



מפקירים את עבירת ההפקרה בעקבות בג"ץ 8814/18 אמסלם שלו נ' מדינת ישראל – פרקליטות מחוז ת"א

דנה פוג'ץ וגלית לובצקי*

א. מבוא. ב. בג"ץ אמסלם שלו נ' מדינת ישראל – פרקליטות מחוז ת"א. ג. עבירת ההפקרה לאחר תאונה – המסגרת הנורמטיבית. 1. איסור ההפקרה בעבירת התעבורה. 2. איסור ההפקרה בתקנות התעבורה. אכיפת איסור ההפקרה בהנחיות פרקליטת המדינה. ד. ניתוח עבירת ההפקרה בנוכחות בראי המשפט הפלילי. 1. עבירת ההפקרה – התנהגותית ולא תוצאתית. 2. היסוד הנפשי – מודעות לנפגעים בזירה. 3. היחס בין עבירת ההפקרה בפקודה לעבירות הפגיעה בחוק העונשין. ה. הפקרה בנוכחות וחובת ההצלה במשפט הישראלי. ו. האם ישנן נסיבות הפוטרות מאחריות? ז. מדיניות שיפוטית בפרשנות עבירת ההפקרה בברחיה. ח. אינטרסים ציבוריים ופרטיים בעבירת ההפקרה בנוכחות. ט. סיכום.

"חובה מוסרית מן המעלה הראשונה היא לבוא ולסייע לאדם פצוע הזקוק לעזרה".¹

א. מבוא

נהג שיכור פגע בנערים שעמדו על מדרכה, נותר במקום האירוע מרגע הפגיעה ועד לפינויים בידי רשויות ההצלה, אך במקום להושיט עזרה לנערים, ניצל הוא את נוכחותו בזירה על מנת לנסות ולשבש את החקירה. נוכח הרטוריקה של חוק "המאבק הלאומי בתאונות דרכים",² ניתן היה להניח כי מערכת המשפט תבטא את חומרת מחדלו זה של

* מרצה בכירה, הקרייה האקדמית אונו; עורכת דין, עוסקת במשפט ציבורי ובהגנה על נפגעי עבירה. הכותבת יצגו את משפחת אמסלם שלו בבג"ץ.
¹ ע"פ 2247/10 ימיני נ' מדינת ישראל, פס"י 20 לפסק דינו של השופט עמית (פורסם בנבו, 12.1.2011).
² חוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים, התשנ"ז–1977, ס"ח 196.



הנהג ותמצה איתו את הדין באמצעות האשמתו (גם) בעבירה של הפקרה בנוכחות לאחר תאונה.³

על אף האמור, בכתב האישום החמור שכלל עבירות הריגה ושיבוש הליכי משפט, לא הואשם הנהג בהפקרת הנערים, שאחד מהם, אילון אמסלם שלו ז"ל, נהרג, והאחר, הניאל חכמי, נפצע קשה. עתירה שהגישו הורי המנוח נגד הפרקליטות כדי שזו תוסיף את עבירת ההפקרה לכתב האישום, נדחתה בבג"ץ אמסלם שלו, בשל הריסון החמור שמטיל על עצמו בית המשפט בנוגע לשיקול דעת הרשות המאשימה בנושאי חומרי חקירה וריות ראיות.⁴ אף שהוצגה בפני בית המשפט העליון העובדה שעבירת ההפקרה בנוכחות הפכה לאות מתה בספר החוקים והפרקליטות אינה מעמידה לדין בגינה, בית המשפט נמנע מלדון בכך לגופו של עניין. השופט עמית אף העיר, באמרת אגב, שייתכן שכלל לא יתעוררו נסיבות שבהן יש להעמיד לדין על עבירת הפקרה נהג אשר נשאר בזירה, חרף לשון החוק.⁵

כיוון שכך, עניינו של בג"ץ אמסלם שלו בעבירה אשר הייתה חבויה בספר החוקים ובמידה רבה נשארה כך, גם לאחר תיקון חקיקה משמעותי משנת 2011 המבהיר את רצונו וכוונתו של המחוקק.⁶ אל מול עבירות ה"פגע וברח", שעניינן ההפקרה אגב בריחה מהמקום, על חלופת ההפקרה בנוכחות מעולם לא עמד נהג לדין. העבירה זכתה לדיון דל מאוד בספרות הישראלית ולהיעדר מודעות בציבור.⁷ הארת פסיקה ביקורתית זו תציע בחינה ראשונה של היקפה וטיבה של עבירת ההפקרה בנוכחות. מעבר לסקירת פסק הדין, תובהר חשיבות העבירה על רקע פרשנותה בשדה המשפט הפלילי הנוכחי. זאת, על מנת לטעון כי בהעלאת האפשרות שייתכן שלא יתקיימו נסיבות שבהן תיאכף עבירת ההפקרה בנוכחות טמון פוטנציאל מסוכן לפגיעה בזכויות נפגעים, ובאינטרסים הציבוריים אותם משרתת חובת ההצלה. אמירה זו, בדומה להתעלמות הפרקליטות מהעבירה, אינה עולה בקנה אחד עם הוראות החוק הברורות ועם המדיניות המשפטית הרצויה. טיעונינו יתבססו על שיקולים פרשניים ושיקולים נורמטיביים.

פרק ב' יציג את פסק הדין. פרק ג' יפרט את המסגרת הנורמטיבית הנוגעת לפקודת התעבורה ולסעיפי עבירות ההפקרה. פרק ד' ינתח את עבירת ההפקרה בנוכחות בראי

³ ס' 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], ס"ח התשס"ח 147.
⁴ בג"ץ 8814/18 אמסלם שלו נ' מדינת ישראל – פרקליטות מחוז ת"א (פורסם בנבו, 27.1.2019).

⁵ שם, פס"י 10.

⁶ חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 101), התשע"ב–2011, ס"ח 2 (ה"ח הכנסת התשע"א 198) (להלן: "תיקון 101" או "התיקון").

⁷ בג"ץ אמסלם שלו, לעיל ה"ש 4, פס"י 7. על העיסוק האקדמי הדל יחסית בעבירות התעבורה בכלל, ונוכח תפוצתן הרחבה בפרט, ראו אברהם טננבוים וסיוון רצון "מגמות בדיני התעבורה – וביקורת החמרת הענישה" דין ודברים ז' 95, 97 (2013).



המשפט הפלילי. פרק ה' ידון בעבירה לאור חובת ההצלה במשפט הישראלי. פרק ו'
ישאל אם ישנן נסיבות הפוטרות מאחריות. פרק ז' ידון במדיניות שיפוטית בפרשנות
העבירות. פרק ח' יביא את האינטרסים הציבוריים והפרטיים בעבירה ופרק ט' יסכם.

ב. בג"ץ אמסלם שלו נ' מדינת ישראל – פרקליטות מחוז ת"א

אירועי הלילה מושא העתירה נלמדים מעובדות כתב האישום שהגישה המדינה נגד
הנהג הדורס, אליהו בר זכאי. מכתב האישום עולה כי בשעת לילה בחופש הגדול בשנת
2018, עמדו שני נערים בני 13 על מדרכה סמוכה לצומת ברחוב ראשי בתל-אביב. בזמן
שהשניים המתינו שאור הרמזור להולכי רגל יהפוך לירוק, התקרב במהירות מופרזת
למקום במכוניתו נהג שיכור, כאשר נראה כי שוחח באותו הזמן בטלפון.⁸ הנהג הגיע
לצומת בנהיגה פרועה וזיגזג עם הרכב עד שעלה על המדרכה, התנגש בתמרור, עקר שני
עמודי בטיחות מבטון, עיקם עמוד תאורה ופגע בעוצמה ניכרת בנערים.

כתוצאה מעוצמת הפגיעה הועף הנער אילון אמסלם שלו למרחק של 26 מטרים
ונחת בשטח הצומת החשוך. חברו, דניאל חכמי, הוטל למרחק של כ-15 מטרים לכיוון
אחר ונחת באזור מואר. הרכב הפוגע נהרס כליל. שילוב העובדות בכתב האישום והדוח
הרפואי של מגן דוד אדום מלמד שחלפו כשלוש דקות עד שמאן דהוא דיווח למד"א על
הפגיעה.⁹

שלוש דקות נוספות חלפו עד שניידת הגיעה. עוברי אורח ששהו בקרבת המקום
ניגשו אל הנער הפצוע, לא מודעים לכך שנפגע נער נוסף ששוכב לבדו בעלטה. רק
לאחר שהפצוע שאל שוב ושוב היכן חברו והתעקש כי אינו הוזה, הבינו כוחות ההצלה
כי ישנו נפגע נוסף בזירה והחלו מחפשים אחריו. בסופו של דבר, 12 דקות ארוכות
לאחר הדריסה, אותר הנער אמסלם שלו והובל לבית החולים תוך ביצוע פעולות
החייאה. בסופו של דבר, נקבע מותו.

כל אותה העת, כך על פי כתב האישום, לא נקף הנהג אצבע כדי לעזור למי
מהנפגעים ולא התעניין בשלומם גם כאשר הגיעו אחרים למקום וסייעו להם. חרף זאת,
הקדיש את זמנו לפעולות שנועדו לשבש את החקירה ולצמצם את חומרת מעשיו. כדקה
לאחר הדריסה וזמן רב לפני פינוי הנערים לבית החולים, החל הנהג לפעול כדי להסתיר
את היותו שיכור. הוא ערך כמה שיחות טלפון עם חבר ועם אחיו; שתה ליטר וחצי מים

⁸ נכון לזמן כתיבת שורות אלה טרם הוכרע דינו של הנהג הפוגע, על כן ההתייחסות היא
לכתב האישום, בזהירות הנדרשת.

⁹ ס' 16 לכתב האישום בת"פ 49448-08-18 מדינת ישראל נ' בר זכאי, לצד דוח רפואי (מגן
דוד אדום) מיום 27.7.2018, בעמ' 3.



