטבול כדי להטות את מתחם העונש ההולם בגין מכלול הנסיבות כלפי מעלה, החמרה זו מוגבלת בעוצמתה ביחס לענישה על עבירת ההפקרה כשלעצמה.



21. מדברים אלה עולה כי אף בהינתן העבירות הנוספות שבוצעו על-ידי אבוטבול, ובהן נהיגה ללא רישיון נהיגה בתוקף ושיבוש הליכי חקירה, מתחם הענישה שנקבע על-ידי בית משפט קמא חורג לחומרה ממדינות הענישה הנוהגת במידה המצדיקה את התערבותה של ערכאת הערעור. בהינתן המגמות העולות מהפסיקה, אציע כי מתחם העונש לגבי מכלול המעשים בהם הורשע אבוטבול ייקבע בטווח שבין 24 חודשים לבין 5 שנות מאסר בפועל.

22. קביעת עונשו של אבוטבול במסגרת המתחם - כאמור, לא מצאתי כי נפלה טעות בשכלול הנסיבות האישיות שאינן קשורות לביצוע העבירה. דומנו כי בית המשפט המחוזי בחן באופן הולם את נסיבותיו האישיות של אבוטבול, ובכללן הנסיבות לקולא, עת גזר את הדין, ועל סמך אותן נסיבות בחר שלא לקבוע את עונשו של אבוטבול בקצהו העליון של מתחם הענישה שנקבע, אלא סמוך למרכזו. נוכח הצעתי לשינוי גבולות המתחם, אמליץ גם לבצע את ההתאמה הנדרשת במניין שנות המאסר. על כן, אם תתקבל עמדתי, יושג על אבוטבול עונש מאסר בפועל לתקופה של 42 חודשים. לא מצאתי מקום להתערב ביתר רכיבי העונש.

23. לעניין בקשתו של אבוטבול למתן אורכה לתשלום הפיצוי שהושת עליו עד לאחר תקופת המאסר, אציין בקצרה כי עיזבונה של המנוחה הוא בעל ענין לבקשה זו, והיה על אבוטבול לצרפו לערעור. הימנעותו מעשות כך, היא לכשעצמה טעם לדחות את בקשתו בדבר מתן אורכה לתשלום הפיצוי (ראו: ע"פ 1166/12 זלצמן נ' מדינת ישראל (13.9.2012); ע"פ 5225/03 חבאס נ' מדינת ישראל (30.12.2003)). אין בכך כדי לפגוע באפשרות הפתוחה לאבוטבול על-פי הדין לפנות למרכז לגביית קנסות בבקשות שונות לעניין תשלום הפיצוי.

דיון והכרעה בעניינים של אדרי וגבאי

24. לאחר שהפכתי בדבר, הגעתי לכלל מסקנה כי דין הערעור בעניינים של אדרי וגבאי להידחות. העונש שגזר בית משפט קמא, גם אם הוא מצוי בתחום העליון של מתחם הענישה ההולם בנסיבות העניין, אינו חורג ממדיניות הענישה במידה הדורשת את התערבותנו. אף על פי כן, ולמעלה מן הצורך, מצאתי לנכון להעיר מספרות הערות לגבי השיקולים לחומרה ולקולא בעבירה בה הורשעו אדרי וגבאי.

25. כזכור, אדרי וגבאי הורשעו בעבירה שבסעיף 1א64 לפקודת התעבורה, שהוסף לפקודה בשנת 2011 במסגרת תיקון 101. לשונו של הסעיף מורה כך:

"נוסע ברכב המעורב בתאונה שבה נפגע אדם חייב להתקשר לגופי ההצלה הנחוצים ולהזעיקם למקום התאונה, בהקדם האפשרי בנסיבות העניין, אלא אם כן נוהג הרכב עצר והזעיק עזרה, בנסיבות כאמור בסעיף 64א(ב) או (ג); העובר על הוראה זו, דינו - מחצית העונש הקבוע בסעיף 64א(ב) או (ג), לפי העניין; הוראות סעיף זה לא יחולו על קטין שטרם מלאו לו 16 שנים."

