



בבית המשפט העליון

רע"פ 5166/14

לפני: כבוד השופט י' דנציגר
כבוד השופט י' עמית
כבוד השופט א' שהם

המערער: יבגני קרופצקי

נגד

המשיבה: מדינת ישראל

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו, מיום 5.6.2014, בעפ"ת 41202-05-14, שניתן על-ידי כב' השופט ר' בן-יוסף

תאריך הישיבה: כ"ה באדר התשע"ה (16.3.2015)

בשם המערער: עו"ד דוד גולן

בשם המשיבה: עו"ד נילי פינקלשטיין

פסק-דין

השופט א' שהם:

פתח דבר

1. פלוני יושב במושב הנהג ברכב מונע, לאחר שנכנס אליו כשהוא שיכור כלוט, ושרוי בשינה עמוקה. האם בכך מבצע אותו פלוני, עבירה של "נהיגה בשכרות"? זו השאלה העומדת במוקד הבקשה לרשות ערעור שלפנינו.

2. זוהי בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו (כב' השופט ר' בן-יוסף), בעפ"ת 41202-05-14, מיום 5.6.2014, בגדרו נדחה ערעורו של המבקש על הכרעת דינו של בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב-יפו (להלן:

בית המשפט לתעבורה), בפ"ל 1653-09, מיום 1.5.2014, והתקבל חלקית הערעור לעניין העונש.

נקדים את המאוחר ונציין, כי החלטנו ליתן למבקש רשות ערעור בנושא שיפורט להלן, ולפיכך יקרא המבקש משלב זה ואילך, "המערער".

רקע והליכים קודמים

כתב האישום ופסק דינו של בית המשפט לתעבורה

3. נגד המערער הוגש כתב אישום המייחס לו עבירה של נהיגה בשכרות, לפי סעיף 39(3) בצירוף עם סעיף 39א לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה או הפקודה), וסעיף 169ב(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: תקנות התעבורה או התקנות).

4. מעובדות כתב האישום, ומעובדות נוספות אשר התבררו במהלך הדיון המשפטי, ואשר עליהן לא היתה מחלוקת על-ידי מי מהצדדים, עולה, כי ביום 2.10.2009, בשעות אחר הצהריים, החנה המערער את רכבו ברחוב יצחק שדה, בעיר אזור, באופן שגרם להפרעה חלקית לתנועה, ויצא ממנו, בהותירו את הרכב כשהוא מונע. המערער פנה לחנות שהיתה במרחק מה מהרכב המונע, ורכש בקבוק משקה מסוג וודקה. לאחר ששתה כמות נכבדה מן המשקה, ומאחר שהבין כי אינו יכול לנהוג במצבו, חזר המערער אל רכבו על מנת לישון. ביושבו ברכב במושב הנהג, סיים המערער לשתות את יתרת המשקה, ונכנס לשינה עמוקה. כל זאת שעה שרכבו נותר כשהוא מונע. לאחר זמן מה, הוזעקו למקום אמבולנס של מד"א וניידת משטרה, מאחר שהמערער נראה, על-ידי עוברי אורח, כמי שנתון באובדן הכרה. לאחר שהסתבר כי המערער ישן ברכב, הוא נעצר כחשד לנהיגה בשכרות, והובל לתחנת המשטרה לבדיקת ינשוף, במסגרתה נמצאו בגופו 885 מ"ג אלכוהול, בליטר אחד של אויר נשוף.

5. ביום 1.5.2014, הרשיע בית המשפט לתעבורה את המערער בעבירה שיוחסה לו בכתב האישום, בקובעו כי הוכחו בפניו שני היסודות הדרושים להרשעה בעבירה זו, והם: יסוד הנהיגה ו-יסוד השכרות.

בהתייחס ליסוד השכרות, קבע בית המשפט לתעבורה, כי יסוד זה הוכח בשלוש דרכים נפרדות: האחת, בדיקת הנשיפה שנערכה למערער – מבלי שנטען כי דבק בה

פגם כלשהו – אשר הצביעה על ריכוז אלכוהול המאפיין מצב של שכרות; השניה, הודיית המערער כי שתה את מלוא בקבוק הוודקה שרכש (שהכיל 700 גרם משקה), והודייתו כי הבין שאינו כשיר לנהוג במצבו; השלישית, התנהלותו של המערער, ובכלל זאת, העובדה כי הוא נראה כמי שאיבד את הכרתו; העובדה שהוא נרדם ברכבו, כאשר הרכב מפריע לתנועה; והעובדה שנדף מפיו ריח חזק של אלכוהול.

אשר ליסוד הנהיגה, ציין בית המשפט לתעבורה, כי מוסכם על הכל שהמערער ישב במכוניתו במושב הנהג, כאשר מנוע הרכב פועל, וזאת כשהוא שיכור כלוט. מכך הסיק בית המשפט לתעבורה, כי היתה בידי המערער "שליטה ברכב", כפי שהדבר פורש על-ידי כב' השופט י' לויט, בע"פ (ת"א) 1681/85 דעבול נ' מדינת ישראל, פ"מ ו(3) 177 (1977) (להלן: עניין דעבול). נקבע, בהקשר לכך, כי בנסיבות אלה "בנקל פעולה קלה של הנהג השיכור בתוך הרכב המונע יכולה להביא לתנועת הרכב". על דבר קיומו של יסוד זה, למד בית המשפט לתעבורה אף מנוסחה של תקנה 169ב(א) לתקנות התעבורה, לפיה האיסור על נהיגת אדם ברכב כשהוא שיכור, חולש גם על הנעתו של הרכב. בית המשפט לתעבורה הוסיף וקבע, כי הפרשנות הראויה לתקנה זו היא, כי התקנה חלה גם על ישיבה ברכב כשהוא מונע, ולא רק על עצם ההתנעה של הרכב, בידי הנהג השיכור.

6. במסגרת גזר דינו הזכיר בית המשפט לתעבורה, כי רמת השכרות שנתגלתה אצל המערער היתה גבוהה במיוחד. עוד נקבע, כי אין להבחין, לעניין העונש, בין מי שנוהג ברכב כשהוא שיכור, כאשר הרכב נמצא בתנועה ממש, לבין מי שיושב במושב הנהג ברכב מונע, בהיותו שיכור, זאת שכן, "לא נדרש הרבה על מנת להזיז רכב מונע". צויין, בהקשר לכך, כי מבחינתו של המערער אין מדובר רק בשינה ברכבו כשהוא מונע, אלא שהוא ישב בכסא הנהג, בהיותו שיכור כלוט ברכבו, עוד כשהיה ער. לאחר זאת, השית בית המשפט לתעבורה על המערער את העונשים הבאים: פסילת רשיון נהיגה בפועל לתקופה של 24 חודשים, ללא ניכוי הפסילה המנהלית שריצה; פסילת רשיון נהיגה על תנאי לתקופה של 6 חודשים, למשך 3 שנים, לבל יעבור המערער את העבירה שבה הורשע, או אחת העבירות המפורטות בתוספת הראשונה או בתוספת השניה לפקודת התעבורה; מאסר על תנאי לתקופה של 6 חודשים, למשך 3 שנים, לבל יעבור המערער עבירה של נהיגה בשכרות, או עבירה של נהיגה תחת השפעת משקאות משכרים, או עבירה של נהיגה בזמן פסילה; וכן, קנס בסך 1,500 ₪ או 30 ימי מאסר תמורתו.

