



ת"ד (פתח תקווה) 14719-05-23 - מדינת ישראל נ' עמי זהבי

ת"ד (פתח-תקווה) 14719-05-23 - מדינת ישראל נ' עמי זהבישלום פתח-תקווה

ת"ד (פתח-תקווה) 14719-05-23

מדינת ישראל

נגד

עמי זהבי

בית משפט השלום בשבתו כבית משפט לתעבורה פתח-תקווה

[15.07.2025]

כבוד השופטת מגי כהן

הכרעת דין

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו גרם תאונת דרכים שגרמה לחבלה של ממש, עבירה לפי סעיף 38 (3) לפקודת התעבורה (נוסח חדש) תשכ"א 1961 (להלן: "הפקודה"); אי מתן אפשרות להולך רגל להשלים מעבר חצייה בבטחה, עבירה על תקנה 67(א) לתקנות התעבורה, תשכ"א 1961 (להלן: "התקנות"); נהיגה בקלות ראש, עבירה לפי סעיף 2) 38 + (2) 62 לפקודת התעבורה; והתנהגות הגורמת נזק, עבירה לפי תקנה 21(ב) (2) לתקנות.

1. על פי עובדות כתב האישום בתאריך 24.11.2022 בשעה 10:34 או בסמוך לכך, נהג הנאשם באוטובוס ציבורי חשמלי תוצרת היגר של חברת "אגד", מספר רישוי 233-50-302 בראשון לציון, ברחוב מורדי הגטאות מכיוון מערב למזרח, בהתקרבו למעגל תנועה עם רחוב שדרות יעקב, פנה ימינה לרחוב שדרות יעקב לכיוון דרום. באותו מקום מסומן לרחוב הכביש מעבר חצייה להולכי רגל.

באותה שעה במעבר החצייה, מימין לשמאל כיוון נסיעת הנאשם, חצה הולך הרגל, מר שלמה הבארי בן 80 יליד שנת 1942. הנאשם לא האט בהתקרבו למעבר החצייה כנדרש, לא עצר רכבו לפני מעבר החצייה, לא נתן זכות קדימה להולך הרגל, לא נקט באמצעים הדרושים למניעת תאונה, לא אפשר לו לסיים את חציית מעבר החצייה בבטחה, התקרב אל הולך הרגל יתר על המידה ופגע בו.

כתוצאה מהתאונה, ניזוק האוטובוס ונחבל בגופו הולך הרגל חבלות של ממש בדמות של שבר בלמינה פפיריזאה של ארובת העין מימין, שברים מרובים בצלעות 3-9 מימין, הולך הרגל אושפז בבית החולים מיום התאונה 24.11.2022 ועד ליום 08.12.2022, לאחר מכן הועבר להמשך טיפול במרכז רפואי גריאטרי מיום 08.12.2022 ועד ליום 23.01.2023, סך הכל 61 ימי אשפוז. נכון למועד הכנת כתב אישום.

2. הנאשם, באמצעות בא כוחו, כפר בתאריך 11.9.23.

3. מטעם התביעה העידו בוחני משטרה והולך הרגל שנפגע. מטעם ההגנה העיד הנאשם עצמו.

ראיות התביעה:

4. באמצעות בוחן התנועה יורי קזנפרוב (ע"ת 1) הוגשו המסמכים הבאים: דו"ח בוחן (ת/1); דו"ח צפייה (ת/2); הודעה של החשוד (ת/3); מזכר מתאריך 24.11.22 (ת/4); מזכר נוסף מיום 24.11.22 (ת/5); דו"ח פעולת בוחן מיום 24.11.22 (ת/6); דו"ח תפיסה וקבלת קובץ וידאו מיום 24.11.22 (ת/7); מזכר ניסוי שדה ראיה מיום 13.12.22 (ת/8); דו"ח תובנות מצלמות גוף מיום 27.11.22 (ת/9); דו"ח תפיסת דיסקת טכוגרף מיום 24.11.22 (ת/10); דו"ח תובנות של מצלמות גוף מיום 27.11.22 (ת/11); סקיצה (ת/12); לוח תצלומים (ת/13); דיסקת טכוגרף (ת/14); דיסק שמתעד את קרות התאונה (ת/15); דיסק מצלמות גוף שוטרים (ת/16); דיסק של כלל התמונות בתיק וניסוי שדה ראיה (ת/17); דיסק עם תיעוד מצלמות אבטחה של עיריית ראשון לציון (ת/18); דיסק ניסוי שדה ראיה (ת/19); טופס אזהרת חשוד בטרם חקירה (ת/20); דו"ח פעולה של בן אברהם יצחק (נ/1); דו"ח פעולה של מוקטה אלי (נ/2); תמונות ממצלמות האבטחה של עיריית ראשון לציון (נ/3).

בחקירתו הנגדית נשאל הבוחן מדוע ביום 24.11.22 ביצע ניסוי שדה הראיה בנוכחות הנאשם ואילו ביום 13.12.22 ביצע ניסוי שדה ראיה שלא בנוכחותה נאשם ובניגוד לנהלים? השיב הבוחן "אני לא יוכל לענות על השאלה, אין שום מזכר, אולי אפשר לראות את זה בדיסק של התיעוד, כרגע אני לא יכול לתת תשובה, האוטובוס המעורב הגיע לזירה יכול להיות שהנאשם או מישהו אחר הביא אותו, אין לי בתיק שום אזכור על הנאשם יכול להיות שהוא היה נוכח." ובהמשך הוסיף "צריך להסתכל על הדיסק יכול להיות שיש אזכור לגבי הנאשם עצמו, לא זוכר מה היה בניסוי. הסתכלתי על המזכר של ניסוי שדה הראיה, בניסוי הראשון ביום התאונה ביצענו ניסוי מתועד במצלמת וידאו לאחר שהנאשם הוזר כדן, והוא מצורף לדיסק, בניסוי השני התוצאה הייתה כמעט אותה תוצאה, בניסוי הראשון הוא היה נוכח, בניסוי השני אני לא יכול להגיד לך, אין שום מזכר ואני לא רואה עכשיו את הווידאו השני, יכול להיות שיש מישהו מטעמו, ואני מסכים איתך שבניסוי צריך להיות הנאשם, אבל הוא היה נוכח בניסוי הראשון" (פרוטוקול מיום 29.1.24 עמ' 5-6 שורות 14-27)