העבירה על-פי סעיף 1א64 לפקודת התעבורה נותחה בהרחבה לראשונה בע"פ 4289/14 חנונה נ' מדינת ישראל (6.11.2014) (להלן: עניין חנונה). על השפעתו של תיקון 101 לפקודה על מתחם הענישה ההולם כתב חברי השופט י' דנציגר באותו עניין:



"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. 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 לצידו, בהתאם לנסיבות ביצוע העבירה; והן לנוכח התכלית ההרתעתית הניצבת ביסודו של סעיף 1א64 לפקודה, עליה עמדתי לעיל" (שם, פסקה 79).

על כן, בעת קביעת מתחם הענישה על בית המשפט לייחס משקל נכבד למטרה ההרתעתית שאותה שאף המחוקק לקדם בתיקון 101 לפקודה. בצד זאת, השיקול ההרתעתי אינו סוף פסוק, ולצדו ישקלו אותן נסיבות הקשורות לביצוע העבירה שיש בכוחן להטות את הכף לקולא.

26. זוג הנוסעים ברכב - אדרי וגבאי - הפרו את החובה הקבועה בסעיף 1א64 לפקודת התעבורה עת נמנעו מלהתקשר לגופי ההצלה ולהזעיקם למקום התאונה. גם בהמשך לא פנה מי מהשניים לכוחות המשטרה לדווח על קרות התאונה. מקובלת עליי קביעתו של בית המשפט המחוזי לפיה אין בנסיבות גרימת העבירה, ובהן מצבה הרפואי הקשה של אמם של הנוסעים ברכב, כדי להצדיק את הימנעותם מפעולה כה פשוטה כמו הזעקת כוחות ההצלה. כיוון שהנוסעים לא נהגו ברכב, פשיטא שלא היו אמורים להיות חשודים בגרימת התאונה. מנגד, תיאור השתלשלות העניינים מעידה כי השניים לא הפגינו אדישות מוחלטת כלפי המנוחה. הנוסעים ברכב קראו לעבר אבוטבול לעצור את הרכב אחרי התאונה ונענו על-ידו כי אין בכוונתו לעצור מאחר שאין בידיו רישיון בתוקף.

27. סעיף 1א64 לפקודת התעבורה מגדיר את חובתו של הנוסע ברכב כחובה להזעיק את גופי ההצלה הנחוצים בהקדם האפשרי, אלא אם עצר הנהג והזעיק עזרה. חובה זו מצומצמת יותר מחובתו של הנהג המוגדרת בסעיף 64א לפקודת התעבורה, לפיה על הנהג לעצור במקום התאונה, או קרוב ככל האפשר, כדי לעמוד על תוצאות התאונה ולהזעיק עזרה. על-אף ההבדל בניסוחם של סעיפי החוק, תכליתם דומה - הגנה על הערך של שלמות גופו של אדם והטלת חובה על נוסעי הרכב הפוגע כלפי נפגע התאונה. 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 בניסוחם 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.

28. מסקנה זו מבססת עצמה גם על גלגולה הקודם של חובת הנוסע כלפי נפגע התאונה כפי שזו עוגנה בפסיקתו של בית משפט זה. עבירת אי הדיווח לגופי ההצלה עוגנה אומנם בחקיקה רק עם תיקון 101, אך עוד טרם תוקנה הפקודה, הכיר בית משפט זה באחריותו של נוסע כלפי נפגע תאונת דרכים שהופקר על-ידי הנהג (ראו: ע"פ 2247/10 ימיני נ' מדינת ישראל (12.1.2011)); רע"פ 3626/01 יוצמן נ' מדינת ישראל פ"ד נו(3) 187 (2002) (להלן: עניין יוצמן)). עובר לתיקון 101, הוטלה האחריות בגין התנהגות,