7. המערער לא השלים עם תוצאה זו, וערער עליה לבית המשפט המחוזי. בערעורו טען המערער, כי שגה בית המשפט לתעבורה, בקובעו כי התקיים בו יסוד הנהיגה, הנדרש בעבירה של נהיגה בשכרות. נטען, בהקשר זה, כי היה על בית המשפט לתעבורה לבחון את השאלה, האם התקיים יסוד הנהיגה במצב של שינה עמוקה, שבה היה שרוי המערער, להבדיל מעצם ישיבתו של המערער ברכב, שעה שעוד היה ער. לשיטתו של המערער, בית המשפט לתעבורה "ערבב" בין פעולות המהוות נהיגה ברכב, לבין פעולות המהוות שימוש ברכב, שאין בו משום נהיגה. כך, לטענת המערער, "לא כל ישיבה במושב הנהג בעוד הרכב מונע [תחשב] כ'נהיגה' [...] שימוש לא (תמיד) מעיד על נהיגה, ואין נהיגה ללא שימוש". נטען בנוסף, כי ניתן לראות במי שיושב במושב הנהג, ברכב מונע, כנוהג רכב, אך ורק כאשר "המטרה הארעית שלשמה נעצר הרכב היתה קשורה בנהיגה או שהעצירה התבצעה בקרבת זמן לנהיגה גרידא". המערער ביקש להסתמך בטיעונו זה, על ה"מ 29/73 צור נ' מדינת ישראל, פ"ד כז(1) 477 (1973) (להלן: עניין צור), ונטען כי הנסיבות שהוכחו בעניין צור, לא התקיימו במערער. עוד נטען, כי יש לזכות את המערער גם מחמת נסיבות מעצרו ופעולות בלתי חוקיות שבוצעו בעניינו על-ידי גורמי האכיפה, ונטען בין היתר, כי קיים ספק אם היה בידי השוטרים, אשר עצרו את המערער, יסוד סביר להניח כי קיימת תשתית ראייתית הקושרת אותו לביצוע העבירה של נהיגה בשכרות. לבסוף, השיג המערער גם על חומרת עונשו, בציינו, כי יש ליתן משקל לאופיו המיוחד של המקרה, דבר המחייב הקלה משמעותית בעונש.

8. בית המשפט המחוזי דחה את ערעורו של המערער על הכרעת דינו של בית המשפט לתעבורה. נקבע, כי כל פרשנות אחרת לישיבת המערער ברכב מונע, כשהוא שיכור, לבד מהיותו נוהג ברכב, היא "בלתי סבירה בעליל". הודגש, בהקשר זה, כי המערער הודה כי שתה את יתרת המשקה בעודו יושב ברכב המונע, ולכן נופל מצבו גם בגדרי סעיף 64ב(א)(1) לפקודת התעבורה, שכן המערער צרך משקה משכר, בשעת נהיגה. בהתייחס לטענת המערער, בדבר פגמים שנפלו בהליך מעצרו, קבע בית המשפט המחוזי, כי אכן נפלו בהליך זה ליקויים שונים. ואולם, הודגש על-ידי בית המשפט המחוזי, כי שכרותו של המערער נקבעה על יסוד ראיות נוספות, ובכלל זאת הודייתו כי היה נתון במצב של שכרות, בעדותו מעל דוכן העדים.

אשר לחומרת העונש שנגזר על המערער, ציין בית המשפט המחוזי, כי קביעתו של בית המשפט לתעבורה, לפיה הסיכון שיוצר נהג אשר יושב כשהוא שיכור, ברכב

מונע, זהה לסיכון שיוצר נהג שיכור הנוהג ברכב כשהוא בתנועה, איננה נכונה. נקבע, בהקשר זה, כי "אדם שסובר שהוא איננו בכושר מתאים לנהוג ומחנה לשם כך ולא נוהג, הוא ראוי להערכה ולא לגינוי, ובוודאי שהדבר מהווה הצדקה להתחשבות בעונש". על יסוד נימוק זה, קיבל בית המשפט המחוזי את הערעור לעניין העונש, בהפחיתו את רכיב פסילת רשיון הנהיגה בפועל שהושת על המערער, מ-24 חודשי פסילה ל-8 חודשי פסילה בלבד. נקבע בנוסף, כי מתוך 8 חודשי הפסילה בפועל, יחולו שלושת חודשי הפסילה הראשונים על כל כלי הרכב, וחמשת החודשים הנותרים יחולו על רכב דו-גלגלי ופרטי בלבד, וזאת בכדי לאפשר למערער לנהוג, לשם פרנסתו, במשאת. כמו-כן, הופחתה תקופת המאסר על תנאי שהושתה על המערער בבית המשפט לתעבורה, לארבעה חודשים בלבד.

הבקשה לרשות ערעור

9. המערער הגיש, ביום 23.7.2014, בקשה לרשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי, במסגרתה חזר על שתי הטענות העיקריות שנטענו בכתב הערעור. הטענה האחת נוגעת לקביעתו של בית המשפט לתעבורה, לפיה התקיים במעשיו של המערער יסוד הנהיגה; והטענה האחרת נוגעת לפגמים שנפלו בהליך מעצרו של המערער, "היורדים לשורשו של עניין".

בפתח הדיון בבקשה למתן רשות ערעור, שהתקיים ביום 16.3.2015, החלטנו ליתן למערער רשות ערעור בנושא הרשעתו בעבירה של נהיגה בשכרות, וזאת בלבד.

תמצית טענות הצדדים בערעור

10. בדיון שנערך לפנינו, טען בא-כוחו של המערער, עו"ד דוד גולן, כי הרשעתו של המערער בעבירה של נהיגה בשכרות צופה פעולה עתידית, לפיה כאשר יקיץ המערער משנתו, הוא יחל לנהוג ברכב, עובדה שלא הובאה לגביה כל ראיה. לשיטתו של עו"ד גולן, כלי הרכב יכול לשמש גם לצורכי שינה ולא רק לנהיגה, ומשחפץ המערער לישון ברכב, ממילא לא היתה לו כל כוונה לנהוג בו.

11. באת-כוח המשיבה, עו"ד נילי פינקלשטיין, ביקשה לדחות את הערעור, בהדגישה את רמת שכרותו הגבוהה של המערער, ואת הסיכון הגלום במי שיושב ברכב מונע כשהוא שיכור כלוט. עוד נטען, כי כוונתו של המערער לישון ברכב "היתה יותר לגיטימית אם הוא היה שוכב במושב האחורי", וכי, "הבחירה לשבת במושב הנהג, כאשר

מדובר באדם [שעקב שכרותו] נעדר שיקול דעת, אשר יש לו שליטה במנגנוני השליטה של הרכב, [מהווה] אותו סיכון שהאיסור נועד למנוע". בהתייחס ליסוד הנהיגה בעבירה שיוחסה למערער, נטען על-ידי המשיבה, כי יש לבחון את האיסור לנהיגה בשכרות, לאור "הערך המוגן שהאיסור הזה נועד להגן עליו".

דיון והכרעה

12. ייאמר כבר עתה, כי לדעתי יש לדחות את ערעורו של המערער, ולהותיר על כנו את פסק דינו של בית המשפט המחוזי. לשיטתי, המערער אכן ביצע עבירה של נהיגה בשכרות שכן, וכפי שיובהר להלן, עבירה זו כוללת, בנסיבות מסוימות, גם מצבים בהם הנאשם מצוי ברכבו כשהוא שיכור, כאשר הרכב מונע אך אינו בתנועה, ובמקרים מסויימים אף מבלי שהרכב מונע כלל.

התשתית הנורמטיבית

13. עבירת הנהיגה בשכרות מעוגנת בסעיף 62(3) לפקודת התעבורה המצוי בפרק השביעי, שעניינו "עבירות ועונשין", וזה לשונו:

"העובר אחת העבירות האלה, דינו – מאסר שנתיים או קנס [...]
(3) הוא שיכור בהיותו נוהג רכב, או בהיותו ממונה על הרכב, בדרך או במקום ציבורי; לענין זה, "שיכור" ו"ממונה על הרכב" – כהגדרתם בסעיף 64ב".