לשאלה מדוע ביצע 3 ניסוים? השיב תחילה הבוחן כי אין זה נכון ובהמשך הוסיף " אין שום התייחסות למספר הניסוים שצריך לעשות בתיק התאונה אפשר לעשות גם 10 ניסוים, המטרה של הניסוי זה לקבוע שדה ראייה של הנהג לאובייקט" (פרוטוקול מיום 29.1.24 עמ' 6 שורות 17-20). לשאלה מה גובה של הולך הרגל? השיב הבוחן כי אינו יודע. לשאלה האם יתכן כי לא נמצא רטט תאונתי בפיענוח של דיסקת הטכנוגרף מאחר ולא היה מגע בין אוטובוס להולך רגל? השיב הבוחן בשלילה "על פי חקירה של החשוד, מוסר שבזמן שהחזית של האוטובוס היה על מעבר החציה הוא שמע רעש...אני מקריא:" במהלך הנסיעה נסעתי ברחוב מורדי הגטאות ממערב למזרח, הגעתי לכיכר, פניתי ימינה לשדרות יעקב, מבחינתי הצומת הייתה פתוחה בזמן שפניתי ימינה והדלת הקדמית הייתה מעבר למעבר החציה, הרגשתי מכה בצד ימין של האוטובוס, מכה המומה ובגלל המכה בלמתי את האוטובוס. כמו כן נמצא ניגוב אבק זה נמצא גם בלוח תצלומים." והוסיף "אני ממליץ לפנות לבוחן שפענח את הטכנוגרף." (פרוטוקול מיום 29.1.24 עמ' 7 שורות 1-10). לשאלה מדוע לא בוצע שחזור של התאונה? השיב הבוחן "בשביל לבצע שחזור הדבר החשוב שצריך זה מרחק חציה של הולך הרגל, ז"א המרחק אותו חצה הולך הרגל מהרגע שירד לכביש עד שחצה, הכתם דם לא מעיד על מקום הפגיעה, במיוחד כשהכתם דם זה מהראש של הולך הרגל, ולכן לא בוצע שחזור כי חסר מרחק חציה." ובהמשך הוסיף "רשמתי שכתם דם מעיד על מיקום של הולך רגל לאחר הפגיעה ולא בזמן הפגיעה, אזור הפגיעה הוא על מעבר החציה אין פה מחלוקת, הדם זה דם מהראש, אי אפשר לקבוע את מיקום הפגיעה לפי כתם דם.... בוצע ניסוי עם הנהג ביום התאונה בזירת התאונה, לעשות הצבעה על מקום הפגיעה הוא לא ידע להצביע, על פי הנתון הזה כן יכולתי לעשות שחזור. אם החשוד היה אומר ההולך רגל היה פה הייתי עושה שחזור" (פרוטוקול מיום 29.1.24 עמ' 7 שורות 15-31). לשאלה האם על סמך ניגוב האבק שנמצא בדופן ימין קדמי של האוטובוס קבע הבוחן את המגע בין הולך הרגל לאוטובוס? השיב הבוחן בחיוב. לשאלה הכיצד יתכן כי קבע שהניגוב האבק זה כתוצאה מפגיעה בהולך רגל כאשר רואים במצלמת האבטחה של עיריית ראשון לציון (נ/3) אנשים שנשענים על האוטובוס באותה נקודה בה היה ניגוב אבק? השיב הבוחן "אני לא ראיתי את הסרטון הזה. יכול להיות שניגוב האבק הזה זה מהאישה שמופיעה בתמונה, אני לא יודע באיזה שעה התמונה צולמה, אבל רואים אישה שנשענת על האוטובוס. אני לא ציינתי שזה ניגוב של הולך הרגל רק ציינתי שיש ניגוב אבק באוטובוס" (פרוטוקול מיום 29.1.24 עמ' 9 שורות 4-6).