במעשה או במחדל, שיש בה משום סיוע לעבירת ההפקרה, שהיא לכשעצמה עבירת מחדל (ע"פ 2706/13 קרני נ' מדינת ישראל, פסקה 21 (27.10.2013)). כעולה מהפסיקה, מרכז הכובד בעבירת הסיוע להפקרה נמצא במערכת היחסים בין הנוסע ברכב לבין הנהג, ובתרומתו של הנוסע לביצועה של עבירת ההפקרה. כפי שהטעים השופט מ' חשין בעניין ויצמן:

"אמנם הנוסע שאינו נוהג ברכב נקלע למצב דברים שאינו בשליטתו, ואולם, בדיעבד קירבתו הייחודית לנוהג ברכב נותנת בידו יכולת וכוח שאין לאחרים שמחוץ לרכב. יכולתו של הנוסע להשפיע על הנהג ברכב מייחדת אותו לעצמו. מילים קצרות באוזני הנהג המאיץ ברכב לברוח ממקום התאונה: מילים קצרות של עצה, ולו בשאלה: אולי נעצור? אולי כדאי לעצור? אני מציע שנעצור; מחאה - ולו בקול דממה דקה - על הפקרת פצוע השרוע על הכביש, דבר של לא-כלום הוא, טרחה קלה-שבקלות, ואולם בטרחה זו של לא-כלום: '... יכול היחיד למנוע פגיעה - לעתים פגיעה חמורה ביותר - ביחיד ובחברה'" (שם, פסקה 59).

סעיף 1א64 לפקודת התעבורה הביא להזזת מרכז הכובד ממערכת היחסים שבין הנוסע לנוהג ברכב לעבר התנהלותו של הנוסע בכל הנוגע להזעקת כוחות ההצלה. עם זאת, השפעתו על הנוסע על התנהגות הנהג נותרה שיקול רלבנטי גם לאחר תיקון 101 ועדיין נבחנת במסגרת הסעיף. כך, בעניין חנונה, נבחנה השפעתו של חנונה על הנהג שהפקיר:

"ואולם, אינני סבור כי במקרה דנן ניתן לומר כי חנונה לא יכול היה להמנע מביצוע העבירה לנוכח העובדה שברבי [נהג הרכב - צ.ז.] היה מעסיקו באותה העת. לפני בית המשפט המחוזי לא הובאה כל ראיה, ואף לא נטען, כי חנונה עשה כמיטב מאמציו על-מנת - לכל הפחות - לנסות ולהניא את ברבי מהפקרת המנוחות ולפעול להזעקת כוחות ההצלה למקום" (שם, פסקה 81) (ההדגשה אינה במקור).

באותו עניין, לקח חנונה חלק פעיל בעבירת ההפקרה ותפקידו לא הוגבל לאי יצירת קשר עם כוחות ההצלה. חנונה יצא יחד עם הנהג מהרכב לבחון את הנזקים שנגרמו כתוצאה מהתאונה, ונטש יחד עמו את זירת האירוע. כפי שעלינו לזקוף התנהגות זו לחובתו של חנונה, כך עלינו לזקוף לחובתם של אדרי וגבאי את נטישת זירת האירוע במקרה דנא. עם זאת, עלינו גם לזקוף לזכותם את הסתייגותם, שהובעה בקול אל מול אבוטבול, ממעשה ההפקרה.