14. מקור נוסף לעבירת נהיגה בשכרות, ימצא לנו בתקנה 169 ב לתקנות התעבורה, הקובעת כי:

"(א) לא ינהג אדם רכב בדרך או במקום ציבורי ולא יניעו אם הוא שיכור [...]
(ג) לענין סעיפים 62(3) או 64 ב לפקודה ופרק זה יראו אדם שיכור אם הוא נתון תחת השפעה של סמים משכרים או מסוכנים או אם ריכוז האלכוהול אצלו עולה על המידה הקבועה."

15. להשלמת התמונה יצויין, כי סעיף 39 א לפקודת התעבורה, קובע עונש מינימום של פסילת רשיון נהיגה למשך שנתיים, למי שהורשע בעבירת הנהיגה בשכרות, כאשר בית המשפט רשאי להורות על תקופת פסילה קצרה יותר "בנסיבות מיוחדות שיפרש בפסק הדין". עוד אציין, כי עבירת הנהיגה בשכרות מחולקת למספר סוגים של מצבי

שכרות, הנובעת מצריכת אלכוהול, כעולה מהגדרת השכרות, לפי סעיף 64ב לפקודת התעבורה:

”שיכור” – אחד מאלה:

- (1) מי ששותה משקה משכר בעת נהיגה או בעת שהוא ממונה על הרכב; [...]
- (3) מי שבגופו מצוי אלכוהול בריכוז הגבוה מהריכוז שקבע שר התחבורה, בהתייעצות עם שר הבריאות ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת.
- (4) מי שנתון תחת השפעת משקה משכר או תחת השפעת סם מסוכן, ובלבד שבבדיקת מעבדה לא נמצא שריכוז האלכוהול בדמו נמוך מהסף שנקבע בתקנות לפי פסקה (3).”

שכרותו של הנהג, עקב צריכת אלכוהול, עשויה לנבוע, אם כן, בשל שתיית משקה משכר בעת הנהיגה; כאשר בגופו של הנהג נמצא אלכוהול בריכוז הגבוה מן הריכוז המירבי אשר נקבע בתקנות, על-ידי שר התחבורה; וכאשר הנהג נתון תחת השפעת משקה משכר, מעל לרף המינימלי שנקבע בתקנות. חשיבות ההבחנה בין המצבים השונים, נעוצה בדרכי ההוכחה של כל אחד מהם.

בענייננו, אין מחלוקת כי המערער היה שיכור, כאשר שכרותו הוכחה בעצם העובדה כי בגופו נמצא ריכוז אלכוהול של 885 מיקרוגרם אלכוהול בליטר אויר נשוף, ריכוז גבוה בהרבה מן הריכוז המירבי, העומד, לפי תקנה 169א לתקנות התעבורה, על 240 מיקרוגרם אלכוהול בליטר אויר נשוף. בשל כך, אינני נדרש להבחין, במקרה דנן, בין מצבי השכרות השונים, ולעמוד על ההשלכה שיש לכך על התוצאה המשפטית. לפיכך, אתיחס למצבי השכרות השונים כמקשה אחת, תחת הכותרת של נהיגה בשכרות. זאת אעשה גם בסקירתי את הדין הזר, אליו אדרש בהמשך.

16. לסיכום, למדנו עד כה כי לעבירת הנהיגה בשכרות שתי וריאציות שונות. יסודותיה של עבירה זו בפקודת התעבורה, הינם שכרות ו-נהיגה, ואילו יסודותיה של העבירה המופיעה בתקנות, הם שכרות, ו-נהיגה או הנעת רכב. בעוד שליסוד השכרות קיימת הגדרה ממצה וברורה, יסוד הנהיגה איננו מוגדר בחוק או בתקנות. לפיכך, ועל מנת להשיב על השאלה האם ביצע המערער עבירה של נהיגה בשכרות, עלינו לתחום, תחילה, את היקפו של יסוד הנהיגה.

17. המונח "נהיגה" מאופיין בעמימות לא מעטה, כאשר מלשונו של המונח אין לדעת מהם גדריו תחולתו. כך, לא ברור האם "נהיגה" משמעה כי הרכב צריך להיות בתנועה; או, שמא "נהיגה" עשויה לכלול גם מצבים שבהם הרכב עומד במצב סטטי. עוד נשאלת השאלה, האם נדרש כי הרכב יהיה מונע; או, שניתן לזהות "נהיגה" גם במצבים שבהם הרכב אינו מונע. היעדרה של תשובה מפורשת לשאלות אלו ואחרות, בין אם בחקיקה הראשית ובין אם בתקנות, הובילה לדיונים לא מעטים בנושא זה, בעיקר בקרב הערכאות המקצועיות, היינו, בבתי המשפט לתעבורה. כך, למשל, התעוררה בבית המשפט לתעבורה בנתניה, השאלה האם נאשם, אשר ביקש מבנו בן ה-11, לאחוז בהגה רכבו, כשהרכב אינו מונע וכאשר ההילוך מצוי במצב neutral, שעה שהנאשם עצמו מנסה לדחוף את הרכב לצד הכביש, עובר עבירה של מתן הרשאה לנהיגה למי שאינו מורשה לכך, לפי סעיף 10(ב) לפקודת התעבורה (ת"ת (נת') 4674/07 לשכת תביעות שרון-תעבורה נ' פארס (19.3.2008)). ההכרעה באותו מקרה, נשענה על עמדתו של כב' השופט י' לויט, בעניין דבבול, בבית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו, אשר מאז ניתן בשנת 1986, הוא הנחה את בתי המשפט לתעבורה במקרים רבים. בעניין דבבול, עלתה השאלה האם נאשם, אשר דחף את אופנועו, בכוח גופו, כשמנוע האופנוע אינו פועל, וזאת בעת שרשיון הנהיגה שלו לנהיגת אופנוע היה פסול, עובר עבירה של נהיגה בעת פסילה, לפי סעיף 67 לפקודת התעבורה. השאלה שעניינה הגדרת המונח "נהיגה", נותרה בעניין דבבול בצריך עיון, אך לשיטתו של השופט לויט:

"כל לימוד הנהיגה והרשיון לנהוג מכוונים לוודא, שהנוהג בכלי רכב מנועי ישלוט במתקני השליטה שבכלי הרכב, על מנת שישתמש ברכב בבטחה וללא סיכון לעצמו ולזולתו הנמצא בדרך [...] התכלית של הפקודה, בקשר לצורך ברשיון נהיגה, היא למנוע תאונות בדרכים ולשמור ולקיים סדרי תנועה נאותים בדרך. לאור המטרות הנ"ל, ברור שהפקודה דורשת רשיון נהיגה ממי שמשתמש באמצעי השליטה והבקרה שבכלי רכב מנועי" (עניין דבבול, בעמ' 190).

היקף תחולתו של המונח "נהיגה", העסיק אף את בית משפט זה בעניין צור, שהתברר בשנת 1973, במסגרתו התעוררה השאלה, האם נהג אוטובוס, אשר סגר את דלתות האוטובוס על ראשו של תלמיד, שעה שהרכב היה בלתי מונע, וחונה במגרש חניה, עובר עבירה של נהיגת רכב ללא זהירות, לפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה. נפסק, באותו עניין, כי עצם פעולת סגירת דלתות האוטובוס, גם כאשר האוטובוס מצוי בעמידה ואינו מונע, מהווה חלק חיוני של תהליך הנהיגה, נוכח התכלית שלשמה נעצר

האוטובוס במקום, מלכתחילה. נקבע, בהקשר זה, כי "המבחן להיותו [של הנאשם] 'נוהג' את הרכב בזמן שנמצא במצב של עמידה, מצריך כי המטרה הארעית שבגללה נעצר הרכב, היתה קשורה בנהיגה".

18. משאין ברשותנו הגדרה התוחמת את היקפו של המונח "נהיגה" מבחינה לשונית, עלינו לפרש את המונח, בהתאם לתכליתו, בכל אחד מהמקומות בהם הוא מופיע, שהרי:

"פירושו של טקסט משפטי אינו הבנת הלשון בלבד. הפרשן אינו אך בלשן. על הפרשן לחלוץ מתוך המובן הלשוני מובן משפטי [...] המובן המשפטי של טקסט הוא אותו מובן לשוני המגשים את תכליתו של הטקסט. המובן המשפטי של חוק הוא אותו מובן המגשים באופן הראוי ביותר את התכלית שהטקסט נועד לקדם. תכלית זו עניינה המטרות, היעדים, האינטרסים, המדיניות והפונקציות שאותו חוק נועד להגשים." (רע"פ 7451/07 מדינת ישראל נ' אהרונוביץ (2.6.2008), בפסקה 8; וראו גם: ע"מ 9654/06 החברה להגנת הטבע נ' ועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית לתכנון ולבניה (5.5.2008); אהרן ברק פרשנות במשפט כרך שני – פרשנות החקיקה 85-89 (1993) (להלן: ברק, פרשנות החקיקה))

19. ככל שמדובר בעבירות הנהיגה השונות, כפי הגדרתן בפקודה או בתקנות, נראה כי התכלית המרכזית העומדת ביסודן, עניינה בחשש לפגיעה בכושר הנהיגה של הנוהג ברכב, ומניעת סיכונים לנהג עצמו ולמשתמשים בדרך. המטרה היא למנוע פגמים הנעוצים ביכולות הנהיגה של הנהג, ובכלל זאת, בכושר המוטורי שלו; בהכרתו את כלי הרכב בו הוא נוהג; בהבנתו את הוראות הבטיחות בנהיגה; בניסיון הנהיגה שלו; בהערכתו את המרחקים והמהירויות; וכיוצא באלה. על תכלית זו, נשענות עבירות נהיגה רבות המופיעות בפקודה ובתקנות. כך, למשל, עבירת הנהיגה ללא רשיון נהיגה, לפי סעיף 10(א) לפקודת התעבורה, הקובעת, כי: "לא ינהג אדם רכב מנועי אלא אם הוא בעל רשיון נהיגה תקף לרכב מאותו סוג"; עבירת הנהיגה בעת פסילת רשיון המוגדרת בסעיף 67 לפקודה, לפיה: "מי שהודע לו שנפסל מקבל או מהחזיק רשיון נהיגה, וכל עוד הפסילה בתוקפה הוא נוהג ברשיון שנהיגתו אסורה בלי רשיון לפי פקודה זו [...] דינו – מאסר שלוש שנים או קנס מאה אלף לירות, או שני הענשים כאחד"; ועבירת השימוש בטלפון בזמן נהיגה, המעוגנת בתקנה 28(ב)(1) לתקנות התעבורה, שזה לשונה: "בעת שהרכב בתנועה, הנוהג ברכב – (א) לא יאחז בטלפון קבוע או נייד, ולא ישתמש בהם ברכב, אלא באמצעות דיבורית". תכליתן המרכזית של עבירות אלה, הינה מניעת נהיגה ברכב,

שעה שכושר הנהיגה של הנהג מוגבל, בין משום שהוא מעולם לא הוסמך לנהיגה, ובין משום שהוא נפסל זמנית לנהיגה. בנוסף, חל איסור על נהיגה ברכב במצב שבו דעתו של הנהג מוסחת, עקב פעולות שאינן קשורות לנהיגה, דבר הפוגע במיצוי כושר הנהיגה שלו.

20. אשר לעבירת הנהיגה בשכרות, החשש מפגם בכושר הנהיגה של הנהג משתרע, בין היתר, על הפגיעה המשמעותית בשיקול הדעת של הנהג השיכור. מחקרים שונים מלמדים על השפעה אפשרית של מצב השכרות על מערכת העצבים המרכזית, דבר שמצד אחד מהווה גורם מרגיע, אך מהצד השני משחרר עכבות וגורם לחלק מהאנשים לעודף ביטחון עצמי (גבריאלי הלוי תורת דיני העונשין כרך ג 174-175 (2010) (להלן: הלוי); אחיקם סטולר ויורם פינקלשטיין "נהיגה בשיכרות ובפיכחון – היבטים נוירולוגיים קליניים והיבטים טוקסיקולוגיים מעבדתיים" רפואה ומשפט 29, 120 (2003) (להלן: סטולר ופינקלשטיין). נזכיר, בהקשר זה, את סייג השכרות, לפי סעיף 34ט לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן: חוק העונשין) – הגורם, בנסיבות מסוימות, לפטור מאחריות פלילית, כאשר הנאשם נעדר יכולת של ממש להבין את טיב מעשה העבירה; את הפסול שבה; ולהימנע מביצועה (ע"פ 6304/12 ספרונוב נ' מדינת ישראל, פסקה 45 (26.1.2015); ע"פ 7000/10 אלפידל נ' מדינת ישראל, פסקאות 22-27 (25.10.2012); ע"פ 9258/00 נטרלשווילי נ' מדינת ישראל, פ"ד נו(2) 673, 681-678 (2002); ע"פ 2788/96 אבליס נ' מדינת ישראל, פ"ד נב(3) 183 (1998); הלוי, בעמ' 84-190; מרים גור-אריה "שכרות בדיני עונשין" משפטים יג 183, 185-186 (1983) (להלן: גור-אריה)). יפים לענייננו דבריו של השופט י' קדמי:

"שכרות" - כפי שידוע לכל בר-בי-רב - פוגעת ביכולתו המנטאלית של השיכור: היא מערפלת את הכרתו ומונעת ממנו להעריך נכונה את המציאות, ובדרך זו שוללת ממנו את היכולת לקיים שיקול-דעת ראציונאלי ולכוון את התנהגותו על פיו" (ע"פ 5002/94 בן איסק נ' מדינת ישראל, פ"ד מט(4) 151, 163 (1995) (להלן: עניין בן איסק)).

הסיכונים הגלומים בנהיגה ברכב על-ידי נהג שיכור הינם ברורים מאליהם. אדם כזה, עלול להקל ראש במצבי הסכנה הכרוכים בנסיעה בכביש; להתעלם מכללי הבטיחות בדרכים; לנהוג ברכב שלא בהתאם לתנאי הכביש, ולמהירות הנסיעה המותרת; ובכך לסכן חיי אחרים ואת חייו שלו. צריכת אלכוהול גורמת גם לאיבוד המיומנויות המוטוריות ולהפרעות בראייה ובמהירות התגובה (בועז סנג'רו ומרדכי

הלפרט "הסכנה שבהרשעה על סמך נשיפה (על בדיקת הנשיפה המתיימרת לאתר נהיגה בשכרות)" ספר דיויד וינר – על משפט פלילי ואתיקה 313, 316 (2009); סטולד ופינקלשטיין, בעמ' 120-121). כך למשל, נהג המצוי במצב של שכרות, עלול, בין היתר, להגיב בצורה איטית לסכנות הנקרות בדרכו; לסטות מנתיבו; להתקשות בזיהוי הולכי רגל, כלי רכב אחרים, ותמרורים; ולחרוג ממהירות הנסיעה המותרת.

21. לאחר שעמדנו על הסיכונים הכרוכים בנהיגה בשכרות, עלינו לחזור לשאלה המרכזית, והיא האם עבירה זו כוללת מצבים וסיטואציות נוספות, זולת המצב הרגיל והטבעי בו הרכב מצוי בתנועה. לצורך מתן מענה לשאלה זו, יש צורך לתחום את היקף תחולתה של עבירה זו, בהתאם לתכליתה, מבלי להתעלם מהכלל, לפיו:

"אין לתת לחקיקה מובן 'שאין הלשון סובלתו'. השאלה אינה מה רצה המחוקק להשיג; השאלה היא מה המחוקק השיג. 'חשוב הוא לא מה שהמחוקק רצה לומר, אלא מה שאמר'. על כן אין התכלית יכולה לבטל את הלשון או להוסיף על לשון החוק מה שאין בה." (ברק, פרשנות החקיקה, בעמ' 84).

22. טרם שאעמוד על היקפה הראוי של עבירת הנהיגה בשכרות, מן הראוי ליתן את הדעת למשפט המשווה, בכל הקשור לתחולתה של עבירה זו. כפי שיובהר להלן, בגדרי המונח "נהיגה", נכללים, בשיטות משפט שונות, גם מצבים בהם הרכב אינו בתנועה, ואף כאשר אינו מונע כלל.

משפט משווה – ארצות הברית

23. במדינות רבות בארצות הברית, כולל המונח "נהיגה" כל סיטואציה שבה לנאשם "שליטה פיזית ממשית" (Actual Physical Control) על כלי הרכב (להלן: יסוד ה-APC). זאת, בין אם הרכב מצוי בתנועה, או שהוא במצב עמידה. אותה שליטה ברכב עשוייה להתקיים, בין אם הרכב מונע, ובין אם לאו. כך, למשל, בחוק החל במדינת פלורידה (FLA. STAT. §316.193 (2014)), מוגדרת עבירת הנהיגה בשכרות באופן הבא: "A person is guilty of the offense of driving under the influence [...] if the person is driving or in actual physical control of a vehicle within this state. לשם המחשה, על יסוד דרישת השליטה הפיזית הממשית ברכב, הורשע במדינת פלורידה מר יוריץ' גריפין בעבירת נהיגה בשכרות, בשל כך שישן במושב הנהג, כשהוא שיכור. זאת כאשר, מנוע רכבו של גריפין היה כבוי; מפתח ההצתה היה

במתנע; והרכב עמד בנתיב הנגדי לכיוון הנסיעה, כשאורותיו דולקים. בית המשפט לערעורים במדינת פלורידה, דחה את ערעורו של גריפין על הרשעתו בדין, וקבע כי היתה לו שליטה פיזית ממשית על רכבו (Griffin v. State, 457 So. 2d 1070 (Fla. App. 1984)). צויין, כי כאשר התקרב שוטר שנקרא למקום אל רכבו של גריפין, נדלקה נורת הבלם בחלקו האחורי של הרכב, ולאחר שגריפין התבקש לצאת מרכבו, נכבתה נורה זו. נקבע, כי בכך ביטא גריפין את שליטתו הפיזית הממשית על הרכב (ראו גם: Lamore v. State, 983 So. 2d 665 (Fla. App. 2011); State v. Fitzgerald, 63 So. 2d 603 (Fla. App. 2008); Fieselman v. State, 537 So. 2d 603 (Fla. App. 1988)).

24. במדינת אריזונה, יסוד ה-APC (ARIZ. REV. STAT. ANN. §28-1381 (2012)) בולט במיוחד. ראשיתם של דברים, בפסק דין משנת 1954, שניתן על-ידי בית המשפט העליון של המדינה (State v. Webb, 274 P.2d 338 (Ariz. 1954)). באותו עניין, ישן קלו ווב, כשהוא שיכור, במשאית שבבעלותו, כשהמשאית חונה בנתיב נסיעה, ומונעת. בית המשפט העליון של אריזונה לא קיבל את טענתו של ווב, לפיה הוא לא נהג במשאית, מאחר שרכבו לא היה בתנועה. נקבע, כי הנסיבות מצביעות על כך שלווב היתה שליטה פיזית ממשית על המשאית. בית המשפט העליון של אריזונה ציין בהקשר לכך, כי:

"An intoxicated person seated behind the steering wheel of a motor vehicle is a threat to the safety and welfare of the public. The danger is less than that involved when the vehicle is actually moving, but it does exist. While at the precise moment defendant was apprehended he may have been exercising no conscious volition with regard to his vehicle, still there is a legitimate inference to be drawn that defendant had of his own choice place himself behind the wheel thereof, and had either started the motor or permitted it to run. He therefore had the 'actual physical control' of that vehicle, even though the manner in which such control was exercised resulted in the vehicle remaining motionless at the time of the apprehension."

הגם שבמקרים מסויימים נעו פסיקותיהם של בתי המשפט באריזונה, בין הרחבת מעגל האחריות בעבירת הנהיגה בשכרות, לבין צמצומו של מעגל זה, המכנה המשותף לכלל ההכרעות היה, שהימצאותו של נהג שיכור ברכב מונע, די בה כדי להביא להרשעתו בעבירה של נהיגה בשכרות (State ex rel McDougall v. Superior Court, 1987 Ariz. 107).

State v. Superior Court ; Court, 845 P.2d 508 (Ariz. Ct. App. 1992)
 Alexander Y. Benikov, ; (Goseyum), 735 P.2d 149 (Ariz. Ct. App. 1987)
*When is an Arizona Drunk Driver Not a Driver?: Zaragoza and Actual
 Physical Control*, 6 PHX. L. REV. 565 (2013). במקרה מסויים אף נקבע, כי לנהג
 היתה שליטה פיזית ממשית ברכב, גם בנסיבות שבהן מנוע הרכב לא פעל (State v.
 Vermuele, 772 P.2d 1148 (Ariz. Ct. App. 1989). לבסוף, נקבע בשני מקרים
 בבית המשפט העליון של אריזונה, כי אין לומר, א-פריורי, כי נסיבה מסוימת מעידה,
 בהכרח, על קיומה של שליטה פיזית ממשית, אלא יש להכריע בדבר קיומה של שליטה
 כזו על יסוד כלל נסיבות המקרה (State v. Zaragoza, 209 P.3d 629 (Ariz. 2009)
 (להלן: עניין Zaragoza); (State v. Love, 897 P.2d 626 (Ariz. 1995)). כך, בעניין
 Zaragoza, נקבעו 13 מבחני משנה נסיבתיים, אשר על יסוד שקלולם, תיקבע שליטתו
 הפיזית הממשית של הנאשם. בין היתר, נקבע, כי יש לבחון את השאלה, האם הרכב
 היה מונע; באיזו סיטואציה היה נתון הנאשם; מהי השעה שבה נמצא הנאשם ברכב;
 האם דלק מזגן הרכב; וכיוצא בכך.

25. יצויין, כי יסוד ה-APC, מוחל, לעתים, אף במצבים שלקורא התמים יראו מעט
 תמוהים. כך, במדינת אילינוי, נקבע כי התקיים יסוד ה-APC (ILL. VEH. CODE §11-500),
 בסיטואציה שבה נמצא הנאשם כשהוא שיכור ברכבו, כשמנוע הרכב אינו פועל,
 שעה שהנאשם ישן בתוך שק שינה במושב האחורי (People v. Davis, 562 N.E.2d
 (Ill. App. 1990)).

26. מן האמור לעיל עולה, כי במדינות רבות בארצות הברית, מעגל המצבים בהם
 ניתן להרשיע נאשמים בעבירה של נהיגה בשכרות, כולל נסיבות שבהן הרכב לא היה
 בתנועה, ואף כאשר הרכב לא היה מונע, וכל שנדרש הוא, כי, היתה לנאשם שליטה
 פיזית ממשית על רכבו, שעה שהוא היה שיכור.

27. עבירת הנהיגה בשכרות במדינת ניו-יורק (N.Y. VEH. & TRAF. LAW §1192),
 אינה מכילה את יסוד ה-APC, ואולם עדיין ניתן להרשיע נאשם, על יסוד העובדה
 שהוא ישב ברכבו כשהוא שיכור, כאשר הרכב לא היה בתנועה, ובלבד שלאותו נאשם
 היתה, עובר לעיכובו לבדיקת השכרות, "כוונה לגרום לפעולת הרכב" ("intention of
 placing the vehicle in operation") (People v. Dalton, 673 N.Y.S.2d 828
 (N.Y. 1998); (People v. Edwards, 601 N.Y.S.2d 539 (N.Y. 1993)).

הוא הדין גם במדינת ניו-ג'רזי, שם הורשע נאשם בעבירת נהיגה בשכרות (N.J) (STAT. ANN. §39:4-50), מעצם כך, שבעודו שיכור, הוא נכנס לרכבו והכניס את מפתח ההצתה למתנע הרכב. נקבע, כי עובדה זו, כשלעצמה, מספיקה כדי לקבוע כי לאותו נאשם היתה כוונה לגרום לפעולת הרכב (State v. Stiene, 496 A.2d 738 (N.J) (SUPER. CT. APP. DEV. 1985); ראו גם: State v. Silva (N.J SUPER. CT. APP. DEV. 2015); State v. Daly, 313 A.2d 194 (N.J SUPER. CT. APP. DEV. 1973)).

לסיכום, במדינות אלה (ניו-יורק וניו-ג'רזי), הורחבה תחולתה של עבירת הנהיגה בשכרות, מעבר למצבים שבהם הרכב מצוי בתנועה, ונקבע כי ניתן להסתפק בכוונתו של הנאשם לגרום לפעולתו של הרכב.

משפט משווה – בריטניה

28. בבריטניה, עבירות של נהיגה בשכרות (Road Traffic Act, 1988, c. 52, §§ 4-) (Eng) (5), מתחלקות לשני סוגים של מעשים אסורים. המעשה האחד, מתייחס למצב שבו אדם נוהג ברכב כשהוא שיכור, כאשר הרכב מצוי בתנועה ממש. המעשה השני, מכוון לנסיבות שבהן אדם נתון בשכרות, שעה שהוא "אחראי על רכב" ("in charge of a motor vehicle") (להלן: Drunk in Charge). כפי שפירשה הפסיקה בבריטניה, הסיטואציות אשר נופלות בגדרי עבירת ה-Drunk in Charge, דומות באופיין לאלו הנכללות בגדרי יסוד ה-APC, האמור לעיל (השוו: Ludriecus v. Thomson, [2008], HCHC 65; Director of Public Prosecutions v. Frost, [1989], EWHC 11). כפי שציין בית הלורדים (House of Lords), בפסק הדין (Sheldrake v. Director of Public Prosecutions, [2004] UKHL 43):

"There is an obvious risk that a person may cause death, injury or damage if he drives or attempts to drive a car when excessive consumption of alcohol has made him unfit [...] to do so. That is why such conduct has been made a criminal offence. There is also an obvious risk that if a person is in control of a car when unfit he may drive it, with the consequent risk of causing death, injury or damage already noted. That is why it has been made a criminal offence to be in charge of a car in that condition."

29. יחד עם זאת, בעבירת ה-Drunk in Charge, קיימת הגנה, לפיה לא יורשע נאשם בביצוע העבירה, ככל שיוכיח, על יסוד נסיבות המקרה, כי הוא לא היה נוהג

ברכב, עד ששכרותו תפוג) (Crown Prosecution Service v. Thompson, [2007] EWHC 1841 (להלן: עניין Thompson)). הנטל להוכיח קיומה של הגנה זו, רובץ על הנאשם, ועליו להוכיח זאת תוך הטיית הכף במאזן ההסתברויות. כפי שנאמר בעניין Sheldrake, בפס' 40 :

"The defendant can exonerate himself if he can show that the risk which led to the creation of the offence did not in his case exist. If he fails to establish this ground of exoneration, a possibility (but not a probability) would remain that he would not have been likely to drive [...] [T]he offence does not require proof that a defendant is likely to drive. This is not in my view an oppressive outcome, since a person in charge of a car when unfit to drive it may properly be expected to divest himself of the power to do so (as by giving the keys to someone else) or put it out of his power to do so (as by going well away)."

30. תוקפה של ההגנה האמורה, מפני עבירת ה-Drunk in Charge, עמד למבחן בעניין Thompson. באותו מקרה, רכבו של טומפסון חנה בחניון, כשמפתח ההצתה היה במתנע, המנוע היה כבוי, ומוט ההילוכים עמד על מצב נסיעה לאחור. טומפסון ישב במושב הנהג, כשהוא שרוי בשינה עמוקה, עד שנדרשו מאמצים נכבדים כדי להעירו. טומפסון התגונן בטענה, כי הוא לא היה נוהג ברכב, אלא עד ששכרותו תפוג, אך הודה, כי אינו יודע מתי ריכוז האלכוהול בגופו ירד אל הכמות המותרת. בית המשפט לערעורים, קבע, כי לכוונותיו הסובייקטיביות של נאשם, אין לייחס משקל בהחלטה בדבר תחולתה של ההגנה, בנסיבות שבהן הנאשם מצוי תחת השפעת אלכוהול, הרבה מעל הכמות המותרת; הוא טוען כי בכוונתו לנהוג רק לכשתפוג השפעה זו; ואין לו, אותה עת, כל דרך לדעת מתי השפעת האלכוהול תפוג. בשל כך, לא קיבל בית המשפט לערעורים את טענתו של טומפסון, והרשיע אותו בעבירת ה-Drunk in Charge.

31. סיכומם של דברים, בדין הבריטי מעגל האחריות בעבירת הנהיגה בשכרות, טומן בחובו גם מצבים שבהם הנאשם הינו אחראי על הרכב, שעה שהוא שיכור. משמעות הדבר היא, כי ניתן להרשיע את הנאשם גם אם רכבו לא היה בתנועה ממש. הנאשם יוכל להתגונן מפני הרשעה בעבירה זו, אם יוכיח כי היה בכוונתו לנהוג ברכב רק לאחר ששכרותו תפוג. נקבע, כי הנאשם יתקשה לעמוד בנטל זה, ככל שמידת

שכרותו היתה גבוהה, ויהיה זה בלתי אפשרי עבורו, להעריך במצב שכרותו, מתי יהיה כשיר לנהיגה.

היקפה הראוי של עבירת הנהיגה בשכרות

32. לאחר שבחנתי את טיעוני הצדדים ונתתי את דעתי לפסיקה הקיימת בנושא זה, לרבות במשפט המשווה שפורט לעיל, נראה לי כי המבחן הנכון לפרשנות המונח "נהיגה" בענייננו הוא מבחן השליטה האפקטיבית על אמצעי הפעולה של הרכב. בביטוי "שליטה אפקטיבית" גלומה יכולתו של אדם לשלוט במנגנוני התפעול, הבקרה והשליטה ברכב.

כאשר בשכרות עסקינן, וכפי שהובהר לעיל, הרי שמעבר לפגיעה ביכולת הנהיגה הפיזית של הנהג השיכור, מדובר גם, ואף ביתר שאת, בפגיעה משמעותית בשיקול הדעת שלו. לפיכך, הסיכון הגלום במצב שכרותו של הנהג מחייב התייחסות לאפשרות כי שיקול דעתו הלקוי עלול לגרום לו להעביר את הרכב ממצב סטטי למצב של תנועה. זאת, חרף חוסר כשירותו של הנהג השיכור לנהוג ברכב מנועי באותו מועד. באותה מידה, עלול הנהג השיכור להפעיל חלקים אחרים ברכב, כגון ידית ההילוכים, בלם היד, ועוד, ולגרום לתזוזתו של הרכב. סיכון זה איננו, כפי שנטען על-ידי המערער, "צופה פני עתיד", אלא שמדובר בסיכון ממשי, עוד בשלב שהרכב מצוי במצב סטטי, ובעיקר כאשר מנועו של הרכב פועל.

החיבור בין קיומה של שליטה אפקטיבית ברכב לבין הימצאותו של נהג שיכור ברכב עצמו עשוי לשמש בסיס להרשעה בעבירה של נהיגה בשכרות. ודוקו: אינני נדרש לקבוע מסמרות בשאלת היקפו המדויק של מבחן השליטה האפקטיבית ברכב, ונראה כי מדובר בשאלה עובדתית שתוכרע על פי נסיבות העניין. די לי אם אומר כי מבחן זה מאפשר לקבוע, בנסיבות המתאימות, כי בוצעה עבירה של נהיגה בשכרות, גם במצב שבו הרכב לא היה בתנועה.

הנסיבות שאותן ראוי לשקול הן, בין היתר, היותו של הרכב מנוע; הימצאותו של הנאשם במושב הנהג; עמידתו של הרכב בנתיב נסיעה; ומידת ההפרעה לתנועה הגלומה במצב עמידתו של הרכב. לאחר שקלול כלל הנסיבות, יכריע בית המשפט

בשאלה האם היתה במקרה הקונקרטי בידי הנאשם שליטה אפקטיבית על רכבו, וככל שמדובר באדם שיכור, ניתן יהא להרשיעו בנהיגה בשכרות.

33. תחולתה של עבירת הנהיגה בשכרות, גם במצבים שבהם היתה לנאשם שליטה אפקטיבית על הרכב, תואמת גם את הרציונל של העבירה שעניינה החזקת נשק בעת שכרות, לפי סעיף 193(ב) לחוק העונשין. המעשה האסור, על-פי אותה עבירה, הוא עצם ההחזקה של "כלי נשק טעון, סכין, או כל כלי זין קטלני אחר", בעת שכרות. החזקה מוגדרת, לפי סעיף 34 כד לחוק העונשין, כ"שליטתו של אדם בדבר המצוי בידו, בידו של אחר או בכל מקום שהוא, בין שהמקום שייך לו ובין אם לאו". כך, ובהלימה לענייננו, בעבירה לפי סעיף 193(ב) לחוק העונשין, די בשליטה האפקטיבית בכלי הנשק, במצב של שכרות, כדי להוות עבירה, בין שהסיכון הגלום באותה עבירה התממש, ובין אם לאו (להרחבה, ראו: גור-אריה, בעמ' 208).

34. ניתן להקשות ולשאול, האם יש משמעות לכוונותיו הסובייקטיביות של הנאשם, בעל השליטה האפקטיבית ברכב, בעת שישב ברכבו כשהוא שיכור, והאם יש לזכותו, אם יוכיח הנאשם כי הוא לא התכוון לנסוע ברכב, עד ששכרותו תפוג. סבורני, שאין לכוונותיו הסובייקטיביות של הנאשם כדי לשנות, בהכרח, את התוצאה בשאלת אחריותו לעבירת הנהיגה בשכרות. שהרי, וכפי שהוסבר לעיל, אדם שיכור הוא בעל שיקול דעת לקוי, וכיצד ניתן להסתמך על כוונותיו של אותו נאשם, שעה שהכרתו אינה במיטבה עקב מצב שכרותו, והוא עלול שלא להעריך נכונה את המציאות? (עניין בן איסק, בעמ' 63). ועוד, כיצד יוכל הנאשם, עצמו, לדעת אימתי התפכח, וכי הגיעה העת מבחינתו לצאת לדרך? (עניין Thompson).

אוסף, מבלי לקבוע מסמרות בדבר, כי אינני שולל את האפשרות להעלות הטענה, כי הנאשם לא התכוון להפעיל את רכבו במצב של שכרות, כאשר מדובר בשכרות קלה או גבולית, שהשפעתה על מצב תודעתו של הנאשם הינה שולית.

מן הכלל אל הפרט

35. לאחר בחינת כלל הנסיבות, נראה כי בדין הורשע המערער, בעבירה של נהיגה בשכרות. אין חולק, אמנם, כי רכבו של המערער לא היה בתנועה, שעה שהמערער ישב בו כשהוא שיכור. כן מוסכם על הכל, כי המערער הגיע בנסיעה למקום, עוד טרם שהלה נכנס למצב של שכרות. ועם זאת, למערער היתה, על-פי כל אמת מידה, שליטה אפקטיבית על אמצעי הפעולה ברכבו, בעת שהיה שיכור, כאשר הוא התיישב במושב

הנהג והשלים את שתיית המשקה האלכוהולי, ואין במצב השינה אליו נכנס המערער, כדי להוביל למסקנה אחרת. כאמור, המערער ישב במושב הנהג, ברכב מונע, שחנה בנתיב נסיעה. במצב דברים זה, הוא יכול היה, בקלות רבה, לגרום לתנועת הרכב, מתוך הפעלת שיקול דעת לקוי. המערער, שנמצאו אצלו 885 מ"ג אלכוהול בליטר אחד של אויר נשוף, שהם למעלה מפי שלושה וחצי, מכמות האלכוהול המותרת לנהיגה, היה חסר כושר לנהיגה, עקב מצב שכרותו כמתואר לעיל, ויכול היה לגרום לפעולת הרכב, מבלי להעריך כראוי את הסיכון הגלום בכך.

36. למעלה מן הצורך, אציין כי בנסיבות המקרה דנן, לא עלה בידי המערער להוכיח, כי לא התכוון לגרום לפעולת הרכב בשלב כלשהו בעודו נתון במצב של שכרות. ניתן להניח ברמה גבוהה של סבירות, כי המערער היה מסייע את רכבו ממקומו, לאחר שהיה מקיץ משנתו. שהרי, הרכב חנה ברחוב מרכזי, במרכז הנתיב, באופן שהפריע חלקית לתנועה במקום, כך שהדעת נותנת כי המערער היה נוסע לביתו או לפחות מזיז את הרכב למקום בטוח יותר.

37. משקבעתי, כי בשעה שהיה שיכור, היתה למערער שליטה אפקטיבית על אמצעי הפעולה ברכבו, המסקנה המתבקשת היא, כי התקיים במערער יסוד הנהיגה ברכב, ולפיכך הוא ביצע עבירה של נהיגה בשכרות, לפי סעיף 62(3) לפקודה, ותקנה 169ב לתקנות.

סוף דבר

38. על יסוד הנימוקים שפורטו לעיל, אציע לחבריי לדחות את הערעור.

ש ו פ ט

השופט י' עמית:

אני מסכים ואוסיף מספר הערות משל עצמי.

1. תקנה 169(א) לתקנות התעבורה קובעת "לא ינהג אדם רכב בדרך או במקום ציבורי ולא יניעו אם הוא שיכור...". ודוק: המחוקק לא נקט לשון "נסיעה" אלא לשון "נהיגה" שהיא רחבה הרבה יותר, כפי שהראה חברי השופט א' שהם בפסק דינו. גם

ההבחנה שעשה המבקש בין מצב בו הרכב "הותנע" במצב של שכרות, לבין ישיבה ברכב כאשר הרכב "כבר מונע" אינה תופסת לענייננו. לטעמי, המחוקק ביקש להרחיב מוטת כנפי האיסור של נהיגה בשכרות, גם למצבים בהם הרכב הונע מבלי שהמונע הותנע. לכן, אדם שיכור המוריד את בלם היד כאשר הרכב נמצא בירידה, על מנת לדרדר את הרכב לפנים, ייתפס אף הוא ברשתו של האיסור. ובקיצור, פרשנותו של חברי, מעוגנת בלשון החוק.

2. המבקש נרדם לאחר שהחנה את רכבו בחנייה כפולה אסורה, ובכך גרם להפרעה חלקית לתנועה. אם מכונית אחרת הייתה מתנגשת במכוניתו, הרי שהיה מדובר ב"תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975, בהתאם לאחת החזקות המרבות של הגדרת תאונת דרכים ("וכן מאורע שנגרם עקב פגיעה ברכב שחנה במקום שאסור לחנות בו"). גם בכך יש להעיד על ההקשר התעבורתי הרחב בו יש לראות את המקרה שלפנינו.

