



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים פליליים

ע"פ 6864/14

לפני: כבוד השופטת א' חיות
כבוד השופט צ' זילברטל
כבוד השופטת ע' ברון

המערער: לואי ענאש

נגד

המשיבים: 1. מדינת ישראל
2. משפחת המנוח - משיבה פורמלית

ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד
בת"פ 5875-06-13 שניתן ביום 24.8.2014 על ידי כב'
השופטת מיכל ברנט

תאריך הישיבה: י"ג בשבט התשע"ה (2.2.2015)

בשם המערער: עו"ד טל ענר
בשם המשיבה 1: עו"ד דגנית כהן וויליאמס
בשם שירות המבחן
למבוגרים: הגב' ברכה וייס

פסק-דין

השופט צ' זילברטל:

1. ערעור על גזר דינו של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד בת"פ 5875-06-13,
שניתן ביום 24.8.2014 על-ידי כב' השופטת מ' ברנט.

2. בכתב האישום המתוקן נטען, כי ביום 9.3.2013 בשעה 11:00 נהג המערער ברכב פרטי מסוג "סובארו". במהלך הנסיעה ביצע המערער עקיפה של הרכב שנסע לפניו. אותה העת, הגיח הולך רגל מאחורי רכב שעמד במקום, והחל לחצות בהליכה מהירה את הדרך, באזור שאין בו מעבר חצייה. משהבחין המערער בהולך הרגל הוא בלם בלימת חירום, אך חרף כך פגע בו, פגיעה שכתוצאה ממנה נגרמו להולך הרגל פגיעות טראומה, בעקבותיהם הוא נפטר כשלושה ימים לאחר מכן (להלן: התאונה). יצוין כי בתאונה נגרמו לרכבו של המערער נזקים, כאשר בין היתר שמשת הרכב נופצה וחלקים מהרכב נמעכו. כן נותרו על הרכב סימני דם. נטען, כי לאחר התאונה, נמלט המערער ברכבו מהמקום בלי שהזעיק עזרה, וחרף כך שהבחין בפגיעה הקשה בהולך הרגל. המערער נמלט עם רכבו עד שהגיע למחסום ביטחוני. במחסום נשאל המערער על-ידי מאבטח לפשר הפגיעה ברכבו, והשיב כי הוא "התנגש בעמוד" ו"ממהר לבית החולים". משעומת עם סימני הדם, השיב כי הוא "התנגש בקרטון עגבניות". יצוין, כי במועד התאונה לא הייתה לרכבו של המערער פוליסת ביטוח, ובנוסף רישיון רכבו לא היה בתוקף לאחר שפג כעשרה ימים לפני כן. בשל המתואר, הואשם המערער בעבירות הפקרה לאחר פגיעה לפי סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א-1961 (להלן: הפקודה), נהיגה ללא רישיון רכב תקף, לפי סעיף 2 לפקודה, ונסיעה ברכב ללא פוליסת ביטוח, לפי סעיף 2 לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], תש"ל-1970.

3. ביום 9.4.2014, לאחר שהחל שלב שמיעת הראיות בתיק, הודה המערער, במסגרת הסדר טיעון, בעובדות כתב האישום המתוקן. ההסדר לא כלל הסכמה לגבי העונש, אך הצדדים הסכימו כי יוגש תסקיר בעניינו של המערער עובר לשמיעת הטיעונים לעונש. בתסקיר שהוגש ביום 30.6.2014 ציין שירות המבחן, כי המערער הוא רווק, בן 35, אשר גדל אצל סביו ודודתו לאחר שהוריו התגרשו. עוד נאמר, כי המערער סובל מבעיות בשמיעה ובדיבור, וסיים תשע שנות לימוד בחינוך מיוחד. שירות המבחן הוסיף, כי לחובת המערער 48 רשומות הרשעות בעבירות תעבורה, מרביתן בגין פקיעת רישיון רכבו והיעדר ציות לתמרורים, ובנוסף ארבע הרשעות בעבירות של הסעת שוהה בלתי חוקי, הפרת הוראה חוקית וסמים. בנוסף, שירות המבחן התרשם מדברים שמסר המערער בשיחה שקוימה עמו, כי הוא סובל מתסמינים פוסט טראומטיים, ונוטל אחריות לעבירה. לבסוף, העריך שירות המבחן כי להליך המשפטי המתנהל נגד המערער נודעת השפעה מרתיעה ומציבה גבול כלפיו, וכי המערער יתקשה להתמודד עם עונש מאסר ממושך. נוכח כל האמור, הומלץ לשלב את המערער בהליך טיפולי במסגרת שב"ס, לצד דחיית ריצוי עונשו לשם מיון לצורך זה.

4. בגזר דינו מיום 24.8.2014 עמד בית המשפט על החומרה הגלומה במעשיו של המערער, אשר נמלט ממקום התאונה ואף לא דיווח עליה לאחר שהגיע למחסום. בית המשפט עמד על מדיניות הענישה הנוהגת במקרים דומים ועל הוראות החוק הרלבנטיות, ולפיהן קבע את מתחם העונש ההולם לנסיבות המקרה בטווח שבין 24-48 חודשי מאסר לריצוי בפועל. אשר לגזירת העונש בתוככי המתחם, ציין בית המשפט כי מן העבר האחד, לחובתו של המערער ניצב גיליון הרשעותיו בעבירות התעבורה, אך מן העבר השני יש מקום להתחשב לזכותו בגילו הצעיר, בנסיבות חייו הקשות, בלקותו הפיזית, במצבו הרפואי והנפשי בעקבות התאונה, בהודאתו, בהבעת החרטה על מעשיו וכן בהמלצת שירות המבחן. לאחר שיקלול השיקולים השונים, גזר בית המשפט על המערער את העונשים הבאים: 28 חודשי מאסר לריצוי בפועל; עשרה חודשי מאסר על-תנאי, כשהתנאי הוא שהמערער לא יעבור עבירה של הפקרה לאחר פגיעה במשך שלוש שנים מיום שחרורו ממאסר; שלושה חודשי מאסר על-תנאי למשך שלוש שנים מיום שחרורו ממאסר, כשהתנאי הוא שלא יעבור עבירות של נהיגה בעת שרישיון הנהיגה אינו בתוקף מעל ששה חודשים, או נהיגה ללא פוליסת ביטוח בתוקף; פסילת רישיון נהיגה למשך חמש שנים מיום שחרורו ממאסר; ופיצוי למשפחת הולך הרגל בסך 20,000 ש"ח. יצוין, כי בהתאם להמלצת התסקיר עוכב ביצוע העונש, על מנת לאפשר לגורמי שב"ס לבחון את האפשרות לשבץ את המערער בהליך טיפולי.