29. בערעור טוענים הנוסעים, בדומה לאבוטבול, כי אין להתחשב בנזק שנגרם לנפגע בעקבות התאונה עצמה, במובחן מהנזק שנגרם עקב ההפקרה. סעיף 1א64 לפקודת התעבורה מורנו: "העובר על הוראה זו, דינו - מחצית העונש הקבוע בסעיף 64א(ב) או (ג), לפי העניין". לשון אחר - עונשו של נוסע הנמנע מלהזעיק את כוחות ההצלה יעמוד על עד שלוש וחצי שנות מאסר בפועל, אלא אם התקיימה הנסיבה המחמירה של גרימת חבלה חמורה או מוות, שאז העונש המירבי יעמוד על שבע שנות מאסר בפועל. מכאן ברי כי לתוצאת התאונה השפעה ישירה על העונש המירבי שניתן לגזור על הנוסע ברכב. אולם, כפי שצינתי לעיל בעניינו של אבוטבול (פסקה 16), השפעתה של תוצאת התאונה על מתחם העונש ההולם תמה בזאת, ואין להמשיך ולשקול את תוצאת התאונה גם כנסיבה לחומרה בעת קביעת העונש בתוך המתחם.



30. לרקע האמור, לא מצאתי כי העונש שהוטל על אדרי וגבאי, אף אם הוא מצוי ברף העליון של הסדר הטיעון, חורג בצורה קיצונית ממדיניות הענישה הראויה בנסיבות העניין ודורש את התערבותנו.

דיון והכרעה בעניינו של ג'ירד

31. בהודעת הערעור טוען ג'ירד, כי נוכח עקרון אחדות הענישה יש להשוות את עונשו שלו לעונשו של סהר, אחיו של אבוטבול, שהורשע בעבירות דומות ונגזר עליו עונש של 300 שעות שירות לתועלת הציבור. אכן, מתסקיר שירות המבחן בעניינו של ג'ירד, וכן מהתסקיר המשלים, עולות נסיבות אישיות שיש בהן להביא להקלת עונשו, ובהן מצבו המשפחתי, עברו הנקי ומסלולו המקצועי. יחד עם זאת, להערכתי נתן בית משפט קמא את המשקל הראוי לאותן נסיבות, ואין מקום להשוות את עונשו של ג'ירד לעונשו של סהר.

32. המעשים בגינם הורשע ג'ירד, גם אם אינם עולים בחומרתם על מעשיו של סהר, אינם מעשים של מה בכך ולא ניתן לפטור אותם כלאחר יד. ג'ירד הנחה את אבוטבול, בשיחת הטלפון ביניהם, לתאם גרסאות עם אמו ועם סהר והדריך אותו כיצד לנהוג בחקירה משטרתית. לאחר מכן ג'ירד אף לקח מאבוטבול את מכשיר ההקלטה על מנת למחוק את קבצי הזיכרון שבמכשיר. אין להלום התנהגות זו כ"סיוע תמים" לחבר ילדות. מנאמנותו החברית של ג'ירד לאבוטבול לא נגזר כי עליו לסייע באופן פעיל לשיבוש הליכי חקירה. בנוסף, חומרת המעשים לא נמוגה, כטענתו של ג'ירד, רק בשל העובדה שנעשו זמן רב לאחר התאונה או שהינם תחומים לזמן קצר. לעניין טענת "אחדות הענישה", לא מצאתי כי נפלה טעות יסודית בהחלטתו של בית משפט קמא להשית עונש שונה על סהר ועל ג'ירד. בית משפט קמא מנמק את הימנעותו מהטלת עונש של מאסר על דרך עבודות שירות על סהר בהיותו "בגיר-צעיר" וכן במסלול השיקום החיובי שבו הוא נמצא. שיקול הגיל הצעיר ופוטנציאל השיקום הן נסיבות לקולא בעניינו של סהר שאינן בעלות משקל רב בעניינו של ג'ירד, ועל כן נסיבות אלה מצדיקות את ההבחנה בין עונשו של סהר לבין עונשו של ג'ירד, גם נוכח נסיבותיו האישיות של ג'ירד שתוארו לעיל. על כל פנים, גם אם היה ניתן מלכתחילה להטיל על ג'ירד עונש מעט יותר מתון, אין המקרה שלפנינו בא בגדרם של המקרים החריגים המצדיקים את התערבותה של ערכאת הערעור.