בהמשך חקירתו הנגדית מיום 21.4.25 נשאל הבוחן מדוע בסקיצה ת/12 לא מופיע דוכן מפעל הפיס שקבע כי ממנו שדה הראיה הנו 22 מ', לא מופיעים המכשולים והגדרות שהיו בסמוך למעבר החציה שבו חצה הולך הרגל, לא מופיע השילוט והמכולה האדומה הגדולה? השיב הבוחן "אני אסביר לך מה שנמצא באזור התאונה. את המיקום של מפעל פיס אני כמובן אני לא אציין בסקיצה כי זה לא רלוונטי. אני מציג לך תמונה מספר 8 שיש פה מעבר חציה ויש פה את המדרכה, ואין שם שום גדרות. המכולה שאתה מדבר היא נמצאת בתוך חניון של הקניון. זה לא רלוונטי" (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 4 שורות 27-31). ובהמשך הוסיף הבוחן כי "לטענתי זה לא מהותי. בסדר? זה לא הפריע לשדה הראייה של הנהג. במיוחד שהוא בא ברחוב בכביש והוא מסתכל לעבר המדרכה במעבר חציה." (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 5 שורות 3-4). לשאלה מדוע לא התייחס לטענותיו של הנאשם בחקירתו מיום 27.11.22 לפיהן שם לב כאשר פנה שיש מגבלה של עמוד חשמל ומכולה אדומה? השיב הבוחן כי המכולה לא הפריעה לשדה הראיה "יש 3 מטר של מדרכה בהתקרבות למעבר חציה. ב-3 המטר האלו המכולה לא היא הייתה. בעצם זה בערך פלוס מינוס 3 שניות של חציה הליכה של הולך רגל עד לחציה של מעבר חציה.... המכולה לא הפריעה לשדה ראייה. חד משמעית." (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 6 שורות 35-39). העד העיד כי בסרטון ניסוי שדה הראיה הוא סימן מאיפה נמדד שדה הראיה של 22 מ' "יש וידאו אני בטוח שרואים שאני יורד מהאוטובוס ואני מסמן." (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 9 שורה 2). הבוחן ביצע ניסוי שדה הראיה עם הנאשם ביום התאונה כאשר הוא הציב את הטלפון הנייד מעל ראשו של הנאשם שישב במושב הנהג. בסרטון ניתן לראות את המכולה והרשתות מעבר לכביש מאחורי האיש שמדמה את הולך הרגל "המדרכה פנויה היא לא חסומה ולא היה שם שום דבר" (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 12 שורות 30-37, עמ' 13 שורה 4). לשאלה מדוע לא בדק את כל אותם החסמים בשדה הראיה שטען הנאשם בחקירתו "קורות, שטחים מתים, דלת מחיצה שיש בה השתקפות של צד השני?" השיב הבוחן שמצופה מכל נהג סביר שמודע לחסמי שדה הראיה באוטובוס יזיז את הראש כשמתקרב למעבר חציה "מלא חסמים באוטובוס, מלא. בסדר? מלא חסמים, אבל עדיין צריך הנהג מצופה ממנו, נהג רכב ציבורי שעושה את הדרך כל יום, אז זה מצופה קצת להשקיע מעבר." (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 14 שורות 9-12). הבוחן נשאל מדוע התערב בשדה הראיה של הנאשם עת ביצע עמו ניסוי שדה הראיה ביום התאונה? השיב הבוחן "אם אני ראיתי את הלך הרגל מהכיון שלו והוא לא ראה, כנראה שיש בעיה." לשאלה האם זה תקין להתערב לנהג בעת הניסוי? השיב הבוחן "יכול להיות שלא" (פרוטוקול מיום 21.4.25, עמ' 18 שורות 26-34). 5. באמצעות העד שלמה הבארי (ע"ת 10) הולך הרגל שנפגע, הוגשו המסמכים הרפואיים (ת/21). העד העיד כי ביום התאונה הלך לקנות לחמניות וביקש לעבור במעבר חציה ואז פגע בו אוטובוס והא נזרק כשלושה מטרים ונפגע בצלעותיו (הצביע על צד ימין). העד העיד כי מכיר את אזור התאונה וכי מאז התאונה אינו מסוגל לקרוא ולא להעביר שעורים.



בחקירתו הנגדית העיד העד כי עצר לפני שירד למעבר חציה הסתכל לצדדים ואז הספיק לעשות 3-4 צעדים לתוך מעבר חציה עד שהאוטובוס פגע בו. לשאלה מדוע לא אמר זאת בחקירתו לבוחן בבי"ח? השיב העד כי היה מעורפל כתוצאה מהמכה בראש " היום אני לא זוכר כלום אין לי חשק לא לקרוא, פעם הייתי יושב קורא כמעט חצי פרשה, היום אני מסתכל ככה לתקרה. אין לי שמחה, הייתי מעביר שיעורים" (פרוטוקול מיום 8.4.24 עמ' 13 שורה 25-32). לשאלה באיזה צד האוטובוס פגע בו? השיב " ימין. רגע רגע, צד שמאל" (פרוטוקול מיום 8.4.24 עמ' 15 שורה 9). לשאלה האם יתכן כי בעת שירד לכביש לחצות מעד ונפל מאחר וכתם הדם נמצא סמוך למדרכה והאוטובוס היה רחוק משם? השיב העד " לא החלקתי, מה פתאום לא שום דבר. הרגשתי דחיפה ואז אולי ירד לי דם" (פרוטוקול מיום 8.4.24 עמ' 15 שורות 19-22).

6. באמצעות העד תמיר שעובי (ע"ת 4) הוגשו המסמכים הבאים מזכר מיום 3.4.23(ת/22).
בחקירתו הנגדית תמיר העיד כי פיענוח הדיסקה לקח זמן מאחר ושהה במילואים מדצמבר עד סוף פברואר. עפ"י הגדולות והפענוח קבע תמיר כי מהירות השיא היא מתחת ל-20 קמ"ש וכי יתכן ובשל המהירות הנמוכה " בדיסקה הזאת לא נמצא רטט שמאפיין מהירות תאונתית" (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 2 שורות 35-38). הבוחן נשאל האם יתכן שלא היה רטט תאונתי בשל כך שלא היה מגע בין הולך הרגל לאוטובוס? השיב תמיר "אני לא יודע לענות לך על זה" (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 3 שורה 3).
ראיות ההגנה:

7. הנאשם העיד כי יודע שיש חסמים באוטובוס ותמיד מנסה לעקוף את החסמים ולבדוק שאין הולכי רגל. ורק לאחר שנכנס לתוך מעבר חציה שמע מכה עמומה ומיד בלם פתח את הדלת הקדמית והבחין בשקית זרוקה, מיד ירד מהאוטובוס והבחין באדם שוכב על הרצפה ומיד ביקש להזעיק עזרה ולא הזיז את האוטובוס.