טענות הצדדים

5. כלפי גזר הדין הוגש הערעור דנן, ובגדרו נטען כי העונשים שנגזרו על המערער חמורים יתר על המידה. לגבי מתחם העונש, המערער מדגיש כי הוא לא נמצא אשם בקרות התאונה עצמה, אלא רק בעבירת ההפקרה לאחר פגיעה. נאמר, כי ביצוע העבירה נעשה על רקע בהלה שאחזה בו ברגע התאונה, וכי היה מקום להתחשב גם בכך שהוא עזב את המקום כאשר היו בו אנשים נוספים כך שהמנוח לא נותר לבדו. המערער מוסיף כי מתחם העונש אינו מתיישב עם מדיניות הענישה הנוהגת, ומפנה למספר אסמכתאות כתימוכין לטענתו זו. לגבי גזירת העונש בתוככי המתחם, סבור המערער כי לא ניתן משקל ראוי לנסיבותיו האישיות המפורטות בתסקיר שירות המבחן. כן מודגש, כי אף שלחובתו עבר פלילי, אין לכך קשר לביצוע העבירה הנוכחית, מה גם שהוא לא ריצה בעברו עונש מאסר בפועל, כך שזה לו מאסרו הראשון. נוכח האמור סבור המערער, כי יש מקום להתערבותה של ערכאה זו בעונש המאסר בפועל שנגזר עליו. יצוין כי המערער משיג גם כלפי תקופת הפסילה, וכן כלפי הפיצוי שהושת עליו, לגביו

נטען שהמערער יתקשה לעמוד בו בשל מצבו הכלכלי, והתבקש לדחות את מועד התשלום עד לאחר שחרורו. בדיון שהתקיים בפנינו ביום 2.2.2015 שב בא כוח המערער על טיעונו אלו. יוער כי בכתב הערעור טען המערער גם לכך שהיה מקום לסטות ממתחם העונש בשל שיקולי שיקום, אך חזר בו מטענה זו בדיון.

6. באת כוח המשיבה טענה כי אין להיעתר לערעור. נאמר על-ידה, כי יש להתחשב בכך שהמחוקק הביע את רצונו המפורש להחמיר בעונש בגין עבירת ההפקרה בגדר החוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 101), התשע"ב-2011. באת כוח המשיבה הדגישה כי הוראות הפקודה לאחר התיקון, קושרות בין חומרת העונש לתוצאת התאונה, גם אם המפקיר לא נמצא אשם בהתרחשות התאונה עצמה. לצד זאת, הדגישה באת כוח המשיבה את נסיבות ההפקרה במקרה דנן, אשר כללו גם את התנהלותו של המערער במחסום, וכן את הרשעותיו הקודמות, כמפורט לעיל.

7. להשלמת התמונה יצוין כי עובר לדיון שנערך בפנינו הוגש תסקיר עדכני אודות המערער. בתסקיר זה, אשר התבסס בין היתר גם על דיווח שהתקבל מגורמי הטיפול בכלא "כרמל" בו החל המערער לרצות את מאסרו, צוין כי המערער השתלב במסגרת הכלא בצורה תקינה וללא בעיות חריגות. עוד צוין, כי המערער לקח חלק בקבוצה טיפולית ייעודית לעברייני תנועה, וכי התרשמות גורמי שב"ס מהתנהלותו בקבוצה הייתה כי מדובר באדם שקט וממושמע. נכון לעת הזו צפוי המערער להשתלב בהקדם בקבוצה טיפולית העוסקת בעיבוד העבירה ותוצאותיה. בדיון שנערך בפנינו, עמדה נציגת שירות המבחן, הגברת ברכה וייס, על החשיבות בהמשך שילובו בטיפול.

דיון והכרעה

8. כפי שצינתי בע"פ 3304/14 פראן נ' מדינת ישראל, פס' 8-10 (21.10.2014), (להלן: עניין פראן):

"כידוע, במסגרת החוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 101), התשע"ב-2011, הוחמרה הענישה בגין עבירת ההפקרה אחרי פגיעה, וכונן מדרג חומרה בהתאם ליסוד הנפשי שנלווה לביצוע העבירה. בנוסחה החדש מבחינה הפקודה לעניין העונש בין עבירת הפקרה שנעברה כאשר היה על הנוהג לדעת שבתאונה נפגע אדם או עשוי היה להיפגע אדם, כלומר שלגבי נסיבה זו היתה קיימת ידיעה בכוח בלבד (סעיף 64א(א) [עונש המקסימום בנסיבות אלה הוא שלוש שנות מאסר בפועל]), לביין עבירת הפקרה

שנעשתה כשלנוהג מודעות בפועל לגבי הפגיעה באדם (סעיף 64א(ב) [עונש המקסימום בנסיבות אלה הוא שבע שנות מאסר בפועל]). בנוסף, בגדר התיקון לפקודה נוסף סעיף חדש המוגדר בהצעת החוק כ'הפקרה בנסיבות מחמירות', בגדרו רף הענישה בעבירת ההפקרה מוחמר מקום שכתוצאה מהתאונה נהרג אדם או נגרמה לו חבלה חמורה (סעיף 64א(ג) [עונש המקסימום בנסיבות אלה הוא ארבע-עשר שנות מאסר בפועל]) ... " [הקטעים המודגשים הוספו – ז.צ.]

ובהמשך הוספתי, כי:

" ... מעיון בהוראות הפקודה לאחר התיקון נקל להיווכח כי המחוקק ביקש לקשור בין העונש שבגין עבירת ההפקרה לבין חומרת התוצאה שנגרמה לנפגע בתאונה. מסעיף 64א(ג) לפקודה ניתן ללמוד כי חבלה חמורה או מוות שנגרמו לאדם עקב התאונה הן נסיבות שבהתקיימן יש להחמיר בעונש. ודוק, הסעיף אינו דורש קיום של קשר סיבתי בין ההפקרה עצמה לבין התרחשות הנסיבות המחמירות, אלא מסתפק בכך שעקב התאונה נגרמו הנזקים האמורים ... יובהר, כי החמרת העונש במקרה דנא נוכח חומרת הפגיעה בהולכי הרגל אינה מתחייבת מהוראות סעיף 40ט(א)(4) לחוק [העונשין, ז.צ.], שהרי בענייננו אין חולק כי הנזק שנגרם לא היה תוצאה של ביצוע עבירת ההפקרה, כנדרש בסעיף 40ט(א)(4) לחוק ('הנזק שנגרם מביצוע העבירה'), אלא תוצאה של התאונה, כשלא נקבע כי המערער אחראי להתרחשותה" [ההדגשות במקור – ז.צ.]