33. סוף דבר, אם תשמע דעתי עונש המאסר שהושת על אבוטבול יופחת כך שיכלול מאסר בפועל של 42 חודש. שאר העונשים אשר גזר בית המשפט המחוזי על אבוטבול, וכן עונשם של גבאי, אדרי וג'ירד, יישארו על כנם.

ש ו פ ט

השופט ע' פוגלמן:

אני מסכים.

אשר לעניינו של אבוטבול – אכן, אדם אשר במודע מפקיר נפגע תאונה שיש חשש ממשי לחייו מבצע מעשה פסול יותר מבחינה מוסרית מזה המפקיר אדם שאין חשש ממשי לחייו (ראו ע"פ 6864/14 ענאש נ' מדינת ישראל, פסקה 4 לחוות דעתה של

עמוד 12

השופטת ע' ברון (8.3.2015)). מעבירת הפקרה אחרי פגיעה לפי סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: הפקודה), שעניינה מי שהפקיר נפגע תאונה שנהרג או שנגרמה לו חבלה חמורה, נשקפת אפוא חומרה יתרה שמקורה בכך שהתקיים במפקיר יסוד נפשי של מודעות (או למצער עצימת עיניים) לנזקי התאונה.

שאלה שהתעוררה בפסיקתנו היא אם יש מקום להחמיר בעונשו של המפקיר בעבירה לפי סעיף 64א(ג) לפקודה בשים לב לתוצאה שנגרמה לנפגע בתאונה – מוות או חבלה חמורה. חברי, השופט צ' זילברטל, השיב לשאלה זו בשלילה, מן הטעם ששני המצבים – חבלה חמורה מזה, ומוות מזה – באים בגדרו של אותו סעיף, והמחוקק לא ראה להבחין ביניהם לעניין העונש המרבי (פסקה 16 לחוות דעתו). דעתי כדעת חברי. נראה לי כי ישנו קושי להחזיק אדם שהיה מעורב בתאונה ונמלט ממקום האירוע כמי שהתקיימה בו מודעות מדויקת לתוצאה שגרמה התאונה (חבלה חמורה או מוות) – מודעות שהיא כאמור שעומדת ביסוד ההצדקה המוסרית להחמרה בעונשו של זה המפקיר אדם שנגרמה לו חבלה חמורה או מוות. לכך יש להוסיף כי הבאה בחשבון של תוצאה קטלנית שנגרמה בתאונה מהווה "שקילה כפולה" של אותו נתון המושך לכיוון החמרה בענישה. כך, שכן התוצאה החמורה שנגרמה (מוות) שוקלת פעם אחת בבחירת סעיף ההרשעה המחמיר שלצדו קבוע העונש החמור ביותר מבין הסעיפים הקטנים של סעיף 64א לפקודה (סעיף 64א(ג)), ושוקלת פעם נוספת בקביעת העונש במסגרת המתחם שנקבע. התוצאה שלפיה אותו נתון ממש פועל פעמיים לחובת הנאשם (באופן שמביא ל"כפל" החמרה בענישה) אינה רצויה.

מצטרף אני אפוא לחוות דעתו של חברי.

ש ו פ ט

השופט י' דנציגר:

אני מצטרף לאמור בחוות דעתו של חברי השופט זילברטל ולהערותיו של חברי השופט פוגלמן.

ש ו פ ט

לפיכך הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט צ' זילברטל.

הממונה על עבודות השירות בשב"ס יגיש עד ליום 10.6.2015 חוות דעת משלימות באשר לביצוע עבודות השירות על ידי

עמוד 13



המערערים בע"פ 7217/14, 7336/14 ו-7366/14 ומועד ההתייצבות לביצוען.

ניתן היום, ב' בסיון התשע"ה (20.5.2015).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט
