



עפ"ת 43398/09/21 - אביעד ישראל עוזיאל נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בירושלים
בשבתו כבית-משפט לערעורים פלייט

עפ"ת 43398-09-21 עוזיאל נ' מדינת ישראל
תיק חיצוני: 41207/2018

לפני
בעניין:
כבוד השופט מרדכי כדורי
אביעד ישראל עוזיאל
ע"י ב"כ עו"ד בעז ארד
נגד
מדינת ישראל
ע"י ב"כ עו"ד אריאל אילוז
מפרקליטות מחוז ירושלים

פסק דין הערעור:

1. לפניי ערעור על הכרעת דינו של בית המשפט לתעבורה (כב' השופט נ' נחשון) מיום 26/4/2021 בתיק ת"ד 7067-05-18, בה הורשע המערער לאחר שמיעת ראיות בעבירות של: נהיגה בקלות ראש, לפי סעיף 62(2) בפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961 (להלן: "**הפקודה**"); נהיגה במהירות בלתי סבירה, לפי תקנה 51 בתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "**התקנות**"); נהיגה במצב השולל את השליטה ברכב, לפי תקנה 26(4) בתקנות; גרם תאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש, לפי סעיף 38(3) בפקודה; התנהגות הגורמת נזק, לפי תקנה 21(ב)(2) בתקנות.

כתב האישום:

2. על פי עובדות כתב האישום, ביום 26/1/2018 נהג המערער באופנוע ברחוב דוד המלך מכיוון שכונת ממילא לכיוון דרך חברון. לפני המערער, בכיוון נסיעתו, נסעה מונית (להלן: "**המונית**"). המערער נהג ברשלנות, כאשר נהג במהירות בלתי סבירה ובאופן שמנע ממנו את השליטה ברכב, סטה מנתיב נסיעתו שמאלה, איבד שליטה על האופנוע, החליק והתנגש במונית.

כתוצאה מהתאונה נחבל המערער חבלה של ממש ונגרמו לו: דימום במוח; לחץ בגזע המוח, שהצריך אשפוז וניתוח; פצע בעכוז, שטופל בסגירה עם סיכות. כמו כן נגרמו נזקים לאופנוע ולמונית.

הכרעת דינו של בית המשפט קמא:



3. על פי ממצאיו העובדתיים של בית המשפט קמא, ברחוב דוד המלך, בכיוון נסיעתם של המערער והמונית, קיימים שני נתיבי נסיעה. לקראת צומת הרחובות דוד המלך - דוד רמז הנתיב השמאלי מתמזג לנתיב הימני המיועד לנסיעה ישר קדימה, ובהמשכו הופך לנתיב המיועד לנסיעה שמאלה.

עובר לתאונה, המונית עמדה בנתיב המיועד לנסיעה שמאלה. מאחוריה, בנתיב הנסיעה השמאלי, נהג המערער במהירות גבוהה. לאחר מספר שניות נהג המונית החל לפנות לנתיב הימני, תוך שהוא חוצה קו קטעים המפריד בין שני הנתיבים. בתגובה לכך המערער בלם בלימת חירום, במהלכה סטה לנתיב הימני, איבד שליטה על האופנוע והחליק. האופנוע פגע במונית, והמערער עף באוויר למרחק של מספר מטרים.

4. בית המשפט קמא הוסיף וקבע כי בעת שהמונית סתה אל עבר הנתיב הימני, האופנוע לא היה ממוקם בנתיב הימני. לכן, למערער לא היתה נתונה זכות קדימה על פני המונית. על פי קביעתו, המרחק בין כלי הרכב בעת שהמערער החל לבלום את האופנוע היה מספיק כדי לאפשר למערער לבלום, אם הוא היה נוהג במהירות מתאימה לתנאי הדרך. כיוון שהמערער נסע במהירות גבוהה מהמותר, הוא איבד שליטה על האופנוע, החליק וגרם לתאונה.

לעניין זה עמד בית המשפט קמא על כלל הדרך, לפיו החלקה של כלי רכב על הכביש מצביעה לכאורה על רשלנותו של הנהג, וקבע כי המערער לא הוכיח שלא התרשל בנהיגתו.

5. עוד קבע בית המשפט קמא, כי סטייה של רכב לנתיב שלצידו, בסמוך לצומת מרומזר, תוך חצייה של קו קטעים ומבלי לאותת, היא אירוע שעל נהג לצפות מראש.

תמצית טענות הצדדים בערעור:

6. המערער תוקף בערעורו את ממצאיו ומסקנותיו של בית המשפט קמא. לעמדתו, היה על בית המשפט קמא לאמץ את הטענות שהועלו על ידו, ולזכות אותו מהמיוחס לו בכתב האישום. לטענתו, בתמצית רבה:

א. הראיות מלמדות על כך שהאשם בגרימת התאונה מוטל על נהג המונית, כפי שסברה המשיבה בשלב הראשון של החקירה, ולא על המערער שנהג במהירות המותרת.

ב. הכרעת הדין מתבססת על דברים שנאמרו על ידי בוחן התנועה מטעם המשיבה לראשונה בעדותו הראשית, באופן פגום ופסול.

ג. המערער בלם את האופנוע במקום בו הנתיב השמאלי מתמזג לנתיב הימני, ולא בעת שנהג



בנתיב השמאלי.

ה. המערער לא התרשל ולא עבר כל עבירה, אלא נאלץ לבלום לאחר שהופתע מסטיית המונית.

ו. יש לראות את סטיית המונית לנתיב הימני כגורם מתערב זר, השולל את הקשר הסיבתי בין נהיגתו של המערער לבין התאונה שנגרמה.

7. המשיבה סומכת את ידיה על ממצאיו ומסקנותיו של בית המשפט קמא. לעמדתה, המערער תוקף קביעות מהימנות של הערכאה קמא. המשיבה טוענת כי היה על המערער לצפות את סטיית המונית לנתיב הימני, וכי מהירות הנסיעה הגבוהה שלו והמרחק הגדול בין שני כלי הרכב מבססים כראוי את המסקנה כי התאונה נגרמה בשל רשלנותו של המערער, וכי האחריות לתאונה רובצת עליו.

דין ומסקנות:

8. לאחר שעיינתי בהודעת הערעור ובתיק בית המשפט קמא, ושמעתי את טענות הצדדים, הגעתי לכלל מסקנה כי דין הערעור להידחות.

כפי שיפורט להלן, ממצאיו העובדתיים של בית המשפט קמא מעוגנים היטב בחומר הראיות, ומבססים כראוי את מסקנותיו המשפטיות.

9. בית המשפט קמא קבע, כי בעת שנהג המונית החל בפנייתו לעבר הנתיב שממין לו, המערער נסע בנתיב השמאלי. ממצא זה מתחייב מכך שתחילת סימני הבלימה של האופנוע נמצאו במרחק של 3.9 מטרים מהמדרכה הימנית, בעוד רוחב הנתיב הימני הוא 3.4 מטרים. בעת שהמערער הגיב למעבר המונית לנתיב הימני, הוא היה ממוקם אפוא במרחק של 0.5 מטר מהנתיב הימני.

הממצא האמור בא לידי ביטוי גם בתרשים שהמומחה מטעם ההגנה ערך וצירף לחוות הדעת מטעמו. על פי התרשים, מיקום האופנוע עובר לתאונה היה משמאל לקו הקטעים המפריד בין שני הנתיבים. גם בעדותו בעל פה לפני בית המשפט קמא מסר המומחה מטעם ההגנה שהנתונים שהבוחן המשטרתי אסף מקובלים עליו. לטענתו, למרות האמור אין לקבוע שהמערער נסע בנתיב השמאלי, כיוון ששני הנתיבים מיועדים לנסיעה ישר. ברם, בניגוד לטענתו, הנתיב השמאלי לא מיועד לנסיעה ישר. למבקשים לנסוע ישר הנתיב השמאלי מסתיים, והם נדרשים לעבור לנתיב הימני בכפוף למתן זכות קדימה לכלי רכב הנוסעים בנתיב הימני (תקנה 64(ו) בתקנות).

מכל מקום, בין כך ובין כך, אין ספק שרכב המערער נע משמאל לנתיב הימני, ולא בנתיב שממין למונית.



10. בצדק אפוא קבע בית המשפט קמא, כי בעת שנהג המונית החל לפנות לנתיב הימני רכב המערער לא היה ממוקם בנתיב הימני, אלא נסע בנתיב השמאלי. ממילא, פניית נהג המונית לנתיב הימני לא היתה כפופה לזכות קדימה של המערער.

11. א. אכן, בסמוך לאחר התאונה מצא קצין משטרה כי יש יסוד להניח שיוגש כתב אישום נגד נהג המונית בגין התאונה, והחליט לפסול את רישיון הנהיגה שלו למשך 60 יום. נהג המונית הגיש לבית המשפט לתעבורה בקשה לביטול הפסילה המנהלית. בהחלטה מיום 4/2/2018 קיבל בית המשפט את בקשתו באופן חלקי, וקבע כי הפסילה המנהלית תעמוד על 30 יום (להלן בסעיף זה: "**ההחלטה**"). בין היתר נקבע, כי צפייה ב"דיסק המתעד מקטע מסוים מאופן התרחשות התאונה", כלשון ההחלטה, מלמדת ששדה הראיה של נהג המונית לאחר היה פתוח למרחק, ושניתן היה לראות את המערער טרם סטיית המונית לנתיב הימני. על נהג המונית, כך נקבע, היה לוודא שהנתיב הימני פנוי לחלוטין בטרם סטה אליו, ואין בסרטונים שהוצגו כדי לקבוע שאין לנהג המונית אחריות לגרימת התאונה. לאור האמור, נקבע כי קיימות ראיות לכאורה נגד נהג המונית.

ב. אולם, בהכרעת דין בית המשפט נדרש לקבוע ממצאים עובדתיים על בסיס הראיות שנשמעו לפניו, ולא בהסתמך על מסקנות שעלו בדיון שהתקיים בשלב בו נבחן קיומן של ראיות לכאורה. בניגוד לטענת המערער, בית המשפט קמא לא נדרש להתייחס בהכרעת הדין לאמור בהחלטה.

ג. מעבר לצורך אומר, כי ההחלטה אינה מצביעה על טעות שנפלה במסקנתו של בית המשפט קמא. ראשית, בית המשפט לתעבורה קבע בהמשך ההחלטה כי אין בקביעותו הנ"ל כדי לשלול את האפשרות שהיה בידי המערער למנוע את התאונה, אם היה מתאים את מהירות נסיעתו ואת אופן נהיגתו לתנאי הדרך. מסיבה זו מצא להיעתר לבקשת נהג המונית באופן חלקי, ולקצר את תקופת הפסילה המנהלית. שנית, בהחלטה נקבע, כאמור, כי היה על נהג המונית לוודא שהנתיב הימני פנוי לחלוטין. אולם, על פי ממצאיו של בוחן התנועה המשטרתית, בדו"ח שערך ביום 11/4/2018 - לאחר שניתנה ההחלטה הנ"ל, בזמן שנהג המונית החל לפנות לנתיב הימני, המערער נסע בנתיב השמאלי.

12. המומחה מטעם ההגנה קבע בחוות דעתו כי מהירות הנסיעה של המערער עובר לתאונה היתה 51.8 קמ"ש, וכי המרחק בין כלי הרכב במועד בו המערער הבחין במונית עמד על כ-38 מטר. לטעמו, מהירות נסיעה של כ-50 קמ"ש היא מהירות סבירה בנסיבות העניין.

אולם, כפי שפירט בית המשפט קמא בהכרעת דינו, אין באמור כדי לסייע בידי המערער.

ראשית, תחשיב מומחה ההגנה נערך בהנחה שמהירות האופנוע פחתה בהדרגה עד לעצירה מוחלטת, ובהתעלם



מכך שהאופנוע נבלם בעת הפגיעה במונית. להערכת מומחה ההגנה בעדותו, יש בכך להוסיף 10 - 15 קמ"ש למהירות שנקבעה על ידו. הנה כי כן, אף לעמדת ההגנה נהג המערער במהירות העולה על 60 קמ"ש, בדרך עירונית בה המהירות המותרת היא 50 קמ"ש בלבד. די בכך כדי ללמד שקביעתו של בית המשפט קמא, לפיה המערער נהג במהירות מופרזת, נסמכת על בסיס איתן.