כאמור בקטע הנ"ל, בבואנו לגזור את העונש בגין עבירת ההפקרה לפי הוראות הפקודה לאחר תיקון 101, תעמוד לנגד עינינו הוראתו המפורשת של המחוקק, לפיה יש להחמיר בעונש גם כאשר עקב התאונה עצמה (ולא עקב ההפקרה) נגרמה לנפגע חבלה חמורה או מוות (סעיף 64א(ג)), וזאת ללא קשר לאחריות להתרחשות התאונה. אמנם, כפי שציינתי בעניין פראן, ניתן להרהר אחר הזיקה שיצר המחוקק בין העונש בגין ההפקרה לבין חומרת תוצאות התאונה, במקרים בהם הנהג המפקיר אינו אשם בקרות התאונה, ואין קשר סיבתי בין עצם מעשה ההפקרה לבין החמרת הפגיעה. בהקשר זה, סברתי, ועודני סבור, כי מתעוררת שאלה האם ראוי להשית עונשים שונים על נהגים שביצעו מעשי הפקרה זהים, רק משום שבדיעבד התגלה כי תוצאות התאונות בהן הם היו מעורבים ולהן לא היו אחראים, היו שונות. זאת, שכן העונש אשר מושת על הנהג המפקיר הוא בגין התנהגותו בעת ביצוע העבירה – דהיינו בגין החלטתו כ"שעת אמת" להימלט ממקום התאונה, ומוכן כי ברגעים אלה, פעמים אין הנהג המפקיר יודע, או יכול לדעת, מהו מצבו של הנפגע, ולפיכך מידת האשם המוסרי הגלומה במעשהו היא

לכאורה זהה, בין אם תוצאת העבירה התבררה כקלה או כחמורה בדיעבד. ואולם, הדגשתי כי לעניין זה ניתן יהיה לתת משקל בהיבט של מידת ההחמרה בעונש, בעוד שהמתווה לגזירת העונש ייעשה בצמוד להוראות הפקודה, לפי כוונת המחוקק (השוו גם לדברי השופט רובינשטיין באותו העניין, פסקה ג').

9. לרקע דברים אלה אפנה אפוא לבחינת גזר הדין דנן, בזכרי גם את הכלל שלפיו לא בנקל תתערב ערכאת הערעור בעונש שגזרה הערכאה הדיונית, אלא רק במקרים חריגים בהם העונש חורג מרמת הענישה הנוהגת או אם נפלה טעות מהותית בגזירתו (השוו: ע"פ 1902/14 מדינת ישראל נ' נתנוב, פס' 7 (1.7.2014); ע"פ 3091/08 טרייגר נ' מדינת ישראל, פס' 11 (29.1.2009)).

(א) לעניין מתחם העונש: בית המשפט המחוזי עמד על החומרה הגלומה במעשיו של המערער, ואני מצטרף לקביעתו בהקשר זה. אכן, נסיבות ההפקרה, ובפרט העובדה כי המערער לא "התעשת" גם כשנעצר במחסום ואף סיפק תשובות תמוהות לשאלות המאבטח, מלמדות על כי להפקרה נוסף נופך של חומרה. גם לא יכול להיות ספק שהמערער היה מודע לכך שהולך הרגל נפגע בעוצמה בתאונה, בשים לב לנזקים שנגרמו לרכבו. עוד נזכור, כי המתחם בענייננו משכלל גם את העובדה כי במהלך המעשה עבר המערער עבירות נוספות, כאשר נהג ללא פוליסת ביטוח וללא רישיון רכב בתוקף. לעומת זאת, עיון במדיניות הענישה הנוהגת לגבי העבירה הנדונה, ובפרט בפסיקותיו העדכניות מהעת האחרונה של בית משפט זה, במקרים בהם הנהג המפקיר הורשע בעבירה לפי סעיף 64א(ג) לפקודה, ללא שהיה אחראי לעצם התאונה, מובילני למסקנה שונה מזו שאליה הגיע בית המשפט המחוזי, המצדיקה לשיטתי התערבות בקביעת המתחם. בעניין פראן הנ"ל, בו דובר בנהג שהורשע בהפקרת שני הולכי רגל שנפגעו קשה לאחר התאונה, לצד נהיגה במהירות מופרזת, דעת הרוב הייתה כי יש לקבוע את מתחם העונש בטווח שבין 10-30 חודשי מאסר בפועל (השופט רובינשטיין, בדעת מיעוט, סבר כי יש להעמיד את המתחם בטווח שבין 10-40 חודשי מאסר). זמן קצר לאחר מכן, קבעה חברתי השופטת א' חיות, ביחס למקרה שדובר בו בנהג אשר הורשע בהפקרת הולך רגל שנפגע קשות כתוצאה מהתאונה, כי יש להתערב במתחם שקבע בית המשפט המחוזי ולהעמידו על הטווח שבין 12-40 חודשי מאסר בפועל (ראו: ע"פ 3754/14 גורמזנו נ' מדינת ישראל, (11.11.2014), (להלן: עניין גורמזנו)). עוד יצוין, כי במקרה שאירע לפני כניסתו לתוקף של תיקון 101, אך פסק הדין בו ניתן אך לאחרונה, נקבע כי יש מקום להתערב בעונש אשר הושת על נהג משאית שהפקיר

במקום התאונה שני הרוגים, באופן שהעונש יועמד על 26 חודשי מאסר (ע"פ 7936/13 לוי נ' מדינת ישראל, פס' 49 (16.12.2014), (להלן: עניין לוי)).

אמת נכון הדבר, שבנסיבות העניין דנא התוצאה המצערת היא שהתאונה נסתיימה במותו של אדם, בשונה מהמקרים שנדונו בעניין פראן ובעניין גורמזנו, והדבר אמור לקבל ביטוי במסגרת קביעת מתחם העונש. עם זאת, כאמור, ספק אם ההבחנה התוצאתית שבין מות הנפגע לבין פגיעה קשה בו (ודוק, פעמים מדובר בפגיעה אנושה ופרמננטית, ואף במספר נפגעים, כמו בעניין פראן, ובכל מקרה כל האירועים האמורים נכללים בהוראת סעיף 64א(ג) לפקודה), מצדיקה קביעת מתחמי עונש השונים משמעותית זה מזה בחומרתם, בגין מעשי הפקרה זהים. כפי שצוין, גזירת העונש נעשית לפי סעיף 64א(ג) לפקודה כמצוות המחוקק, אך מסופקני אם קיים טעם לפער משמעותי במידת העונש, רק לפי השוני האמור בתוצאה, שהוא לעיתים כחוט השערה. לרקע האמור, סברתי כי יש מקום לצמצם את הפער שבין מתחם העונש שנקבע במקרה דנא לבין מתחמי הענישה אשר נקבעו אך לאחרונה בעניין פראן ובעניין גורמזנו, ולקבעו ביחס הולם גם לעונש שנקבע בעניין לוי. בשים לב למכלול השיקולים, לרבות העבירות הנוספות שנעברו בגדר התאונה על-ידי המערער, אציע לחברותיי לקבוע את מתחם העונש בטווח שבין 15-40 חודשי מאסר.

(ב) אשר לעונש בגבולות המתחם: התרשמתי כי בית המשפט המחוזי שקל את מכלול הנסיבות הקשורות במערער, לרבות עברו התעבורתי והפילי; גילו ונסיבות חייו, לקותו הפיזית, מצבו הרפואי והנפשי, הודאתו, הבעת החרטה מצדו, וכן המלצת שירות המבחן. בית משפט גזר את עונשו של המערער בחלקו התחתון של מתחם העונש שנקבע על-ידו. אף אני סבור כי יש לפעול בדרך זו, ומסקנתי אך מתחזקת נוכח העדכון לגבי התנהלותו החיובית של המערער בין כתלי הכלא כפי שנמסר מגורמי שב"ס. סבורני כי נכון יהיה ליתן משקל מיוחד לכך שמדובר באדם שכוחותיו דלים, כך שגם יכולתו להתמודד עם הפגיעה הפתאומית במנוח וההלם הכרוך בדבר מוגבלת מטבע הדברים נוכח נתוני אישיותו. על כל פנים, בשים לב להמלצתי לשנות את מתחם העונש שנקבע, נדמה כי יש מקום "למצב" מחדש את העונש בתוך גבולות המתחם החדש. על-כן אציע לחברותיי להעמיד את עונשו של המערער על 20 חודשי מאסר בפועל. לא ראיתי יסוד להתערב בעונשים האחרים אותם קבע בית המשפט המחוזי, הן לעניין פסילת רישיון הנהיגה של המערער, והן לעניין סכום הקנס, משמדובר בעונשים סבירים העולים בקנה אחד עם מדיניות הענישה הנוהגת (השוו לעניין פראן, בו נקבעו עונשים זהים ואף חמורים יותר). לעניין הפיצוי נטען כי יש מקום לדחות את מועד

תשלומו עד לאחר שחרור המערער ממאסר. ואולם, בנושא זה פתוחה דרכו של המערער לפנות למרכז לגביית קנסות בהנהלת בתי המשפט ולהביא בפניו את בקשותיו לעניין מועד התשלום ו/או פריסתו.

10. לו תישמע דעתי, נקבל את הערעור באופן שמאסרו בפועל של המערער יועמד על 20 חודשי מאסר בפועל, חלף 28 חודשי מאסר שנקבעו בגזר דינו של בית המשפט המחוזי. יתר חלקי גזר הדין יעמדו על כנם.

אחר הדברים האלה

11. חברותי השופטות א' חיות וע' ברון הדגישו בחוות דעתן, ובצדק, כי כשמדובר בתאונה שגרמה למוות או לחבלה חמורה, נדרשת לצורך ההרשעה מודעות מצד הנאשם (לרבות עצימת עיניים) לקיומה של הנסיבה המחמירה שבסעיף 64א(ג) לפקודה; קרי – לעובדה שבתאונה נהרג אדם או שנגרמה לו חבלה חמורה. נתון זה, שלא זכה להדגשה בדבריי שלי, אכן מצדיק להחמיר עם נאשם שעבר עבירה של הפקרה כשבעת ביצוע העבירה היה מודע לכך שעוצמת התאונה גרמה לחבלה חמורה או למוות. עם זאת, נותרתי בעמדתי באשר לעונש הראוי במקרה דנא וראיתי לנכון להוסיף על דבריי הערות אחדות:

ראשית, מחוות דעתה של חברתי השופטת חיות עולה, כי לשיטתה תוצאה קטלנית מצויה במדרג חומרה גבוה יותר מהמדרג שעליו יש להציב תוצאה של חבלה חמורה. אני מתקשה לקבל עמדה זו. המחוקק לא הבחין, בסעיף 64א(ג) לפקודה, בין שני המצבים לענין העונש המירבי; ואילו סעיף 4ט(א)(4) לחוק העונשין התשל"ז-1977 מדבר על "הנזק שנגרם מביצוע העבירה", בעוד שהמוות או החבלה לא נגרמו כתוצאה מההפקרה (היא "העבירה"), אלא כתוצאה מהתאונה, שהמערער בענייננו אינו אחראי לה.

שנית, בכתב אישום המייחס לנאשם עבירה לפי סעיף 64א(ג) לפקודה ראוי לכלול, בפרק העובדות, התייחסות לקיומה של מודעות מצד הנאשם, לא רק לכך שנפגע אדם, אלא לכך שנגרמה לנפגע חבלה חמורה או שבתאונה נהרג אדם. ענין זה לא נכלל בכתב האישום דנא (ראו סעיף 9 לכתב האישום: "במעשיו המתוארים לעיל, נהג הנאשם רכב המעורב בתאונה, ידע כי בתאונה נפגע אדם ולא הגיש לו עזרה..."). יש בפירוט האמור כדי להעמיד את הנאשם על כך שמיוחסת לו מודעות לקיומן של

הנסיבות המחמירות שבסעיף 64א(ג) לפקודה (מעבר לציון הוראת החיקוק לפיה הואשם הנאשם), ולאפשר לו להשיב ספציפית גם לענין זה, שהרי הנאשם מודה או כופר בעובדות ולא בסעיף העבירה. בענייננו לא טען המערער כי עובדות כתב האישום אינן מקימות עבירה לפי סעיף 64א(ג), אלא אך לפי סעיף 64א(ב) לפקודה, והמערער הורשע על פי הודאתו ובמסגרת הסדר, בעבירה שלפי סעיף 64א(ג) לפקודה. האמור כאן נועד בעיקרו להעמיד את גורמי התביעה על הצורך בניסוח מוקפד יותר של כתבי אישום בעבירה הנדונה, דבר שימנע מצבים של חוסר בהירות, כבמקרה דנא.

שלישית, כאמור, גם בהינתן קיומה של מודעות לנסיבה המחמירה (מוות או חבלה חמורה), מה שאכן מצדיק להחמיר עם נוהג רכב שהיה מעורב בתאונה שכתוצאה ממנה נגרמו תוצאות קשות אלה לעומת תאונה בה נפגע אדם פגיעה שאינה מגעת כדי חומרה זו, עדיין להשקפתי העונש שהוטל על המערער מצדיק הקלה מסוימת. זאת בעיקר נוכח נתוניו האישיים המצביעים על כך שחוסנו הנפשי אינו רב ועל כן הבהלה שאחזה בו לאחר האירוע ותגובתו הראויה לגנאי יכולות להיות מוסברות (גם אם לא מוצדקות). לענין זה ראו האמור בעניין לוי: "ההתמודדות עם זירת תאונת דרכים לאחר התרחשותה, היא קשה, לאנשים נורמטיביים ולעבריינים כאחד" ומחייבת קבלת החלטות בתוך שניות ספורות (פסקה 38; וראו שם התייחסות רחבה לנושא). בדומה לכך ראו האמור במאמרה של פרופ' מרים גור-אריה "המשפט הפלילי בפסיקת בית המשפט העליון בשנת תשע"א – מגמה של הרחבת האחריות הפלילית ושל החמרת הענישה" דין ודברים ז 59, 91 (תשע"ג):

"... בהתייחסו לחומרה של עברת ההפקרה לא הביא בית המשפט כלל בחשבון את היותה של ההפקרה עברה מחדלית שאינה משקפת 'נחישות' עבריינית. אף על פי שעברת ההפקרה מטילה חובה לפעול על מי שהיתה לו זיקה לתאונה (המעורב), המעורבות בתאונת דרכים איננה מתוכננת, הנהג המעורב נקלע בפתאומיות לסיטואציה, וההחלטה לברוח מהמקום היא לא פעם החלטה רגעית, המונעת מחרדה ומאבדן עשתונות. אף שהאיסור על הפקרה לאחר פגיעה מיועד לספק מוטיבציה עונשית שתמנע מהמעורב בתאונה מלברוח, האפקטיביות של ההרתעה במצב של אבדן עשתונות אינה ברורה לגמרי".

קל וחומר שכך הם פני הדברים כשמדובר באדם שאישיותו היא קָזו של המערער, כמפורט בתסקיר וכאמור לעיל, וכאשר היה ברור שהמנוח לא נותר לבדו בזירה (המערער שמע את צעקות האנשים שהיו במקום). להשקפתי, ענישה מחמירה

בעבירת הפקרה נדרשת בעיקר למצבים בהם הנאשם אחראי לאירוע התאונה או למצבים בהם יש בהפקרה עצמה - במובחן מהתאונה - כדי להביא להחמרה במצב הנפגע (כגון הפקרה כשיש סיכון לפגיעה חוזרת על-ידי כלי רכב נוסף, בשעות חשיכה, באזור שומם וכו').

ש ו פ ט

השופטת ע' ברון:

1. חברי השופט צ' זילברטל סבור כי יש להפחית את מתחם העונש ההולם שקבע בית המשפט המחוזי מטווח של 24-48 חודשי מאסר בפועל, לטווח של 40-15 חודשי מאסר בפועל; וכן את עונש המאסר שנגזר על המערער בגין הרשעתו בעבירת הפקרה בנסיבות מחמירות על פי סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה מ-28 ל-20 חודשי מאסר בפועל. כך, לטעמו של חברי, בעיקר לנוכח הנסיבות שבהן נמצא כי אין המערער אחראי לקרות התאונה – אלא רק להפקרה שלאחריה. ואולם אם תישמע דעתי, אין להתערב במתחם העונש ההולם שנקבע, ואף לא בעונש המאסר שגזר בית המשפט המחוזי על המערער. לתפיסתי, שאלת האשם לקרות התאונה היא בעלת חשיבות משנית בכל הנוגע לחומרתה של העבירה שבסעיף 64א(ג). לעומת זאת, כובד המשקל הוא על נסיבות שבהן הנהג ביצע את מעשה ההפקרה תוך מודעות לכך שבתאונה נהרג אדם או שנגרמה לו חבלה חמורה. ודוק: הנסיבות המחמירות שבסעיף אינן בעצם התוצאה הקטלנית של התאונה כפי שהתבררה בדיעבד, אלא בידיעה של הנהג בעת המעשה כי הוא מפקיר נפגע שפגיעתו חמורה ואף קטלנית.

2. מדברי ההסבר להצעת החוק לתיקון 101 לפקודת התעבורה (הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 104) (החמרת הענישה בעבירת ההפקרה), התשע"א-2011, ה"ח 394 (28.6.2011); להלן: דברי ההסבר להצעת החוק), עולה כי סעיף 64א לפקודה בנוסחו הקודם לקה בערבוביה בין יסודות נפשיים שונים מצד אחד, ובהבחנה שלא במקומה בין יסודות עובדתיים מהצד השני. לעומת זאת,

בסעיף המתוקן קיימת עבירה אחת של הפקרה מבחינת היסודות העובדתיים שלה, כאשר חומרת העונש נקבעת בהתאם ליסוד הנפשי הנלווה לביצוע העבירה. המשנה לנשיאה השופט א' רובינשטיין ציין בעניין פראן כי "דברי ההסבר מנוסחים בלשון משפטית 'רזה', אך ברי כי ההשקפה שההצעה מייצגת היא מוסרית – הבעת הסתייגות מוסרית ממעשה לא מוסרי של הפקרת אדם, שעלולה אף להביא למותו." [ההדגשה שלי- ע'ב'] (בסעיף א לדבריו). גם השופטת א' חיות עמדה על "חומרתה של עבירת ההפקרה כעבירה הפוגעת בשורשי הסולידריות החברתית והאישית בחברה מתוקנת"; וכן על "הצורך לגזור בגין עבירה זו עונש ממשי והולם... ועל אחת כמה וכמה כך יש לנהוג 'לאחר תיקון זה (תיקון 101- ע'ב') שהחמיר באופן ממשי את הענישה על הפקרה לאחר פגיעה, בפרט באותם מקרים שבהם נגרמה חבלה חמורה לאדם". [ההדגשות שלי- ע'ב'] (ע"פ 1902/14 מדינת ישראל נ' נתנוב, בסעיף 7 (1.7.2014)). בדומה, השופט י' דנציגר הצביע על כך שבפסיקת בית המשפט העליון קיימת מגמת החמרה בענישה על עבירת הפקרה, וזאת "במסגרת המלחמה בתופעת הפקרת נפגעי תאונות הדרכים"; ועוד לדבריו, בעבירות הפקרה השיקול המרכזי הוא שיקול הרתעתי (ע"פ 4289/14 חנונה נ' מדינת ישראל, בסעיפים 72 ו-76 (21.1.15)). אין אפוא חולק כי תיקון 101 לפקודת התעבורה ביקש להחמיר את הענישה הנוהגת בגין עבירות ההפקרה לאחר תאונת דרכים – ובמיוחד כאשר ההפקרה נעשית בנסיבות מחמירות כאמור בסעיף 64א(ג) לפקודה (וראו גם: דברי השופט א' שהם בע"פ 2619/14 פלוני נ' מדינת ישראל (30.11.2014) בסעיף 39 לפסק הדין). בתוך כך, קבע המחוקק מדרג ענישה בהתאם למצב הנפשי הנלווה להפקרה; וכאן המקום להביא את דבר המחוקק בסעיף 64א כלשונו:

"(א) נוהג רכב המעורב בתאונה שבה נפגע אדם, אשר היה עליו לדעת כי בתאונה נפגע אדם או עשוי היה להיפגע אדם, ולא עצר במקום התאונה, או קרוב לו ככל האפשר, כדי לעמוד על תוצאות התאונה ולהזעיק עזרה, דינו – מאסר שלוש שנים.

(ב) נוהג רכב המעורב בתאונה שבה נפגע אדם, ולא עצר במקום התאונה, או קרוב לו ככל האפשר, כדי לעמוד על תוצאות התאונה, או עצר כאמור ולא הזעיק עזרה, דינו – מאסר שבע שנים.

(ג) נוהג רכב המעורב בתאונה שבה נגרמה לאדם חבלה חמורה או שבה נהרג אדם, ולא עצר או לא

הזעיק עזרה כאמור בסעיף קטן (ב), דינו – מאסר 14 שנים.

(ד) ...

(ה) "...

סעיף 64א(א) עניינו בהפקרת אדם ברשלנות; קרי: כאשר עבירת ההפקרה נעברה בעת שהיה על הנוהג לדעת כי בתאונה נפגע אדם או עשוי היה להיפגע אדם (ידיעה בכוח). סעיף 64א(ב) עניינו בהפקרת אדם במודעות; קרי: כאשר עבירת ההפקרה נעברה תוך מודעות או עצימת עיניים בהתייחס לכך שבתאונה נפגע אדם (ידיעה בפועל). ואשר לסעיף 64א(ג), אין חולק כי עניינו בהפקרת אדם בנסיבות מחמירות – שבהן בתאונה נהרג אדם או שנגרמה לו חבלה חמורה (ראו דברי השופט צ' זילברטל בעניין פראן בסעיף 8, דברי השופטת א' חיות בעניין גורמזנו בסעיף 7, ודברי ההסבר להצעת החוק). גם אין עוררין, שכמו בסעיף קטן (ב) שאליו הוא מפנה, נדרשת אף בסעיף קטן (ג) מחשבה פלילית מסוג מודעות (ובכלל זה עצימת עיניים) למעשה ההפקרה; אלא שדעתי היא שסעיף קטן (ג) דורש מודעות גם לכך שבעת ההפקרה נהרג אדם או שסבל מחבלה חמורה.

אכן, כחברי, השופט צ' זילברטל, גם אני סבורה כי מן הראוי שחומרת העונש תיקבע בהתאם למידת הפסול המוסרי הגלומה במעשה ההפקרה, ולא באקראיות של תוצאת התאונה כפי שהתבררה בדיעבד. ואולם, להבנתי, כך גם הורה המחוקק.

3. עבירת הפקרה לאחר תאונת דרכים שבסעיף 64א לפקודת התעבורה היא עבירה התנהגותית. קרי: ההתנהגות הפלילית היא בעצם ביצוע ההפקרה – ומשכך היסודות העובדתיים של העבירה אינם כוללים תוצאה של נזק לנפגע, וגם לא קשר סיבתי בין ההפקרה לבין הנזק. ודוק: גם הפקרה בנסיבות מחמירות שבסעיף 64א(ג) היא עבירה התנהגותית, אלא שבסעיף זה מצטרף ליסודות העובדתיים ורכיב נסיבתי – והוא שבתאונה נהרג אדם או שנגרמה לו חבלה חמורה.

ככלל לרכיב הנסיבתי ביסודות העבירה, מעצם טיבו וטבעו, אין זיקה של סיבתיות לרכיב ההתנהגותי:

"רכיב נסיבתי משתייך למערכת נתונים המצויים במציאות האובייקטיבית, אשר אין לעושה העבירה כל שליטה עליהם באמצעות הרכיב ההתנהגותי של העבירה, ואין כל זיקה סיבתית בין הרכיב הנסיבתי לרכיב ההתנהגותי הקבוע באותה עבירה. מכאן שהרכיב הנסיבתי הוא נתון שאינו בגדר התנהגות של הנאשם (אינו בגדר פעולה מוטורית שרירית) ואינו בגדר תוצאה שנבעה מהתנהגות של הנאשם. קיימת אי תלות בין הרכיב הנסיבתי לבין הרכיב ההתנהגותי, כך שהרכיב הנסיבתי מצוי מחוץ לשליטתו של העושה, וקיומו אינו תלוי בהתנהגות של העושה." (יורם רבין ויאקי דיני עונשין כרך א 267 (2014); להלן: רבין ויאקי).