מפקירים את עבירת ההפקרה

במטרה לדלל את אחוז האלכוהול בדמו; ניסה לשדל את החבר שימסור הודאה שקרית לפיה הם לא שתו באותו ערב; ניסה להקיא ואף מחק אפליקציית הקלטת שיחות ממכשיר הטלפון שלו כדי למנוע מרשויות החקירה להאזין לשיחות השיבוש. מיותר לציין כי כל אותו הזמן לא היה גורם חיצוני שמנע מהנהג להושיט יד לנערים שבהם פגע, והוא לא היה שרוי במצב של הלם. הנהג בחר ביודעין להתעסק בהצלת עורו ובטשטוש הראיות לשכרותו.¹⁰

בגין מעשים אלה הוגש ביום 23.8.2018 כתב אישום המייחס לנהג עבירות של הריגה, גרימת חבלה חמורה, נהיגה בשכרות, נהיגה במהירות שלא בהתאם לתנאי הדרך, הדחה בחקירה, שיבוש מהלכי משפט וניסיון להשמדת ראיה.¹¹ על ההחלטה שלא להעמיד לדין את הנהג על הפקרת הנערים, ושלא לחקור אותו בגין העבירה של ההפקרה לאחר תאונה הקבועה בפקודת התעבורה, הגישו הוריי המנוח ער.¹² משנדחה הערר ומוצו ההליכים מול הפרקליטות עתרו ההורים לבג"ץ, בעתירה לחייב אותה להוסיף את עבירת ההפקרה לכתב האישום.

בהחלטה קצרה דחה בית המשפט העליון את העתירה:

”בנסיבות דנן, על רקע ההלכה העקרונית לגבי היקף ההתערבות בשיקול דעת רשויות התביעה, ועם כל ההבנה לצער ולכאב העמוק של העותרים, לא מצאנו להתערב בהחלטת הפרקליטות. כפי שעולה מהחומר שלפנינו, הפרקליטות בחנה מקרוב את חומר הראיות, וניהלה, על פני הדברים, הליך תקין וסביר שבסיומו התקבלה ההחלטה שלא להעמיד לדין את הנאשם, באופן תקדימי, בעבירת הפקרה, על אף שנתר בזירת התאונה.”¹³

לב ההחלטה נטוע, אם כן, בהלכות רבות שנים לפיהן מתערב בית המשפט העליון לעיתים רחוקות מאוד, אם בכלל, בשיקול דעת הפרקליטות.¹⁴ בכך אין ענייננו כאן.

¹⁰ סי' 23-27 לכתב האישום

¹¹ ראו סי' 25, 242, 244, 245(א), 298 ו-333 לחוק העונשין, התשל"ז-1977, סי"ח 864; סי' 62(2) ו-64(א) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], סי"ח התשס"ח 147; תקי' 51 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961.

¹² סי' 64 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982, סי"ח 1043. יוער כי קיימת שאלה אם ניתן להגיש ערר לפי סעיף 64 לשם תיקון כתב אישום, להבדיל ממצב שבו לא הוגש כתב אישום כלל. בדחיית הערר ציינה פרקליטות המדינה שלא ניתן לעשות כן, אולם אפשר לחלוק על עמדה זו. על מנת שלא לסטות מדרך הארת פסיקה זו לא נרחיב בכך. ראו בג"ץ **אמסלם שלו**, לעיל ה"ש 4, פסי' 10.

¹³ שם, פסי' 9.

¹⁴ לביקורת על צמצום זה בהקשר של זכויות נפגעי עבירה ועתירות של נפגעים נגד הסדרי טיעון ראו מיכל טמיר ודנה פוגץ "נפגעי עבירה והסדרי טיעון: דחיפה קלה (nudge)



אל עבירת ההפקרה בנוכחות עצמה התייחס בית המשפט רק בשולי הדברים, באמרת אגב קצרה אך משמעותית של השופט עמית:
"לאור האמור לעיל, לא מצאנו מקום, בנסיבות העניין, לדון בשאלה העקרונית-כללית שעלתה בעתירה, באילו נסיבות אם בכלל, יש להעמיד לדין בעבירה של הפקרה לאחר תאונה מקום שבו הנהג הפוגע לא עזב את מקום התאונה. שאלה זו מקומה בהליך פלילי, אם וכאשר תיוחס עבירה של הפקרה אחרי פגיעה בנסיבות בהן הנהג עצר במקום התאונה".¹⁵

בסילוק השאלה העקרונית ללא מענה, ובאמירה סתומה שלפיה ייתכן שכלל אין נסיבות שבהתקיימן יש להעמיד אדם לדין בעבירת הפקרה בנוכחות. החלטת בית המשפט משאירה על מכונו את המצב שבו הפרקליטות אינה מעמידה לדין בגין עבירת הפקרה בנוכחות. ניתן אף לפרשה כהענקת גושפנקה למדיניות זו.
בעקבות פסקה קצרה זו נבקש לנתח את עבירת ההפקרה בנוכחות ואת ייחודה, להראות את הרציונלים לקיומה ואת חשיבות אכיפתה באמצעות הוספתה לכתבי אישום, לעיתים בצירוף עבירות קשות נוספות. מכאן נבקש להסיק עד כמה מרחיקת לכת מדיניות הפרקליטות, המגובה באמרת האגב, כמקבעת מדיניות משפטית ההופכת את חובת ההצלה לאות מתה.

ג. עבירות ההפקרה לאחר תאונה – המסגרת הנורמטיבית

1.ג איסור ההפקרה בעבירת התעבורה

פקודת התעבורה והתקנות מכוחה הן החיקוקים העיקריים המסדירים את דיני התעבורה ואת החובות המוטלות על המשתמשים בדרך, ובראשם הנהגים. בשל ייחוד הדינים והזימיות הקשורה בשימוש בדרכים, מוסדרים ככלל דיני התעבורה במערכת משפטית נפרדת מהדין הפלילי הכללי.¹⁶ אף שבבסיס הענישה בדין הפלילי מצויות מטרות שונות, מקובל לומר כי המטרה העיקרית של דיני התעבורה היא הסדרת הנהיגה בכבישים לצמצום היקף נזקי תאונות הדרכים, ומטרת הענישה העיקרית היא מניעת

בכיוון הנכון "ספר עדנה ארבל (אריאל בנדור והדר דנציג-רוזנברג עורכים, צפון להתפרסם ב-2019).

¹⁵ בג"ץ אמסלם שלו, לעיל ה"ש 4, פס' 10.

¹⁶ טננבוים ורצון, לעיל ה"ש 7, בעמ' 96.



מפקירים את עבירת ההפקרה

עבריינות תעבורה עתידית ותוצאותיה.¹⁷ עקב אותו שימוש יומיומי רצוי בעיקרו, קובעים דיני התעבורה מערכת ערכות הדדית בין נהגים, שאינה תלויה אשמה.¹⁸ לאור הנחות מוצא אלה ניתן להבין מדוע העבירה החמורה ביותר בפקודה היא עבירת ההפקרה לאחר תאונה. למעשה, הפקרת נפגע לאחר תאונה היא עבירה חמורה גם ביחס לשלל ההתנהגויות שהוגדרו כעבירות פליליות, כפי שניתן ללמוד מהעונש שנקבע בצידה – 14 שנות מאסר.¹⁹ בסעיף 64א לפקודת התעבורה קבועות שלוש חלופות לעבירת ההפקרה אחרי פגיעה (ההדגשות נוספו):

”(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) החליט בית המשפט להטיל על אדם עונש מאסר לפי סעיף קטן (ב) או (ג), לא ייתן עליו צו מבחן, אלא מטעמים מיוחדים שיירשמו, ולא יטיל עליו מאסר על-תנאי בין כעונש יחיד ובין כעונש נוסף.

(ה) בסעיף זה, **”הזעיק עזרה”** – הושיט עזרה מתאימה בהתאם לנסיבות המקרה ולמקום התאונה, ובכלל זה, בהתאם לנסיבות המקרה, **הזעיק את גופי ההצלה המקצועיים הנחוצים למקום התאונה, המתין ליד הנפגע עד**

¹⁷ שם, בעמוד 112.

¹⁸ מרים גור אריה “פאניקה מוסרית סביב תאונות פגע וברח – ישראל 2002–2011” ספר אדמונד לוי 369, 372 (אוהד גורדון עורך, 2017).

¹⁹ ע”פ 335/18 פלוני נ’ מדינת ישראל, פס’ 13 לפסק דינו של השופט מזוז (פורסם באר”ש, 22.4.2018). להרחבה על אודות הפער בין החובות שמטילה פקודת התעבורה לעומת החובות המוטלות בחוק העונשין על מבצעי עבירות, ראו דן ביין “בעיות יסוד בעבירות של פגע וברח” עיוני משפט ד 552 (1975). לביקורת על אודות חומרת הענישה בעבירת ההפקרה ראו גור אריה, לעיל 18; טננבוים ורצון, לעיל ה”ש 7. אולם, עניינה של הארת פסיקה זו אינה בשאלת העונש הראוי לנהג מפקיר, אלא בעצם ההימנעות מאישום בעבירה זו.



להגעתם, דאג למניעת כל נזק נוסף לנפגע ככל יכולתו והגיש לנפגע עזרה ראשונה אם ביכולתו להגישה על פי הכשרתו.

כך נוסח העבירה מאז תוקנה הפקודה בשנת 2011, בתיקון 101 אשר החמיר משמעותית את הענישה בגין עבירת ההפקרה לאחר פגיעה, וקבע מדרג ענישה בהתאם למצב הנפשי של הפוגע ולחומרת הפגיעה. בתיקון הפקודה ביקש המחוקק "לקבוע עבירה אחת של הפקרה שתכלול את ההתנהגויות הקבועות היום בנפרד – אי-עצירה ואי-הגשת עזרה – כך שהעונש שיוטל על נהג המעורב בתאונה שבה נפגע אדם ולא עצר או לא הזעיק את העזרה המתאימה יהיה שבע שנות מאסר".²⁰ ודוק, אי-עצירה וגם אי-הגשת עזרה. מכאן עולה כי למרות שחלופת ההפקרה על דרך בריחה ממקום האירוע מוכרת ונפוצה יותר, המחוקק ראה באי-הזעקת עזרה מחדל שווה ערך לכך באי-מוסריותו ובאי-חוקיותו.

נוסף כי גם לצורך חלופת ההפקרה של אי-עצירה במקום, על פי סעיפים 64א(א) ו-64א(ב) לפקודת התעבורה כאחד, נדרש כי העצירה תהיה "כדי לעמוד על תוצאות התאונה". משמע, משעצר הנהג הדורס מסיבות אחרות, כדוגמת ניסיון להעלים ראיות או פשוט כי הרכב נפגע ולא ניתן להמשיך לנהוג בו, יש לראותו כמי שעבר אף על חלופה זו. תנאי זה אף מסייע בפרשנות חלופת אי-הגשת העזרה, משהוא מדגיש את כוונת המחוקק לאחריות החברתית אותה ביקש לעגן בסעיף, ואי-הסתפקות בפעולות מכניות-טכניות של הפוגע.

קודם לתיקון 101 כלל סעיף 64 לפקודה שתי חלופות בלבד לעבירת ההפקרה. אי-עצירה (כלומר בריחה מהמקום) ואי-הגשת עזרה.²¹ מהשוואת הנוסחים עולה כי לפני התיקון קבע המחוקק כי אי-הגשת עזרה חמורה יותר מאי-עצירה ומצדיקה עונש חמור יותר (9 לעומת 7 שנות מאסר). בתיקון קבע המחוקק שקילות משפטית בין העבירות, השווה בין העונשים והעלה את רף הענישה ל-14 שנות מאסר. זאת ועוד, לשון עבירת ההפקרה כיום בסעיף 64(ד) לפקודה, על שתי חלופותיה, מבטאת את החומרה לא רק בענישה הכוללת עונש מרבי של מאסר ממושך, אלא גם,

²⁰ הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 104) (החמרת הענישה בעבירת ההפקרה) התשע"א-2011, ה"ח 198, 198-199.

²¹ כך לשון הסעיף בנוסחו הקודם: "(א) נוהג רכב המעורב בתאונה, והוא ידע, או שהיה עליו לדעת, כי בנסיבות המקרה עשוי היה להיפגע אדם, ולא עצר במקום התאונה, או קרוב לו ככל האפשר, כדי לעמוד על תוצאות התאונה, דינו – מאסר שבע שנים, עם קנס או ללא קנס, ובלבד שלא יוטל עליו מאסר על תנאי בין כעונש יחיד ובין כעונש נוסף ולא יינתן עליו צו מבחן. (ב) נוהג רכב המעורב בתאונה, והוא ידע, או שבנסיבות המקרה היה עליו לדעת, כי בתאונה נפגע אדם, ולא הגיש לנפגע עזרה שהיה ביכולתו להגיש בנסיבות המקרה, לרבות הסעתו לטיפול רפואי, דינו – מאסר תשע שנים, עם קנס או ללא קנס, ובלבד שלא יוטל עליו מאסר על תנאי בין כעונש יחיד ובין כעונש נוסף ולא יינתן עליו צו מבחן".



מפקירים את עבירת ההפקרה

באופן חריג במשפט הפלילי, קביעת חובה להטיל עונש של מאסר בפועל, ושרק בנסיבות חריגות ניתן יהיה להסתפק בצו מבחן או במאסר מותנה. הוראה רלוונטית נוספת נמצאת בסעיף 1א64 לפקודה שנוסף בתיקון 101, המטיל על נוסע ברכב (שאינו הנהג) חובת קריאה לגופי הצלה. בכך מדגישה הפקודה את חומרת מעשה ההפקרה על צורותיו השונות שאינן מתמצות בכריחה ממקום האירוע. ודוק, בניגוד לחובות המוטלות על נהג פוגע, מחויב נוסע ברכב המעורב בתאונה שבה נפגע אדם רק להתקשר לגופי הצלה בהקדם האפשרי כאשר נהג הרכב לא עשה כן. להשלמת התמונה נציין כי קודם לתיקון החוק ניתן היה להרשיע נוסעים ברכב בסיוע לעבירת ההפקרה שביצע הנהג הפוגע.²² מהשוואת סעיף 64א לסעיף 1א64 עולות שתי מסקנות: הראשונה, כי האינטרס העליון אותו שיווה המחוקק לנגד עיניו הוא עשיית מרב המאמצים להגשת סיוע מהיר ככל הניתן לנפגעים, סיוע שעשוי להביא לצמצום נזק שנגרם ולעיתים אף להצלת חיי אדם. המסקנה השנייה היא כי חלה חובה מוגברת המוטלת על הנהג, חובה לאורה יש לפרש את הסעיפים הרלוונטיים ולאוכפם.

ג.2 איסור ההפקרה בתקנות התעבורה

לא רק פקודת התעבורה, אלא גם תקנות התעבורה מחייבות נהג שהיה מעורב בפגיעה שגרמה לחבלה חמורה או קטלנית לפעול.²³ כך לשון התקנה האמורה: "144. (א) נוהג רכב המעורב בתאונה שכתוצאה ממנה נהרג אדם או נפגע [...] (2) בהתאם לנסיבות המקרה ומקום התאונה, יגיש לכל אדם שנפגע באותה תאונה עזרה מתאימה".

בהמשך התקנה מפורטות פעולות הנכללות "במיוחד" בעזרה המתאימה, שביניהן הזעקת שירותי הצלה המקצועיים הנחוצים למקום התאונה והמתנה ליד הנפגע עד להגעתם.²⁴

ג.3 אכיפת איסור ההפקרה בהנחיות פרקליט המדינה

הנחיות פרקליט המדינה קובעות, כי ברירת המחדל במצב של הפקרת נפגע בתאונה היא העמדה לדין בשל האינטרס הציבורי הטמון בכך.²⁵ בסעיף 9 להנחיות נקבע כי בהנחה

²² רע"פ 3626/01 ויצמן נ' מדינת ישראל, פ"ד נו(3) 187 (2002). באותו מקרה הורשעו שלושה נוסעים בסיוע לביצוע עבירת ההפקרה, באיחוד סעיף 64א(ב) לפקודת התעבורה בנוסחו קודם לתיקון וסעיף 31 לחוק העונשין.

²³ תק' 144(א)(2) לתקנות התעבורה. העונש הקבוע להפרת החובה מצוי שם, בתק' 62 ו-68.

²⁴ שם, ס"ק (ג)(2) ו-(ד)(2).



שניתן להוכיח את יסודות העבירה שביצע נהג-פוגע הן לפי סעיף 64 לפקודה והן לפי תקנה 144 לתקנות, יש להחליט באיזה סעיף להאשים בהתאם "למכלול הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה, ובכלל זאת (רשימה שאינה ממצה): נסיבות האירוע, חומרת הפגיעה בנפגע, אופי ההפקרה, משכה, התנהלות המפקיר בזירת התאונה ולאחר עזיבתו את מקום התאונה, מידת הפרת החובות שהוטלו על הנהג כמעורב בתאונה עם נפגעים (בכל הקשור לעמידה על תוצאות התאונה והזעקת עזרה), ביצוען של עבירות נוספות בהקשר זה (הן מבחינת נסיבות התאונה והן מבחינת נסיבות ההפקרה), ומידת שיתוף הפעולה של החשוד עם רשויות האכיפה וגורמי ההצלה".

עוד נקבע בהנחיות, כי שיקול רלוונטי שיש להתחשב בו הוא הטעם להפקרה. 26 כך לדוגמה, כאשר עולה מהראיות שההפקרה נבעה מאיבוד עשתונות רגעי והמפקיר התעשת במהרה, שב לזירת התאונה לצורך הושטת עזרה, פעל בהתאם לשאר חובותיו על פי דין ולא נגרם נזק ממשי לנפגע בשל ההפקרה, ייטה תובע להעמיד לדין לפי תקנה 144 בלבד או אף שלא להעמיד לדין כלל. מן העבר השני, סעיף 14 להנחה מתייחס לענישה הראויה וקובע, כי נסיבות מחמירות תהיינה במקרה של "הפקרה שמקורה באדישות ביחס לגורל הנפגע, להבדיל מהפקרה שמקורה בחרדה 'פאניקה' שהביאה לאובדן שיקול דעת רגעי שלאחריו התעשת הנאשם וגילה במעשיו חרטה", וכאשר "נעשתה ההפקרה בעת היות המפקיר תחת השפעה של סם או משקה משכר".

סיכום המצב הנורמטיבי מלמד על חשיבות חובת ההצלה בעיני המחוקק ואת חשיבות ההעמדה לדין בגין עבירת ההפקרה בעיני פרקליט המדינה. בפרקים הבאים נבקש לנתח את העבירה על מנת לעמוד על פרשנותה, ולבחון אם קיימות סיבות שלא להחיל עקרונות אלה על חלופת ההפקרה בנוכחות.

ד. ניתוח עבירת ההפקרה בנוכחות בראי המשפט הפלילי

אל מול קביעתו הלקונית של בית המשפט העליון בבג"ץ אמסלם שלו, נציע ניתוח של עבירת ההפקרה בנוכחות בראי המשפט הפלילי על מנת להגיע לפרשנותו התכליתית של הסעיף.

²⁵ "מדיניות התביעה בהעמדה לדין וענישה בעבירה של הפקרה לאחר פגיעה" הנחיות פרקליט המדינה 2.27 (התשע"ז) (להלן: "ההנחיות"). בס' 5 להנחיות נקבע בין השאר כי "לאור חומרתה של עבירת ההפקרה, הסיכון הגלום בה, הכשל המשפטי-מוסרי שעומד ביסודה והצורך בהרתעת הרבים, יפחת המשקל שיינתן לשיקולים אישיים של החשוד, וככלל ישנו אינטרס ציבורי בהעמדה לדין".

²⁶ שם, ס' 11.



ד. עבירת ההפקרה – עבירה התנהגותית ולא תוצאתית

עבירת ההפקרה בבריחה או בנוכחות אינה עבירה תוצאתית, ולכן אין צורך להוכיח כי הימנעותו של הפוגע מלסייע גרמה למות הנפגע או להחמרה במצבו. די בעצם ההתנהגות ובקיום הנסיבות הרלוונטיות כדי שנראה בנהג, או בנוסע, כלוקים מוסרית ונושאים באחריות משפטית. בשל חשיבותו, נצטט שנית את סעיף 64א(ה) לפקודה המגדיר את היסוד ההתנהגותי של "הזעקת עזרה" בהקשר זה. ההגדרה רחבה מאוד וחורגת מהמונח המילולי הפשוט:

"הושיט עזרה מתאימה בהתאם לנסיבות המקרה ולמקום התאונה, ובכלל זה, בהתאם לנסיבות המקרה, הזעיק את גופי ההצלה המקצועיים הנחוצים למקום התאונה, המתין ליד הנפגע עד להגעתם, דאג למניעת כל נזק נוסף לנפגע ככל יכולתו והגיש לנפגע עזרה ראשונה אם ביכולתו להגישה על פי הכשרתו".

החובה בס"ק (ה) מפורטת יותר מהחובה הקבועה בנוסחו הקודם של הסעיף, שבו הסתפק המחוקק בהגדרה הכוללת: "עזרה שהיה ביכולתו להגיש בנסיבות המקרה, לרבות הסעתו לטיפול רפואי". ההרחבה מדגישה את חומרת העבירה על צורותיה השונות, מעבר לאי-הזעקת העזרה עצמה, והיא כוללת בין השאר המתנה ליד הנפגע.

בית המשפט העליון הדגיש לא פעם פן רחב זה של העבירה. כקביעת הנשיאה חיות: "אין חולק כי אחת התכליות העיקריות של עבירת ההפקרה היא קביעת נורמה בדבר החובה להושיט עזרה לנפגע התאונה במטרה להגדיל את הסיכויים להצלת חייו ככל שמצא את מותו בתאונה או למזער את הפגיעה בגופו ככל ששרד אותה".²⁷ הנשיאה מוסיפה על כך כי הנזק רחב יותר ועל כן אינו מחייב תוצאה בהגדרת העבירה. בעניין זה מצטטת הנשיאה בהסכמה גם את דברי השופט סולברג: "דומני כי ניתן להצביע גם על תכלית נוספת – הדאגה לכבוד המת ולרגשות קרוביו. גם אם אין עוד תועלת בהגשת עזרה רפואית, לבטח יש טעם לכסות את הגופה, ולוודא שלא תהיה לְמִשְׁפָּה בגלגלי כלי רכב נוספים".²⁸

דהיינו, היסוד ההתנהגותי רחב בשל חשיבות האינטרס המוגן בעבירה.

²⁷ ע"פ 961/16 אלהרוש נ' מדינת ישראל, פס' 7 לפסק דינה של הנשיאה חיות (פורסם בנבו, 25.11.2018).

²⁸ שם, פס' 10–12 לפסק דינה של הנשיאה חיות המפנה לע"פ 7936/13 לוי נ' מדינת ישראל פס' 27 לפסק דינו של השופט סולברג (פורסם בנבו, 16.12.2014).



ד.2 היסוד הנפשי – מודעות לנפגעים בזירה

סעיף 64א(ג) לפקודה דורש שנהג פוגע יהיה מודע סובייקטיבית להימצאותם של נפגעים במקום ולפגיעה הקשה בהם, או לחלופין כי יתעורר בו חשד סביר, אך הוא יימנע מלברר את העובדות הרלוונטיות.²⁹ המודעות, או עצימת העיניים, היא המכתימה את מעשי הנהג באי-מוסריות ולכן גם בפליליות, ודאי כאשר מדובר בעבירה כה חמורה. זו כבר איננה "תאונה" אלא פעולה מודעת.

ד.3 היחס בין עבירת ההפקרה בפקודה לעבירות הפגיעה בחוק העונשין

לכאורה, ניתן לטעון כי מעת שהנהג עמד לדין בגין עבירת ההריגה, מקום שבו גרם למותו של אדם, אין משמעות להעמדתו לדין גם על עבירת ההפקרה. אולם, הטענה כביכול עבירת ההריגה "כולעת" את עבירת ההפקרה ומאיננה אותה, תביא לתוצאה שגויה משפטית, מוסרית וכעניין של מדיניות, ממספר טעמים. ביסוד עבירת ההפקרה עומדים אינטרסים מיוחדים, הנפרדים כאמור מתוצאת ההפקרה, כפי שמעיד ניסוח העבירה כהתנהגותית. כך מעידה גם גישת בית המשפט העליון כאשר קבע לא אחת, כי חובתו של הנהג שרירה וקיימת גם כאשר פצועים בתאונה כבר מתו בעת שהגיע למקום.³⁰

השוואת עבירת ההפקרה לעבירות הפגיעה מעלה שמדובר בעבירות בעלות אופי שונה בתכלית, הכוללות רכיבים עובדתיים שונים ומבקשות להגן על אינטרסים שונים. היסוד ההתנהגותי בעבירת ההריגה הוא מעשה הנהיגה, ואילו היסוד ההתנהגותי בעבירת ההפקרה בנוכחות הוא המחדל של אי-מילוי חובת ההצלה. ההריגה היא עבירה

²⁹ ס' 20(ג) לחוק העונשין. ראו גם ע"פ 6864/14 ענאש נ' מדינת ישראל, פס' 4 לפסק דינה של השופטת ברון (פורסם בנבו, 8.3.2015); מרדכי קרמניצר "החובה להלשין או החובה לדווח: על העברה של אי-מניעת פשע" המשפט יא 55, 72 (2005).

³⁰ כדברי השופט סולברג בעניין לוי, לעיל הי"ש 26: "חובתו של הנהג המעורב בתאונה לוודא באופן אישי את מצבו של הנפגע, אף בהסתברות גבוהה כי מת בתאונה. הנהג אינו רשאי להסתמך בזמן אמת על השערות ועל התרשמות כללית בהתבסס על עוצמת המכה והנזק, וגם אינו זכאי לפטור מאחריות בהסתמך על מותו של הנפגע, שעליו נודע לו בדיעבד, לאחר שעזב את המקום". ושם, פס' 28: "עינינו הרואות אפוא כי גם אם מת נפגע בתאונת דרכים על אתר, משרתת עבירת הפקרה אחרי פגיעה תכלית חשובה. גם בתאונת דרכים שבה אין עוד תוחלת בתכלית הרפואית שביסוד העבירה, דינו בתכליות המשניות – מניעת התחמקות מאחריות לתאונה, שיתוף פעולה עם רשויות אכיפת החוק בחקירת נסיבות גרימת התאונה והאחראים להתרחשותה (ראו את דברי השופט ח' מלצר בעניין שרעבי הנ"ל), וכן גם דאגה לכבוד המת. תכליות-המשנה של עבירת הפקרה אחרי פגיעה מחייבות הרשעה בביצועה, גם כשהנפגע מת במקום, בין אם הנהג ברר וידע את הדבר לאשורו בטרם עזב את המקום, בין אם לאו. העזרה אינה מתמצית בסיוע רפואי לאדם חי בלבד, וממילא אין להכיר עוד בסייג לחובה להושיט עזרה מקום בו מתקיימת אצל הנהג ודאות סובייקטיבית בדבר מות הנפגע טרם עזיבתו את מקום התאונה (עניין שעבט)".



מפקירים את עבירת ההפקרה

תוצאתית – מוות, ואילו ההפקרה התנהגותית – מחדלו של הנהג מלהציל. כמו כן, פעולות לאחר מעשה אינן משליכות על קיום יסודות ההריגה, אך הן הבסיס לעבירת ההפקרה.³¹ במלים אחרות, עיקר עבירת ההפקרה באמירה הנורמטיבית בדבר חובות עשה שבין אדם לחברו בסיטואציה ספציפית. בהתאם, חומרתה היתרה מתבטאת בפקודה ובפסיקה באותם מקרים שבהם המפקיר לא היה אחראי לתאונה ולמרות זאת עמד לדין ואף נגזר עונשו למאסר בפועל, כמצוות המחוקק.³²

שלישית, פקודת התעבורה מבחינה בין הפקרה על רקע פגיעה (סעיף 64א(ב)) לבין הפקרה על רקע פגיעה שגרמה לחבלה חמורה או למותו של אדם (סעיף 64א(ג)). אין סיבה להניח שהמחוקק ביקש להתייחס למצב שבו אדם נפצע קשה או נהרג כתוצאה מתאונה, ויוגש כתב אישום בגין הפקרתו בלבד. כך גם לא ייתכן שיוגש כתב אישום בגין הריגתו בלבד. קבלת הטענה משמעותה הפיכת עבירה כה חשובה לאות מתה בספר החוקים, שכן היא תחול רק כאשר יש שני אחראים לתוצאה הסופית, אחד יעמוד לדין על הפגיעה והשני על ההפקרה.

זאת ועוד, סעיף 6 להנחיות קובע חד משמעית: "נמצא כי החשוד אחראי לגרימת התאונה, הרי שמלבד עבירת ההפקרה, תיכלל כמוכן בכתב האישום העבירה הרלוונטית הקשורה לכך". ברקע הדברים נמצא גם סעיף 30 להנחיית פרקליט המדינה שעניינה עריכת כתב אישום: "בבחירת סעיפי החיקוק יש לייחס לנאשם את העבירה המגלמת באופן הטוב ביותר את הערך המוגן שנפגע מהמעשה המתואר בכתב האישום. בהקשר זה ניתן לשקול גם את חומרת המעשים או את חומרת התוצאה".³³ דהיינו, בהתאם להנחיה עבירת ההפקרה אינה נלווית לעבירת ההריגה, וודאי שהעבירות אינן חופפות זו לזו או מייתרות זו את זו. ואכן, פסיקה רבה מעידה על כך שנהגים אשר פגעו והפקירו, הואשמו והורשעו בהפקרה, ובהמתה או בגרימת חבלה חמורה גם יחד. אין הצדקה להימנע מכך כאשר מדובר בהפקרה בנוכחות.³⁴

³¹ ע"פ 7683/02 זרגריאן נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 1.5.2003).

³² הכוונה כאן להפקרה בבריחה, שכן רק עליה עמדו לדין. "הנהג כי כן, עבירת ההפקרה אחרי פגיעה היא עבירה לעצמה והעובדה שהנהג המפקיר אינו אחראי לקרות התאונה אינה משפיעה על התגבשותה, אך עובדה זו בהחלט נושאת משקל לעניין העונשי". ע"פ 3754/14 גורמנזו נ' מדינת ישראל, פסי' 8 לפסק דינה של השופטת חיות (פורסם בנבו, 11.11.2014).

³³ "הכנה וניסוח כתב אישום" הנחיות פרקליט המדינה 3.1 (התשע"ח).

³⁴ בע"פ 7478/14 פלוני נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 9.6.2015) הורשע נהג אשר נהג בשכרות, גרם לפגיעות קשות בעת שברח מניידת משטרה וצפה מן הצד בנפגעים מבלי להזעיק עזרה בעת שביצע פעולות לטשטוש מעורבותו בתאונה. בין השאר הורשע הנהג גם בהפקרה "הגם שנותר בקרבת מקום, היה מודע למצבם [של הפצועים] – המחברות] והזעיק עזרה עבור עצמו" ראו שם, פסי' 7.



לא רק זאת, אלא שעבירת ההריגה ועבירת החבלה החמורה מצויות בחוק העונשין, ואילו עבירת ההפקרה קבועה בפקודת התעבורה והיא ייחודית להפקרת אדם על רקע תאונת דרכים. עבירות ההריגה וגרימת החבלה החמורה הן מהוותיקות בספר החוקים, והרלוונטיות שלהן לאישומים בעקבות דריסה מובנת מאליה. על אף האמור המחוקק קבע בעניין ההפקרה עבירה עצמאית נפרדת המלווה בעונש מאסר ממושך, ובכך הבהיר כי מדובר במעשים נפרדים שכל אחד מהם ראוי לגינוי ולהתייחסות עונשית נפרדת.

קל וחומר, הבחנה זו נכונה משעבירת ההפקרה אינה עבירה תוצאתית כאמור, ואינה דורשת שההפקרה תגרום לנזק בכלל או בהיקף מסוים, אלא כנסיבה מחמירה, כעולה מתוך ההשוואה בין ס"ק (ב) לס"ק (ג). סעיף קטן (ג) מתייחס למצב שבו התאונה כבר גרמה לחבלה החמורה או למותו, ולאחר מכן הנהג הפוגע לא הזעיק עזרה. היינו, לא נדרש שההפקרה תגרום לחבלה החמורה או למותו של הנפגע כפי שצוין לעיל.

מעבר לכך, אין הבדל בין האשמת נהג פוגע בנהיגה בשכרות לצד האשמתו בהריגה ובגרימת חבלה חמורה, פרקטיקה נהוגה ומקובלת שאף נעשה בה שימוש בכתב האישום בעניין אמסלם שלו, לבין האשמתו בהפקרה לצד אותן עבירות. בדומה לעבירת הנהיגה בשכרות, גם עבירת ההפקרה מתייחסת לפסול במעשים כשלעצמם. ניתן אף לטעון כי קיים אינטרס חזק יותר להעמיד לדין בגין ההפקרה במצב זה, שכן שתיית אלכוהול כשלעצמה אינה פסולה, אלא רק העובדה שאדם מכניס את עצמו למצב מסוכן שבו השכרות עלולה לגרום לפגיעה, ואילו הפקרת אדם לאחר פגיעה בו היא כשלעצמה פוגעת במארג החברתי וסותרת ערכים אנושיים בסיסיים.

כשם שעבירות של נהיגה בשכרות, שיבוש חקירה וכמובן הפקרה בכריחה, אינן נבלעות על ידי עבירת ההריגה או גרימת החבלה החמורה, כך לא ניתן לקבל פרשנות לפיה דווקא עבירת ההפקרה בנוכחות מתאיינת בשל האישום החמור הנובע מהתוצאה. ההפך הוא הנכון – התעלמות מאנשים שבהם פגע הנהג והפסול המוסרי העמוק הטמון בכך, הם נסיבות מחמירות לעבירה המצדיקה כפל עונש ולא פטור.

סיכומו של דבר, מניתוח העבירה עולה שכל רכיביה ומאפייניה תומכים בראייתה כעבירה נפרדת ועצמאית. האם יש נתון התומך בהבחנה בין הפקרת 'פגע וברח' לבין הפקרה בנוכחות? כדי לענות על כך נעמוד על טיבה המיוחד של חובת ההצלה.

ה. הפקרה בנוכחות וחובת ההצלה במשפט הישראלי

חובת ההצלה היא חובה מוסרית מן המעלה הראשונה. כפי שהסביר הרמב"ם, "כל המאבד נפש אחת מישראל, כאילו אבד כל העולם כולו; וכל המקיים נפש אחת



מפקירים את עבירת ההפקרה

מישראל, כאילו קיים כל העולם כולו.³⁵ אולם, קיבוע חובה זו בחוק מעורר שאלות וקשיים ככלל עבירה מחדלית, בשל הטלת חובת עשה.³⁶ כך, במשפט העברי, למרות חומרת ההפרה עד כדי החלתה גם מקום שבו אדם ביקש להתאבד, נקבע שאין זו חובה שניתן להעניש בגין הפרתה שכן עניינה במחדל.³⁷

לעומת המשפט העברי עמדת המשפט הישראלי ברורה. לא רק שהוא מכיר בחובת ההצלה כחובה שענישה בצד הפרתה, אלא שהסעיף הנדון בפקודת התעבורה אינו הביטוי היחיד שלה, כפי שהובהר לעיל. הפן הלא מוסרי הוטמע בחוק והפך ללא חוקי.³⁸ כדברי השופט רובינשטיין: "דברי ההסבר מנוסחים בלשון משפטית 'רזה', אך ברי כי ההשקפה שההצעה מייצגת היא מוסרית – הבעת הסתייגות מוסרית ממעשה לא מוסרי של הפקרת אדם, שעלולה לעתים להביא אף למותו".³⁹

ניתן להשוות את החובה הנדונה כאן לחובה הקבועה בסעיף 1(ב) לחוק לא תעמוד על דם רעך, בעיקר כאשר במקרה שלפנינו מתקיימים שלושת תנאי החוק: האדם הזקוק לעזרה נמצא לנגד עיני החודל, עקב אירוע פתאומי ובסכנה חמורה ומידית לחייו, לשלמות גופו או לבריאותו.⁴⁰

השוואת שני החוקים מעלה כי החובה בסעיף 64א לפקודת התעבורה מפורטת יותר מזו שבסעיף 1(ב) לחוק לא תעמוד על דם רעך, המחייבת, באופן צר, קריאה לרשויות או לאדם היכול לעזור ואינו דורש הושטת יד.⁴¹ השוואה זו מדגישה את היקף החובה בפקודת התעבורה שאינה מתמצה בהזעקת עזרה אלא מכילה קונקרטיזציה של חובת העשה הקבועה בחוק לא תעמוד על דם רעך. בצד עבירת ההפקרה ענישה חמורה פי כמה – עד 14 שנות מאסר, לעומת העונש המרבי של קנס בחוק לא תעמוד על דם

³⁵ משנה תורה, נזקים, פרק א, הלכה טז. ראו גם אליעזר בן שלמה "החובה להציל נפשות" **הפרקליט** לט 414 (1990).

³⁶ על ההצדקות הנדרשות להטלת חובת עשה במשפט הפלילי ראו יצחק קוגלר "דרישת החובה לפעול בדיני המחדל הפלילי: הצדקות הדרישה, היקף חלופה והעיגון הפורמלי של החובות לפעול" **מחקרי משפט** כ 201, 211–215 (2003). ראו גם הדיון בעניין **ויצמן**, לעיל ה"ש 22.

³⁷ מיכאל ויגודה "לא תעמוד על דם רעך: חובת ההצלה וגבולותיה" **פרשת השבוע** 24 (המחלקה למשפט עברי במשרד המשפטים, התשס"א); מנחם (מריו) קליין "פנייה למשפט העברי ויישומו בערכאה דיונית" 15 (פורסם בנבו, התשע"ו).

³⁸ הצעת החוק קושרת בינו לבין הציווי בתורה: הצעת חוק העונשין (תיקון מס' 47) (לא תעמוד על דם רעך), התשנ"ה–1995, הצ"ח 2398. טובה שטרסברג-כהן "משפט ומוסר בפסיקה הישראלית החדשה" 18 **משפט וצבא** 21, 23 (2006).

³⁹ ע"פ 3304/14 **פראן נ' מדינת ישראל**, פס"א (פורסם בנבו, 21.10.2014).

⁴⁰ חוק לא תעמוד על דם רעך, התשנ"ח–1998, ס"ח 245.

⁴¹ ראו דברי השופט י' אנגלרד בע"א 6649/96 **הסתדרות מדיציניית הדסה נ' גלעד**, פס' 21 (פורסם בנבו, 20.6.1999).



רעך.⁴² הבדלים אלה ברורים לאור העובדה כי חוק לא תעמוד על דם רעך מתייחס לחובה של כל אדם, ואילו סעיף 64 לפקודה מתייחס לחובתו של נהג שמעורב בדריסה. בכך נמנעת הביקורת אשר הושמעה לא פעם לעניין חובת הצלה כללית כאשר לא קיימת זיקה בין החודל לנפגע, בשונה מהזיקה הקיימת בעבירת ההפקרה.⁴³ נוסף כי מבדיקה השוואתית של המצב בעולם עולה, כי גם במדינות שנמנעו מקביעת חובת הצלה כללית עדיין הטיל המחוקק חובות דומות על נהגים ועל נוסעים. כך לדוגמה, במדינת ויקטוריה שבאוסטרליה, קובע החוק סעיף חובת עצירה מיידית וסעיף חובת הגשת עזרה מיידית 'ככל יכולתו'.⁴⁴ גם במדינת צפון קרוליינה שבארצות-הברית, חרף הוויכוח העצום הקיים במשפט האמריקני בדבר עיגון חובת הצלה בחוק, קיימת הבחנה בין החובה לעצור לבין החובה להגיש עזרה.⁴⁵ בגרמניה, חובת הגשת עזרה בזמן 'תאונות' כלולה בחוק הכללי ונפרדת מהחובה להישאר בזירת תאונת הדרכים.⁴⁶

בנוסף, בקביעת החובה הספציפית, במיוחד מאז תיקון 101, ייתר המחוקק שאלות אשר עלו בפסיקה ובספרות, והדגיש את חומרת העבירה בהרחיבו את אחריותם של אחרים פרט לנהג. השאלה הראשונה התעוררה בעניין **ויצמן**, בדבר הצורך בקיומו של מקור חובה נפרד בדין, לעניין האפשרות להרשיע נוסעים בעבירת סיוע על דרך מחדל, כיוון שהם לא דיווחו על תאונה.⁴⁷ בספרות עלתה ביקורת לגבי תחולת עבירת הסיוע במחדל בנסיבות אלה בהיעדר מקור חובה כזה.⁴⁸ בעניין **ימיני**, נקבע כי לא ניתן להרשיע נוסע כמבצע בצוותא לעבירת ההפקרה, מאחר שהמחוקק הטיל את חובת ההצלה רק על הנהג, וזהו 'עושה מיוחד'.⁴⁹ ועוד, בניגוד לפסיקה בעניין **ויצמן** ובהתאם לביקורת אשר נמתחה עליה, קבע השופט עמית צורך במקור חובה מיוחד לשם הרשעה מכוח

⁴² ס' 4 לחוק לא תעמוד על דם רעך.

⁴³ לדיון כללי ראו Jay Logan Rogers, *Testing the Waters for an Arizona Duty-to-Rescue Law*, 56 ARIZ. L. REV. 897, 902 (2014).

⁴⁴ ROAD SAFETY ACT 1986, SS 61(1)(a), 61(1)(b). החוק האוסטרלי קובע את החובה בכל מקרה של תאונה אשר גרמה נזק לאדם או לרכוש.

⁴⁵ לוויכוח ראו Rogers, לעיל 43. לחוק ראו N.C.G.S. 20-166(b) המעגן כעבירה את החובה להגיש עזרה 'סבירה' "reasonable assistance, including the calling for medical assistance".

⁴⁶ German Criminal Code, Section 323c, "Omission to effect an easy rescue". Section 142 "Leaving the scene of an accident without cause".

⁴⁷ עניין **ויצמן**, לעיל ה"ש 22. באותו מקרה הורשעו הנוסעים בסיוע לעבירת אי-דיווח על תאונה.

⁴⁸ מרדכי קרמניצר וליאת לבנון-מורג "על הציון במקור חובה לשם כינון העבידה של סיוע במחדל – בעקבות רע"פ 3626/01 ויצמן נ' מדינת ישראל" **עלי משפט** ד 175 (2005).

⁴⁹ פרשת **ימיני**, לעיל ה"ש 1.



מפקירים את עבירת ההפקרה

הדוקטרינה של 'מבצעים בצוואתא'⁵⁰. תוצאת ההכרעה הייתה צמצום האפשרות להעמיד לדין נוסעים ברכב.⁵¹ המחוקק סטה מהלכות אלה, ובתיקון 101 הטיל במפורש את חובת ההצלה לא רק על נהג אלא גם על נוסע ברכב.⁵² בכך, הכריע המחוקק במחלוקת והכניס תחת כנפי הפקודה מקרה קונקרטי נוסף של אי-מילוי חובת הצלה. השינוי הבהיר את תפיסת המחוקק כי חובת ההצלה בדרכים כה חשובה, עד שגם אותם 'מזיקים משניים' מחויבים בה, ולו בהיקף מצומצם.

אם כך קבע המחוקק, תמוה מה הבסיס לספק שמצא בית המשפט בהערת השופט עמית, כשתהא אם ייתכנו מצבים שבהם יש לאכוף את החובה.

ו. האם ישנן נסיבות הפוטרות מאחריות?

ניתן להקשות ולשאול אם במקרה השכיח שבו עובר אורח הגיע למקום הדריסה והזעיק עזרה, פטור נהג מפקיר מחובתו. במלים אחרות – האם אדם אחר יכול למלא את חובת ההצלה ובכך לפטור את הנהג. לטעמנו, בחינת לשון החוק, ההנחיות והפסיקה מלמדת כי התשובה שלילית, בראש ובראשונה לאור האינטרס עליו מבקשת העבירה להגן. כפי שצוין, חובת הגשת העזרה הקבועה בסעיף 64א לפקודה רחבה יותר מהזעקת גורמי הצלה וממילא אינה מתמלאת אוטומטית כאשר גורם אחר הזעיק אותם. לא מיותר להזכיר בהקשר זה כי עבירת ההפקרה היא עבירה נמשכת, וכי לשון הסעיף מתייחסת לנהג שהפקיר ולא לנפגע שהופקר, כך שחובת הנהג קיימת גם לאחר הגשת העזרה בידי אחר בהתאמה לנסיבות העניין.

סעיף 64א לפקודה דורש מנהג פוגע להיחלץ אקטיבית לעזרת האדם שבו פגע, בהתבסס על העובדה שהוא זה שפגע. הסעיף אינו מסייג את החובה למקרים שבהם אין באזור עוברי אורח אחרים הכשירים לסייע. כפי שניתן ללמוד מהשוואה לחובתו של נוסע ברכב שגרם לתאונה הקבועה בסעיף 1א64 לפקודה, היעדר הסייג אינו לקונה חקיקתית. בניגוד לחובות המוטלות על נהג מעורב, החובה המצומצמת המוטלת על נוסע ברכב פוגע מוגבלת למקרים שבהם נהג הרכב לא פעל כנדרש. הבדל זה מדבר בעד

⁵⁰ שם, בעמ' 367. תוצאת ההליך הייתה שימיני, הנוסע, הורשע בסיוע במחדל לעבירת ההפקרה, אך לא כמבצע.

⁵¹ לביקורת על ההחלטה בעניין ימיני ובמיוחד על שלילת הרציונלים האפשריים של אי-החלת דוקטרינת העושה המיוחד בעבירות מחדל לעומת עבירות מעשה ראו רוני רוזנברג "תחולת סעיף 34 לחוק העונשין על עבירות מחדל מסוג "עושה מיוחד" מחקרי משפט ל 129, 147-148 (2015).

⁵² ס' 1א64 לפקודת התעבורה.



עצמו ומלמד שהנהג הפוגע אינו יכול ליהנות מיתרון המוסרי של עוברי אורח, אשר עצרו במקום כדי להזעיק כוחות הצלה. אין גם סיבה לחשוב שהמחוקק התכוון להחיל את חובת ההצלה רק על תאונות המתרחשות במקומות כה מבודדים שאיש לא יגיע אליהם.

גם בפסיקה הובהר במספר מקרים כי אין לפטור נהג מחובתו אף אם הגיעו אחרים לזירת האירוע, וכי בפרשנות כזו טמון כשל מהותי, מוסרי ומשפטי כאחד.⁵³ ואכן, פרשנות לפיה נהג-פוגע יכול ליהנות מכך שבמקרה הגיעו במהירות יחסית לזירת האירוע אנשים שפעלו באופן אנושי ואחראי, וכך להיות פטור מחובתו לסייע לנפגע, מנוגדת לתכלית החוק ואינה יכולה לעמוד. כך לדוגמה קבע גם בית המשפט העליון במדינת ויקטוריה שבאוסטרליה, כי הגעת עוברי אורח לזירת תאונה או העובדה שדינו של הנפגע נחרץ אינן פוטרות נהג מחובתו.⁵⁴ ממילא, כל פרשנות אחרת תביא לכך שנהג שדרס וברח ממקום תאונה ובאותה עת שהו עוברי אורח במקום, יואשם בהפקרה למרות נוכחות עוברי אורח, ואילו נהג שדרס אך לא נמלט מזירה שגם בה שהו עוברי אורח, לא יועמד לדין. הכיצד יעלה על הדעת שחרף העובדה שהעבירות זהות יפטור האחרון מאחריות?

האם יוכל הנהג הפוגע לטעון כי הפקיר לפרק זמן קצר מאוד ועל כן לא יישא באחריות? גם כאן נטען כי התשובה שלילית. זמן הפקרה קצר לכאורה אינו מאיין את חובות המפקיר, שהרי בשלב הראשון שבו הפר את חובתו להזעיק עזרה, ושבו התגבשו היסודות העובדתיים והנפשיים של העבירה, לא יודע הנהג ולא יכול לדעת אם ומתי יגיעו עוברי אורח שיסייעו לנפגע.

⁵³ כדברי השופט פוגלמן: "בהתייחס לקביעתו של בית המשפט קמא שלפיה בנסיבות העניין עבירת ההפקרה שביצע המערער פחותה בחומרתה עקב סיוע שהושיטו אחרים לפצועים, מבקשים אנו להבהיר כי האחריות לסייע למי שנפגעו בתאונת הדרכים מוטלת בראש ובראשונה על הנהג הפוגע. ההתחמקות מאחריות זו היא לזו היסוד הפלילי שבעבירת ההפקרה ובה נעוץ הפסול המוסרי. מטעם זה עבירת ההפקרה כשלעצמה אינה דורשת קשר סיבתי בין ההפקרה לתוצאות הפגיעה [...] אף בהנחה שהייתי מקבל את גרסת הנאשם לפיה בצע פרסה וחזר למקום התאונה, עצר את רכבו, ראה התקהלות אנשים מסביב לנפגע ואף שמע שהוזמן אמבולנס, אין בכך כדי לקיים את חובתו הסטטוטורית והמוסרית הקבועה בחוק ובפסיקה לפיה עליו לוודא באופן אישי מצבו של הנפגע ולהזעיק עזרה. עבירת ההפקרה איננה מתמצה בהושטת עזרה רפואית לנפגע והיא מחילה עצמה על מכלול התנהגותו של הנהג המעורב בתאונה, לאחר רגע הפגיעה. ראו פרשת פלוני, לעיל ה"ש 344, פס' 9 לפסק דינו.

⁵⁴ *Bankal v The Queen*, S APCR [2018] 0178. בית המשפט מצוין לחובת הנאשם כי הוא נשאר בזירה למשך פרק זמן קצר, אך לא הגיש סיוע. רק לאחר מכן עזב. העונש שהוטל בגין עבירה זו היה מאסר בפועל של 3 שנים ו-3 חודשים. להחלטה דומה בדבר הגעת אחרים לזירה כלא מאינת את חובות הנהג ראו *Veerman v The Queen* [2012] VSCA 194 (24 August 2012).



מפקירים את עבירת ההפקרה

תכלית החוק ודאי אינה מצדיקה פרשנות לפיה הפקרה בת מספר דקות אינה מקימה את עבירת ההפקרה, שהרי נאמר בסעיף כי הזעקת העזרה מתפרשת "בהתאם לנסיבות המקרה". עובדתית, חמש דקות מהוות הבדל תהומי ברגעי השיא של אצן, והבדל בין חיים למוות אצל פצוע קשה, וודאי פצוע אנוש.⁵⁵ כאשר נגרמת לאדם חבלה חמורה כל דקה קריטית ולעיתים היא עשויה להיות הגורם המבדיל בין חיים למוות, בין מוות לחיים. גם כבוד המת דורש שהנפגע לא יישאר לבד ברגעי חייו האחרונים, אף אם אלה רגעים ספורים.⁵⁶

ז. מדיניות שיפוטית בפרשנות עבירת ההפקרה בבריחה

הערת השופט עמית בפרשת אמסלם שלו סותרת גם פסיקת עבר שפירשה את עבירת ההפקרה בסעיף 64א לפקודה. בית משפט העליון פירש את עבירת ההפקרה פרשנות תכליתית, שתשקף באופן מיטבי את חומרתה המוסרית. כדברי הנשיא ברק: "מדיניות המשפט הפלילי בישראל בשנים האחרונות, בחקיקה ופסיקה, היא להרחיב את חובתו החוקית (להבדיל מחובתו המוסרית) של אדם להושיט עזרה לאדם אחר המצוי בסכנה, ודאי כאשר חובה זו אינה מעמידה את מושיט העזרה בסכנה כלשהי (ראו: חוק לא תעמוד על דם רעך, התשנ"ח-1998) (אשר נכנס לתוקפו לאחר האירועים נשוא פסק הדין) וכן ע"פ 119/93 לורנס נ' מדינת ישראל, פ"ד מח(4) 1, 29-33). מדיניות הרחבת חובת העזרה באה לידי ביטוי גם בעבירת ההפקרה. כך לדוגמא, בחוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 15), תשל"ט-1979 תוקנה עבירת ההפקרה ותחולתה הורחבה 'מנהג שתוך נהיגתו גרם לתאונה' ל'נהג המעורב בתאונה'." 57.

דברים אלה נכתבו בשנת 1999, לפני התיקון המשמעותי והמחמיר אף יותר של עבירת ההפקרה. קל וחומר שהדברים חזקים יותר היום. פסיקה מאוחרת יותר משקפת

⁵⁵ ראו גם פרשת ימיני, לעיל ה"ש 1, פס' 37 לפסק דינו של השופט עמית, שקבע כי 3 דקות אינן "זמן קצר": "גם אם אניח כי משך הנסיעה משעת התאונה ועד העצירה לא ארכה יותר משלוש דקות, כפי שנטען על ידי ימיני, הרי שזמן זה ארוך דיו כדי לדרוש מסימון לעצור, לרדת מהרכב, למחות ולהתריע בפניו, ולכלל הפחות להזעיק עזרה. אלא שימיני לא עשה דבר מכל אלה". חומרת ההפקרה נובעת לא רק מהיקף הפעולות שאפשר לעשות בשלוש דקות אלא, גם מכך שבפגיעות חמורות לדקות ספורות עשויה להיות השפעה מכרעת על היקף הנזק.

⁵⁶ ראו לעיל התייחסות לדברי השופט סולברג בעניין לוי, לעיל ה"ש 28, פס' 20.

⁵⁷ דנ"פ 2974/99 אוחנה נ' מדינת ישראל, פס' 6 (20.1.2000).



את המגמה הברורה. כדברי השופט עמית עצמו בעניין **ימיני**, כי "בכך נמצאנו ממשיכים במגמה של החובה להושיט עזרה לאדם המצוי בסכנה, באמצעות פרשנות מרחיבה של סעיף 64א"⁵⁸. ועוד קודם לכן ציין, כי "חובת ההצלה והסיוע מתחייבת ממידת קל וחומר כאשר נוהג הרכב הוא שגרם לפגיעה באדם. אי עצירה במקרים אלה מעידה על התנכרות מודעת לחיי אדם, על אי איכפתיות ושוויון נפש לגורלו של הנפגע"⁵⁹. וכדברי כב' השופט רובינשטיין: "קל וחומר למי שהוא עצמו היה מעורב בפגיעה, וחובתו המוסרית, וכמובן המשפטית על פי הסקציה שבעבירת ההפקרה, כפולה ומכופלת. ומי שלא עמד בה, בית המשפט מצווה לענשו כראוי לו"⁶⁰.

בעניין **שרעבי** נקבע כי אין די בכך שהנהגת הפוגעת נשארה בזירת האירוע עד להגעת כוחות הרפואה ורק אז ברחו מהמקום, כדי למלא את החובה:

"הסתלקות בטרם סיום חקירת האירוע איננה מספקת את הסטנדרט של מתן עזרה שניתן להגיש, שכן למערכת לא נשקף כל סיכון מהישארותה במקום התאונה. לכן יש לפרש את עבירת ההפקרה ככזו המכוונת להציב רף התנהגות גבוה במערכת היחסים שבין אדם לחברו, וככזו אין להגביל את תחולתה במקרה שבו הנהג המעורב בתאונה ביקש להסתלק לאחר הגעת הגורמים הרפואיים למקום"⁶¹.

לסיכום נקודה זו, פסיקת בתי המשפט הרחיבה את עבירת ההפקרה בכריחה לאור תכליתה. לאור אופי עבירת ההפקרה בנוכחות ויסודותיה, כמוצג בפרקים הקודמים, אין הסבר הגיוני שיצדיק התייחסות או פרשנות שונה לעבירת ההפקרה בנוכחות לעומת עבירת הפגע וברח.

ח. אינטרסים ציבוריים ופרטיים בעבירת ההפקרה בנוכחות

ישנם אינטרסים ציבוריים ופרטיים רבים במיצוי הדין עם מי שזירת האירוע לא עניינה אותו, ושהפקיר אדם שבו פגע קשות. צמצום עבירת ההפקרה לעבירת "פגע וברח" לא רק סותרת את לשונו המפורשת של החוק, אלא היא גם חסרת הגיון חברתי ומוסרי. הפקרת הנפגע אף שהפוגע נשאר במקום התאונה היא הסתלקות רעיונית שאין הבדל ממשי בינה לבין הסתלקות פיזית.

⁵⁸ פרשת **ימיני**, לעיל ה"ש 1, פס' 62.

⁵⁹ שם, פס' 20.

⁶⁰ ע"פ 9628/09 **שרעבי נ' מדינת ישראל**, פס' ה (פורסם בנבו, 1.3.2012).

⁶¹ שם, פס' 18 לפסק דינו של השופט מלצר.



מפקירים את עבירת ההפקרה

כאשר פוגע נשאר במקום שבו גרם לתאונה לא מתוך אחריות חברתית, רצון לשתף פעולה עם הרשויות או דאגה לשלום הנפגעים, שהם האינטרסים המוגנים בעבירה, אלא מסיבות אחרות, כגון דאגה לעצמו או שיבוש מהלכי משפט, הרי שהתנהגותו חמורה בהרבה ממי ש"פגע וברח" מתוך הלם, וחזר כעבור זמן והסגיר עצמו למשטרה. ודאי אין טעם להיטיב את מצבו המשפטי ולפטור אותו מהעמדה לדין בגין עבירת ההפקרה. אחת מתכליותיו החשובות ביותר של ההליך הפלילי היא העברת מסר ערכי בנוגע לגבולות המותר והאסור.⁶² כאמור, סעיף 64א לפקודה אינו דורש מהנהג הפוגע לעשות מעל ומעבר כדי להציל את האדם שבו פגע, אלא להתנהג באופן ההולם ערכים אנושיים סבירים. בהתאם ללשון ס"ק (ה) המגדיר "הזעקת עזרה",⁶³ כל שנהג פוגע צריך כדי למלא את חובתו הוא להתקשר לשירותי ההצלה ולהמתין ליד האדם שבו פגע. מדובר בדרישה ברף נמוך מאוד, שאינה דורשת כישורים מיוחדים ואינה מסכנת את הנהג. די אם נזכיר כי כיום, בעקבות מאמצי המחוקק ותרומתן של הערכאות השיפוטיות, ערים המשתמשים בדרך והציבור כולו לחומרת עבירת ההפקרה 'פגע וברח'.⁶⁴ דומה שהחלופה הנדונה נשארה בצילה, למרות חומרתה וכוונת המחוקק. לנפגעים במקום אירוע קיים אינטרס ראשון במעלה, שלעיתים יפריד בין חיים למוות, שהפוגע לא רק שלא יברח אלא שימלא את מלוא חובתו כקבוע בפקודה.

לכך ניתן להוסיף נתון חשוב נוסף, שהוא האינטרס הפרטי של נפגעי העבירה ובני משפחותיהם, המוכר כיום כשיקול לגיטימי בהליכים הפליליים.⁶⁵ ההכרה הספציפית באינטרס נפגעי עבירות הפקרה לאחר תאונה באה לידי ביטוי בהכללת העבירה תחת חוק זכויות נפגעי עבירה התשס"א–2001.⁶⁶ תיקון זה נעשה בסמוך לתיקון עבירת ההפקרה, כתגובת המחוקק לדחיית העתירה אשר הגישו הורי הנערה שחר גרינשפן נגד הסדר הטיעון עם הנהג שפגע בה.⁶⁷ דהיינו, חוק זכויות נפגעי עבירה מחזק את טענתנו לעניין פרשנותה ויישומה ההכרחיים של עבירת ההפקרה בנוכחות.

⁶² למסרים המורכבים שהמשפט הפלילי מעביר לקהלים הרלוונטיים השונים ראו: Jean Hampton, *Correcting Harms versus Righting Wrongs: The Goal of Retribution*, 39 UCLA L. REV. 1659 (1992).