בחקירתו הנגדית העיד הנאשם כי ישנם כמה חסמים באוטובוס שהפריעו לו לראות את הולך הרגל "יש את הדלת המחיצה שזה בעצם, הרי זה היה באור יום זה היה בשעה 09:00 בבוקר. 9:30 נדמה לי, אני לא זוכר בדיוק להגיד לך. השמש בדיוק במזרח ואני מגיע מכיוון דרום אני חושב, לא יודע. הזכוכית של המחיצה של האוטובוס משקף את הצד השני גם. אתה רואה מכוניות מה שמצד שמאל, אתה רואה אותם על הזכוכית. יש לך את המראה הימנית, יש לך את הקורה ויש לך את העמוד, שהוא כמו שמופיע בתמונות, העמוד שתופס את הדלת. ויש לך את הגומיות של שתי הדלתות שנפתחות, יש לך באמצע שתי גומיות כאלה, גומיות שמסתירות בעצם את הזה. יש שמה מספר חסמים. אני עכשיו בתור נהג מקצועי אני תמיד מנסה לשמור על, להזיז טיפה את הראש, להזיז פה. לקום טיפה, להתקדם טיפה, אחורה. על מנת לגבור על זה" (פרוטוקול מיום 21.4.25, עמ' 23 שורות 1-11). לשאלה מה מתוך החסמים הללו הפריע לו לראות את הולך הרגל? השיב הנאשם "יש שמה גדר מגודרת על המדרכה עם מכולת אשפה ענקית של 20 מטר שעומדת שם?.... היא נמצאת, מאיפה שאני מגיע היא מגיעה מצד שמאל. היא חוסמת את השדה ראייה והמכולה מגודרת, מגודרת בגדר. היא חוסמת את המעבר חציה מבחינת שדה ראייה" (פרוטוקול מיום 21.4.25, עמ' 23 שורות 22-31). הנאשם נשאל בתור נהג אוטובוס שמודע לכך שיש עליו חובת זהירות מוגברת, ומודע לכל החסמים שיש באוטובוס אז הוא לא היה אמור להיות מופתע גם ביום התאונה? השיב הנאשם "החסמים האלה, מה שאני מה שאני יודע בתוך האוטובוס, החסמים ידעו עליהם. אבל ברגע שהגעתי למקום וגיליתי דברים חדשים לכאורה אחר כך, שזה המכולה והגדר, זה הופתעתי על זה. אני לא, לא משהו שאני רואה את זה כל יום. לא משהו שהיה קיים מבחינתי" ובהמשך העיד "אני לא יודע מה הפריע לי... לא יודע להסביר לך את זה. לא יודע להסביר לך את זה, מה בעצם לא, מה היה החסמים שגרמו לי לא לראות את האדם באזור של המעבר חציה. לא יודע להסביר לך. לא יודע". (פרוטוקול מיום 21.4.25, עמ' 24 שורות 8-22). לשאלה היום בדיעבד מה לדעתו היה צריך לעשות כדי למנוע את התאונה? השיב הנאשם "אני עשיתי את כל המאמצים, את כל ההשתדלות. אני לא יודע להסביר לך עכשיו איך הייתי נוהג. אני תמיד כל מקום שאני נכנס אני משתדל להיות זהיר, לבדוק, להסתכל.... לעצור את האוטובוס לפני המעבר חציה ולא לנסוע". (פרוטוקול מיום 21.4.25, עמ' 24 שורות 25-36).

באמצעות הנאשם הוגשו תמונות שצילם מזירת התאונה ביום התאונה (נ/5).
סיכומי הצדדים:

8. המאשימה בסיכומיה טענה כי הוכחה אשמת הנאשם מעבר לכל ספק סביר -לטענתה עדותם של עדי התביעה היתה אמינה ורצופה ולא נסתרה בחקירה נגדית. אין חולק כי התאונה אירעה על מעבר חציה אך הנאשם לא הצליח להוכיח כי נקט בכל אמצעי הזהירות הנדרשים המוטלים עליו כנהג רכב ציבורי וגם לא ידע לענות אילו חסמים פגעו לו בשדה הראיה.

9. הסנגור בסיכומיו ביקש לקבוע כי התאונה היתה בלתי נמנעת. לטענתו המאשימה לא הצליחה להוכיח באיזו מהירות התאונה היתה נמנעת ולא הצליחה להוכיח במשך כמה זמן הולך הרגל היה גלוי לעיני הנאשם ולאור מחדלי החקירה הרבים בתיק יש להורות על זיכוי הנאשם מחמת הספק.
הסנגור הפנה למחדלי חקירה שיש בהם לפגוע בהגנתו של הנאשם, לכך למשל: הבוחן נמנע מלבצע חישוב מתמטי באיזו מהירות התאונה היתה נמנעת; נמנע מלקבוע את מיקום האימפקט בכביש; לא קבע את נקודת האימפקט על גבי האוטובוס; הבוחן התערב בניסוי שדה הראיה שבוצע ביום התאונה וניסוי שדה הראיה השני בוצע ללא נוכחות הנאשם עצמו ולא הוצבו החסמים שהיו קיימים ביום התאונה.
עובדות שאינן במחלוקת :

10. אין מחלוקת לגבי המקום, נהיגת הנאשם באוטובוס ציבורי, כיוון נסיעת הנאשם, הימצאות מעבר חציה במקום. עוד אין חולק כי באותה שעה במעבר החציה, מימין לשמאל כיוון נסיעת הנאשם, חצה הולך הרגל, מר שלמה הבארי בן 80 יליד שנת 1942.

גדר המחלוקת

11. המחלוקת העיקרית בתיק האם יכול היה הנאשם להבחין בהולך הרגל בהתקרבו למעבר חציה? מהו מקום האימפקט? ומחדלי חקירה בעבודות הבוחנות אשר הובילו לטענת ההגנה לתאונה בלתי נמנעת.
דיון והכרעה



לאחר ששמעתי את ראיות הצדדים, לא נותר ספק בליבי כי הנאשם אחראי למיוחס לו בכתב האישום ולהלן נימוקי: שדה הראייה -

12. על מנת לבחון את טענות ההגנה לעניין שדה הראייה תחילה אתיחס לעדותו של הבוחן ולממצאים שקבע. בדו"ח הבוחן (ת/1) נקבע כי "מדובר בתאונת דרכים בין אוטובוס ציבורי חשמלי להולך רגל ברחוב שדרות יעקב בראשון לציון, כאשר אוטובוס ציבורי חשמלי מסוג הייגר של חברת אגד, נהוג על ידי זהבי עמי, אשר נסע ברחוב מורדי הגטאות ממערב למזרח, הגיע למעגל תנועה עם רחוב שדרות יעקב, פנה ימינה לרחוב שדרות יעקב לכיוון דרום וביציאה ממעגל תנועה התנגש עם דופן ימין קדמי של האוטובוס בהולך רגל אשר חצה את הכביש במעבר חציה מימין לשמאל תנועת האוטובוס. כתוצאה מההתנגשות הולך רגל נפצע קשה ופונה לבית חולים. על פי ניסוי שדה ראיה שבוצע במקום התאונה אני קובע שמצב הראות אינו גורם לתאונה. מצורף תיעוד קורות התאונה + דוח צפיה. לא ניתן לבצע שחזור עקב חוסר נתונים."