אשר ליסוד הנפשי של עבירת ההפקרה, הכלל הוא כי "אדם מבצע עבירה רק אם עשאה במחשבה פלילית" (סעיף 19 לחוק העונשין, התשל"ז-1977; להלן: חוק העונשין). מחשבה פלילית משמעה מודעות לכל הרכיבים העובדתיים של העבירה – ובכלל זה לקיום הנסיבות המהוות חלק מהעבירה; כך, למעט בעבירות שנקבע בהן במפורש כי היסוד הנפשי הדרוש הוא רשלנות, או כי מדובר בעבירה מסוג של אחריות קפידה. המודעות הנדרשת היא מודעות סובייקטיבית מצידו של עושה המעשה לכל רכיבי העבירה; ואולם "רואים אדם שחשד בדבר טיב ההתנהגות או בדבר אפשרות קיום הנסיבות כמי שהיה מודע להם, אם נמנע מלבררם" (סעיף 20(ג) לחוק). קרי: חוק העונשין קובע דוקטרינה של עצימת עיניים, שלפיה כאשר מתעורר אצל אדם חשד בנוגע להתקיימות יסוד ההתנהגות או הנסיבות של העבירה, והוא בוחר שלא לבררו, המשמעות היא כי הלה נטל על עצמו במודע את הסיכון לביצוע העבירה; ומבחינה ערכית שקול הדבר להתקיימות יסוד נפשי של מודעות (ראו גם רבין ויאקי, בעמ' 387, 392-395). זהו כאמור הדין הכללי, ובדברי ההסבר להצעת החוק הוברר למען הסר ספק כי כך גם בעניינה של עבירת ההפקרה שבסעיפים 64א(ב) ו-64א(ג) לפקודה.

4. מן המקובץ עולה כי עבירת ההפקרה שבסעיף 64א(ג) היא עבירה התנהגותית, שהיסודות העובדתיים שלה כוללים רכיב נסיבתי מגביר פליליות – והוא שבתאונה נגרמה לאדם חבלה חמורה, או נהרג אדם. ואולם, ההחמרה בפליליות מותנית בכך שבעת ההפקרה היתה לנהג מודעות לכך שבתאונה נגרמה לאדם חבלה חמורה או נהרג אדם.

משכך הוברר, ההחמרה שקבע המחוקק בענישה לפי סעיף 64א(ג) תואמת את החומרה הפלילית היתרה שבהפקרת אדם לאחר תאונה בנסיבות שבהן ידוע לנהג כי הוא מפקיר אדם שסבל חבלה חמורה או אף נהרג (או שעצם עיניו לנוכח האפשרות שזה המצב). כך, על יסוד ההנחה שלפיה הפקרת אדם שקיים חשש ממשי לחייו הוא מעשה פסול יותר מבחינה מוסרית מאשר הפקרתו של אדם שאין חשש ממשי לחייו.

סיכומו של דבר, אינני שותפה לעמדתו של חברי שלפיה במסגרת סעיף 64א(ג) לפקודה הורה המחוקק על החמרת העונש בכל מקרה שבו התאונה גרמה למותו של הנפגע או הסבה לו חבלה חמורה. דעתי היא כי סעיף זה נועד להחמרה בעונשו של נהג שהפקיר נפגע לאחר תאונה, באותם מקרים שבהם הנהג יכול היה לעמוד כבר בעת התאונה על תוצאותיה החמורות – בין אם נוכח בעוצמת הפגיעה בעצמו, ובין אם יכול היה להסיק על עוצמתה מתוך אירועי התאונה (למשל מתוך הנזק שנגרם לרכב של הנהג, פגיעה גופנית שנגרמה לו עצמו וכיוצא באלה).

5. ומן הכלל אל הפרט. במקרה דנן המערער הורשע לפי הסדר טיעון בעבירת הפקרה בנסיבות מחמירות מכוח סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה. בהתאם להודאתו, המערער הפקיר הולך רגל שבו הוא פגע בתאונה – לאחר שעוצמת הפגיעה היתה כזו ששמשת הרכב שבו נהג המערער נופצה, חלקים אחרים מהרכב נשברו, סימני דם הותזו על גבי הרכב, וברקע צעקותיו של קרוב משפחתו של הנפגע לנוכח הפגיעה בו. אין זאת אלא שהמערער לפי הודאתו, וכפי שאף נראה מתוך הנסיבות, היה מודע בעת ההפקרה לכך שהנפגע סבל פגיעה חמורה – ולמצער עצם את עיניו לנוכח אפשרות זו. בהתחשב בפליליות המוגברת של מעשה הפקרה מסוג זה כקבוע בחוק, ואינני סבורה כי יש להתערב לקולא במתחם העונש ההולם או בגזר הדין.

אשר לעונשים האחרים שקבע בית המשפט המחוזי – כמו חברי גם אני לא ראיתי יסוד להתערב באמור בגזר הדין לעניין תקופת פסילת רישיון הנהיגה של המערער ולעניין הפיצוי הכספי שבו חויב, העולים בקנה אחד עם מדיניות הענישה הנוהגת.

ש ו פ ט ת

השופטת א' חיות:

1. במחלוקת שנפלה בין חבריי, דעתי כדעתה של השופטת ע' ברון וכמוה אף אני סבורה כי דין הערעור להידחות. השופט צ' זילברטל סבור כי מתחם הענישה שקבע בית המשפט קמא במקרה שלפנינו חורג ממדיניות הענישה הנוהגת, בין היתר בהתבססו על ע"פ 3304/14 פראן נ' מדינת ישראל (21.10.2014) ועל ע"פ 3754/14 גורמזנו נ' מדינת ישראל (11.11.2014) (להלן: עניין גורמזנו). השופט זילברטל מציין בחוות דעתו כי אמנם באותם מקרים לא גרמה התוצאה למותו של אדם, כבענייננו, ואולם לשיטתו במקרים בהם הנהג המפקיר אינו אשם בקרות התאונה ואין קשר סיבתי בין עצם מעשה ההפקרה לבין החמרת הפגיעה ספק "אם קיים טעם לפער משמעותי במידת העונש, רק לפי השוני האמור בתוצאה, שהוא לעיתים כחוט השערה" (פסקה 7).

2. דעתי שונה.