שנית, גם אם ניתן היה לאמץ את קביעותיו של מומחה ההגנה, הרי שהן מלמדות בבירור על רשלנותו של המערער. מרחק הבלימה הנדרש לנהג הנוסע מהירות של 51.8 קמ"ש הוא 30.2 מטרים בלבד, 20% פחות מהמרחק שעמד למערער, לטענת ההגנה, בעת שהגיב לסטיית המונית. אלמלא נהג המערער בקלות ראש, היה סיפק בידו לבלום את האופנוע ולהימנע מהחלקה ומפגיעה במונית.

13. כיוון שהממצא העובדתי בדבר מהירות נסיעתו המופרזת של המערער עולה מגרסתה של ההגנה, מתייתר הצורך לדון בטענות המערער נגד קבלת גרסתו של בוחן התנועה מטעם המשיבה, לפיה המערער נסע במהירות של כ-80 קמ"ש. למרות האמור, מעבר לצורך ובקצרה בלבד, אומר כי אין מניעה לקבל עדות משלימה מטעמו של מומחה הניתנת בתגובה לחוות דעת נגדית (רע"א 7390/16 **פנחס נ' מנורה חברה לביטוח בע"מ**, 3/11/2016). לאחר שמומחה מטעם ההגנה קבע בחוות דעתו כי מהירות הנסיעה של המערער היתה כ-50 קמ"ש, לא נמנע מהמשיבה להעיד את בוחן התנועה מטעמה לעניין זה, ולבקש את תגובתו. הבוחן המשטרתי לא חזר בו מקביעתו בדו"ח שערך כי לא ניתן לחשב את מהירות הנסיעה על פי סימני הבלימה. יחד עם זאת העיד, כי חישוב מהירות נסיעת המערער לפי הדרך שעבר בזמן נתון מביא למסקנה כי מהירות נסיעתו היתה גבוהה בהרבה מקביעתו של מומחה ההגנה ומהמהירות המותרת.

14. לטענת המערער, אין לייחס לו אשמה בשל כך שהוא נבהל ובלם את האופנוע, לאחר שהופתע מסטיית המונית לנתיב הימני. ברם, בית המשפט קמא עמד על כך שטענת ההגנה בדבר בהלתו של המערער עלתה לראשונה בסיכומיה בלבד. מכל מקום, אם המערער היה נוהג כנדרש ממנו, במהירות המותרת, ערני למתרחש בדרך וצופה שבמהלך נסיעתו יתרחשו אירועים אליהם הוא יידרש להגיב, גם הפתעה מסטיית המונית לא היתה גורמת לו לבהלה המונעת ממנו לבלום באופן זהיר ואחראי ולהימנע מתאונה.

15. אין יסוד לטענת המערער בדבר גורם מתערב זר. הסוגיה הבסיסית בנוגע לקשר הסיבתי היא יכולת הצפיות של התוצאה שאירעה בפועל, כתוצאה טבעית של מעשה העבירה (ראו: ע"פ 467/09 **זילברמן נ' מדינת ישראל**, 2/2/2010). התנהגות הנפגע או התערבות של גורם שלישי לא שוללות את הקשר הסיבתי בין המעשה או המחדל של הפוגע לבין התוצאה, בנסיבות בהן הפוגע היה צריך לצפות מראש את שאירע בפועל (ע"פ 8827/01 **שטרייזנט נ' מדינת ישראל**, פ"ד נז(5) 518, 506). על המערער היה לצפות שאם ינהג בקלות ראש ובמהירות העולה על המותר, הוא יאבד שליטה על האופנוע ויגרום לתאונה, גם אם יעמוד לו מרחק מספיק לצורך בלימת האופנוע. סטיית רכב לנתיב אחר אינה אלא אחד מהתרחישים הצפויים במהלך הנהיגה, בגינם היה הוא מחויב לנהוג במהירות המותרת, בערנות ובריכוז, ולא בקלות ראש.



16. המסקנות העולות מהאמור לעיל הן שבית המשפט קמא בחן כראוי את הראיות שבאו לפניו, שמסקנותיו מבוססות היטב ושלא קיימת הצדקה להתערב בהן.

אשר על כן, הערעור נדחה.

ניתן היום, א' אדר א' תשפ"ב, 02 פברואר 2022, בהעדר הצדדים, בהסכמתם.