ביום 24.11.22 הבוחן ביצע ניסוי שדה ראיה (ת/17) כאשר הנאשם נוהג ברכב והבוחן הניח את מצלמת הטלפון מעל ראשו של הנאשם וביקש מהנאשם להודיע לו אם רואה את הולך הרגל. בהתקרבם למעגל תנועה שאל השוטר את הנאשם האם רואה את הולך הרגל והנאשם השיב "עכשיו ראיתי דרך הדלת". הנאשם מסר לשוטר במהלך ניסוי שדה הראייה כי בעת התאונה לא ראה את הולך הרגל.

בניסוי שדה הראייה שבוצע ביום 13.12.22 (ת/19) הבוחן נהג באוטובוס והתקין מצלמת gopro והניסוי שבוצע ניתן להבחין בהולך רגל עומד על מעבר חציה מהדלת הקדמית של האוטובוס.

13. טענת ההגנה כי הבוחן התערב בביצוע ניסוי שדה הראייה הראשון וזה פוגע באמינות התוצאות. עיון בסרטון שבדיסק ת/17 מעלה כי הבוחן ביקש מהנאשם לעצור את הרכב ברגע שיבחין בהולך הרגל. בהתקרבם למעגל התנועה ובטרם פניה ימינה נשאל הנאשם "האם אתה רואה את הולך הרגל?" והנאשם השיב "עכשיו ראיתי דרך הדלת". לא היתה התערבות אלא שאלה לגיטימית של הבוחן.

14. ההגנה טוענת כי הבוחן לא ציין מאיזו נקודה לנאשם היה 22 מ' שדה ראיה שכן כעולה מת/17 הבוחן לא ירד מהאוטובוס ולא סימן את הנקודה ממנה רואים את הולך הרגל.

אכן הבוחן לא ירד מהאוטובוס ולא סימן את הנקודה ממנה רואים את הולך הרגל אולם בניסוי שדה ראיה שבוצע ביום 13.12.22 (ת/19) הבוחן מציין כי בעת היותו מקביל לקיוסק הוא יכול להבחין בהולך הרגל. וגם אם נלך לפי הניסוי שבוצע ע"י הנאשם עצמו ביום התאונה (ת/17) הרי שעדיין לנאשם היה שדה ראיה לצד ימין ויכל להבחין בהולך הרגל בהתקרבו למעגל התנועה.



15. טענת ההגנה כי בניסוי שדה הראיה השני מיום 13.12.22 לא היו קיימים המכשולים בשדה הראיה שהיו קיימים ביום התאונה כגון המכולה האדומה והגדרות, מה שפוגע באמינות תוצאות הניסוי.

הבוחן התייחס לכך בחקירתו הנגדית ואמר כי "המכולה שאתה מדבר היא נמצאת בתוך חניון של הקניון. זה לא רלוונטי" (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 4 שורות 27-31). ובהמשך הוסיף הבוחן כי "לטענתי זה לא מהותי. בסדר? זה לא הפריע לשדה הראייה של הנהג. במיוחד שהוא בא ברחוב בכביש והוא מסתכל לעבר המדרכה במעבר חצייה" (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 5 שורות 3-4). לשאלה מדוע לא התייחס לטענותיו של הנאשם בחקירתו מיום 27.11.22 לפיהן שם לב כאשר פנה שיש מגבלה של עמוד חשמל ומכולה אדומה? השיב הבוחן כי המכולה לא הפריעה לשדה הראיה "יש 3 מטר של מדרכה בהתקרבות למעבר חצייה. ב-3 המטר האלו המכולה לא היא הייתה. בעצם זה בערך פלוס מינוס 3 שניות של חצייה הליכה של הולך רגל עד לחצייה של מעבר חצייה.... המכולה לא הפריעה לשדה ראייה. חד משמעית." (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 6 שורות 35-39).

לשאלה מדוע לא בדק את כל אותם החסמים בשדה הראיה שטען הנאשם בחקירתו "קורות, שטחים מתים, דלת מחיצה שיש בה השתקפות של צד השני"? השיב הבוחן שמצופה מכל נהג סביר שמודע לחסמי שדה הראיה באוטובוס יזיז את הראש כשמתקרב למעבר חצייה "מלא חסמים באוטובוס, מלא. בסדר? מלא חסמים, אבל עדיין צריך הנהג מצופה ממנו, נהג רכב ציבורי שעושה את הדרך כל יום, אז זה מצופה קצת להשקיע מעבר." (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 14 שורות 9-12).

גם הנאשם נשאל על כך בחקירתו, האם בתור נהג אוטובוס שמודע לכך שיש עליו חובת זהירות מוגברת, ומודע לכל החסמים שיש באוטובוס אז הוא לא היה אמור להיות מופתע גם ביום התאונה? השיב הנאשם "החסמים האלה, מה שאני מה שאני יודע בתוך האוטובוס, החסמים ידעו עליהם. אבל ברגע שהגעתי למקום וגיליתי דברים חדשים לכאורה אחר כך, שזה המכולה והגדר, זה הופתעתי על זה. אני לא, לא משהו שאני רואה את זה כל יום. לא משהו שהיה קיים מבחינתי" ובהמשך העיד "אני לא יודע מה הפריע לי... לא יודע להסביר לך את זה. לא יודע להסביר לך את זה, מה בעצם לא, מה היה החסמים שגרמו לי לא לראות את האדם באזור של המעבר חצייה. לא יודע להסביר לך. לא יודע." (הדגשות במקור שלי - מ.כ. פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 24 שורות 8-22).

אכן בניסוי שדה הראיה שבוצע ביום 13.12.22 (ת/19) המכולה האדומה כבר לא היתה במקום אולם מעיון בניסוי שדה הראיה הראשון מיום התאונה 24.11.22 (ת/17) ניתן לראות את המכולה מאחורי הגדר וכי המכולה אינה פוגעת בשדה הראיה של הנהג להבחין בהולך הרגל.