כחברתי השופטת ברון אף אני סבורה כי לצורך תחולתו של סעיף 64א(ג) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה) יש צורך בהתקיימות יסוד נפשי של מודעות, לרבות עצימת עיניים (ע"פ 2619/14 פלוני נ' מדינת ישראל, פסקה 36 (30.11.2014) וכי המודעות או עצימת העיניים הנדרשת בהקשר זה נוגעת גם לעוצמת הפגיעה (חבלה חמורה או מוות). ובמילים אחרות, סעיף 64א(ג) לפקודה מתייחס למצב דברים שבו יודע הנהג המפקיר כי הוא מותיר במקום התאונה נפגע במצב חמור או הרוג, ולמצער עוצם עיניו מלדעת זאת. בהקשר זה אדגיש כי על-פי גישתי ככל שהתאונה הסתיימה במותו של הנפגע אין הכרח שהנהג

המפקיר יהיה מודע בעת ההפקרה לכך שהוא מותיר הרוג בזירת התאונה, ולצורך התקיימות היסוד הנפשי שבסעיף 64א(ג) די בעייני בקיומה של מודעות (לרבות עצימת עיניים) מצד הנהג המפקיר לאפשרות כי הפגיעה העוצמתית עלולה להוביל למותו של הנפגע.

3. במקרה שלפנינו, מדובר בהפקרתו של נפגע שמת מפצעיו וחברי השופט זילברטל מציין בחוות דעתו כי "לא יכול להיות ספק שהמערער היה מודע לכך שהולך הרגל נפגע בעוצמה בתאונה, בשים לב לנזקים שנגרמו לרכבו" (פסקה 9 לחוות דעתו). בניגוד לחברי אני סבורה כי לעניין טווח הענישה וכן לעניין העונש שיש להטיל על נהג מפקיר המורשע בעבירה לפי סעיף 64א(ג), יש מקום להבחין בין מקרה שבו הופקר נפגע אשר סבל חבלה חמורה אך נותר בחיים (כמו בעניין גורמזנו) ובין מקרה שבו הופקר נפגע אשר מצא את מותו באותה תאונה, כמו בענייננו. חברי סבור כי הנהג אינו נושא באשם מוסרי כבד יותר למעשה ההפקרה מקום שהפגיעה הובילה בסופו של דבר למותו של הנפגע, וזאת משום שהנהג אינו אשם בתאונה. על כן, ובהנחה כי התוצאה הקטלנית לא נגרמה בעקבות ההפקרה סבור חברי כי אין מקום להחמיר עימו לעומת מקרה שהסתיים בחבלה חמורה. בכך, על-פי גישתי, לא ניתן משקל מתאים לעובדה שבחוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 101), התשע"ב-2011 (להלן: תיקון 101 לפקודה), ביקש המחוקק באופן מפורש לכרוך את רמת הענישה הראויה לנהג המפקיר בתוצאותיה של התאונה, תוך יצירת מדרג לעניין זה. לגישתי, תוצאה קטלנית מצויה במדרג חומרה גבוה יותר מן המדרג שבו יש להציב תוצאה של חבלה חמורה ובמדרג חומרה גבוה עוד יותר יש להציב מקרים שבהם ניתן להראות כי מעשה ההפקרה ואי הזעקת העזרה הם שתרמו להחמרת מצבו של הנפגע או חלילה לכך שהאירוע הסתיים במוות (ראו לעניין זה גם סעיף 40ט(4) לחוק העונשין, התשל"ז-1977). לכן, העובדה כי בית המשפט ראה במקרה דנן להעמיד את מתחם הענישה על טווח שבין 24 ל-48 חודשי מאסר בפועל, כמו גם עונש המאסר בפועל שאותו גזר על המערער (28 חודשים), אינם מצדיקים בעיני התערבות.

כזכור, התערבותנו בענישה המוטלת על ידי הערכאה הדיונית שמורה למקרים חריגים (ראו למשל: ע"פ 1902/14 מדינת ישראל נ' נתנוב, פסקה 7 (1.7.2014); ע"פ 9097/05 מדינת ישראל נ' ורשילובסקי, פסקה 8 (3.7.2006)), ועל פי גישתי המקרה דנן אינו נמנה עם אותם המקרים אשר יש בהם סטייה מהותית ממדיניות הענישה הראויה והנוהגת במקרים דומים. בהקשר זה לא למותר אולי להפנות אל פסקי דין שניתנו טרם תיקון 101 לפקודה במקרים דומים של תאונות קטלניות אשר הנהג המפקיר לא נשא באשם לגרימתן. כך למשל בע"פ 12039/04 אשר נ' מדינת ישראל, פסקה 5 (16.6.2005) הביע בית משפט זה את עמדתו כי עונש של 24 חודשי מאסר בפועל לנהג המפקיר שהיה מעורב בתאונה קטלנית בה קופחו חיים, אף שהאשם לגרימת התאונה לא הוטל לפתחו, הוא עונש קל. בע"פ 10990/03 אלהרוש נ' מדינת ישראל (19.1.2005) נגזרו על נהג שהפקיר רוכב אופניים, שמת מפצעיו כשבועיים לאחר התאונה, 36 חודשי מאסר בפועל, וזאת אף שהנהג לא הואשם בעצם גרימת התאונה. בע"פ 3101/93 אמר נ' מדינת ישראל (21.3.1994) הופחת עונשו של הנהג המפקיר, שלא נמצא אשם בעצם גרימת התאונה ובמותו של הקטין שנפגע בה, ל-36 חודשי מאסר בפועל וזאת בין היתר בהינתן הנסיבות הייחודיות של אותו מקרה ונסיבות חייו הקשות של הנהג. מדיניות ענישה זו אשר מצאה ביטוי בפסקי דין שקדמו לתיקון 101 לפקודה יפה מקל וחומר לאחר אותו תיקון אשר, כפי שציין חברי השופט זילברטל, כיוון להחמרה בענישה בגין עבירת ההפקרה אחרי פגיעה.

ש ו פ ט ת

לפיכך הוחלט, ברוב דעות השופטות א' חיות וע' ברון כנגד דעתו החולקת של השופט צ' זילברטל, לדחות את הערעור.

ניתן היום, י"ז באדר התשע"ה (8.3.2015).

ש ו פ ט ת

ש ו פ ט

ש ו פ ט ת

העותק כפוף לשינויי עריכה וניסוח. 14068640_L01.doc סח
מרכז מידע, טל' 077-2703333 ; אתר אינטרנט, www.court.gov.il