⁶³ ראו לשון הסעיף בפרק ד.1 לעיל.

⁶⁴ גור אריה, לעיל ה"ש 18.

⁶⁵ לדיון כללי בשינוי מעמד הנפגעים ראו דנה פוג'י "מהפכת הקורבנות – היום שאחרי: לקראת מודל המכיר בשיקולי ענישה פרטיים?" **קרית המשפט שנתון הקריה האקדמית** ד 229, פרקים א–ב (2004).

⁶⁶ ס' 2 לחוק זכויות נפגעי עבירה, התשס"א–2001, ס"ח 390.

⁶⁷ ראו הגדרת 'עבירת תעבורה' שם, ובהצעת חוק זכויות נפגעי עבירה (תיקון – הכללת עבירת הפקרה לאחר תאונה), התשע"א–2011. בג"ץ 681/12 גרינשפן נ' היועמ"ש (פורסם בנבו, 19.9.2012).



לא ניתן להתעלם מהשלכת ההפקרה לא רק על נפגע העבירה עצמו ברגעי חייו האחרונים, אלא גם על בני משפחתו המתענים במחשבה על רגעים אלה.⁶⁸ משמעותית במיוחד העובדה שבית המשפט העליון אישר פסיקת פיצויים לבני משפחתו של נפגע אשר נהרג בתאונת דרכים, גם כאשר הנאשם הורשע בהפקרה לאחר תאונה בלי שהורשע בעצם גרימת הנזק למנוח.⁶⁹ במילים אחרות, בית המשפט העליון מצא קשר סיבתי בין ההפקרה לבין היותם של בני המשפחה ניזוקים עקיפים הראויים לפיצוי, כעניין של מדיניות משפטית.⁷⁰ על רקע זה בולטת כפליים אי-הנכונות להכיר בסבל הנגרם להם כאשר הנהג הפוגע אינו ממלא את חובת ההצלה.

ט. סיכום

הארת פסיקה זו דנה בעבירת ההפקרה לאחר תאונה תוך הישארות הנהג בזירה, עבירה שההתעלמות המוחלטת ממנה, משפטית וציבורית, בולטת במיוחד אל מול ההד לו זוכה עבירת ה'פגע וברח', ההפקרה בבריחה.⁷¹ בהארה זו ביקשנו להסביר מדוע, לטעמנו, השילוב של אי-אכיפת העבירה בידי הפרקליטות ואי-הנכונות של בית המשפט בעניין אמסלם שלו לדון בעבירה זו, פוגע באינטרסים המוגנים וברציונל שהוביל לחקיקתה. הערת השופט עמית, לפיה ייתכן שכלל לא יהיו מקרים שבהם יהיה מקום להאשים נהג פוגע בהפקרה אם נשאר במקום, עלולה לקבע מצב בלתי-רצוי, אשר הופך את העבירה לאות מתה בספר החוקים. בכל הקשור להתייחסות המשפט לעבירות חמורות בכבישים, אנו עדים מצד אחד ל'מלחמה בתאונות הדרכים' ובהחמרת הענישה, עד כדי טענת פרופסור גור אריה בדבר 'פאניקה מוסרית'.⁷² מצד אחר, ספק אם עבירות התעבורה זוכות ליחס חברתי שלילי

⁶⁸ ס' 22 לחוק זכויות נפגעי עבירה מגדיר בני משפחה של נפגע עבירת המתה כ"נפגעי עבירה". ראו גם פס' 27 לפסק דינו של השופט סולברג בעניין לוי, לעיל ה"ש 28: "דומני כי ניתן להצביע גם על תכלית נוספת – הדאגה לכבוד המת ולרגשות קרוביו. גם אם אין עוד תועלת בהגשת עזרה רפואית, לבטח יש טעם לכסות את הגופה, ולוודא שלא תהיה לְמַשְׁסָה בגלגלי כלי רכב נוספים"; פס' 2 לפסק דינה של השופטת (כתוארה דאז) נאור: "אכן באבחה אחת חרב עולמו של המערער עליו, אולם אין לשכוח כי באותה אבחה חרב עולמם של בני משפחת המנוחים, אשר כאבם אינו יודע מזור".

⁶⁹ פרשת **אלהרוש**, לעיל ה"ש 27.

⁷⁰ שם, פס' 11 לפסק דינה של הנשיאה חיות.

⁷¹ לטענה כי 'יחסי הציבור' של עבירת ה'פגע וברח' אינם אלה יח"צ, ראו גור אריה, לעיל ה"ש 18.

⁷² עד כדי שנטען שבתי המשפט בהחמירם בענישה עונים על 'פאניקה מוסרית' השוררת בציבור ומתווכת בתקשורת. ראו לעניין זה שם וכן מרים גור-אריה "המשפט הפלילי בפסיקת בית המשפט העליון בשנת תשע"א – מגמה של הרחבת האחריות הפלילית ושל



מפקירים את עבירת ההפקרה

כמו עבירות אחרות. בעבר נטען כי עצם המונח 'תאונת דרכים' מעיד על הנחת יסוד לפיה גרימת תוצאות מזיקות באמצעות רכב היא גרימה רשלנית, לא מודעת, בהיסח הדעת.⁷³ עוד נטען כי עמדת המשפט לעבירות ההמתה בתאונות דרכים היא כה אמביוולנטית, כפי שמתבטא בזיגוג בין עבירות ההמתה השונות, עד שהמסר העובר גם הוא אינו חד-משמעי, חרף רטוריקה בלתי-מתפשרת לכאורה.⁷⁴ נראה כי אמביוולנטיות זו השפיעה גם על היחס לעבירת ההפקרה בנוכחות, כך שהפרקליטות, כמו גם בית המשפט, אינם מקנים לחובת ההצלה את החשיבות הראויה לה, פער בולט במיוחד בהשוואה ליחס החמור לו זוכה העבירה המקבילה, 'פגע וברח'.

נציין כי דוח הוועדה לבחינת יסודות עבירות ההמתה הצביע על תיקונים דרושים בעבירות הרלוונטיות לתאונות דרכים קטלניות, אך לא כולם בוצעו ברפורמה אשר באה בעקבותיו.⁷⁵ נראה אם כן, כי נדרשת מחשבה מקיפה ומעמיקה על כלל העבירות החמורות המתבצעות בכבישי ישראל, המובילות לתוצאות החמורות ביותר.

מהמקובץ בהארה זו עולה כי פרשנות תכליתית של העבירה מדגישה את חשיבותה. בראש ובראשונה – העברת מסר ערכי ברור וחד-משמעי, לפיו אדם שפגע באחר מחויב להתמודד עם השלכות הפגיעה, חובה אשר אינה מתמצה בחובה הפסיבית שלא לברוח ממקום התאונה, אלא לא פחות מכך בחובה האקטיבית להושיט יד, בבחינת אדם לאדם, אדם. והלוא, הנחת בית המשפט היא כי בענישה יש משום הנחלת ערכים, ומקל וחומר שעצם ההעמדה לדין תנחיל ערכים אלה. כדברי השופטת פרוקצ'יה:

"הענישה המחמירה בעבירות הנוגעות לתאונות קטלניות נשענת על ההנחה כי יש בהרתעה עונשית כדי לקדם את הפנמת הערכים החברתיים

החמרת הענישה" **דין ודברים** 59, 89–93 (2013); מרים גור-אריה "השפעתה של פניקה מוסרית על ההליך הפלילי בישראל: השלכות ואתגרים" **משפט חברה ותרבות משפט צדק? ההליך הפלילי כשלים ואתגרים** 361 (אלון הראל עורך, 2017).

⁷³ דנה פוג'י "הריגה בנהיגה ומשחקים בנשק. האם יש צורך חברתי בדרגת אשם בין פזיזות לבין רשלנות? דוגמת תאונות הדרכים" **מגמות בפלילים – עשור לתיקון 39 לחוק העונשין** 275, 276 (אלי לדרמן, קרן שפירא-אטינגר ושי לביא עורכים, 2010).

⁷⁴ שם.

⁷⁵ דוח הצוות לבחינת יסודות עבירות ההמתה בחוק העונשין, 24, 29–30, 53 (2011) <https://www.justice.gov.il/Units/YeutzVehakika/News/Documents/Dochkre.mniltzer.pdf>. המלצות הוועדה באשר לתיקון עבירת הרשלנות באופן שתתווסף עבירת רשלנות רבתי, הרלוונטית לתאונות דרכים קטלניות, לא חוקקה ברפורמה בדיני ההמתה. ראו הצעת חוק העונשין (תיקון מס' 119) (עבירות המתה)(התשע"ד-2014) ה"ח 862, בעמ' 873, לעניין יצירת עבירת המתה בקלות דעת, בעלת ענישה מקלה, המתאימה לרף הענישה בתאונות דרכים קטלניות.



הנדרשים בהתייחסות לזולת, וכדי להרגיל לשמירה קפדנית יותר על כללי זהירות ומניעה בנהיגה על הכביש".⁷⁶
כל עוד הפרקליטות אינה מעמידה לדין בגין עבירה זו, היא מתעלמת מחובתה להנחיל את הערך שביקש המחוקק לקדם – חובת הנהג להציל את זולתו בכלל, ובפרט כאשר לנהג הפוגע יש שליטה על מהלך העניינים והוא שיצר את הסיכון. לחובת ההצלה, כפי שהראינו, שורשים מוסריים עמוקים, ולא בכדי צירף אותה המחוקק לעבירת הבריחה. באי-יישומה של עבירת ההפקרה בנוכחות יכולים להשתמש מתנגדי חובת ההצלה, הטוענים כי אי-אכיפת עבירות מעין אלה מעידה על חוסר האפקטיביות וחוסר הצורך בהן.⁷⁷ ההחלטה שלא לאכוף חובת הצלה היא אמירה חברתית נוקבת. הזו החברה בה אנו רוצים לחיות?

⁷⁶ רע"פ 548/05 לוינ' מדינת ישראל, פס' 4 לפסק דינה של השופטת א' פרוקצ'יה (פורסם בנבו, 19.1.2006).

⁷⁷ Rogers, לעיל הי"ש 43, בעמ' 910–911.