16. טענת ההגנה כי המאשימה לא מדדה את גובה הולך הרגל ולא נמסר מידע על גובה המכולה כך שלא ניתן להסתמך על ניסוי שדה הראיה שבוצע מבלי לדעת מה גובה הולך הרגל. מעיון במצלמות האבטחה (ת/15) רואים בבירור את הולך הרגל ואת המכולה וכי הולך הרגל מתנסה לגובה גבוהה יותר מעל המכולה.

לעניין זה ראה עפ"ת מחוזי 69490-01-20 טאיב נ' מדינת ישראל:

"אין חולק כי התאונה ארעה על מעבר חצייה או בסמוך אליו. תאונה המתרחשת לפני מעבר חצייה, על מעבר חצייה או בסמוך אליו, אינה מקימה אחריות מוחלטת על הנהג ברכב הפוגע, אך בנסיבות אלה יש בעובדה זו כדי להטיל על המערער אחריות מוגברת. תאונה בנסיבות המקרה שלפנינו, מצריכה בחינת התנהגותו של נהג הרכב הפוגע לפי אמות מידה מיוחדות וייחודיות המחייבות אותו לצפות התנהגות רשלנית מצדם של הולכי רגל רשלניים ולהתאים נהיגתו כך שתבטיח אפשרות עצירה ומניעת תאונה. בהקשר זה הפנה בית משפט קמא כנדרש ובהרחבה לפסיקה ההלכתית בעניין. לא נחזור על כל אלה, אך נצטט מתוך בג"ץ 8150/13 כרסנטי נ' פרקליטות המדינה- המחלקה הפלילית (6.8.14) לשם שלימות הדברים והבהרתם:



"ניתן אפוא להצביע על שני כללים גדולים בכגון דא שאינם סותרים זה את זה. הכלל הראשון הוא כי על נהג המתקרב למעבר חצייה מוטלת אחריות מוגברת. זהו השטח של הולך הרגל. אכן, גם על הולך הרגל חלים כללים בהגיעו לשטח זה, אך על השולט בכלי בעל-כוח קטלני מוטלת האחריות, הראשונה במעלה, לנהוג בזהירות. אחריות זו כוללת, על-פי הפסיקה, חובה לצפות, במידה זו או אחרת, את האפשרות כי הולך הרגל עלול להתרשל - כך במיוחד כלפי קבוצות אוכלוסיה ממוקדות כגון ילדים וקשישים. כלשון תקנה 52(6) לתקנות התעבורה התשכ"א-1961: "בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נוהג רכב להאיט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש, לרבות רכבו הוא, ובמיוחד במקרים אלה... (6) בהתקרבו למעבר חציה". הכלל השני הוא כי האחריות אינה מוחלטת. אין עסקינן באחריות קפידה. ...".

המערער נהג בניגוד לחובת הזהירות החלה עליו באותה דרך. המערער התקרב למעבר חצייה בו הבחין מבעוד מועד, במהירות של 30 קמ"ש, אך התרשל בכך שלא התאים את מהירות נסיעתו לתנאי הדרך.

במקרה שבפני, תאונת הדרכים אירעה באור יום עת נסע האוטובוס ברחוב מורדי הגטאות מכיון מערב למזרח, ופנה ימינה במעגל התנועה לרחוב שדרות יעקב. כעולה ממצלמות האבטחה (ת/15), מדובר במקום הומה, הנאשם כנהג אוטובוס מכיר היטב את המקום והיה עליו לתת את הדעת על כך.

הלכה פסוקה היא כי על נהג הקרב למעבר חצייה מוטלת חובת צפיות, ועליו לנקוט במשנה זהירות בסמוך למעבר חצייה (רע"פ 6073/09 תגדיה נ' מ"י. (4.11.10) חובת הצפיות שלהנהג אינה מצטמצמת אך למעבר החצייה עצמו אלא עליו לצפות הימצאותם של הולכי רגל גם בתחום מעבר החצייה ולנקוט משנה זהירות.

נוכח האמור לעיל אני קובעת כי הולך הרגל חצתה בתחום מעבר החצייה ולפי ניסוי שדה הראיה ומצלמות האבטחה (ת/15+ת/17+ת/19) יכול היה הנאשם לראות אותו ובכך למנוע את התאונה.

מקום האימפקט -

17. אין חולק שלא נקבע מקום מדויק של האימפקט. אך לפי עדותו של הבוחן אזור האימפקט ידוע וזה אזור מעבר החציה. הבוחן התייחס לכך בחקירתו הנגדית "על פי חקירה של החשוד, מוסר שבזמן שהחזית של האוטובוס היה על מעבר החציה הוא שמע רעש...אני מקריא: "במהלך הנסיעה נסעתי ברחוב מורדי הגטאות ממערב למזרח, הגעתי לכיכר, פניתי ימינה לשדרות יעקב, מבחינתי הצומת הייתה פתוחה בזמן שפניתי ימינה והדלת הקדמית הייתה מעבר למעבר החצייה, הרגשתי מכה בצד ימין של האוטובוס, מכה המומה ובגלל המכה בלמתי את האוטובוס." כמו כן נמצא ניגוב אבק זה נמצא גם בלוח תצלומים. "והוסיף "אני ממליץ לפנות לבוחן שפענח את הטכוגרף." (הדגשות במקורו שלי - מ.כ., פרוטוקול מיום 29.1.24 עמ' 7 שורות 10-1).



לשאלה מדוע לא בוצע שחזור של התאונה? השיב הבוחן "בשביל לבצע שחזור הדבר החשוב שצריך זה מרחק חצייה של הולך הרגל, ז"א המרחק אותו חצה הולך הרגל מהרגע שירד לכביש עד שחצה, הכתם דם לא מעיד על מקום הפגיעה, במיוחד כשהכתם דם זה מהראש של הולך הרגל, ולכן לא בוצע שחזור כי חסר מרחק חצייה." ובהמשך הוסיף "רשמתי שכתם דם מעיד על מיקום של הולך רגל לאחר הפגיעה ולא בזמן הפגיעה, אזור הפגיעה הוא על מעבר החצייה אין פה מחלוקת, הדם זה דם מהראש, אי אפשר לקבוע את מיקום הפגיעה לפי כתם דם..... בוצע ניסוי עם הנהג ביום התאונה בזירת התאונה, לעשות הצבעה על מקום הפגיעה הוא לא ידע להצביע, על פי הנתון הזה כן יכולתי לעשות שחזור. אם החשוד היה אומר ההולך רגל היה פה הייתי עושה שחזור" (הדגשות במקור שלי - מ.כ., פרוטוקול מיום 29.1.24 עמ' 7 שורות 15-31).