3. משהביא חברי ממדינות הים, אלך אף אני בעקבותיו, ואפנה לחוק ולפסיקה בקנדה.

האיסור על נהיגה בשכרות מעוגן בסעיף 253 ל- Criminal Code, R.S.C. 1985, c. C-46 (להלן: חוק העונשין הקנדי), וזו לשונו:

" Operation while impaired

253. (1) Every one commits an offence who [...] has the care or control of a motor vehicle, vessel, aircraft or railway equipment, whether it is in motion or not,
(a) while the person's ability to operate the vehicle, vessel, aircraft or railway equipment is impaired by alcohol or a drug;"

על-פי לשונו של הסעיף, אדם עובר עבירה אם הוא אחראי על כלי רכב או שולט בו כאשר הוא שיכור, ואין נפקא מינה אם כלי הרכב נמצא בתנועה או במצב סטטי. לעניין שאלת השליטה ברכב, סעיף 258(1)(a) לחוק העונשין הקנדי קובע חזקה לפיה אדם הנמצא במושב הנהג הוא בעל השליטה ברכב, אלא אם כן אותו אדם הוכיח כי לא התיישב במושב הנהג במטרה להניע את הרכב.

בפרשו את סעיף העבירה, בית משפט העליון בקנדה מצא כי מבחן השליטה ברכב במצב של שכרות, בא למנוע מצבים בהם קיים סיכון כי הרכב יתחיל לנוע ויסקן את הזולת (ראו לדוגמה: *R. v. Toews*, 1985 CanLII 46 (SCC), [1985] 2 S.C.R. 119, 126 (להלן: עניין טאוט)). ראו גם: *R. v. Penno*, 1990 CanLII 88 (SCC), [1990] 2 S.C.R. 865, 877. נקבע כי העבירה כוללת שלושה יסודות: (1) התנהגות מוכוונת בקשר לכלי הרכב; (2) על-ידי אדם לא כשיר לנהוג, או אשר ריכוז האלכוהול בדמו גבוה מהמותר; (3) בנסיבות אשר יוצרות סיכון מציאותי לגוף או לרכוש של הזולת (*R. v. Boudreault*, 2012 SCC 56, [2012] 3 S.C.R. 157, 167 (להלן: עניין בודר)). אכן, "The risk of danger must be *realistic* and not just *theoretically possible*: [...]. But nor need the risk be *probable*, or even *serious or substantial*." (בשמ, בעמ' 168. ההדגשה במקור – י"ע). הימצאותו של אדם שיכור במושב הנהג מהווה באופן אינהרנטי סכנה לגוף ולרכוש, ועל-כן אין חובה להוכיח כי לנאשם הייתה כוונה לנהוג ברכב. אכן, "סיכון מציאותי" יכול להימצא בכך שאדם שיכור, אשר במקור לא התכוון לנהוג ברכב, עלול לשנות את דעתו בעודו שיכור ויושב במושב הנהג, או בכך שהוא עלול להניע את הרכב באופן לא מודע ובלתי-מכוון.

4. הנה כי כן, גם הדין הקנדי מלמד אותנו כי ראוי לאמץ את מבחן השליטה. ברם, אין פירוש הדבר כי בכל מקרה בו יימצא אדם שיכור יושב במכוניתו, יש לייחס לו נהיגה בשכרות, והדבר הוא תלוי נסיבות. לא דומה מי שישן שיכור בחניה כפולה בכביש, כמו המבקש במקרה דנן, למי שישן שיכור במגרש חניה נידח.

דוגמה יפה לכך אנו מוצאים בעניין בודר. באותו מקרה, מר בודרו שתה אלכוהול במהלך הלילה בביתה של ידידתו. בבוקר למחרת ביקש מידידתו להזמין לו מונית שתחזיר אותו לביתו, כי בשל שתיית האלכוהול לא היה כשיר לנהיגה. חלפו 20 דקות מאז הוזמנה המונית, אך היא טרם הגיעה. ידידתו טלפנה שוב, וביקשה מהמשיב להמתין למונית מחוץ לביתה כיוון שעמדה ללכת לישון. המשיב יצא מהבית אל תוך החורף הקנדי. הטמפרטורה בחוץ עמדה על מינוס 15 מעלות והרוחות נשבו בעוצמה של 40 קמ"ש. במקום להמתין על המדרכה, חשף לאיתני הטבע, נכנס מר בודרו לרכבו, התניע אותו, הדליק את החימום, ונרדם. בחלוף מספר דקות, הגיע למקום נהג המונית, מצא אדם שיכור בתוך רכב, והזעיק את המשטרה. בית המשפט מצא כי מדובר במקרה נדיר למדי בו אדם שיכור הנמצא במושב הנהג אינו עונה לדרישות סעיף 253. זאת, כיוון שמר בודרו גם תכנן דרך חלופית ואפקטיבית להגיע הביתה (נסיעה במונית), גם הוציא את התכנית מהכוח אל הפועל (המונית הוזמנה פעמיים), וגם אף עמד לזכותו

הסבר סביר ומשכנע להימצאותו בתוך הרכב (מציאת מחסה מהקור). בנסיבות אלה, נקבע כי באותו מקרה לא נשקפה מהמשיב סכנה מציאותית לגוף או לרכוש של הזולת.

אציין כי גם בעניין טאוס, מקרה דומה לזה שמתואר בפסקה 25 לפסק דינו של חברי, מצא בית המשפט בקנדה כי אין להרשיע את הנאשם. באותו מקרה, מר טאוס נסע עם חברו למסיבה בעיירה נידחת, חנה במגרש חנייה פרטית, נכנס עם חברו לבלות במסיבה והשתכר. בסביבות 01:30, יצא טאוס מהמסיבה, נכנס לרכבו להמתין לחברו, התכרבל בתוך שק שינה ונרדם. שוטרים מצאו אותו בשעה 05:30 לפנות בוקר, בעודו שיכור וישן בתוך שק השינה במושב הנהג, כאשר המפתח לרכב בתוך המצת, אך מבלי שהמנוע הותנע. נקבע כי חרף העובדה שטאוס נמצא בתוך מושב הנהג, אין לראותו כמי ש"שלט" ברכב מהטעמים הבאים: הוא לא התניע את הרכב, הוא חנה במגרש פרטי ובכך לא סיכן את הזולת, והימצאותו בתוך שק השינה העידה כי המטרה היחידה לשמה היה ברכב הייתה לצורך שינה.

5. סוף דבר, שבנסיבות המקרה שלפנינו, יש לראות את המבקש כמי ששולט וכמי שנוהג ברכב.

ש ו פ ט

השופט י' דנציגר:

אני מצטרף לניתוח המשפטי ולמסקנתו של חברי השופט א' שהם, לפיה המערער הורשע בדין בעבירה של נהיגה בשכרות, הגם שרכבו לא היה בתנועה עת ישב בו כשהוא שיכור.

מסקנה מתיישבת עם הדין הנוהג ברבות ממדינות ארצות הברית (כמפורט בפסקאות 23-27 לחוות דעתו של חברי), עם הדין האנגלי (כמפורט בפסקאות 28-31 לחוות דעתו של חברי) ועם הדין הקנדי (כמפורט בפסקאות 3-4 לחוות דעתו של חברי השופט י' עמית, שהצטרף בהסכמה אף הוא לחוות דעתו של השופט שהם).

ש ו פ ט

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט א' שהם.

ניתן היום, ט"ז באייר התשע"ה (5.5.2015).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט

העותק כפוף לשינויי עריכה וניסוח. 14051660_I06.doc יא
מרכז מידע, טל' 077-2703333 ; אתר אינטרנט, www.court.gov.il