ברי, כעולה מגרסת הנאשם עצמו והבוחן וכעולה מתייעוד מצלמות האבטחה (ת/15) אזור האימפקט הנו על גבי מעבר החצייה.

18. ההגנה טוענת כי נקודת המגע על גבי האוטובוס עצמו שאותו קבע הבוחן אינה נכונה כפי שעולה מהראיות. הבוחן קבע כי ניגוב האבק שנמצא בדופן ימין קדמי של האוטובוס מעיד על המגע בין הולך הרגל לאוטובוס. אולם כאשר עומת עם התמונות שרואים במצלמת האבטחה של עיריית ראשון לציון (נ/3) אנשים שנשענים על האוטובוס באותה נקודה בה היה ניגוב אבק, השיב הבוחן "אני לא ראיתי את הסרטון הזה. יכול להיות שניגוב האבק הזה זה מהאישה שמופיעה בתמונה, אני לא יודע באיזה שעה התמונה צולמה, אבל רואים אישה שנשענת על האוטובוס. אני לא ציינתי שזה ניגוב של הולך הרגל רק ציינתי שיש ניגוב אבק באוטובוס" (פרוטוקול מיום 29.1.24 עמ' 9 שורות 4-6). לעניין זה אפנה לעדות הנאשם עצמו אשר העיד כי כלל לא ראה את הולך הרגל עומד על המדרכה ולא ראה אותו כאשר החל לחצות את מעבר חצייה אלא רק כאשר הרגיש "מכה בצד ימין של האוטובוס, מכה המומה ובגלל המכה בלמתי את האוטובוס", ירד ממנו והבחין בהולך רגל שרוע על מעבר חצייה (ת/17). כך שמקום המדויק של האימפקט אינו רלבנטי במקרה דנא.

מחדלי חקירה - האם התאונה היתה נמנעת?

19. לטענת ההגנה בשל אי ביצוע שחזור ע"י הבוחן ובהעדר חישובים מתמטיים כדוגמת מהירות נסיעת האוטובוס, מהירות הליכת הולך הרגל, מהירות הנסיעה בה התאונה נמנעת, אי קביעת מקום האימפקט המדויק - לא ניתן לייחס לנאשם רשלנות.

20. אכן בבג"צ 8150/13 דליה כרסנטי נ' פרקליטות המדינה - המחלקה הפלילית (06/08/14), קבע כב' הש' הנדל: "הגם שמוסכם כי הנהג לא הבחין במנוחה עת חצתה את הכביש עד לסמוך לפגיעה בה, עדיין יש להידרש לחישובים המתמטיים של שדה הראייה הרלוונטי, של מהירותו של הרכב הנוסע ושל הולכת הרגל המנוחה, ושל המהירות (והמרחקים) שבה התאונה הייתה נמנעת.... בענייננו, ויש להצטער על כך, עולה מפסק-הדין של בית המשפט המחוזי כי בדיקות לא נערכו או שלא נערכו בצורה מתאימה."

ואולם - חרף האמור - בנסיבות הקונקרטיות של התאונה - ניתן גם בלי החישובים המתמטיים לקבוע כי הנאשם באופן נהיגתו יצר סיכון בלתי סביר, ולרוע המזל ולמרבה הצער הסיכון התממש. הסיכון הבלתי סביר התבטא בכך שהנאשם התקרב למעגל תנועה פנה ימינה בנסיעה רצופה ולא שם לבו למעבר חצייה ולא עצר לפני מעבר החצייה על אף חובתו לעשות כן.



21. עיון בפסיקה מעלה כי לא בכל מקרה בו מתרחשת תאונת דרכים שכתוצאה ממנה נפגע הולך רגל נדרשים חישובים מתמטיים כבסיס להרשעה (ראה: רע"פ 1871/22 ירון דנוך נ' מדינת ישראל (23/03/22))
בעפ"ת (מחוזי מרכז) 52096-10-21 ירון דנוך נ' מדינת ישראל (08.03.22) ביהמ"ש המחוזי אימץ קביעת בית המשפט קמא כי יש להצר על העדר הנתונים אולם קבע כי אין בהעדרם כדי לעורר ספק סביר באחריות המבקש לתאונה ודחה את ערעור המבקש על הכרעת הדין המרשיעה:
"צודק הסניגור המלומד בטענתו כי החקירה לא מוצתה בשל מחדלה של המשטרה לשלוח למקום התאונה בוחן תאונה, כדי לבחון את נסיבות התאונה; נוכח כך לא עמדו בפני בית המשפט נתונים אובייקטיביים להשלמת התמונה הראייתית, ובכללם קביעת גובה מהירות הנסיעה, מיקום הפגיעה בהולכת הרגל, מיקומה לאחר הפגיעה, מדידת מרחקים ושדה ראייה, ואולי אף נמנע איסוף עדויות של עדים לתאונה. יש להצר על כך שלא קוימה חובתה הטבעית של המשטרה לבצע חקירה מהירה של תאונה קשה בתוצאתה, ויש לקוות כי השיקולים הקשורים בתעדוף חקירה זו או אחרת, נבחנים היטב וברגישות הראויה על ידי אגף התנועה, בהתאם לנהלי המשטרה.
בית המשפט קמא ביסס ממצאיו, נוכח האמור, בעיקר על יסוד העדויות שהיו בפניו, וכן על תמונות לא ממצות מאיזור התאונה שבוצעו על ידי שוטר סיור. כידוע, אין ערכאת ערעור נוטה להתערב בממצאי מהימנות הנקבעים על ידי הערכאה הדיונית, אלא במקרים חריגים, ובענייננו לא ראיתי מקום לסטות מעיקרון זה."
בית המשפט העליון אימץ את פסק דינו של בית המשפט המחוזי ובקשת רשות הערעור נדחתה (רע"פ 1871/22 ירון דנוך נ' מדינת ישראל (23/03/22)).
22. חובת הזהירות של נהג כלפי הולכי רגל המצויים בתחומי מעבר חציה מובהרת במפורש בתקנות התעבורה.
תקנה 67 לתקנות התעבורה קובעת כי:
"(א) נוהג רכב המתקרב למעבר חציה, והולכי רגל חוצים במעבר, יאפשר להם להשלים את החציה בבטחה ואם יש צורך בכך יעצור את רכבו לשם כך.
(א1) נוהג רכב המתקרב למעבר חציה, יאט את רכבו אם הולך רגל עומד על המדרכה בסמוך למעבר החציה ואם ניכר שבכוונתו של הולך הרגל לחצות את הכביש, ייתן לו זכות קדימה." (הדגשות במקור שלי - מ.כ.).
בדומה, קובעת תקנה 52(6) לתקנות התעבורה כי
"בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נוהג רכב להאיט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש, לרבות רכבו הוא...." ובכללם "בהתקרבו למעבר חציה" (הדגשות במקור שלי - מ.כ.).
ברע"פ 4180/07 גאוי גאוי נ. מדינת ישראל, (15.7.2007) השופט רובינשטיין קבע לעניין מעבר חציה כי :



"כי מטבע הדברים בנסיבות של מעבר חציה מתעצם הצורך בהירות, שהרי בבני אנוש עסקין - הולכי רגל בכל הגילים ובכל קצבי ההליכה ובכל מצבי הבריאות - שיהיו מהם שיראו במעבר החציה מעין "תעודת ביטוח" לירידה לכביש, ומכאן חובת הזהירות המוגברת על הנהגים בהקשר זה; אין מנוס משינון דבר זה".

23. במקרה שלפני מדובר בנהג אוטובוס, נהג רכב ציבורי, ומקצועי, שמצוי תדיר על הכביש, ונוהג ברכב כבד, רב עוצמה, ומכוח אלה נדרש לרמת זהירות מוגברת ולנהיגה קפדנית יותר (ראה ע"פ 17-1802 ג'מאל אבו סיאם נ' מדינת ישראל (28.6.18)רע"פ 5775/15 יעקב ויצמן נ' מדינת ישראל (3.9.15))

בשים לב להיכרות הנאשם עם הצומת ועם מעבר החציה, היות הזירה אזור הומה אדם, ובשים לב לכך שהנאשם נהג מקצועי, שנהג ברכב ציבורי, וכבד, כשאת מעבר החציה חצה הולך רגל קשיש, מחויב היה הנאשם לנהוג משנה זהירות, ולהאט את מהירותו למהירות אפסית.

הנאשם עצמו העיד בפני כי " אני לא יודע מה הפריע לי... לא יודע להסביר לך את זה. לא יודע להסביר לך את זה, מה בעצם לא, מה היה החסמים שגרמו לי לא לראות את האדם באזור של המעבר חצייה. לא יודע להסביר לך. לא יודע." (פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 24 שורות 8-22). לשאלה היום בדיעבד מה לדעתו היה צריך לעשות כדי למנוע את התאונה? השיב הנאשם "אני עשיתי את כל המאמצים, את כל ההשתדלות.....לעצור את האוטובוס לפני המעבר חצייה ולא לנסוע." פרוטוקול מיום 21.4.25 עמ' 24 שורות 25-36).

הנה כי כן גם הנאשם עצמו מודה כי במקרה כזה היה עליו לעצור את האוטובוס לפני מעבר החציה בטרם המשיך בנסיעתו.

24. לא נעלמו מיעיני טענות ההגנה בדבר מחדלי חקירה כגון אי קביעת מקום המדויק של האימפקט, אי עריכת חישובים מתמטיים, אי קביעת מהירות חציית הולך הרגל ועוד.

ההלכה המרכזית בעניין מחדלי חקירה מצויה במסגרת ע"פ 5386/05 אלחורטי נ' מדינת ישראל והאסמכתאות המרובות המצוטטות שם.

במקרים של מחדלי חקירה, בית המשפט ישאל עצמו אם אלה כה חמורים עד כי יש חשש לקיפוח הגנת הנאשם. מחדלי חקירה נבחנים כמכלול, לאחר שמיעת התיק במלואו, ותמיד ישווה בית המשפט לנגד עיניו את ההבדל בין דיות הראיות לבין מיצוי החקירה.

התביעה צריכה להביא ראיות מספיקות ולא ראיות מקסימליות להוכחת אשמתו של הנאשם, מעבר לכל ספק סביר. לא מצאתי בתיק זה מחדלי חקירה מהותיים היוורדים לשורשו של ההליך.

25. המאשימה הוכיחה מעבר לכל ספק סביר כי הנאשם התקרב למעבר החציה לא שם לב להולך הרגל, לא עצר לפני מעבר החציה ובהתנהגותו זו יצר סיכון בלתי סביר. על הנאשם מוטלת חובת זהירות מוגברת בהיותו נהג אוטובוס ציבורי והיה עליו לשים לב למתרחש בדרך ולעצור לפני מעבר חציה. הנאשם פגע עם חזית האוטובוס בהולך הרגל, שמע את המכה מייד עצר האוטובוס ירד ממנו והבחין בהולך רגל שכוב על הכביש. שוכנעתי כי חבלותיו של הולך הרגל נגרמו כתוצאה מן התאונה וקיים קשר סיבתי עובדתי ומשפטי בין פגיעת האוטובוס בו וחבלותיו.

26. סיכומי של דבר, נוכח האמור מעלה, ולאחר ששמעתי את העדים, את ב"כ הצדדים, ועיינתי היטב בסיכומי הצדדים ובחומר הראיות שהונח לפני, החלטתי להרשיע את הנאשם באישומים שמיזכרים לו בכתב האישום. ניתנה היום, י"ט תמוז תשפ"ה, 15 יולי 2025, בהעדר הצדדים.